

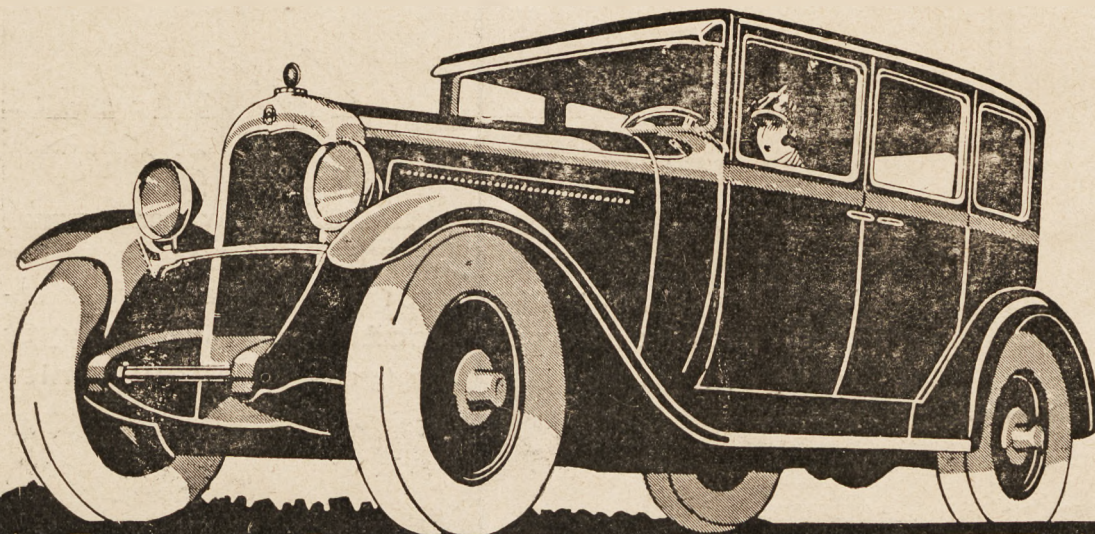
RUCH SAMOCHODOWY

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

Warszawa — 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 linji,
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, ul. Wierzbowa 6.
:: Telefon 9-86 ::

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

Pokaz chwytności protektora All Weather Treat



Wystarczy przyłożyć dłoń do protektora, a łatwo przekonać się można o sile chwytu ostrych, głęboko wyciętych rombów umieszczonych w samym środku powierzchni protektora.

Oto przyczyna, dlaczego opony Goodyear silnie chwytają się drogi, dając pewną i silną trakcję.

GOODYEAR

RUCH SAMOCHODOWY

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 . K. O. 17.175

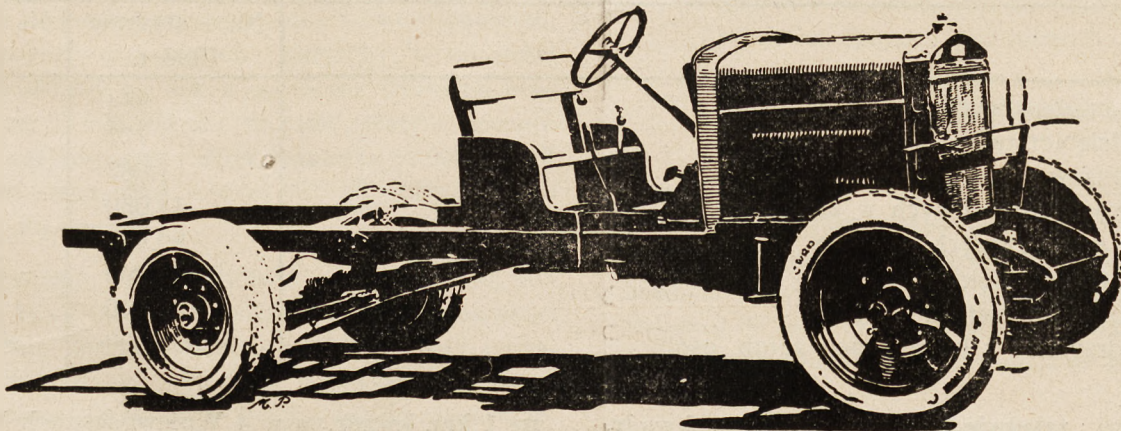
Członkowie Związku otrzymują pismo bezpłatnie.

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.**

**Całkowicie wykonane w kraju jedyne na nasze drogi, nieznównane podwozia
Ciężarówki 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
Poznańskie; Zakł. Mech. „URSUS” Oddz. w Pozn. 27 Grudnia 16
Śląskie; Dr. L. Korczyński, Katowice, Gen. Zajęczka 4
Wileńskie; Inż. L. Janowicz, Wilno, Ponarska 55.

PAŃSTWOWY FUNDUSZ DROGOWY

Według broszury inż. M. Nestorowicza, Dyrektora Departamentu Drogowego Min. Rob. Publ. p.t. „Polski Fundusz Drogowy”
streścił inż. A. K.

Jasną jest rzeczą konieczność istnienia należycie gęstej sieci dobrze zbudowanych i starannie utrzymywanych dróg bitych w obecnym okresie niesłychanie szybkiego rozwoju ruchu samochodowego. Ruch ten rozwija się silnie również i w Polsce, jak tego dowodzą poniżej umieszczone zestawienia.

Jak dalece potrzebna jest komunikacja autobusowa dowodzi fakt, że w Województwach Wschodnich

istnieje szereg linii autobusowych na drogach gruntowych.

W stosunku do potrzeb komunikacyjnych kraju dróg bitych w Polsce mamy zbyt mało, zwłaszcza na ziemiach, stanowiących dawny zabór rosyjski.

Gdy bowiem we Francji wypada przeciętnie 1 kilometr dróg bitych na 1 kilometr kwadratowy powierzchni, w Niemczech 0,486 km/km², to w Polsce

Ilość pojazdów mechanicznych	Ogółem	W T E M				
		samochodów osobowych	autobusów	samoch. ciężarow.	motocykli	innych
na 1 lipca 1924 r.	8.481	5.486	policzono	2.015	934	46
„ 1 stycznia 1925 r.	11.434	7.369	w osob.	1.420	1.607	38
„ „ 1926 r.	17.151	11.051	756	2.811	2.481	52
„ „ 1927 r.	19.655	12.576	1.012	2.966	3.022	79
„ „ 1928 r.	25.656	16.772	1.544	3.494	3.494	112
„ „ 1929 r.	34.298	21.686	2.841	4.896	4.597	278
„ 1 lipca 1929 r.	39.363	24.160	3.499	5.908	5.426	370

Rozwój komunikacji autobusowej w ciągu 1928 roku:

	Na 1 stycznia 1928 r.	Na 1 stycznia 1929 r.
Ilość linii autobusowych	984	2.041
Ilość przedsiębiorstw	777	1.717
Ilość autobusów	1.667	2.121
Długość dróg autobusowych w km.	14.050	20.281
Ilość osób przewożonych na dobę	99.400	138.750
Ilość pasażero-kilometrów	2.361.000	4.490.590
Ilość autobuso-kilometrów na dobę	144.040	285.677
Rocznie korzystało z komunikacji autob. osób.	36.500.000	50.640.000

(oprócz Śląska) zaledwie 0,12 km. na 1 km. kwadr. Najlepiej pod tym względem stoją ziemie b. zaboru pruskiego, gdzie ilość dróg bitych wynosi 0,345 km. na 1 km. kwadr. W porównaniu z Francją jest więc w Polsce dróg bitych 8 razy mniej, a 4 razy mniej niż w Niemczech. Żeby doprowadzić gęstość sieci dróg bitych w Polsce Zachodniej do wysokości 0,345 km

na 1 km. kwadr., a w 4 Województwach Wschodnich choćby do $\frac{1}{3}$ tej gęstości, należałoby wybudować jeszcze 60.000 km. dróg, na co trzeba by kilku miliardów złotych.

Mało tego — większość istniejących w Polsce dróg bitych posiada jezdnię tłuczniową (szabrową), którą ze względu na wymagania ruchu samocho-

wego należałoby zmienić na jezdnię ulepszoną, asfaltowaną lub kostkową; ponadto należałoby wykonać szereg innych przeróbek, jak dostawanie dróg na zakrętach (wirażach) do szybkiego ruchu samochodowego, przebudowanie istniejących w wielu miejscach prowizorycznych mostków i mostów na stałe i t. p. Jak dalece na ruch samochodowy wpływa rodzaj drogi i jej stan utrzymania, wie o tem z własnego doświadczenia każdy kierowca. Na przeciętnej drodze bitej w Polsce zużycie samochodu jest conajmniej 2 razy większe, aniżeli na drodze ulepszonej, oczywiście odpowiednio i 2 razy większe zużycie benzyny, smarów, dętek i opon. Jeżeli na ulepszonej drodze można przyjąć przeciętną długość „życia“ samochodu, t. j. czas jego używalności na 8 lat, to w Polsce najwyżej połowę tego czasu t. j. 4 lata. Łatwo wykazać, jak znaczne sumy tracą, wskutek nieodpowiednich dróg, właściciele samochodów i innych pojazdów mechanicznych. Przyjawszy bowiem średnią wartość samochodu osobowego na 18.000 zł., autobusa na 25.000 zł. Samochodu ciężarowego 18.000 zł., motocykla 3.000 zł., innych pojazdów na 20.000 zł. a ilości ich według zestawienia, umieszczonego na początku artykułu, otrzymamy: łączną wartość pojazdów mechanicz. = 651.477.600 zł., roczne zużycie = $\frac{1}{4}$ powyższej sumy, t. j. przeszło 162.000.000 zł.; przy istnieniu dróg ulepszonych zużycie roczne wynosiłoby $\frac{1}{8}$ część wartości, t. j. 81.000.000 zł., więc strata roczna = 81 milionów złotych.

Podobnie przedstawia się sprawa z zużyciem benzyny: gdy obecnie samochody zużywają w Polsce rocznie 500.000 kwintali benzyny wartości 50 milionów zł., to przy drogach ulepszonych zużyłyby $\frac{1}{2}$ tej ilości czyli za 25.000.000 zł., tak więc roczna strata na benzynie wynosi 25.000.000 zł.; wreszcie straty z powodu większego zużycia opon i dętek stanowią 12.000.000 zł. łączna więc suma strat wynosi $81 + 25 + 12 = 118$ milionów złotych rocznie.

Rzecz prosta, że i rolnictwo, posilające się siłą pociagową żywą (końmi) ponosi wskutek konieczności zużywania na gorszych drogach większej siły pociągowej wielkie straty, wynoszące najwięcej 400 milionów zł. rocznie. Oczywiście drogi o nawierzchni ulepszonej, asfaltowanej, są w budowie znacznie droższe, aniżeli zwykłe drogi tłuczniowe, jednakże czas ich trwania jest dłuższy, roczne koszty utrzymania w należytym stanie znacznie mniejsze, no i omówione powyżej zyski dla ruchu mechanicznego czy konnego tak wielkie i oczywiste, że konieczność budowy dróg

ulepszonych, zamiast zwykłych, narzuca się sama przez się.

Niestety, na budowę i przebudowę dróg potrzebne są środki pieniężne i to bardzo znaczne. Według obliczeń prof. Nestorowicza, przytoczonych w wymienionej obok nagłówka broszurze na to, aby drogi w Polsce stanęły na należytym poziomie, trzeba obecnie, skromnie licząc, zgórą 226 milionów złotych rocznie. Że zaś w budżecie państwowym (w okresie 1928/29 r.) przeznaczono na cele drogowe 76.845.000 zł., a samorządy na cel powyższy wydatkowałyby w tym czasie 61.790.000 zł. stąd roczny brak funduszy na racjonalną gospodarkę drogową — około 100 milionów złotych.

Celem więc choćby częściowego pokrycia powyższego braku, celem postawienia dróg w Polsce na poziomie zachodnio-europejskim, tak aby dotychczasowe powiedzenie „polska droga“ nie oznaczało drogi złej, ale właśnie drogę dobrą — postanowiono stworzyć w Polsce, wzorem innych krajów, t. zw. „Państwowy Fundusz Drogowy“ i projekt odpowiedniej ustawy wniesiono do Sejmu w marcu r. b.

Poniżej przytacza się w streszczeniu niektóre szczególne tej ustawy.

W myśl artykułu 2 ustawy na pokrycie wydatków państwowego funduszu drogowego służą następujące wpływy:

- 1) opłaty od pojazdów mechanicznych,
- 2) opłaty od biletów za przejazd pojazdem mechanicznym,
- 3) grzywny za przekroczenie przepisów porządkowych na drogach publicznych,
- 4) dotacja Skarbu Państwa w wysokości określonej w budżecie państwowym na każdy okres budżetowy.

W art. 3 przewidziana jest możliwość zaciągania pożyczek do łącznej wysokości 200 milionów zł., z ubezpieczeniem na wpływach, wymienionych w art. 2. Minister Skarbu ma prawo udzielania gwarancji państwowej do łącznej wysokości 200 milionów zł. za pożyczki zaciągnięte przez Państwowy Fundusz Drogowy.

W myśl art. 4 zarząd Funduszu sprawuje Minister Robót Publicznych.

W art. 6 omówione są normy opłat od pojazdów mechanicznych w stosunku rocznym, a mianowicie:

- 1) od samochodu osobowego, służącego do własnego użytku;

- a) po 40 zł. od każdych 100 kg. wagi własnej samochodu, którego waga nie przewyższa 1.500 kg.
- b) po 50 zł. od każdych 100 kg. wagi własnej samochodu, którego waga przewyższa 1.500 kg.,
- 2) *od samochodu osobowego, użytkowanego przez przedsiębiorstwa przewozowe w celach zarobkowych, po 50 zł. za każdych 100 kg. wagi własnej samochodu;*
- 3) od samochodu ciężarowego lub traktoru, służącego do własnego użytku:
- a) po 25 zł. od każdych 100 kg. wagi własnej samochodu, którego waga nie przewyższa 1.500 kg.
- b) po 35 zł. od każdych 100 kg. wagi własnej samochodu, którego waga przewyższa 1.500 kg.,
- 4) od samochodu ciężarowego lub traktoru, używanego w celach zarobkowych:
- a) po 35 zł. od każdych 100 kg. wagi własnej samochodu, którego waga nie przewyższa 1.500 kg.,
- b) po 45 zł. od każdych 100 kg. wagi własnej samochodu, którego waga przewyższa 1.500 kg.,
- 5) od przyczepek do pojazdów mechanicznych, tak dla przewozu osób, jaki i ciężarów po 25 zł. od każdych 100 kg. wagi własnej przyczepki,
- 6) od motocykla po 40 zł.,
- 7) od motocykla z przyczepką oraz trzykołowych pojazdów mechanicznych (cyklonetek) po 60 zł.

Przy obliczaniu wagi pojazdów mechanicznych nie uwzględnia się ilości mniejszych, niż 50 kg., a ilość większe niż 50 kg., liczy się za 100 kg.

Dla pojazdów mechanicznych i przyczepek na kołach o obręczach gumowych podwyższa się określone w niniejszym artykule stawki opłaty o 25%, zaś na kołach o obręczach żelaznych — 100%.

Opłata od pojazdów mechanicznych używanych do zarobkowych przewozów towarów będzie pobierana w kwocie o 50% wyższej od norm ustalonych w p. 4 i 5 niniejszego artykułu.

W art. 7 jest mowa o tem, że „od pojazdów mech. typów ustalonych przez Ministra Spraw Wojskowych w porozumieniu z Ministrem Przemysłu i Handlu i Robót Publicznych, uiszcza się opłatę w wysokości 50% norm wskazanych w art. 6.

W/g art. 8 — pojazdy mechaniczne, wprowadzone do Polski na czasowy pobyt, mogą być opodatkowane w wysokości i według zasad, ustalonych przez Ministra Robót Publicznych w porozumieniu z Mi-

nistrami Spraw Wewnętrznych, Skarbu i Spraw Zagranicznych.

Art. 9 wymienia pojazdy mechaniczne wolne od opłaty, a mianowicie należące:

- 1) do korpusu dyplomatycznego,
- 2) do władz i urzędów państwowych i samorządowych;
- 3- do przedsiębiorstw państwowych „Polskie Koleje Państwowe“ oraz „Polska Poczta, Telegraf i Telefon“, z *wyjątkiem pojazdów mechanicznych, używanych do zarobkowego przewożenia osób i bagaży;*
- 4) pojazdy mechaniczne instytucyj i zakładów użyteczności publicznej, a więc szpitali, straży ogniowych i t. d.
- 5) używane do objazdów służbowych własne pojazdy mechaniczne drogowego personelu technicznego państwowego i samorządowego;
- 6- traktory, używane do celów rolniczych;

Opłatę (w/g art. 11) uiszcza się kwartalnie z góry.

Od wymiaru opłaty (art. 11) przysługuje płatnikowi prawo odwołania się w terminie 14 dniowym od dnia następnego po doręczeniu nakazu płatniczego. Odwołanie powinno być wniesione za pośrednictwem władzy wymiarowej (zarządów gmin miejskich względnie wydziałów powiatowych do wojewody, który rozstrzyga ostatecznie; odwołanie od wymiaru opłaty uskuteczniającej przez Magistrat m. st. Warszawy wnosi się do Ministra Robót Publicznych.

Artykuł 17 głosi, że *wysokość opłat od biletu za przejazd pojazdem mechanicznym z wyjątkiem biletu za przejazd autobusem, kursującym jedynie w granicach gminy miejskiej, wynosić ma 30% ceny biletu.* Opłata ta może być ryczałtowana. Oczywiście podane powyżej *normy opłat* od samochodów czy od biletów są to normy projektowane i przy zatwierdzaniu projektu Ustawy przez Sejm mogą ulec redukcji.

Ustawa ma wejść w życie (art. 19) z dniem ogłoszenia z mocą obowiązującą od 1 stycznia 1931 r.

Od tego terminu znosi się:

- 1) pobieranie od pojazdów mechanicznych opłat mytniczych (z małemi wyjątkami);
- 2) pobieranie od poj. mech. opłat kopytkowych;
- 3) pobieranie od poj. mech. opłat za rejestrację;
- 4- prawo opodatkowania poj. mech. podatkiem komunalnym od przedmiotów zbytku,
- 5) prawo pociągania właścicieli pojazdów mechanicznych do opłat specjalnych z tytułu art. 23 ustawy drogowej z dnia 10 grudnia 1920 r. o

**TUNGSRAM
DUOLUX**
ŻARÓWKI REFLEKTOROWE
najnowszej konstrukcji
— zwiększają —
bezpieczeństwo jazdy

**SZCZYT DOŚKONAŁOŚCI
TO AKUMULATOR**

DETETA
Naprawy i ładowania
przeprowadza oddział
P E T E A
Warszawa, Kopernika 13
telefon 339-09.

budowie i utrzymaniu dróg publicznych (Dz. Ust. R. P. Nr. 6 z 1921 r. pozycja 32).

Przypuszczalna roczna wysokość dochodów z tytułu projektowanej ustawy przedstawia się jak następuje:

1) Z opłat od pojazdów mechanicznych. Licząc ilość pojazdów mech. w Polsce w/g stanu na 1 lipca 1929 r. tj.

samoch. osobowych	24.160
autobusów	3.499
ciężarowych	5.908
motocykli	5.426
innych	370

oraz przyjmując przeciętną roczną opłatę od samochodu osobowego względnie

autobusa 675 zł.

od samoch. ciężarowego 525 zł.

od motocyklu 50 zł.

— otrzymamy wpływ roczny około 22.250.000 zł.

2) Z 30% opłat od biletów pasażerskich za przejazd samochodami, opierając się na statystyce ruchu

osobowego w 1929 r., przewiduje się roczny wpływ około 20.000.000 zł. i wreszcie 3) wpływy z grzywien wyniosą rocznie przypuszczalnie około 500.000 zł. tj. rocznie łącznie 22.250.000 + 20 milionów + 500 tysięcy = 42.750.000 zł.

Nałożenie dość znacznych opłat na właścicieli i pasażerów pojazdów mechanicznych uzasadnia się tem, że samochody najbardziej przyczyniają się do niszczenia dróg wskutek „wysysania“ przez opony miazgi i lepiszcza z pomiędzy kawałków tłucznia i tworzenie zagłębień tak zwanych kurzych gniazd. Zwykła droga bita przy ruchu wyłącznie konnym o natężeniu 500 do 600 tonn na dobę może wytrzymać ten ruch w ciągu 5 do 6 lat, podczas gdy przy ruchu samochodowym, nawet mniejszem natężeniu, bo wynoszącym choćby nieco więcej, niż 300 tonn na dobę — droga taka wystarczy bez gruntownego odnowienia zaledwie na 1 rok, najwyżej 2 lata.

Jasna rzecz, że z dróg bitych korzystają i niszczą je nie tylko samochody — to też wydatki na cele dro-

gowe ponosi również i cały ogół ludności, wpłacając podatki państwowe i samorządowe (w roku ubiegłym wydatki państwa i samorządu na cele drogowe wynoły około 140.000.000 zł, które wpłynęły z ogólnych podatków).

Możnaby postawić zarzut, że w ciągu pierwszych kilku lat właściciele samochodów i pasażerowie będą uiszczali opłaty, a ze stopniowo wpływających sum niepodobieństwem będzie wykonanie tak znacznych ro-

bót drogowych, aby już wkrótce po wejściu w życie nowej ustawy można już było odczuć jej dobroczynny wpływ na stan dróg — otóż projekt ustawy, jak to wspomniano wyżej, przewiduje możliwość zaciągania przez Państw. Fundusz Drogowy pożyczek do wysokości 200 milionów zł. Z pożyczek takich można będzie rozpocząć większe roboty drogowe, budowę nowych, ulepszanie istniejących dróg, a z wpływających stopniowo opłat — wspomniane pożyczki spłacać.

PRZYCZYNY STUKÓW W SAMOCHODZIE I ICH ROZPOZNANIE

(dalszy ciąg)

Stuk wałów: rozrządczego i korbowego. Zjawia się ten stuk zazwyczaj wówczas, gdy wały posiadają podłużną grę. Dźwięk tych stuków jest bardzo różnorodny i nie posiada charakterystycznych odcieni. Usuwa się go przez naciskanie na końce wałów, przyczem dla nacisku na wał rozrządczy zachodzi niekiedy potrzeba zdejmowania przykrywy trybów rozrządczych. Wał rozrządczy choć nie podlega tak wielkim napięciom, jak wał korbowy, jednak zużycie go jest możliwe.

Stuk łożysk wału rozrządczego. Stuk ten powstaje rzadko; podobny jest do stuku głównego łożyska wału korbowego, lecz cokolwiek ostrzejszy. Przy osłabieniu przedniego łożyska daje się słyszeć brzęk trybów rozrządczych. Określać miejsce tego stuku najłatwiej za pomocą stetoskopu, badając stopniowo wszystkie łożyska wału podczas pracy silnika odpowiadającej szybkości 25—30 klm. na godz.

Stuk zaworów. Niedokładnie wyregulowane odstępy między końcami trzonków zaworowych a popychaczami są przyczyną często zjawiających się charakterystycznych stuków. Odnalezienie i usunięcie tychże nie jest trudne.

Szum trybów rozrządczych. Zużycie trybów, nieprawidłowe osadzenie tychże, osłabienie łożysk wału korbowego i rozrządczego, czyli we wszystkich tych wypadkach kiedy naruszona jest prawidłowość ząbkowania, powstaje szum, który łatwo się określa stetoskopem. Przy rozrządzie łańcuchowym luźno naciągnięty łańcuch powoduje uderzenia o karter, zaś mocno naciągnięty — wywołuje szmer.

Stuk koła rozpędowego. Koło rozpędowe stosunkowo rzadko bywa przyczyną stuków, a jeśli je wywołuje to są one trudne do określenia. Zjawiają się zazwyczaj podczas pracy maszyny; dźwięk zaś podobny jest do dźwięku osłabionego łożyska korbowodu; przejawia się również jako ciężkie i ostre uderzenia, lub też jako zwykły trzask.

Niekiedy daje się wstrzymać jego stuk przez włączanie i wyłączanie sprzęgła, słuchając stuki obok łożyska wału korbowego.

Zdarzają się również wypadki, że po zmontowaniu wyremontowanego silnika ujawniają się stuki, których nie daje się odnaleźć nawet po powtarnej rozbiorce silnika. Wówczas należy zastosować następujący sposób: zdejmujemy kolejno popychacze i korbowody z każdego cylindra i zmuszamy silnik pracować na pozostałych cylindrach. Zdarzały się wypadki, kiedy sposób ten osiągał celu szybciej i skuteczniej, aniżeli kilkakrotna rozbiora silnika.

Szum w sprzęgle, skrzynce przekładniowej, kardanie i tylnym moście. Określenie stuków i szumów w tych częściach samochodu jest znacznie łatwiejsze, aniżeli w silniku.

Najbardziej charakterystycznymi w sprzęgle są te szumy, które wydają zużyte zespoły sprzęgła; są one łatwe do określenia.

Tryby skrzynki przekładniowej podczas pracy wydają niekiedy warkot i ryk przy włączaniu. Obydwa te dźwięki wskazują na nieprawidłowe ząbkowanie powstałe skutkiem zużycia trybów i łożysk wałów. Często też ryk przy włączaniu wskazuje na złe wyre-

gulowane sprzęgło. W wielu maszynach przytoczone wyżej defekty daje się łatwo ujawnić, wystarczy zdjąć do tego przykrywkę skrzynki biegów i obejrzeć tryby i wały.

Przy zużyciu przegubów kardana powstające stuki są często przekazywane do skrzynki biegów i dyferencjału, wobec czego są trudne do określenia. Dźwięk ich jest metalowy i głośny. Defekt ten często można wykryć za pomocą stetoskopu, którym dotykamy do przegubu. Samochód wówczas powinien być podlewany na jedno koło, bieg włączony, silnik zaś obracany za pomocą korby.

Najwięcej jednak szumów powstaje w tylnym moście. Źle wyregulowane lub brudne tryby stożkowe, zużyty krzyżak satelitów, lub otwory dla krzyżaka, zgniecione rowki półosi lub ich trybów — wszystko to jest źródłem szumów, które jednak są łatwe do określenia przy rozbiórce tylnego mostu.

Warkot trybów stożkowych słyszany przy ruszaniu lub przyspieszaniu szybkości wskazuje na zbyt głębokie ich zazębienie, przy zatrzymaniu zaś samochodu — na dużą odległość między trybem stożkowym, a talerzowym.

Zużyte łożyska, koła i półosie powodują warkot przy skrętach, gdyż wówczas tryb półosi jest przekrzywiony i nieprawidłowo zazębia się z satelitami. W dyferencjałach o napędzie ślimakowym zużycie zębów ślimaka wywołuje stuk połączony z szarpaniem całego samochodu przy ruszaniu.

Stuki krzyżaka o tonie przyciszonym są łatwe do określenia za pomocą stetoskopu; trzeba do tego podlewować jedno koło i obracać ręką w jedną i drugą stronę.

(dok. nast.)

Gwałtowne hamowanie niszczy opony

Każde ruszenie samochodu z miejsca i osiągnięcie określonej szybkości wymaga pewnej ilości energii. Taka sama ilość energii niezbędna jest przy zahamowaniu wozu. Wielu właścicieli samochodów nie zdaje sobie sprawy z tego, że przy zatrzymaniu samochodu zużywa się tyleż energii, ile przy uruchomieniu. Energia ta oczywiście jest amortyzowana przez opony. Wobec tego im częstsze są zatrzymania i im szybciej ruszamy z miejsca, tem szybciej niszczy opony.

Niektórzy kierowcy mają zwyczaj podjeżdżania zbyt szybko do skrzyżowania ulic, gdzie na znak policjanta zatrzymują się gwałtownie i następnie na dany znak, że droga jest wolna ruszają gwałtownie z miejsca. Oszczędzają oni w ten sposób na czasie, lecz jednocześnie zużywają bardzo szybko opony.

Badania przeprowadzone wykazały, że przy łagodnym zatrzymywaniu samochodu, bez ślizgania opon po powierzchni jezdni i przy równomiernym przyspieszaniu podczas uruchamiania opony niszczą

się 20 razy wolniej niż w wypadku kiedy kierowca rusza gwałtownie z miejsca i w taki sam gwałtowny sposób hamuje.



EDCO

WSZECHŚWIATOWEJ SŁAWY NIEDOŚCIGNIONE
WENTYLE I CZĘŚCI TYCHŻE
do samochodów, motocykli i rowerów
ATMOSFEROMIERZE DO OPON

AKC. TOW. **ED. DUBIER**, NEUCHÂTEL
Przedstaw. **JULJUSZ POZNAŃSKI** Inż.
Biuro Techniczno-Samochodowe
Warszawa, ul. Hortęsia Nr. 7
tel. 117-18

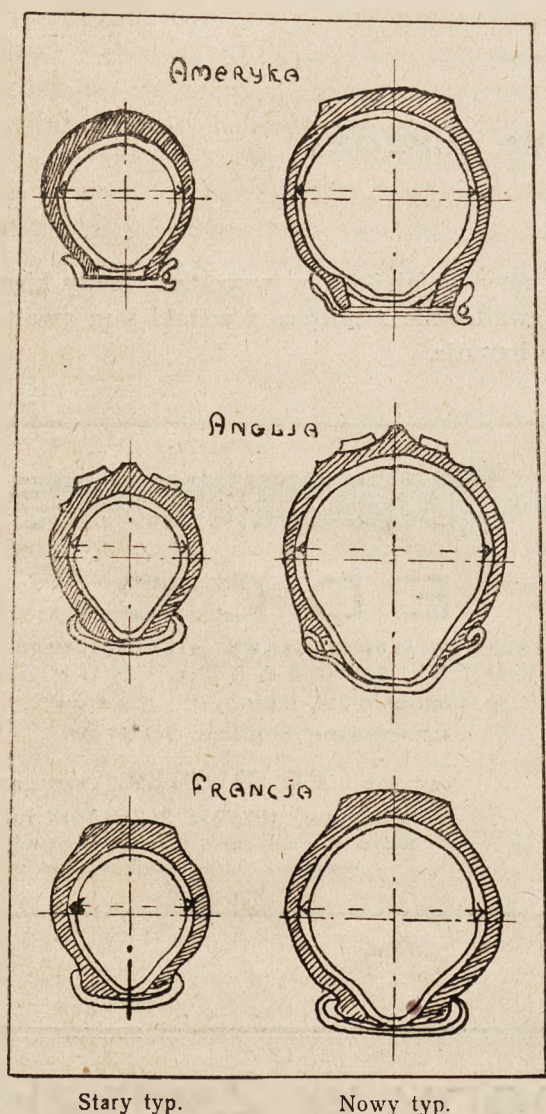
Kupujcie benzynę i opony w Związku!

PNEUMATYKI O MAŁYM CIŚNIENIU

W ostatnich czasach daje się zauważyć coraz większe zainteresowanie się kwestją stosowania pneumatyków o małym ciśnieniu wewnętrznym.

Pneumatyki te, wyrabiane obecnie w Ameryce, Angli i Francji posiadają różne nazwy i różnią się jeden od drugiego tylko w detalach, natomiast system wyrobu wszystkich typów pozostaje jednakowy.

W porównaniu z pneumatykami zwykłymi, posiadają one 2 razy większy przekrój, wskutek czego zwiększa się powierzchnia zetknięcia się z ziemią, co daje możliwość przy jednakowym obciążeniu koła zmniejszyć ciśnienie wewnątrz pneumatyka.



Przypuśćmy, że przy obciążeniu koła 400 kg. powierzchnia zetknięcia się z ziemią równa się 100 cm.²; czyli ciśnienie na 1 cm.² powierzchni wynosi 4 kg. Jeśli zaś powierzchnię powiększymy podwójnie, to możemy i koło obciążyć 2 razy więcej (jeśli inne warunki na to pozwolą), czyli zmniejszyć 2 razy ciśnienie wewnątrz pneumatyka. Przykład powyższy podany w celu większego zrozumienia samej idei, w praktyce zaś przy obliczaniu wymiarów, mogą być stosowane pewne uchylenia od tego przykładu.

W związku ze zmniejszeniem ciśnienia różni się ten pneumatyk od zwykłego tem, iż posiada cieńszą gumę na oponach i mniejszą ilość warstw płóciennych, co czyni go więcej elastycznym. Najwięcej rozpowszechnione wymiary tych pneumatyków są następujące:

Patrz tabelkę na stronie następnej

Z zestawień powyższych wynika, że powiększenie przekroju waha się od 44,4% do 54,2%, czyli w średnim jest większe o 49,5% w stosunku do zwykłego pneumatyka.

Wymiary obręczy używanych przy tych pneumatykach nie są jeszcze ściśle określone. Jedne fabryki proponują pozostawienie starych, które pasują do przekrojów pneumatyków, inne zaś uważają lepszym szerszy przekrój.

Rozpatrzmy wady i zalety tych pneumatyków. Na złych drogach (nierówna szosa lub brukowana kamieniem „kociemi łbami“ i t. d.) przy jeździe na zwykłych pneumatykach są nieuniknione uderzenia boczne i potrącenia maszyny, działające szkodliwie na samochód, uniemożliwiające rozwinięcie większej szybkości i nieprzyjemne dla pasażerów. Wskutek wewnętrznego ciśnienia i grubości opony pneumatyk normalny nie jest zdolny do pochłaniania najmniejszych uderzeń i przekazuje je maszynie prawie z tą samą siłą, z jaką otrzymał.

Przyczyny te, oraz zbyt mała powierzchnia stykająca się z ziemią wywołują uszkodzenia opon, (a w następstwie i kłopot wskutek braku zdolności zostosowania się opon do nierówności drogi).

Pneumatyki o małym ciśnieniu, posiadając większą powierzchnię dotykającą, oraz miękką i elastyczną oponę, jaknajlepiej dostosowują się do każdej drogi, chronią siebie od przekłuć (za wyjątkiem przekłuć

ostre przedmiotami), pochłaniają większe uderzenia boczne, potrącenia i t. p., oszczędzając maszynę przed uszkodzeniami, pasażera zaś chronią od przykrych wstrząsów.

Z powyższego wynika, że używanie tych pneumatyków: 1) konserwuje maszynę, 2) pozwala na mniejsze zużycie benzyny, gdyż na drogach nierównych nie

przechodzi się na mniejszą przekładnię, 3) powoduje większą szybkość jazdy i 4) nie męczy pasażera.

Wady: 1) utrudnione kierowanie na małych szybkościach 2) więcej dokładne montowanie gum i 3) słup kurzu za samochodem, wskutek zwiększonej powierzchni zetknięcia się z ziemią.

W. F.

A M E R Y K A

(wymiar podane w calach)

Wymiar	Przekrój zwy- czajnego pneu- matyka	% powiększenia przekroju pneu- matyka o małym ciśnieniu	Normalne ciśnie- nie wewnętrzne w zwykłym pneu- matyku	Ciśnienie wew- nętrne w pneu- matyku o ma- łym ciśnieniu.
28×4	2,5	60	3.5-4 atm.	1.5 — 2.5 atm.
29×4.5	3,75	38.5	4-4,5	
30×5	3,5	44.4	5	
32×6	4.	50	6.5	
34×7	4,5-5	55.5-40	6.5	
36×8	5.	60	6.5	
38×9	5.	80	6.5	
40×8	5.	60	6.5	

Przeciętne zwiększanie przekroju 54,2%

A N G L J A

30×5	3.5	44.4%	5 atm.	1,5-2.5 atm.
------	-----	-------	--------	--------------

F R A N C J A

Przeciętne zwiększenie przekroju 44,4% (wymiar w mm.)

715×115	65	76,9%	3.5-4 atm.	1.5-2.5 atm.
715×115	80	43,7	4-4,5	
715×115	85	35	4-4,5	
730×130	90	44,4	5	
775 145	90	60	5	
775×145	105	38,8	6.5	

Przeciętne zwiększenie przekroju 49,9%



HOŻA 33
WARSZAWA

„WULKAN”

HOŻA 33
TEL. 411-36

**Reperacja wszelkiego typu opon i dętek.
Nowoczesna technika**

CZĘŚCI ZAMIENNE

Do samochodów francuskich

Dostarcza najtaniej i najprędzej
FIRMA

„VARPARIS“

WARSZAWA

Koszykowa 53.

Telefon 293-07.

UWAGA: P. T. Członkowie Związku otrzymują specjalny rabat.

NIEEKONOMICZNE ZUŻYCIE BENZYNY

Często słyszy się narzekania kierowców i właścicieli samochodów, że kierowne lub posiadane przez nich samochody zużywają więcej benzyny niż zapewniano ich o tem w fabryce lub w salonie zastępcy, gdy nabywali samochód.

Narzekania te o tyle są niesłuszne, że wina leży nie po stronie samochodu, a po stronie kierowcy, który przez niewłaściwe prowadzenie wozu zużywa więcej benzyny, niż normalnie powinno być zużyte.

Oto niektóre wykroczenia popełniane często przez kierowców, które powodują nieekonomiczne zużycie benzyny.

pozostawienie silnika w biegu podczas postoju,
nierównomierne przyśpieszania przez naciskanie na akcelerator z przerwami,
gwałtowne podjeżdżanie do skrzyżowania ulic i następnie także ruszanie z miejsca na znak policjanta,
zanieczyszczone świece powodują od 20 do 50% większe zużycie benzyny na każdą świecę, która nie pracuje,
gwałtowne hamowanie,
źle wyregulowane hamulce,
zbyt długa jazda na pierwszej i drugiej szybkości,
niezwracanie uwagi na ogólny stan maszyny,

co nietylko powoduje nieekonomiczne zużycie benzyny, lecz wpływa również na deprecjację wozu.

Każdy oszczędny i rozsądny właściciel samochodu poddaje swój wóz perjodycznej inspekcji na stacji obsługi. Zabieg ten nie kosztuje go zbyt wiele, a zapewnia mu natychmiast dobry stan wozu oraz ekonomiczną eksploatację.

Samochodowych stacji obsługi jest już dzisiaj w Polsce pokaźna liczba, by służyć radą i pomocą każdemu, kto się do nich zwróci.

Jak ważnem jest utrzymanie maszyny w dobrym stanie i umiejętne jej prowadzenie pod względem ekonomicznego zużycia materiałów pędnych możemy wnioskować z konkursu oszczędności paliwa, jaki się odbył latem roku 1929 na linii Warszawa—Kazimierz nad Wisłą. W konkursie tym zwyciężył samochód znanej w Polsce marki Chevrolet. Według specyfikacji zużycie benzyny przez Chevrolet wynosi 15 litr. na 100 klm. Dzięki jednak dobremu wyregulowaniu maszyny i umiejętnemu prowadzeniu zużycie to wyniosło zaledwie przeciętnie 10.9 litr. na 100 klm.

Jeżeli więc samochód zużywa więcej benzyny niż mówi o tem specyfikacja fabryczna, należy natychmiast udać się z nim na najbliższą stację obsługi, celem doprowadzenia wozu do stanu normalnego.

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

MICHAŁ WĄGROCKI

ul. Przyokopowa 4 róg Kolejowej, telefon 407-90.



Gargoyle Mobiloil odpowiada całkowicie wszystkim tym wymaganiom, które stawia nowoczesny samochód. Dowodem tego są rezultaty naszych 14-miesięcznych prób, jakim pod wszelkimi względami poddano Gargoyle Mobiloil. Większa ilość oszczędnych samochodów różnych marek pokryła pod najsurowszą kontrolą przeszło 3.000 klm prze-ważnie złych dróg z szybkością 40 — 100 klm/g. Dzięki stosowa-niu Gargoyle Mobiloil osiągnięto tu znaczne zwiększenie spraw-ności i zmniejszenie zużycia oleju.



Gargoyle Mobiloil

VACUUM OIL COMPANY S. A. — CZECHOWICE, WARSZAWA

KOMUNIKATY

Zarządu Związku Właścicieli Dorożek Samochodowych i Autobusów

REJESTRACJA DOROŻEK.

Na zasadzie § II i 20c przepisów o eksploatacji dorożek samochodowych (Uchwały Rady Miejskiej m. st. Warszawy z dn. 27.IX 1923 r. i 16.I 1928 r.) Magistrat m. st. Warszawy wzywa właścicieli dorożek samochodowych do zarejestrowania swych dorożek na rok 1930.

Rejestracja odbywać się będzie w Wydziale Przemysłowym (Dział Ruchu Kołowego), ul. Bednarska 4

Przy głoszeniu się należy przedstawić:

Potwierdzenie zgłoszenia przedsiębiorstwa przewozu osób dorożkami samochodowymi (koncesję) i dowód rejestracyjny pojazdu mechanicznego (książkę samochodu).

Opłata za rejestrację i przegląd dorożki samochodowej wynosi zł. 20.

Powyższe formalności związane z zarejestrowaniem dorożki samochodowej załatwia Sekretarjat Związku, bez straty czasu członka przez oczekiwanie w kolejce, bez żadnych dopłat, należy tylko zgłosić się do Związku z koncesją (potwierdzeniem zgłoszenia) i wpłacić zł. 20.

Nadmienia się, że termin ten nie zostanie przedłużony i właściciele, którzy nie rejestrują swych dorożek będą musieli z tego tytułu ponieść konsekwencje.

PRZEGLĄD POJAZDÓW

(Lustracja)

Na zasadzie Rozporządzeń Rady Ministrów z dnia 23.II 1922 r. Ministerstwa Zdrowia Publicznego z dn. 1.II 1922 r. Ministerstwa Robót Publicznych i Spraw

Wewnętrznych z dn. 26.VI 1924 r. Komisarza Rządu na m. st. Warszawę z dn. 15.V 1925 r. i Uchwały Rady Miejskiej z dn. 27.IX 1923 r.

Magistrat m. st. Warszawy wzywa p.p. właścicieli dorożek samochodowych do przedstawienia swych pojazdów, kursujących w Warszawie do do rocznego przeglądu.

Przegląd pojazdów odbywać się będzie codziennie, oprócz niedziel i świąt od godz. 8.30 do 12-tej przy ulicy Nadbrzeżnej, w kierunku od ul. Lipowej do ul. Karowej (Podjazd: ul. Wybrzeże Kościuszkowskie, Lipową do Nadbrzeżnej), w porządku następującym:

d №	1 do	200 od dn.	22 kwietnia do	23 kwietnia 1930 r.
" 201	" 400	" 28	" 2 maja	"
" 401	" 600	" 5 maja	" 10	"
" 601	" 800	" 12	" 17	"
" 801	" 1000	" 19	" 24	"
" 1001	" 1200	" 26	" 31	"
" 1201	" 1400	" 2 czerwca	" 7 czerwca	"
" 1401	" 1600	" 10	" 14	"
" 1601	" 1800	" 16	" 21	"
" 1801	" 2000	" 23	" 28	"
" 2001	" 2200	" 30	" 5 lipca	"
" 2201	" 2400	" 7 lipca	" 12	"
" 2401	" 2600	" 14	" 19	"
" 2601 i wyżej	"	" 21	" 26	"

Wszystkie pojazdy przedstawiane do przeglądu (lustracji) winny odpowiadać wymaganiom wyżej wymienionych przepisów, a mianowicie: dorożki samochodowe powinny być polakierowane na kolor ciemno granatowy, koła na kolor brązowy, obicie wewnątrz utrzymane w jednym kolorze, mieć wyraźne numery boczne — wysokość cyfr 10 cm. szerokość 12 mm., na latarniach 6 cm × 10 mm. (cyfry arabskie, drukowane, niefantazyjne). Boczne numery powinny być okolone obwódką grubości 5 mm. i średnicy 20 cm. Numery muszą być na latarniach koloru czarnego, boczne i obwódka — białego. Wewnątrz na przeciw głównego siedzenia, muszą być przymocowane znak metalowy z numerem dorożki i taryfa opłat w ramce pod szkłem lub młką. Szkło w latarniach przednich: w lewej — matowe (nie malowane na białe) w prawej — zwykłe. Licznik winien być umieszczony z prawej strony karoserji (lub z lewej w limonsinach, gdy kierowca znajduje się po prawej stronie) i wystawać tak, aby był całkowicie widoczny z siedzenia dla jadących. Po obu stronach dorożki, na drzwiczkach, nad numerami bocznymi winny być napisy w kolorze: białym „Taryfa 40 gr. klm.“ nie-

CHŁODNICE SAMOCHODOWE

WSZELKICH TYPÓW I MAREK

Budowa nowych i remont starych

Skrzydła, lejki, bańki transportowe

Wszelkie roboty blacharskie

TANIO! SZYBKO! SOLIDNIE.

„TRYTON“

Warsztaty Blacharsko-Mechaniczne Sp. z o. o.
Warszawa, Madalińskiego Nr. 3, telefon 348-52.

OPONY, DĘTKI
AKCESORIA SAMOCHODOWE
Oryginalne części zamienne



Ford

PO CENACH HURTOWYCH
POLECA

„CENTRALA

SAMOCHODOWA”

WARSZAWA.

UL. JASNA Nr. 10.

TEL. 5-09, 530-55, vis à vis Filharmonji.
Dla P. T. członków Związku udzielamy
najwyższy rabat

bieskim „Taryfa 50 gr. klm.” lub czerwonym, „Taryfa 60 gr. klm.” Chorągiewka przy liczniku, zależnie od wysokości taryfy, powinna mieć rączkę i tło — białe, niebieskie lub czerwone, a na tle chorągiewki napis „Wolny” — wykonany literami w kolorach i przy taryfie 40 gr. klm. — ciemnogrnatowym a przy 50 i 60 gr. klm. — białym. Kierowcy powinni posiadać kompletny ubiór (letni i zimowy) a mianowicie: frencz i czapkę koloru marengo, płaszcz letni i (kombineson) ubranie robocze koloru ciemnego. Pojazdy nie odpowiadające powyższym wymaganiom oraz nie posiadające właściwych dowodów rejestracyjnych i kwitów z opłat na zużycie bruków na rok 1930, jak również pojazdy których prowadzący nie będą posiadać przy sobie prawa jazdy i kompletnego ubioru (letniego i zimowego) utrzymanego w należytych porządku, nie będą przyjęte przez Komisję Przeglądową. Dorożki nie przedstawione w powyższym terminie na komisję nie będą miały prawa kursowania po mieście. Termin ten jest ostateczny i nie ulegnie przedłużeniu.

PODATEK ZA ZUŻYCIE BRUKÓW

W miesiącu kwietniu przypada termin płatności podatku miejskiego za zużycie bruków, w tym celu Magistrat m. st. Warszawy rozsyła wszystkim właścicielom pojazdów mechanicznych nakazy płatnicze z wyszczególnioną sumą podatku.

Do wiadomości właścicieli dorożek samochodowych poniżej podajemy stawki opłat obliczonych od ilości koni mechanicznych (KM) silnika, zatwierdzonych Uchwałą Rady Miejskiej z dnia 10 listopada 1927 r. i przez Ministerstwo Spraw Wewnętrznych, dnia 22 grudnia 1927 r.

Opłata od każdego samochodu osobowego o mocy silnika do 10 koni, wynosi zł. 25.—, do 20 KM. — zł. 50.— powyżej 20 KM. zł. 100.—

W wypadku wymierzenia niewłaściwej sumy podatku, należy zwrócić się do Wydziału Finansowo-Podatkowego Magistratu (ul. Senatorska 14, II piętro) z nakazem płatniczym i dowodem rejestracyjnym samochodu (książką wozu) w ciągu dni czterech, od daty otrzymania nakazu, celem sprostowania wymiaru.

PODATEK OBROTOWY

W ciągu bieżącego miesiąca Urzędy Skarbowe Podatków i Opłat Skarbowych w Warszawie rozsyłają do wszystkich właścicieli przedsiębiorstw nakazy płatnicze podatku obrotowego za rok 1929 i jednocześnie przypomnienia na rok 1930, t. j. raty kwartalne. Termin płatności podatku za rok 1929 upływa dnia 15 maja 1930 r. jak również i pierwszej raty za kwartał pierwszy 1930 r.

Od wymiaru podatku, o ile jest nieprawidłowo wymierzony, można wnieść odwołanie do komisji Odwoławczej za pośrednictwem właściwego Urzędu Skarbowego, w ciągu 14 dni od daty otrzymania nakazu płatniczego.

W odwołaniach można żądać, aby Komisja Odwoławcza w czasie rozpatrywania odwołania zaważała płatnika celem udzielenia szczegółowych wyjaśnień.

Najlepiej w danym wypadku zgłaszać się do Związku, gdzie wszelkie odwołania zostaną załatwione — bezpłatnie.

ODPOWIEDZIALNOŚĆ WŁAŚCICIELI DOROŻEK SAMOCHODOWYCH.

W ostatnich czasach zdarzają się bardzo często wypadki, że dorożkami i autobusami kierują, albo nie posiadający wcale prawa jazdy, albo też t. zw. „zielone” pozwolenia, co jest niedozwolone przepisami o ruchu drogowym.

Za przekroczenie tego przepisu karom do 1.000 zł. i cofnięcie prawa jazdy ulega nie tylko kierowca, ale również i właściciel samochodu, który jest odpowiedzialny za posiadanie przez kierowcę właściwego pozwolenia.

Ponieważ wypadki te zdarzają się szczególnie w nocy, gdy liczy się na słabą kontrolę ze strony władz, Komisarjat Rządu ma zamiar wzmocnić kontrolę nocną i ukrócić sposób omijania przepisów i zapewnić jadącym bezpieczeństwo.

Wobec powyższego zwraca się uwagę właścicielom dorożek samochodowych i autobusów, aby przy powierzaniu kierowcy samochodu sprawdzali, czy posiada odpowiednie prawo jazdy.

ZEZNANIA O PODATKU DOCHODOWYM

W myśl Ustawy o państwowym podatku dochodowym, dnia 1 maja b. r. upływa termin składania zeznań o dochodzie za rok 1929, na rok podatkowy 1930, dla osób fizycznych i prawnych. Do tegoż terminu należy uiścić podatek w wysokości połowy tej sumy, która przypada wedle skali do art. 23 ustawy od wykazanego w zeznaniu dochodu.

Ci, którzy zeznania nie złożą, obowiązani są do 1 maja wpłacić połowę podatku, wymierzonego za poprzedni rok podatkowy. Niezapłacone w wyżej podanym terminie zaliczki podlegają ściągnięciu przymusowemu z karami za zwłokę i egzekucję.

PRZYPOMNIENIE

Wobec licznie napływanych skarg pasażerów z powodu pobierania wyższych, ponad normę, opłat za przejazdy dorożkami samochodowymi, zwłaszcza na peryferjach miasta, Wydział Przemysłowy Magistratu m. st. Warszawy przypomina właścicielom i kierowcom dorożek samochodowych, że pobieranie opłat za przejazdy dorożkami według istniejących taryf, obowiązuje w granicach Wielkiej Warszawy. Za obręb Warszawy, zgodnie z uchwałą Magistratu należy uważać jej granice administracyjne, wytyczone na planie regulacyjnym miasta.

PŁOMBOWANIE LICZNIKÓW

Na skutek wystąpienia Związku Urząd Przemysłowy Magistratu przedłużył plombowanie liczników sam. w drugi dzień świąt, gdy następują dwa dni świąt, na okres do 31 marca b.r. Wobec korzystania bardzo znikomej ilości z ustalonych dyżurów, Urząd Przemysłowy ze względów oszczędnościowych terminu nie przedłużył, wobec czego w długi dzień Świąt Wielkanocy plombowanie liczników odbywać się nie będzie.

Z ŻYCIA ZWIĄZKÓW

Warszawa.

Wobec przyjęcia przez Radę Ministrów projektu Ustawy o funduszu drogowym (Art. wstępny), który w wysokim stopniu obciąża właścicieli samochodów zarobkowych, Zarząd Związku odbył konferencję w tej sprawie w Ministerstwie Robót Publicznych z dyrektorem Departamentu p. prof. M. Nesterowiczem, i na posiedzeniu Zarządu Związku po wysłuchaniu sprawozdania delegacji, postanowiono złożyć memoriał domagający się zwolnienia dorożek samochodowych od powyższego podatku.

Aby memoriał nosił charakter ogólnego protestu wzywa się wszystkich właścicieli do zgłaszania się do Związku celem podpisania memoriału.

W sprawie projektowanego przez Urząd Przemysłowy Magistratu dopuszczenia, tytułem próby, do kursowania kilku dorożek samochodowych o nowym kolorze, Zarząd Związku wystąpił z projektem, aby dopuszczono do kursowania 10 dorożek samochodowych o różnych kolorach, na okres próbny sześciu miesięcy, celem przekonania się, który z danych kolorów będzie bardziej praktyczny i estetyczny.

Na posiedzeniu Zarządu Związku został przyjęty projekt zmiany statutu Związku uwzględniający istniejące braki, który zostanie przedłożony Walnemu Zgromadzeniu do zatwierdzenia.

Następnie postanowiono zwołać Walne Zgromadzenie na dzień 29 kwietnia w myśl dotychczasowego Statutu Związku, celem złożenia sprawozdania z działalności i omówienie ważnych spraw dotyczących przedsięwzięć samochodowych.

WALNE ZGROMADZENIE

Na mocy § 10 Statutu Związku, Zarząd Związku zwołuje doroczne

*Walne Zgromadzenie Członków Związku
Właścicieli Dorożek Samochodowych*

i Autobusów Rz. Pol.

które odbędzie się w lokalu T-wa „Rozwój” przy ulicy Żórawiej 2. w dniu 29 kwietnia b. r., o godzinie 6 wiecz. w pierwszym terminie, a o godzinie 7 wiecz. w drugim terminie, z następującym porządkiem dziennym:

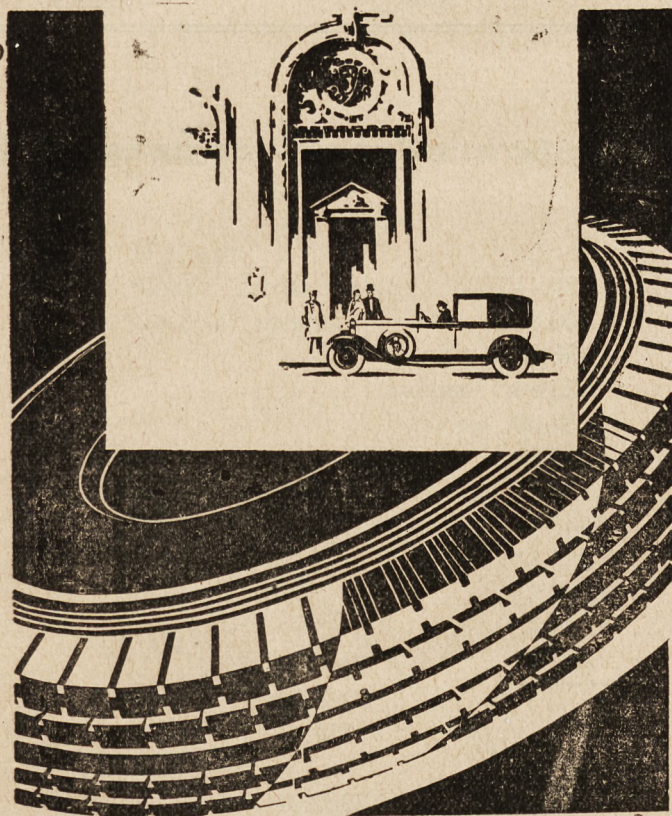
- 1) Zagajenie i wybór przewodniczącego
- 2) Sprawozdanie z działalności Zarządu
- 3) Sprawozdanie Komisji Rewizyjnej
- 4) Zatwierdzenie preliminarza budżetowego na rok 1930/1931
- 5) Zmiana Statutu
- 6) Sprawa podatków
- 7) „ benzyny
- 8) „ podwyżki taryfy dorożek samochod.

- 9) Wybór $\frac{1}{3}$ członków Zarządu (§ 9 Statutu)
- 10) Wybór $\frac{1}{3}$ członków komisji Rewizyjnej (§ 11 Statutu)
- 11) Wolne wnioski.

Prawo głosowania posiadają członkowie, którzy opłacili składki członkowskie przynajmniej do dnia 1 lutego b. r.

Celem uniknięcia nieporozumień uprasza się o przybycie z legitymacjami członkowskimi.

Nowoczesne opony



ROYAL

NOWOCZESNA OPONA DO NOWOCZESNEGO SAMOCHODU

Wyłączne przedstawicielstwo na Polskę
„OPONA” Sp. z O. O. Warszawa, Mazowiecka 11
telefon 135-84.

Akcesoria samochodowe i części zamienne
CHEVROLET i FORDA
OPONY i DĘTKI różnych marek
najtaniej w firmie

KAZIMIERZ TRUKAN

Warszawa

Marszałkowska 19. Filja — Mokotowska 45.

Tel. 422-25 i 255-42.

Oleje i Smary

GARGOYLE MOBIL OIL

„**LUDWIKA**”

Warszawa, Nowy-Świat 41.

Telefon 102-94.

Poleca na sezon wiosenny

OKRYCIA

SUKNIE

TRYKOTARZE

KTO DBA O SWOJE DOBRO TEN OPONY
ORAZ LICZNIKI WSZELKICH TYPÓW

REPERUJE w FIRMIE

Z. WÓJCICKI

Sp. z o. o.

ISTNIEJE OD R. 1912

WARSZAWA, EMILJI PLATER 10.

TANIO

SOLIDNIE

PUNKTUALNIE

ZWIĄZEK WŁAŚCICIELI DOROŻEK

Bilans na dzień

Stan czynny (Aktywa)

1. Kasa pozostałość na 1-IV-30 r.		62.78	
2. Pocztowa Kasa Oszczędności		128.18	
3. Ruchomości		2867.55	
4. Wierzyciele i dłużnicy p. Sawczyk	93.39		
Dług Druk. Polskiej	1078.—	1171.39	4229.90
Ogółem			4229.90

Rachunek Strat i Zysków za czas od dn.

1. Koszty Ogólne:	Chorągiewki	350.—	
	Opał	156.60	
	Telefon	455.25	
	Ogłoszenia	55.80	
	Pren. Pism	82.30	
	Znaczki stempl.	117.53	
	„ pocztowe	69.51	
	Komorne	1840.—	
	Materiały piśm.	335.87	
	Kasa Chorych	298.58	
	Różne	575.45	
	Przejazdy	953.25	5290.14
2. Pensje Pracowników			8395.22
3. Honorarja adwokatów			1750.—
4. Wydawnictwo „Ruch Samochodowy“	1854.04		
Dług Druk. Polskiej	1078.—	2932.04	
5. Wydatki reprezent. Zarządu		600.05	
6. Urządzenia Zebrań		668.30	
			19635.75
7. Nadwyżka bilansowa na 1-IV-30 r.			217.07
Ogółem			19852.82

Księgowy: (—) J. Gorell

Prezes: (—) St. Nowicki

Komisja Rewizyjna: (—) A. Rybaczuk

SAMOCHODOWYCH W WARSZAWIE

31 marca 1930 r.

Stan Bierny (Pasywa)

1. Wierzyciele: Druk. Polska	978.—		
Pensje Pracownikom	600.—		
Honorarium adwokata	190.—	1768.—	
2. Nadwyżki bilansowe do dn. 1-IV-29 r.		2244.83	
3. Nadwyżka bilansowa na dz. 1-IV-30 r.		217.07	4229.90
<u>Ogółem</u>			<u>4229.90</u>

1 kwietnia 1929 r. do dn. 31 marca 1930 r.

1. Wpisowe		1135.—	
2. Składki członkowskie		12455.50	
3. Dochody niestate:			
Porada prawna	1045.10		
Składki na lokal	1158.99		
Prowizje różne	2899.53		
Druki	80.70	5184.32	
4. Wierzyciele Dług Druk. Pol.		1078.—	19852.82

Ogółem19852.82

Skarbnik: (—) Wł. Bombała

(—) St. Mokrzycki

K R O N I K A

WALKA O RYNEK BENZYNY W NIEMCZACH.

Na rynku benzyny w Niemczech konkuruje cały szereg firm, przedstawicieli dużych koncernów naftowych. Koncerny te zawarły konwencje, zobowiązując się do sprzedawania benzyny po cenach, ustalonych przez wielkie trusty naftowe. Z konwencji tej wyłącza się szereg sprzedawców.

Na tem tle doszło do bardzo ciekawego rozstrzygnięcia sądowego. Firma Engels w Benrath, nie należąca do konwencji, zaskarżyła zarząd tejże, że w okręgu Benrath obniża ceny benzyny konwencyjnej, aby zmusić firmę Engels do przystąpienia do konwencji.

Wyższy sąd okręgowy w Düsseldorfie przychylił się do żądania skarżącej firmy i zakazał sprzedawania w okręgu Benrath benzyny po cenach niższych, aniżeli ceny firm wolno-konkurencyjnych.

Wyrok swój umotywował sąd twierdzeniem, że umyślne obniżanie cen ma na celu gospodarcze zniszczenie kupca, jest niemoralne i obraża „dobre obyczaje“.

CIEKAWY PRÓBY.

Skuteczna konkurencja autobusów w Anglii doprowadziła do tego, że dziś setki mil linii kolejowych nie rentujących się, przeznaczonych jest na rozbiórkę.

Jedno z wielkich towarzystw kolejowych wypróbowuje obecnie na jednej z tego rodzaju linii automobil, który może się poruszać tak na szosie, jak i na liniach kolejowych. Na szosie porusza się on na kołach ogumionych, które z chwilą, gdy automobil wjedzie na szynę, zostają unieruchomione.

Próby te mają na celu zużytkowanie zaniechanych przez kolej linij.

OCHRONA PRZED POŻAREM.

Rząd angielski wydał ostatnio rozporządzenie, według którego każdy właściciel automobilu obowiązany jest rezerwoar, z chwilą ustawienia swego samochodu w garażu, dokładnie opróżnić, lub postarać się, aby garaż był zaopatrzony w gaśnice i piasek.

Zarządzenie to wydano w celu przeciwdziałania prawdziwej pladze pożarów w Anglii.

KOLEJE A AUTOMOBIL.

Zarząd kolei niemieckich ubytek wpływów swoich za rok 1929, spowodowanych wzrastającą konkuren-

cją automobilu, oblicza na 410 milj. marek złotych.

W przeciwieństwie do tego towarzystwa kolejowe w U. S. A. stwierdzają, że dzięki olbrzymio rozwiniętemu przemysłowi automobilowemu, dochody ich poważnie wzrosły.

Z ogólnej sumy wpływów, które wyniosły w r. 1929 4,317 milj. dol., nie mniej, niż 12.6 proc. zawdzięczają koleje Stanów Zjednoczonych przemysłowi samochodowemu. W ciągu roku 1929 — 3.6 milj. ładunków całowagonowych dostarczył ten przemysł kolejom. Na ładunki te składają się samochody, ich części, gumy, oleje, benzyna, drzewo, stal, nie mówiąc już o materiałach do budowy dróg.

Liczby te ilustrują wyraźnie, jak ważnym jest przemysł samochodowy dla każdej gałęzi życia gospodarczego.

WIĘCEJ „SZÓSTEK“ NIŻ „CZWÓREK“.

Według danych zebranych przez „Chevrolet Motor Co.“ ilość samochodów 6-cylindrowych po raz pierwszy w historii przemysłu samochodowego przewyższyła ilość jakiegokolwiek innych samochodów. Do roku 1929 samochody 4-cylindrowe stały na pierwszym miejscu co do wyprodukowanej ilości.

Główną rolę w zwiększeniu ilości samochodów 6-cylindrowych odegrała „Chevrolet Motor Co.“, która w roku ubiegłym wprowadziła na rynek 1,350,000 „szóstek“, zmniejszając w ten sposób o tę liczbę ilość samochodów 4-cylindrowych.

W roku 1928 produkcja samochodów 4-cylindrowych wyniosła 2,078,000 sztuk podczas gdy produkcja 6-cylindrowych stanowiła 1,617,000 sztuk.

Według dotychczas zebranych danych wyprodukowano w roku 1929 przeszło 3.000.000 „Szóstek“ i 2,250.000 „czwórek“.

Wobec tego, że cena „Szóstek“ nie przewyższa zbyt ceny „czwórek“ wogóle, a poza tem, fabryki samochodowe przechodząc z produkcji „czwórek“ na „szóstki“, nie podniosły ceny tych ostatnich, szanse samochodów 6-cylindrowych na rynku są olbrzymie.

AUTO-STRADA W HISZPANJI

Hiszpanja rozpoczęła konstrukcję nowoczesnej szosy, która będzie przeznaczona wyłącznie dla ruchu automobilowego. Szosa ta ma ciągnąć się na przestrzeni 260 mil ang. z Madrytu do San Sebastian, o szerokości 36 stóp oraz 6 stóp przestrzeni bocznej dla sa-

mochodów stojących. Zakręty będą szersze i o pewnem wzniesieniu. Drogi krzyżujące będą wzniesione lub też przechodzić będą w postaci tunelu. Ostatnie lata odznaczają się wzmożoną działalnością w kierunku rozbudowy dróg. Szosy między Barceloną i francuską granicą oraz Barceloną i Madrytem, są już wykończone i otwarte dla ruchu turystycznego. Chociaż węższe od nowej auto-strady, drogi te posiadają jednak doskonałą nawierzchnię.

PIERWSZA POMOC DLA WĘGERSKICH AUTOMOBILISTÓW

Jako jeden więcej dowód, świadczący o stałym rozroście trakcji automobilowej na Węgrzech, może posłużyć rozkaz wydany przez Ministerstwo Spraw Wewnętrznych do wszystkich automobilistów wzywający ich, w razie napotkania w drodze jakiegoś wypadku automobilowego, o zatrzymanie się, i udzielenie pomocy w miarę możliwości. Natychmiast po pojawieniu się tego rozporządzenia Królewsko-Węgierski Klub Automobilowy zorganizował kurs „pierwszej pomocy“ dla swoich członków, przyczem wśród liczby wykładających było paru doktorów Budapeszteńskich. Nie ulega wątpliwości, że tego rodzaju pogotowie przydałoby się i u nas.

„OKO“ AUTOMOBILISTY.

Jeden z lotników francuskich wynalazł bardzo prosty, a zarazem pomysłowy aparacik, umieszczony w tylnej szybie samochodu, a na zasadzie peryskopu pozwalający kierowcy widzieć doskonale wszystko, co znajduje się poza samochodem, tak w najbliższej okolicy kufra i zapasowego koła, jak i najdalszych odległościach. Stosując ten aparat, będący prawdziwym trzecim okiem, kierowca obserwuje najdokładniej nie tylko przestrzeń przed samochodem, lecz i poza nim. Reflektory nadjeżdżających z tyłu samochodów nie oślepiają tego aparatu. Automobilści francuscy przyjęli z entuzjazmem pożyteczną nowość.

NOWY ŚRODEK FITXINE

Wiadomem jest, iż wpływ promieni słonecznych i wilgoci niszczy opony samochodowe, które przez to kruszeją i stają się niezdatne do użytku.

Ponieważ zaś przy normalnej eksploatacji samochodów jest rzeczą niemożliwą zabezpieczyć oponę przed szkodliwymi wpływami, bo jakże zabezpieczymy na przykład taksówkę, która przez cały dzień kursuje po mieście, a w chwilach wolnych oczekuje na wy-

znaczonych miejscach postoju po stronie słonecznej ulicy, lub też na otwartych placach?

Uskutecznić to można przy pomocy nowowynalezionego środka „Fitxin“, który posiada te zalety, iż suszy bardzo szybko wilgotne opony i ochrania je przed promieniami słonecznymi i działaniem wilgoci.

Sposób użycia Fitxinu jest bardzo prosty. Wystarczy dobrze wytrzeć oponę, poczem smaruje się tym płynem za pomocą płaskiego pendzla. Przed użyciem trzeba jednak blaszankę z zawartym w niej płynem dobrze wstrząsnąć, po użyciu zaś szczelnie zamknąć.

Po nasmarowaniu płyn na oponach natychmiast zasycha, pozostawiając jednak warstwę twardej substancji, która chroni oponę nie niszcząc wcale gumy.

Płyn ten jest wynalazkiem T-wa „Fit“, posiadającego swe przedstawicielstwo w Warszawie.

W. F.

O DAWNYCH I OBECNYCH ZWIERZYŃCACH.

Zbierając dla celów naukowych materiał o dawnych i obecnych zwierzyńcach w Polsce, upraszam jak najgoręcej wszystkie osoby, którym jest wiadome, że ktoś z obywateli ziemskich ma lub miał przed dawnymi laty zwierzyńiec, o łaskawe dokładne podanie mi, gdzie był ten zwierzyńiec, oraz wszelkich innych bliższych szczegółów.

Proszę też o podanie połaci lasów, leśniczówek, zaścianków zwanych „zwierzyńcem“, wreszcie miast, gdzie są ulice zwierzyńcekie i t. p.

Za wszelkie bliższe dane o tem, oraz za wskazanie dzieł, w których znaleźć można choćby najdrobniejsze wzmianki o dawnych zwierzyńcach, będę mocno zobowiązany, dając wyraz mej wdzięczności w przedmowie pracy, którą przygotowuję.

Na razie za łaskawą życzliwość i cenną pomoc składam zgóry w imię dobra nauki szczerą podziękę.

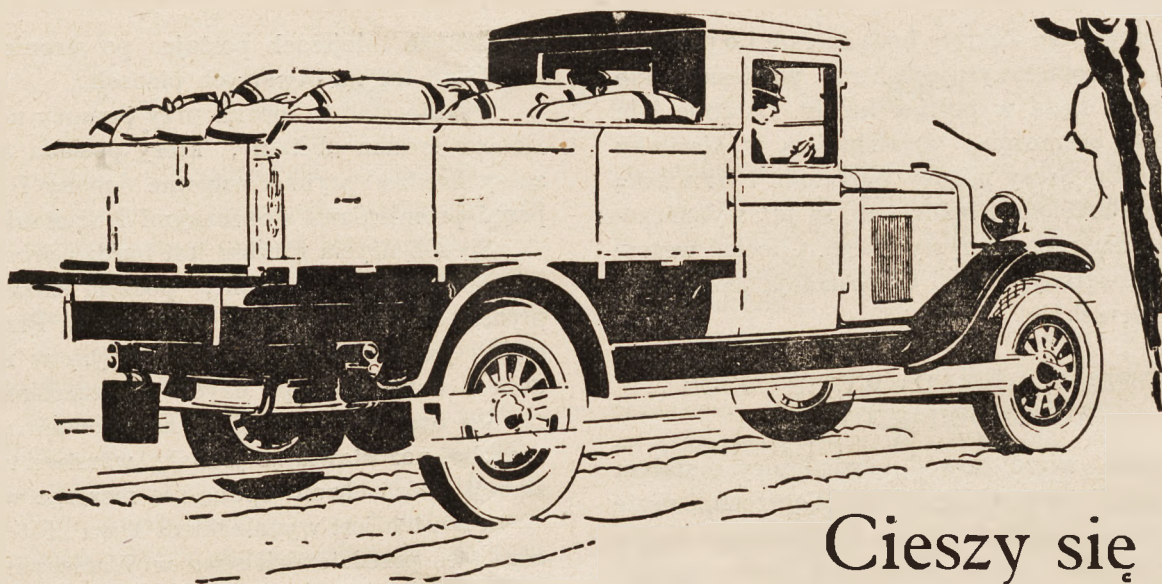
JÓZEF WŁADYSŁAW KOBYLAŃSKI,

kapitan

Przemyśl, — ul. Katedralna 3.

DO SPRZEDANIA

Samochody i Liczniki
(Taksometry) wszystkich marek
na dogodnych warunkach
wiadomość w Związku



Cieszy się największą popularnością zarówno w Polsce, jak i na całym świecie

Ciężarówka Chevrolet odpowiada wszystkim bez wyjątku wymaganiom, stawianym przy wyborze samochodu ciężarowego. Posiada szybkość samochodu osobowego, dzięki potężnemu 6 cylindrowemu silnikowi, zapewniając szybką dostawę towaru lub surowców.

Dzięki niezwykle mocnej budowie podwozia i całego mechanizmu oraz najbardziej współczesnym innowacjom technicznym, z łatwością przewyższa najtrudniejsze warunki drogowe, gwarantując punktualność w wykonaniu zamówień.

Ciężarówka Chevrolet wykazuje wielką oszczędność w zużyciu benzyny. Koszt utrzymania redukują się przez to do minimum.

Jest do nabycia, dzięki niewyczerpanym zasobom technicznym General Motors po niezwykle niskiej cenie, na ułatwionych warunkach płatności, co przyczynia się do szybkiej i ułatwionej amortyzacji wkładów, a przez to samo tworzy pomyślną koniunkturę w rozszerzeniu przedsiębiorstwa.

Stacje obsługi General Motors rozrzucone na całym terytorjum Polski, gwarantują możliwość nabycia w razie potrzeby części zapasowych oraz remont przez wykwalifikowanych mechaników.
Wyrób General Motors.

Upoważnione zastępstwa na całym terytorjum Polski i w Wolnem Mieście Gdańsku.

CHEVROLET

Ciężarówka

GENERAL MOTORS w POLSCE. WARSZAWA

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)

C Z Ę Ś C I Z A M I E N N E
W A R S Z A W A
Warecka 8. Tel. 280-22.

P. S. Zalatwiamy reperacje nadesłane pocztą.

TYLKO ANGIELSKA

taśma hamulcowa daje gwarancję wytrzymałości i posiada duży współczynnik tarcia. Ale taśma angielska jest droga. Tylko jedna fabryka angielska, chcąc wprowadzić się na rynek Polski, daje

T A N I A

taśmę w najlepszym gatunku, a po cenach innych niemieckich lub austriackich taśm.

Tą taśmą jest

B R A M E C

Automobiliści, którzy wiedzą, jak ważną funkcję spełnia w samochodzie taśma hamulcowa, żądać będą w składach samochodowych tylko ANGIELSKIEJ TAŚMY HAMULCOWEJ „B R A M E C“

Przedstawicielstwo i sprzedaż wyłącznie hurtowa:

R O T A X,
WARSZAWA, NIECAŁA 1.

T I R E S



WARSZAWA

LESZNO Nr. 75.

TEL. 79-68



zakład rekauczkowania

i

wulkanizacji opon

Przyjmujemy do regeneracji
opony wszelkich wymiarów

Pełna gwarancja za każdą
dokonaną reperację

WYTWÓRNA
RESORÓW SAMOCHODOWYCH

NIKODEM RZEPKOWSKI

Warszawa, Leszno 75 Tel. 296-74



POLECA:

GOTOWE RESORY SAMO-
CHODÓW WSZYSTKICH
SYSTEMÓW

WYKONYWA:

WSZELKIE ROBOTY
KOWALSKIE.

CENY KONKURENCYJNE

WYKONANIE SOLIDNE





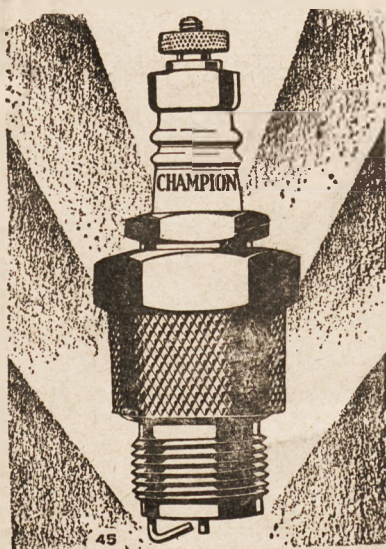
**OPONY O NOWYM
RYSUNKU PROTEKTORA
JESZCZE TRWALSZE
I BARDZIEJ
EKONOMICZNE**

AIR-FLIGHT

FISK

**Time To Re-tire
GET A FISK!**

TRADE MARK REG. U.S. PAT. OFF.



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

Zwycięzcy:

- 2) P. Edw. Zawidowski na sam. „Bugatti“
- 2) P. J. Rypper „ „ „
- 3) P. St. Szwarcsztejn „ „ „

**Wszyscy na świecach
„CHAMPION“**

Wyłączne przedstawicielstwo:

„MOTOR-STOCK“ Pl. Napoleona 3. Tel. 259-14 i 284-97.