

RUCH SAMOCHODOWY

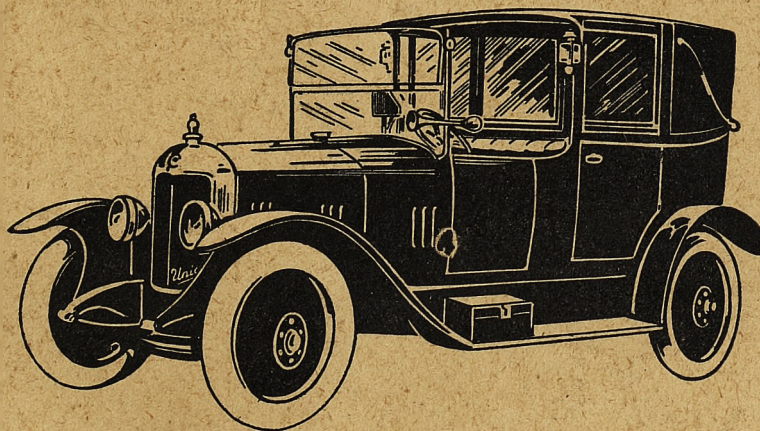
ORGAN ZWIĄZKU ZRZESZEŃ WŁAŚCICIELI DOROŻEK SAMOCHODOWYCH I AUTOBUSÓW R. P.
 CZASOPISMO, POŚWIĘCONE SPRAWOM KOMUNIKACJI SAMOCHODOWYCH

UNIC

JEDYNE NA POLSKĘ
 SAMOCHODY EKONOMICZNE
 NAJWYTRZYMAŁSZE

Puteax (Seine) Francja

8/30 P. S.



4-ro cyl.
 6-cio osob.

„KRÓLOWA DOROŻEK SAMOCHODOWYCH“

11 HP: Sportowe 2-3 osob. i turystyczne torpeda 4 osob., 6 cio i 6/7 osób.
 transformable, coupé limousine, limousine, conduite intérieur.

16 HP: Torpeda 6i6/7 osob., coupé limusine, limusine, conduite interieur,
 oraz bezkonkurencyjne samochody półciężarowe i ciężarowe: towarowe i autobusy:

9 HP — o nośności 900 klg.	12/24 HP o nośności 1400 klg.
9 HP — „ 1200 „	12/24 HP „ 2200 „
	14/40 HP o nośności 3200 klg.

Części zamienne stale na składzie.

Jeneralna Reprezentacja
 na Polskę

CZESŁAW ŁĄCZNY & S-ka

Warszawa, Nowy Świat Nr. 21. Tel. 307-54 i 79-40.

Adres telegraficzny: „AUTONIC-WARSZAWA“.

„ELIBOR” SPÓŁKA AKCYJNA HANDLOWO-PRZEMYSŁOWA „Ł. J. BORKOWSKI”

PRZEDSTAWICIELSTWO

GENERAL MOTORS COMPANY

na znane ze swej dobroci i mocy samochody osobowe typu „landolet”
oraz ciężarowe i autobusowe

CHEVROLET

WARSZAWA, Salon-sklep: pl. Napoleona 1 (dom własny)

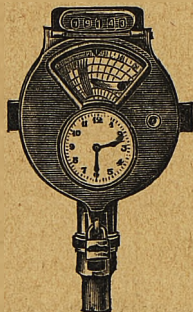
Telefony: 168-70, 98-71, 123-60. Warsztaty reparacyjne: Wolska 103, tel. 185-03 i 181-18

UWAGA: opony, smary, duży wybór akcesorji, oraz oryginalne części zamienne do samochodów „FORD” stale na składzie!

Czy znasz źródło błędów
w swem przedsiębior-
stwie?

Czy wiesz, jak może być
powiększona wydajność
samochodu?

Jeżeli chcesz widzieć na
piśmie, jak i co da się
zaoszczędzić i lepiej wy-
zyskać w pracy samo-
chodu?



K I E N Z L E A. G.
Schwenningen a/N.

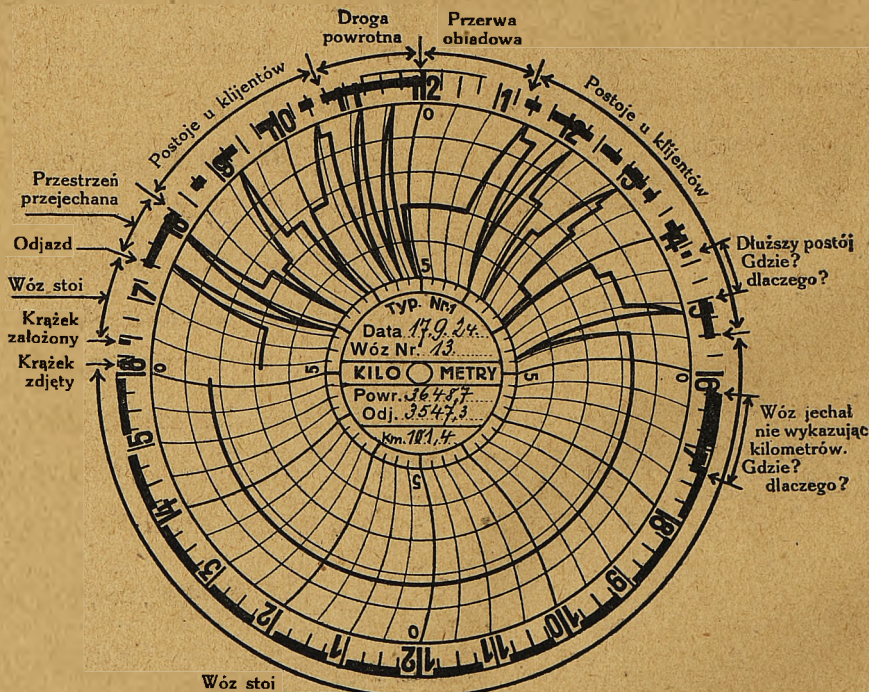
AUTOGRAPH Kienzie'go

odpowie na te pytania, gdyż daje on codziennie **automatycznie** spisane sprawozdanie o wydajności samochodu, ilości, porze i trwaniu poszczególnych przejazdów i zatrzymań, szybkości jazdy i długości przejechanych kursów.

ŻĄDAJCIE SZCZEGÓŁOWYCH OPISÓW
W wyłącznym Przedstawicielstwie:

DENTOS

**WARSZAWA,
Marszałkowska 125.**





RUCH SAMOCHODOWY

ORGAN ZWIĄZKU ZRZESZEŃ WŁAŚCICIELI DOROŻEK SAMOCHODOWYCH I AUTOBUSÓW R. P.
CZASOPISMO, POŚWIĘCONE SPRAWOM KOMUNIKACYJ SAMOCHODOWYCH

Z NOWYM ROKIEM!

Nowy Rok... A więc nowe kłopoty, nowe zmartwienia, nowe troski i ustawiczna walka o lepsze jutro właścicieli dorożek samochodowych. W obronie ich interesów stanął „Ruch Samochodowy”. Na stanowisku tem pozostawać będzie i nadal, a każdy z członków Związku znajdzie w piśmie wiernego niezawodnego przyjaciela i obrońcę.

Do Was, Czytelnicy, wyciągamy dłoń z życzeniami noworocznymi prosząc jednocześnie byście zwartym szeregiem stanęli koło pisma, niosąc moralną i materialną pomoc, wypowiadając na jego łamach swe niedole i troski czy też radosne momenty.

Oby „Ruch Samochodowy” owocną swą akcję rozwijał nadal przy ścisłym współudziale Waszym ku pomyślnemu wykonaniu wspólnych celów, które jak najprędzej winny być wcielone w życie. Z takim hasłem wkracza w Nowy Rok i tego Wam życzy

WYDAWNICTWO
„RUCHU SAMOCHODOWEGO”

O estetyczny wygląd dorożki samochodowej

Jednym z najważniejszych a tak niedocenionych czynników powodzenia dorożki samochodowej jest jej zewnętrzny wygląd. — Znamem jest powszechnie upodobanie publiczności, szukającej na stacjach jak najładniejszego wozu. Każdy z pasażerów chciałby jechać pięknie wyglądającą dorożką.

Zagranicą zrozumiano te gusta. Dorożka samochodowa tam różni się niewiele wyglądem od prywatnego automobilu. Różnicę stanowi jedynie niewielki znaczek i dyskretnie umieszczony licznik.

A jak jest u nas?

Mimo bardzo dobrego stanu polskich dorożek samochodowych, ich wygląd zewnętrzny pod względem estetycznym pozostawia wiele do życzenia. Niewiadomo dlaczego przyjęto jednostajny typ dorożki, uniemożliwiający starania w kierunku jak najpiękniejszego wyglądu.

„Torpedo” straciło prawo obywatelstwa, a przecież w lecie niejeden z pasażerów chętnie udałby się ładnym otwartym wozem na przejażdżkę po szosie podmiejskiej. Niestety dni te są już policzone, bowiem pierwszego września b. r. dorożki typu „torpedo” zostają wycofane i publiczność zmuszona będzie zamykać się w landauletach, nie mogąc zaczerpnąć ożywczego powietrza.

Zostaną jedynie granatowe budy i żółte koła „prawnego” typu landauletek bez względu na to czy taka karoserja oszpeci, czy upiększy wóz

„torpedo”, a właściciel dopłaci do zmian, które w pierwszym wypadku zaszkodzą.

Pasażerowie i właściciele odpokutują niefortunną myśl projektodawcy zestawienia koloru żółtego i granatowego, kakofonji barw, przyprowadzającej niemal o utratę zmysłów człowieka, który chociaż za grosz ma w sobie dobrego smaku.

Olbrzymie numery i napisy głoszące o kilometrze, że taryfa wynosi 50 groszy (w innych miastach Europy nie ma tego, a każdy się jednak orientuje), mogą zepsuć i zohydzić najpiękniejszą linję wozu. Są ludzie, nie mogą zrozumieć, że nawet obraz genialnego malarza przymocowany do karoserji, nie wyjdzie na korzyść ładnego wyglądu samochodu. Tajemnica takiego wyglądu leży w jak najbardziej harmonijnych, łagodnych, a jednocześnie nadzwyczaj prostych i nieskomplikowanych kształtach maszyn.

Dobrem byłoby gdyby wśród ludzi rozstrzygających sprawę wyglądu dorożki samochodowej znaleźli się również mogący powiedzieć cośkolwiek na temat możliwości estetycznego jej wyglądu.

Da Bóg, że wówczas upodobnimy się do Hel-singforsu, gdzie pasażer wybiera sobie na stacji dorożek maszynę jaka mu się najbardziej podobą, a są tam również i luksusowe auta, niczem nie różniące się od samochodów prywatnych.

Usuwanie szumowin z pośród kierowców

Wskazanie dla przedsiębiorców komunikacyjnych.

Zamieszczając poniższe wskazanie dla przedsiębiorców komunikacyjnych nie chcemy twierdzić, że wszyscy kierowcy są, jak się mówi, djabła wari. Nie są między nimi jednostki, zasługujące ze wszech miar, jako ludzie ciężkiej pracy, na szacunek. Wiemy, przecież, że wielu, na przykład, właścicieli dorożek samochodowych rekrutuje się z pośród, nic do niedawna nie posiadających, kierowców, którzy wytrwałą pracą dorobili się — jeśli tak można powiedzieć — czegoś i dziś jeszcze sami muszą siedzieć przy kierownicy.

Chodzi nam o usunięcie z pośród kierowców elementu łobuzerskiego, zwykłych łobuzów, psotników i grabieżców, poprostu, cudzego mienia. W pracy tej muszą nas poprzeć wszyscy właściciele dorożek samochodowych i autobusów. Musimy się wzajemnie przestrzegać przed łobuzami, którzy nabrońszy u jed-

nego, z lekkim sercem rozstają się z nim, aby zerować na drugim.

W tym celu Zw. Własc. Dorożek Samochodowych wydał druki odpowiednie, które ułatwią nam pracę usuwania szumowin z pośród kierowców. Druki te, których wzór zamieszczamy poniżej, znajdują się stale na składzie w Związku. Jeżeli ktoś z Was miał nieszczęście wpaść na notorycznego gagatka, iż jak najprędzej musiał się z nim rozstać — niech wypełni powyższy druk, niech zajdzie do Związku i ostrzeże innych przed takim jegomościem. Solidarność nakazuje nam bronić się wzajemnie przed takimi szkodnikami. Może w ten sposób, jeżeli nie odrazu, to stopniowo uda nam się oczyścić atmosferę między kierowcami.

A zatem pamiętajcie! Ostrzegajcie się wzajemnie! Jeżeli, ktoś z Was miał już takie bolesne doświadczenie, niech wypełni poniższy

Niebezpieczeństwo w garażach

W „Kurierze Warszawskim” czytamy:

Kilka ostatnio notowanych przypadków śmiertelnego zatrucia gazami w garażach nasuwa poważne wątpliwości, czy władze, w których ingerencji leży wydawanie pozwoleń na otwarcie garażów, uczyniły wszystko, aby zabezpieczyć w nich życie ludzkie?

Nowoczesna budowa garaży, której zadaniem jest na jaknajmniejszej przestrzeni największą w nich ustawić liczbę samochodów, zajmuje się przeważnie problemem technicznym, czyli bezpieczeństwa ogniowego budynku garażowego i znajdujących się w najbliższym jego sąsiedztwie, ja również ochrony w tym samym kierunku wozów automobili-

wych. O ludziach, zajętych pracą w garażach, zbyt mało, niestety, troszczono się.

Jest rzeczą wiadomą, iż gazy spalnicowe samochodów zawierają gazy trujące, głównie tlenek węgla w ilości do 15 proc., pozbawiony zapachu, który w natężeniu tem wystarcza, by spowodować śmierć. Brak jakichkolwiek oznak zewnętrznych tego gazu stanowi właśnie groźną cechę zdradzieckiej jego działalności. I w Niemczech notowano ostatnimi czasy 242 przypadki śmiertelne zatrucia gazami w garażach, wskutek bezmyślnego puszczania w ruch motorów w czasie dokonywania montażu. Jako cięższe od powietrza opadają gazy trujące nisko od zagłębień montażowych, skąd nawet najlepsza wentylacja usunąć ich nie jest w możności.

Rozpowszechniony dotychczas pogląd, że gromadzący się w garażach dym, powstający przy rozmaitych zabiegach, stanowi przyczynę licznych zaburzeń chorobowych ze strony narządów oddechowych, stracił na swej mocy z chwilą, gdy ustalono, że jedynie gazy spalnicowe wywołują ten szkodliwy wpływ na serce i płuca ludzkie.

Stosowane dziś środki, mogące zabezpieczyć życie ludzkie, są, przy obecnej technice automobilowej, minimalne. Sprawa przewietrzania garaży mało brana jest pod uwagę. Stojące otworem drzwi przy zagłębieniach garażowych nie odgrywają żadnej roli, tlenek węgla bowiem, jako ciężki, nie odpływa z garażu. Jakkolwiek i w kierunku wentylacji dałoby się jeszcze dużo zrobić, to jednak przede wszystkim należałoby surowo zakazać bezmyślnego puszczania w ruch motorów w garażach zamkniętych, źle przewietrzanych.

Dopóki prawo takie nie wejdzie w życie, zakaz taki mógłby nastąpić ze strony odnajmujących garaże.

Skoro istnieje zakaz palenia w obrębie garażu, dlaczegożby nie mógł istnieć zakaz puszczania w ruch motoru?

Nowoczesna budowa garaży winna względnie odpowiadać wymogom higieny. Należy wymagać od nich nie tylko zabezpieczenia samochodów, ale przede wszystkim mieć na względzie pracujących w nich ludzi i zabezpieczyć ich od związanych z tą pracą nieszczerliwych i zagrażających życiu wypadków.

Dr. A. Fruchtman.

druk i prześle go do Zw. Właśc. Dor. Sam., Smolna 38 m. 9, tel. 254-20. W tej chwili Związek posiada informacje o 50-ciu niesumien-nych szoferach.

Imię i nazwisko

Adres szofera

Nr. prawa jazdy szofera

Przyjęty z rekomendacji

Specjalność kierowcy

Kwalifikacja fachowa czy mechanik
czy zawodowy szofer

Pracował od do

Jak zarabiał dobrze
czy źle

Zwolniony za co

(Prosimy o dokładne podanie powodów zwolnienia)

Podpis czytelny:

Warszawa, dn. 192 r.

DO SPRZEDANIA.

Landoleta Ford, w dobrym stanie do sprzedania na przystępnych warunkach. Wiadomość: Chełmska 35 u p. Szczepana Dobrzyńskiego.

Sprawa t. zw. patentów

Uwaga, właściciele dorożek samochodowych!

Sprawa patentów przedstawia się następująco:

Jak wiadomo, dotychczas wszyscy właściciele dorożek samochodowych musieli wykupować t. zw. patenty handlowe II, III, lub czwartej kategorii, w zależności od ilości posiadanych dorożek.

Stan taki krzywdził nas, bowiem ustawa w przedmiocie podatku przemysłowego zalicza przedsiębiorstwa dorożek samochodowych do kategorii „dorożkarstwa”, zobowiązanego do wykupywania patentów przemysłowych, a nie handlowych i nie w zależności od ilości dorożek samochodowych, lecz od ilości zatrudnionych pracowników.

Organizacja nasza niejednokrotnie czyniła zabiegi, aby ten stan krzywdzący nas usunąć. Tłumaczyliśmy władzom skarbowym, że postępują bezprawnie, że za nami jest ustawa, że nie obowiązują nas okólniki Ministerstwa Skarbu, wydane dla urzędników, a nie dla płatników podatków. (Ministerstwo Skarbu, trzeba wiedzieć, wydało okólnik do instytucji skarbowych, polecając im, by wymagali od nas wykupywania patentów handlowych. Okólnik ten, oczywiście, obowiązuje urzędników skarbowych, ale w żadnym razie nie może obowiązywać płatników odatków).

Mimo tylokratnych starań Ministerstwo Skarbu nie cofnęło bezprawnego zarządzenia. Przeciwnie — usiłuje sprawę przewlekać, wykorzystując obecną porę wykupywania patentów. Dłużej stan taki był nie do zniesienia. To też, po porozumieniu się ze swoim radcą prawnym, Związek wzywa niniejszem wszystkich właścicieli dorożek samochodowych, aby wykupowali patenty przemysłowe VII, lub VIII-ej kategorii. Przypuszczalnie skutek takiego postawienia sprawy, być może, Izba Skarbowa zacznie sporządzać protokoły, żądając dopłat — według swego punktu widzenia. Otóż każdy z członków, który otrzyma taki protokół, niech przyniesie go do Związku i niech jednocześnie podpisze skargę, której treść zamieszczamy w dzisiejszym numerze „Ruchu Samochodowego”. Wszystkie zebranie w ten sposób protokoły i skargi Związek skieruje do Najwyższego Trybunału Administracyjnego celem zaskarżenia Ministerstwa Skarbu o nieprawne pobieranie opłat za patenty handlowe.

W ten sposób zamierzamy cofnąć okólnik Ministerstwa Skarbu, okólnik, któremu Ministerstwo nadało bezprawnie moc dla nas obowiązującą.

Po ewentualnem otrzymaniu protokołu z Urzędu Skarbowego, należy napisać podanie według powyższego wzoru, wypełnić brakujące dane i przesłać do Związku.

Do

Izby Skarbowej w.... (gdzie?)...

(przez (który?) Urz. Skarb. Pod. i Opł. Skarb.)
W sprawie decyzji (Imię, nazwisko, adres)...
Nr. . . . z dn.
. Urząd Skarb.
Pod. i Opł. Skarb.

ODWOŁANIE.

Decyzją Nr. (który?) nałożył mi (który?) Urząd Skarbowy, karę zł. (ile?). . . . za niewykupienie świadectwa przemysłowego (której?) kategorii.....

W sprawie niniejszej oświadczam, co następuje:

- 1) Jako posiadający (ile?)... doroż. . . . samochod. . . . i zatrudniający (ilu?)... szoferów jestem w myśl Ustawy o państwowym podatku przemysłowym z dn. 15.VII 25 r. (Dz. Ust. R. P. 79 poz. 550. . . . Część II taryfy lit. C. p. XIX) do wykupienia świadectwa (której?)..... kategorii przemysłowej. — Rozporządzenie Ministra Skarbu z dnia 8.VIII-25 r. zaliczając dorożki samochodowe do przedsiębiorstw przewozowych i zmuszając do wykupywania patentów II kat. handlowej oparło się na postanowieniu Ustawy nie odnoszącem się do dorożek samochodowych, a do przedsiębiorstw Komisowo-przewozowych, a więc z dorożką samochodową nie mających nic wspólnego. — Ponieważ obowiązki na obywatela nakładać może jedynie ustawa, a rozporządzenie jest jedynie wyjaśnieniem, a nie może zmieniać istotnej części postanowień Ustawy, przeto decyzją Urzędu mijającą się z dosyć wyraźnem postanowieniem ustawy, jest sprzeczne z prawem.
- 2) Urząd nałożył mi karę za niewykupienie świadectwa przemysłowego, mijając się w ten sposób z rzeczywistością, gdyż świadectwo przemysłowe kat. przemysłowej wykupiłem za Nr. z dn.

Z powyższego wynika, że wspomniana decyzją Urzędu mija się tak z przepisem ustawy, jak i ze stanem faktycznym i dlatego proszę o anulowanie jej tak w postanowieniu co do kary, jak i postanowieniu wykupienia świadectwa przemysłowego kat. handlowej.

(Podpis czytelny).

Imię i nazwisko właściciela

Marka dorożki

Adres

Numer dorożki (polic)

(boczny)

Garaż (adres)

Numer rejestracji

MIESIĄCE	OBRÓT			W										I				ZYSKI	U W A G I	
	Ilość dni zarobkowych	Przebieg dzienny obrót	Przebieg miesięczny obrót	Benzyzna i smary	Gumy nowe	Dętki i wulkanizacja	Remont	Części zamienne	Lakierowanie	Konserwacja	Opłaty w urzędach	Podatki	Placa szofera	Kasa Chorych	Ubezpieczenie od wypadków	Amortyzacja	OGÓŁEM			
Styczeń . . .																				
Luty																				
Marzec . . .																				
Kwiecień . . .																				
Maj																				
Czerwiec . . .																				
Lipiec																				
Sierpień . . .																				
Wrzesień . . .																				
Październik . .																				
Listopad . . .																				
Grudzień . . .																				
OGÓŁEM . . .																				

OBJAŚNIENIE DO SZEMATU: Umieszczamy obok wzór szematu jaki każdy eksploatujący dorożkę samochodową powinien regularnie co miesiąc wypełniać. Na podstawie danych otrzymanych tą drogą da się ustalić mniej-więcej jaką stałą cyfrę, która służyć może za podstawę do wymiarów świadczeń finansowych na rzecz państwa.

Wypełnianie tego szematu da nam dowody, którymi obalimy wszelkie mniej, lub więcej niesciśłe dane, dotyczące dochodowości dorożki samochodowej, dane najczęściej urojone przez czynniki nie znające tej gałęzi zarobkowania.

Bruki i oświetlenie w Warszawie

W dniu 4 grudnia 1927 r. odbył się Zjazd Właśc. Dor. Samochodowych R. P., który, jak wiadomo, dokonał wiele pracy, niektóre zaś sprawy, z braku czasu, odłożył do następnego Zjazdu.

Jedną z takich spraw, to stosunek nasz do niektórych zagadnień gospodarki miejskiej.

Ołbrzymi rozwój ruchu samochodowego w Warszawie sprawia, że władze miejskie nie zdążają dostosować miasta do wymagań i potrzeb samochodu — dorożki, przede wszystkim. Do spraw najważniejszych w tej dziedzinie należą bruki i oświetlenie uliczne.

Fatalny stan bruków w centrum miasta i na przedmieściach sprawia, że najlepszy samochód — dorożka po upływie kilku miesięcy musi być oddany do gruntownego remontu, pochłaniając całkowity dochód. Coprawda stan ten u nas poczyną się zmieniać na lepsze, dowodem czego są prace tegoroczne. Mamy nadzieję, że w sezonie przyszłym Magistrat przyspieszy tempo pracy przy brukach i tak zwane „kocie łby” wymiecie z ulic Warszawy, pozwalając przez to samochodom — dorożkom pod względem estetycznym stanąć na poziomie wymagań miast europejskich.

Dalej idzie oświetlenie uliczne. Jak dotychczas Warszawa tonęła w ciemnościach, dopiero w r. b. Magistrat łaskawie zdecydował oświetlić kilkanaście ulic. Wiadomo wszystkim, że dobre oświetlenie ulic zmniejsza ilość wypadków. Chcę zwrócić uwagę na jedno: Magistrat jak dotychczas oświetla ulice stale tylko

w centrum miasta, ulice, gdzie nie ma najmniejszego ruchu, jak: Litewska, Służewska, Natolińska i inne; natomiast oświetlenie ulic o wzmożonym ruchu, jak: Chmielna, Żelazna, Leszno, Młynarska, Dzika i wiele innych odkłada się na czas... nieograniczony. Sądzę, że Magistrat przyjmie do wiadomości słuszne uwagi nasze, tembardziej, że za każdy wypadek, a o który w ciemnościach nie trudno, materialnie odpowiedzialny jest właściciel samochodu.

O innych bolączkach w numerze następnym.

K. Weykum.

PRYMUS UBEZPIECZENIOWY.

Sprawa wprowadzenia przymusu ubezpieczenia dorożek samochodowych w Warszawie od odpowiedzialności cywilno-prawnej nie jest tak zaawansowana jakby się wydawało.

Sprawa ta konkretnie jeszcze nie była omawiana przez władze nadzorcze nad ruchem kołowym w stolicy, t. j. ani przez magistrat, ani przez Komisarjat rządu.

Mimo to Związek czyni starania już na przyszłość, aby uzyskać jaknajdogodniejsze warunki ubezpieczenia.

Wszystkie dotychczasowe, przedstawione oferty są nie do przyjęcia, gdyż proponują wysokie opłaty plus za wysoki procent na ryzyko właściciela dorożki.

Ze względu na dobro toczących się w tej sprawie rokowań wstrzymujemy się od obszerniejszego zabierania głosu na ten temat. Gdy jednak, sprawa dostatecznie dojrzeje — poinformujemy Czytelników naszych więcej.

ZAMIAST FELJETONU

KRÓL ŻŁODZIEJI AUTOMOBILOWYCH.

Nowojorska policja wydała niedawno grubą broszurę, zawierającą 750 stron, przedstawiającą działalność złodziei i bandytów w metropolii świata. I tak z tej broszury dowiadujemy się, że z bandytów, którzy dokonali zbrodni schwytano tylko 40 proc., że w ostatnim roku skradziono 10.064 samochodów. A więc więcej, aniżeli ich jest naprzykład w całym Wiedniu. Specjalny instytut przechowuje fotografie 1900 już ukaranych złodziei automobilowych, prowadzi listy 6500 podejrzanych osób i 3000 paserów.

Z pośród 1900 schwytanych gentlemanów znajduje się i „rekordman” złodziei. Niezwykły, genialny wprost ten opryszek, zdołał w ciągu 7 miesięcy ukraść 608 aut, nie tylko jednak ukraść, ale także i sprzedać. W ten sposób dziennie swoim współobywatelom kradł prawie po trzy auta, wartości 4500 dolarów, a sprzedawał je za gotówkę 1800 — 2000 dolarów. Jego trykiem, który go ochraniał przed nieprzyjem-

nemi niespodziankami, było to, iż polował na jeden typ aut.

Praca jego polegała na tem, że w rannych godzinach przejeżdżał w swoim pięknym aucie przez ulice Nowego Jorku i czekał, aż nie zauważył wehikułu tego samego modelu i za tym automobilem, kropla w kroplę podobnym do jego auta jechał. Starał się przysunąć jak najbliżej do swojej przyszłej ofiary i czekał aż ona stanie. Przy najbliższej sposobności zostawiał żonę i dziecko, które zawsze wioził z sobą, we własnym aucie, a sam spokojnie wsiadał do cudzego i odjeżdżał do hali licytacyjnej, która w Nowym Jorku jest czynna dzień i noc. Tam szybko pozbywał się swego nabytku.

Jeżeli jednak właściciel schwycił naszego króla złodziei automobilowych na gorącym uczynku, wówczas to rozgrywała się komedia z przenosinami z powodu zamiany i pomyłki, która kończyła się serdecznym uściskiem ręki. Złodzieja aresztowano przypadkiem tylko i już 100 wozów przez niego skradzionych wróciło do swych właścicieli.

STATYSTYKA WYPADKÓW ULICZNYCH.

Dotąd w całej Polsce nie prowadzono w żadnym mieście statystyki nieszczęśliwych wypadków ulicznych, mimo, że we wszystkich krajach przywiązują do tej statystyki dużą wagę, albowiem na jej podstawie wydawane są zarządzenia, dotyczące racjonalnej regulacji ruchu.

W wyniku szeregu konferencji miarodajnych czynników, w noc Sylwestrową, poczynając od 12 godz., Warszawa, pierwsza w Polsce, rozpoczęła z inicjatywy oddziału ruchu ulicznego kom. rządu, prowadzenie odpowiedniej statystyki.

Będzie ona wykonywana w ten sposób, że komisarjaty P. P. po przyjęciu zameldowania o wypadku, wypełnią stosowną kartę statystyczną, która za pośrednictwem komendy policji przesyłana będzie do wydziału statystycznego magistratu.

Karta statystyczna jest b. starannie opracowana. Zawiera ona między in. następujące rubryki: miejsce wypadku, pogoda w czasie wypadku, przyczyny wypadku, osoba poszkodowana etc.

Otrzymane w ten sposób materiały dostarczają danych, na jakich warunkach zdarzają się najczęściej wypadki, w jakich porach dnia, w jakich dniach tygodnia, kto pada ofiarą (mieszkańcy Warszawy, czy prowincji), osoby dorosłe czy dzieci, jakie rodzaje pojazdów powodują najczęściej wypadków etc.

JUŻ MOŻNA I JUŻ NALEŻY

odnawiać szoferskie prawo jazdy

Od Nowego Roku rozpoczął oddział ruchu kołowego komisariatu rządu wydawanie prolongat na szoferskie prawo jazdy. Czynności te potrwają przez cały kwartał, ponieważ jednak wydano dotąd w Warszawie 11 tysięcy pozwoleń na kierowanie samochodami, jest wysoce pożądane, aby zainteresowani zwracali się wcześniej o prolongaty.

Szoferzy, którzy uzyskali prawo jazdy na prowincji, a zamieszkują obecnie w Warszawie, powinni zgłaszać się o prolongaty w Warszawie, zaś ci szoferzy, którym wydano prawo jazdy w stolicy, a mieszkają obecnie na prowincji, winni zgłaszać się do okręgowych dyrekcji robót publicznych.

Podanie o prolongatę należy wносить na specjalnych blankietach, które są do nabycia we właściwych urzędach. Podanie powinno być opatrzone stemplem w wysokości 6.50 zł. i adnotacją rządcy domu o zameldowaniu petenta.

REKLAMA WEWNĄTRZ DOROŻEK SAMOCHODOWYCH

Związek czyni starania o umieszczenie wewnątrz dorożek samochodowych płatnych kartonów — reklam. Dochód, otrzymany tą drogą użyty byłby na kupno lokalu dla Związku, na zapoczątkowanie funduszu dla spółdzielni związkowej i t. p. potrzeby organizacji.

Nie wątpimy, że pomysł ten we własnym interesie wyzyskają też zrzeszenia prowincjonalne właścicieli dorożek samochodowych w celu zebrania funduszy na opędzenie swych potrzeb. O szczegóły w tej sprawie należy się zwracać do p. M. Andrzejewskiego w Związku Właśc. Dorożek Samochodowych w Warszawie, Smolna 38 m. 9, tel. 254-20.

Gdy wszyscy członkowie ze Zw. Wł. Dor. Sam. w Warszawie otrzymają deklarację z prośbą o podpisanie na zezwolenie na umieszczenie wewnątrz ich wozów wspomnianych reklam niechże nie ociągają się niech podpiszą deklarację, bowiem w ten sposób pomagają swojej organizacji do stworzenia własnej siedziby.

SPRAWA TAŃSZEJ BENZYNY.

Niezależnie od pertraktacji mających na celu nabywanie już w niedalekiej przyszłości benzyny, zwolnionej od podatku konsumcyjnego w 80 proc. tego podatku, Związek czyni starania, narazie o pozyskanie wogóle tańszej benzyny. Gdy sprawa ta dostatecznie dojrzeje — poinformujemy naszych Czytelników obszerniej i podamy wskazówki, w jaki sposób postępować dla uzyskania tańszej benzyny.

ZGŁOSZENIA PO OPLĄCONE PATENTY.

Wszyscy nasi członkowie, którzy wnieśli do Związku opłatę za patenty, zechcą zgłosić się po odbiór tych patentów między 12, a 15 stycznia r. b. w godzinach urzędowania.

PODATEK OD BRUKÓW.

Podatek miejski od bruków w Warszawie na r. 1928 wynosi od konia motorowego 2 zł. 50 gr. — do 20 koni i po 3 zł. — powyżej 20 koni.

Wpłaty na rachunek tego podatku przyjmuje biuro Związku w godzinach urzędowania, t. j. od 9 do 13 i od 15 do 19 wieczorem.

POTRZEBNI SZOFERZY

Poszukuje się szoferów uczciwych z dobrymi poleceniami na maszyny różnych marek, Zgłoszenia — do Związku.

Elektrotechnika Automobilowa

„MAGNET“

ZYGMUNT POPŁAWSKI

Sp. z o o.

HOŻA 33

WARSZAWA

TEL. 19-31

PRZEDSTAWICIELSTWO SKŁAD i WARSZTATY

SOCIÉTÉ ANONYME POUR L'EQUIPEMENT ELECTRIQUE DES VÉHICULES

S. E. V. Issy—Francja

**Magneto, dynamo, startery, świece. Zapalanie
i oświetlanie samochodów i samolotów**

Autoryzowane warsztaty i skład części i zapasowych:

FORD

PRZEDSTAWICIELSTWO

WYŁĄCZNA SPRZEDAŻ I SKŁAD AKUMULATORÓW SAMOCHODOWYCH

„TUDOR“

Stacja ładowania

NAJWIĘKSZE WARSZTATY REPARACYJNE

CENY FABRYCZNE

ORGANIZACJA KOMUNIKACYJ SAMOCHODOWYCH

DODATEK „RUCHU SAMOCHODOWEGO“, POŚWIĘCONY KOMUNIKACJI AUTOBUSOWEJ

ZENON BERES.

Sekretarz Polskiego Związku Turystycznego
(KRAKÓW).

Organizacja motorycznej komunikacji drogowej

P. Z. Beres przygotował na pierwszy polski Kongres Drogowy niezmiernie interesujący referat p. t.: „Zagadnienia problemu drogowego w Polsce”. Z referatu tego pozwalamy sobie zamieścić te ustępy, które szczególny nacisk kładą na sprawę rozwoju u nas komunikacji samochodowych.

Rozwój techniki, oraz rozwój systemu gospodarczego spowodował w ostatnich stu latach kilka zasadniczych ewolucyj w systemie komunikacyjnym. Sto lat temu zostało zapoczątkowane budownictwo kolejowe, które rewolucjonizując, łącznie z parową nawigacją, systemy gospodarcze wszystkich Państw, było do czasu wojny światowej sztandarowym środkiem komunikacyjnym ludzkości. Kapitały inwestowane w budownictwo kolejowe poszczególnych państw, stanowiły poważny procent majątków narodowych, a twórcza ta praca została dokonana głównie przez dwa pokolenia w latach 1850 — 1910. Wiek XX-ty zapoczątkował nową epokę komunikacyjną, głównie przez rozwój automobilizmu. Kolejnictwo w okresie początkowego wprowadzania komunikacji samochodowej, było jedynym praktycznym środkiem komunikacyjnym, jednakże kolej nie była i nie jest w stanie zaspokoić wszystkich potrzeb lokomocji nowożytnego systemu gospodarczego, oraz nowożytnych potrzeb kulturalnych i cywilizacyjnych.

Niedoskonałość systemu kolejowego polega na pewnej sztywności tego systemu i jego charakter skłania się raczej ku dalekobieżnym, względnie masowym transportom, natomiast rozwijający się w ostatnich latach **automobilizm, staje się sztandarowym środkiem komunikacyjnym na drogach dojazdowych do szlaków kolejowych, oraz wskutek swej elastyczności dla tworzenia systematycznej komunikacji dla najmniejszych nawet zgrupowań ludzkich.**

Do tego zagadnienia dochodzi w czasach wojennych pewien czynnik, który w jeszcze wyższym stopniu modyfikuje praktyczne zastosowanie kolejnictwa dla dalszej rozbudowy gospodarczej, kulturalnej i cywilizacyjnej. Tym

czynnikiem jest brak kalkulacji dla prywatnego kapitału w dalszej rozbudowie komunikacji kolejowej, w połączeniu ze zmniejszoną zdolnością Państwa do dalszych inwestycji na rozbudowę kolejnictwa. Z tego powodu należy liczyć się z faktem, że kraje o rzadkiej sieci kolejowej nie zdołają jej w najbliższych latach odpowiednio rozbudować, oraz, że dalsza inwestycja kapitałów przeznaczonych na rozbudowę sieci kolejowej może nastąpić na skutek potrzeb ogólnie państwowych lub innych indywidualnych konieczności, lecz mało uzasadnione byłyby inwestycje normalnie kalkulowane, mające amortyzować inwestowany kapitał. Tak więc rozbudowa zdolności komunikacyjnej natrafia w dziedzinie budowy kolei na poważne trudności.

Przytem zważyć należy, że **automobilizm zmusza wszelkie państwa do większego zaopiekowania się drogami, przeto budowa nowych linii kolejowych nie może zastąpić szos**, podczas gdy dobrze zbudowane i konserwowane szosy mogą dzisiaj zadość uczynić potrzebom komunikacyjnym w równej mierze z normalną jednotorową koleją.

Rozwój automobilizmu postępuje w Polsce stosunkowo bardzo wolno, w porównaniu z wszystkimi państwami, żyjącymi w normalnych stosunkach gospodarczych. Dla przykładu podaję stosunek ilości samochodów do ilości mieszkańców następujących 11-tu państw:

K R A J E	Ilość samochodów w tysiącach	Ilość mieszk. na 1 samochód
Stany Zjednoczone Ameryki	22 137	5
Wielka Brytania	1.024	43
Francja	891	44
Niemcy	369	171
Hiszpanja	135	161
Szwecja	99	61
Dania	81	42
Holandja	69	106
Szwajcaria	52	75
Polska	18	1.241

Przyrost roczny samochodów wynosi w tych krajach przeciętnie około 20 proc.

Cyfry te demonstrują wprost przepaść istniejącą między pozostałą Europą a Polską, w bogactwie tego taboru samochodowego, a przez to w sprawności tego działu komunikacyjnego. Narzuca się przeto dzisiaj **konieczność poparcia drogą polityki gospodarczej znacznego i powiedziałbym zasadniczego powiększenia taboru samochodowego Polski**, jako jedyne wyjście z trudności komunikacyjnych.

Tutaj, pragnąc uchronić tak bilans handlowy, jak bilans płatniczy przed znaczniejszymi wahaniami wskutek wydatnego wzmożenia importu, powinny czynniki miarodajne poprzeć sprawę tworzenia polskiego przemysłu automobilowego. Modernizując gospodarstwo narodowe i chcąc utrzymać się na poziomie środkowo europejskich państw, musieliśmy w ciągu kilku lat powiększyć tabor wozów w Polsce, z około 20.000 na przynajmniej 100.000. Zbliżylibyśmy się wtedy do proporcji istniejącej już obecnie w Brazylii, Włoszech i Meksyku. Tego dynamicznego rozwoju automobilizmu, utrzymując normalne stosunki gospodarcze i chcąc być na rynku światowym konkurencyjnym, w żaden sposób nie powstrzymamy u granic naszego Państwa. Licząc się przeto a priori z koniecznością powiększenia taboru wozów motorycznych tylko o 10 — 15 tysięcy na przeciętną sumę roczną około ćwierć miljarda złotych możemy drogą odpowiedniej polityki celnej i poparcia rządowego, stworzyć kilka ośrodków fabrycznych, podobnych do istniejącej w Warszawie fabryki „Ursus”, gdzie poprzez montaż części składowych moglibyśmy dojść po kilku latach do własnej samodzielnej fabrykacji samochodów.

Zaś ten dar nowożytnej techniki, który nam z góry daje prawdopodobną statystykę rozwoju na przyszłość zmusza nas do odpowiedniego traktowania podstawy jego egzystencji, t. j. drogi.

Pokolenie nasze jest wyjątkowo ubogie, mimo posiadania warsztatu pracy, uzasadniającego na przyszłość zasobność. Mamy duże i duże obszary do eksploatacji, oraz jeszcze więcej obszarów nieracjonalnie eksploatowanych. Ze stanowiska potrzeb komunikacyjnych ułatwia nam automobilizm, wraz z nowożytną techniką budowy szosy, wypełnienie tej luki. Wypełnienie jej rozbudową sieci kolejowej, uważam dzisiaj poza pewnymi głównymi szlakami, za nieekonomiczne.

Również komunikacji kanałowej nie można brać pod uwagę dla tej penetracyjnej rozbudowy systemu komunikacyjnego. Dlatego, pragnąc konsolidować stosunki wewnętrzne w dziele komunikacji, musimy pierwszeństwo progra-

mowo i inwestycyjnie oddać drodze przed koleją i kanałem.

W omawianiu zagadnień drogowych, bralem rozwój techniki komunikacyjnej za podstawę znaczenia sieci dróg w przyszłości. Jeśli dotychczas pociąg konny odgrywa szczególnie na wsi dominującą rolę, to jednak dla niego dzisiaj programu drogowego tworzyć nie można. Znaczenie dróg, które akcentowałem poprzednio jest oparte wyłącznie o dynamiczny rozwój automobilizmu i przez niego nabiera droga i komunikacja drogowa charakteru równorzędnego z komunikacją kolejową.

Automobilizm jest u nas wprawdzie w zarodku, ale właśnie dlatego już dzisiaj wymaga celowego ujęcia, szczególnie, jeśli liczymy się z takim wzrostem jego znaczenia, na jaki nam przykład zagranicy wskazuje.

Charakter automobilizmu, ze stanowiska nas tutaj interesującego, da się ująć w dwóch działach. Pierwszy dział obejmuje samochód, jako środek komunikacji prywatnej, indywidualnej, drugi, jako środek komunikacji publicznej.

Tutaj pragnę omówić ze stanowiska organizacyjnego dział komunikacji publicznej.

Przez nowelizację ustawy przemysłowej znajduje on tam częściowo swe rozwiązanie. Władze nasze przewidują odpowiednie poparcie i ochronę przedsiębiorstw większych, odpowiedzialnych i mogących w przyszłości obejmować jednolitą organizacją większe połacie kraju. Zasadniczą tendencją na przyszłość powinno tu jednak być takie pokierowanie już dzisiaj systemem koncesyjnym, aby w niedalekiej przyszłości możliwem było zunifikowanie ruchu autobusowego w Polsce. Władze powinny też dlatego nie ograniczyć się do roli przewidzianej nową ustawą, ale również posiadać pewną ingerencję na typy sprowadzanych wozów. Poza ich solidnością również standaryzacja fabrykatu wozów umiędzyłaby w przyszłości rozwój produkcji samochodowej w kraju. Wprowadzenie a priori tego rodzaju zasady, łącznie z zapotrzebowaniem wojskowości i czynników rządowych dałoby już w najbliższej przyszłości zatrudnienie dla poważniejszego przedsiębiorstwa fabrycznego.

Dopuszczenie innych typów, nie produkowanych w kraju, winno być połączonem w dział komunikacji publicznej i w oparciu o koncesję, z prawem wyłączności, z warunkiem tworzenia warsztatów reperacyjnych i garażów. Ten warunek przyspieszyłby powstawanie na prowincji dzisiaj w tym działcie szczególnie zaniedbanym, szeregu punktów oparcia dla automobilizmu w Polsce, gdzieby opiekę i prywatny automobilizm znaleźć powinien. Tu przedstawiam ostatnie wnioski:

Siódmy wniosek: Rozbudowa taboru wozów motorycznych w Polsce powinna być

Komunikacja autobusowa pod Warszawą

Rozmowa z p. J. Lipskim, kierownikiem „Zjednoczonych Linji Komunik. Autobusowej”.

Na linii Warszawa — Piaseczno — Góra Kalwarja — Warka — Mniszew kursuje 18 autobusów, należących do 13 właścicieli, działających jako „Zjednoczone linje komunikacji autobusowej”.

Właściwej organizacji linie te nie miały, właściciele autobusów byli ze sobą w pewnym kontakcie faktycznym jedynie z racji wspólnych interesów. O organizacji w właściwym tego słowa znaczeniu zaczęło myśleć dopiero jesienią b. r. i pierwsze organizacyjne zebranie właścicieli tych autobusów odbyło się 31 października b. r.

Oto, co mówi o niem p. J. Lipski, jeden z inicjatorów, a obecnie właściwy kierownik zrzeszenia właścicieli 18 autobusów na szlaku Warszawa — Góra Kalwarja — Warka:

— Na zebraniu tem obecni byli pp.: Władysław Michalski, Jan Gogulski, Piotr Bernat, Bolesław Dzikiewicz, Julian Bielecki, Michał Jasakow, Stefan Korytko, M. Meranowicz, A. Meranowicz i ja.

Po zagajeniu zebrania przez p. Piotra Bernata, zebrani dyskutowali nad szeregiem bolączek nieuregulowanej dotychczas komunikacji autobusowej.

Jako najpilniejsze sprawy niecierpiące zwłoki przekazano do załatwienia Tymczasowemu Zarządowi następujące:

1) Załatwienie sprawy agentów na przystankach w Warszawie i Górze Kalwarji przez przyjęcie stałego personelu. Na koszty, związane z utrzymaniem personelu zdecydowano pobierać od członków po 1.50 gr. dziennie od wozu kursującego.

2) Zwrócenie się do Magistratu w Górze Kalwarji z prośbą o udzielenie placu na przystanek autobusowy, celem wystawienia poczekalni.

3) Ustawowo składkę wpisową dla członków Zrzeszenia w wysokości 5 zł. od posiadanego wozu.

Po załatwieniu jeszcze kilka drobniejszych spraw wybrano zarząd tymczasowy, do którego weszli pp.: Bernat, Michalski, Korytko, Dzikiewicz i ja.

Obecnie, po połączeniu się ze Związkiem Zrzeszeń właścicieli dorożek samochodowych i autobusów Rzeczypospolitej Polskiej — mamy nadzieję, że potrafimy lepiej i skuteczniej bronić naszych interesów.

— Jakże się przedstawiają te interesy Panów?

— Bardzo rozmaicie — mówi p. Lipski. — Jest nas 18 i każdy ma coś na wątrobie. Przedewszystkiem, chcemy płacić patenty przemysłowe, a nie handlowe, jak dotychczas. Za drogo nas kosztuje benzyna, o co też będziemy zabiegali u władz. Najgorszą rzeczą, która nas zabija, to fatalny stan naszych dróg. Aż wstyd, żeby pod samą stolicą były takie drogi i żeby województwo nie pomyślało nad tem, że przecież temi drogami jeź-

dzą goście z zagranicy. Ładne będą mieli o nas pojęcia!...

— Jakie ceny bierzecie Panowie za przewóz pasażerów?

— Takie, jak kolejka, choć moglibyśmy brać więcej, bo wolno nam pobierać 15 gr. za kilometr. Teraz wprowadziliśmy nawet bilety powrotne, tak, że bilet do Góry Kalwarji i z powrotem kosztuje razem 4 zł.

Wogóle — kończy p. Lipski — zależy wszystko, aby autobusy nasze rzeczywiście porządnie spełniały swoje zadanie, jako dostępny wszystkim środek lokomocji.

Tyle p. J. Lipski.

* * *

Jak się dowiadujemy w ostatniej chwili magistrat Góry Kalwarji zdecydował się dać Zrzeszeniu właścicieli autobusów wspomnianej linii teren pod stację. Okazało się jednak, że Zrzeszenie z tej propozycji ze względów finansowych skorzystać nie mogło.

Natomiast Zrzeszenie wynajęło pod stację i poczekalnię lokal w hotelu p. Kowskiego przy ul. Pijarskiej, w punkcie b. dogodnym na ten cel.

Życie tego Zrzeszenia młodego nabrało już pewnego rozpędu. Regularnie co tydzień odbywają się zebrania na których omawiane są troski dnia powszedniego komunikacji autobusowej.

ILE AUTOBUSÓW POSIADAJĄ POSZCZEGÓLNE KRAJE?

Po wojnie autobusy stały się b. ważnym środkiem komunikacji pasażerskiej, którego znaczenie wzrasta z każdym rokiem i który z jednej strony jest poważnym uzupełnieniem ruchu kolejowego, z drugiej zaś stwarza mu konkurencję.

Niektóre przedsiębiorstwa kolejowe ujęły ruchu autobusów w swoje ręce (naprz. linja kolejowa Paryż — Londyn — morze Śródziemne), kierując je w okolice, pozbawione dróg żelaznych i stwarzając ogromne przedsiębiorstwa, które przewożą po 300.000 pasażerów rocznie.

Francja ma też w chwili obecnej największą ilość autobusów (26.000), na drugim miejscu stoi Anglia z 21.000 autobusów, na trzecim — Niemcy z 6.000, Szwecja — posiada ich 4.000, Włochy — 3.300, Grecja — 1.800, Rumunia — 1.700, Finlandja — 1.500, Belgja — 1.000, Danja — 850, Czechosłowacja — 600, Szwajcaria — 450, Austria — 400, Rosja — tyleż, Norwegja — 350, Portugalia — 200, Estonia — tyleż, Łotwa 170, Jugosławia — 160, Węgry — 130 etc.

Polska zajmuje jedno z miejsc środkowych z 1400 autobusami. Ilość ich byłaby znacznie większa, gdyby pozwalał na to stan dróg b. zaboru rosyjskiego, który posiada najrzadszą sieć kolejową, a co zatem idzie największe zapotrzebowanie autobusów.

AUTOBUS KRAKÓW — PRĄDNIK BIAŁY — WITKOWICE.

Od 3 b. m. uruchamia polski Związek turystyczny linję autobusową Kraków — Prądnik Biały — Witkowice, z czterokrotną komunikacją dzienną tam i z powrotem. Autobus będzie wyjeżdżał z placu św. Ducha, z przystankiem na Prądniku Białym i dojazdem do miejskich zakładów w Witkowicach. Rozkład jazdy na placu św. Ducha.

Pasażerowie linji zwracają uwagę na niemożliwość korzystania z niej.

Z uwagi na to, że komunikacja z Witkowicami jest niejako komunikacją wewnętrzną, przeto sądzić należy, że magistrat sprawę powyższą załatwi przychylnie.

przez czynniki miarodajne możliwie popieraną i tak kierowaną, aby zdążyła do stworzenia własnej produkcji.

Ósmy wniosek: Organizację komunikacji motorycznej, należy kierować na tory powstawania dużych przedsiębiorstw, obejmujących w jednolitej administracji tereny gospodarczo się uzupełniające.

Dziewiąty wniosek: Koncesje dla takich przedsiębiorstw powinny przewidywać warunki, aby typ wozów dobrany był z uwzględnieniem produkcji krajowej, oraz aby przedsiębiorstwa te tworzyły warsztaty i garaże, w węzłowych punktach sieci komunikacyjnej.

Z handlu i przemysłu samochodowego

RYNEK SAMOCHODÓW.

Na rynku polskim najbardziej wprowadzone są automobile koncernu amerykańskiego General Motors, a więc przede wszystkim marki Chevrolet, Buick, Oldsmobile, Oakland, La Salle, Cadillac i Pontiac oraz samochody ciężarowe G. M. C. Na drugim miejscu stoją samochody Forda, których konsumpcja jednak w Polsce w ostatnim roku znacznie się zmniejszyła. Z marek europejskich wysuwają się na pierwszy plan „Fiat”, „Renault”, „Citroen” i „Moris”. Z marek niemieckich szuka jedynie „Opel” zbytu w Polsce niema jednak nadziei zbyt dużych ze względu na to, że stosunki celne z Niemcami unormowane będą dopiero po zawarciu traktatu handlowego. W ostatnich czasach sprzedaje się najwięcej wozów typu, nadającego się na taksówki, a więc Chevrolet, Renault (10 i 6 H. P.), Citroen i Ford. Fabryki europejskie chcą utrzymać za wszelką cenę polski rynek zbytu, cała bowiem Europa zalana jest już dzisiaj samochodami amerykańskimi. Dlatego też fabryki europejskie dążą do zrzeszenia się w koncerny, ażeby przeciwstawić się konkurencji amerykańskiej i dążyć do utrzymania dotychczasowych rynków zbytu.

Tutejsi przedstawiciele firm automobilowych utrzymują z zagranicy samochody wyłącznie za gotówkę, płatną z góry przed otrzymaniem towaru, natomiast sami żądają od odbiorców detalicznych 30 proc. pokrycia w gotówce, na resztę zaś udzielają kredytu od 3 do 12 miesięcy.

Przy zapłacie gotówkowej udzielany jest rabat w wysokości do 10 proc.

Ze względu na to, że cło na kompletne wozy jest bardzo wysokie, i przywóz jest skontyngentowany, natomiast na same podwozia nie potrzeba pozwolenia na przywóz i cło jest minimalne — powstaje w Polsce cały szereg nowych fabryk karoseryj. Między innymi założyła taką wytwórnię, fabryka samolotów Plage i Laśkiewicz.

Ministerstwo Robót Publicznych opracowuje na zasadzie doświadczeń dotychczasowych — typ wozu osobowego, nadający się najbardziej do naszych dróg.

PRODUKTY NAFTOWE

Na rynku produktów naftowych ruch większy. Sytuacja w przemyśle rafineryjnym poprawiła się znacznie w związku ze wzrostem zapotrzebowania naftę na zimę jak również wskutek utworzenia kartelu oraz konwencji cen pomiędzy największymi rafinerjami, która ukroiła konkurencję na rynku krajowym. Utrzymanie cen kartelowych gwarantowane jest wysokimi karami konwencjonalnymi.

Notują loco skład Warszawa, Białystok etc za 100 kg. w zł.: Benzyna 710/10 — 98.20, 711/20 — 94.80, 721/30 — 92.70, 731/40 — 91.50, 741/50 — 90.40, 751/60 — 83.70, 761/70 — 82.60, 771/80 — 81.40, 781/90 — 80.30, nafta 59.00, olej gazowy 31.50, olej 2 — 4/20 — 34.80. Notują za 100 kg. w zł. (pierwsza cyfra loco skład Warszawa, druga loco skład Białystok): olej 3 — 4/50 — 48.30 — 48.90, 4 — 5/50 — 52.70 — 53.20, 5 — 6/50 — 58.10 — 58.60, 6 — 7/50 — 64.50 — 65.10, 7 — 8/50 — 73.20 — 73.70, 8 — 9/50 — 84.00 — 84.50, olej cylindrowy 52.70 — 53.20, parafina 120.00. Ceny powyższe rozumiane są loco skład wraz z podatkiem konsumcyjnym i frachtem. Zasadnicze ceny zostały ustalone przez istniejący Syndykat Naftowy. Do cen tych dochodzi zysk detalistów ustalony również przez kartel. Warunki sprzedaży: benzyna i nafta gotówka przy wydaniu towaru, olej gazowy weksle do 2 miesięcy, reszta produktów weksle do 3 miesięcy. Parafinę sprzedaje się wyłącznie za gotówkę.

Warunki eksportowe polskich produktów naftowych konkurencję na rynku krajowym. Utrzymanie cen kartelowej parafiny, która pod względem cen skutecznie konkuruje z amerykańską, jest już dzisiaj znacznie lepszy. Wskutek wzrostu cen rumuńskich zwiększyła się konsumpcja polskiej benzyny. W związku z toczącymi się rokowaniami o traktat handlowy z Niemcami spodziewać się należy większego zbytu polskich produktów na rynku niemieckim sfery gospodarcze i finansowe Rzeszy ujawniają wzrastające wciąż zainteresowanie dla polskiego przemysłu naftowego.

Ceny eksportowe przedstawiają się loco rafinerja za 100 kg. w dolarach A. P. następująco: benzyna 720/30 — 4.37, 740/50 — 4.17, nafta 2.73, olej gazowy 1.61, olej 3 — 4/50, 2.49, 5 — 6/50 — 2.50, 6 — 7/50, — 2.98, 8 — 10/50 3.88, parafina 6.57.

NOWY MODEL GENERAL MOTORS.

General Motors zdobyły się również na nowy model, który ma stanąć do konkurencji z nowym modelem Forda. Na początku b. m. miała się już ukazać pierwsza sztuka tego modelu General Motors — Chevroletki. Produkcję jego, poczynając od 1 stycznia r. b. obliczono na 100.000 sztuk miesięcznie. Pierwsze sztuki ukażą się w salonie nowojorskim w dn. 7 stycznia 1928 r. Udał się tam też naczelny dyrektor „Elibora” p. Weychert. Jak wiadomo, „Elibor” uzyskał generalną reprezentację niektórych interesów General Motors.

Zmiany w wydawnictwie

Spieszymy zawiadomić naszych czytelników i firmy ogłaszające się na łamach naszego piśma, iż dotychczasowy redaktor p. Wł. Przytuński ustąpił z zajmowanego stanowiska. — Stanowisko to objął czasowo p. Aleksander Dziukowski.

Dział administracyjny pozostaje nadal pod kierownictwem p. M. Andrzejewskiego.

Ze wszelkimi sprawami tak reklamowymi, jak i technicznymi prosimy się zwracać do tegoż, tel. 254-20.

Wydawnictwo
„RUCHU SAMOCHODOWEGO“

Pisujcie do nas w swoich
sprawach

Ze stolicy i kraju

Z Warszawy

UBEZPIECZENIA OD WYPADKÓW

Informacje dla właścicieli samochodów

Wszyscy właściciele dorożek samochodowych otrzymali, już bądź otrzymają, druki z Zakładu Ubezpieczenia od Wypadków w Warszawie, Al. Jerozolimska 4. Wielu z nich nie orientuje się o co chodzi. Informuje więc:

Ministerstwo Pracy i Opieki Społecznej rozciągnęło moc ustawy austriackiej z dnia 9 sierpnia 1908 r. obowiązujące dotychczas w zaborze poaustriackim na obszar całej Rzeczypospolitej. To znaczy, że między innymi, w innych b. zaborach każdy właściciel samochodu musi ubezpieczyć we wspomnianym Zakładzie swego pracownika, nawet jeżeli tym pracownikiem jest ktoś z rodziny właściciela. Natomiast, jeżeli on sam osobiście pracuje, nie jest zobowiązany do ubezpieczania samego siebie.

Opłaty za ubezpieczenie pobierane są w tej chwili za okres ubiegły t. j. od 1 lipca 1925 r. Wysokość ich jest następująca: od 1 lipca 1925 r. do 1 lipca 1926 r. pobiera się po 1 zł. 75 gr. miesięcznie od każdego wypłaconych pracownikowi 100 zł., a od 1 lipca 1926 r. do 1 stycznia 1927 r. po 1 zł. 50 gr. od każdego wypłaconych pracownikowi 100 zł., a od 1 stycznia 1927 r. po dzień dzisiejszy po 1 zł. 25 gr.

Opłaty wspomniane będą pobierane co pół roku zdołu.

Należy bezwzględnie zapoznawać się z treścią przesyłanych przez wspomniany Zakład druków, gdyż wskutek pomijania ich milczeniem, właściciele dorożek samochodowych narażają się wskutek własnej nieświadomości, na straty. (Patrz artykuł w tej samej sprawie na str. 2).

W wielu wypadkach Zakład wspomniany przesyła właśc. dor. sam. mylnie dane co do ilości zatrudnionych pracowników. Pochodzi to stąd, że Zakład nie zebrał jeszcze danych przez siebie, a operuje cyframi otrzymanymi z urzędu ruchu ulicznego. Tymczasem, wiele się zmieniło od tego, co mają zanotowane te urzędy.

Dlatego po otrzymaniu druku z Zakładu, należy go skrupulatnie wypełnić, podając dane istotne. Zaznaczyć wypada, że Zakład wspomniany oblicza opłaty od sum, jakie podadzą właściciele samochodów,

NOWE ZARZĄDZENIE KOMISARZA RZĄDU

Komisarz Rządu na miasto st. Warszawę upoważnił kierowników z Komisarjatów, Komendantów rezerwy i oddziału konnego policji, oraz ich zastępców do nakładania w jego imieniu bezzwłocznego pobierania w drodze doraźnych mandatów karnych, kar pieniężnych do wysokości 10 złotych za następujące przekroczenia administracyjne: za jazdę lewą stroną jezdni, za brak świateł przy samochodach, i za nieposiadanie przez kierowców prawa jazdy.

30 MOTOCYKLI DLA POLICJI.

Mimo czujności posterunków policyjnych ilość niebezpiecznych wypadków, spowodowanych nieostrożną jazdą szoferów utrzymuje się ciągle w takich samych prawach cyfrach. Okazuje się zatem, że kontrola posterunków pieszych nad szoferami jest mało celowa. Nie mogą też tej roli spełnić należycie posterunki konne.

Stąd zrodził się pomysł wprowadzenia specjalnej służby motocyklowej dla nadzoru nad szoferami.

Policja stołeczna dysponuje obecnie zaledwie dwoma motocyklami. W najbliższym czasie ilość tych szybkich i zwrotnych środków lokomocji ma być pomnożona do trzydziestu.

CZERWONY SYGNAŁ ŚWIETLNY „STÓJ!”

u zbiegu ul. Nowogrodzkiej i Poznańskiej.

W celu zapobieżenia niebezpiecznym wypadkom, dyrekcja kolei elektrycznej Warszawa — Grodzisk urządziła na życzenie komisarjatu rządu sygnał świetlny u zbiegu ulic Nowogrodzkiej i Poznańskiej. Ustawione będą w tym miejscu słupki z mocno oświetlonymi latarniami, opatrzonymi czerwonym napisem „Stój!” Latarnie zapalać się będą automatycznie, gdy pociąg jadący do końcowej stacji warszawskiej znajdować się będzie w odległości 70 metrów od miejsca skrzyżowania ulic. Również z chwilą wyjazdu pociągów ze stacji warszawskiej sygnał rozświećlać się będzie czerwonym światłem.

LICZBA SAMOCHODÓW ROŚNIE.

W ciągu grudnia r. ub. warszawski urząd wojewódzki zarejestrował 92 nowe samochody, w tej liczbie 44 autobusy. Wydano nadto 23 koncesje na uruchomienie nowych linii. Są to przeważnie odnowienia dawnych linii z wyjątkiem jednej nowej z Warszawy przez Rawę Mazowiecką do Tomaszowa.

Wydano też 40 nowych praw jazdy, w tej liczbie 19 amatorskich, w tem 1 — kobiecie.

NOWE DROGI PODWARSZAWSKIE.

O odbyło się posiedzenie komisji drogowej sejmiku warszawskiego, na którym, oprócz robót konserwatorskich, które będą prowadzone w intensywniejszy sposób, zaprojektowano w roku przyszłym nowe roboty drogowe na terenie pow. warszawskiego.

Zamierzona jest budowa 2 klm. szosy Górczewskiej od granic stolicy do Babic, 2 klm. szosy od Jeziorny do Skolimowa i 8 klm. drogi, która biegnąć ma od granic miasta wzdłuż wału Miedzeszyńskiego do Miedzeszyna. Będzie to nowa wielka arterja letniskowa, która w latach następnych przedłużona będzie do Falenicy, Otwocka i Karczewia.

Drogi te posiadać będą duże znaczenie dla rozwoju ruchu budowlanego w najbliższych okolicach Warszawy, oraz dla aprowizowania stolicy.

Z Poznania

LIST ZE ZWIĄZKU

Korzystając z poczytnego pisma, które zajmuje się interesami naszego zawodu, mamy zaszczyt prosić Szanowną Redakcję o umieszczenie artykułu, dającego zainteresowanym obraz dotychczasowej pracy Związku Właścicieli Dorożek Samochodowych w Poznaniu.

Związek ten powstał już w roku 1924 i swą pracą zjednał sobie, prawie, wszystkich tutejszych posiadaczy autodorożek. Szczególnie w ostatnich dwóch latach miał Związek wiele trudnej pracy. Chodziło, bowiem, o zlikwidowanie zatargów z władzami policyjnymi w przedmiocie taryfy dorożkarskiej.

Dawniej obowiązywała w Poznaniu taryfa dość wysoka, wskutek czego miejscowe władze bez porozumienia się z właścicielami dorożek wydały rozporządzenie, obniżające ją do niemożliwości. Następstwem tego było to, że prawie przez 2 lata istniało rozporządzenie i nie było respektowane.

Związek wszelkimi sposobami starał się o unormowanie taryfy — bezskutecznie. Między innymi wysłano nawet delegację do Ministerstwa w Warszawie w tej sprawie, lecz i tam wyraźnego rozstrzygnięcia nie uzyskano. Wkońcu, dopiero, gdy prasa zaczęła krytykować „poznańskie porządki”, a, w szczególności, „Kurjer Poznański”, który nazwał nas oszustami, wzięliśmy się energicznie do dzieła i w myśl zasady „siła przed prawem” urządziliśmy strajk manifestacyjny... W ten sposób dopiero doszliśmy do celu.

Niemiałą sprawę mieliśmy także z odznakami autodorożek, które wbrew naszemu i całego tutejszego społeczeństwa poglądom omalować miano, a częściowo nawet już to uczyniono — kratowanymi lampasami, na wzór berliński. I tym razem zdołaliśmy „zredukować” kratowane lampasy do lampasów jednostajnych, malowanych z tyłu samochodu do połowy na 6 cm. szerokich, o złoto-brązowym kolorze. Lampasy te obowiązywać będą, prawdopodobnie, od 15 stycznia 1928 r.

Staraniem Związku niżono także opłaty za świadectwa przemysłowe z 2 kategorii na 3 i 4, oraz opłaty za periodyczne badanie samochodów w województwie — do 30 proc. W tych sprawach wysłano również delegację do Ministerstwa w Warszawie z pożądanym rezultatem.

Ostatnio Związek Właścicieli Dorożek Samochodowych w Poznaniu przyczynił się w dużym stopniu do utworzenia Związku Centralnego, a, właściwie, pierwszy poddał tę myśl Związkowi we Lwowie,

ROZPORZĄDZENIE POLICYJNE DOTYCZĄCE TARYF DOROŻKARSKICH W MIEŚCIE POZNANIU

Na zasadzie §§ 5 i 6 ust. o zarządzie policyjnym z dn. 11 marca 1850 r. (Zb. Ust. str. 265) i §§ 143 i 144 ust. o ogólnym zarządzie kraju z dnia 30 lipca 1883 r. (Zb. Ust. str. 195) oraz §§ 37 i 76 ust. proc. w brzmieniu z dnia 26 lipca 1900 r. (Dz. Ust. Rz. Niem. str. 871) łącznie z § 11 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 21 stycznia 1924 r. w przedmiocie zmian w kwotach pieniężnych, określonych w przepisach karnych (Dz. Ust. Rz. P. nr. 9, poz. 89) wydaje się za zgodą Magistratu na obszar st. m. Poznania następujące rozporządzenie policyjne:

§ 1.

Za przejazd dorożkami samochodowymi i konnemi obowiązuje tylko jedna taksa, równa tak za dnia jak i nocą.

§ 2.

Za przewóz 1 — 2 osób dorożką samochodową wynosi opłata za pierwsze 300 mtr. jazdy 60 gr. za każde dalsze 150 mtr. 10 gr., czyli, że pierwszy kilometr kosztuje 1,10 zł., zaś każdy następny 70 gr. Od każdej dalszej osoby powyżej 14 lat pobierać wolno 50 gr. dopłaty bez względu na odległość.

Bagaż do 10 kg. jest wolny od opłaty; za bagaż od 10 do 25 kg. płaci się 50 gr. od 25 — 50 gr. 1.00 zł., za każde dalsze rozpoczęte 25 gr. płaci się dalsze 50 gr.

Za zabranie psa płaci się 50 gr. pieski trzymane na łożnie są wolne od opłaty. Za każde 2 minuty postoju podczas jazdy płaci pasażer 10 gr., czyli za godz. 3.00 zł.

Dopłaty muszą być wykazane na zegarze taksametrycznym na równi z opłatą zasadniczą, czyli, że pasażer winien płacić tylko kwotę, wykazaną przez taksometr.

§ 3.

Za przewóz 1 — 2 osób dorożką konną wynosi opłata za pierwsze 400 mtr. jazdy 60 gr. za każde dalsze 200 mtr. 10 gr., czyli, że pierwszy kilometr kosztuje 90 gr. zaś każdy następny 50 gr.

Od każdej dalszej osoby powyżej 14 lat pobierać wolno 50 gr. dopłaty bez względu na odległość.

Za przewóz bagażu oraz psów, jakoteż postój podczas jazdy obowiązuje ta sama opłata jak dla dorożek samochodowych (§2).

§ 4.

Powyższa taryfa zaopatrzona w pieczęć Miejskiego Urzędu Policyjnego musi być umieszczona wewnątrz każdej dorożki na widocznym dla pasażera miejscu.

§ 5.

Wykroczenia przeciwko przepisom niniejszego rozporządzenia policyjnego, karane będą — o ile według ogólnych przepisów karnych nie grożą kary wyższe — grzywną do 30 zł., a w razie niemożności uiszczenia grzywny odpowiednim aresztem.

Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Z tym samym dniem traci moc obowiązująca rozporządzenie policyjne z dnia 27 października 1925 r. w przedmiocie taryf dorożkarskich.

Poznań, dn. 16 sierpnia 1927 r.

Miejski Urząd Policyjny
(—) A Mizgalski, dyrektor.

Z Łodzi

W NIESZCZĘŚCIU POWSTAJE ORGANIZACJA

Strajk szoferów.

Zorganizowani w klasowym związku automobilistów szoferzy taksówek łódzkich wystosowali do pracodawców żądanie zaopatrzenia kierowców w ciepłą odzież zimową.

Na skutek powyższego wezwania przybyło do lokalu związku kilku właścicieli taksówek w celu odbycia konferencji z pracownikami. Okazało się jednak, że przybyli oni w imieniu swem własnem, nie reprezentując bynajmniej ogółu pracodawców.

W dniu 22 grudnia 1927 r. do komisarza rządu na m. Łodzi p. Strzezińskiego udała się delegacja w osobach p. Lechnera, prezesa związku szoferów i p. Walczaka, sekretarza okręgowej komisji zw. zawodowych, która przedstawiła p. komisarzowi rządu całokształt zatargu z pracodawcami, oświadczając, że o ile komisariat rządu nie zmusi pracodawców do zrealizowania żądań kierowców, to strajk taksówek jest nieunikniony od soboty 24 grudnia 1927 r.

W odpowiedzi na to, p. Strzeziński oświadczył, że wezwie właścicieli taksówek na konferencję do komisariatu rządu i będzie się starał zatarg zlikwidować.

Tymczasem komisarz rządu na m. Łódź, p. Strzeziński wezwał w dniu 23 grudnia 1927 r. na konferencję przedstawicieli właścicieli dorożek samochodowych w Łodzi, celem zażegnania grożącego strajku.

Na wstępie konferencji przedstawił tło zatargu, poczem apelował do zebranych, by przychylił się do żądań szoferów i tem samem strajk zażegnali.

W odpowiedzi właściciele dorożek samochodowych oświadczyli, że w zasadzie nie są przeciwni zadość uczynieniu powyższym żądanom, których zrealizowanie napotkało na pewne trudności z tego względu, że właściciele dorożek samochodowych nie są zorganizowani w jeden wspólny związek.

Obecnie powołana została do życia komisja organizacyjna, której zadaniem jest utworzenie związku właścicieli dorożek samochodowych w Łodzi. Gdy związek ten zostanie utworzony odbędzie się ogólne zebranie przedsiębiorstw samochodowych, na którym sprawa zaopatrzenia szoferów w ciepłą odzież na zimę bezwzględnie zostanie załatwiona.

Uczestnicy konferencji zastrzegali się jednak, że nie ręczą za podporządkowanie się wszystkim właścicielom dorożek samochodowych w Łodzi powyższej uchwale.

Po konferencji p. komisarz rządu skomuniko-

wał się z okręgowym inspektorem pracy p. Wojtkiewiczem, któremu powierzył dalsze pertraktacje ze stronami w celu zlikwidowania zatargu.

NOWE PRZEPISY U RUCHU KOŁOWYM.

„Hasło” łódzkie z d. 24 grudnia r. ub. pisze:

„Jak się dowiadujemy, w najbliższym czasie wejdą w życie nowe przepisy o ruchu kołowym, które z początkiem przyszłego roku będą już obowiązywały.

Dotychczasowe bowiem przepisy wydane w roku 1927 były już przestarzałe, gdyż od tego czasu ruch kołowy znacznie się wzmógł i całkowicie prawie został „zmechanizowany”. Innymi słowy motor wszechwładnie opłynał ulice i drogi publiczne.

Nowe przepisy poza tem ułatwiają formalności rejestracji pojazdów w tym kierunku wszelkich biurokracyjnych zarządzeń.

W ten sposób skasowane będą tak zwane prolongaty dla szoferów, a władze kierujące ruchem ulicznym będą miały jedynie nadzór nad techniczną stroną pojazdów, a to ze względu na bezpieczeństwo, które w ostatnich czasach strasznie szwankowało.

Pozatem przepisy dawne tolerują dotychczas dwa typy „praw jazdy”. Jedne dla zawodowców, drugie zaś dla amatorów.

Od nowego roku zgodnie z nowymi przepisami nie będzie więcej szoferów zawodowych i „amatorów”. Ci wszyscy bowiem, którzy wykazą się znajomością szoferki otrzymają na to zezwolenie od odpowiednich władz”.

Z Katowic

ZWIĄZEK KOMUNIKACJI SAMOCHODOWEJ W KATOWICACH

Dnia 18 grudnia r. ub. odbyło się w Katowicach z inicjatywy Polskiego Związku Zrzeszeń Gospodarczych zebranie organizacyjne przedstawicieli przedsiębiorstw komunikacji samochodowej Województwa Śląskiego.

Zebranie zagał wiceprezes Polskiego Związku Zrzeszeń Gospodarczych p. płk. Ficowski, wskazując na wielką możliwość rozwoju komunikacji samochodowej na Śląsku. W razie stworzenia wspólnej organizacji, która rozwój ten ujęłaby w pewien plan, organizacja ta nie tylko przyniosłaby korzyści przedsiębiorstwom komunikacji samochodowej, ale również publiczności przez staranie się o większy komfort i bezpieczeństwo.

Po wysłuchaniu przemówienia pułk. Ficowskiego zebrani uchwalili jednogłośnie założenie Związku Komunikacji Samochodowej Wojew. Śl. w formie spółdzielni z ogr. odpowiedzialności.

Następnie wybrano władze spółdzielni, przy czem prezesem Rady Nadzorczej wybrany został pułk. Ficowski, wiceprezesem p. Kruczek.

Związek zgłosił swój akces do Polskiego Związku Zrzeszeń Gospodarczych, powierzając prowadzenie spraw Związku p. dyr. Tułaczowi.

SKRADZIONO „ANSALDO”

P. Gromadzie Janowi skradziono samochód marki „Ansaldo”, nr. 1076.

Ze Lwowa

WPROWADZENIE DORAŻNYCH KAR W WOJ. LWOWSKIM.

Urząd Wojewódzki we Lwowie komunikuje, że Starostwa tutejszego Województwa, Magistrat m. Lwowa i Dyrekcja Policji we Lwowie otrzymały po myśli art. 4 rozporządzenia P. Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 27 września 1927 Dz. U. Rz. P. Nr. 87 poz. 776 polecenie wystawiania swym funkcjonariuszom upoważnień do karania drobnych najczęściej wydarzających się przekroczeń sanitarnych, drogowych, porządkowych, kolejowych i t. p. w formie dorażnych nakazów karnych. Każdy funkcjonariusz jest zaopatrzony w odpowiednie upoważnienie wystawione przez Starostwo, względnie we Lwowie przez Dyrekcję Policji lub Magistrat m. Lwowa, które na żądanie strony interesowanej winien okazać.

Na zapłaconą grzywnę obowiązany jest funkcjonariusz wydać stronie dorażny nakaz karny, oddarty z bloczka, zaopatrzony w pieczęć urzędową, datę ukarania i podpis funkcjonariusza wraz z oznaczeniem przekroczenia na tym dorażnym nakazie karnym, bez wymieniania nazwiska ukaranego o ile strona tego nie zażąda.

Z Krakowa

WYSEPKI DLA POLICJANTÓW RUCHU

Komisja drogowo kanałowa i gruntowa na posiedzeniu w dniu 20 b. m. pod przewodnictwem wiceprez. Se-rego w obecności wiceprezydentów Ostrowskiego i d-ra Schneidra, uchwaliła zatwierdzić, ze względu na bezpieczeństwo publiczne, projekt urządzenia wysepki dla policjantów regulujących ruch uliczny, a to na skrzyżowaniu ul. Lubicz — Pawiej, Basztowej — Andrzeja Potockiego, tudzież ul. Długiej — Basztowej — Sławkowskiej, oraz ul. Karmelickiej — Szewskiej — Dunajewskiego i na Linji A B u wylotu ul. Florjańskiej. Projekt przewiduje również urządzenie wysepki dla publiczności na przystankach tramwajowych w Rynku głównym.

Następnie uchwaliła komisja budowę chodnika w ul. Skawińskiej i w ul. Kazimierza Wielkiego. Wkońcu zatwierdziła komisja, po dłuższej dyskusji, projekt urządzenia kładki dla ruchu pieszego na byłym moście kolejowym na Wiśle, prowadzącym do Dębik.

BILETY AUTOBUSOWE MIESIĘCZNE

Dyrekcja tramwajów w Krakowie wprowadziła w dn. 1 stycznia 1928 r. abonamentowe bilety miesięczne dla dwurazowego przejazdu dziennie autobusem.

Cena tych biletów dla młodzieży szkolnej zł. 15, dla dorosłych zł. 20 za kartę miesięczną.

WIADOMOŚCI Z ZAGRANICY

PRODUKCJA W STANACH ZJEDNOCZONYCH

Produkcja samochodów w St. Zjednoczonych znajduje się w okresie stałego zmniejszania się. W październiku 1926 wynosiła 329.142 wozów, w r. b. zaś we wrześniu 257.474, a w październiku 221.292. W 10 miesiącach (styczeń — październik) r. z. wyprodukowano razem 3.805.068 wozów, w takimże okresie r. b. tylko 3.072.913. Ten spadek jest wynikiem ograniczenia sprzedaży na rynkach europejskich, gdzie coraz bardziej wzrasta produkcja własna, tem bardziej, że europejski przemysł samochodowy prowadzi politykę ograniczenia importów amerykańskich.

Z początkiem nowego roku należy się liczyć z produkcją tygodniowo 1.000 sztuk, później ma być podwyższona do 8.000 sztuk. Równocześnie zakłady Forda podały do wiadomości cenę nowego modelu, która wynosi 385—570 dolarów, podczas gdy cena wozu ciężarowego kalkuluje się na 460 — 610 dolarów.

KONKURENCJA KONCERNÓW AUTOMOBILOWYCH W AMERYCE.

W Stanach Zjednoczonych Ameryki Północnej w obecne ostra walka konkurencyjna między trustem General Motors a grupą Bankers Trustu, czyli t. zw. grupą Auburna, do której należą: „Auburn — Automobil Company”, „Duesenberg Inc.”, „Indianapolis”, „Lyonning Manufacturing Company Williamsport”, „Limousin Body Company” w Kalamazoo oraz „Lexington Motor Company”.

Według wszelkiego prawdopodobieństwa, wyjdzie Bankers Trust z tej walki zwycięsko, ponieważ wozy tej grupy są tańsze, a przytem mają wygląd lepszy od innych. Pozatem grupa B. Tr. sprzedaje samochody na znacznie dogodniejszych warunkach.

Samochody grupy Bankers Trustu zostały wprowadzone na rynek europejski dopiero w roku 1927, a w Polsce narazie są nieznaczące.

PSYCHO-TECHNICZNE EGZAMINY SZOFERÓW

Wiedeńska Komisja Przemysłowa zorganizowała Instytut Psycho - techniczny, w którym adepci rozmaitych zawodów poddają się badaniom, ustalającym uzdolnienia do danego zawodu.

W Instytucie zaprowadzony jest przyrząd do badania zdolności orientacyjne szoferów. — Na walcu przewija się przed oczyma kandydata na szofera taśma z widokiem ulicy miasta. — Kandydat trzyma w ręku kierownicę, zakończoną sztyfcikiem, którym na odbijającym się obrazie ulicy z furami, tramwajami, pieszymi, znakami orientacyjnymi i t. p. zaznacza, jak wymija przeszkodę swym samochodem, wyobrażonym przez sztyfcik.

CENY OGŁOSZEŃ:

Strony okładkowe i tekstowe zewnętrzne — cała 200 zł., $\frac{1}{2}$ —120, $\frac{1}{4}$ —70, $\frac{1}{8}$ —40, $\frac{1}{16}$ —25. Inne — 15% taniej. Poszukujący pracy i poszukujący pracowników — po 5 gr. za wyraz.

PRENUMERATA:

Z przesyłką wszędzie — rocznie 12 zł., kwartalnie 3 zł.

Redakcja i Administracja: Warszawa, ul. Smolna Nr. 38, m. 9, telefon 254-20 — czynna 10—1, 3—7 Conto P.K.O.: 13 035

Tymczasowy redaktor: **Aleks. Dzikowski.**

Wydawca: **Zw. Wł. Dor. Samochodowych.**

Sp. Akc. Zakł. Graf. „Drukarnia Polska”, Warszawa, Szpitalna 12.

Taśmy hamulcowe do samochodów
Azbestowe i techniczne wyroby gumowe

EDWARD GOŁĘBIKIER

Ś-to Krzyska 34, róg Jasnej

U w a g a: Dla członków Związku 20% taniej.

Pierwsza Krajowa Fabryka Akumulatorów

E R G S

Wł. inż. GOLDE

Warszawa, Elektoralna 10, tel. 193-59.

POLECA: Wszelkiego rodzaju akumulatory (typy Boscha, Fiata, Dodge'a, Cadillac'a i inne), do oświetlania starteru, zapalania etc.

Pojemność i trwałość gwarantowana.

Przyjmuje się akumulatory do naprawy i ładowania



Naprawa magnet, prądnic i akumulatorów różnych typów Części zamienne. Ładowanie akumulatorów. Kwas, płyty i szczotki do dynamo i starterów.

M. LEWANDOWSKI
Nowogrodzka 31
Tel. 409-15.

DOBRY I UCZCIWI KIEROWCY

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

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

Kto ma wciąż kłopot ze znalezieniem dobrego i uczciwego kierowcy, niech uda się do Zw. Wł. Dor. Sam., gdzie mu polecą odpowiedniego pracownika.

W Y N A J E M

prywatnych, luksusowych
samochodów na miasto i
najdalsze podróże

Przy zamówieniach na czas
dłuższy warunki specjalne!

„Prywatny wynajem samochodów”

J. Zandberg

Burakowska 8-a, tel. 303-30.

UWADZE NASZYCH CZYTELNIKÓW!

Zwracamy uwagę naszym Czytelnikom, że wszystkie firmy przemysłowo-handlowe, ogłaszające się w „RUCHU SAMOCHODOWYM” zdecydowały się na udzielenie zniżek, nawet bardzo znacznych, przy zakupie u nich towaru.

Obowiązkiem, więc, każdego Czytelnika i Członka Związku Właścicieli Dorożek Samochodowych jest, zresztą we własnym interesie, popieranie tych firm, słowem — okazywanie im poparcia.

DO SPRZEDANIA

2 taksówki w ruchu marki „Ford”. Wiadomość
ul. Sokołowska Nr. 16 — 15 na Woli.

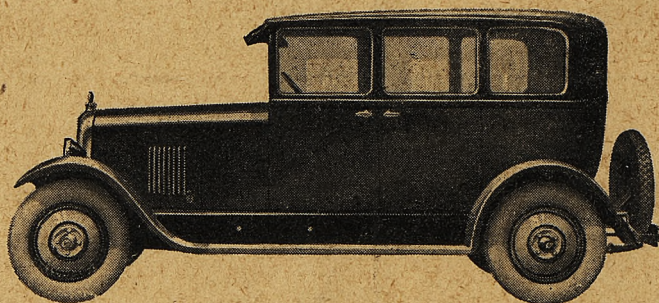
Światowej sławy samochody



CITROËN



Fabryki w Paryżu, Londynie, Medjolanie i Kolonji nad Renem



Luksusowe samochody osobowe, taksówki, oraz autobusy na 12 osób Pneumatyczne hamulce „Westinghouse“ na 4 koła. Magneto RB, Karburatory „Solex“.

Reprezentacja na Polskę **„AUSTRO-DAIMLER“** Warszawa, Wierzbowa 6

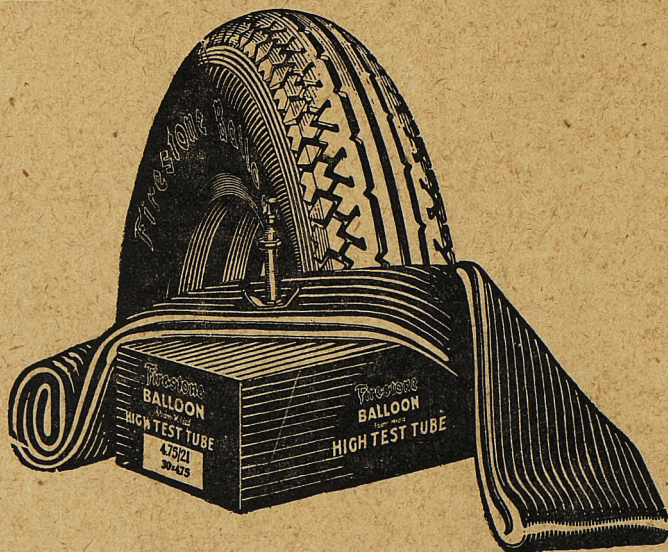
Poznań, Św. Marcina 48.
Kraków, Wiśłana 12.

Lwów, Pasaż Mikołascha.
Łódź, Piotrkowska 175.

Katowice, Poprzeczna 8.
Bydgoszcz, Gdańska 158.



Firestone



KRÓLOWA OPON