

# RUCH SAMOCHODOWY

Dwutygodnik ilustrowany, poświęcony sprawom komunikacji samochodowej,  
ORGAN ZWIĄZKU WŁAŚCICIELI DOROŻEK SAMOCHODOWYCH I AUTOBUSÓW R. P.

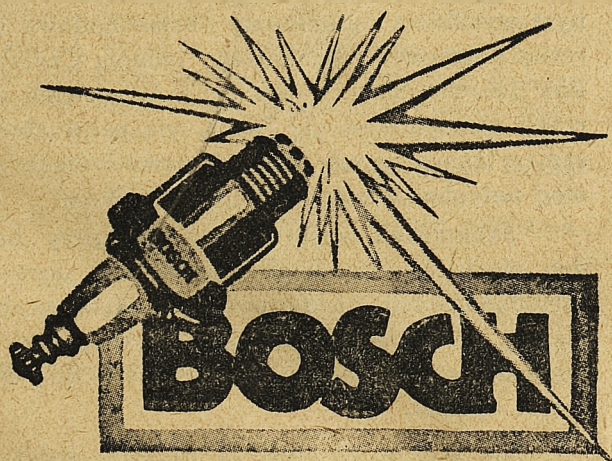
Redakcja i Administracja: ul. Smolna 38, tel. 254-20. Otwarta od g. 9 — 1 pp. i od 3—7-ej wiecz.  
Redaktor przyjmuje w poniedziałki, środy i piątki od godz. 6—7 wiecz.  
Konto Czekowe P. K. O. 13,035.

## PRENUMERATA:

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

## CENA OGŁOSZEŃ:

$\frac{1}{1}$ str. zł. 200,	$\frac{1}{2}$ str. zł. 110,	$\frac{1}{4}$ str. zł. 65,	$\frac{1}{8}$ str. zł. 40.
Okładki 10 % drożej.			
Fotografie i klisze na koszt klienta.			

Redaktor: **Kpt. Józef Sawczyk.**Wydawca: **Związek Właścicieli Dorożek Samochodowych.**

GENERALNE ZASTĘPSTWO  
**I. KESTENBAUM**  
WARSZAWA — WILCZA 29  
Tel. 170-87.

Własne warsztaty reparacyjne wyrobów Boscha  
LESZNO 121. Tel. 286-13.

## Do FORDA

jedynie właściwa

NAJTRWALSZA

NAJPEWNIEJSZA

NAJLEPSZA

to tylko

## Świeca Boscha

typu rd  $\frac{1}{2}$  lg



## UFUNDOWANIE KARETKI POGOTOWIA IMIENIA CZYTELNIKÓW „RUCHU SAMOCHODOWEGO“.

Znanem jest ogólnie, że w społeczeństwie naszym głęboko zakorzeniony pogląd, iż każdy automobilista jest plagą ludzkości. Część prasy codziennej stara się ten pogląd jak najwięcej utrwalić. W poszukiwaniu sensacji, oczywiście w pierwszym rzędzie wykorzystuje ona wypadki samochodowe. W każdym nieszczęśliwym wypadku a priori wina jest po stronie kierowcy, przedstawia się go jako zbrodniarza nawet wtenczas, gdy jest on Bogu ducha winien, i nie popełnił najmniejszego wykroczenia. Kto by myślał inaczej, niech weźmie pierwszy lepszy dziennik, a niewątpliwie znajdzie w kronice wypadków takie tytuły: „Krwawe żniwo samochodów“, „Znowu harce samochodowe“ i t. p. Nie trzeba się dziwić, że w tych warunkach przeciętny obywatel, widząc przykre skutki wypadku, staje po stronie tych nieszczęśliwych którzy najczęściej dostają się pod samochód przez własną nieostrożność.

Nad losem automobilisty, nad strzaskanym samochodem przechodzi się do porządku dziennego, pomimo to że przecież bardzo często nieostrożność przechodnia powoduje niezasłużone kalectwo kierowcy i doprowadza do ruiny materialnej właściciela samochodu.

O tem się mówi bardzo rzadko, a nie pisze się prawie wcale. Jeżeli by jednak ktoś zainteresował się tą sprawą i zbadał ją uczciwie, musiał by przyjść do przekonania, że:

- 1) Większość wypadków samochodowych nie jest z winy kierowcy;
- 2) Automobilista jest poszkodowany w większym stopniu i moralnie i materialnie.

Ale mniejsza o to. Wspomniałem o tem nawiasem — chodzi mi w danym razie o co innego.

Faktem jest, że z tej lub innej przyczyny wypadki samochodowe zajmują honorowe miejsce w codziennej kronice pod względem ilości

i spowodowanych następstw. Z przykrością trzeba stwierdzić że nie tak dużo znajdzie się szczęśliwych samochodów, które, kursując czas dłuższy w mieście o intensywnym ruchu, nie były zabryzgane krwią ludzką. Samochód winnie czy bez winnie staje się narzędziem, niosącym kalectwo a często i śmierć...

Dla tego też wydaje mi się zupełnie ludzkim, aby my automobiliści, jakkolwiek, powtarzam, może najmniej winni, zawsze pierwsi przychodzili z pomocą ofiarom wypadku. Jest to naszym obowiązkiem, zresztą tego wymagają przepisy, — jednakże niestety często w chwili wypadku i nas los krzywdzi i nie tylko nie jesteśmy w stanie zaopiekować się poszkodowanymi, lecz wymagamy opieki sami, a przecież natychmiastowa pomoc jest konieczna.

Dla tego też rzucam myśl, zrealizowanie której zależeć będzie od poparcia Sz. Czytelników i Sympatyków naszego pisma.

Idea prosta, lecz bardzo wzniosła: wspólnym wysiłkiem ufundujmy samochodową karetkę pogotowia ratunkowego imienia Czytelników „Ruchu Samochodowego“, Właścicieli dorożek samochodowych! Niech ona pełni służbę samarytańską na ulicach Warszawy i niesie pomoc natychmiastową ofiarom wypadków.

Jakkolwiek wiem dobrze, że, przy bardzo ciężkich warunkach eksploatacji dorożek samochodowych, każdy wydatek musi być należycie obmyślany, jednakże ze względu na wzniosły cel, ośmielam się zwrócić do Was z tym apelem.

Nie wątpię, że myśl ta znajdzie należyte zrozumienie u Naszych Czytelników i że dzień wypuszczenia karetki na miasto prędko nastąpi i będzie obchodzony przez nas jako wielkie święto.

*Józef Sawczyk*



## Nowy przyrząd do ciężkiego paliwa.

Przeszkodą do zastosowania przy silnikach samochodowych ciężkiego paliwa służy z jednej strony niecałkowite spalanie mieszanki w cylindrach, z drugiej zaś — sadza i kopeć, osiadające na ściankach cylindra i świecach powodują nieprawidłową pracę silnika. Główną zaś przyczyną jest niedostateczne sprężanie. Dlatego też w silnikach pracujących na ciężkim paliwie stosowano dotychczas zapalanie według typu Dissl'a, polegające na tem, iż podczas taktu ssania czyste powietrze i paliwo było wstrzykiwane przez zawór rozpylający w postaci silnie sprężonej mieszanki. Do silników szybkoobrotowych ten nie może być jednak stosowany.

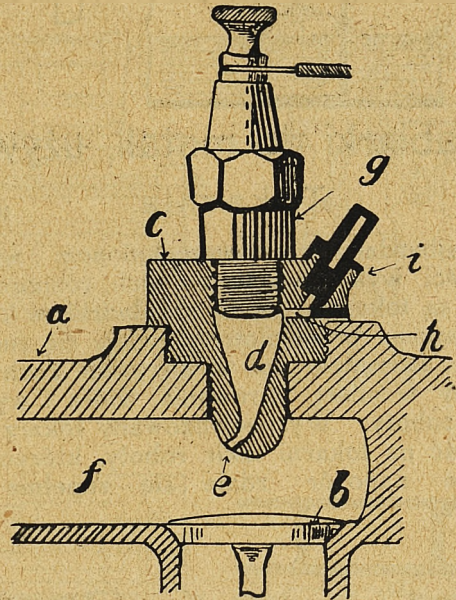
Podany niżej przyrząd, opisany w jednym z dzienników zagranicznych, wskazuje kierunek, według którego można z powodzeniem zastosować ciężkie paliwo w zwykłych silnikach samochodowych.

Na przytoczonym rysunku oznaczamy: a — część cylindra silnika, b — zawór wlotowy, c — część obsadzona w górnej ściance cylindra nad zaworem, d — komora wewnętrzna części — c.

Komora (d) połączona jednym lub kilkoma kanałami (e) z komorą sprężania (f), z góry zaś zamknięta świecą (g). Kanałom (e) nadaje się taki kierunek, aby wyloty, tychże znajdowały się na drodze mieszanki, przechodzącej przez zawór wlotowy. W górnej części komory (d) urządzony kanał (h) dla dostępu łatwopalnej mieszanki, która w ciągu taktów ssania i sprężania pozostaje zamknięta. Wylot tego kanału przypada naprzeciwko elektrodów świecy. Podczas taktu ssania zasysa się, jak zwykle, mieszankę powietrza i paliwa, jednocześnie przez zawór (i) i kanał (h) zasysa się łatwopalne paliwo, które tym sposobem wzbogaca pierwszą porcję mieszanki.

Podczas taktu sprężania mieszanka znajduje się pod ciśnieniem 5—6 atmosfer co jest niewystarczającym dla całkowitego jej spalania. Przy przechodzeniu iskry zapala się łatwopalna

mieszanka w komorze (d). Wówczas sprężanie, zwiększone wskutek wybuchu rozprzestrzenia się przez kanał (e) do komory (f) i powoduje nam zwiększone sprężanie mieszanki, co obniża temperaturę jej zapłonu. Wobec powyższego ogień natychmiast rozprzestrzenia się z komory (d) na cały cylinder. Przedwczesne zapalenie nie może mieć miejsca, gdyż powiększone sprężanie poprzedza zapłon mieszanki w komo-



rze (d). Przy biegu jałowym i małym obciążeniu silnika niezbędnym jest intensywniejsze zasilanie mieszanki z komory (d), gdyż przy tem zapłon ciężkiej mieszanki jest utrudniony.

Natychmiastowy rozruch silnika przy wszelkich temperaturach zabezpiecza się przejściem paliwa bezpośrednio przez elektrody świecy.

Świeca w tym przyrządzie zabezpieczona przed zaoliwieniem i przegrzaniem.

Przyrząd ten nie zmienia zasadniczej konstrukcji normalnych silników i dlatego też może być zastosowany do każdej maszyny.

W. F.

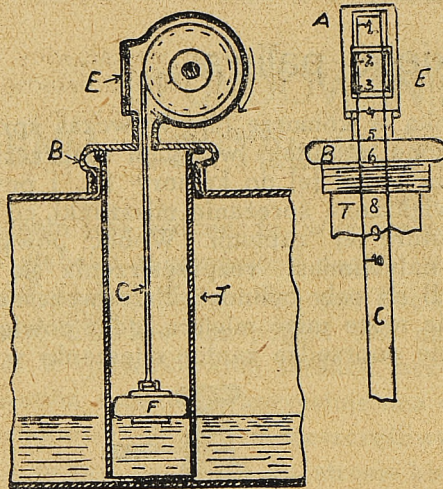
## Nowy przyrząd wskazujący poziom cieczy w zbiorniku.

Zachodzi często potrzeba określenia poziomu cieczy w zbiorniku, wobec czego istnienie przyrządu wskazującego poziom bez potrzeby wykręcania korka i zanurzania do zbiornika linijki — może oddać ogromne usługi.

Na załączonym rysunku widzimy automatyczny wskaźnik umieszczony bezpośrednio na pokrywie (B) zbiornika. Składa się on z rurki (T) ze znajdującym się nad nią metalowym kołpaczkiem,

włoknie którego (E) ukazuje się cyfra, wskazująca ilość cieczy w litrach. Elastyczna taśma (C), zaopatrzona w cyfry, połączona z pływakiem (F), ślizgającym się wewnątrz rurki (I) i podnoszącym się lub opuszczającym w zależności od poziomu cieczy, oraz z bębniem (A) obracającym się dookoła osi, umieszczonej wewnątrz kołpaczka. Bęben jest wprowadzony w ruch za pomocą wewnętrznej spiralnej spręży-





ny, która kieruje zwijakiem i rozwijakiem taśmy. (C) Działanie przyrządu nadzwyczaj proste, gdyż zwijanie taśmy odbywa się proporcjonalnie do podnoszenia lub opuszczania pływaka w rurce (T). Przyrząd ten przeznaczony właściwie do zbiorników samochodowych i lotniczych umieszcza się tak, aby ukazująca się w okienku cyfra była na poziomie oczu mechanika. Można go jednak stosować z powodzeniem i do innych zbiorników. W zależności od firmy zbiornika i właściwości cieczy w nim przechowywanej, rurka (T) jak i taśma (C) powinny być odpowiedniej długości. —

W. F.

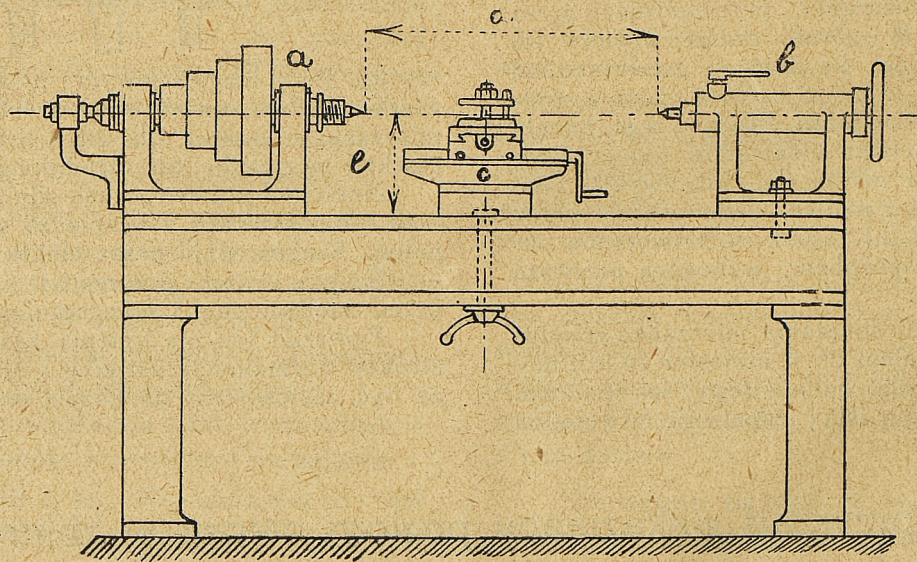
## Obrabiarki do metali, używane w warsztatach samochodowych.

### Tokarnia. (C. d.).

Najbardziej rozpowszechnionem i wskutek możliwości wykonywania na nich różnorodnych robót, są tokarnie. Są to obrabiarki, w których obrabianemu przedmiotowi nadaje się ruch obrotowy, narzędzie zaś wykonywuje ruch przesuwowy w miarę skrawania wióra i wykonywania roboty. Wspecjalizowany tokarz może wykonać na tokarni takie roboty, których wykonanie napozór zdaje się zupełnie niemożliwe.

ko ręczne, wskutek czego wymaga umiejętnej obsługi. Wymienione fakty były powodem tego, że obecnie tokarnia zwykła wyszła prawie zupełnie z użycia. Używana bywa do bardzo nieskomplikowanych robót.

Każda tokarnia posiada łożo, na którym umocowane są: *a* głowica, posiadająca urządzenie do wprawiania w ruch mechanizmu tokarni, ażeby te wprawiały w ruch obrotowy przedmioty, *b* konik, umożliwiający obróbkę przedmiotów dłuższych; wspomniane przedmioty osadza się między obracającym się kłem wrze-



Ogólnie spotykane tokarnie podzielić możemy na 3 kategorie:

- I kategoria—tokarnie zwykłe,
- II " " pociągowe,
- III " " rewolwerowe, pół-automaty, automaty i tokarnie specjalne.

### Tokarnia zwykła.

Tokarnia zwykła jest, jak gdyby kolebką tokarni pociągowej. Nie posiada ona żadnych mechanicznych ruchów przesuwowych, a li tyl-

ciona, a kłem osadzonym w koniku; *c* suport, w którym umocowuje się narzędzie, t. j. nóż. Suport przesuwany bywa po prowadnicach ręcznej lub mechanicznej. Wielkość przedmiotu, który mamy obrabiać na tokarce, zależy od dopuszczalnej odległości *d* kła głowicy do kła konika oraz od odległości *e*, zawartej między łożem tokarki, a osią tokarki, przechodzącą między kłami.

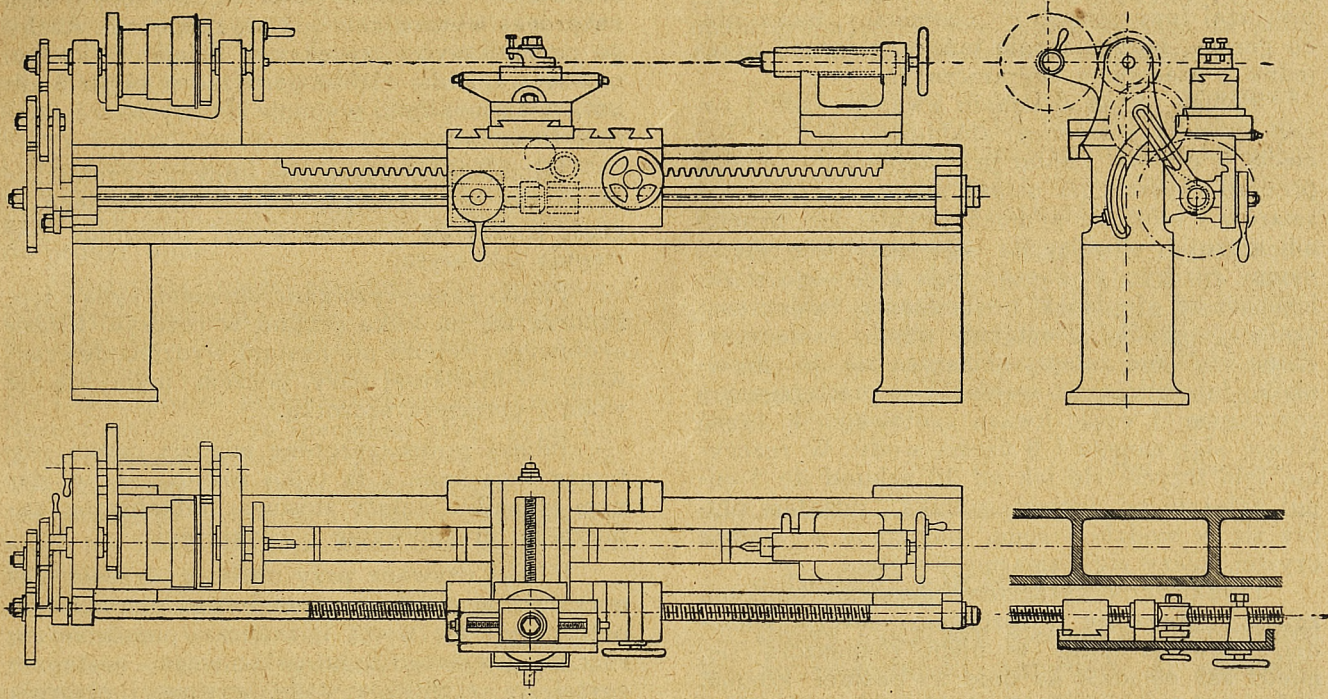
Odległość między kłem wrzeciona a kłem konika, zsuniętego na koniec łoża, zwie się



rozstawem, odległość między kłem wrzeciona, a łożem zwie się wzniosem kłów.

Łoże tokarki wykonane bywa z żeliwa i służy do umocowania, względnie prowadzenia po nim części składowych tokarki. Łoże składa się przeważnie z dwóch ścian, połączonych z sobą żebrami celem wzmocnienia. Łoże spoczywa przeważnie na dwóch nogach, lub też nogą pod głowicą niekiedy bywa szersza w kształcie szafki na drobne części, przynależne

toży przedmiot. Poza tem na głowicy umieszczony mamy cały szereg mechanizmów, służących do napędu wrzeciona głównego i śruby pociągowej. Wrzeciono główne jest to wałek, przechodzący przez całą długość głowicy, niekiedy bywa wewnątrz drążony. Budowa jego powinna być taka, ażeby nie wyginało się pod wpływem sił nań działających, t. zn. ciężaru przedmiotu, nacisku narzędzia przy skrawaniu i siły pociągowej pasa lub kół zębatych. Mini-

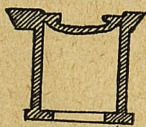


do tokarki. Górna część łoża zwie się prowadnicami, celem umieszczenia na nich i prowadzenia suportu i konika. Prowadnice spotykamy gładkie, starszego typu i przyrmatyczne typu nowszego.

Prowadnice płaskie są łatwiejsze do wykonania i w związku z tem tańsze, lecz łatwiej zanieczyszczają się wiórami, a tem samym szybko i niejednostajnie się zużywają. Prowadnice przyrmatyczne, stosowane początkowo w tokarniach typu amerykańskiego, a obecnie buduje je i Europa. Są trochę trudniejsze do wykonania, tym samym droższe, lecz znacznie dokładniejsze, a ponieważ na przyrmatcie nóż utrzymać się nie może, prowadnice przyrmatyczne zużywają się w znacznie mniejszym stopniu, jak płaskie.

Głowica tokarki służy do ułożyskowania w niej wrzeciona, wprawiającego w ruch obro-

malne wyginanie się wrzeciona, względnie poddawanie się, powoduje drżenia i wstrząsy obrabianego przedmiotu, a tem samym powstawanie falistych powierzchni podczas toczenia. Dlatego też wrzeciono, jeżeli ma być mocne i odporne na wszelkie siły na nie działające, powinno być wykonane ze stali szlachetnej. Dobre wrzeciono jest jednym nieodzownym warunkiem precyzyjnej pracy tokarki. Wrzeciono główne bywa zwykle podtrzymywane dwoma łożyskami, umieszczonemi w głowicy, na początku i końcu wrzeciona. Łożyska powinny być tak zbudowane, aby się wrzeciono nie mogło posuwać pod wpływem nacisku noża w żadnym kierunku i ażeby zużycie się czopów i panewek, powodujące drzenie i złą pracę wrzeciona, mogło być wyrównywane. Celem otrzymania możliwie jaknajwiększej wytrzymałości panewek i czopów, czopy się hartują, natomiast panewki wykonują się z twardego fosfor-bronzu. Długość czopów wrzeciona winna być większa 1,7 do 2 od średnicy czopa wrzeciona.





## NAPRAWA PILNIKÓW.

Dobry pilnik ma duże znaczenie w ręku każdego robotnika, gdyż przyspiesza wykonanie i zwiększa wydajność pracy. Wobec różnorodności robót wykonywanych w warsztatach, pilniki szybko się niszczą i obciążają nieprodukcyjnie koszty nakładowe warsztatów.

Zwykły sposób naprawy pilników, a mianowicie ponowne ich nacięcie jest niezawodny, lecz zbyt kosztowny, wobec czego przytaczamy niżej inny sposób — chemiczny może nieco gorszy, lecz znacznie tańszy, zalecany przez jedno z czasopism zagranicznych.

Polega on na działaniu kwasów, soli i *zasad* na ciała postronne, znajdujące się w nacięciach pilnika. Zanim przystąpimy do samego procesu czyszczenia należy pilnik oczyścić od smarów i błota za pomocą zwykłej lub drucianej szczotki, stosując do tego mniej lub więcej mocny roztwór gryzącego ługu sodowego w zależności od stopnia i pochodzenia zanieczyszczającego środka. Następnie pilniki zanieczyszczone opiłkami żelaza umieszcza się do drewnianej lub glinianej wanienki z następującym roztworem: 1 część kwasu azotowego, 1 część kwasu siarczanego i 8 części wody. W roztworze tym trzyma się ich od 10 sekund do 5 minut zależnie od nacięcia pilnika, poatem płucze się w wodzie z sodą, następnie w wodzie czystej, suszy się i smaruje towotem.

Pilniki zanieczyszczone cienkimi opiłkami żelaza zanurza się w roztworze siarczanu miedzi, przyczem opiłki w niem rozpuszczają się, miedź zaś osiędzie na dnie w postaci szlamu, wobec czego sam pilnik nie niszczy się. Następnie pilnik czyści się szczotką i obmywa się wodą. Również dobrze obmywać pilniki w mleku wapiennym.

Inny sposób, wymagający większego zachodu, polega na tem, że pilniki oczyszczone od tłuszczu, umieszcza się w wanience na drewnianych lakierowanych patyczkach, nalewając tyle wody, aby pilniki były w niej całkowicie zanurzone, następnie dolewa się do wody, przy nieustannym mieszaniu, kwas azotowy w ilości wynoszącej  $\frac{1}{8}$  ilości wody. W roztworze tym pozostawia się pilniki w ciągu 15 — 25 minut,

następnie wyjmuje się i wyciera szczotką, zmaczaną w wodzie i znów zanurza się w wanience, wzmacniając roztwór przez dodanie takiej samej ilości kwasu azotowego. Po upływie 30 — 50 minut pilniki wyjmuje się i wyciera szczotką z wodą, następnie po raz trzeci umieszcza się w tym samym roztworze. Po trzecim zanurzeniu z wanienki zaczyna wydzielać się czerwono — brunatna para, co świadczy o tem, że proces wytrawiania już się rozpoczął. Ażeby go przyspieszyć i zwiększyć działanie kwasu, należy wanienkę zlekka poruszać w ciągu 5 minut, poczem pilniki wyjmuje się, wyciera i smaruje tłuszczem.

Pilniki zanieczyszczone opiłkami cynku zanurza się w roztworze kwasu siarczanego (1 część kwasu na 3 części wody) następnie postępują jak wyżej.

Pilniki zanieczyszczone ołowiem, cyną i t. p. zanurza się na kilka sekund w roztworze kwasu azotowego, dopóki nie nastąpi wydzielanie czerwono — brunatnej pary, poczem myje się je wodą i przeciera szczotką.

Pilniki zanieczyszczone miedzią czyści się tymże sposobem, z tą tylko różnicą, iż w danym wypadku należy stosować kilkakrotne zanurzanie, przemywanie i czyszczenie.

Pilniki używane przy obrubce drzewa zanurza się w ciepły roztwór kwasu siarczanego, potem myje się wodą i zanurza ponownie w roztwór gryzącego ługu potasowego, następnie czyści się szczotką z wodą, wysusza i smaruje tłuszczem.

Należy zaznaczyć, iż pilniki muszą być dokładnie wysuszone przed smarowaniem, w przeciwnym bowiem razie, nie zważając na smar, mogą łatwo zardzewieć.

Przytoczony chemiczny sposób naprawy pilników był wypróbowany w praktyce i dał zadowalniające wyniki, tak pod względem ekonomji jak również i trwałości pilników, usuwając na czas dłuższy potrzebę nacięcia.

W. F.

## Jazda Fordem po śniegu.

Przysposobienie samochodów do jazdy po śniegu ma duże znaczenie, zwłaszcza tam, gdzie ulice i drogi nie są oczyszczane ze śniegu. Niżej przytaczamy opis jednego z przyrządów do sam. Ford, znanego w Ameryce pod nazwą „Snoumobil”.

Dla zaopatrzenia Forda w ten przyrząd,

zdejmuje się koła przednie, zamiast których umocowuje się na osi narty. Z tyłu dodaje się parę kół i łączy oba tylne koła z każdej strony gąsienicą, nałożoną wprost na opony.

Cały przyrząd „Snoumobil” składa się z następujących części: pary nart, dwóch metalowych gąsienic, pomocniczej osi tylnej z re-



sorami i osi tylnej z kołami, przyczem części główne stanowią narty i gąsienice, pozostałe części pomocnicze służą do umocowania nart i gąsienic do podwozia.

Narty o szerokości 6" wykonane z drzewa topolowego, gdyż ten gatunek drzewa jest jednocześnie mocny i lekki. Dolna część nart obita blachą stalową o grubości  $\frac{1}{8}$ ", szerokości 8" i długości 12". Na obu końcach blacha wygięta do góry, po środku zaś wzdłuż całej długości umocowany kwadrat stalowy dla zabezpieczenia przed bocznym ślizganiem i zmniejszeniem tarcia. Waga pojedynczej narty wynosi ok. 93 kg. Gąsienice wykonane są ze sztampowanych stalowych listew połączonych ze sobą przy pomocy ogniw, przyczem listwy zewnętrzne w celu powiększenia mocy i zabezpieczenia od bocznego ślizgania się mają wygięte brzegi. Wygięcie zaś listew wewnętrznych odpowiada i jest ściśle dopasowane do profilu opon.

Wszystkie części gąsienicy są zamienne, przyczem zamiana może być skuteczniona w ciągu paru minut. Części narażone na szybkie zużycie są zahartowane co zmniejsza tarcie i zabezpiecza przed szybkim zniszczeniem. Resory wykonane ze specjalnej stali. Tylne koła są znacznie cięższe od zwykłych kół Forda; wykonane one z drzewa orzechowego. Ciśnienie powietrza w oponach tylnych powinno wynosić nie mniej niż  $5\frac{1}{2}$  atm., zaś w oponach przednich — 5 atm.

Szybkość poruszania się samochodu z tym przyrządem wynosi ok. 23—27 klm. na godz., przyczem samochód może się poruszać po powierzchni zamarzniętej i gołolodzi, oraz po cementowej podłodze garażu.

W. F.

## Wyrok Sądu Najwyższego

**w sprawie odpowiedzialności właścicieli samochodów za uszkodzenie spowodowane przez ich szoferów.**

Do ostatniej doby sądy polskie na zasadzie p. 3 art. 1384 K. C. zasądzały od właścicieli samochodów odszkodowanie za uszkodzenie ciała lub mienia cudzego spowodowane przez ich szoferów w czasie jazdy na mieście, ilekroć wina szofera została przez sąd ustaloną.

Zanotowane przez prasę, głośne orzeczenie Sądu Najwyższego w spr. I 1259/27, modyfikuje ostatnio pogląd judykatury na tę kwestję. Sąd Najwyższy doszedł do przekonania, opierając się na morach orzecznictwa francuskiego, że właściciel samochodu, który nie może da-

wać szoferom instrukcji co do sposobu jazdy po mieście, przepisy w tej mierze bowiem zostały wydane przez władze administracyjne — nie może też być odpowiedzialnym za skutki przekroczenia przez szofera tych przepisów.

Abstrakując narazie od kwestji, czy pogląd ten orzecznictwa będzie stałym, czy utrzyma się on nazawsze — zająć się tu wypadnie kwestją, czy omawiana teza Sądu Najwyższego deroguje wogólności odpowiedzialność właścicieli samochodów za uszkodzenia dokonane przez ich szoferów — czy też pozostaje jeszcze nadal grupa wypadków, która pociąga za sobą odpowiedzialność właściciela samochodu.

Ażeby kwestję tę rozstrzygnąć, realizować trzeba przesłanki prawne, na których Sądy dotychczas odpowiedzialność właścicieli samochodów opierały i zestawiać z nimi motywy omawianego wyroku Sądu Najwyższego.

Odpowiedzialność właściciela samochodu zbudowaną była w drodze wykładni na przepisie części trzeciej art 1384 K. C.: głoszącym: „Panowie i dający zlecenie odpowiedzialni są za szkodę urządzoną przez swych służących i zarządców przy wykonywaniu czynności do jakich ich użyli”.

c. d. n.

*Bol. Oberfeld.*

## DOBRY I UCZCIWI KIEROWCY.

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

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



## Z PRZEMYSŁU SAMOCHODOWEGO.

Imponująco przedstawia się roczne sprawozdanie departamentu handlowego Stanów Zjednoczonych A. P. Wyływa zeń, że amerykański przemysł samochodowy to największy potentat świata automobilowego.

Do roku ubiegłego włącznie na ogólną liczbę 27.650.000 samochodów, 80% były to maszyny pochodzenia amerykańskiego. W dziale eksportu U. S. A. trzecie miejsce zajmują samochody. Przez niecały zeszły rok Ameryka eksportowała 360.590 wozów na sumę 258 mil. dolarów, czyli o 20% więcej niż w r. 1926. Największym popytem wozy amerykańskie cieszą się w Australji, importującej również 50% produkcji angielskiej. Drugie miejsce zajmują Argentyna i Kanada. W roku zeszłym Australja nabyła 61.379 maszyn pochodzenia amerykańskiego, Argentyna—41.754, Kanada—33.498, Brazylja — 23.808, Anglja — 15.907, Belgja — 12.354, Hiszpanja — 10.438, Niemcy — 7.547, Francja—2.800.

Słaby zbyt w tych ostatnich krajach tłumaczy się tem, że mają one cały szereg własnych fabryk, konkurujących z importem. We Francji i Niemczech samochody amerykańskie przedstawiały zaledwie 8% całego zapotrzebowania, a we Włoszech 2%.

Jednak w roku ubiegłym Europa nabyła tych maszyn dwa razy więcej niż w r. 1926.

Rynek francuski, opanowany przez Citroëna w roku zeszłym, gdy znikł już stary model Forda „T” nabył o 400 Citroënów więcej. Lecz zapewne teraz po wypuszczeniu na Europę nowego modelu Forda będzie inaczej. Amerykańska produkcja mniema, że typ ten „pójdzie”. Rozpoczęto przygotowania do rozprzedaży 25.000 nowych Fordów.

80% zapotrzebowania we Włoszech zaspakaja Fiat. Przemysł włoski jednak ze względu na zły stan dróg i słabą zdolność płatniczą szerokiego mas eksportuje większość wozów.

Poza Stanami Zjednoczonymi chodzi 30% wozów pochodzenia amerykańskiego.

Amerykański przemysł samochodowy posuwa się ciągle naprzód. Nowe niebezpieczeństwo zagraża Europie. W bieżącym roku Ameryka chce wyprodukować 1.500.000 maszyn, czyli o 20% więcej niż w roku zeszłym.

W Niemczech stosunki w przemyśle automobilowym uległy dużym zmianom. Czyni się wysiłki ku podniesieniu tego przemysłu by zaspokoił rynek wewnętrzny, na czem Niemcom bardzo zależy, bowiem nie chcą by zarabiali na nich obcy. Dowodem tego utrudnienie wwozu maszyn pochodzenia amerykańskiego spowodowane zwyżką celną.

Cena dla Europy dość znaczna jest słabą stroną wprowadzenia amerykańskich maszyn. Koszta przewozu, cła, oraz procent przedstawiciela. (wszystko to niepomiernie zwiększa koszt taniego w Ameryce wozu. Najtańszy wóz, za który płaci się tam 300, 500 czy 1.000 dolarów kosztuje we Francji 12 do 25.000 fr. Pracownik amerykański kupuje wóz za równowartość swej dwumiesięcznej pensji, francuski—dwunastomiesięcznej (przy dobrych zarobkach).

Lecz niczem niezniechęcona wytrwałość przemysłu amerykańskiego nie poddaje się temu. Ameryka ma zamiar jeszcze obniżyć ceny by niepodzielnie zapanować nad automobilowymi rynkami świata.

Bezkrwawa lecz wielce kosztowna wojna przemysłu samochodowego amerykańskiego z europejskim trwa. Kto zwycięży—pokaże przyszłość. Może doczekamy tej chwili...

**Potrzebni wykwalifikowani kierowcy na dorożki samochodowe. Informacje w Sekretarjacie Związku.**

### Zakłady Akumulatorowe

SYSTEMU

# „TUDOR”

S-ka Akc.

**Warszawa, ul. Złota 35**

**Tel. 404-94, 17-45 i 121-74**

**polecają swoje znakomite  
akumulatory starterowe.**

Sprzedaż na m. stoł. Warszawa w firmie

## „MAGNET”

**ul. Hoża 33. Tel. 19-31.**



## T A R Y F A O P Ł A T

### za czynności Działu Ruchu Kołowego

Wydziału Przemysłowego Magistratu miasta słoł. Warszawy

(Zatwierdzona uchwałą Magistratu m. st. Warszawy z dn. 6 grudnia 1927 r. za Nr. 4344 i uchwałą Rady Miejskiej z d. 16 stycznia 1928 r.).

Nr. biletu	Wyszczególnienie czynności lub nazwa opłaty	Wysokość opłaty		U w a g i
		Je- dnora- zowa	Rocz- na	
		Z ł o t e		
1	Potwierdzenie zgłoszenia o uruchomieniu przed- siębiorstwa:			Opłaty wymienione w pozycji 1, pun. a, b, są jednorazowe i pobierane są od każdego pojazdu przy zgłoszeniu lub powiększeniu przedsiębiorstwa.
	a) przewozowego osób:			
	dorożkami samochodowymi . . . . .	150,—	—	
	dorożkami parokonnymi . . . . .	20,—	—	
	" jednokonnymi . . . . .	10,—	—	
	autobusami . . . . .	150,—	—	
	b) przewozowego towarów.			
	wozami meblowymi . . . . .	100,—	—	
	" ciężarowymi i platformami parokon- nymi . . . . .	20,—	—	
	" ciężarowymi i platformami jednokon- nymi . . . . .	10,—	—	
samochodami ciężarowymi . . . . .	150,—	—		
c)	usługowego:			Opłaty w pun. c, pobierane są od przedsię- biorstw (kantorów) wynajmu posłańców, trażarzy przewodników.
	posłańców . . . . .	100,—	—	
	trażarzy ręcznych . . . . .	100,—	—	
	" z wózkiem . . . . .	100,—	—	
przewodników . . . . .	100,—	—		
2	Za dokonanie przeglądu (lustrację) i rejestrację:			Za opłatami ustawionymi w pozycji 2, przegląd pojazdu uskutecznia się do trzech razy włącznie. W razie dalszego niezastosowania się do wymagań Komisji, t. j. niedoprowadzenia pojazdu do porząd- ku, przy każdym czwartym zgłoszeniu pojazdu do przeglądu, właściciel obowiązany jest uiścić opłatę ponownie w tej samej wysokości.
	dorożki samochodowej . . . . .	—	20,—	
	dorożki parokonnej . . . . .	—	10,—	
	" jednokonnej . . . . .	—	5,—	
	wozu meblowego (wagonu) . . . . .	—	30,—	
	" ciężarowego lub platformy:			
	" " parokonnych . . . . .	—	10,—	
	" " jednokonnych . . . . .	—	5,—	
wózka ręcznego . . . . .	—	2,—		
roweru . . . . .	—	2,—		
3	Za dokonanie rejestracji:			Opłata po 2 złote od rowerzysty pobierana jest od każdej osoby, nieposiadającej własnego roweru.
	A) powożącego pojazdem konnym do przewo- żenia osób, woźnicy wozu ciężarowego konnego, rowerzysty, posłańca, trażarza i przewodnika	—	4,—	
	B) kierowcy dorożki samochodowej . . . . .	—	5,—	
4	Za wyegzaminowanie ze znajomości jazdy bądź miasta, kandydatów na kierowcę dorożką samo- chodową, powożącego pojazdem konnym do prze- wożenia osób, bądź towarów, oraz na rowerzystę po			1) Za opłatą ustanowioną w pun. 4, kandydat może przystępować do egzaminu do trzech razy włącznie, za czwartym razem wnosi ponownie opła- tę za egzamin w wysokości ustanowionej w p. 4. 2) Rowerzystę egzaminuje Wydział Przemysto- wy. W razie przedstawienia zaświadczenia o umie- jętności jazdy, wydanego przez Warszawskie Towar- zystwo Cyklistów, opłata na rzecz miasta pobiera się w wysokości zł. 2,50.
		5,—	—	
5	Za sprawdzenie licznika (taksometru) w dni po- wszednie od godziny 9-ej do 15-ej . . . . .	2,—	—	
	od godziny 15-ej do 21-ej, oraz w niedziele i święta . . . . .	3,—	—	



Nr. bieżący	Wyszczególnienie czynności lub nazwa opłaty	Wysokość opłaty		U w a g i
		Je- dnora- zowa	Rocz- na	
		Z ł o t e		
6	Oprócz opłat wyżej wymienionych Wydział Przemysłowy pobiera zwrot kosztów własnych (koszty handlowe za wydawane numery rejestracyjne i druki „potwierdzenie zgłoszenia”, „dowód zarejestrowania”, „pozwolenie na prawo jazdy” i t. p.  Koszty te na rok 1928 ustanawia się: Za numer rejestracyjny (metalowy) . . . . . 1,50 — Za wszelkiego rodzaju druki za sztukę po . . . . —,50 — W latach następnych wysokość opłat zwrotnych za numery i druki określa Magistrat.			
7	Opłaty powyższe nie zwalniają interesowanych od uiszczenia wszelkich obowiązujących opłat, bądź podatków na rzecz Państwa lub miasta. Taryfa niniejsza obowiązuje od 1 stycznia *) 1928 roku i z tą chwilą traci moc wszelkie dotychczasowe opłaty, pobierane przez Urząd Przemysłowy.			

Z chwilą zatwierdzenia tych nowych taryf, traci moc obowiązująca dotychczasowe opłaty:

a) za udzielenie pozwolenia na prowadzenie zakładu przemysłowego, pobierane w wysokości 2% od wartości wewnętrznego urządzenia zakładu przemysłowego,

b) za komisję przedwstępną — informacyjną zł. 14,

c) za komisję sanitarno-techniczną zł. 5 gr. 60

d) za techniczne sprawdzenie zł. 1 gr. 30,

e) za przepisanie pozwolenia przemysłowego zł. 5 gr. 60, uchwalone przez Radę Miejską, w d. 22 czerwca 1922 r.

f) wszystkie opłaty za czynności Urzędu Przemysłowego, wpływające z prowadzenia działu ruchu kołowego, uchwalone przez Komisję Specjalną Rady Miejskiej, w dniu 7 lipca i 16 października 1924 r.,

g) po 10 zł. miesięcznie, pobierane od dorożek samochodowych, na mocy uchwały Rady Miejskiej z dnia 11 czerwca 1923 r.,

\*) Obecnie termin został przesunięty i taryfa będzie obowiązywać od 1 kwietnia b. r.

h) opłaty po 2 i 3 zł. za wypróbowanie samochodu i sprawdzenie licznika, uchwalone przez Radę Miejską 3 i 21 grudnia 1925 r., wreszcie z utratą mocy obowiązującej co do pobierania opłat wymienionych wyżej w pun. g, b—skasować § 16 przepisów o eksploatacji dorożek samochodowych w Warszawie, zatwierdzonych przez Radę Miejską 27-ego września 1923 r. Również skasować § 14 powołanych przepisów co do obowiązku składania przez przedsiębiorców dorożek samochodowych kaucji w wysokości 1% od wartości zarejestrowanego samochodu, z uwagi na to, że w/g nowej taryfy przy zgłoszeniu przedsiębiorstwa przewozowego — właściciel wnosi jednorazowo całkowitą opłatę zł. 150 od każdego nowouruchomianego pojazdu. W związku z tem skreślić w § 21 — zdanie: „w razie przeciwnym Magistrat mocen jest sumę strat zaczerpnąć z kaucji, którą następnie przedsiębiorca obowiązany jest dopełnić do poprzedniej wysokości w ciągu 7 dni od daty wezwania”.

## Nieco o pseudokrytykach i o megalomanji.

W № I miesięcznika *Auto* z r. b. niejaki p. M. Gerin zamieścił artykuł p. t. „Nieco o pseudowynalazkach i inventiomaniach”.

W dziedzinie twórczości technicznej, podobnie jak w każdej innej, roi się od rozmaitych maniaków, a często prosto błagierów, którzy

swemi niepoczytalnymi pomysłami wnoszą do niej tylko szkodliwy zamęt.

■ Ale nie brak również niepowołanych, aczkolwiek bardzo siebie pewnych i strojących się w piórka erudycji „krytyków” gotowych zakwestjonować każdą śmielszą myśl, je-



zeli ta nie mieści się w ich ciasnym rozumie.

Do takich umysłów, biorących cudzy wysiłek na wagę swego po aptekarsku wyliczonego intelektu, zdaje się, niestety, należeć właśnie pogromca „manji wynalazczej” z *Auta*.

O konstruktorze tego nazwiska słyszymy po raz pierwszy. To też trudno nam ustalić, czy p. Gerin, pozostawiony własnym siłom, potrafiłby bez pomocy „specjalisty” naprawić chociażby zapalniczkę do papierosów, nie mówiąc już o mechanizmie bardziej skomplikowanym. Natomiast to, co pisze o tak zwanych „pomysłach zbędnych” świadczy o jego pokrewieństwie z ową epoką strupieszności i umysłowego bezruchu, o której pisał niegdyś nieśmiertelny Goethe: „obywatelska moja brać ma zawsze jeden gest, nikt nigdy niczem nie chce się stać, bo każdy pewny, że już czemś jest”.

Gdyby p. Gerin kompilował swoje dysertacje pseudonaukowe w dobie niemowlęctwa kolei żelaznych, twierdziłby wzorem ówczesnych zacofańców, że jest to wielki humbug, ponieważ zmiejszone tarcie o szyny żelazne musi dać w rezultacie — ślizganie pociągu na miejscu. A gdyby mu pokazano po raz pierwszy gramofon, obruszyłby się niczem ów członek Akademii Paryskiej, który sądził, że bierze go „na kawał” ukryty brzechomówca. Albo gdyby mu pokazano lampę bez knotu (gaz palny) — skazałby wynalazcę na zamknięcie w domu warjatów, jako to uczynili członkowie Akademii Paryskiej. Albo o samolocie napisałby kilkotomowe „dzieło naukowe”, że zbudowany z

materiału cięższego od powietrza, nie utrzyma się w powietrzu, jak to dowiedli berlińscy uczeni, nazywając to idjotyzmem głupców. Albo też przy końcu 1907 roku ten sam wynalazca turbiny spalinowej, będąc w Paryżu zapoznał podobnym pp. Gerinom, a może samemu nawet p. Gerinowi swój projekt silnika spalinowego, w którym średnia szybkość tłoka przewyższała 16 metr. na sekundę, — wysmiano i obdarzono mianem „prawdziwego rewolucjonisty”, a jednak w kilka miesięcy potem projekt „inwencjomana” urzeczywistnił p. Szapiro, powinowaty dyplomacji francuskiej i Braci Szizaire. Wywołało to w one czasy wielkie zgorszenie i oburzenie u podobnych „autorytetów”. Wtedy to ten „rzekomo inżynier” poskromił to oburzenie bardzo krótkim, bo czteroliterowym przydomkiem — „osły”. A rzeczywistość kręcącego się silnika utrwaliła to w marmurze. I tego mu nie mogą zapomnieć. Ale p. Gerin „walczy” w turbin spalinowych... Tedy wypisuje duby smalone o projekcie turbiny „pewnego inwencjomana”, zarzucając mu szarlatanerję i nieuczciwą reklamę.

„O ile nam wiadomo, żadna jeszcze turbina spalinowa nie dała tak pozytywnych rezultatów, aby mogła być już zastosowana praktycznie i t. d. i t' d...”

Złe Panowie jesteście powiadomieni, i to bardzo źle.

Otóż, gdyby p. Gerin był sprawozdawcą uczciwym, zacytowałby przynajmniej to - co o tej samej turbinie pisało to samo „Auto” w 1923 roku, poświęcając nawet kilka artykułów

JERZY TOLDEN.

## Wywiad z dorożką samochodową.

Rzecz dziwna... Nad tym oto odcinkiem jakby złe fatum zawisło. — Piszę jedynie o rzeczach smutnych.

Tym razem jednak nie ja lecz dorożka samochodowa zabierze głos. Zdarzają się przecież na świecie rzeczy, o których się nawet filozofom nie śniło.

Byłem kiedyś u przyjaciela, posiadającego garaż na jednym z przedmieść Warszawy. Przy miłej pogawędce czas szybko upłynął. Gdy chciałem wychodzić zegar wskazywał godzinę pierwszą po północy. Przyjaciel zatrzymał mnie, tłumacząc, że o tej porze nie znajdę taksoometru w stronach podmiejskich. Zaproponował mi nocleg, na co się skwapliwie zgodziłem, bowiem powieki kleiły mi się i należałoby wypocząć.

Tak jak w czasie wojny ległem na garażowej podłodze, mając pod i na sobie kilkanaście

ciepłych szoferskich kożuchów. Przyjaciel spał w kantorze.

Ledwo zasnąłem, zbudziły mnie jakieś podejrzane odgłosy. Zapaliłem lampkę elektryczną i... o dziwo, co ujrzałem. W kącie garażu stała jakaś nieszczęśliwa roztrzęsiona landauleta. Cała ta stara buda podskakiwała na swych czterech wyszczerbionych kołach jak na sprężynie.

Nogi się ugięły podemną. Przetarłem oczy. Co do djabła? Nie, przecież dzisiaj kieliszka wódki w ustach nie miałem.

A gruchot jak skakał tak skacze. Nagle wewnątrz motoru wydało zachrypnięty (prawdopodobnie z braku benzyny) głos:

— Panie Redaktorze! To ja jestem, dawna pańska znajoma dorożka samochodowa № 100.000

— . . . czywiście, można powiedzieć, wyjąkałem zdumiony jak poseł, którego nie wybrali do Sejmu. . . Skąd ta śmiałość budzenia spokojnie śpiących? A właściwie o co Pani chodzi?

— Oj, panie Redaktorze! Cała sprawa w tem, że już niestety nie chodzę. . .



za czasów swego założyciela inż. Aleksandra Matwiejewa, a który bezinteresownie i wspólniały myślnie ofiarował swoje pismo wyżej wspomnianemu „Autoklubowi” wraz z całą Redakcją i innym inwentarzem, powtórzyłby, że turbina spalinowa została umieszczona na podwoziu stałego „Mercedesa” typu 1911 — 12 roku, a nie typu 1915, „jak to może każdy automobilista poznać”. Widocznie p. Gerin do nich nie należy, skoro tego nie mógł odróżnić.

I w tymże roku 1923, w tymże Nrze „Autota” był umieszczony rysunek turbiny zupełnie inny, jak ten, który „Ameryka-Echo” umieściła w Nrze 606 w roku 1926, a przedruk tego rysunku w tymże samym roku umieściło czasopismo „Nowości” i kilka innych sportowo — naukowych, ku okropnemu zgorszeniu p. Gerina. A mógłby sobie trochę zółci oszczędzić, gdyby, gdyby się zwrócił do wynalazcy, przejrzałby 20 opinii najwybitniejszych specjalistów o tej turbinie, zapoznał się z korespondencją

w tej sprawie i t. p., — słowem poznał treść zagadnienia, o którym pisze, a które stanowi dlań zupełną „terra incognita”.

Lecz p. Gerinowi przyświecały widocznie przy pisaniu artykułu jakieś inne, nieznanne nam bliżej cele. Jakże? Tego nie jesteśmy w stanie określić nawet w przybliżeniu, nie wiedząc nawet, czy p. Gerin jest istotnie p. Gerinem, czy też jakimś strzelającym z za płota pseudonimowcem. W każdym razie jego „krytyka” niema nic wspólnego z metodami naukowymi i polemiką uczciwą. Jest paszkwilem, a zdaje się być nadto anonimem tchórza, czy też tchórza — zarozumialca; albowiem i tacy chodzą po świecie.

\*) *Od Redakcji.* Artykuł o turbinie inż. Kopczewskiego umieściliśmy w Nr. 5 naszego pisma, jako przedruk z miesięcznika „Wynalazki i Odkrycia”. W obecnej polemice Redakcja „Ruchu Samochodowego” zajmuje stanowisko negatywne.

*Grupa Wynalazców Rzeczypospolitej.*

## KOMUNIKATY

Zarządu Związku Właścicieli dorożek samochodowych.

### Walne Zgromadzenie.

Wobec niemożliwości opracowania w krótkim czasie szczegółowego sprawozdania z działalności Związku, termin walnego zgromadzenia zostaje przesunięty na dzień 19 kwietnia r. b.

Porządek dzienny, lokal i godzinę walnego zgromadzenia zostanie podane w numerze następnym.

### Prolongowanie pozwolenia na prawo kursowania samochodu.

Przypominamy Naszym Członkom, że dnia 1 kwietnia upływa termin prolongowania pozwolenia na prawo kursowania samochodu (karty rejestracyjnej). Ze względu na to, że w ostatnich dniach będzie wielki natłok w Oddziale Ruchu ulicznego, radzimy z tem nie zwlekać i załatwić zaraz.

— Proszę się streszczać! — przerwałem ostro — Czy się Pani „urzęła”?

— Kropli benzyny od roku nie miałam — stęknęło żałośnie od strony baku.

— No, więc słucham—i w tem miejscu przybrałem dziennikarsko - urzędowy wyraz twarzy.

— Panie Redaktorze! Musi zrobić ze mną, interwiew na temat niektórych pasażerów, jakich miałam przykreść gościć w swym wnętrzu.

Kiedyś byłam piękna i młoda. Jaśniałam splendorem lśniącego lakieru, miękką skórą poduszek, wzorową czystością. Lecz wszystko to szybko znikło w zetknięciu z typem pasażerów, których nazywam „atoburcami”. Można podzielić ich na dwie podkategorie: 1) niechluję (nazywamy tych ludzi po imieniu), 2) pijacy (gatunek o tyle bardziej wartościowy od pierwszego, że nie mają świadomości co czynią). Czy dla nich wszystkich warto upiększać autodorożkę kwiatami i mascottami. Złe jest, panie Redaktorze.

Pasażer pluje w taksometrze i pozostawia zaślinione niedopałki. Otwiera ławeczki, które służą do siedzenia i kładzie na nich zabłocone buciska. Czy ci ludzie mają olej w głowie i po-

myślą, że za kilka minut może nawet ich krewni wszystkie te brudy wytrą odzież?

A pijacy, panie Redaktorze!

Ci poproście robią z autodorożki okręt i jadą direct do pewnego z portów nadbałtyckich na niezbyt pokojową konferencję. Pośledniejszy gatunek śmirusów urządza sobie w aucie, proszę wybaczyć dosadne wyrażenie water-klozet. Czy podobne rzeczy zdarzają się w Berlinie lub Paryżu.

Nasi pasażerowie nie ocenili należycie wartości dorożki samochodowej. Gardzą nawet autodorożką. Gdy niechluj wsiada do niej, rozpościera tam wszechmocne władztwo. Zdaje mu się, że opłata od przejechanych kilometrów upoważnia również do robienia z samochodu chlewika.

Panie Redaktorze! Niech Pan wystąpi w obronie uciężonej autodorożki. Może głos ten nie będzie głosem wołającego na puszczy i skruszy serca grzeszników.

Do tego błogosławionego westchnienia autodorożki przyłącza się również i skromny dziennikarz, który skreślił te słowa.



Prolongatę trzeba załatwić bez względu na to, czy samochód (dorożka) kursuje, czy też czasowo nieczynny.

Do załatwienia prolongaty samochodu przedstawiać nie potrzeba, a należy tylko złożyć podanie.

Wyjątek może stanowić tylko taki wypadek, jeżeli termin przedstawienia samochodu na komisję wypada w tym czasie; wtenczas można jednocześnie załatwić i komisję i prolongatę.

#### Nowe podatki miejskie.

Od 1 kwietnia r. b. będzie obowiązywać nowa taryfa opłat za czynności Działu ruchu kołowego Wydziału Przemysłowego Magistratu. Taryfę tę drukujemy na innym miejscu.

Jednocześnie komunikujemy, że wszyscy właściciele dorożek samochodowych otrzymają w końcu bieżącego miesiąca zawiadomienie, w którym Magistrat będzie żądać:

1) Wniesienia w terminie do 31 marca r. b. przypadających wszystkich zaległych dotychczasowych opłat (będzie podane w jakiej wysokości)

2) Wniesienia w terminie od 1 kwietnia do 15 maja r. b. nowej opłaty w wysokości Zł. 150 od każdej posiadanej dorożki.

Równocześnie Wydział Przemysłowy zażąda uzupełnienia zgłoszenia przedsiębiorstwa, zgodnie z art. 7 Ustawy Przemysłowej, przez dostarczenie w terminie od 1 kwietnia do 15 maja r. b. dowodu, stwierdzającego obywatel-

stwo, wiek i adres właściciela dorożki samoch., poczem wydane będzie potwierdzenie zgłoszenia, uprawniające do prowadzenia przedsiębiorstwa przewozowego dorożkami samochodowymi.

Ponieważ, zdaniem naszym, Magistrat nie miał prawa wprowadzenia tak wysokich opłat, Zarząd Związku występuje ze skargą do Ministerstwa Spraw Wewnętrznych. Obszerniej o tem napiszemy w numerze następnym.

#### Podatki w marcu.

Minist. skarbu przypomina płatnikom, że w m. b. przypadają do zapłaty następujące podatki bezpośrednio:

1) do 15 b. m. wpłata I raty podatku gruntowego za 1928 r.

2) do 15 b. m. wpłata podatku przemysłowego od obrotu, osiągniętego w lutym, przez przedsiębiorstwa handlowe I i II kat. i przemysłowe I—V kat., prowadzące prawidłowe księgi handlowe, oraz przez przedsiębiorstwa sprawodawcze;

3) podatek dochodowy od uposażeń służbowych, emerytur i wynagrodzeń za najemną pracę — w ciągu 7 dni, licząc od dnia, w którym dokonano potrącenia podatku.

Nadto płatne są zaległości z tytułu podatku majątkowego oraz podatki, na które płatnicy otrzymali nakazy płatnicze z terminem płatności w m. b., wreszcie kwoty podatków, odroczonych i rozłożonych na raty z terminem płatności w tym miesiącu.

## Z ŻYCIA ZWIĄZKÓW.

### Posiedzenie Zarządu w dniu 5 marca.

Na początku wysłuchano sprawozdanie delegacji, która w myśl uchwały na poprzednim zebraniu w dniu 2 marca interwenjowała w Ministerstwie Skarbu w sprawie patentów.

Delegację przyjął Naczelnik Wydziału podatków przemysłowych p. Kozłowski, który jednak oświadczył, że nic konkretnego w tej sprawie nie może orzec, i skierował delegację do Dyrektora Departamentu p. Koszko.

P. Dyrektor Koszko wyjaśnił, że Izby Skarbowe postępują w myśl ustawy, jednakże obecnie opracowuje się projekt zmian ustawy, i w tym projekcie postulaty Związku Właścicieli Dorożek Samochodowych, zostaną wzięte pod uwagę. Obecnie ustawa obowiązuje i w roku bieżącym nie można żadnych ulg uzyskać.

Po dyskusji Zarząd uchwalił wysłać nowy memoriał do Ministra Skarbu.

W związku ze zbliżającym się terminem walnego zgromadzenia podzielono pracę pomiędzy poszczególnymi członkami i polecono opracować referaty na walne zgromadzenie.

### Posiedzenie Zarządu w dniu 12 marca.

Referent spraw ubezpieczeniowych p. Czarnocki przedstawił rezultaty dotychczasowych petraktacyj z towarzystwami ubezpieczeniowymi w sprawie reasekuracji.

Następnie wobec stwierdzenia, że w tak krótkim terminie nie ma możliwości zkompletowania materiału na walne zgromadzenie, uchwalono przesunąć termin walnego zgromadzenia na dzień 19 kwietnia. Na przygotowanie zdecydowano poświęcić specjalne posiedzenie Zarządu.

W dalszym ciągu rozpatrywano pretensje urzędnika związku p. Dzikowskiego.

Po wyczerpującej dyskusji uchwalono zwolnić p. Dzikowskiego z dniem 13 marca. r. b.



## Wizyta redaktora „Ruchu Samochodowego” u p. Naczelnika Oddziału Ruchu Ulicznego.

W dniu 8 marca r. b. Redaktor Ruchu Samochodowego złożył wizytę Naczelnikowi Oddziału Ruchu Ulicznego P. Olechnowiczowi. W ciągu półtorogodzinnej konferencji został poruszony cały szereg spraw aktualnych, załatwienie których leży w kompetencji Oddziału ruchu ulicznego, lub też zależy od jego poparcia. Ze względu na to że sprawy te będą interesowały Naszych czytelników podajemy krótkie sprawozdanie z powyższej konferencji.

Przedewszystkiem została poruszona kwestja postoju dorożek samochodowych. Po wysłuchaniu postulatów właściciel dorożek samochodowych, p. Olechnowicz oświadczył; iż jest tego zdania, że już nadszedł moment aby poprzednie zarządzenie Komisarjatu Rządu poddać rewizji, gdyż jak sam stwierdził na niektórych stacjach w śródmieściu można by zwiększyć ilość dorożek samochodowych. Ponadto nadmienił również, że w niektórych punktach można by było ewentualnie postawić 2 dorożki samochodowe na przedzie. Jednakże aby ta rewizja mogła nastąpić Związek Właścicieli dorożek Samochodowych powinien jak najprędzej złożyć umotywowane podanie, w którym należy postawić konkretne wnioski poszczególnych stacji.

Podkreślając swoje jak najwięcej przychyl-

ne stanowisko w tej sprawie, p. Olechnowicz zaznaczył że jego sytuacja jest jednak bardzo trudna, gdyż musi on uwzględnić również i postulaty Właścicieli Dorożek konnych, tembardziej że wnieśli oni skargę do Ministerstwa Spraw wewnętrznych; w skardze tej zarzucają oni p. Olechnowiczowi specjalne faworyzowanie dorożek samochodowych. Po za tem od mieszkańców stolicy napływają wciąż żądania skasowania poszczególnych stacji, gdyż zakłóca to spokój i dokuczają to w szczególności mieszkającym na parterze. Ze względu na powyższe przy urządzaniu każdej nowej stacji, powstaje bardzo dużo rozmaitych komplikacji.

W dalszym ciągu konferencji p. Olechnowicz oświadczył, że nie widzi żadnych przeszkód aby przedstawiciel związku był obecny na komisji technicznej, oczywiście bez głosu, decydującego gdyż inaczej wymagało by to uregulowania ustawowego.

W związku z artykułem umieszczonym w Nr. 4 „Ruchu Samochodowego” odnośnie lustracji i komisji technicznej p. Olechnowicz nadmienił, że Oddział ruchu ulicznego w zupełności się zgadza z postulatami związku, i stoi na tym stanowisku, że komisja techniczna przy Oddziale ruchu ulicznego powinna przeprowadzać jednocześnie ilustrację dorożek samochodowych, przyczem w skład tej komisji również wchodził przedstawiciel Magistratu. Wtenczas Wydział przemysłowy Magistratu załatwiłby wyłącznie sprawdzanie liczników. Oddział ruchu ulicznego już robił pewne posunięcia w tym kierunku, jednakowoż Magistrat nie chce na to się zgodzić.

## Ze stolicy i kraju.

### Z WARSZAWY

**Nowe dorożki samochodowe.** Wydział Przemysłowy Magistratu zorganizował w miesiącu lutym 64 nowe dorożki samochodowe. W tym samym czasie zostało zlikwidowano 8 dorożek samochodowych.

Ogólna ilość czynnych dorożek samochodowych w Warszawie w dniu 1 marca r. b. wynosiła 1974, przyczem około 200 z tej liczby znajdowało się w remoncie.

**Mechaniczne czyszczenie ulic.** Jak wiadomo, władze miejskie powzięły uchwałę, aby od dnia 1 kwietnia r. b. wprowadzić na ulicach asfaltowanych i wyłożonych gładką kostką mechaniczne czyszczenie. Czyszczenie to odbywałoby się od g. 9-ej wiecz. do 5-ej zrana, w dzień zaś czyszczenie to należałoby do właścicieli nieruchomości. Prócz tego magistrat ma dwa razy dziennie polewać ulice; za mechaniczne czyszczenie właściciele domu płacić mają 50 groszy rocznie od metra kw. jezdni. W miarę asfaltowania ulic miasto coraz dalej przejmowałoby obowiązek czyszczenia ulic.

W tej sprawie odbyła się konferencja w Min. spraw wewnętrznych z udziałem przedstawicieli miasta i delegatów Związków właścicieli domów. Jednomyślnie zaakcep-

towno projekt magistratu, przytem właściciele domów zgodzili się na uiszczanie opłaty w wysokości 1 zł. rocznie od metra z chwilą o ile miasto przejmie na siebie czyszczenie jezdni i w dzień.

**Bruki warszawskie.** Ze względu na projektowane uruchomienie pierwszej linii autobusowej od pl. Zbawiciela do pl. Teatralnego przez ul. Bracką. Jedną z pierwszych robót asfaltowych w r. b. będzie ułożenie asfaltu walcowanego na ul. Brackiej od Al. Jerolimskich do pl. Trzech krzyży.

Roboty te podjęte będą w maju ze względu na ryzyko roapoczynania robót asfaltowych przy niepewnej pogodzie.

Upřednio nastąpi naprawa jezdni na Nowym Świecie, na odcinku od Al. Jerolimskich do Pl. Trzech Krzyży, aby zbytnio nie tamować ruchu kołowego w tej dzielnicy.

Roboty brukarskie na przedmieściach rozpoczyna się wcześniej, niezwłocznie po ustaleniu się pogody. Obecnie trwa dostawa materiału kamiennego na miejsce przyszłych robót



**Ile waży bruki Warszawy.** Wydział techniczny Magistratu obliczył wagę bruków stolicy. W tym celu została obliczona powierzchnia wszystkich ulic (jezdni i chodników) z odpowiednim podziałem na poszczególne gatunki bruków, przyczem otrzymano wynik następujący:

1]	Bruk z kamienia polnego	2.017.655 mtr.
2]	" z kostki granitowej i bazaltowej	683.875 "
3]	" drzewniane	225.601 "
4]	Szosa bite	132.109 "
5]	Bruk asfaltowy	31.076 "
6]	Chodniki	1.756.893 "

Ziowyszege wyniku, że Warszawa, niestety, posiada najwiecej bruków z kamienia polnego [kocie lby], które tak się dają we znaki wszystkim automobilom.

W dalszym ciągu obliczono przeciętnie wagę 1 mtr<sup>2</sup> danego gatunku bruku [która waha się od 130 — 500 kg.] i po przemnożeniu i podsumowaniu otrzymano sumę około półtora miljarda kg. — 1.442.182.540.

**Próba samochodów „Ursus“.** Od dnia 20 lutego do dnia 10 marca odbywały się próby drogowe pierwszej partji samochodów „Ursus“.) Ponieważ samochody te przeznaczone są dla wojska, próby te przeprowa-

działa komisja wojskowa z ramienia Departamentu Inżynierji. W próbach brało udział 5 samochodów „Ursus“ i w celach porównawczych 5 samochodów „Spa“ tego samego typu, na wzór których jest wykonany samochód „Ursus“. Próba odbyła się na przestrzeni 2000 km. w różnych warunkach drogowych.

Ponieważ w komisji, przeprowadzającej próby, znajdują się współpracownicy „Ruchu Samochodowego“ w numerze następnym będziemy mogli podać dokładne wyniki z powyższych prób. Ze względu nato, że podwozie samochodu „Ursus“ jest typu półciężarowego (nośność do 2 ton) na pneumatykach, samochody te nadają się również na autobus. i z tego powodu sądzimy, że wyniki tych prób nie będą obojętne dla Naszych czytelników.

**Miejskie autobusy.** Jak wiadomo dyrekcja tramwajów miejskich uruchamia na ulicach Warszawy kilka linii autobusowych, w tym celu zamówiła 11 autobusów we Francji. Pierwszy z tych autobusów już jest w drodze do Polski, reszta będzie wysłana w początku kwietnia.

Najpierw zostanie otwarta linja plac Zbawiciela — plac Teatralny.

## Kronika Zagraniczna.

**Międzynarodowy raid motocyklowy przez Polskę.** W dniach od 25 b. m. do 1 kwietnia niemiecki klub motocyklowy organizuje wielki międzynarodowy raid na dystansie 3400 km. Trasa raidu biegnie przez następujące miasta: Kolonia — Amsterdam — Hamburg — Szczecin — Gdańsk — Bydgoszcz — Wrocław — Kraków — Budapeszt — Wiedeń — Paga — Drezno.

**Pierwsza Wystawa Samochodowa we Włoszech.** Odbędzie się w Pałacu Sportowym jarmarku medjolańskiego od 17 — 31 maja

**Wielka nagroda Europy.** W tym roku Królestwo Wielka Brytania organizuje Wścigi o Wielką nagrodę Europy w dniu 22 września, na dystansie 600 klm. Nagrodą dla zwycięzcy będzie dzieło sztuki ofiarowane przez Włochy. Po za tem za pierwsze miejsca będą również nagrody w gotówce.

**Nowe rekordy.** Marchant na Voisin pobił w Montlhéry rekord światowy na 10 mil w 4 m. 29<sup>7</sup>/<sub>10</sub> sek, co wynosi w średnim 214 klm. 912 na godzinę.

Tersen na Amilkarze 1.100 cm. pobił na tym samym torze cztery rekordy międzynarodowe: 1) 500 klm. w 4 godz. 13 m. 55 sek. <sup>56</sup>/<sub>100</sub> (w średnim 118 klm. 100 m. na godzinę); poprzedni rekord, ustanowiony przez Marandza był 4 godz. 22 m. 3 sek. <sup>47</sup>/<sub>100</sub>.

2) 500 mil. (804 klm. 671) w 7 godz. 8 m. 15 sek. <sup>51</sup>/<sub>100</sub> (w śred. 112 klm. 700 m. na godzinę); poprzedni rekord — ustanowiony przez Haywood'a w 7 g. 55 m. 50 sek. <sup>89</sup>/<sub>100</sub>.

3) W 3 godziny 356 klm. 216 m. (w średnim 118 klm. 738 m. na godzinę) Poprzedni rekord ustanowiony przez Marandza 340 klm. 527 m.

4) W 6 godzin 670 klm. 544 (w średnim 111 klm. 757 m. na godzinę), rekord poprzedni ustanowiony przez Burgess'a 631 klm. 882 m.

) Wykonanych w fabryce krajowej i z krajowych materiałów.

**Walka o rekord światowy szybkości.** Wiadomo że rekord światowy szybkości 328 klm. w średnim na godzinę, który pobił anglik Segrave nie daje spać kilku śmiałym sportsmenom.

Kapitan Malcolm Campbell jak meteor przeleciał 300 mil w godzinę. Żeby jeszcze powiększyć współzawodnictwo, sportsmen Sir Charles Wakefield ofiarował temu, kto pobije rekord Segrave nagrodę złotą, wartości 1000 gwinej (125.000 fr.) i tocznie 1000 livrów (124.000 fr.) do tej pory, póki ten rekord kto inny nie pobije do końca 1930 r

**Ujednostajnienie międzynarodowego ruchu samochodowego.** Wobec stale wzmagającego się międzynarodowego ruchu oddawna już odczuwano potrzebę ujednostajnienia i uzgodnienia znaków i sygnałów, regulujących ruch samochodowy.

W związku z tem komitet do spraw ruchu kołowego Ligi narodów wydał ostatnio broszurę, proponując wszystkim państwom przyjęcie jednakowych znaków ostrzegawczych oraz sygnałów dla ruchu samochodowego.

Proponowane przez komitet przepisy odnoszą się do ruchu samochodowego w miastach i na szosach.

**Samochód na usługach Kinematografji.** Jak wiadomo, nawet na Zachodzie jest dużo wsi i miasteczek nie posiadających prądu elektrycznego. Stoi to na przeszkodzie do wyświetlania filmu w tych miejscowościach, gdyż jest to możliwe w tym wypadku o ile źródło prądu przyniesiemy ze sobą.

W Niemczech ta sprawa została rozwiązana w ten sposób, że stosuje się dynamo 30 Amp. o napięciu 60--70 volt., a napęd dynamo skutecznieja się za pomocą tylnego koła samochodu, które zostaje podlewrowane. Stosując odpowiedni stosunek przeniesienia, otrzymujemy potrzebną ilość obrotów do napędu dynamo. Dynamo łączy się z kołem pasem, który zakłada się albo na bęben hamulcowy, lub też zdejmuje się oponę i naokoło zakłada się specjalne koło pasowe. Oczywiście, że sposób powyższy daje wielką wygodę, gdyż z jednej strony kinooperator ma zawsze ze sobą źródło prądu, a jednocześnie samochód służy jako środek lokomocji, dzięki czemu jest możliwe wyświetlenie filmu nawet w najgłuchszych zakątkach.



**Międzynarodowa wystawa motocykli.** Pomiedzy 5 — 15 stycznia odbyła się w Mediolanie międzynarodowa wystawa motocykli, która była jedną z najciekawszych. Zaobserwowano znaczną zniżkę cen.

Jako wielka nowość należy podać motocykl Guzzi 500 cm<sup>3</sup>. na ramie elastycznej.

**Import do Francji.** W 1927 roku było importowane do Francji na 128 mil. franków materiału samochodowego, natomiast eksportowano na 1.340 mil. fr.

### SPROSTOWANIE.

W Nr. 5 „Ruchu Samochodowego” wkradły się następujące błędy drukarskie:

1) Na stronie 1 w ogłoszeniu firmy **P. Bitschan i S-ka**, reprezentującej samochody **Overland Whippet**, winno być: „zużycie benzyny 9 litrów na 100km.”, a nie jak wydrukowano mylnie: „9 litrów na 1 klm”.

2) Na stronie 13 w tabeli: „Statystyka dorożek samochodowych” w wierszu 7 i 8 od dołu należy skreślić mylnie wydrukowane: „1926 r.”

#### Pierwsza Krajowa Fabryka Akumulatorów

## „ERGS“

Wł. inż. GOLDE

Warszawa, Elektoralna 10, tel. 193-59.

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

Pojemność i trwałość gwarantowana.

**Przyjmuje się akumulatory do naprawy i ładowania**

### Kalendarz Automobilisty

na rok 1928

w opracowaniu kpt. Józefa SAWCZYKA

Składa się z działów: ogólnego, informacyjno-samochodowego, technicznego i sportowego. Zawiera aktualne informacje, niezbędnie potrzebne każdemu automobilistcie.

**Cena 3 zł., z przesyłką 3 zł. 50 gr.**

DO NABYCIA  
W SEKRETARJACIE ZWIĄZKU.



**LUDWIK BALIŃSKI**

i

**LEON FIUTOWSKI**

Sp. z o. o.

WARSZAWA

**Poznańska 11,  
Marszałkowska 14**

Telefony 786 i 284-14.

**BUDOWA I REMONT CHŁODNIC  
WSZELKICH TYPÓW.**

### DO POWAŻNYCH FIRM

**Potrzebni są elektrotechnicy do instalacji samochodowej.**

**Zgłaszać się do Administracji Ruchu Samochodowego.**

### Drukarnia i Introligatorka

**W. STANOWSKI i S-ka**

Warszawa, Żelazna 69 a. Tel. 404-04.

Wykonywa wszelkie roboty w zakres druku-  
stwa wchodzące po cenach niskich.

Dla firm ogłaszających się w „Ruchu Samochodowym”  
10%-owa zniżka.

### NAJWIĘKSZE WARSZTATY

**ELEKTROTECHNICZNO-AKUMULATOROWE**

**JERZY DROZDOWSKI**

Warszawa, Ogrodowa 69. Telefon 252-77.

**AKUMULATORY wszelkich typów.  
Poszczególne płyty oraz komplety.  
Reparacja starych akumulatorów.**

Redaktor odpowiedzialny **M. Sawczyk.**

Druk. W. Stanowski i S-ka, Żelazna 69a. Tel. 404-04.