

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. 17,175.

PRENUMERATA:		CENA OGŁOSZEŃ:	
Rocznie	12 zł.	1/1 str. zł. 200, 1/2 str. zł. 110, 1/4 str. zł. 65, 1/8 str. zł. 40.	
Półrocznie	7 zł.	Okładki 10 % drożej.	
Kwartalnie	3 zł. 50 gr.	Fotografie i klisze na koszt klienta.	

Redaktor: Kpt. Józef Sawczyk.

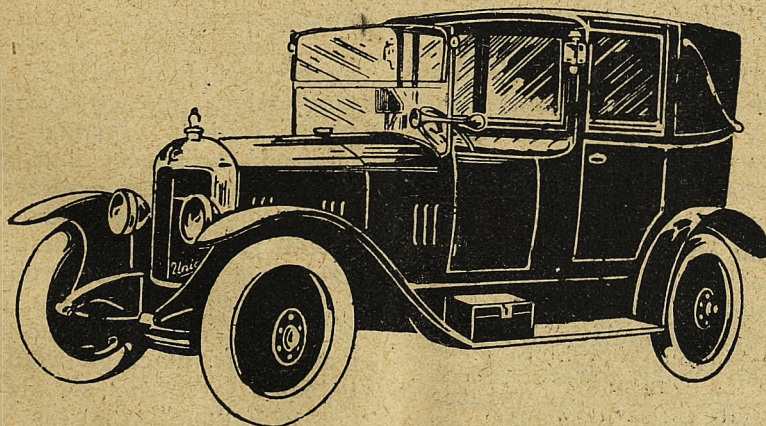
Wydawca: Związek Właścicieli Dorożek Samochodowych.

UNIC

JEDYNE NA POLSKĘ SAMOCHODY EKONOMICZNE NAJWYTRZYMAJSZE

NOWY MODEL

11 HP.



1928 r.

**4-ro cyl.
6-cio osob.**

„KRÓLOWA DOROŻEK SAMOCHODOWYCH“

JENERALNA REPREZENTACJA NA POLSKĘ

CZESŁAW ŁĄCZNY & S-ka

WARSZAWA,

NOWY ŚWIAT № 21.

TEL. 307-54 i 79-40.

Adres telegraficzny: „AUTOUNIC-WARSZAWA“.

O popieranie krajowego przemysłu samochodowego.

Automobilizm, który rozwinął się tak potężnie w całym świecie cywilizowanym, z roku na rok co raz więcej zdobywa prawo obywatelstwa w Polsce. Co prawda droga rozwoju automobilizmu u nas obfituje w najrozmaitsze ciernie:

1) Samochód dotychczas uważany jest za luksus, pomimo to, że w całej Europie Zachodniej, nie mówiąc już o Ameryce, jest on tak potrzebny do podtrzymywania tężnia życia społecznego, jak potrzebne jest powietrze dla podtrzymania życia istot żyjących.

2) Mało rozwinięta sieć dróg bitych i katastrofalny stan istniejących dróg i bruków w miastach, ograniczają możliwość jego zastosowania i powodują nadmierne zużycia.

3) Krajowy przemysł samochodowy dopiero się rodzi.

Pomimo to wszystko samo życie toruje drogę samochodowi. W ciągu ostatnich 4 lat ilość pojazdów mechanicznych w Polsce zwiększyła się sześciokrotnie.

Dzięki szybkości, taniości i dużej wydajności transport samochodowy nie tylko coraz więcej wycieśnia transport za pomocą zwierząt pociągowych, ale również staje się konkurentem transportu kolejowego. Można powiedzieć, że w naszych warunkach samochód znajduje nawet zastosowanie bodaj nigdzie nie spotykane: mamy naprzykład „Auto-aseinizację”, co nawiąsem mówiąc, nie bardzo pochlebnie mówi o kulturze naszych miast...

Obecnie jednak rozwój automobilizmu w Polsce będzie mógł pójść w tempie znacznie przyspieszonym, ponieważ krajowy przemysł samochodowy już istnieje. W pełnym biegu produkcja samochodów półciężarowych i autobusów „Ursus”, firma Rudzki buduje samochody osobowe „Ralf Stetysz”, a wojsko po długich próbach zamierza również produkować samochody w Centralnych Warsztatach Samochodowych.

Jednakże aby ten przemysł mógł należycie się rozwijać, należy mu stworzyć warunki dogodnie do rozwoju. Co więcej, należy go otoczyć jak największą opieką, gdyż tylko wtenczas nasz młody przemysł samochodowy będzie mógł wytrzymać konkurencję fabryk zagranicznych.

Opieka rządowa powinna się wyrażać przede wszystkim w ustaleniu wysokich ceł wwozowych na samochody zagraniczne tych typów, które wyrabiają fabryki krajowe. Nawet w tych państwach, w których już od długich lat przemysł samochodowy stoi bardzo wysoko, istnieje ochrona celna. Tak naprzykład: cło na samochody sprowadzane z zagranicy we Włoszech wynosi 35% od wartości samochodu, w Czechosłowacji—65%, a we Fran-

cji aż 180%. W Polsce po waloryzacji cło wynosi około 13% od wartości samochodu.

Poza tem ze względu na interesy obrony państwa władze państwowe muszą ustalić typy samochodów, które najwięcej odpowiadają potrzebom wojska i te samochody muszą produkować fabryki krajowe przede wszystkim, a Rząd musi odpowiednio uprzywilejować nabywców tych samochodów.

W ten sposób w czasie wojny znajdzie się wewnątrz kraju potrzebna ilość odpowiednich maszyn, a z drugiej strony większy popyt na wyroby fabryk krajowych umożliwi rozwinięcie produkcji, co w dalszym ciągu wpłynie na obniżenie kosztów, a tem samem — i na rozwój automobilizmu. Ten system był wypróbowany przez Niemców jeszcze przed wojną światową i dał świetne wyniki.

W wojnie nowoczesnej transport samochodowy odgrywa tak potężną rolę, że przygotowanie obrony państwa w tej dziedzinie jest kwestją niezmiernie ważną. W naszych warunkach transport samochodowy nabiera jeszcze większego znaczenia, a to ze względu na słabo rozwiniętą sieć kolejową i znaczną rozległość frontów. Dla tego też nasza polityka gospodarcza w tej dziedzinie w czasie pokoju powinna iść po linii, jak najwięcej odpowiadającej interesom obrony narodowej. W chwili narodzin krajowego przemysłu samochodowego musimy sobie z tego wyraźnie zdać sprawę i mocno to podkreślić, gdyż dotychczasowe doświadczenia, niestety, nie przemawiają za tem, aby te rzeczy miały należyte zrozumienie nawet u czynników miarodajnych.

Jako jeden z najwięcej charakterystycznych przykładów możemy przytoczyć tak aktualną dzisiaj sprawę dorożek samochodowych typu „torpedo”. Pomimo to, że jest to typ samochodu, najwięcej nadający się dla wojska, (dodajmy: nie zawierający żadnych wad konstrukcyjnych, o wyglądzie więcej estetycznym aniżeli „landoletka”), za parę miesięcy nie będzie mógł kursować na ulicach stolicy.

Oдноśne zarządzenie, szkodzące interesom obrony państwa, wydane zostało 4 lata temu, i dziwi nas, dlaczego władze kompetentne dotychczas tą sprawą się nie zainteresowały.

W takich warunkach, gdy w dziedzinie samochodowej niema wyraźnej polityki, a mogą być różne niespodzianki, nie można być pewnym również, jaki los spotka powstający przemysł samochodowy. Dla tego też wszyscy, którzy rozumieją znaczenie własnego przemysłu samochodowego dla kraju, powinni dłożyć jak największych starań, aby zapewnić mu warunki należytego rozwoju.



Żarówki Samochodowe

**Znane ze swej
dobroci, małego
życia prądu,
silnego światła,
niepowszednio
mocnej budowy.**

AKUMULATOR ALBO ZASOBNIK ELEKTRYCZNOŚCI.

**(Z cyklu: „Pogadanka o silniku samochodowym“
inż. Włodz. Kopczeńskiego).**

(Dokończenie).

Wyobraźmy sobie znikomo małe pęcherzyki wodoru, biegnący do ujemnej płyty, a w którym jak pestka w wiśni znajduje się ziarenko dodatniej elektryczności t. zw. jon, a w danym wypadku anjon. Zaś z płyty ujemnej biegnie do dodatniej płyty taki sam znikomo mały pęcherzyk tlenu, w którym znajduje się ziarenko ujemnej elektryczności—ujemny jon zwany katjonem. W ten sposób coraz nowe pęcherzyki tlenu i wodoru wraz ze swymi jonami przepływają z jednej płyty na drugą. A ponieważ płyta metalowa jest dla elektryczności ła-

two przenikliwa, a dla materji jest zaporą, więc gazy wodor i tlen pozostają na płytach, a jony elektryczne płyną dalej do prądnicy, przez prądnicę do bieguna ujemnej płyty, a z tej ostatniej do wody. W wodzie obiegają się pęcherzykami tlenu, zanoszą je na płytę dodatnią i tak ciągle w kółko. Przytem zaznaczę, że proces ten odbywa się niezależnie od tego w jakiej odległości od siebie znajdują się płyty. W ten sposób zużywamy prąd elektryczny na przeniesienie tych pęcherzyków gazowych czyli atomów z jednej płyty na drugą. Gdy

włączymy teraz między płyty lampkę otrzymamy prąd wtórny z powracających atomów tlenu z dodatniej na ujemną płytę i odwrotnie.

Wydajność akumulatora jest 85 na 100 t. zw. że akumulator zwraca nam 85 ampero-godzin, o ile zużyto na tą chemiczną pracę przez 5 godzin po 20 amperów czyli.

$5 \text{ godz.} \times 20 \text{ amp.} = 100 \text{ ampero-godzin.}$

Chcąc powierzchnię płyty powiększyć — tworzymy ją porowatą, napełniając gąbczastą masą tlenków ołowiu, A gdy prąd elektryczny oblepi już całą dostępną powierzchnią atomami wodoru i tlenu (licząc też powierzchnię tych porowato gąbczastych mas) wówczas przy dalszem przepuszczaniu prądu będzie on rozkładał wodę na wyżej wymienione gazy t. j. wódór i tlen, a które nie mając gdzie się przylepiać wypływać będą na powierzchnię płynu, jako gaz ulatniający się. Te gazy powstały z rozłożonej wody, skutkiem tego wody zacznie ubywać w słoju akumulatora, a kwas siarkowy nieknięty zagęszczać będzie płyn. Naładowany akumulator posiada gęstość płynu czyli ciężar gatunkowy 1300 gramów, a rozładowany akumulator 1150 gramów. Litr wody waży 1000 gramów, litr kwasu siarkowego 1840 gramów, zaś litr mieszaniny tych dwóch płynów powinien ważyć 1300 gramów, przyczem te dwa płyny mieszamy w takim stosunku, że na jedną część kwasu siarkowego przypada dwa i trzy czwarte części wody. Tą mieszaninę płynów w słoju akumulatora nazywamy elektrolitem.

Gdy prąd elektryczny zacznie rozkładać wodę dalsze przepuszczanie prądu będzie zupełnie bezcelowem, gdyż uzyskaliśmy już odpowiednie napięcie czyli potencjał, albo innemi słowy różnicę spadku prądu. Ilość odlepionych i przylepionych na płytach pęcherzyków gazu stanowi o sile akumulatora (amperach), zaś ilość oddzielnych słoii, w których adbywa się ten proces oblepiania płyt, a włączonych w jeden obwód stanowi o sprawności prądu (o voltach).

Prąd elektryczny rozkłada nietylko wodę, ale również metale i wiele innych substancji chemicznych. Dzięki tej właściwości znalazł wielkie zastosowanie w galwanoplastyce t. j. w niklowaniu, złoceniu, srebrzeniu i t. p. Kwas siarkowy, wlewany do wody, służy nam tylko jako przewodnik elektryczności. Woda użyta do akumulatora musi być chemicznie czysta

bez żadnych domieszek w przeciwnym bowiem razie prąd zaniósłby te obce substancje i oblepiłby niemi płyty, jak przy galwanizowaniu, a przeto uczyniłby te płyty, izolującemi dla tlenu i wodoru. Dlatego też jest koniecznem używać do akumulatora wodę chemicznie czystą, a gdzieś w oddalonych od apteki miejscowościach można użyć wodę deszczową, chwytaną w szklane lub kamienne naczynie wprost, jak spada z chmur, przyczem dopiero po kilkunastominutowem padaniu deszczu t. j. wtedy, gdy pierwsza fala deszczu spędzi unoszące się w powietrzu pyłki kurzu i różnych nieczystości.

Nie można nigdy nalewać wody do kwasu, tylko odwrotnie t. j. kwas do wody, a to z tego powodu, że kwas siarkowy chciwie i gwałtownie łączy się z wodą, przyczem wywiązuje się żar. Otrzymałobyśmy wówczas zjawisko podobne, jakbyśmy na rozpaloną blachę wyleli nagle trochę zimnej wody. Częsteczki wody gwałtownie ogrzane i energją pary odzuczone mogłyby nas poparzyć. Taksamo poparzyłyby nas wypryskujące z akumulatora cząsteczki, unoszące z sobą kwas siarkowy, który sam przez swą naturę, będąc w normalnej temperaturze destrukcyjnie oddziaływana skórą żyjących istot, bawełnę i na wszelkie tkaniny pochodzące z włókien roślinnych. Tkaniny z sierści zwierząt są odporniejsze na działanie kwasu siarkowego, lecz kolor ich może uleść zmianie. Wobec tego ostrożność nam nakazuje, gdy wypełniamy manipulację z akumulatorem, mieć zawsze pod ręką buteleczkę roztworu amoniakowego. Rozczyn amoniakowy bowiem nentralizuje, czyli osłabia siłę działania kwasu siarkowego. Zwilżając roztworem amoniakowym watę, lub jakiś gałganek zmywamy miejsce poplamione kwasem siarkowym.

O ile akumulator dłuższy czas ma pozostawać nieczynny, trzeba go naładować, wodę zakwaszoną wylać i napełnić go wodą chemicznie czystą tak, aby płyty były zagłębione co najmniej na dwa centymetry pod powierzchnią wody.

W zimie przy temperaturze 13°C. niżej zera najlepszy nawet akumulator traci połowę swej siły. A puszczanie silnika samochodowego jest najtrudniejsze w zimie. Aby nie psuć akumulatora oszczędność własnej kieszeni nakazuje nam dopomódz akumulatorowi przez kręcenie rączną korbą silnika.

Dziadzio-gaz w stadjum odmłodzenia.

Francuz Filip Lebon w roku 1786 znalazł w kupie węgla kamiennego gaz palny. Z odkryciem tem biegał niemal po całej Francji proponując lampę bez knota.

Z początku traktowano go z dobrym humorem, lecz gdy uporczywie obstawał przy swem twierdzeniu chciano go zamknąć w domu warjatów i kto wie, czyby nie zamknięto, gdyby nie uciekł do Anglii. Tam zajęto się poważnie jego wynalazkiem i w stosunkowo krótkim czasie mieszkańiec miast i miasteczek długie zimowe wieczory spędzał w kółku rodzinnem przy blasku lampy bez knota. Od tej pory gaz co raz to więcej zdobywał uznania, wiercił dziury w ziemiach i murach, przez które ciągnął niezbędne rury dla swego przewodu. Gaz wzbudził zachwyty na odczytach i dyskusjach naukowych, w laboratorjach uczonych i coraz większą gromadził koło siebie armję chemików, a w końcu okazał taką życio-twórczą siłę, a właściwie śmiertciodajną moc, że ślady swego istnienia utrwalił na długie lata.

Chemicy twierdzą, że z tonny węgla wy-cisną około 280 metrów sześciennych gazu palnego, 660 kilogramów koksu, 50 kilogramów mazi pogazowej, 70 kilogramów wody pogazowej, zawierającej amoniak. Tona mazi pogazowej (teru) daje przy destylacji około 15 kilogramów benzolu, 5 kilogramów kwasu karbolowego, 60 kilogramów naftaliny, 5 kilogramów innych produktów, z których otrzymuje się b. piękny barwnik czerwony t. zw. alizarynę,

Ta ilość kwasu karbolowego i benzolu obronie narodowej powiększy arsenał o 15 armatnich pocisków. A rolnictwo tą ilością siarczanu amonu użyźni około 3 tysiące metrów ziemi ornej.

To są rzeczy stare i wszystkim znane. Jak również i to, że gaz przez źle domknięty kranik, albo przez małą szczelinę pękniętej rurki cichaczem wydobywa się swemi znikomemi pęcherzykami, napełnionemi jadem, a które nawet najsilniejszego z silnych położą na dwie łopatki do wiecznego snu i to odstrasza mieszkańców od stosowania jego w życiu codziennem.

Ta straszna toksyczna siła gazu miała podczas ostatniej wojny wielkie zastosowanie, kładąc pokotem armje uzbrojone w nowoczesną broń, gdyż wszystkie produkty chemiczne uzyskane w gazowni służą do wyrobu gazów wojennych.

A więc gazownia, jako gazownia usunęła się w ką, ale jako przetwórnia węgla stała się ważnym kółeczkiem w mechanizmie państwa. Dziś gaz wobec elektryczności jest drugorzędnym produktem, zaś dla silników przemysło-

wych znalazł małe ujście. Zarząd miasta stara się usunąć hałasujące silniki na dalekie krańce jego, a tam przeprowadzanie instalacji rur jest rzeczą kosztowną. Chciano również połączyć rurą elektrownię z gazownią aby gaz palny i gaz otrzymany z koksu t. zw. gaz wodny przemieniać w elektrowni na tanią elektryczność, którą jako praktyczniejszą i higieniczną — można by po drucie instalacji elektrycznej przesyłać we wszystkie zakątki miasta. Dostępna cena elektryczności znalazłaby zastosowanie w życiu codziennem do kuchni, balji, pieca i t. p. i usunęłaby nieekonomiczne i kopcące kominy, a przez to podniosłaby stan zdrowotny miasta.

Gaz tego zadania całkowicie wypełnić nie może, gdyż spalając się zanieczyszcza powietrze w mieszkaniu bezwodnikiem węglowym (dwutlenkiem węgla CO₂), a który jest szkodliwy dla zdrowia.

Cyfry, wyjęte z praktyki, przemawiają za tem, gdyż tona węgla przemieniona pod kotłem w elektrowni wyda zaledwie 6 tysięcy kalorji i z tej to cyfry zaledwie 10 na 100 można przemienić na elektryczność. A ta sama ilość węgla stopiona w gazowni — nie licząc wyżej wymienionych cennych produktów chemicznych — daje z otrzymanego gazu 1 milion 540 tysięcy kalorji, a z koksu 4 miliony 620 tysięcy kalorji, czyli daje nadwyżki 2 miliony 160 tysięcy kalorji.

Jeżeli jeszcze weźmiemy pod uwagę, że zamienienie węgla na parę wymaga wielkich i kosztownych budynków, wysokich kominów — kiedy silniki gazowe 20 na 100 są więcej ekonomiczniejsze od parowych maszyn i nie wymagają tak skomplikowanych instalacji, przetasowanie i umieszczenie tych ujemnych stron gazu w odpowiednie ramki przemienia je w dodatnie.

Dziś dziadzio-gaz jest w stadjum odmłodzenia w gabinecie chemika i to z wielką radością podkreślę, że w laboratorium polskiem, gdzie wyniki prób okazały się nadzwyczaj pomyślne.

Na czem one polegają?

Przedewszystkiem musimy sobie zdać sprawę z warunków, jakie się wytworzyły przez szalony rozwój automobilizmu. Zjazd geologów w 1920 roku udawadniał światu, że zapasy nafty w ziemi wystarczą na 45 do 50 lat. Było to w roku, w którym światowa produkcja nafty wynosiła sto milionów ton metrycznych rocznie dziś cyfra ta wzrosła do stusiedemdziesięciu milionów ton metrycznych nafty. A przez to zapasy nafty określone przez geologów z bajeczną szybkością się skurczyły. Przyrost zaś za-

pasów nafty jest nam nie wiadomy, nawet nie wiadome nam jest jej pochodzenie. Jak jedni uczeni utrzymują, że powstała z tłuszczów roślin, drudzy że z tłuszczów zwierząt, inni zaś uczeni twierdzą że z wody morskiej, działającej na węgliki znajdujące się w ziemi.

Stosowanie zaś spirytusu, który możemy sami w dowolnej ilości produkować, a który przed wojną światową Francja w Paryżu stosowała do kursujących omnibusów motorowych, lecz wkrótce zaniechała, gdyż pędzenie spirytusem okazało się kosztowniejszym od drogiej benzyny, a to z tego powodu, że spirytus posiada mniejszą ilość energii termicznej, wymaga przytem większego sprężania i powolniej się spala.

Gaz palny przemieniony w płyn okazał się

więcej wartościowy, gdyż wydaje większe ilości jednostek cieplnych (kalorji) w porównaniu z kilogramem najłżejszej benzyny, która wydaje do jedenastu tysięcy kalorji, a gaz palny przewyższa tą ilość o jeden tysiąc.

Kilogram spirytusu wydaje sześć i pół tysiąca kalorji. Ponieważ posiada w sobie tlen, a więc mniej czerpie powietrza z tego bezpłatnego rezerwuaru, jakim jest atmosfera przesycona tlenem. Tlen zaś podnosi wartość wybuchu i nie obciąża swym ciężarem silnika, gdyż znajduje się w otaczającej atmosferze. Paliwa czem większą wydają ilość żaru przy spalaniu się, tem większą posiadają wartość.

W najbliższym numerze umieścimy artykuł o tej ciekawej metamorfozie gazu t. j. przemieniania go ze stanu lotnego w stan płynny.

Inż. F. Watraszewski.

Dział samochodowy na tegorocznych targach Poznańskich.

Od dnia 29/IV do 6/V b. r. odbyły się doroczne Targi w Poznaniu.

Przemysł Samochodowy na Targach Poznańskich od samego ich początku jest reprezentowany bardzo licznie. W roku bieżącym jak zwykle ulokował się on na parterze Wieży Górnośląskiej, a pozatem w Hali maszyn i w skrzydłach jeszcze niewykończonego nowego powilonu.

Jakkolwiek było wystawione kilkadziesiąt różnych marek, jednakże wszystkie ciekawe eksponaty można było umieścić na przestrzeni o połowę mniejszej, ponieważ większość firm wystawiła po kilka wozów tego samego typu, czasami różniących się jedynie jakimiś mało znaczącymi detalami karoserji.

Przechodząc do charakterystyki wystawionych typów trzeba stwierdzić, że w Wieży Górnośląskiej nie zaobserwowaliśmy jakichkolwiek dotąd nie znanych konstrukcyj.

Największe skupienie zwiedzających, można było zaobserwować przy stoiskach: Austro—Daimler, Chrysler, Studebaker, Brzeski—Auto i Ralf Stetysz.

Austro—Daimler przyciągał publiczność swoim 6 cylindr. podwoziem, typ ADR 12/70 H. P. Rama tego podwozia wygląda jak widelec dwuzębny. Mianowicie za skrzynką biegów podłużnice ramy łączą się w jedną rurę, która ciągnie się aż do mostu tylnego, stanowiąc jakby kręgosłup podwozia.

Dla umożliwienia szybkiej jazdy po drogach złych półoski tylnego mostu są łamane, połączone przegubem. Pozatem zastosowano spec-

jalne resorowanie za pomocą 3 krótkich resorów „cantitever“.

Chrysler wystawił ładny przekrojony model podwozia poruszany za pomocą motorku elektrycznego. Przez wycięcia w karterach poszczególnych mechanizmów można było zaobserwować precyzję wykonania.

Studebaker gromadził tłumy publiczności około złożonego podwozia, oczywiście wykonanego w celu reklamy. Jak głosił napis kosztownego wykonania tego podwozia wyniosły 20.000 dolar., a powierzchnia złożenia wynosiła 162.211 cm².

Brzeski - Auto wystawiał reprezentowane samochody: Fiat 6 cyl. najnowszy model 520. Minerwa i Opel z karoserjami naprawdę luksusowo wykonanymi we własnych zakładach.

Ralf Stetysz 6 cylindrowy jako jedyny przedstawiciel krajowego przemysłu samochodowego, cieszył się zainteresowaniem zwiedzających. Konstrukcja podwozia Ralf Stetysz jest zastosowane do warunków drogowych polskich. Między innymi posiada on urządzenie do blokowania dyferencjału, co umożliwia przebycie ciężkich odcinków drogi jak piasek, błoto, śnieg i t. p.

Jak wiadomo zasada działania dyferencjału pozwala na obracaniu się kół tylnych z niejednakową szybkością, co jest niepożądane przy jeździe po ciężkiej drodze, gdyż wtenczas jedno koło może się ślizgać, a drugie stać nie ruchomo. Przez blokowanie dyferencjału następuje usztywnienie półosiek, tak że stanowią

one jakby jedną całą oś, dzięki czemu oba koła zaczynają pracować jednakowo i samochód może pokonywać trudne odcinki drogi łatwiej.

Po za wymienionymi w Wieży Górnosławskiej zasługiwały na uwagę Renault 30/120 H. P. Mercedes 6 cylindrowy z kompresorem 100 H. P. rozwijający szybkość 160 km./godz. i Steyr 100 H. P., którego magneto i dynamo umieszczone jest u góry na głowicy cylindrów.

W Hali maszyn najciekawszą była mała Tatra 4 cylindrowa z cylindrami ustawionymi poziomo z chłodzeniem powietrzem. Po za tem Essex, Hudson, N A G z karoserjami bardzo ładnie wykonanymi przez Danziger Karoserjefabrik A. G.

W skrzydle nowego pawilonu najwięcej miejsca zajmowały samochody Dodge. Podwo-

zie 3 ton. samoch. ciężarowego na pneumatykach posiada wał kardanowy, składający się z 2 części.

Oprócz samochodów wystawiono było kilkadziesiąt marek motocykli, jak również wystawiły swoje eksponaty fabryki łożysk i akcesoryj samochodowych. W liczbie tych ostatnich były nawet firmy zagraniczne.

Nie zauważyliśmy na targach samochodów „Ursus” i to nas bardzo dziwi, dla czego fabryka, której produkcja idzie już całą parą, nie chce pokazać światu swoich wyrobów.

Jak można sądzić z wyników pierwszych prób, wozów tych firma nie powinna się wstydzić, a tym czasem ileż jeszcze jest ludzi w Polsce, którzy nie wiedzą że takie wozy istnieją!

J. S.

Chryslerem do Poznania.

(Dokończenie).

Pierwsze 127 km. przebyliśmy w 1 g. 50: Średnio wypada 69 km./godz.

Na odgłos sygnału ze stacji benzynowej wypada obsługa — dolewanie paliwa.

Za 6 minut już znowu jedziemy, lecz zaraz prawie charakterystyczny dźwięk i przechylenie samochodu alarmuje nas o gumie.

Tyłna lewa. Łatwo znaleźć wbity w nią gwóźdź.

Trochę roboty przy zapasowem kole i po 10 minutach ruszamy dalej.

Pięknie uprawne pola, bogate zabudowania, jakieś tchnienie dobrobytu przypomina nam że przebywamy bogate kutnowskie ziemie.

Mijamy w pędzie Krośniewice 6.15, Kłodawę o 6.28, Koło o 6.45. Spieszymy. Trzeba by odrobić sarnę i kiche, trzeba coś zyskać na drugą, jeśli przyjdzie, awazję. Aby kawałek lepszej drogi i licznik nie schodzi z 90 km./g.

Jedziemy już ze znacznie mniejszymi wstrząsami. Kierowca zjada śniadanie, nie puszczaając kierownicy, rękoma pomocnika rozpakowując kanapki, odkorkowując butelkę... sodowej wody.

Wygodny pomysł: u góry z samego przodu karety zaciągnięta siatka: to schowek kierowcy na papierosy i szalik, i spożywcze zapasy i dziennik drogowy, nie ruszając się z miejsca jednym ruchem ręki wszystkiego dosięgnie.

Między Kołem a Koninem przebywamy najbardziej malowniczą część drogi: las wysokopienny przeplata się z polami, wzgórze pozwalają sięgnąć okiem daleko w okolice, ujrzeć modrą wstęgę Warty, wsie chowają się w okwiecone sady, pas drogi rozcina zieleń krze-

wów i zbóż. Mimo nieznacznej wysokości pagórków, któremi wiedzie szosa, spadki jej są tak gwałtowne, że w pędzie naszym, chwilami, po minięciu jakiegoś grzbietu, dech zapiera... jak w windzie „Bristolu”.

O 7.7 przejeżdżamy Konin, o 7.19 jesteśmy w Golinie, na 7.32 docieramy do Słupcy.

Sprawdzam przeciętne szybkości na poszczególnych etapach: jedziemy od Kutna niezwykle równo—na każdym odcinku robimy jednakowo po 72 km./godz.

Teraz już szosa staje się coraz ruchliwsza, tem samem dla nas bardziej krępująca. Jednak jeszcze i tu, jak przez całą drogę, na każdym lepszym kawałku p. Krzeczkowski dociąga do 90 km./godz. To widać jego szybkość: mało razy przekroczył ją.

Za Strzałkowem nowa zmiana widoku: szosy obsadzone drzewami owocowymi, w pełnym kwiecie! widok przepiękny w swej wiosennej pogodności.

7.48 po trzykroć pamiętna w dziejach Września.

Nieco dalej w lasku stajemy na kilka minut: mamy kwadrans awansu, a kierowanie przez kilka godzin — to nie zabawa.

Mijamy o 8.28 Kostrzyn i Swarzędz o 8.36.

O godz 8 minut 45 wjeżdżamy na Ostrów Tumski. Jesteśmy w Poznaniu, po 4g. 24 minutach efektywnej jazdy, przebywszy cały dystans z przeciętną szybkością 69 km. na godz.

Na Kantaka, przed Automobilklubem czekają już nas p. Broniasz, Sekretarz Automobilklubu, p. Łepkowski i kontrolerzy z ramienia klubu. Zajmują oni nasze miejsca i samochód odjeżdża na dodatkowe kilometry.

Czekamy nań na placu Targów, w otoczeniu brygady mechaników, gotowych do opatrzenia wozu.

Przybył — jak kruki rzucają się nań — ale to nieszkodliwy atak: cała ich praca to smarowanie, dolewanie oleju, dopełnianie zbiornika; kilka śrub podciągnięto, gumy obejrzone, w kilkanaście minut wóz gotów.

Nowi pasażerowie podpisują księgę, siadają; p. Koch bierze kierownicę — odjazd. Cały postój trwał niewiele ponad 30 minut!

Ta pierwsza część próby pozwala mi już na pewne wnioski.

Już mogę stwierdzić doskonale, sprawne działanie silnika — ani jednego zacięcia, ani jednego kaprysu. Świetne przyspieszenie: jak z miejsca mogliśmy wzięść odpowiednią szybkość, tak i po każdym zahamowaniu nie traciłmy czasu na rozpędzenie maszyny. Zapas mocy: wszystkie wzniesienia braliśmy bez zmiany biegów. Mocne hamulce: przy wymijaniu furmanek nieraz w ostatniej chwili trzeba było zatrzymać nieomal maszynę — zwolnienie biegu było szybkie, lecz stopniowe, bez rzucań. Doskonale trzymanie się drogi. Dobre zawieszenie: mimo bezwładności kierowcy w przebywaniu wądołów, nie odnieśliśmy wszak szwanku. Wreszcie wygoda siedzenia i całego urządzenia karoserji.

Czy miałbym jakie zarzuty?

Bodaj jeden narazie: nieodłączny przy sztywnych karoserjach huk wewnątrz karety.

No, a benzyna... nie mierzyłem jej.

Nazajutrz rezerwuję sobie miejsce na nocną jazdę.

Gdy przybywam do lokalu Automobilklubu Chrysler jest na dodatkowych kilometrach. Rożpytuje o jego „zdrowie” — wszystko dobrze, jeszcze „nadrobił” czasu.

Zato po przybyciu i do odjazdu do Warszawy postój jest dłuższy: napraw żadnych nie ma, lecz po tylu już przebytych etapach szkoda by się zblamować na ostatku — i to nie ze swej winy: zmieniają mu gumy zawczasu.

Samochód gotów. Jeszcze raz pojedzie na dodatkowe kilometry (do drogi powrotnej). Ustępuję swe miejsce pannie Zosi, z niedowierzaniem zaśłuchanej w opowiadania o stukilometrowych szybkościach, niedościgalnych na jej wileńskich i poniewieskich drogach. Niech będzie Mascotte'ą na naszą powrotną jazdę: tyle mi osób nieopatrznie życzyło szczęśliwej drogi!

Na odpowiedzialność też tego fetysza podpisuję odrazu w księdze stronicę odjazdu i stronicę przyjazdu do Warszawy; zapewniają mnie, że to nie przyniesie pecha.

I słusznie.

Dochodzi 10-ta wieczór. Czekamy w licznej asystencji na ulicy. Zdała słyhać donośny tenor Chylslera. Wypada z za rogu — już stoi przy chodniku. Nie mam nawet czasu spytać Zosieńki, czy mocno jej biło serduszko: p. Koch woła: prędzej, prędzej. Padamy z p. R., dziennikarzem z Warszawy, na siedzenia; z nieprzerwanym rykiem lecimy ulicami.

Odjazd godzina 21 minut 55.

Szosa wolna o tej godzinie; światło reflektora miesza się z księżycem i jasno jest. To też zaraz już za Swarzędzem walec licznika ustawia się między 100 i 105 km. Przekonałem się, że szybkości tej mamy się trzymać już stale, gdzie tylko droga na to pozwoli. P. Koch śpieszy. Niestety pod Koninem, a potem za Łowiczem opędzamy całe sznury furmanek dokądż nocą ciągnących — a nocna furmanka to najgorszy wróg szybkości: woźnica śpi i któż przewidzi, dokąd zamarzy się szkapie skrócić na głos sygnału?

Lecimy. Teraz to naprawdę szybka jazda, wskaźnik nieraz przekroczy 110 km./godz. — ale na chwilę tylko: wraca znów w swoje granice:

100 — 105.

Nie mamy żadnych zatrzymań. Gdzieś koło przejazdu kolejowego stopper mój wykazał 30 sekund oczekiwania na stróża (muszę podkreślić ich uprzejmość dla nas). P. Koch gubi z ust wieczne cygaro — zatrzymanie — odjazd. Postój trwał 15 sekund!

Godzina 23. 30 — Koło.

Godzina 0. 15 — Kutno już. Przeciętna szybkość od wyjazdu z Poznania — 75 km./godz.

Bierzemy benzynę — 5 minut postoju i w drogę.

Chwilami na mostkach mocno nas rzuca; jeden ryzykowny zakręt: p. Koch się tłumaczy — hamulce źle działają. Widać ciecz wydostała się z systemu hydraulicznego i teraz tylko w końcu ruchu pedału „chwytają” hamulce.

Ładna perspektywa!

Ale jakoś się czuje tak spokojnie, jazda ta idzie tak gładko . . .

Już dostosowaliśmy się do wstrętów — drzemimy.

Łowicz, Sochaczew, droga Błońskich wybojów, Wola.

Bilans wypadków: jeden zając zmiażdżony i jeszcze coś przejechanego, czegośmy nawet nie rozpoznali: może kot — samobójca, zrozpaczony niepowodzeniem nocnych zalotów.

Na placu Saskim jesteśmy 2-ga minut 11.

Przed czterema zaledwie godzinami opuściliśmy Poznań. Połowa czasu jazdy koleją.

Przeciętna szybkość całego przebiegu, nie odliczając postoju, wyniosła okr. 72 km./godz. To świetna szybkość!

A cóż wóz?

Taki jest, jakim go widziałem dwie doby temu na temże miejscu. Nawet lepiej wygląda, bo mu nowe dano chorągiewki.

Brygada obsługi otacza go, ale znowu tylko o smarowanie idzie. No i dolanie oleju do hamulców.

Wkrótce już gotów jest do ostatniej tury.

I turę tę odbył pomyślnie.

Próba została w południe 7 maja zakończona.

Jakież można z niej wyciągnąć wnioski?

Ośmiodniowa jazda nie jest cudem. Kilka-naście tysięcy kilometrów przebytych bez remontów—to też nie jest sama w sobie liczba imponująca. Nie jest to nawet żaden bezwzględny dowód jakości.

Mam w pamięci próbę, jakiej na terenie północno-wschodniej Francji poddała swój samochodzik znana, ale nie wslawiona jakością firma. I cóż: czytałem sam protokół podpisany przez członków Automobilklubu Francji; był to wóz typu ściśle seryjnego; jeździł

nieprzerwanie przez miesiąc, przebywając codziennie 1000 kilometrów i te 30,000 km. przejechał bez uszkodzeń, bez remontu.

Czy ma to dowodzić, że marka „M....” jest pierwszorzędna? Mnie i nikogo to zdaje się nie przekonało.

A jednak uważam, że próba przeprowadzona przez „Autokoncern” jest ze wszech miar ciekawa i godna pochwały jej inicjatywa.

Przedewszystkiem z punktu widzenia rozwoju automobilizmu w Polsce wogóle.

Jakkolwiek część trasy prowadziła przez b. dobre drogi, to jednak były w nią włączone i złe, zupełnie złe odcinki i wyjazd z Warszawy po brukach i nawet kawałki dróg nie bitych—i okazało się że można jeździć po „pol-

skich szosach”, jeździć szybko i pewnie. Jazda odbywała się po drogach uczęszczanych, upstrzonych furmankami, nieraz wąskich—i okazało się, że można i w tych warunkach rozwijać duże szybkości i osiągnąć przeciętne bardzo wysokie. Drogi te były usiane jak każde inne i gwoździami i hufnalami i ostremi krzemieniami, szabrem—i okazało się, że 12 opon „Fiska”, wyznaczonych na wóz przetrwały do końca, wędrując tylko z koła na koło, a żadna nie uległa zupełnemu zniszczeniu, ani wymaga nawet naprawy. Pośpiech w jeździe był wskazany, ale jedyna zapasowa opona na kole wystarczała dla zapewnienia i prędkości i pewności jazdy.

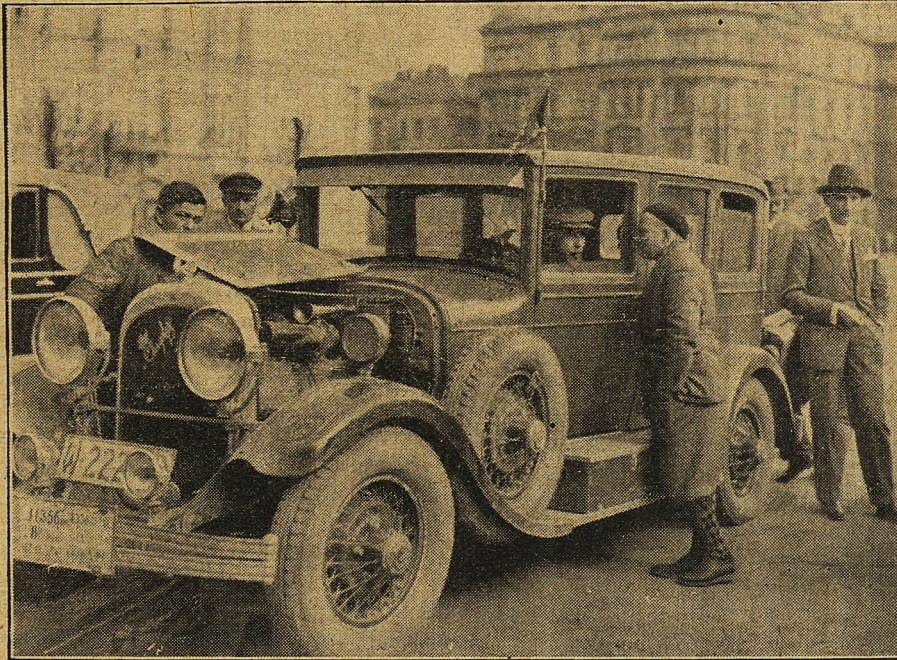
Jednym słowem, można po Polsce jeździć samochodem, jak po każdym innym kraju, aby mieć w rękę nie stary gruchot naprawiany, a wóz nowy; nie dziesięćkroć wulkanizowane lub w nieznanach sklepikach kupowane gummy, a świeży towar; aby mieć wozem swoim kierować.

A z punktu widzenia jakości wozu: nie jestem zwolennikiem a me ryk ańskiej konstrukcji. Ale prawdziwie świadectwo dać mu-

szę: jechałem bardzo forsownie, a jechałem wygodnie; byłem świadkiem próby ciężkiej dla wozu przy tej intensywności ruchu i tych drogach; i próba w tem, co widziałem, wypadła bardzo dobrze.

Sądzę, że wóz ten zostanie poddany rozbiorce pod kontrolą Automobilklubu: radbym widzieć wyniki badania jego części, tak samo radbym widzieć dane uzupełniające moje i inne podane w prasie notatki, ściśle określenie warunków i dat próby, zużycie materiałów pędnych i t. p.

Ten cały materiał faktyczny będzie miał dla nas bardzo wielką cenę. Sądzę, że inicjatywa tej próby zapoczątkuje szereg innych prób analogicznie zorganizowanych. Wreszcie wyniki



Przed wyjazdem z Warszawy.

i szemat ich ujęcia będą tymi podstawami, do których wszelkie następne wyniki będą mogły być przyrównywane, a to już jest bardzo wiele. Nagrodę zaś za próbę firma znajdzie w tem,

że imię Chryslera na długo będzie figurowało wmieszane w spory i oceny jakości i wytrzymałości samochodów.

itor

KOMUNIKATY

Zarządu Związku Właścicieli dorożek samochodowych i autobusów.

KANDYDACI DO IZB HANDLOWO-PRZEMYSŁOWYCH.

Rozporządzeniem Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 15 lipca 1927 r. (Dz. U. Nr. 67 poz. 591) zostały utworzone Izby przemysłowo-handlowe, do zakresu działań których należy:

1) Obradowanie i stawianie wniosków oraz udzielanie władzom na ich żądanie lub z własnej inicjatywy spostrzeżeń i wiadomości; 2) wyrażanie opinii o projektach ustaw i ważniejszych rozporządzeń, współdziałanie na żądanie władz przy ich opracowaniu oraz przedstawienie Rządowi własnych tego rodzaju projektów, a w szczególności wyrażanie opinii i współdziałanie na żądanie władz przy opracowaniu i zmianach ustawodawstwa przemysłowego, handlowego i górniczego, ustawodawstwa w sprawach taryfy celnej oraz przepisów celnych, obrotu towarowego z zagranicą, obrotu pieniężnego, nowych dróg komunikacyjnych, taryf kolejowych i innych opłat przewozowych, przepisów określających warunki przewozu i wszelkiego rodzaju komunikacji, ustawodawstwa podatkowego i monopolowego, ustawodawstwa w sprawach ochrony pracy i ubezpieczeń społecznych, ustawodawstwa w sprawach opieki społecznej.

Ponieważ Zarząd Związku występuje z własną listą kandydatów, którzy w Izbie Handlowo-Przemysłowej będą bronić naszych interesów, prosimy Członków o zgłaszanie się do Sekretarjatu Związku w celu podpisania listy kandydatów, gdyż dla ważności potrzeba 150 podpisów.

Ze względu na to że lista kandydatów musi być złożona w dniu 4 czerwca r. b., prosimy Członków o zgłaszanie się jaknajrychlejsze przed terminem.

NOWE POZWOLENIA NA PROWADZENIE SAMOCHODÓW.

Wszyscy kierowcy samochodowi, zarówno zawodowi jak amatorzy, zamieszkali w Warszawie, niezależnie od tego, gdzie uzyskali swe pozwolenie na prowadzenie samochodów, winni zgłosić się do oddziału ruchu ulicznego kom.

rzędu m. stoł. Warszawy dla wymiany pozwoleń na nowe.

Wymiana odbywa się bez dodatkowych egzaminów na zasadzie formularzy, do których należy dołączyć dotychczasowe pozwolenie i 2 fotografie. Niezależnie od tego ci z kierowców, którzy otrzymali pozwolenie przed 1 stycznia 1925 roku, winni dołączyć świadectwo lekarskie, wystawione według specjalnego wzoru. Nowe pozwolenia znoszą dotychczas istniejące liczne kategorie pozwoleń i są wystawione wyłącznie na samochody albo na motocykle.

Kierowcy, pragnący prowadzić dorożki samochodowe i autobusy, muszą się ubiegać o specjalne pozwolenia. Pozwolenia te wydaje się tylko tym zawodowcom, którzy mieli pozwolenia dorożkarskie, wystawiane dawniej przez wydział przemysłowy magistratu. Zawodowcy, którzy nie posiadali powyższych pozwoleń dorożkarskich, a mają zawodowe prawa jazdy, mogą uzyskać pozwolenie na prowadzenie pojazdów użyteczności publicznej po stwierdzeniu przez oddział ruchu ulicznego, że znają dobrze miasto.

Wobec konieczności szybkiego dokonania zmiany pozwoleń, należy uczynić to bez zwłoki.

Kierowcy, którzy otrzymali prawo jazdy w Warszawie, i zamieszkują w prowincji, powinni się zwrócić do właściwej dyrekcji robót publicznych w urzędach wojewódzkich. Wobec tego nadsyłanie praw jazdy do Warszawy z prowincji jest bezcelowe, gdyż będą one odsyłane z powrotem do dyrekcji.

Członkowie Związku mogą wymieniać stare pozwolenia na nowe za pośrednictwem sekretarjatu Związku.

Ostateczny termin wymiany został ustalony na dzień 29 października r. b.

W SPRAWIE ZASŁONIĘTYCH LICZNIKÓW.

W dniu 21 maja r. b. Zarząd Związku wystosował następujący list do oddziału ruchu ulicznego Komisarjatu Rządu.

„W ostatnich czasach dosyć często można zauważyć na mieście w dzień, a zwłaszcza w porze nocnej, kursujące dorożki samochodowe z zasłoniętymi licznikami, lub zawiązanymi chorągiewkami liczników, wiozące pasa-

Zużycie benzyny 5 kg. na 100 klm.

Samochody „PRAGA“

Podwozia na taksówki, ciężarówki, autobusy

POLECA: Inżynier Stanisław Nawakowski Sp. z o. o.

Warszawa,

ul. Kredytowa 4.

Telefon 291-34.

DOGODNE WARUNKI PŁATNOŚCI.

zerów. Sposób ten stosują niesumienni kierowcy, którzy należność za przejechaną przestrzeń zachowują dla siebie, gdyż w danym wypadku licznik takowej nie wykazuje. Aby uchronić właścicieli dorożek samochodowych przed tego rodzaju nadużyciami, Związek Właścicieli Dorożek Samochodowych ma zaszczyt zwrócić się do Ruchu ulicznego z uprzejmą prośbą o wydanie polecenia posterunkowym P. P. aby w wypadkach kursowania dorożki samochodowej z zawiązaną chorągiewką licznika, lub zasłoniętym pokrowcem licznikiem, karania kierowców grzywną (mandatem karnym) w wyso-

kości zł. 3 i polecenia bezwzględnego opuszczenia chorągiewki."

ZAMIANA KART REJESTRACYJNYCH SAMOCHODÓW.

Zwracamy uwagę naszych członków, aby nie zwlekali z wymianą starych kart rejestracyjnych samochodów na nowe, ponieważ wymianę tą należy załatwić do dnia 1 sierpnia r. b.

Jak już pisaliśmy poprzednio wymianę kart rejestracyjnych można skutecznie za pośrednictwem Związku.

DOBRY I UCZCIWI KIEROWCY.

Dobry i uczciwy kierowca samochodowy to niebylejaki 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. H. 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 poleca odpowiedniego pracownika.

Zakłady Akumulatorowe

SYSTEMU

„TUDOR“

S-Ka Akc.

Warszawa, ul. Złota 35

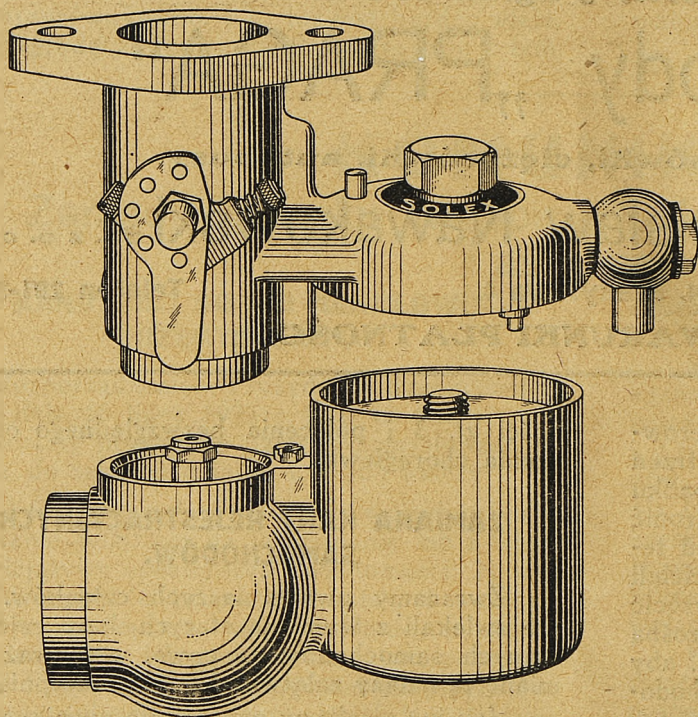
Tel. 404-94, 17-45 i 121-74

polecają swoje znakomite akumulatory starterowe.

Sprzedaż na m. stoł. Warszawa w firmie

„MAGNET“

ul. Hoża 33. Tel. 19-31.



KARBURATORY SOLEX

BIJĄ WSZELKIE
REKORDY
EKONOMJI
ZUŻYCIA
BENZYNY

Na konkursie na zużycie paliwa pod Strugą w dniu
6 maja roku bieżącego pierwsze sześć miejsc zajęli:

Inż. Liefeldt	—	Citroën
Inż. Rychter	—	Tatra
Grzędzica	—	Tatra
Kozłowski	—	Citroën
Winnicki	—	Morris
Kuczewski	—	Tatra

WSZYSTYCY NA KARBURATORACH

S O L E X

JENERALNA REPREZENTACJA NA POLSKĘ

T-wo „Motor-Stock”

Plac Napoleona 3. Tel. 259-14, 284-97.

LUSTRA, SZYBY, DJAMENTY oraz wszelkie SZYBY DO SAMOCHODÓW poleca

TOW.
DLA HANDLU SZKŁEM

LUSTROPOL

s. z. o.
odp.

Warszawa, Sienna 4 (przy Marszałk.) tel. 105-95.

Dla p. p. członków Związku Właścicieli Dorożek Samochodowych specjalne ustępstwa i warunki.

Z ŻYCIA ZWIĄZKÓW.

Z WARSZAWY

POSIEDZENIE ZARZĄDU W D. 21 MAJA R. B.

Na posiedzeniu w dniu 21 maja r. b. Zarząd załatwił szereg spraw bieżących, jak sprawa lokalu i t. d.

Poza tem po dłuższej dyskusji zostało uchwalone wystawić własną listę kandydatów na radców do Izby Handlowo-Przemysłowych, którzy mogliby pilnować interesów właścicieli dorożek samochodowych i autobusów.

POSIEDZENIE ZARZĄDU W DNIU 29 MAJA R. B.

Na poświęconym posiedzeniu w dniu 29 maja Zarząd Związku po załatwieniu mniej ważnych spraw bieżących, resztę posiedzenia poświęcił sprawie wyborów do Izby Handlowo-przemysłowych i sprawie podwyżki taryfy.

Co do wyborów, to został wyłoniony z Zarządu Komitet wyborczy, który ma załatwić wszystkie sprawy związane z wyborami. Do komitetu weszli pp: Mokrzycki, Rybarczuk i mec. Oberfeld.

Następnie Zarząd przeprowadził szczegółowo dyskusję nad projektem memoriału w sprawie podwyższenia taryfy, który w ustalonej redakcji ma być ostatecznie uchwalony na zebraniu następnym.

LISTA SKŁADEK NA KUPNO LOKALU ZWIĄZKU

(ciąg dalszy).

Machowicz Stanisław	Zł.	2.—
Kwiatkowska Scholastyka	"	5.—
Chmielowski Michał	"	5.—
Chmielowska Marjanna	"	5.—
Czysz Marjan	"	5.—
Engels Zofja	"	10.—*)
Nowak Jan	"	2.—

Razem Zł. 34.—

Łącznie z poprzednio zebranymi zł. 245.—

*) Jako honorarium nie przyjęte przez Pana mecenasa Oberfelda.

Członkowie Związku zapisujcie się jak najliczniej do Spółdzielni. Leży to w interesie waszym. Zapisy w sekretarjacie związku codziennie od godz. 9-ej do 7-ej wieczor. Zebranie założycielskie odbędzie się w najbliższym terminie.

ZAKŁAD ELEKTRO-AUTOMOBILOWY „WISŁA”
Polski wyrób akumulatorów

K. MAŃKOWSKI

WARSZAWA
Al. Jerozolimskie 24, tel. 138-03

WYKONUJEMY

Reparacje magnesów, dynamo, starterów, akumulatorów. Stacja do ładowania akumulatorów.

Przegląd prasy.

O PORZĄDEK NA SZOSACH.

Pod powyższy tytułem znajdujemy w „Kurierze Warszawskim” artykuł p. L., który szeroko omawia sprawę wypadków samochodowych. Ze względu na słuszność uwag podajemy ten artykuł w obszernym streszczeniu. P. L. na wstępie pisze:

„Naogół utarło się mniemanie, że każdy wypadek samochodowy wywołuje „defekt konstrukcyjny”. „pęknięcie kierownicy i t. d. Tak w istocie jednak nie jest. Samochód dzisiaj, dzięki potężnej konkurencji fabryk, doprowadzono nieomal do perfekcji, a części składowe maszyn poddawane są takim skrupulatnym i forsownym próbom, że żadna z fabryk nie wypuści na rynek wozu niewypróbowanego i nie skontrolowanego jaknajdokładniej. Wszelkie zatem niebezpieczeństwo pęknięcia kierownicy, osi i t. d., słowem części kierujących wozem, jest bardzo rzadkie i trzeba jakiegoś poważnego wstrząsu lub zderzenia, aby nastąpić mogło złamanie steru.”

A potem dalej.

„Kto choć trochę jeździ po drogach publicznych w Polsce, ten widzi jak bezustannie, na każdym kroku, czyha na automobilistę nieszczęście, a składa się na to: 1) fatalny stan dróg w Polsce (szosy zbyt owalnie robione, po których z trudem da się utrzymać samochód w prostej, równej linii, szczególnie przy mijaniu furmanek i wozów); 2) wroga postawa ludności wiejskiej i małomiasteczkowej, która widzi jakiegoś potwora w każdym samochodzie i każdym automobilście, nigdy, a przynajmniej rzadko bardzo, pomoże mu w potrzebie, da wskazówkę i radę co do drogi lub ewentualnej pomocy. Często zdarzają się przypadki że zapytany o drogę do danej miejscowości przez automobilistę życzliwy przechodzień wiejski lub małomiasteczkowy da gburowatą odpowiedź, że nie wie, gdzie taka droga się znajduje; 3) wroga postawa wszystkich woźniców prowincjonalnych, którzy nigdy z brogi nie zjadą, którzy wiecznie jeżdżą po lewej stronie szosy i w ostatniej chwili, nie orientując się w odległościach i szybkościach samochodowych przecinają drogę wpoprzek zjeżdżając na prawo; rzadko tylko furman na wozie nie śpi, konie idą więc zazwyczaj samopas — czy w takich warunkach może być mowa o bezpieczeństwie jazdy? A napotkany na szosie kmiotek lub baba wiejska, czy słysząc z daleka sygnał samochodu nadjeżdżającego, zejdzie z drogi zaraz? — nigdy. Zagadana z kumą, idzie środkiem i w ostatniej chwili przebiega na stronę, gdzie niema kurzu. Wszak niedawny wypadek pod Zakopanem, który miał hr. Oborski właśnie takim przebiegiem przez szosę był spowodowany; 4) nikt nie myśli o tem, że szosa — to droga, po której się jeździ, to arterja komunikacyjna, bawia się więc na niej bezkarnie dzieci od niemowląt nieomal do dorosłych, często obrzucając samochody kamieniami, gałęziami i t. d., pasą się w rowach przydrożnych krowy, konie, świnie, kaczki, gęsi, kury — słowem, jadąc po szosie w Polsce, nigdy nie jest się pewnym, czy w ostatniej chwili nie wypadnie z krzaku dziecko, krowa, świnia, lub koń. 5) Większość mostków na drogach polskich nie jest obliczona na jazdę samochodową, każdy przeto wjazd na mostek czy też zjazd z niego grozi conajmniej pęknięciem resorów lub wyrzuceniem z siedzeń samochodu.

Czyż te wyliczone powyżej warunki, w jakich odbywa się ruch automobilowy na szosach w Polsce, gwarantują bezpieczeństwo życia tak jadących w sa-

mochodzie, jak i znajdujących się na szosach przechodniów i furmanek?”

Po szeregu słusznych uwag pod adresem kierowców czytamy dalej:

„Proszę, wyjedźcie na przedmieścia choćby naszej stolicy i zobaczcie, jak jeżdżą wozy i furmanki konie z ciężarami, jarzynami, owocami i t. d. W 2 lub 3 rzędy tarasują całą szosę i trzeba się dość natrąbić, aby dały drogę samochodowi. A przepisy o latarkach i oświetleniu furmanki wieczorem i w nocy? Oświetlone bywają czasami tylko furmanki pod Warszawą; na prowincji jednak żaden woźnica latarki nie używa.”

Przy końcu p. L. stwierdza, że tak głośno zapowiedziane regulowanie ruchu na szosach w praktyce ograniczyło się do sprawdzania dokumentów przejeżdżających samochodów, a tymczasem:

„Tak funkcjonariusz policji automobilowej, czyli ruchu kołowego, winien bezustannie krążyć po szosach i zapisywać przedewszystkiem kary furmanom za jazdę po lewej stronie, za postój na środku szosy, za spanie na furmance i t. d.; winien przestrzegać rodziców, aby nie pozwalali dzieciom bawić się na szosie — to są zadania policji automobilowej.”

Któż zaprzeczy że spostrzeżenia p. L. nie mają słuszności?



ŚMIETNIKI CZY DROGI.

W „Przeglądzie Wieczornym” znajdujemy notatkę tej treści:

„Starosta warszawski p. W. Gajewski, wydał zarządzenie, aby właściciele wszystkich przydrożnych gruntów oraz dróżnicy na swych terenach oczyścili w ciągu najbliższego tygodnia wszystkie drogi i przylegające do nich rowy z nagromadzonych nieczystości, a przedewszystkiem, aby uprzątnęli stare naczynia kuchenne i domowe porzucane przez przejeżdżających woźniców, wywożących śmiecie z Warszawy, następnie szkło gwoździe i inne ostre przedmioty, które utrudniają komunikację samochodową. Winni niewykonania tego zarządzenia będą surowo karani.”

„Ruch Samochodowy” niejednokrotnie podkreślał jakie ma znaczenie w bilansie handlowym oszczędność opon, gdyż je całkowicie sprowadzamy z zagranicy nie mając własnego przemysłu. Notatka zamieszczona w „Przeglądzie Wieczornym” może w nas tylko wzbudzić radość z zarządzenia p. starosty warszawskiego, jakkolwiek budzi się jednocześnie pytanie: „dlaczego to p. Minister Spraw Wewnętrznych nie wydał takiego okólnika na całą Rzeczpospolitą, a tylko p. starosta, władający nad małym kawałkiem terytorjum”.

Ze stolicy i kraju.

Z WARSZAWY.

Ruch jednostronny na Mazowieckiej.

Dn. 26 b. m., o godz. 8 rano wprowadzono ruch jednostrony na ul. Mazowieckiej od pl. Napoleona w kierunku pl. Małachowskiego. Pojazdy mogą się posuwać wyłącznie w tę stronę. W tym celu na Mazowieckiej, przy gmachu Tow. kredytowego ziemskiego wystawiona jest czerwona tarcza. Pojazdy mogą obecnie jechać albo przez Jasną, albo przez Krak. Przedmieście. Ruch ten wprowadzony jest przez kom. rządu tytułem próby, w celu odciążenia nadmiernie przeładowanej pojazdami ul. Mazowieckiej.

Na ul. Mazowieckiej w dalszym ciągu obowiązuje wydany w r. 1924 przepis, zezwalający na zatrzymywanie się pojazdów wyłącznie po jednej stronie ulicy (po stronie domów opatrzonych numerami nieparzystymi) z tem zastrzeżeniem, że pojazdy muszą stawać w kierunku ruchu przodem w stronę pl. Małachowskiego). Wyjeżdżając z bram domów pojazdy mogą skręcać tylko w stronę pl. Małachowskiego. W myśl obowiązujących w Warszawie przepisów, ruch jednostronny na ul. Mazowieckiej trwać będzie jak i na innych ulicach, od godz. 8 zrana do 10 wiecz.

Winni nieprzestrzegania ruchu jednostronnego będą karani na podstawie mandatów dorożnych.

Komisja turystyczna o ruchu autobusowym. Na ostatnim posiedzeniu międzyministerjalnej komisji turystycznej pod przewodnictwem p. dr. M. Orłowicza Naczelnika Wydziału turystyki w Min. Robót Publiczn. poruszono między innemi sprawę koncesji na linie autobusowe.

Komisja uchwaliła, że system koncesji należy pozostawić i nadal, gdyż wolną konkurencję w tej dziedzinie komisja uważa za szkodliwą.

Zawody motocyklowe. W dniu 17 maja r. b. na szosie pod Strugą nastąpiło otwarcie sezonu motocyklowego, Bieg na dystansie 52 km, dał wyniki następujące:

Motocykle bez wózków: 1 miejsce Jakubowski na „AIS” 44 min., 2 Rogiński na „Indian”, Motocykle z wózkiem: 1 Fuksiewicz 48 m., 2 Rychter.

W biegu pań 1 Lotczkowa.

Z ŁODZI.

Zjazd gwiazdzisty do Łodzi. W dniu 19-ym maja r. b. odbył się Zjazd gwiazdzisty do Łodzi zorganizowany przez Automobilklub Polski i kluby afiliowane. Wynik ostatecznej klasyfikacji przedstawia się następująco: 1 miejsce — p. Żychoń na Studebaker, 2 miejsce — p. Tesche na Austro-Daimler i 3 miejsce p. Tyszkiewicz na Ralf Stetysz i p. Hallerowa na Lancia.

Wyścigi samochodowe w Łodzi. W dniu 20 maja r. b. odbyły się wyścigi samochodowe pod Łodzią na szosie Lutomiersk - Aleksandrów na przestrzeni 5 km.

Startowało 22 samochody. Najlepszy czas dnia 2 min. 09,93 sek. uzyskał p. Frühling na Bugatti 1500 ccm. z kompressorem.

W wyścigu tym poraz pierwszy chronometrowano chronometrem elektrycznym.

Z WILNA

Wycieczka samochodowa. W dniu 27 maja r. b. miejscowe koła automobilowe organizują zbiorową wycieczkę do Jeziora Narocz. Długość trasy wynosi 300 km. Wycieczka ta jest połączona z uroczystością poświęcenia kamienia węgielnego pod schronisko towarzystwa miłośników Jeziora Narocz.

NAJSTARSZY ZAKŁAD WULKANIZACYJNY

„REKORD“

Warszawa. Poznańska 6.

Telefon 214-09.

WYKONYWA

Wszelkie reperacje opon i dętek samochodowych.

Kupno i sprzedaż używanych opon.



DRUKARNIA I INTROLIGATORNIA

W. STANOWSKI i S-ka

Warszawa, Żelazna 69a. Tel. 404-04.

Wykonywa wszelkie roboty drukarskie po cenach konkurencyjnych.

Dla ogłaszających się firm w „Ruchu Samochodowym” 10-proc. ustępstwo,

Kronika Zagraniczna.

Próba samochodu raketowego.

W dniu 23 maja r. b. odbyła się w Berlinie próba samochodu raketowego. Samochód ten został wybudowany przez firmę „Opel”. Zasada działania samochodu raketowego polega na tym, że zamiast zwykłego silnika zastosowano szereg specjalnie zbudowanych rakiet, i samochód jest poruszany dzięki sile odpychającej gazów powstających przy wybuchu rakiet, zapalanych specjalnym przyrządem elektrycznym.

Podczas tej próby samochód osiągnął szybkość 220 km./godz. a długość 8 km. przebył w 2 minuty.

Przy okazji próby Opel wygłosił przemówienie, w którym oświadczył, że przy tej konstrukcji nie tylko pobije rekord szybkości samochodowej, ale również zastosowanie systemu raketowego w lotnictwie zrobi przewrót w tej dziedzinie:

Autobus-konkurent kolei.

W Stanach Zjednoczonych utworzył się, z siedzibą w Chicago, ogromny syndykat, pod nazwą „National Motor Bus Association”, obejmujący 232. towarzystwa komunikacji autobusowej na całej przestrzeni Stanów Zjednoczonych.

Celem tego trustu jest przez unormowanie cen przejazdów autobusami i ulepszenie komunikacji autobusowej współzawodniczyć z kolejkami, a także utworzyć bezpośrednio komunikację autobusową wpoprzek całych Stanów Zjednoczonych, z Nowego Jorku do Los Angeles, na przestrzeni mniej więcej 5,000 klm.

Trust autobusowy rozporządza kapitałem 150 milionów dolarów, a prace jego obecnie obejmują już tylko szczegóły takie, jak urządzenie na powyższej przestrzeni stacji i zbiorników benzyny, tudzież rozkładu jazdy, wobec czego regularna komunikacja autobusowa pomiędzy Nowym Jorkiem a Los Angeles będzie za kilka tygodni faktem dokonaniem.

Z początku maja opuszczają Nowy Jork codziennie dwa autobusy w kierunku Los Angeles, tudzież dwa autobusy Los Angeles w kierunku Nowego Jorku. Autobusy te urządzone są z całym komfortem, posiadają fotele, które można zamieniać na łóżko i własną kuchnię.

Podróż autobusem z Nowego Jorku do Los Angeles lub odwrotnie ma trwać sześć dni i nocy, kosztować zaś będzie 56 dol. 50 cent., to jest nie więcej, jak połowa ceny przejazdu koleją!

Obecnie już 95.000 autobusów, istniejących w Stanach Zjednoczonych, przewozi więcej podróżnych, niż wszystkie koleje amerykańskie. Wobec zaś rozmachu, z jakim trust autobusowy zabiera się do pracy, być może, że koleje amerykańskie będą musiały ograniczyć się w przyszłości do przewozu tylko towarów.

Walka o rekord szybkości.

Automobilista angielski, kpt. Malcolm Campbela powiada, że w ciągu najbliższych kilku tygodni ustanowi nowy rekord szybkości na samochodzie. Ostatni jego rekord, wynoszący 331 klm. na godz., zdobyty w Daytona Beach na Florydzie, pobił niedawno inny automobilista,

nazwiskiem Ray Keech, który osiągnął 332 klm. Campbell oświadczył, że w ostatnich czasach poczynił znaczne ulepszenia w swoim samochodzie z silnikiem Blue Bird Napier i że ulepszenia te pozwolą mu osiągnąć znacznie większą szybkość. Tymczasem Campbell przesłał swemu współzawodnikowi, Keetchowi depeszę gratulacyjną.

Jedna stacja benzynowa na każdą milę drogi. Z dokładnych obliczeń w biurze Handlu i Przemysłu w Washingtonie okazuje się, że Stany Zjednoczone posiadają jedną stacją benzynową na każdą milę drogi, pomijając w swych zestawieniach rozliczne stacje znajdujące się w obrębie miast i miasteczek. Ogromna ilość pobudowanych stacji benzynowych wymownie świadczy o wzmagającym się ruchu automobilowym, a także o niebywałym rozroście przemysłu automobilowego.

Nowe przepisy celne czechosłowackie. W myśl nowego rozporządzenia, Komory celne czechosłowackie dla ruchu samochodowego i motocyklowego są czynne od godziny 4 rano do północy, t. j. przez dwadzieścia godzin na dobę.

Łażarem nowe to rozporządzenie przewiduje karę do k. c. 1000. — za przekroczenie granicy bez odnotowania przejazdu na tryptyku lub Książeczce z przepustkami granicznymi.

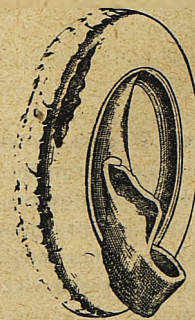
Pomieniona kara może być podwyższona do k. c. 10000. — wraz z pociągnięciem do odpowiedzialności karnej za kontrabandę, w razie, gdyby automobilista, przejeżdżając granicę, odmawiał lub też utrudniał urzędnikowi celnemu dopełnienie tych formalności.

Uwagze naszych czytelników.

Zwracamy uwagę naszych Czytelników, 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, Członka Związku Właścicieli Dorożek Samochodowych jest, zresztą we własnym interesie popieranie tych firm.

WARSZAWSKI PAROWY ZAKŁAD WULKANIZACYJNY STEFAN MIŃSKI i S-ka



WARSZAWA, CHŁODNA 43, TEL. 526-06.

Wykonuje wszelkie reparacje opon i dętek samochodowych, jak nakładanie protektorów, reparacje rantów, oraz lamowanie opon.

Sprzedaje opony i dętki używanych różnych rozmiarów, oraz wykonuje wszelkie wyroby gumowe na zamówienie.

SZYBKA, RZETELNA OBSŁUGA

Taniością jest solidne wykonanie roboty.