

RUCH SAMOCHODOWY

DWUTYGODNIK ILUSTROWANY, POŚWIĘCONY SPRAWOM KOMUNIKACJI SAMOCHODOWEJ,
Organ Właścicieli Samochodów Eksploatacyjnych 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. | $\frac{1}{1}$ str. zł. 200, | $\frac{1}{2}$ str. zł. 110, |
| Półrocznie | 7 zł. | $\frac{1}{4}$ str. zł. 65, | $\frac{1}{8}$ str. zł. 40. |
| Kwartalnie | 3 zł. 50 gr. | Okładki 10 0/0 drożej. Fotografie i klisze na koszt klienta. | |

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

Samochody znanej przedwojennej fabryki francuskiej

„BRASIER“

nadeszły!!

najekonomiczniejsze i najtrwalsze

specjalny typ $6\frac{1}{2}$ HP i $9\frac{3}{4}$ HP

na TAKSÓWKI

AUTOBUSY

CIĘŻAROWE

JENERALNA REPREZENTACJA

BIURO TECHNICZNO-SAMOCHODOWE

KAZIMIERZ ŻÓŁTOWSKI

Warszawa, Szpitalna Nr. 4. Telefon Nr. 142-45.

REJONOWI ZASTĘPCY POSZUKIWANI.

NA CZASIE.

Jest ogólnie znanem, że regulatorem każdego samochodowego przedsiębiorstwa eksploatacyjnego (dorożki, autobusu) jest kierowca.

Wartość moralna i kwalifikacje fachowe kierowcy z jednej strony wpływają na osiągnięcie jak największego zarobku, a z drugiej strony, przyspieszają lub opóźniają zużycie maszyny, a wszystko razem w końcowym rezultacie daje nam czysty dochód przedsiębiorcy. Co więcej, można powiedzieć, że często w rękach kierowcy znajduje się los właściciela samochodu, gdyż kierowca jednym nieopatrzonym ruchem może doprowadzić do ruiny materialnej właściciela, rozbijając jedyny warsztat pracy—samochód. Przykładów tego mamy dosyć niemal codzień w Warszawie.

Nic też dziwnego, że troska o dobrego kierowcę jest główną bolączką każdego właściciela samochodu eksploatacyjnego; jego przeżycia tylko może zrozumieć ten, kto chcący lub niechcący sam się stał właścicielem.

Dążąc do ulżenia w niedoli swym członkowi Zarząd Związku właścicieli dorożek samochodowych i w tej dziedzinie chciał im przyjść z pomocą. Prawie od roku już są zaprowadzone t. z. „Czarne listy kierowców”. Jak sobie przypominamy, krok ten Zarządu Związku spotkał się z ostrą krytyką Związku Zawodowego Automobilistów. Na tem miejscu udowodniliśmy, że zarzuty, te są niesłuszne i że akcja, którą podjął Zarząd Związku właścicieli dorożek samochodowych, jest w interesie ogółu automobilistów, a Związku Zawodowego Automobilistów w szczególności, ponieważ byliśmy zdania, że oczyszczenie organizacji zawodowej od elementów kompromitujących jest przedewszystkiem w interesie członków tej organizacji.

Przypomnieliśmy o tem dla tego, że obecnie Zarząd Związku właścicieli dorożek samochodowych wystąpił z inicjatywą odbycia specjalnej konferencji wspólnie z Zarządem Związku Zawodowego Automobilistów w celu ustalenia ogólnych zasad, na jakich by mogły współpracować obie organizacje w sprawach dostarczenia kierowców dla właścicieli dorożek i autobusów jak również w sprawie dyskwalifikowania elementów o niskim poziomie moralnym. Nie ulega kwestji, że gdyby taka współpraca naprawdę nastąpiła mogłaby ona dać wyniki nadzwyczajne, a korzyści dla obu organizacji byłyby bardzo wielkie.

Jednakże taka współpraca byłaby nie na rękę ciemnym elementom, żerującym na zawodzie szoferskim i dla tego mamy mocne obawy, iż te elementy dołożą wszystkich starań,

aby uniemożliwić zgodną współpracę Zarządu Związku właścicieli dorożek samochodowych i Związku Zawodowego Automobilistów.

Już dzisiaj, gdy dopiero się mówi o konferencji Związków, słyszymy podszepty szatańskie, że nie warto wogóle konferować, ponieważ do niczego to nie doprowadzi. Wiemy czyje to są głosy.

Nie jest przecież tajemnicą, że wśród kierowców prowadzą swoją podłą robotę kwalifikowani wywrotowcy, których nie brak dzisiaj we wszystkich zawodach i to jest ich robota.

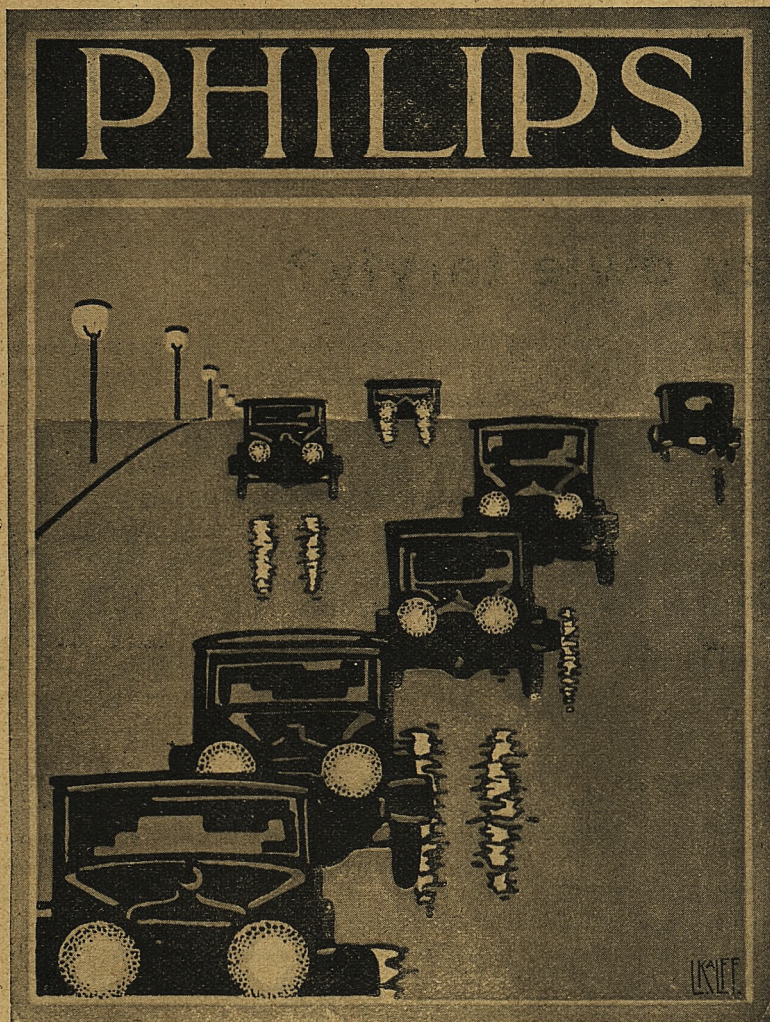
Rzucają oni hasła, pochodzące z „raju bolszewickiego”. A hasła bardzo ponętne. Powiadają oni: „Kierowca powinien starać się doprowadzić do ruiny materialnej właściciela, aby w ten sposób samemu stać się właścicielem samochodu.” Bardzo pięknie!

Chcemy się tylko zapytać głośniciele tych haseł, a cóż będzie wtenczas gdy dotychczasowy kierowca stanie się sam właścicielem samochodu? Inni kierowcy mniej sprytni, albo mniej szczęśliwi będą teraz dążyć do doprowadzenia do ruiny swego wczorajszego kolegę. Tak wciąż w koło ku pociesze „moskiewskich towarzyszy”, a na pohybiel polskiej komunikacji samochodowej i polskiego automobilizmu.

Jest to już zagadnienie większej wagi, nie dotyczy ono wyłącznie jednej grupy obywateli, właścicieli samochodów, ale burzy porządek społeczny, grozi interesom obrony narodowej i t. d. Tymi panami powinien się zaopiekować prokurator, gdyż właściwe miejsce ich nie przy kierownicy, a w kryminale—trzeba o tem powiedzieć zupełnie wyraźnie.

Jeżeli jednak tym szumowinom uda się wejść do Związku Zawodowego Automobilistów i przyjdą oni do głosu w Zarządzie, mowy nie może być o jakiegokolwiek skutecznej współpracy w tych warunkach Związku Właścicieli Dorożek Samochodowych ze Związkiem Zawodowym Automobilistów. Przeciwnie, byłoby to zapowiedzią zaciętej walki, która ani dla jednej ani dla drugiej strony nic pożytecznego nie da, a również nie jest pożądana ze względów i społecznych i państwowych.

Dlatego też dzisiaj, gdy mowa o mającej się odbyć konferencji przedstawicieli właścicieli samochodów z przedstawicielami kierowców zawodowych, nie powinniśmy się łudzić, że konferencją ta da jakieś nadzwyczajne wyniki, gdyż, nie znając dokładnie oblicza Związku Zawodowego Automobilistów, nie możemy wiedzieć jakie stanowisko zajmie w tej sprawie.



Żarówki Samochodowe

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

Zależać to będzie przede wszystkim od wielkości wpływów elementów wywrotowych. Działalność tych elementów jest zwykle zamaskowaną i dla tego na zewnątrz jest nie uchwytaną. Jednakże sądzimy, że robota tego elementu, chociaż zwykle bardzo hałaśliwego, lecz stanowiącego znaczną mniejszość, zostanie sparaliżowaną przez zdrowy rozsądek ogółu kierowców zawodowych, który im wskaże właściwą drogę postępowania.

Jak już zaznaczyliśmy współpraca Związku Właścicieli dorożek Samochodowych i Związku Zawodowego Automobilistów przede wszystkim ma dotyczyć kwestyj:

1) Dostarczania kierowców przez Związek Zawodowy Automobilistów dla Związku Właścicieli Dorożek Samochodowych.

2) Usunięcie z pośród kierowców zawodowych jednostek o nieodpowiednim poziomie moralnym i nieodpowiednich kwalifikacjach.

Nie ulega kwestji, że jedna i druga sprawa są pierwszorzędno znaczenia dla kierowców. Unormowanie warunków najmu jak również i warunków pracy kierowcy są sprawami jednako dotyczącymi i kierowcę i właściciela samochodu. Niemniej ważne jest dla kierowców usunięcie z pośród nich jednostek nieodpowiednich: jednostki o niskim poziomie moralnym kompromitują ogół kierowców i szkodzą dobrej opinji, zaś jednostki o nieodpowiednich kwalifikacjach z jednej strony, również ujemnie wpływają na opinję, a z drugiej strony, powiększają ilość bezrobotnych, a tem samem utrudniają zarobkowanie, ponieważ przy dotychczasowym sposobie najmu dokładne sprawdzanie kwalifikacyj kierowcy jest niemożliwe, a wskutek tego kierowca wykwalifikowany i kierowca-nieuk mają prawie jednakowe szanse.

Z powyższych względów możemy przypuszczać że propozycja Związku Właścicieli Doro-

zek Samochodowych zostanie przyjęta przychylnie przez Zarząd Związku Zaw. Automobilistów i miejmy nadzieję, że konferencja tych organizacji da dobre wyniki.

Ze swej strony chcielibyśmy, aby konferencja ta była początkiem nowej ery — ściślej

współpracy obu organizacji — która by znamiowała polepszenie warunków eksploatacji samochodów, poprawę bytu kierowców, co wpłynęło by dodatnio na rozwój komunikacji samochodowej w kraju.

Józef Sawczyk.

Jedna czy dwie taryfy?

Gdy Magistrat Warszawski znosił drugą taryfę dla taksówek 6-cio osobowych, zarządzenie to wydawało się napozór słuszne: przy ówczesnej małej ilości kursujących dorożek samochodowych pasażer był nieraz zmuszony płacić wyższą taryfę, wbrew swojej woli, jedynie w celu uniknięcia straty czasu. Dzisiaj przytoczony argument stracił swą ostrość: podobnie przed wojną trudno dałoby się uzasadnić skasowanie dorożek 2-konnych na rzecz jednokonnych.

Jednolita taryfa pociąga za sobą unifikację co do wielkości: eksploatacja większej maszyny kosztuje drożej, więc żadna z kursujących taksówek nie może być większa, niż na to zezwala kalkulacja, oparta na obowiązującej taryfie. Jest to pewna niedogodność dla pasażerów, mających większą ilość bagażu lub będących trochę liczniejszą grupą.

Jednak na tą sprawę możemy spojrzeć z innego punktu widzenia, nierównie donioślejszego niż większa lub mniejsza wygoda poszczególnych osób, — z punktu widzenia potrzeb obrony Państwa. Musimy przyzwyczyać się do myśli, że każda czynność obywatela powinna być przystosowana do wymagań bezpieczeństwa zbiorowego, bezpieczeństwa całego kraju, podobnie jak jest przystosowana do wymagań bezpieczeństwa indywidualnego przechodniów i sąsiadów. Każdy przedmiot, nadający się do użytku przy realizowaniu bezpieczeństwa zbiorowego, powinien być w tym celu wykorzystany, a stopień jego przydatności stanowi kryterjum, według którego popiera się rozpowszechnienie poszczególnych odmian. Rozważając z tego punktu widzenia przydatność samochodów 4 osobowych i 6 osobowych, musimy oddać pierwszeństwo tym ostatnim. Główne zastosowanie w wojsku mają lekkie podwozia samochodowe dla celów sanitarnych. Szybkie wywiezienie z placu boju rannego, na dobrze uresorowanym samochodzie, stanowi często decydujący warunek wyleczenia, a zawsze zaoszczędza rannemu cierpienie, przyspiesza powrót do zdrowia i stawia go ponownie w szeregi obrońców kraju w pełni zdrowia fizycznego i tężyzny moralnej. Wręcz przeciwnie ranny nie wy-

wieziony we właściwym czasie, wraca na front po upływie leczenia znacznie dłuższego, ze znacznie mniejszym zapasem zdrowia i o siłach duchowych poważnie nadwątłych, jeśli nawet opóźnienie nie wytrąci go zupełnie z szeregów.

Bitwy nowoczesne dają tłumy lżej rannych, których można wywieść w pozycji siedzącej, oraz mniejszą ilość rannych ciężko, których wywieźć trzeba na noszach. Samochód sanitarny musi więc mieć dostateczną siłę nośną, by wywieść większą ilość lekko rannych i dostateczną długość, by pomieścić nosze. Obu tym warunkom samochód 6-cio osobowy odpowiada w stopniu nierównie większym, niż 4-ro osobowy.

Pierwsze próby stawiania nadwozi sanitarnych na podwoziach osobowych zrobione zostały w czasie wojny światowej: samochody Ford typ T z nadwoziem na trzech leżących pełniły służbę we Francji — lecz nawet na gładkich francuskich szosach nie ziszcili one nadziei; tembardziej w Polsce, na wybojach, miały one z pomiędzy samochodów sanitarnych najgorszą reputację. Dzisiaj można je jeszcze obserwować od czasu do czasu: większa część pudła zawierającego nosze, przewieszona się za tylną oś, jak gdyby samochód miał się lada chwila przewrócić w tył. Każdy wstrząs tylnej osi podrzuca wysoko środek pudła, a wyżej jeszcze — jego zwisający występ. To też ranni wcale nie ubiegali się o jazdę tego rodzaju samochodem, przekładając nad niego — Forda T 1, dwa razy powolniejszego, ale mniej podlegającego wstrząsom, który miejsca leżące ma pomiędzy osiami, a nie za osią tylną. Podwozie półciężarowe nie jest jednak ideałem dla wozu sanitarnego: twarde uresorowanie, przystosowane do dźwigania 1½ tonny i mała szybkość, wpływają ujemnie na ilość pracy użytecznej, którą maszyna wykona w ciągu dnia, oraz na stan zdrowia wywiezionych rannych. Żadnym surogatem nie zdołamy więc zastąpić prawdziwej sanitarki, na podwoziu osobowym sługim, łączącym dobre uresorowanie i dużą szybkość z dostateczną ilością miejsc na pomieszczenie pudła sanitarnego, nie narażonego na przewieszanie za tylną oś. Jaknajwiększe rozpowszech-

nienie podwozi osobowych długich powinno więc być troską wszystkich, których decyzje mogą w tym kierunku oddziaływać. Najlepszą okazję po temu daje żywiolowy rozwój automobilizmu zarobkowego, t. j. taksówek. Maszyny nadające się do omawianego celu, jako większe od normalnych 4 osobowych samochodów, kosztują w eksploatacji drożej. Słusznie więc korzystać powinni z podwyższonej taryfy, będącej z jednej strony równoważnikiem większych usług, oddawanych publiczności, a z dru-

giej strony — większej przydatności z punktu widzenia dobra ogólnego. Ten ostatni wzgląd wymaga jeszcze, by wprowadzane taksówki 6-cio osobowe*) były obowiązkowo wyrobu krajowego. Wobec istnienia trzech fabryk samochodowych, mogących dostarczać maszyn tej klasy, niema obawy, by odbiorcy byli narażeni na niedogodności, wynikające z monopolistycznego stanowiska wytwórców.

Inż. Kazimierz Groszlik.

Wypadki samochodowe w Paryżu.

Ciągle słyszymy narzekania na nieodpowiednie regulowanie ruchu w Polsce, a w szczególności w stolicy. Wzdychamy wciąż do zagranicy, jednakże i tam pod tym względem nie wszystko jeszcze „uregulowano”. Pewny chaos można zauważyć nawet w stolicy świata — Paryżu. Dla ilustracji panujących stosunków podajemy poniżej artykuł p. Bandry de Sanmer, umieszczony w miesięczniku „Omnia” w którym czytamy:

Jak tylko przyszło lato i wszystkie samochody powychodziły z garaży i poszły w ruch, gazety zaczęły zgodnie opowiadać o wypadkach, liczyć je i komentować, a publiczność zaczęła się martwić. Od dwudziestu lat takim sposobem wrzaski dziennikarskie i publiczności wzrastały regularnie, jak wzrastała ilość kursujących samochodów.

Niejednokrotnie już przytaczano, iż jedna część tych wypadków jest nieunikniona, że o wiele mniej mówią o wypadkach przy innych środkach lokomocji, jeżeli o nich sądzą, jak musi być po ilości przebytych kilometrów.

Oczywiście, naprzykład, iż prasa nigdy nie zamilczy wypadków, które powstają wskutek wad niektórych mechanizmów, lub też wskutek zużycia albo złego utrzymania maszyny i jaknajmniej mówią o niezręczności i nieroztropności kierowców.

Zdaje się także iż tendencje ku udoskonaleniu byłyby mocniejsze, jeżeliby szoferzy większe robili postępy w prowadzeniu maszyny.

Naprzykład hamulce na cztery koła — postęp mechaniczny — którego nikt nie zaprzeczy, spowodował większą zuchwałość ogółu kierowców, którzy licząc na cztery hamulce jeżdżą z większą brawurą.

*) Jako samochody 6-cio osobowe uważam tutaj maszyny z dodatkowymi siedzeniami składanymi, zwróconymi w kierunku drogi; dodatkowe siedzenie zwrócone w kierunku przeciwnym nie wymagają dłuższego podwozia, zato nie zapewniają wygodnej jazdy i nie umożliwiają przewożenia bagażu podróznego.

Czas zmniejszy pewnie ten okup postępu, który śmiesznie notować, ale jest niezaprzeczalnym, iż epidemją katastrof, które my oplakujemy, ma za przyczynę głównie brak dyscypliny, który można stwierdzić u kierowców nie tylko Paryża, ale i innych wielkich miast.

W dziennikach amerykańskich nie notują nigdy katastrof samochodowych, które się u nich zdarzają. Amerykanie postawili policję drogową bardzo srogo. W Stanach Zjednocz. przekroczenia w ruchu są bardzo srogo karane: niema interwencji przyjacielskiej albo politycznej, która by mogła zmniejszyć karę. We Francji omyłki kierowców nie są nigdy wykroczeniami, policjant gwizdże zawzięcie za samochodem, który dymi, ale nigdy nie za tym, który omija drugą z prawej strony. Jeżeli jest przekroczenie, ono jest prawie stale anulowane, w przeciągu 24 godzin, które następują przez ukrytą grzeczność. Jeżeli przypadkowo przekroczenie przyjmuje taki obrót rzeczy, iż nie można kpić sobie z żandarma albo policjanta, winowajca jest skazany na karę tak słabą, iż po wyjściu z urzędu już o niej zapomina.

Oczywiście, iż w tym dniu gdy władze publiczne, zadecydują dać nam dyscyplinę drogową, muszą przedewszystkiem zapewnić odpowiednie sankcje karne, tylko wtenczas osiągnie to swój cel.

Oczywiście ta reforma moralna stanowi trudność główną, którą przeszkadza ustanowić dyscyplinę drogową realną.

Nie trzeba zapominać, że Paryż pod tym względem musi służyć wzorem dla innych miast Francji.

Śmiesznie jest konstatować naprzykład, że typowem przekroczeniem w oczach policji jest zawsze „nadmiar szybkości”. Więc policja paryska tymczasem jest bardzo blisko do tego by oskarżać kierowców paryskich, oni nie jadą dość prędko! Państwo nie wierzą? Proszę pójść na wielkie bulwary i w miejsca ruchu intensywnego. Proszę obserwować ruch białych

MORRIS

TAKSÓWKI LANDOLETKI

6-o OSOBOWE

na słynnych angielskich podwoziach

MORRIS

CENY I WARUNKI PODAJE

TOWARZYSTWO HANDLU SAMOCHODOWEGO

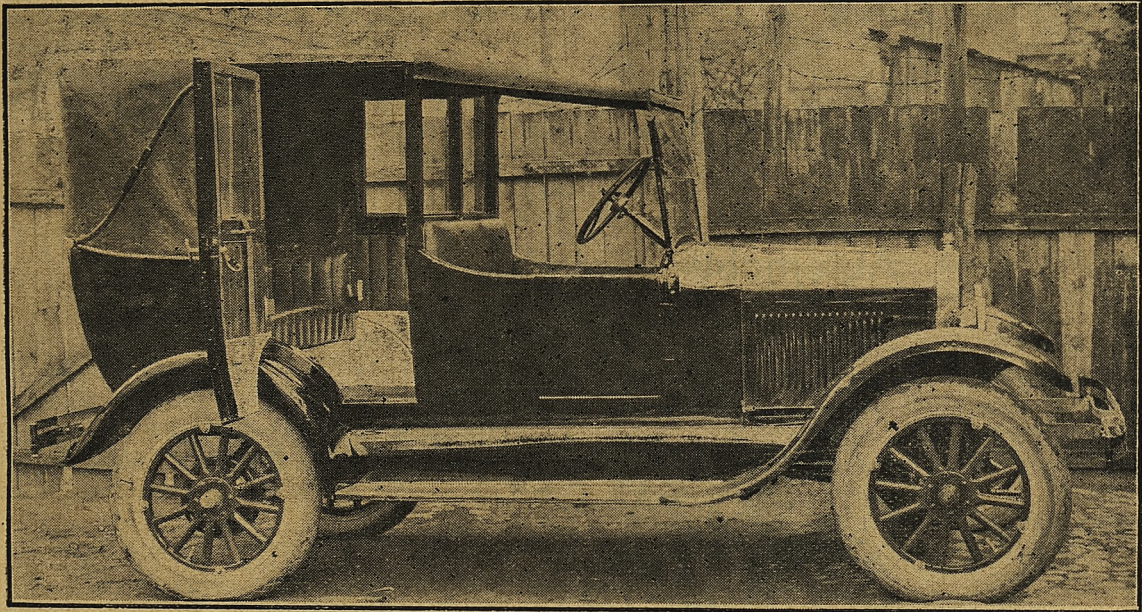
MOTOR TRADERS sp. z ogr. odp.

Warszawa, plac Żelaznej Bramy 2.—Tel. 526-04, 526-05 i 137-13.

MORRIS

POLSKA WYTWÓRNIA KAROSERJI B-cia TWORKOWSCY i GOZDEK

Warszawa, Ogrodowa 52. Tel. 197-32.



PRZYJMUJEMY ZAMÓWIENIA NA KAROSERJE SAMOCHODOWE WSZELKICH
TYPÓW, DO NAJWYKWINTNIEJSZYCH.

ORAZ WSZELKIE REPERACJE TAKOWYCH. ZAMÓWIENIA WYKONYWUJEMY ŚCIŚLE
DO UMÓWIONEGO TERMINU.

Robota solidna.

Ceny umiarkowane.

pałeczek! One robią znaki gwałtownego zamiata-
nia, żeby kierowca pośpieszył się! Brygad-
jer wzywa pomocy agenta żeby powiększyć
prędkość ruchu. Często też oni mruczą obaj
tęgie słowa, które też muszą dopomóc ruchu.
Czy myślą, iż to ciągle podniecanie do „prę-
dzej”, które do nich przyszło „z góry” niema
odbicia na umysłowości kierowców? Auto-
mobilista nauczony śpieszyć się, robić swoje
ruchy, zwalczać swoje przeszkody za wszelką
cenę, rozbija fatalnie wszystko to, czemu jego
uczono. Powoli „prędzej” zaraża całe pań-
stwo i każdy myśli, iż pierwszym obowiązkiem
jest prędko jechać.

Kilka razy opierając się na zdaniach po-
ważnych ludzi, prosiłem Prefekta Policji o że-
lazną dyscyplinę dla automobilistów paryskich.

Jaką dyscyplinę? Bardzo prostą, przestrze-
gać regulaminu istniejącego, a właściwie 4 kar-
dynalne zasady:

I) Wszystkie pojazdy muszą jechać po pra-
wej stronie drogi, także jeżeli są nie zajęte.

II) Wszystkie pojazdy powinny wymijać
tylko z lewej strony.

III) Wszystkie pojazdy muszą uprzedzić po-
jazdy jadące z tyłu o swoich ruchach.

IV) Przy krzyżowaniach każdy pojazd musi
przepuścić pojazd zdrażający z prawa.

Jeżeli te zasady będą ściśle przestrzegane
i lekceważenie ich będzie srogo karane, pewny
jestem, iż liczba katastrof pokaźnie się zmniejszy.

Tłom. M. S.

Do sprzedania Samochód-dorożka 6-cio osobowy,

typu „torpedo” marki „Mathis”, w dobrym stanie.

Wiadomość w Sekretarjacie Związku.

40-lecie pneumatyka.

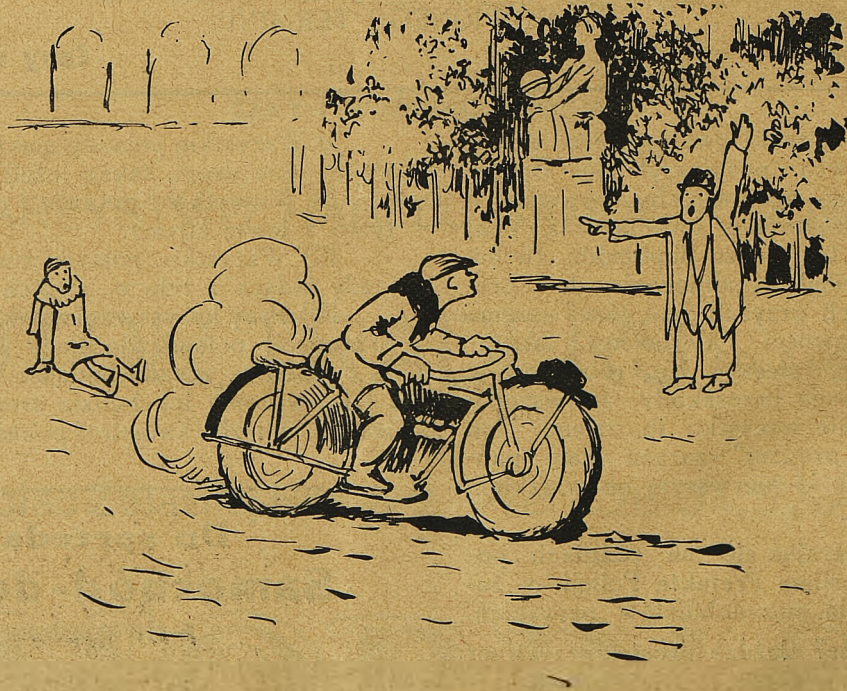
W 1888 roku, irlandzki weterynarz w Dublinie, nazwiskiem, Dunlop, powziął myśl zamiany pełnej gumy na obręczach roweru swego syna na pneumatyki. Był to pierwszy wynalazek i sam wynalazca wówczas nie zdawał sobie sprawy jaką ogromną przysługę oddał automobilizmowi. Od tego datuje się początek ery nowego przemysłu. Nazwisko Dunlop'a jest dzisiaj powszechnie znane i niema chyba po-

jazdu na świecie, który by mniej lub więcej jego fabrykatami się nie posługiwał.

Wynalazek pneumatyków znacznie zwiększył produkcję kauczuku, która już dzisiaj osiąga 600.000 ton rocznie i w dalszym ciągu wciąż wzrasta.

Żeby uczcić 40-lecie powstania pneumatyków Towarzystwo „Dunlop” ufundowało pomnik na terenach fabryki w Montluçon, a na otwarcie jego zgromadziło się kilka set osób ze świata przemysłowego sportowego i prasy.

Automobiliści nie chcą wierzyć.



*Mówią, że za sto lat bruki w Warszawie będą tak wygładzone,
iż zatrzymanie wehikułu nie będzie sprawą łatwą...*

Użycie proszku „Hobby“ do czyszczenia samochodu.

„Hobby“ używa się z wielkim powodzeniem do mycia podwozi samochodowych, do czyszczenia chłodnic czyszczenia części metalowych i t. d.

W poszczególnych wypadkach używa się go jak następuje:

1. Mycie podwozi samochodowych.

Stosunek „Hobby“ do wody: 1 porcja „Hobby“ na 4 litry wody. Rozpuściwszy odpowiednią ilość „Hobby“ w ciepłej wodzie myć podwozie samochodu ścierką, gąbką lub szczotką. Oliwa, smary, wszelki brud etc. zmywać się będzie łatwo i bez wysiłku. Umyte miejsca opłukać czystą zimną wodą. Przy myciu szlauchem (prądem wody) można użyć roztworu „Hobby“ o połowę słabszego.

Nie pozwalać roztworowi „Hobby“ zasychać na malowanych powierzchniach.

2. Oczyszczenie zatkanych chłodnic.

Odkręciwszy korek chłodnicy wsypać do niej 450 gr. „Hobby“. Następnie przykryć chłodnicę lub wyłączyć wentylator i puścić silnik w ruch. Po zagrzaniu się roztworu „Hobby“ wyłączyć wentylator z powrotem. Roztwór „Hobby“ pozostawić w chłodnicy przez 1 — 2 dni; używając samochodu jak zwykle. Po 1 — 2 dniach wyłączyć dolną rurę od wody, aby woda z chłodnicy od razu spłynęła i po przepłukaniu czystą wodą połączyć znowu z dolną rurą i napełnić chłodnicę normalnie wodą. O ile woda używana do chłodnicy jest twarda to wsypanie 2 — 3 porcji „Hobby“ do chłodnicy zapobiega doskonale powstaniu osadów w przewodach. W wypadkach zaś gdy mamy do czynienia ze specjalną twardą wodą, dobrze jest także napełnić większą beczkę taką wodą, rozpuścić w niej 1/2 kg. „Hobby“ i dopiero po osadzeniu się części mineralnych ściągnąć wodę do chłodnicy. Od czasu do czasu należy wodę taką z chłodnicy spuścić, aby usunąć zebrany jeszcze na dnie szlam.

3. Czyszczenie części metalowych.

Usuwanie z nich smaru i tp.

Dotychczas dla celów powyżej podanych używano powszechnie nafty, płynnej parafiny i t. p. Artykuły te jednak za drogie są, by je w tym celu z korzyścią używać — w dodatku zaś, jako łatwo palne zawsze są niebezpieczne. „Hobby“ usunie smar i brud z części maszyn, motorów, narzędzi i t. d. szybciej, taniej i bez trudu.

A. Mycie części stalowych i żelaznych:

Stosunek „Hobby“ do wody: 4 — 8 porcji „Hobby“ na 5 litrów wody.

B. Mycie części aluminiowych — lanych i t. p.:

Stosunek „Hobby“ do wody: 4 porcje „Hobby“ na 5 litrów wody. (Jeżeli odlew aluminiowy poczernieje, odzyska on swój pierwotny kolor przez płukanie zimną wodą zanim zagrza, wskutek mycia w gorącym roztworze „Hobby“, metal nie obeschnie i przez lekkie szcorkowanie, o ile to okaże się czasem konieczne.)

4. Mycie karoserji samochodowych:

Stosunek „Hobby“ do wody. 1 łyżeczka od herbaty „Hobby“ na wiadro (około 6 litrów) wody letniej.

Tym roztworem „Hobby“ można śmiało myć malowaną karoserję miękką gąbką czy ściereczką, splukując natychmiast umyte partje zimną, czystą wodą. Nie dać tylko roztworowi „Hobby“ zasychać na malowanych powierzchniach. Wszelki brud, plamy po benzynie, smarach i t. p. przez takie mycie łatwo można z karoserji usunąć.

5. Zmywanie farby:

Rozpuściwszy 750 gr. „Hobby“ w 5-u litrach gorącej wody zmywać tym roztworem farbę na gorąco.

6. Mycie metali przed malowaniem i lakierowaniem.:

Stosunek „Hobby“ do wody: 2 porcje „Hobby“ na 5 litrów wody. Do mycia tym roztworem przedmiotu metalowego przed malowaniem lub lakierowaniem najlepiej użyć szmaty, miękkiej szczotki lub rozpylacza. Po umyciu roztworem „Hobby“ wytrzeć dobrze dany przedmiot. Gdzie brud, smary i t. p. nagromadzone są w większej ilości użyć trzeba silniejszego roztworu „Hobby“ np. 2-4 porcji „Hobby“ na 5 litrów wody. Na metalu w ten sposób umyтым nie pozostane nawet najlżejsza powłoka tłuszczu — a co zatem idzie farba czy lakier trzymać się będą lepiej po malowaniu.

7. Czyszczenie malowanych powierzchni przed przemalowywaniem ich.:

Stosunek „Hobby“ do wody: 1 porcja „Hobby“ na 5 litrów wody. W celu usunięcia oliwy, smaru i brudu z malowanych powierzchni, przed ich przemalowywaniem, użyć roztworu „Hobby“ jak wyżej wskazano. Malowane powierzchnie myć ciepłym roztworem „Hobby“ ścierką, gąbką, a następnie opłukać myte przestrzenie czystą wodą i wytrzeć starannie suchą szmatą. Przy ponownym malowaniu farby będą znako-

miecie chwytaly odnawiane powierzchnie, gdyz pozbawione one beda nawet sladow tluszczu.

8. Mycie rak:

Maleńką szczyptą „Hobby” posypać ręce i po zmoczeniu wodą myć je normalnie. Wszelkie smary, tłuszcze, brud zmyją się łatwo bez śladu. „Hobby” rak nie niszczy. Odrobina „Hobby” na szczoteczce usunie wszelki brud, trudno do wymycia około i pod paznokciami.

Najwygodniej jest przygotować sobie raz na zawsze np. litrową butelkę wody i zaopatrzyć szyjkę butelki w korek z rurką odpowiednio zakrętką zamykaną. W butelce tej rozpuścić łyżeczkę „Hobby”. W ten sposób postępując mamy pod ręką gotowy roztwór „Hobby” do mycia rak. Kilka kropli tego roztworu do-

prowadzi zanieczyszczone smarami i t. p. ręce do zupełnej czystości—czego nie da się uzyskać nawet mydłem czy żrącymi i niszczącymi skórę preparatami chemicznymi.

9. Mycie ścierek warsztatowych, szmat, fartuchów, bluz robotniczych:

Przedmioty przeznaczone do prania namoczyć dobrze w roztworze: $\frac{1}{2}$ szklanki „Hobby” na balję wody. Potem prać je mydłem zwykłym w wodzie z dodatkiem 2 łyżeczek „Hobby”. Brud, smary, farby, oleje i t. d. zejda łatwo i bez trudu. Nawet farba drukarska szybko da się w ten sposób usunąć z wyżej wspomnianych przedmiotów.

Uwaga: „Hobby” materiałów w nim pranych nie niszczy!

KOMUNIKATY

Zarządu Związku Właścicieli dorożek samochodowych i autobusów.

SPROSTOWANIE.

Nr. 14 Ruchu Samochodowego na str. 10 w komunikacie: „Lustracja roczna dorożek samochodowych” wkraść się błąd drukarski, a mianowicie został opuszczony pierwszy ustęp:

Zarząd związku wystosował następujący memoriał do Urzędu Przemysłowego w sprawie przedłużenia terminu rocznej lustracji.

TABLICZKI NA SAMOCHODACH.

Na mocy rozporządzenia Ministrów Robót Publicznych, Spraw Wewnętrznych i Spraw Wojskowych z dnia 27 stycznia 1928 r. (Dz. U. Nr. 41, poz. 396) każdy pojazd mechaniczny powinien być zaopatrzony w tabliczkę metalową, umieszczoną w dostępnym miejscu, na której należy podać: a) nazwę fabryki, która pojazd zbudowała, t. j. „markę”, b) numer podwozia, c) numer silnika i d) ciężar własny pojazdu. Tabliczki powinien posiadać każdy samochód-dorożka najpóźniej do dnia 1 listopada 1928 r. Dorożki samochodowe, które stają na doroczną komisję techniczną obecnie już obowiązane są posiadać wspomniane tabliczki.

Tabliczki można nabywać w Związku po cenie zł. 3.—

NAPRAWA SZOSY WILANOWSKIEJ.

Wydział powiatowy sejmiku warszawskiego podaje do wiadomości, iż szosa powiatowa wi-

lanowska, wobec konieczności uwałowania, będzie d. 20 b. m. zamknięta na odcinku od Powsina do Powsina na czas od 2 do 3 tygodni.

Objazd dla ruchu kołowego w owym czasie wyznaczono jak następuje: Wilanów, szosa powiatowa, Potok — Wolica — koło parku Natolińskiego — przez Kabaty — do Powsina.

KONKURS NA ODZNAKĘ ZWIĄZKU.

Zarząd związku wkrótce ogłosi konkurs na odznakę dla Członków Związku. Warunki konkursu zostaną podane w numerze następnym Ruchu Samochodowego.

DO SPRZEDANIA

Aparat
do szwejsowania
ze wszelkimi dodatkami, nowy.

Wiadomość w Sekretarjacie Związku.

Z ŻYCIA ZWIĄZKÓW.

Z WARSZAWY.

ZJAZD DELEGATÓW.

W dniu 1 i 2 sierpnia r. b. bawiła w Warszawie delegacja ze Związków Właścicieli dorożek Samochodowych w Krakowie, we Lwowie i w Poznaniu, w skład delegacji wchodził: z Krakowa — p. Florjan Dziadur, ze Lwowa — p.p. Jan Daszek i Maksymilian Kociuk, z Poznania — p. Władysław Stasiak.

Zjazd delegatów miał na celu ostatecznie wyjaśnić sprawę świadectw przemysłowych, sprawa ta, tak żywo obchodząca wszystkich właścicieli do dziś dnia nie jest ostatecznie zawatwiona.

Delegaci wspólnie z Zarządem Związku Warszawskiego odbyli szereg konferencji z posłami i odwiedzili kilka urzędów. W ostatnim dniu odbyli dłuższą konferencję z p. Michalskim, naczelnikiem wydziału w Ministerstwie skarbu, który przyrzekł sprawę potraktować przychylnie. Definitywnej odpowiedzi delegacji nie otrzymali, ponieważ p. Minister Skarbu był nieobecny, a sprawa wymaga jego decyzji.

LISTA SKŁADEK NA KUPNO LOKALU ZWIĄZKU.

(ciąg dalszy)

| | |
|------------------------------|---------|
| Łukasiewicz Leon | zł. 3.— |
| Burkacki Roman | 5.— |
| Kocemba Karol | 3.— |
| Kwiecień Mikołaj | 5.— |
| Makowski Franciszek | 5.— |
| Kapa Antoni | 5.— |
| Czubkowski Piotr | 2.— |
| Rochmiński Witold | 50.— |
| za przeprowadzoną ekspertyzę | |
| Kiępiński Stanisław | 5.— |
| Gancwol J. i Ramoszyński | 5.— |
| Czysz Marjan | 5.— |
| Razem | zł. —93 |

Łącznie z poprzednio zebranymi zł. 414.—

Z ŁODZI.

Ostatecznie zostało zorganizowane „Stowarzyszenie Właścicieli samochodów zarobkowych w Łodzi i województwa Łódzkiego” z tymczasową siedzibą; Łódź, ul. Andrzeja № 14 lokal „Auto Rapid”.

Do pierwszego zarządu zostali wybrani: p. Władysław Flis — prezes, p. Jan Wójtczak — wice-prezes, p. J. Przytocky — sekre-

tarz, p. Bolesław Nowicki — skarbnik i p. Roman Przybyłowski — gospodarz.

ZE LWOWA.

W chwili obecnej Lwów posiada około 280 dorożek samochodowych. Do Związku należy 120 właścicieli dorożek i autobusów, utrzymujących komunikację podmiejską. Związek zainstalował własną stację benzynową, z której opatruje w benzynę wszystkich swoich członków. Przy stacji jest budka telefoniczna do użytku publiczności, dzięki czemu w razie potrzeby jest możliwość wywołania dorożki sam. ze stacji.

Dzięki energii Komisarza Rządu p. Strzeleckiego w roku bieżącym stan bruków znacznie się polepszył, a w ciągu całego roku zostanie zbudowane 30% nowych bruków. Również w przepisach o ruchu kołowym zostały uwzględnione postulaty Związku, gdyż przedstawiciele Związku brali udział w ich opracowaniu.

DOBRY I UCZCIWI KIEROWCY.

Dobry i uczciwy kierowca samochodowy to niebyle jaki nabytek! A, niestety, o takiego dziś trudno. Mieliśmy możność 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 polecą odpowiedniego pracownika.

Z KRAKOWA.

Związek liczy obecnie 80 członków. Dorożek kursuje w Krakowie około 160. Od półtora roku związek czyni starania o uzyskanie miejsca pod budowę własnej stacji benzynowej i stacji telefonicznej.

Dyrekcja poczt i telegrafów zajęła stanowisko przychylnie, natomiast Magistrat dotychczas nie może wyznaczyć miejsca pod budowę stacji i nie wiadomo jak długo każe nam jeszcze czekać.

Z POZNANIA.

Związek Poznański liczy obecnie 105 członków na ogólną ilość około 225 dorożek samochodowych. Członkowie Związku uskarżają się na małe zarobki wskutek niższej taryfy (najniż-

szej w całej Polsce), jak również z powodu nadmiaru dorożek.

Od paru miesięcy obowiązuje złoty lampas naokoło całego nadwozia dorożki, dzięki czemu wygląd zewnętrzny dorożki został bardzo zszpecony, a cel tego zarządzenia jest nie zrozumiał.

W związku ze stałym wzrostem ilości dorożek ilość stacji jest zmała, co pociąga za sobą kosztowne spacery dorożek dla znalezienia miejsca postoju. Pożądaniem by było przeprowadzenie rewizji miejsc postoju i zwiększenie ilości stacji jak również zwiększenie ilości samochodów na stacjach dotychczasowych.

Jeżeli chodzi o kwestję podatku obrotowego, to i tutaj jak zresztą w innych miejscach jest on wymierzany nierównomiernie dla dorożek samochodowych tych samych marek.

Przegląd prasy.

„NONSENS”

W „Kurjerze Warszawskim” p. Sęk w szychu pod tytułem: „Nonsens”, tak opisuje nonsensy ruchu nlicznego w Stolicy:

„Warszawa niebardzo jeszcze wie, jak sobie poradzić z szybkim przyrostem liczby samochodów i jak ma kontrolować prawidłowość ruchu automobilowego,

Na każdej rogatek miejskiej stoją posterunki, które sprawdzają legitymacje wozów i kierowców bardzo skrupulatnie, zatrzymując maszyny na dłuższe postoje, wdając się często w polemiki z właścicielami taksówek i prywatnych maszyn, szoferami i t. d. Prócz tego, wprowadza się co drugi dzień, na chybił trafił, jakieś nowe przepisy. Zabrania się, na przykład, jechać w Alejach Ujazdowskich z szybkością, przewyższającą piętnaście kilometrów na godzinę (autentycznie!), albo, kiedy indziej, gdy fantazja przyjdzie, zabrania się wymijać mechaniczne pojazdy, chociażby te pojazdy jechały zółwim tempem, jak to się często zdarza, gdy ktoś spragniony odpoczynku po całodziennym pracy, wsiada do maszyny, zdejmując kapelusz i mówi do szofera:

— W Aleje. Noga za nogą!

Wszystko to; i kontrola dokumentów na rogatekach, i owe „15 kilometrów”, niczem się nie motywujące i wprost groteskowe dla ludzi, znających się na motorach i absolutny zakas klaksonowania (zamiast jednego klaksonu, 100 rozpaczliwych tra-tra-tra, trąbką ręczną!) składa się na

Zatruwanie życia.

Ale w tych dniach potknął się ktoś z moich znajomych o rzecz zdumiewającą.

Zatruwano go bowiem na granicy miasta i poleciono... otworzyć kufer podróży.

— POCO? — zapytał zdumiony.

— Chcemy pański kufer zrewidować.

— Na jakiej zasadzie?

— Bez żadnej zasady. Ale, kto wie, może pan wiezie kontrabandę?

„Kontrabandy mój znajomy nie wiozł, bo ani w Strudze, ani w Wilanowie, ani w Błoniu niema granicy. Zresztą, gdyby nawet jakaś czarodziejka przeniosła Rumunję, Sowdepję, Niemcy, Litwę tuż pod Warszawę — teżby pewnie „kontrabandy” nie wiozł, będąc uczciwym człowiekiem. Zainteresował się bardzo tem niesłychanym żądaniem:

— Czy tu jest komora celna?

— Nie...

— No, to dowidzenia!

I dał gazu. Jakoś go nie zatrzymano...

NAMWY ULIC.

Prasa codzienna doniosła że Magistrat Warszawski zdecydował się nadawać nowopowstałym ulicom nazwy liczbowe naprz. 1-sza 2-ga i t. d. linja. Zpowodowane to zostało trudnościami przy nadawaniu nowych nazw wobec ciągłego rozrostu Warszawy.

Bez kwestji postanowienie Magistratu jest bardzo słuszne, i może nareszcie nastąpi stabilizacja nazw nowych ulic, których nazwy dotychczas zmieniały się niemal codziennie.

Utrudniało to bardzo poznanie miasta i było bardzo niepraktyczne szczególnie dotkliwie daje się we znaki kierowcom dorożek samochodowych, którzy przecież muszą znać wszystkie zakątki stolicy. W obec ciągłych zmian nazw ulic wszystkie informatory były nieaktualne, a w rezultacie niepotrzebne zatargi z publicznością.

Kronika sportowa.

Międzynarodowy wyścig tatrzański.

W dniu 18 sierpnia 1928 roku Krakowski Klub Automobilowy urządza wyścigi samochodowe pod nazwą: „Wyścigi Tatrzańskie”, na którym zostanie rozegrana „Wielka Nagroda Tatr”

Rodzaj wyścigu. „Wyścig Tatrzański” jest wyścigiem międzynarodowym otwartym. Odbędzie się według niniejszego regulaminu, który jest zgodny z obowiązującym regulaminem sportowym ogólnym A. I. A. C. R., oraz regulaminem sportowym Automobilklubu Polski.

Trasa. Tor wyścigu tworzy część szosy Zakopane — Morskie Oko.

Start przy klm. 21.

Meta przy klm. 28.500.

Długość toru 7.500 m.

Przeciętne wzniesienie 4.2%.

Maksymalne wzniesienie 6%.

Podział na kategorie i klasy. Do wyścigu dopuszcza się samochody wyścigowe i sportowe i ustanawia się następujące kategorie i klasy:

I. Kategoria — samochody wyścigowe

| Klasa: | Pojemność cylindrów: | Ilość minimalna pasażerów (60 kg. na osobę). |
|-----------------|----------------------|--|
| I. grupa A | ponad 8.000 | cm ³ 1 |
| B | aż do 8.000 | „ „ |
| II. „ C | „ „ 5.000 | „ „ |
| III. „ D | „ „ 3.000 | „ „ |
| IV. „ E | „ „ 2.000 | „ „ |
| V. „ F | „ „ 1.500 | „ „ |
| VI. „ G | „ „ 1.100 | „ „ |
| VII. „ H. I. J. | „ „ 750 | „ „ |

II. Kategoria — samochody sportowe.

| Klasa: | Pojemność cylindrów: | Waga minim. pasażerów (60 kg. na osobę). | Ilość |
|------------|----------------------|--|-------|
| I. grupa A | ponad 8.000 | cm ³ 1.800 kg. | 4 |
| B | aż do 8.000 | „ 1.680 | „ 4 |
| II. „ C | „ „ 5.000 | „ 1.200 | „ 4 |
| III. „ D | „ „ 3.000 | „ 860 | „ 4 |
| IV. „ E | „ „ 2.000 | „ 780 | „ 2 |
| V. „ F | „ „ 1.500 | „ 660 | „ 2 |
| VI. „ G | „ „ 1.100 | „ 420 | „ 1 |
| VII. „ H | „ „ 750 | „ 350 | „ 1 |
| „ „ I | „ „ 500 | „ dowolna | „ 1 |
| „ „ J | „ „ 350 | „ „ | „ 1 |

Wagę podaną rozumie się jako wagę minimalną. Samochody będą ważne wraz z ka-

roserją i kołami zaopatrzonemi w pneumatyki, z którymi wyruszają, bez materiałów pędnych, wody, narzędzi, kół i części zapasowych. Waga podana w żadnym wypadku nie będzie mogła być uzupełnioną przez jakikolwiek balast.

Warunki dla kategorii samochodów sportowych. Samochody sportowe muszą być normalnego typu katalogowego, posiadać muszą oprócz ustawowo przepisane go wyekwipowania (światło, sygnały) warunki odpowiadające przepisom szczegółowym, zawartym w aneksie C Międzynarodowego Kodeksu Sportowego A. I. A. C. R.

a) *Karoserja.* Siedzenia przednie i tylne muszą mieć szerokość 40 cm. minimum, miejsce zaś dla umieszczenia nóg dla każdego siedzenia 30 cm. szerokości minimum (przepisy) szczegółowe patrz aneks C Międzynarodowego Kodeksu Sportowego A. I. A. C. R.

b) *Błotniki.* Błotniki winny być umieszczone dokładnie nad kołami i osłaniać przynajmniej $\frac{1}{2}$ obwodu koła; szerokość błotników minimalna 20 cm., dla samochodów klasy A—F i 15 cm., dla samochodów G. H. I. J. W razie, gdyby błotniki pokryte były w całości lub części przez części składowe karoserji, całość błotników wraz z częścią karoserji, względnie karoserja sama, powinna odpowiadać warunkom wyżej przytoczonym.

c) *Buda.* Wysokość minimalna budy dla wszystkich wozów winna wynosić przynajmniej 0,80 m. ponad poduszkę siedzenia tylnego, na którą nie będzie wywierany żaden ucisk. (Przepisy szczegółowe patrz aneks C Międzynarodowego Kodeksu Sportowego A. I. A. C. R.).

d) *Rozrusznik.* Zapuszczenie silnika rozrusznikiem jest obowiązkowe. Każdy inny sposób jest zakazany.

e) *Sygnały, lusterko wsteczne, tłumik, koła zapas.* Wszystkie samochody sportowe winny być zaopatrzone:

- 1) w sygnały, odpowiadające przepisom drogowym Rzeczypospolitej Polskiej,
- 2) w lusterko wsteczne,
- 3) w tłumik skutecznie działający,
- 4) w koło zapasowe, umieszczone nawięcej miejsca przeznaczonego dla pasażerów.

f) *Instalacja oświetlenia.* Samochody winny posiadać również:

Instalacja oświetlenia, zdolna do działania i odpowiadająca przepisom drogowym Rzeczypospolitej Polskiej.

Obsada samochodu. Obsada samochodu wyścigowego lub sportowego winna się składać z minimalnej ilości pasażerów, przewidzianej w tabelach § 4. Osoby uczestniczące w wyścigu, jako pasażerowie muszą mieć ukończonych lat 18, oraz wagę minimalną 60 kg. Miejsca nieobsadzone winny być zastąpione balastem (worek z piaskiem) 60 kg. Przygotowanie balastu należy do kierowcy wozu.

Zgłoszenia. Zgłoszenia przyjmowane będą od 10 sierpnia 1928 r., do godz. 18-tej w Sekretarjacie Krakowskiego Klubu Automobilowego w Krakowie, przy ul. Św. Jana 11.

Wpisowe dla kategorii I-ej wynosi Zł. 100.—
" " " " " II-ej " " " 75.—

Zgłoszenia po dniu 10 sierpnia 1928 uwzględniane będą najpóźniej do dnia 17 sierpnia, do godz. 18-ej za dodatkową opłatą 50% powyższych opłat.

Zgłoszenia telegraficzne będą przyjmowane, o ile telegram nadejdzie przed oznaczoną godziną dla zamknięcia zapisów. Telegramy muszą być jednak potwierdzone pismem wysłanem równocześnie. Zgłaszający się muszą wypełnić dokładnie formularz zgłoszenia, załączony do niniejszego regulaminu. Formularze niedokładnie wypełnione, lub bez opłaty wpisowego nie będą uwzględniane.

Lista zgłoszeń zostaje zamknięta dnia 17-go sierpnia 1928 r., o godz. 18.

W razie przekroczenia liczby 50 zgłoszeń, lista zgłoszeń może być zamknięta i przed powyżej podanymi terminami.

Wpisowe zwraca się tylko w razie nieprzyjęcia zgłoszenia, lub gdyby K. K. A. wyścigu zaniechał. K. K. A. może odmówić przyjęcia zapisu bez podania powodów.

Po odbyciu wszelkich oficjalnych biegów, Komisarze sportowi będą mogli, według swego uznania dopuścić samochody do jazdy poza konkursem, za opłatą wpisowego o 100% wyższego od zasadniczych opłat.

Ubezpieczenia. Zawodnicy zgłaszający się do wyścigu, winni posiadać polisę ubezpieczeniową, ważną na wyścig jak i na trening; na odpowiedzialność cywilną:

Zł. 10.000.—od zranionej lub zabitej osoby,
" 40.000.—od zbiorowego wypadku,
" 2.000.—od uszkodzenia cudzej własności.

Kierowca z obsadą:

Zł. 10.000.—od zranionej lub zabitej osoby,

Zł. 30.000.—na wypadek trwałej niezdolności do pracy,

Zł. 20.—dziennego odszkodowania.

Stawki powyższe są uważane jako minimalne.

Każdy zawodnik przyjmuje całkowitą odpowiedzialność za mogące wyniknąć nieszczęśliwe wypadki tak dla kierowcy, obsady samochodu, jak i dla osób trzecich. K. K. A. nie przyjmuje na siebie żadnej odpowiedzialności za mogące wyniknąć nieszczęśliwe wypadki, ani też za żadne szkody, spowodowane tak podczas wyścigu jak i treningu. Całą odpowiedzialność ponosi osoba powodująca wypadek, w myśl obowiązujących ustaw.

Trening. Trening odbywać się będzie przy zamkniętej szosie w dniach 15 do 18 sierpnia 1928 r. włącznie. Uczestnicy treningu będą musieli posiadać kartę treningową, wydaną przez Sekretarjat K. K. A., względnie jego ekspozyturę w Zakopanem. Uczestnicy obowiązani będą okazać kartę treningową na każde żądanie władz K. K. A. Bez powyższej karty będzie wjazd na trasę w czasie przeznaczonym na trening wzbroniony. Na karcie treningowej podane będą godziny oraz warunki, obowiązujące podczas treningu.

Licencje. Kierowcy, oraz zawodnicy muszą posiadać Międzynarodową Licencję Sportową, wydaną przez którykolwiek klub narodowy, uznany przez A. I. A. C. R. Podania o licencją sportowe należy składać w Sekretarjacie K. K. A. na przepisanych formularzach, dołączając odpisy posiadanych dokumentów, uprawniających do prowadzenia samochodu. Zawodnicy, będący równocześnie kierowcami, obowiązani są posiadać obydwie licencje sportowe, t. j. dla kierowcy i zawodnika.

Jednorazowy udział samochodu. Ten sam samochód może brać tylko jeden raz udział w wyścigu.

Zgłoszenia na starcie. Samochody zgłoszone i przyjęte do wyścigu muszą być dostarczone dnia 19 sierpnia do godz. 10-ej na Łysej Polanie przy moście na Białce klm. 21. Zawodnicy muszą się stawić najpóźniej do godz. 12-ej na starcie. Przybywające samochody oraz zawodnicy zgłaszają się u startera, który ustawi samochody w porządku startu. Kolejności tej im opuścić więcej nie wolno. Dostęp do samochodów mieć będą wyłącznie kierowcy, starter, kierownictwo wyścigu i komisarzy sportowi. Każdy samochód otrzyma numer, który winien zachować przez cały czas wyścigu, a po ukończeniu wyścigu winien zwrócić Sekretarjатовi K. K. A.

Start. Start odbywać się będzie z miejsca, pojedynczo i w odstępach czasu, ustalonych przez Kierownictwo wyścigu. Czas liczyć się będzie od chwili przekroczenia linii kontrolnej przez przednie koła samochodu. Sygnał do odjazdu daje starter. Ruszenie ze star-

tu przed sygnałem startera pociąga wykluczenie zawodnika.

Regulaminy nagród. Wielka „Nagroda Tatr” przyznana będzie kierowcy, który uzyska najlepszy czas, bez względu na kategorię.

Regulaminy nagród przechodnich z r. 1927, oraz nagród stałych będą ogłoszone osobno.

Plakiety. Wszyscy startujący zawodnicy otrzymają plakiety pamiątkowe, bez względu na osiągnięte wyniki.

Protesty i zażalenia. Protesty i zażalenia należy wносить wyłącznie na piśmie i kierować je do komisarzy sportowych przez kierownictwo wyścigu.

Protesty odnoszące się do ważności zapisu, kwalifikacji zawodnika lub kierowcy, jakoteż kilometrażu i trasy, muszą wpłynąć do K. K. A. najpóźniej do dnia 17 sierpnia 1928, godz. 12-tej.

Protesty dotyczące samego wyścigu winny być wniesione w przeciągu jednej godziny po ukończeniu wyścigu.

Zażalenia winny być wniesione do Komisarzy sportowych najpóźniej w godzinę po ogłoszeniu decyzji. Potwierdzenie pisemne zażalenia winno wpłynąć do Sekretariatu K. K. A. najpóźniej w ciągu następujących 24 godzin.

Do każdego protestu lub zażalenia należy dołączyć wadium w wysokości Zł. 100. — które zostanie zwrócone, o ile protest lub zażalenie zostaną uznane za słuszne. Protesty i zażalenia niezapłacone w przepisane wadium, nie będą wcale rozpatrywane.

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.

Ze stolicy i kraju.

Z WARSZAWY.

Szosa radomska. Zrujnowana na wielu odcinkach szosa radomska jest obecnie w kilkunastu miejscach naprawiana. W miejscach tych zamknięto główny szlak, nie pobudowano jednak odpowiednich objazdów, wskutek czego cały ruch musi się na niektórych kilometrach odbywać po wąziutkich, piaszczystych i wyboistych, nad samym rowem leżących zboczach. Chłopskie wózki i pojazdy konne radzą sobie w tych miejscach jako tako, gorzej już jest z samochodami prywatnymi, a dla autobusów owe „przesmyki” są prawie nie do przebycia.

Ruch autobusowy na szosie radomskiej jest bardzo wielki. Do Tarczyna, Grójca, Białobrzegów i t. d. przebiega po niej około 230 maszyn na dobę. Otóż na owych objazdach większe i bardziej komfortowe maszyny muszą przystawać, wypraszać wszystkich — czasem kilkudziesięciu — pasażerów i „przemykać” się bokiem po zboczach, chyląc się nieraz pod ką-

tem do 30 proc. i grożąc na każdym kroku runięciem.

Skutek jest ten, że kilka większych i droższych autobusów poobrzynało sobie w ostatnich dniach błotniki i pogięło karoserje. Obecnie te nowe, bo kilka miesięcy mające, maszyny, wyglądają już, wskutek porządków na szosie radomskiej, jak stare pudła.

Inspekcja robót drogowych. Od 15 do 20 lipca r. b. p. Minister Robót Publicznych inż. Moraczewski w towarzystwie Dyrektora departamentu drogowego p. inż. Nestorowicza przeprowadził inspekcję robót drogowych na Kresach Wschodnich: P. Minister zwiedził Falnówkę, następnie Grodno, Białystok i inne miejscowości, przeprowadzając lustracje robót i zapoznając się na miejscu z planem robót i potrzebami drogowymi poszczególnych miejscowości.

O ostrożność w garażach. W ostatnim czasie zdarzył się fatalny wypadek: jednemu z naszych Członków p. Chaim Garfunkiel spalił się doszczętnie samochód. Pożar został spowodowany przez nieostrożność z benzyną przy remoncie samochodu. Pomimo natychmiastowej akcji ratunkowej obecnych pracowników jak również przybyłej straży ogniowej spaliły się dwa samochody, i cały garaż, gdyż wobec nagromadzenia materia-

łów, łatwopalnych ogień szybko się rozszerzył. Poszkodowany wystąpił na drogę.

Przedmieścia Warszawy. Prezydent miasta, inż. Z. Słomiński, skierował wydziałowi technicznemu zestawień ścisły wykaz ulic, które są już przeprowadzone i tych, które mają być przeprowadzone w r. b. na przedmieściach. P. prezydent ma na uwadze budowę ulic i chodników. Po otrzymaniu tego wykazu, p. prezydent miasta dokona lustracji, w celu stwierdzenia, czy fundusze z pożyczki amerykańskiej, przeznaczone na polepszenie warunków komunikacyjnych na przedmieściach, są należycie i w odpowiednim tempie zużytkowane.

Komisja sanitarno-policyjna dokonała oględzin terenów między Boryszewską i Willową (16 komisariat), znajdujących się w złym stanie z powodu zanieczyszczania Mokotowa wodami ściekowymi.

Komisja orzekła, że należy mniejszą sadzawkę na posesji Szustra w parku Promenada, zbierającą ścieki z ul. Belgijskiej, zasypać, po poprzednim skanalizowaniu ul. Grottgera, pozostawiając odpływ wód deszczowych w obecnym kierunku, należy ująć w przewód kryty ścieki z posesji Szustra przez niezabudowany plac kolonii Grottgera do kanału przy ulicy tej nazwy. Komisja stwierdziła, że roboty związane z uregulowaniem ul. Słonecznej, Wilkowej i przylegającego terenu są prowadzone; specjalnego zanieczyszczenia śmieciami wspomnianych ulic komisja nie stwierdziła. Spadek ulicy Boryszewskiej jest tak ostry, że przyłączenie jej do kanału przy ul. Puławskiej jest niemożliwe.

Główna komisja sanitarna wydziału zdrowia magistrata skierowała protokół komisji do dyrekcji wodociągów

i kanalizacji, do wydziału technicznego i I-ej ekspozytury kom. rządu, przytem polecił lekarzowi sanitarnemu dopilnować wykonania powyższych zarządzeń.

Bruk asfaltowy. Plan układania bruku asfaltowego uległ zmianie. Do ulic, które mają być w roku bieżącym asfaltowane dołączono: Elektoralna do końca, część Wiejskiej, Wilczą, Nowe Miasto, Składową, Zgoda, Jasną, Warecką, Hortensję, Kredytową, Świętokrzyską.

Poza tem wykończono Marszałkowską, w dniach najbliższych nastąpi to na Polnej i Emilji Plater. Nowy Świat będzie wyasfaltowany cały. Tak samo Krakowskie Przedmieście od Królewskiej do Staszica będzie wyasfaltowane.

Filja „Scintilli” w Warszawie. W lipcu bawił w Warszawie p. Schnyder, dyrektor generalny fabryki znanych magnet i instalacji samochodowych Scintilla.

Pobyt p. Schnydera jest związany z sprawą założenia filji powyższej fabryki w Warszawie; sprawa została załatwiona pomyślnie i wkrótce powstanie w Warszawie fabryka pod firmą: „Scintilla” sp. z. o. o., która będzie montować, reperować i sprzedawać magneta i instalację „Scintilla”.

Z WILNA.

Targi Północne i Wystawa Rolniczo-Przemysłowa. W czasie od 18 sierpnia do 13 września r. b. odbędą się tutaj Targi Północne i Wystawa Rolniczo-Przemysłowa. Głównym zadaniem targów jest zorganizowanie ekspedycji gospodarczej Polski na północ w szczególności do krajów nadbałtyckich.

Kronika zagraniczna.

Połączenie Chrysler'a i Dodge'a.

W tych dniach nastąpiło połączenie Firm The Chrysler Corporation i Dodge Brothers Inc. Połączenie to ma na celu osiągnięcie własnych korzyści przez konsolidację potężnych zasobów materiałowych, finansowych oraz urządzeń fabrycznych, którem i te firmy rozporządzają. Pomimo tego połączenia samochody obu firm będą wyrabiane i sprzedawane niezależnie.

Chrysler potężny konstruktor Detroit'a kupił ogromne fabryki Dodge Brothers. Zapłacił za nie ni mniej ni więcej jak 170 milionów dolarów!

W 1927 r. fabryki Dodge wypuścili 205.000 wozów i fabryki Chrysler 200.000 wozów.

„La Genelar Motors” Chrysler i Ford — trzy gigantyczne firmy, które będą walczyły o rynek amerykański a tak że i o inne.

Ilość samochodów w Berlinie.

Według danych statycznych w dniu 1 czerwca r. b. w Berlinie kursowało 73000 pojazdów mechanicznych. W liczbie tej mieszczą się samochody prywatne taksówki.

Budowa fabryki czołgów w Rosji Sowieckiej. Rząd Sowiecki prowadzi rokowania z fachowcami niemieckimi w celu ustalenia warunków

budowy fabryki czołgów. Fabryka będzie się znajdować w jednym z miast nad Wołgą.

IV-ty międzynarodowy kongres prasy technicznej i fachowej. W dniach od 27 do 31 sierpnia odbędzie się w Genewie IV międzynarodowy kongres prasy technicznej i fachowej. Kongres ten organizowany jest przez międzynarodowe Stowarzyszenie prasy technicznej i fachowej, przy specjalnem poparciu Stowarzyszenia szwajcarskiego. Na czele komitetu honorowego kongresu stoi prezydent Związku szwajcarskiego Schulthess. Porządek dzienny kongresu przewiduje trzy zasadnicze grupy zagadnień: 1) prasa techniczna i fachowa a rozwój ekonomiczny; 2) rozpowszechnienie i kolportaż prasy technicznej i fachowej; 3) prasa techniczna i fachowa a Liga narodów. Podczas trwania kongresu będzie zorganizowany szereg interesujących wycieczek, jak również otwarta będzie specjalna wystawa.

7399000 dolarów na budowę nowych dróg w jednym powiecie. Program budowy nowych dróg powiatowych i stanowych w powiecie Cook w Stanach Zjednoczonych przewiduje wykonanie robót na ogólną sumę 7399000 dolarów. Po ukończeniu tych robót w powiecie Cook będzie nowych dróg 147 mil (kilometrów).