

# 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:

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

## CENA OGŁOSZEŃ:

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

Redaktor: **Kpt. Józef Sawczyk.**

Wydawca: **Związek Właścicieli Dorożek Samochodowych.**

## Naczynia emaljowane

**Wszystkich fabryk**

**Krajowych i zagranicznych**

Naczynia żelazne i kamienne

Blacha żelazna, stalowa dachowa, cynkowa, ocynkowana,  
mosiężna.

## Motocykle Harley Davidson i INDIAN

**Oraz wszystkie akcesoria do tychże**

Dom Handlowo Przemysłowy

**SZYMON TOTENBERG**

Bielsko-Biała Krasińskiego 21.



# Komunikacja samochodowa, a prasa.

Wiemy dobrze, że pod względem rozwoju komunikacji samochodowej zarówno miejskiej (dorożki samochodowe) jak również zamiejskiej (autobusy) Polska zajmuje jedno z ostatnich miejsc w Europie.

Nie ulega kwestji, iż ze względów gospodarczych i interesów obrony państwa pożądanem jest aby komunikacja samochodowa osiągnęła maximum swego rozwoju w jak najbliższej przyszłości. Oczywiście, tempo rozwoju tej komunikacji będzie zależeć od warunków, w jakich będzie musiała się rozwijać: przy warunkach sprzyjających tempo rozwoju będzie znacznie szybsze i wręcz odmienny skutek zaobserwujemy przy warunkach mniej sprzyjających.

Nie może być dyskusji, iż ze względów wyżej wymienionych, wskazanem jest aby komunikacja samochodowa rozwijała się w tempie jak najszybszym. Z tąd też wypływa wniosek stworzenia dla niej jak najpomyślniejszych warunków rozwoju.

Jak się przedstawia faktyczny stan rzeczy?

Wiemy aż za dobrze, że warunki dzisiejsze nie mogą sprzyjać szybkiemu rozwojowi komunikacji samochodowej. Przyczynia się do tego cały szereg dobrze nam znanych czynników jak: brak należycie rozwiniętego rodzimego przemysłu samochodowego, opłakany stan dróg i ulic w miastach, wysokie podatki i t. p.

Dzisiaj chcemy zwrócić tutaj uwagę na jeden bardzo ważny czynnik, który w wielkim stopniu hamuje rozwój komunikacji samochodowej. Mamy tu na myśli prasę codzienną. Wiadomem jest jakim potężnym czynnikiem jest prasa w życiu społecznym. Jest ona głównym środkiem propagandy, a bez propagandy żadne przedsięwzięcie nie może mieć powodzenia.

Tymczasem jeżeli przeanalizujemy stosunek prasy codziennej do rozwoju komunikacji samochodowej przyjdziemy do przekonania że w większości wypadków działalność jej jest szkodliwą. W poszukiwaniu sensacji ulubionym tematem prasy codziennej są wypadki samochodowe, w opisywaniu których zazwyczaj albo kierowca jest przedstawiony jako bandyta, polujący na ludzi, albo też jako przyczynę wypadku podaje się opłakany stan samochodu.

A przecież wiadomem jest, że w każdym wypadku samochodowym wchodzi w grę tak dużo rozmaitych czynników, że tylko szczegółowa i fachowa ekspertyza ustala winowajców.

Dopóki to nie nastąpi uczciwy sprawozdawca nie może wyciągać żadnych wniosków.

Dorożki samochodowe są również przedmiotem napadów prasy, dodajmy, często ośmieszających samych napadających.

Weźmy przykład.

Od kilku miesięcy Związek Właścicieli dorożek samochodowych w Warszawie czyni starania o podwyższenie taryfy.

Już w kwietniu r. b. w Nr. 8 „Ruchu Samochodowego” odpowiedzieliśmy na napady „Expressu Porannego”, że:

„Jeżeli by nawet nie fachowiec, lecz człowiek uczciwy zapoznał się z całą kalkulacją przedsiębiorstwa dorożek samochodowych, musiałby przyznać, że taryfa obecna ustalona trzy lata temu obecnie jest za niska, ze względu na zwiększenie kosztów eksploatacyjnych wskutek warunków następujących:

- 1) Zwyżka ceny materiałów pędnych;
- 2) Zwyżka cen samochodów, gum i akcesorii samochodowych, wskutek waloryzacji cel;
- 3) Zwiększenie kosztów utrzymania dorożki — landoletki w stosunku do dorożki torpeda (w roku 1925 — 90% dorożek było torpeda).
- 4) Podniesienie się drożyzny wogóle.

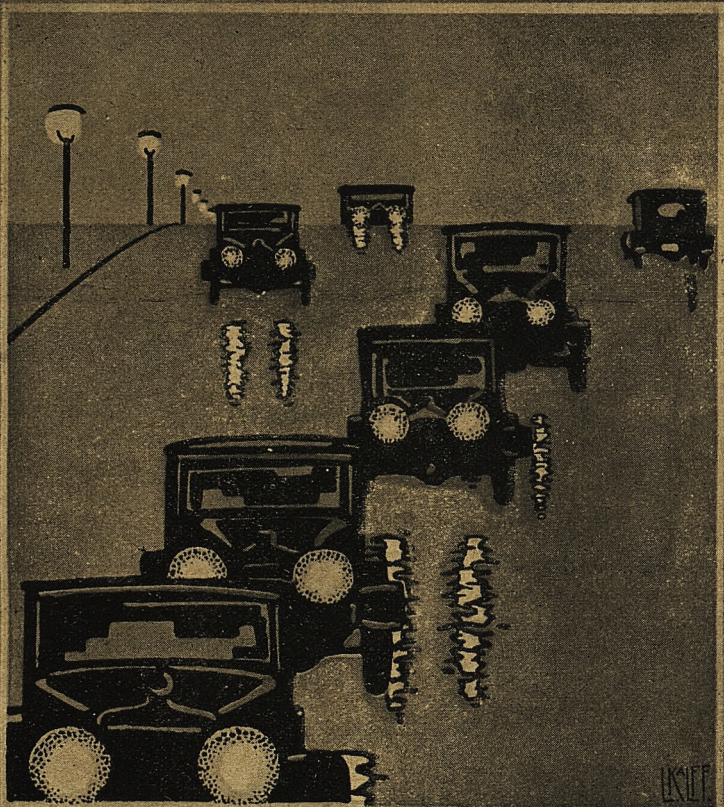
Jeżeli weźmiemy pod uwagę, że w tym samym czasie nie zaszyły żadne okoliczności, które by wpływały na zmniejszenie kosztów eksploatacyjnych) stan bruków i szos podmiejskich pozostał bez zmiany, te same podatki, brak w dalszym ciągu krajowego przemysłu samochodowego i t. d.), to mamy prawo zapytać „Express Poranny”, czy można wtedy uczciwie mówić o obniżeniu obecnej taryfy?”

Dzisiaj znowu tą sprawą zainteresowała się prasa, ale w sposób wprost skandaliczny. Zaglądajmy do „Express Poranny” z dnia 10 sierpnia a przeczytamy:

„Od pewnego już czasu Związek zawodowy właścicieli taksówek warszawskich zabiega u władz o zezwolenie na podwyżkę taryfy o 20 procent, t. j. z 50 gr. do 60 groszy za kilometr. Wydział przemysłowy magistratu zaakceptował obecnie tę podwyżkę w uwzględnieniu kalkulacji eksploatacyjnej taksówek. Sprawę tę omó-



# PHILIPS



## Żarówki Samochodowe

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

wi na najbliższym posiedzeniu magistrat, poczem podda ją decyzji Rady miejskiej.

Nowa taryfa wejdzie w życie nie wcześniej niż za miesiąc".

Zdawało by się, że bardzo pięknie, ale cóż kiedy zdumienie nas ogarnia gdy w dniu następnym, to jest dnia 11 sierpnia, w tym samym „Expresie Porannym” czytamy:

„Petycja Związku właścicieli taksówek w sprawie podwyżki taryfy nie wpłynęła dotychczas do oddziału ruchu kołowego komisariatu rządu.

Jak się dowiadujemy, urzędy, mające decydować i zatwierdzać podwyżkę, są zasadniczo przeciwne podnoszeniu taryfy.

Dowiedziona jest bowiem rzeczą, iż jedna taksówka daje utrzymanie właścicielowi i kierowcy, czyli że w stosunku do

włożonego kapitału stanowi wcale dobry interes.

Czysty zysk taksówki dochodzi do 30 zł. dziennie.

Po za tem w urzędach panuje pogląd, iż jazda taksówką w obrębie miasta nie stanowi luksusu i powinna być udostępniona najszerszym sferom".

To samo tylko nieco w innym układzie możemy znaleźć i w „Kurjerze Warszawskim”. Niech teraz czytelnicy tych pism zorientują się o co chodzi.....

Merytum sprawy rozpatrzyliśmy w № 8 „Ruchu Samochodowego”, dzisiaj chcemy tylko zwrócić uwagę na fakt tak lekkomyślnego traktowania spraw komunikacji samochodowej przez prasę. Piętnując ten fakt zapytujemy: „kiedyż nareszcie prasa codzienna zacznie pisać poważnie o sprawie tak ważnej jak komunikacja samochodowa?..”



## Szosa samochodowe.

Potrzeby coraz więcej rozwijającego się ruchu samochodowego wymagają by nowoczesna technika budowy dróg uwzględniała elementów czynników, któreby zapewniały racjonalną i wydajną eksploatację kursujących samochodów, i w ten sposób przekonały szeroki ogół o znacznych korzyściach materialnych, które daje jaknajszersze używanie, tego tak pewnego i dogodnego środka lokomocyjno-transportowego.

Nie ulega bowiem żadnej wątpliwości, iż obecne drogi, przeważnie przystosowane do trakcji zwierzęcej, wymogom stawianym przez automobilizm, pod żadnym względem odpowiadać nie mogą.

To też chcę tutaj podać kilka ciekawych uwag o stosowaniu specjalnych szos samochodowych, które w Polsce mogłyby mieć miejsce na razie w wielkich środkach przemysłowo-handlowych, a w niedalekiej przyszłości w miarę wzmożenia się ruchu samochodowego winny obejmować wszystkie strefy kraju.

Odnośny materiał został zaczerpnięty z niemieckiego czasopisma „Auto-Magazin Nr. 5,” i da się streścić w sposób następujący:

Połączenie dwóch ośrodków drogą jaknajkrótszą i zapewniającą należyte bezpieczeństwo, należy uważać jako podstawowy czynnik, zapewniający możliwość zwiększenia ruchu transportowo-lokomocyjnego i temsamem jego wydajności, by go w ten sposób dostosować do istotnych potrzeb coraz to intensywniej rozwijającego się tętna życia gospodarczo-przemysłowego. O ile się zważy, iż samochód w krótkim już czasie weźmie górę nad innymi środkami lokomocji o trakcji zwierzęcej, wyniknie z tego nieodzowna konieczność, by nowobudowane drogi były dostosowane do potrzeb wzmagającego się siłą konieczności ruchu samochodowego.

Urzeczywistnienie tego tak aktualnego zadania, rozwiązałaby budowa specjalnych szos samochodowych dla wyłącznego użytku automobilizmu, przyczem:

1) prostoliniowość przy równoczesnym omijaniu większych wzniesień terenowych-powinno wpłynąć na skrócenie drogi,

2) ograniczanie skrętów względnie ich łagodzenie przez nadawanie im jaknajwiększego promienia, oraz unikanie skrzyżowań szos samochodowych z innymi drogami komunikacyjnymi, ponadto równa gładka lecz nieśliska powierzchnia szosy samochodowej bez kurzu i brudu, powinny umożliwić rozwinięcie jaknajwiększej szybkości samochodów.

3) szerokość szos samochodowych, wykluczenie po nich wszelkiego innego ruchu

tak osobowego jak i kołowego, rozstawie posterunków dyżurnych, specjalne urządzenia sygnalizacji drogowej, ścisłe przestrzeganie przepisów o ruchu samochodowym, powinny zapewnić należyte bezpieczeństwo.

Mimowoli nasuwają się tutaj pytania, w jakich warunkach budowa szos samochodowych będzie celowa, jak dostosować sieć szos samochodowych do potrzeb poszczególnych krajów i w jaki sposób uzależnić ją od innych istniejących dróg komunikacyjnych.

Nie chcę jednak omawiać tutaj znamion dróg komunikacyjnych w poszczególnych krajach i wyciągać stąd jakiegokolwiek wnioski, lecz ograniczę się do uogólnienia potrzeb i zasad budowy szos samochodowych, nie wnikając w zwyczaje, warunki gospodarcze i t.p.

Nadmierne przeciążenie ruchu kołowego wzdłuż dróg względnie ulic w jakichkolwiek większych ośrodkach, niejednokrotny brak dostatecznej komunikacji drogowej, uniemożliwiający, a co najmniej utrudniający należytą eksploatację całych obszarów państwa, winien przekonać tak szeroki ogół ludności jak i miarodajne czynniki państwowe o konieczności i celowości jaknajszerszego zastosowania „szos samochodowych.”

Zasadniczym bowiem błędem byłoby, wspomniane braki usuwać przez rozbudowę istniejącej sieci drogowo-komunikacyjnej względnie uzupełnienie jej zwykłymi nowymi drogami, nawet gdy byłyby one jaknajszersze i jaknajdoskonalej zbudowane. Możliwość zwiększenia ruchu samochodowego i jego wydajności nie znalazłaby w ten sposób tego rozwiązania, które dałaby budowa specjalnych „szos samochodowych”. Zwykłe drogi o mieszanym ruchu kołowym (o trakcji zwierzęcej i trakcji samochodowej) a „szosa samochodowe” należy uważać jako dwa pojęcia, różniące się zasadniczo od siebie.

Dla przykładu podaję tutaj różnicę, którą w identyczny sposób wykazują w kolejnictwie tory kolejowe bezpośredniej dalekobieżnej komunikacji, a tory, przewidziane dla potrzeb mijskowych, w państwach zachodnich już dzisiaj szeroko stosowane.

W podobny sposób, jak już dzisiaj zagranicą istniejąca sieć kolejowa w zależności od potrzeb bywa uzupełniana specjalnymi trasami, przeznaczonymi do wyłącznego użytku pociągów pospiesznych dalekobieżnych, budowa specjalnych „szos samochodowych” będzie ręką zdrowego rozwoju automobilizmu, tak pożądanego ze względu na czynnik ekonomiczno-gospodarczy.



W krajach gęściej zaludnionych, aniżeli Polska, nie byłoby wprost do pomyślenia, puszczać pociągi pospieszno-dalekobieżne wzdłuż torów o mniejszej wytrzymałości, przeznaczonych do ruchu miejscowego, a to nie tylko ze względu na bezpieczeństwo lecz również ze względu na potrzeby przemysłowo-handlowe.

W podobny sposób samochód, ten tak nowoczesny środek komunikacyjno-transportowy, nie będzie mógł być całkowicie wykorzystany bez narażania go na nieszczęśliwe wypadki, o ile będzie on przymuszony poruszać się na zwykłych drogach, niedostosowanych do wzmożonego i przyspieszonego ruchu samochodowego.

Pojęcie słowa: „samochód” łączy się tak ściśle z jego szybkością jako środka transportowo-komunikacyjnego, iż czy prędzej czy później wynikające ztąd wymagania znaleźć muszą swe specjalne rozwiązanie. Narazie jedno jest pewne, iż warunki dla budowy „szos samochodowych” muszą być jaknajpomyślniejsze, i tak:

W pierwszej linii należałoby rozważyć dane, które mogą zapewnić należyte, wykorzystanie „szos samochodowych”. Mam tu na myśli połączenie tym sposobem większych miast z ośrodkami o znaczeniu przemysłowo-handlowym lub też ułatwienia dojazdu do uzdrowisk względnie zorganizowania wycieczek krajoznawczych, naturalnie tylko w tym wypadku, o ile ruch samochodowy w danej okolicy byłby tak silnie zozwinięty, iż zapewniłby on rentowność istnienia szos samochodowych.

Ponadto szosy samochodowe będą miały tylko wtenczas rację bytu, o ile istniejąca sieć dróg komunikacyjnych okazałaby się niewystarczająca bądź to ze względu na rodzaj i sposób ich budowy, bądź też ze względu na przeciężenie ruchu.

Jako dalszy ważny czynnik należy uważać również tą okoliczność, by skrócenie czasu jazdy, osiągane wzdłuż szos samochodowych dawało ludności rzeczywiste korzyści materialne, czy nprz. przez przyspieszenie ruchu samochodowego uda się ciągnąć większe ilości obcokrajowców i wycieczkowiczów, uzyskać mniejsze koszty transportu towarów i t. p. Jednym słowem, szosa samochodowa, o ile ma ona służyć ku ogólnemu pożytkowi, musi uwzględnić potrzeby transportowo-komunikacyjne swej okolicy.

Budowę szos samochodowych powinno państwo otaczać specjalną opieką, która może znaleźć swój wyraz w umożliwieniu wywłaszczeń terenów, w formie udzielania samorządom pomocy materialnej, zainteresowania kapitałów prywatnych i t. p.

Już dzisiaj nie ulega żadnej wątpliwości, iż znajdujemy się w początkach rozwoju nowej i odmiennej komunikacji drogowej, i że w krótkim już czasie budowa szos samochodowych nie będzie rozważana tylko w teorii, lecz rozwój życia gospodarczego zmusi kraje do ich rzeczywistej budowy.

L. R.

## Centralne smarowanie podwozia samochodowego systemem Bowena.

Kto kiedyś skutecznie odręcznie zapomocą oliwiarki lub towotnicy smarowanie lub też oliwienie podwozia, ten też zdaje sobie sprawę, ile czasu i wysiłku zabiera ta praca, tem więcej iż zawsze pewna ilość punktów smarniczych zostaje z powodu utrudnionego dostępu ominięta, a łatwy dostęp błota do otworów raczej powiększa aniżeli zmniejsza ścieranie oliwionych części.

Braki te usuwa sposób automatycznego centralnego smarowania systemem Bowena, który upraszcza w wysokim stopniu smarowanie, zapewniając przez to należyłą konserwację części składowych podwozia samochodowego i zmniejszając przez to koszt eksploatacji, tem więcej iż smarowanie wspomnianym sposobem może się odbywać nie tylko podczas postoju samochodu, lecz również podczas jazdy.

Przed siedzeniem kierowcy jest umieszczony zbiornik do oliwy ze specjalnym pedałem,

przypominający z zewnętrznego wyglądu przycisk rozrusznika (starterowy).

Jedno naciśnięcie pedału wystarcza, aby na cały dzień wszystkie trące się części zostały naoliwione, a zatem i sworznie resorowe, wałki hamulców, kliny rozpierające, sworznie zwrotnic i t. p.

Przefiltrowana oliwa przy pomocy pompki i przewodów jest doprowadzona do urządzenia rozdzielczego pod ciśnieniem około 40 atm. Każdy rozdzielacz, których jest odpowiednia ilość, jest zaopatrzony w szereg zbiorników powietrznych. Wtłoczona przy pomocy pompki oliwa, wycisnia powietrze, znajdujące się w zbiorniczku do kapturkowej główniczki, przez co napęnia się zbiorniczek oliwą.

Po usunięciu nogi z naciśniętego pedału, małe zawory zwrotne, umieszczone w przewodach, uniemożliwiają powrót oliwy do pompki, a rozprężające się wówczas powietrze wtłacza



olej do przewodów, doprowadzonych do punktów smarniczych.

Ponieważ rozmiary zbiorniczków powietrznych dla każdego typu podwozia oraz każdego miejsca smarowania są rozmaite i dokładnie obliczone, każde oliwione miejsce otrzymuje potrzebną dla niego ilość oliwy.

Same przewody olejowe są wykonane z elektrolitycznej miedzi i posiadają one grube ścianki.

Smarowanie podwozi tym sposobem zdobyło wielkie uznanie w Ameryce, gdyż jak okazało w praktyce, okazuje ono nadzwyczajną odporność na drgania i zmęczenie.

## Orjentacyjna tabela utrzymania samochodów.

Kiedy	Co robić	Jakie części	Uwagi
Codziennie przed wyjazdem	Ogłędziny i sprawdzić  Napełnić  Naoliwić	Opony Hamulce Pas przewietrznika Silnik Chłodnice Generator Tuleje popychaczy Wał przewietrznika Kierownice	Upewnić się, czy dostatecznie napompowane, jeśli trzeba — dopompować. Podkręcić wentyle. Przekonać się, czy dobrze działają. Jeśli trzeba — dociągnąć. Upewnić się, czy sprawnie działają. Wodą. "Olejem samochodowym, wpuszczając parę kropli z olejkarki ręcznej. Olejem samochodowym, jeśli posiada towotnice — przekręcić $\frac{1}{4}$ obrotu w razie potrzeby napełnić je świeżym towotem.
Codziennie po przejeździe	Czyścić   Obejrzyć i sprawdzić Napełnić	Nadwozie Opony  Szkło i części metalowe  Generator  Silnik Chłodnica Resory Lampka tylna Zbiornik do benzyny Karter silnika Generator	Obmyć wodą z błota za pomocą gąbki, przetrzeć skórą zamszową. Obmyć wodą przy pomocy szczotki, oglądając jednocześnie ich powierzchnie. Oczyszczyć gałgankiem z płynem nadającym połysk (np. Sídol), poczem przetrzeć suchym gałgankiem. Wyrzucić zużyty karbid, oczyścić patyczkiem drewnianym ścianki generatora. Przetrzeć gałgankiem umoczone w nafcie. Obejrzyć, w zimie wypuścić wodę, jeśli garaż nieopalany. Przekonać się czy wszystkie pióra są całe, podciągnąć nakrętki uchwyty. Naftą i oczyścić knot. Benzyną. Olejem. Świeżym karbidem.
Co tydzień	Podlać Oczyścić  Naoliwić  Obejrzyć, sprawdzić i usunąć znalezione niedokładności	Do kurków sprężania Wszystkie części silnika, koło rozpedowe, dół karteru, skrzynkę przekładniową i koła Wałek pompy wodnej i magneto Towotnice w różnych częściach maszyny Skrzynkę biegów Silnik  Skrzynkę biegów Ramię Koła Śruby i nakrętki	Po $\frac{1}{2}$ łyżeczki nafty do każdego z cylindrów. Obetrzeć z błota gałgankiem umoczone w nafcie i wytrzeć wszystkie zewnętrzne części.  Jeśli nie oliwi się ogólnym systemem oliwienia.  Wykręcić, jeśli trzeba napełnić świeżym towotem,  Dodać, jeśli trzeba, oleju. Sprawdzić sprężanie we wszystkich cylindrach po kolei, sprawdzić system chłodzenia, szczelność jego połączeń. Obejrzyć, odłączając przykrywę, w jakim stanie znajdują się tryby. Czy nie posiada pęknięć. Przekonać się o prawidłowym położeniu kół. Sprawdzić kluczem, jeśli trzeba dociągnąć wszystkie nakrętki zwłaszcza przy kierownicy.
Co dwa tygodnie	Naoliwić	Oś korby Mechanizm pedałów Przeguby Lewarek skrzynki bieg. Połączenia zawiasowe hamulców	Wpuścić kilka kropli oleju. Naoliwić wszystkie osie w połączeniach zawiasowych. Wysmarować towotem. Posmarować olejem, Naoliwić, jeśli nie posiadają towotnic.



dy	Co robić	Jakie części	Uwagi
Co miesiąc lub po przebyciu 1000 klm.	Oczyszczyć  Naoliwić	Świece Łańcuchy Karburator Karter Magneto i dynamo Kierownice Karter Sprzęgło Koła Łańcuchy	Przemyć benzyną, uregulować odległość między elektrodą zewnętrzną (powinno być 0,4 — 0,5 mm.). Zdjąć i przemyć naftą. Oczyszczyć karburator, filtry i przedmuchać rury. Wypuścić olej i przemyć naftą. Wlać kilka kropli oleju kostnego w otwory dla obniżenia łożysk kulkowych Olejem. Po przemyciu napełnić świeżym olejem. Przemyć benzyną, posmarować rzadkim olejem. Napełnić nakrętki towotem. Wygotować w gorącym łożu i wytrzeć do sucha.
Raz na 2 miesiące lub po przebyciu 200 klm.	Oczyszczyć	Kontakty w magneto  Skrzynka biegów	1) Kręcąc węgiel rozdzielacza — skórka z proszkiem szmerglowym. 2) Kontakty miedziane — gałgankiem zmoczonym benzyną. 3) Szczotkę kolektora — skórka (jak pod pkt. 1). 4) Kółko miedziane kolektora przemyć benzyną. 5) Przerywacze — proszkiem szmerglowym i sprawdzić odległość pomiędzy elektrodami. Przemyć naftą, napełnić rzadkim olejem do poziomu trybów.
Po 3—4 miesiącach lub po przebyciu 4.000—5.000 klm.	Oczyszczyć Naoliwić Przetrzeć i uregulować	Koła Resory Dyferencjał Zawory	Zdjąć, przemyć łożyska benzyną, obejrzyć osie i szyjki, po założeniu napełnić towotem. Posmarować olejem z grafitem, lub ciepłym gęstym olejem podnosząc pióra Przemyć naftą, napełnić rzadkim olejem z towotem. Przetrzeć, oczyścić od sadzy, uregulować odległość pomiędzy popychaczem, a zaworem.
Dwa razy rocznie lub po przebyciu 8.000 klm.	Oczyszczyć	Cylindry, tłoki, pierścienie tłokowe i zawory  Tłumik	Oczyszczyć od sadzy przez korki zaworowe za pomocą skrobaczki, prądu tlenu, lampki lutowniczej, lub też zdjąć cylindry lub ich głowice, oczyścić skrobaczką. Zdjąć przepalić i obić drewnianym młotkiem, poczem przemyć naftą.

## Opony o dwóch dętках.

Częste pęknięcie dętek, dobrze znane każdemu kierowcy, powoduje nie tylko przymusowy postój w drodze, lecz prowadzi niekiedy do poważnych wypadków kończących się kaleczeń, a nawet i śmiercią.

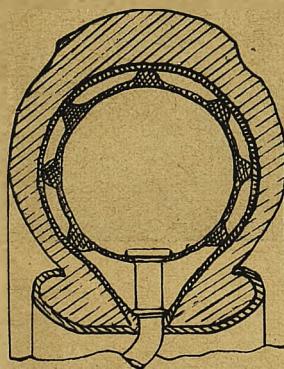
Wprowadzenie bezrantowych opon umożliwiło do pewnego stopnia szybką zmianę tychże, jednak jest to niewystarczające i obecnie daje się zauważyć dążenie techników do konstruowania takich gum, które nie pociągałyby za sobą wypadków w razie pęknięcia dętki, względnie potrzeby zmiany tychże i zatrzymywania się w drodze.

Najciekawszym z całego szeregu konstrukcyj jest zastosowanie dwóch dętek w każdej oponie zaproponowane przez znanego konstruktora francuskiego Louis Renault.

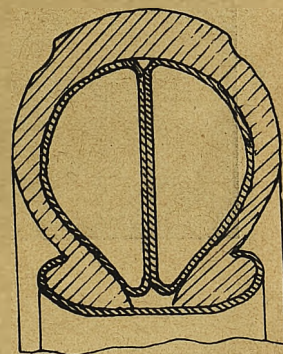
W danym wypadku konstruktor wychodził z założenia, iż pęknięcie dwóch dętek jednocześnie w jednej oponie jest prawie niemożliwe.

Jeśli zaś pęknie jedna z nich, druga natychmiast wypełni całą przestrzeń opony, zabezpieczając ją przed osiadaniem i uniemożliwiając wypadek.

Omawiana konstrukcja posiada dwie odmiany. Pierwsza z nich (rys. 1) polega na umieszczeniu jednej dętki wewnątrz drugiej z utrzymaniem pewnej odległości za pomocą wypukłości znajdujących się na zewnętrznej powierzchni wewnętrznej dętki. Pompowanie



Rys 1



Rys 2

powietrza skutecznia się przez jeden wspólny wentyl, przyczem pompuje się obie dętki do jednakowego ciśnienia. W drugiej odmianie (rys. 2) obie dętki są ułożone obok siebie.



Wentyle ich mogą być niezależne jeden od drugiego, lub też połączone dla wyrównania ciśnienia przy pompowaniu.

W pierwszej odmianie najczęściej prawdopodobne są pęknięcia zewnętrznej dętki, wówczas ścianki dętki wewnętrznej posiadając ciśnienie wewnętrzne natychmiast wypełnią oponę.

W drugiej odmianie przy pęknięciu jednej, druga wypełni oponę. Jak w pierwszym i drugim wypadku dętka nieuszkodzona przemuje opór opony, zachowując pozostałe ciśnienie wewnętrzne, wystarczające dla dalszej bezpiecznej jazdy.

## Z ARMJI

### Szkoła Czołgów i Samochodów w obozie letnim.

Od dnia 28 maja do 28 lipca r. b. Szkoła Czołgów i Samochodów w Warszawie wyjeżdżała na ćwiczenia letnie do obozu ćwiczebnego Biedrusko pod Poznaniem.

Poniżej umieszczamy kilka ilustracji, przedstawiających życie szkoły w obozie letnim.

wych szkół: Centralnej Szkoły Czołgów w Żurawicy pod Przemyślem i Obozu Szkolnego Wojsk Samochodowych i przejęła ich dotychczasowe zadanie.

Obecnie zadaniem Szkoły Czołgów i Samochodów jest:



Taktyczny transport samochodowy.  
(przewóz oddziałów piechoty)

Przy tej sposobności wypada powiedzieć słów kilka o zadaniu szkoły.

Szkoła Czołgów i Samochodów została zorganizowana półtora roku temu. Powstała ona przez połączenie w jedną dwóch dotychczasowo-

- 1) Szkolenie oficerów zawodowych i podoficerów zawodowych czołgów,
- 2) Szkolenie oficerów zawodowych i podoficerów zawodowych samochodów pancernych,





Przeprawa czołgu na promie przez Wartę.



Ćwiczenie pokazowe kompanji czołgów dla oficerów rezerwy.



- 3) Szkolenie oficerów zawodowych i podoficerów zawodowych wojsk samochodowych (transportowych).
- 4) Szkolenie oficerów-instruktorów samochodowych dla innych rodzajów broni, posiadających tabor samochodowy.
- 5) Szkolenie podoficerów zawodowych mechaników (majstrów) samochodowych.

Dla wykonania swego zadania szkoła posiada oddziały ćwiczebne: kompanię czołgów, kolumnę samochodową i pluton samochodów pancernych. Pozatem szkoła posiada warsztat szkolny, muzeum samochodowe i laboratorium.

W skład szkoły wchodzi również Kor doświadczalna, zadaniem której jest prowadzeniem prób i doświadczeń z nowymi czołgami samochodami pancernymi i samochodami i również z poszczególnymi mechanizmami tych wozów.

W roku bieżącym w okresie ćwiczeń letnich do szkoły było powołano na 6 tygodniowe ćwiczenia około stu oficerów rezerwy wojsk samochodowych, w liczbie których było również dużo i członków Związków Właścicieli Dorożek Samochodowych i Autobusów.

J. S.

## KOMUNIKATY

### Zarządu Związku Właścicieli dorożek samochodowych i autobusów.

#### WPŁACENIE ZALEGŁYCH SKŁADEK.

Dotychczas tylko nie znaczna część członków opłaca składki członkowskie regularnie. Dla tego też Zarząd Związku zwraca się z gorącym apelem do ogółu członków o w płacenie w jaknajkrótszym terminie, a najdalej do dnia 1 września r. b. wrzystkich zaległych składek, jak również regularne wpłacanie składek w przyszłości. Jak wiadomo Zarząd Związku ma wydatki stałe jak: opłacenie lokalu, telefonu, pensję urzędników, prowadzenie wydawnictwa „Ruch Samochodowy” (który wszyscy członkowie otrzymują przecież darmo) i td. Po zatem w ostatnim czasie Zarząd prowadzi energiczną akcję w sprawie kilku kwestyj aktualnych, jak podwyższenie taryfy, przedłużenie terminu zamiany dowodów (książeczek) rejestracyjnych samochodów, cofnięcie zakazu kursowania dorożek torpeda i cały szereg innych. Prowadzenie tych spraw wymaga również specjalnych wydatków.

Tym czasem opieszałość członków co do opłacenia składek powoduje stały brak gotówki w kasie Związku, gdyż innych źródeł dochodu Związek nie posiada, co z jednej strony wpływa ujemnie na załatwienie spraw, a z drugiej strony zmusza Zarząd do zaniechania wykonania całego szeregu zamierzeń, które by były pożyteczne dla ogółu członków, bo przecież trudno chyba żądać od członków Zarządu, by wydatni Związku brali na swój rachunek.

O ile stan dotychczasowy nie ulegnie zmianie, Zarząd nie tylko nie będzie mógł rozwijać swojej działalności, ale wręcz przeciwnie będzie musiał zlikwidować część swoich dotychczasowych zdobyczy.

W pierwszym rzędzie Zarząd będzie zmu-

szony cofnąć stosowane od kilku miesięcy wysyłanie członkom bezpłatnie organu Związku „Ruch Samochodowy”, działalność którego jako informatora i uświadczeniela ogółu członków przecież jest dla naszej organizacji bardzo pożyteczną i dodatnio wpływającą na spójność Związku. W dalszym ciągu przyjdzie konieczność zredukowania urzędnika, który jak wykazała praktyka, przecież jest potrzebny, ponieważ wszystkie sprawy dotyczące prowadzonego przedsiębiorstwa, członkowie mogą załatwiać za pośrednictwem Zarządu Związku, bez straty czasu i jakichkolwiek kosztów.

Sądzymy, że ogół członków nie dopuści do tego i dopomoże swemu Zarządowi wybrnąć z trudnej sytuacji, tem bardziej, że opłacenie 3 zł. miesięcznie nie może być wielkim ciężarem dla członków.

Zarząd Związku zdaje sobie sprawę, że główną przyczyną nie regularnego wpłacania składek jest brak czasu, jednakże przy dobrych chęciach da się to uskutecznić tem bardziej, że Sekretarjat Związku urzęduje w ciągu całego dnia od g. 9ej. rano do godziny 7ej wieczór bez przerwy. Potrzeba tylko dyscypliny i po czucia obowiązku.

Dla tego też Zarząd Związku zwraca się jeszcze raz z gorącym apelem do ogółu członków, by raczyli wziąć pod uwagę powyższe argumenty i uregulowali zaległe składki w terminie do dnia 1 września r. b.

#### OPUSZCZANIE CHORAĞIEWEK LICZNIKA.

Oddział ruchu ulicznego komisarjatu Rządu zwraca uwagę, że chorağiewki licznika należy opuszczać wtenczas gdy pasażer zajmuje miejsce w dorożce, a nie w chwili przywołania.



### **PRZEDŁUŻENIE TERMINU ZMIANY DOWODÓW REJESTRACYJNYCH.**

Wobec tego że część członków nie zdąży wymieniać dowodów rejestracyjnych samochodów na nowe do 1 sierpnia r. b. Zarząd Związku wystąpił z prośbą przedłużenie terminu wymiany. Ministerstwo Robót Publicznych

prawdopodobnie uwzględni prośbę Zarządu i termin wymiany zostanie przedłużony. Termin ten będzie ostatecznymi dla tego bezwzględnie należy w tym terminie wymienić. O ile ktokolwiek tego nie uskutečni będzie musiał rejestrować samochodów na nowo, oczywiście opłacując rejestrację.

## **Z ŻYCIA ZWIĄZKÓW.**

WARSZAWA.

### **POSIEDZENIE ZARZĄDU ZWIĄZKU W DNIU 30 LIPCA.**

Na posiedzeniu w dniu 30 lipca r. b. Zarząd rozpatrzył szczegółową kalkulację kosztów przejazdu 1 km. drożką samochodową, opracowaną przez p. inż. Kopczewskiego. Po przeprowadzeniu szczegółowej dyskusji, Zarząd uchwalił pozostawić w mocy dotychczasowe żądanie podwyższenia taryfy do 60 gr. za kilometr.

Po zatem uchwalono, że z braku funduszy przedstawiciel Związku nie będzie obecny przy tegorocznej lustracji drożek w Urzędzie przemysłowym Magistratu.

Wreszcie uchwalono odbyć konferencję wspólnie ze Związkiem Zawodowym Automobilistów w sprawie przyjmowania do pracy kierowców.

### **POSIEDZENIE ZARZĄDU ZWIĄZKU W DNIU 13 SIERPNIA.**

Na tem posiedzeniu prezes Zarządu p. Szczepkowski zdał sprawozdanie z konferencji która się odbyła w Ministerstwie Skarbu wspólnie z delegatami Związku właścicieli drożek samochodowych z Poznania, Lwowa, Krakowa. O wyniku tej konferencji pisaliśmy w numerze poprzednim „Ruchu Samochodowego.”

W dalszym ciągu uchwalono odbyć wspól-

ną konferencję z przedstawicielami Oddziału Ruchu ulicznego Komisarjatu Rządu i Urzędu Przemysłowego Magistratu w celu ostatecznego ustalenia wysokości podwyżki taryfy.

### **LISTA SKŁADEK NA KUPNO LOKALU ZWIĄZKU.**

(ciąg dalszy)

Palus Kazimierz	zł. 2.—
Lesser Tadeusz	" 5.—
Szulc Józef	" 5.—
Wagner Jan	" 5.—
Lejbrand Adolf	" 5.—
Zieniewicz Aleksander	" 2.—

Razem zł. 24.—

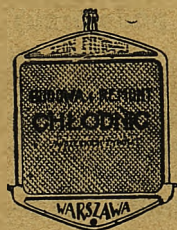
Łącznie z poprzednio zebranymi zł. 438.—

### **DOBRY I UCZCIWI KIEROWCY.**

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

Pragnąc wnieść poprawę w taki stan rzeczy, porozumieliliśmy 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.



**Zakłady mechaniczne  
wytrobów blacharskich  
LUDWIK BALIŃSKI  
i  
LEON FIUTOWSKI**

Sp. z o. o.

WARSZAWA.

**ZARZĄD Poznańska 11,**

Telefony 786 i 284-14.

**BUDOWA I REMONT CHŁODNIC  
WSZELKICH TYPÓW.**

**Marszałkowska 14 Tel. 284-14**



## Przegląd prasy.

### ROGATKOWE

W „Kurjerze Warszawskim” p. Sęk w styczniu „Rogatkowe” poruszył znowu tak aktualną sprawę.

Czytamy tam:

„Z czasów zamierzchłych i feodalnych, kiedy to wolno było zamykać gościńce szlabanami, i rzeki łańcuchami, datuje się „Rogatkowe” — dziki i irytujący przeżytek średniowiecza, dający się we znaki szczególnie automobilistom.

Wystarczy zrobić, dajmy na to, wycieczkę w stronę Pomorza, żeby poznać wszystkie rozkosze tego podatku, ściąganego z przejezdnych jure caduco, i stanowiącego wcale poważną pozycję w budżecie podróży.

Więc w Nowym Dworze, w pobliżu Modlina, pierwszy haracz; w Zakroczymiu — drugi; w Płońsku — trzeci; w Drobinie — czwarty; w Sierpcu — piąty...

Tu złotówka, tam złotówka, ówdzie całe 2 złote — i człowiek ani się spostrzeże, gdy wysupła, w jedną i w drugą stronę kilka naście złotych, wyrzucanych nota-bene, w błoto

Bo z tych opłat państwo niema nic — tylko magistraty poszczególnych miasteczek, przez które się przejeżdża — i magistraty te, jak na złość, utrzymują swoje bruki w stanie najgorszym, ulice (nocą) w mrokach egipskich — tak że się naprawdę rodzi pytanie:

— Za co płacimy ten podatek???

Szlak szosowy Gdańsk — Warszawa, obecnie bardzo uczęszczany, wiedzie właśnie przez owe Nowe Dwory, Płońsk i Sierpc, wyglądające żałośnie i nad wyraz prymitywnie. Tem większym skandalem są opłaty rogatkowe, ściągane z przejezdnych. Są one nietylko usprawiedliwionym zamachem na kieszenie obywateli, ale zabierają również dużo kosztownego czasu, narażając nas, nota-bene, na śmieszność, gdyż cudzoziemcy, przybywający coraz częściej tą drogą do stolicy, mają na to wszystko tylko jedno określenie:

— Moyen-Age!

Groteskowość tych danin małomiasteczkowych, paradoks tych szlabanów, staje się tym jaskrawszym, że dalej, w miasteczkach lepiej zabrukowanych, oczywiście utrzymywanych, rogatkowe — nie istnieje! Nie płaci się nic przy wjeździe do Rypina, ani przy wjeździe do Dobrzynia n. Drwęcą, ani w Golubiu, ani w Wąbrzeźnie, ani w Padziniu, ani w Nowem, Gniewie, Tczewie...

Typowa logiczna „Coq-à-l'âne” — po naszemu: „Czicipuch”!

Słychać teraz o „kodyfikacji” i „unifikacji” wszelkich podatków automobilowych, między innymi, także i o bliźkiem zniesieniu tych skandalicznych opłat rogatkowych, najniesprawiedliwszych w świecie. Bardzo pięknie. Wobec tego jednak, że zniesienie „rogatkowego” sygnalizowano nam już rok temu, i dwa lata temu — i wciąż wszystko jest bez zmiany, a z budek i wigwamów przydrożnych, na rubieżach Nowych Dworów, Zakroczymiów, Płońsk, czy Sierpców w obliczu Świnińskich Rynków i ulic Gnojnych, ciągle jeszcze wyskakują oberwane indywidua, rzucające się nieomal pod maszyny — z wraskiem:

— Staaaac! Rogatkoowee!

Doprawdy, czas najwyższy skończyć z tym osławionym „rogatkowym”, hamującym ruch samochodowy na drogach publicznych.

### WYPADKI SAMOCHODOWE

12 b. m. zdarzyła się katastrofa autobusowa na szosie pod Raszynem z autobusem p. Matyjera, kierowanym przez samego właściciela. Według doniesienia prasy codziennej przebieg wypadku był następujący: na szosie ukazał się chłopski wóz jednokonnny, lejce się wlekły po ziemi, a furman — kobieta drzemała na koźle. Pomimo to, że kierowca dawał sygnały i zwolnił bieg nie obeszło się bez katastrofy, gdyż koń nie kierowany przez nikogo stanął dęba skreślił i stanął poprzek szosy. Autobus uderzył przodem w środek wozu i rozdzielił jego na dwie części: koń poniósł przód wozu i śpiącą babę, a tył wozu potoczył się do rowu, Autobus odniósł szereg uszkodzeń, a 6 osób z liczby pasażerów zostało rannych.

Czyż i w tym wypadku winą po stronie kierowcy?

Chyba nie może być wątpliwości, że nie.

Wypadek został spowodowany przez konia wałęsającego się samopas na drodze publicznej. Niejednokrotnie już pisaliśmy o tem że czas najwyższy skończyć z jednostronną odpowiedzialnością za wypadki samochodowe. Bez stosowania ostrych represji w stosunku do pojazdów konnych nigdy nie będzie porządku na drogach.

Niesfori furmani i woźnice nie mogą bezkarnie urządzać pułapek na samochody.

### UWAGA!! KONKURENCJA

#### PAROWY ZAKŁAD WULKANIZACYJNY

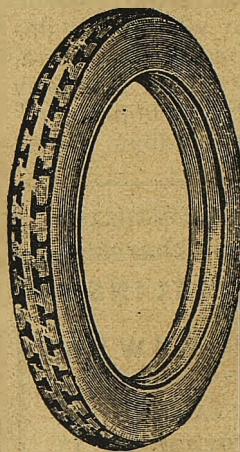
#### Opon i Dętek Samochodowych

#### „AUTO - OPON”

Warszawa, Elektoralna  
№ 29, (w podwórzu)

drugie wejście od ul. Mirowskiej (sklep)

**Wulkanizujemy opony  
i dętki samochodowe  
motocyklowe i rowerowe  
jak również wszelkie  
wyroby gumowe.**



NAKŁADANIE PROTEKTORÓW WSZYSTKICH  
MAREK Z GWARANCJĄ.

Kupno i sprzedaż używanych opon  
i dętek samochodowych

**Solidna i szybka robota.**



# Ze stolicy i kraju.

## WARSZAWA

**Reorganizacja Komisarjatu rządu na m. stoł. Warszawę** D. 24-go b. wchodzi w życie rozporządzenie rady ministrów o organizacji i zakresie działania władz administracji ogólnej na obszarze m. stoł. Warszawy.

Komisarz rządu przejmie funkcje wojewody, starostwie grodzy — funkcje starostów powiatowych ze zmianami wynikającymi z przepisów.

Art. 118 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 18 stycznia 1928 r. nadaje właściwym ministrom prawo przekazania w drodze ich własnych rozporządzeń komisarjatu rządu pewnych decyzji zastrzeżonych dotychczas ministerstwu, zaś, starostom grodzim przekazywania pewnych decyzji, zastrzeżonych z reguły wojewodom, wreszcie przekazania komisarjatu rządu pewnych decyzji, zastrzeżonych z reguły starostom.

W związku z tem, na podstawie rozporządzenia min. spraw wewnętrznych, kom. rządu m. stoł. Warszawy przekazuje się decyzje w pierwszej instancji w następujących sprawach: nadzoru nad zakładami graficznymi i składami druków, nadzoru nad prasą, zajęcia druków, kontroli nad drukami zagranicznymi; cenzury utworów słownych; sprawy związane z wyświetleniem filmów; koncesji na przedstawienia widowiskowe; rozmieszczenia komisarjatu i posterunków policji istniejących oraz tworzenia nowych posterunków; bezpieczeństwa w ścisłym znaczeniu tego słowa i kontroli nad wykonywaniem nadzoru nad zgromadzeniami, zezwoleń na kwesty i zwalczanie lichwy.

**Ruch Samochodowy w woj. Warszawskim.** W czerwcu i lipcu warszawski urząd wojewódzki zarejestrował 285 nowych samochodów, w tej liczbie 72 autobusy. Odnowione 60 koncesji, przeważnie dla uruchomienia autobusów na dotychczas czynnych liniach, z wyjątkiem jednej nowej z Warszawy do Opatowa przez Radom, Ostrowiec i Skarżysko. Uruchomiono kilkanaście luksusowych autobusów, w tej liczbie 5 na linię radomskiej, oraz po 2 do Mławy i Płocka.

Wskutek rewizji lotnych, przeprowadzonych przez specjalną komisję na terenie całego województwa, wstrzymano ostatecznie kursowanie i odebrano pozwolenie 30 autobusom (przeważnie starego typu). Wydano 156 praw jazdy.

**Podatki od samochodów.** Samochody obciążone są w Polsce podatkami na rzecz państwa i samorządu pod różnymi postaciami.

Właściciel samochodu uiszcza na rzecz skarbu opłatę przy rejestracji samochodu. Może być pociągany do opłat za nadmierne zużycie dróg państwowych. Takich dopłat mogą żądać związki komunalne za niszczenie dróg samorządowych, poza tem opłat w miastach za niszczenie bruków miejskich, opłat mytnych i rogałkowych przy wjazdach do niektórych miejscowości, opłat mostowych, wreszcie mogą związki komunalne obciążać samochody podatkiem od przedmiotów zbytku.

Takie opodatkowanie samochodów — mniejsza nawet o wysokość opodatkowania — jest przedewszystkiem z powodu swej formy dokuczliwie dla właścicieli pojazdów, poza tem myta i rogałkowe hamują rozwój ruchu samochodowego.

To też minister Robót Publicznych opracował projekt ustawy o podatku od pojazdów mechanicznych, który ma zastąpić wszystkie wymienione podatki i opłaty. Projekt ten ma być niebawem przedstawiony w ostatecznej formie Radzie Ministrów i po uchwaleniu wniesiony do sejmu.

## Nowe błotniki przy samochodach.

Miejska komisja sanitarna zastanawiała się nad tem, że samochody w dniu słotne w czasie jazdy rozpryskują błoto na przechodniów. Komisja uznała za konieczne zaopatrzenie samochodów, kursujących w Warszawie w większe błotniki zakrywające większą część koła. Odpowiedni wniosek komisja ma skierować do Oddziału ruchu ulicznego Komisarjatu Rządu i do wydziału przemysłowego Magistratu.

Jakkolwiek uchwała komisji jest słuszną o ile się weźmie pod uwagę dobro ogółu mieszkańców stolicy, jednakże technicznie ta rzecz nie da się przeprowadzić, ponieważ przy obecnym stanie bruków warszawskich (miejscami dziury do pół metra) jazda z takimi błotnikami będzie niemożliwa.

## Naprawa dróg podwarszawskich.

Dzięki energii starosty p. Gajewskiego obecnie rozpoczęto cały szereg robót na drogach podmiejskich, zostaną wyreperowane nie tylko główne linie komunikacyjne, ale również i drogi boczne. Przewiduje się reperacje dróg ogólnej długości około 70 mm.

Rozpoczęto również naprawę całego szeregu większych i mniejszych mostów.

**Nauka chodzenia po ulicach.** Nareszcie opinia publiczna nabrała przekonania, że przecież nie zawsze za wypadek samochodowy jest odpowiedzialny kierowca. Automobilisci wiedzą o tem już oddawna.

To też w kołach automobilowych zostanie przyjęta z radością wiadomość, że w nadchodzącym roku szkolnym w szkołach powszechnych w Warszawie ma być wprowadzona do programu nauka chodzenia po ulicach. Wykłady i pokazy będą prowadzić specjaliści instruktorzy.

**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.**



**Konferencja Prezydenta miasta i Komisarza Rządu.** Zostały zaprowadzone wspólne konferencje Prezydenta Miasta i Komisarza Rządu w celu omawiania spraw, które muszą być uzgodnione pomiędzy władzami administracyjnymi i komunalnymi przed ich ostatecznym załatwieniem. Konferencje takie mają się odbywać co tydzień.

Na pierwszej z tych konferencji został omówiony szereg spraw jak: reklam ulicznych, oczyszczenia ulic i t. d. Między innymi została powzięta decyzja w sprawie powiększenia ilości stacji benzynowych.

**Raid górski Małopolskiego Klubu Automobilowego.** W dniach 4 i 5 b. m. odbył się raid górski, organizowany przez M. K. A. z udziałem wielu znanych automobilistów. Trasa raidu Lwów — Rymanów — Lwów wynosiła około 700 klm.

Pierwsze miejsce zajął Skolimowski na Alfa Romeo — 92 pkt. dod., 2) Renler Chrysler 87.6 pkt., 3) Praun Lancia 86.5 pkt., 4) Potocka Austro-Daimler 77 pkt., 5) Kaczkowski Steyr 54.4 pkt., 6) Bogucki Bugatti 53.1 pkt., 7) Zimińska 22 pkt. W górskiej próbie szybkości zwyciężył Skolimowski przed Potockim i Romerem. Komandorem raidu był p. Kulinka.

**Międzynarodowy wyścig górski.** Jak już donosiliśmy w dniu 19 sierpnia r. b. Krakowski klub automobilowy urządził wyścigi samochodowe na trasie Zakopane — Morskie Oko. Regulamin wyścigu został ogłoszony w Nr. 15 „Ruchu Samochodowego”.

Dotychczas zapisali się do wyścigu: Stanisław Szwarstein na Bugatti sport 2,3 ltr.; Wentzel — Mossau na Mercedes-Benz 7 ltr.; Vetterli na Bugatti 1½ ltr.; Kuczewski na Tatra 1,1 ltr.; Kirschen na Fiat 0,99 ltr.; Wolfner na Steyr 4½ ltr.; Knapik na Hamonagt, Lichtensztejn na Gräff n. Stift 4,9 ltr.; Dygat na Tatra 1,1 ltr.; Bross na Hamo-

nagt, Jan Ripper na Bugatti 1½ ltr.; Zawidowski na Austro Daimler 2,99 ltr.; Cienski na ADR Austro Dai. 2,99 ltr.; Jan Meyer na Fiat 9,99 ltr.; Kellerman i Bitsc na Stutz 4,69 ltr.; Delmar na Steyr 7 ltr.; Liefeld na A Austro Daimler 2,99 ltr.

**Elektryczne oświetlenie miasta.** Magistrat zatwierdził projekt oświetlenia ul. Dobrej 44 lampami żarowymi, z których 17 na słupach żelaznych elektrowni, 27 na słupach tramwajowych, dalej, projekt oświetlenia ulicy Tamki 22 lampami żarowymi, z których 19 na słupach żelaznych elektrowni i 3 na słupach tramwajowych, wreszcie projekt oświetlenia ul. Manowskiego 6 lampami elektrycznymi.

#### Z ŁUCKA.

W dniu 9 sierpnia r. b. została otwarta nowa linja kolejowa Stojanów — Sienkiewiczówka, która umożliwiła najkrótsze połączenie Lwowa i Łucka.

Z powodu braku szos dojazd do nowych dworców jest bardzo utrudniony. Aby ten bogaty obszar ożywić należało by wybudować następujące szosy:

1) Stojanów — Horochów, 2) Horochów — Beresteczko — Ostrów, 3) Horochów — Łuck przez Błędów i 4) Horochów — Włodzimierz Wołyński.

#### Z GNIEZNA.

**Komunikacja Autobusowa Gniezno-Węgrowiec.** Z dnia 6 sierpnia r. b. na linii Gniezno — Kłeko — Mieścisko — Węgrowiec uruchomiono dwie pary autobusów. Odjazd z Gniezna następuje o godz. 7 m 50 i g. 13 m. 50, odjazd z Węgrowca o 8. 11 m 30. i o g. 18-tej.

Ponadto został utrzymany dotychczasowy nocny rozkład jazdy na powyższej linii na odcinku Gniezno — Kłeko.

## Kronika zagraniczna.

**Zakaz używania sygnałów dźwiękowych w nocy.** Prefekt policji paryskiej wydał w ostatnim czasie rozporządzenie, zakazujące używania sygnałów dźwiękowych przez kierowców od godziny 1-ej w nocy do godz. 5-ej rano, przyczem samochody powinny jechać ze zmniejszoną szybkością.

Zarządzenie to spowodowane zostało skargami mieszkańców Paryża, że trąbienie tysięcy samochodów przez całą noc, przeszkadza spokojnie spać.

**Posterunki ratunkowe dla automobilistów przy drogach.** We Francji wobec zwiększonego ruchu samochodowego i wielkiej liczby wypadków, zostały zaprowadzone posterunki ratunkowe na drogach, zaopatrzone w najpotrzebniejsze środki opatrunkowe oraz składane nosze. Posterunki są umieszczone przy drogach co 5 kilometrów. — I u nas podobne posterunki ratunkowe mogłyby mieć rację bytu specjalnie na drogach podwarszawskich, które ze względu na ich opłakany stan są terenem tak częstych wypadków samochodowych.

**Przygoda Maharadży w autobusie.** Niedawno odwiedził stolicę Anglii władca hinduskiego państewka udzielnego, Gwaljoru, będący jednym z najbogatszych ludzi w Indiach wschodnich.

Maharadz pragnął zwiedzić Londyn sam, nie w charakterze gościa rządu angielskiego, lecz zwykłego śmiertelnika, to też po przyjęciach urzędowych, wymknął się z hotelu i, po dłuższej przechadzce, wszedł do autobusu, gdzie, aby lepiej przyjrzeć się życiu londyńskiemu, zajął miejsce na górnym pięttrze pojazdu.

Niestety, przyzwyczajony do tego, że adjutant był

zarazem jego kasjerem i płacił za wszelkie wydatki swego władcy, maharadza zapomniiał portmonetki, to też gdy przyszło do płacenia za przejazd, znalazł się w wielkim kłopotcie.

Napróżno przetrząsał zmieszany wszystkie swe kieszenie, a licznie zebrani na górnych siedzeniach autobusu londyńczycy drwiąco spoglądali na ciemnolicęgo jego mościa, nie mającego czem zapłacić za przejazd, gdy wreszcie zlitował się nad zakłopotanym siedzący obok niego mężczyzna ubogo odziany i dobywszy woreczka, zapłacił za bilet swego sąsiada niecierpliwemu się coraz bardziej konduktorowi autobusu.

Maharadza podziękował nieznanomemu i zapytał go o adres, dodając:

— Za taką przysługę warto się odwdziżyć.

Londyńczyk jednak machnął lekceważąco ręką i odparł:

— Nie potrzeba!

Dotknęło to władcę hinduskiego, rzekł więc dobitnie: — Ależ ja mówię poważnie, jestem księciem panującym Gwaljoru.

Londyńczyk popatrzał na mówiącego, poczem powstał i skłoniwszy się głęboko przed maharadzą, zawołał drwiąco:

— W takim razie ja jestem zmarłym królem belgów, Leopoldem!

Po tych słowach zeszedł z autobusu.

Nie mogło mu się pomieścić w głowie, aby człowiek nie posiadający grosza przy duszy, a twierdzący, że jest księciem panującym, nie był warjatem!

(„Kur. Warsz.”)



# U w a g a !

## Właściciele Dorożek Samochodowych.

Przypuszczając że sprawa racjonalnej eksploatacji taksówek interesuje WPanów, mamy zaszczyt zaoferować do tego celu reprezentowane przez nas samochody marki „Unic”.

Fabryka samochodów „Unic” jest jedną z najstarszych we Francji i jedną z niewielu, która po wojnie nie przeszła na masową, seryjną produkcję, lecz zachowała nadal system przedwojenny — solidnego — precyzyjnego wykonania samochodów z najlepszego materiału, stosując wszystkie ostatnie zdobycze techniki i taką konstrukcję, która czyni bardzo łatwy dostęp do każdej poszczególniej części samochodu bez specjalnego nakładu pracy. „Unic'i” są nadzwyczaj trwałe i ekonomiczne.

Dzięki powyższym zaletom podwozia specjalnie skonstruowane na taxis — dorożki samochodowe, skarosewane, jako wygodny i obszerny landaulet bądź limousine'a — 6-o osobowa, cieszy się bardzo dużym powodzeniem wśród mieszkańców Warszawy.

Z pośród istniejących na świecie samochodów, „Unic'i” są uznane przez pierwszorzędne siły fachowe za bezspornie najlepsze i najodpowiedniejsze na dorożki samochodowe z racji wspomnianej wyżej doskonałej konstrukcji i wyjątkowo mocnej budowy.

W porównaniu z innymi samochodami (mowa jest o paru markach samochodów względnie odpowiednich na dorożki) nieco wyższa cena samochodów „Unic” — landaulet'ów bądź limousine — 6-o osobowych (karoserja krajowa, wykonana ściśle według wymiarów fabrycznych, z wewnętrznym wybiciem prawdziwą skórą koloru brązowego, b. starannem i solidnem wykończeniem) na podwoziach L 7 F — 11 HP. model 1928 r. nie odstrasza nabywców, którzy uznając bezsporne zalety „Unic'ów” chętnie je nabywają, wiedząc, jakim czynnikiem musi się przeciwstawiać dorożka samochodowa, od której wymaga się codziennie ustawicznej pracy w wyjątkowych, złych warunkach — jakimi są bruki warszawskie, względnie polskie drogi i, że nawet w tych warunkach samochody „Unic”, po paroletniej eksploatacji, zachowują swoją wartość i cenę.

Przysłowie angielskie głoszące: „za biedny jestem, abym kupił tanią rzecz” ma zupełne zastosowanie przy decyzji kupna samochodów na dorożki, gdyż kwestja nabycia nieco droższego samochodu pierwszorzędnej jakości, jednocześnie decyduje sprawę nader ważną — pewnej lokaty kapitału, który będąc odpowiednio umieszczony, stale dobrze procentuje.

Mamy liczne przykłady, z okresu powstania i rozwoju ruchu dorożek samochodowych w Warszawie, nabywania przez szereg osób niekompetentnych, względnie mało kompetentnych, samochodów, nieodpowiednich na dorożki, jak: samochodów używanych starego typu, zupełnie nieekonomicznych, lub nowych, absolutnie nienadających się do tego celu z racji słabej budowy — co w rezultacie pociąga za sobą stałe remonty i związane z tem ustawiczne koszty, skutkiem czego eksploatacja jest nieracjonalną i zamiast być rentującą — jest rujnującą.

Wychodząc z założenia, że nie tylko osoby kompetentne są powołane do posiadania dorożek samochodowych i że to przedsiębiorstwo, o ile jest dojrze prowadzone — jest jednym z lepszych interesów, naturalnie o ile się eksploatuje dobre mocne i ekonomiczne samochody, komunikujemy, że dla wygody naszej klienteli, nabywców samoch. „Unic”, zorganizowaliśmy w śródmieściu warsztaty i garaże dla konserwacji samochodów-dorożek „Unic”. W naszych garażach prowadzoną jest bardzo ścisła ewidencja wpływów i wydatków każdej poszczególniej dorożki, co jest bardzo łatwe do skontrolowania i pozwala z całem zaufaniem powierzać własne samochody-dorożki „Unic”.

Powyższe udostępnia posiadanie własnej dorożki samochodowej licznym rzeszom nawet niekompetentnych osób, bądź pozbawionych z racji osobistych zajęć, możliwości opiekowania się swym samochodem. Firma nasza z całą sumiennością dba o powierzony jej samochód.

Konserwacja dorożki samochodowej w ogólnych zarysach polega na: ścisłej kontroli szoferów, kontroli zarobków, opiece nad stanem samochodu, na usuwaniu natychmiast nawet minimalnych defektów, dopilnowaniu regularnego smarowania i utrzymaniu w czystości samochodu. O zarobkach w głównej mierze decyduje wygląd zewnętrzny samochodu.

Przedstawiając powyższe do wiadomości WPanów wyjaśniamy, że do konserwacji przyjmujemy tylko samochody marki „Unic” i tylko tych osób, które wyraźnie tego sobie życzą. Przypuszczamy, że powyższe zechce WPanowie wziąć pod rozważę i zaznaczając, że zawsze bardzo chętnie służyć będziemy na żądanie WPanów wszelkimi dalszemi, wyczerpującymi informacjami, jak również radzi byliśmy widzieć w osobie WPanów przyszłych naszych klientów pozostajemy

Z poważaniem

Jeneralna reprezentacja na Polskę i w. m. Gdańsk  
Czesław Łączny i S-ka.



## H U M O R.

