

RUCH SAMOCHODOWY

DWUTYGODNIK ILUSTROWANY, POŚWIĘCONY SPRAWOM KOMUNIKACJI SAMOCHODOWEJ,
Organ Właścicieli Samochodów Eksploatacyjnych R. P.

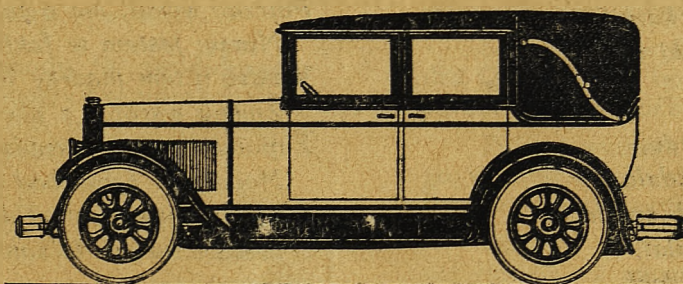
Redakcja i Administracja: ul. Smolna 38, tel. 254-20. Otwarta od g. 9 — 1 pp. i od 3—7-ej wiecz.

Redaktor przyjmuje w poniedziałki, środy i piątki od godz. 6-7 wiecz.

Konto Czekowe P. K. O. 17.175.

Pierwszy transport nowego typu 1929 r. Taksówek „MORRIS” NADSZEDŁ DO WARSZAWY.

WSZYSTKIE TE
TAKSÓWKI ZO-
STAŁY
SPRZEDANE.



WSZYSTKIE TE
TAKSÓWKI ZO-
STAŁY
SPRZEDANE.

ZAPISY NA DALSZE, BĘDĄCE W DRODZE, PRZYJMUJE I INFORMACYJ UDZIELA:

Generalne Przedstawicielstwo „MOTOR TRADERS”

Tow. Handlu Samochodowego.

Sp. z ogr. odp. PL. ŻELAZNEJ BRAMY 2. TEL. 137-13.

Nadchodzące święta są radością wszystkich!

*Kto chce odczuć i przeżyć prawdziwą radość, niechaj innym sprawia radość;
Kto chce od Boga otrzymać dar radości wigilijnej, niechaj się stanie tej radości
Zwiastunem. Radujcie się w Panu — On blisko.*

*

*

*

*Wobec zbliżających się Świąt Bożego Narodzenia składamy na tem miejscu
najpomyślniejsze życzenie wszystkim naszym Czytelnikom, ogłaszającym się
firmom, oraz tym wszystkim, którzy z nami współpracują!*

WYDAWNICTWO

„Ruchu Samochodowego“

O Mocarzu Samochodzie.

Rzecz oczywista pisze poważnie tu humorysta.

*Od Warszawy do Alaski
W pościgu wielbłąda nagna,
Czy to są Sachary piaski,
Czy Polesia grzązkie bagna,
On, samochód prima marki
(Jakiej? przepatrz dział reklamy!)
Mówią: „ludziom skreca karki!“
Ja to wstawiam w bajki ramy!*

*Idziesz zwolna, duszo rada,
Po chodniku, jezdnią zdala,
Z góry gzyms ci na czub spada
I głowińę w mig rozwala!
Któż tu winien? To wypadek!
Co złośliwie los uklei;
Zna te psoty wnuk i dziadek
W pieszej drodze, na kolei
I w tramwaju, na okręcie,
W suchej drodze, w mórz odmiecie!*

*Próżno o tem pisać noty:
Nie samochód czyni psoty,
Bo samochód—to maszyna.
Co do woli się nagina,*

*Woli ludzkiej. On w swym pędzie
Wtedy ci szkodliwym będzie,
Jeśli go nie trzymasz w dłoni
Twardo! Hardy! jak sto koni!*

*Patrząc wokół, nie o cudzie
Marzę: jestem w faktów gronie,
Wiedzą o tem mądrzy ludzie:
Znikną wkrótce z ulic konie,
Zapanuje motor wszędzie;
Mocarzem samochód będzie!
Da przyjemność, da i dochód:
Mocarz ruchu—to samochód!*

*Gwiazdka jest! A więc życzenia...
Wśród życzeń tych ogromu
Główna myśl je opromienia,
W każdym naszym polskim domu,
Myśl córeczki, mamy, taty,
Synka—to im rzeźwi duszę:
Mieć samochód własny muszę!
Kupić, kupić! choć na raty!*

WUKAR.

Jak powstają rzeczy lepsze od innych...

Ilekróć mowa o potęgach przemysłowych w Ameryce, mimowoli kojarzy się z tym pojęciem coś fantastycznego...

Szczerze mówiąc, patrzymy na rozwój przemysłu amerykańskiego podobnie, jak na wysokość drapaczy chmur, lub gaże gwiazd filmowych.

Czy jednak poza sensacją nie kryje się coś, co istotnie zasługuje na podziw?

Wszak ten imponujący rozwój nie jest dziełem przypadku...

Złożyły się nań przedewszystkiem:

zrozumienie potrzeb konsumenta w każdym zakątku świata.

zrzeszenie się kapitałów dla coraz lepszego zaspokojenia tych potrzeb.

wykorzystanie doświadczenia dla udoskonalenia produkcji.

Jednym z przemysłów, który spontanicznie rozwinął się w Ameryce — jest przemysł samochodowy...

Olbrzymi rozwój automobilizmu na całym świecie datuje się do chwili wypuszczenia na rynek pierwszych samochodów seryjnych...

One dały milionom możność korzystania z lokomocji samochodowej, spełniając tym samym nieocenioną rolę promotora cywilizacji...

Siłą rzeczy samochody te, produkowane w setkach tysięcy, nie mogły być udoskonalane, pozostając daleko w tyle poza wzrastającym wymaganiem szerokiej publiczności...

Pierwszy zrozumiał tę prawdę W. C. Durant wówczas jeszcze skromny fabrykant...

Co więcej potrafił on praktycznie rozwiązać zagadnienie seryjnej fabrykacji samochodów lepszej konstrukcji, koncentrując w swym ręku szereg najpoważniejszych fabryk samochodowych z Cadillac'em i Buick'iem na czele...

Jemu też zawdzięczać należy zrzeszenie licznych fabryk samochodowych i przemysłów pomocniczych w jedną organizację pod nazwą General Motors.

Jak każdy wielki twórca, W. C. Durant, ówczesny prezydent General Motors, nie uznał jednak swej pracy za skończoną.

Mając za sobą 25-io letnie doświadczenie, wielkie zaufanie u publiczności, która jest najwyższym trybunałem — i olbrzymie zasoby materialne — W. C. Durant szuka dalej dróg rozwoju...

I oto przed kilku laty W. C. Durant tworzy własną organizację wytwórczą pod nazwą Durant Motors Inc.

Zakłady Durant Motors Inc. obejmują dziś pięć fabryk w Stanach Zjednoczonych ze słynną na cały świat fabryką najdroższych samochodów „Locomobile”, oraz fabryki montażowe w Paryżu i Berlinie...

Dzienna produkcja fabryk Duranta osiąga obecnie 2.000 sztuk samochodów osobowych i ciężarowych.

Durant Motors Inc. posiadają własne fabryki w każdej prawie gałęzi pomocniczej, jak fabryki karoserji, huty szkła, etc., etc., produkują więc rzeczywiście tanio.

Ulepszać fabrykację, by udoskonalić produkt — bez podwyższenia ceny — oto zasada Duranta.

Stworzyła ona samochodom „Durant” wszędzie imię pierwszorzędne...

Statystyka wykazuje, że całkowita sprzedaż Durant'ów w tym roku przewyższa o 49,9% sprzedaż zeszłoroczną...

Polska wymaga samochodu silnego, mocnego w konstrukcji i oszczędnego w zużyciu części i materiału pędnego...

Dlatego też przychylnie powitała przed pół rokiem te pierwsze kilkaset wozów, które ją mierzą wzdłuż i wszerz...

Przedstawiciele „Durant'a” są zawsze gotowi wykazać każdemu zalety tych samochodów...

Jenerałni Przedstawiciele na Polskę i w. m. Gdańsk Bracia Stefan i Piotr Bergman, Inżynierowie Warszawa, Kraków, Katowice.

Patenty na rok 1929.

W chwili obecnej we wszystkich ośrodkach grupujących właścicieli Dor. Sam. została żywo poruszona niezwykle na casie **sprawa świadectw przemysłowych (patentów) oraz sprawa podatku obrotowego.**

Jak wiadomo, od kilku lat wszyscy właściciele dorożek samochodowych musieli wykupywać świadectwa handlowe II, III i IV kategorii, w zależności od posiadanych dorożek. Jest to niesłuszne i narzucone, gdyż ustawa o państwowym podatku przemysłowym (Dz. U. R. P. z dnia 7 sierpnia 1925 r, Nr. 78 poz. 550) mówi wyraźnie że mamy prawo do patentu przemysłowego. O cóż bowiem chodzi? Chodzi przede wszystkim **o podatek obrotowy.** Każdy właściciel dorożki samochodowej jest **obowiązany płacić na rzecz skarbu państwa podatek od obrotu.**

Naturalnie Centralny Związek Wł. Dor. Sam. nie mógł się z tym pogodzić i występował kilkakrotnie z memorjałami do M. S. z żądaniem by cofnął okólnik p. Ministra Skarbu (Dz. U. R. P. z dnia 14 sierpnia 1925 r, № 32 poz. 560), Ministerstwo Skarbu po dzień dzisiejszy nie dało niestety takiej czy innej odpowiedzi.

Związek Centralny zmuszony był do wystąpienia na drogę sądową, i oto w dniu 15.II 28 r. Wydział Odwoławczy Sądu Okręgowego w Warszawie po godzinnem przemówieniu naszego radcy prawnego p. mec. B. Oberfelda, uniewinnił, z oskarżenia z art. 98 Ustawy o Państwowym Podatku Przemysłowym, właściciela dorożki samochodowej, któremu Centralny Związek wykupił świadectwo przemysłowe kat. VIII, Wyrokiem tym zostały zatwierdzone patenty VIII kategorii. Właściciele eksploatujący dorożki własnymi siłami lub przy zatrudnieniu nie więcej jak jednego pracownika są zwolnieni od podatku obrotowego.

Natomiast przedsiębiorstwa samochodowe,

zatrudniające ponad 1 pracownika, będą nadal płacić podatek obrotowy.

Całą sprawę komplikuje jeszcze i ta okoliczność, że stosunek Władz Skarbowych do **płatników oparty jest na braku zaufania.** Zasadniczo urząd podatkowy **nie wierzy** w uczciwość i dobrą wolę podatnika, a jego zeznania o obrocie, jaki miał za dany czasokres, w swoim przedsiębiorstwie, **za rozmyślnie fałszywie złożone władzy podatkowej.** Stąd **samowolne** ustalanie i ściąganie często-kroć fikcyjnych sum obrotowych, tak na **widzi mi się.** Urzędnik skarbowy ściągą podatek **z całą bezwzględnością** otrzymując za wysokość sumy ściągniętego podatku specjalną premję. I nic dziwnego, gdy zauważymy, że według danych statystycznych Sejmu Rzeczypospolitej, ludność rolna, a która stanowi większość w naszym kraju, płaci aż 2 procent podatków państwowych, cały zaś ciężar podatkowy ponosi ludność miast a w szczególności handlowcy i przemysłowcy. Z powyższego wynika, iż M. Sk. nie chce się pozbyć tak wielkiego źródła dochodu, a będąc niezadowolone z wyroku Sądu Okręgowego odwołuje się do Sądu Najwyższego.

Odbyte w Warszawie w dn. II.XII. 28 r. wielkie zebranie właścicieli Dor. Sam., które zagał prezes R. Szczepkowski, dając informacje o wyniku dotychczasowej działalności Zarządu w sprawie patentów i podatków, wypowiedziało się za

- 1) wykupywaniem świadectw przemysłowych wyłącznie przez Związek,
- 2) wzmocnieniem swojej organizacji,
- 3) dążyć do wywalczenia uznania swoich słusznych postulatów i usunięcia tych przeszkód, które tamują normalny rozwój automobilizmu i wstrzymują rozwój dla dobra państwa i społeczeństwa.

Karol Weykum.



UŻYWAJĄC

Żarówek **DUPLO i TRIPLO** Philipsa
 uchronicie się przed katastrofą.

SZUKAJ PREMJE

UKRYTĄ W TYM NUMERZE

Światowa statystyka samochodowa.

Amerykańskie czasopisma „The American Automobile” i „Automobile Industries” począwszy od roku 1922 zliczały szczegółowe dane dotyczące rejestracji samochodów na całej kuli ziemskiej.

Energja i dokładność, która cechowała pracę korespondentów wspomnianych pism w kierunku dostarczania danych statystyki samochodowej jest dostateczną rękojmią, ażeby ogłoszone na 138 stronach cyfry można było uważać za miarodajne.

Rozwój automobilizmu na całej kuli ziemskiej trzeba rozpatrywać z wielu względów oddzielnie dla Ameryki i Europy.

Ameryka obejmuje powierzchnie przeszło 9 milionów kwadratowych klm. i posiada przeszło 22 miliony samochodów; na pozostałe zaś państwa przypada 5½ miliona maszyn. Tym sposobem na początku roku 1927 na całej kuli ziemskiej było 27½ milionów samochodów i przeszło 1½ miliona motocykli. (Na 1/I 1928 r. liczyło się ok. 29 milionów samochodów).

Zahamowany ostatnio procentowy wzrost samochodów w Ameryce tłumaczy się z jednej strony znacznym rozpowszechnieniem samochodów, gdzie przeciętnie na 1 samochód przypada 5 mieszkańców, w niektórych zaś stanach (Kangas, Kalifornia) nawet 2—3 mieszkańców, z drugiej zaś tem, iż w ostatnich latach duża ilość samochodów została wyeliminowana z użycia.

Wzrost automobilizmu w Ameryce rozwijał się nadzwyczaj szybko, w tempie iście amerykańskim w innych zaś państwach stopniowo i powoli nie przewyższając 20—25% rocznie. Nadzwyczaj charakterystycznym dla amerykańskiego rozwoju automobilizmu jest fakt powstania tam specjalnego „przemysłu” kradzieży maszyn. Według danych statystycznych „przemysł” ten wygląda następująco:

w roku 1922	skradziono	35.000	maszyn
" " 1923	"	39.000	"
" " 1924	"	57.000	"
" " 1925	"	77.000	"

Kolosalne te w pojęciu europejczyka cyfry tłumaczyć należy przedewszystkiem szerokiem rozpowszechnieniem w Ameryce jazdy bez szofera, wskutek czego na ulicach stale oczekują niezliczone ilości samochodów pozostawionych bez żadnego doglądu.

Aczkolwiek na całej kuli ziemskiej najwięcej jest samochodów osobowych, jednak przyrost tychże w stosunku do taboru ciężarowego w poszczególnych państwach nie jest jednako-
wy. W Stanach Zjednoczonych przyrost maszyn

osobowych w ciągu roku 1927 wynosił 12proc. ciężarowych 10proc., w Persji zaś odwrotnie, samochodów ciężarowych wyprodukowano 77proc., osobowych 36 proc.

Przechodząc z kolei do rozwoju automobilizmu w poszczególnych państwach widzimy, iż w ciągu ostatnich 5 lat, w stosunku procentowym, najwięcej wzniósł tabor w Czechach (466%) i Holandji (381%) w stosunku zaś ilości, ciowym na pierwszym miejscu znajdują się Stany Zjednoczone, następnie Anglja i Francja. Z pośród najmniejszych państw wymienić należy wyspy Hawajskie, położone na oceanie Wielkim, które posiadają przeszło 31.000 samochodów.

Pod względem terytorjalnym i w stosunku do zaludnienia tabor samochodowy podzielony jest b. nierównomiernie. Ameryka naprzykład w roku 1927 posiadała 80% wszystkich maszyn, wobec czego na pozostałe państwa przypadało zaledwie 20%.

Co się tyczy taberu motocyklowego należy zaznaczyć, iż przeważająca jego część przypada na europę (81%), a nie na Amerykę. Najwięcej motocykli posiada Anglja, przeszło 498.000 czyli 26% produkcji światowej.

W zakończeniu wskażemy na bezpośrednią zależność budowy dróg od rozwoju transportu samochodowego. Z krótkich wzmianek jakie od czasu do czasu spotykamy w pismach zagranicznych sprawa ta jest zupełnie wyraźna: drogi buduje się tam, gdzie są samochody. Pierwsze miejsce pod tym względem zajmuje Anglja, gdzie na 1 milę drogi przypada 5 samochodów.

Wydatki na budowę dróg są tam według naszych pojęć wprost kolosalne; wynoszą one rocznie przeciętnie do 270 milionów dolarów, przy 250.000 zatrudnionych robotników. Nawet tak małe państwo jak Holandja przystąpiła obecnie do zrealizowania programu budowy dróg kosztem 10 milionów dolarów; Australja przewiduje na ten cel również potężną cyfrę 20 milionów funtów szterlingów.

Nawet w Afryce budowa dróg stopniowo się rozszerza w związku ze zwiększeniem taboru samochodowego.

Ciekawą jest statystyka drogowa Stanów Zjednoczonych, gdzie na 1 milę dobrze urządzonej drogi przypada 66 maszyny. Tego rodzaju dróg jest tam 4.820 tysięcy kilometrów. Na utrzymanie i budowę nowych dróg w ciągu jednego tylko 1925 roku wydano 1.288.939.707 dolarów. Olbrzymie te cyfry świadczące o kolosalnym rozwoju automobilizmu zmuszają zastanowić się nad jego powodzeniem. Otóż stwierdzić musimy iż najwyższy objaw życia zawiera

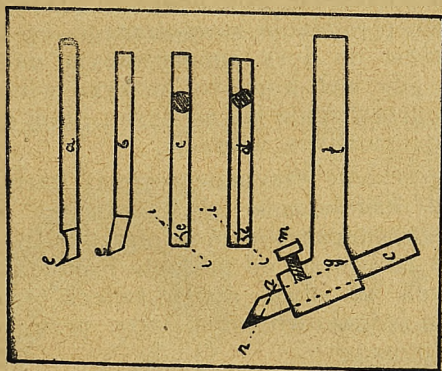
się w niezawisłym, indywidualnym i szybkim przenoszeniu się z miejsca na miejsce. Ludzkość rozumie, iż czas to pieniądz, samochód zaś wiecznie służy tej zasadzie. W obecnych

warunkach życia samochód stał się niezbędnym środkiem, wobec czego rozwój jego będzie trwał dotąd, dopuki nowe zdobycze techniki nie otworzą nam inne, bardziej udoskonalone drogi.

Tłom. F.

Praktyczne noże tokarskie.

Przy obróbce metali na tokarce zastosowanie zwykłych noży pociąga za sobą pewne niewygody, które są dobrze znane każdemu tokarzowi. Przedewszystkiem bardzo często się zdarza, iż tnąca część (e) noży zwykłych, oznaczonych na rysunku literą (a i b), łamie się i wówczas, ażeby nóż naprawić, należy go odhartować, przekuć i zahartować na nowo. Jeśli zaś wypadki te zdarzają się często, wówczas stal noża przepala się, staje się kruchą i nóż należy wyrzucić. Z drugiej zaś strony naprawy tego rodzaju zabierają dużo czasu, co wraz z zużytym do tego materiałem obciąża zupełnie nieprodukcyjnie budżet warsztatów. Następnie w miarę zużycia noża, jego tnący kąt (e) zmienia się coraz więcej, zaś dla dokładnej obróbki materiału niezbędnym jest, ażeby ostrze noża zawsze dotykało obrabianego przedmiotu mniej więcej na wysokości jego osi. Dlatego też nóż trzeba od czasu do czasu podnosić w suporcie co uskutecznia się zazwyczaj przez podkładanie różnej grubości blaszek metalowych, co z kolei zabiera tokarzowi dużo czasu, gdyż nie zawsze znajdzie się pod ręką blaszka odpowiedniej grubości.



Celem uniknięcia tych niewygód, jedno z pism technicznych proponuje stosowanie specjalnych praktycznych noży, które nie stanowią specjalnej nowości, jednak w naszych warsztatach naprawkowych nie są znane.

Nóż ten wykonany z kawałka okrągłej stali (c) (dla miedzi), lub kwadratowej, względnie trójkątnej (dla żeliwa i żelaza) obcina się po

linji (ii) tak, iż powstaje ostry kąt (c) co uwidocznione na rysunku (c i d).

Nóż wkłada się w specjalny trzymak, składający się z rączki (f) i głowicy (g). Za pomocą rączki (f) trzymak z nożem umocowuje się w suporcie. Głowica trzymaka posiada otwór odpowiedni do formy noża: kwadratowy lub okrągły i śrubę (m), przytrzymującą nóż.

Przy tej konstrukcji jego tnącą część (e) bardzo łatwo umocować na żądanej wysokości, jeśli zaś podczas pracy ona się złamie, wówczas wystarczy ściąć stal noża po linji (nn), poczem otrzymamy znów dobry nóż, bez żadnej dodatkowej jego przeróbki.

DOBRZY I UCZCIWI KIEROWCY.

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

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

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

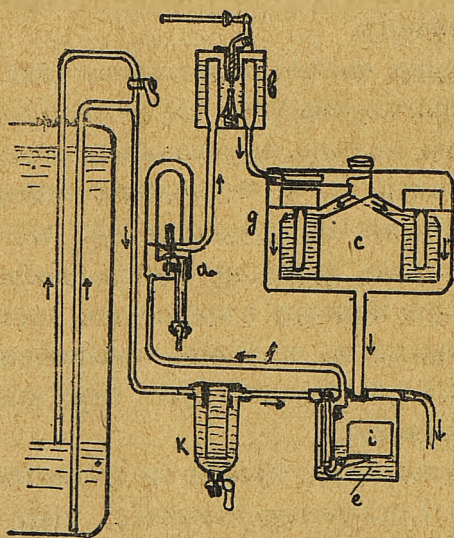
Nowy model samochodu „Maybach”.

W roku ubiegłym, jak podaje prasa zagraniczna, Maybach wypuścił nowy model samochodu, konstrukcja którego dąży do ułatwienia kierowania. Pierwszym krokiem w tym kierunku jest zastosowanie specjalnie silnego i elastycznego silnika, przy którym staje się zbędną skrzynka biegów. Silnik ten sześciocylindrowy o mocy 120 HP. (2.800 obr./mn.) cylindry jego o średnicy 97 mm. są odlane w jednym bloku.

Zupełnie odmienną jest konstrukcja górnej części bloku cylindrów i zaworów, Maybach nie stosuje zdejmowanej głowicy, motywując to tem, iż całkowity odlew daje możliwość nadania ściankom komory spalania wszędzie jednakowej grubości, a tem samem ułatwia odprowadzenie ciepła i osłabia naprężenia wewnętrzne, wywołane nierównomiernym nagrzaniem różnych części głowicy.

Dla utrzymania kulistej formy komory wybuchowej, obydwa zawory są umieszczone po bokach cylindra, przyczem zawór wlotowy, wymagający mniejszego chłodzenia, umieszczony w specjalnej, wyjmowanej klatce.

Napęd zaworów skutecznia się za pomocą dwóch wałków rozrządczych, umieszczonych w karterze, po obu stronach cylindrów, skąd dalszy ruch przekazuje się na zawory przy pomocy długich wahadełek. Dla zmniejszenia drgania tychże jeden z nich znajduje się stale pod ciśnieniem małej sprężynki.



Karburator również znacznie się różni od zwykłych typów. W danym wypadku benzyna jest podawana za pomocą pompy (a) poruszanej od silnika do przejściowego zbiorniczka (b),

skąd dostaje się do karburatora (c). Karburator nie posiada komory pływakowej, którą zastępują dwa schodki (g), umożliwiające wyciekanie nadmiaru benzyny do dodatkowego zbiorniczka (e), skąd pod działaniem pompki benzyna zasysa się przez rurkę (f). Gdy poziom benzyny w zbiorniczku (e) opadnie, pływak (i) otworzy górny zawór, wówczas pompa zaczyna zasysać benzynę z głównego zbiornika, która przechodzi uprzednio przez filtr (k).

Skomplikowana konstrukcja tego karburatora ma tę dobrą stronę, iż daje możliwość na drugiej przekładni jechać z szybkością 4 — 5 klm./godz. Niezwykła elastyczność widoczna już z tego, iż normalnie samochód startuje z silnikiem włączonym na ostatnią szybkość, przyczem jedzie naciśnięciem akceleratora bez przekładania szybkości, w ciągu 15—18 sekund szybkość samochodu może być doprowadzona do 60 klm./g. Rozumie się samo przez się, iż w tym celu starter powinien posiadać odpowiednie wymiary. Wogóle elektryczne urządzenie Maybacha zastosowane jest do jego wielkości, np. 12 v. akumulator posiada pojemność 120 amp./gdz.

Przekazywanie pracy od starteru na silnik jest również nieco odmienne, na wale korbowym obok koła rozprędowego znajduje się tryb połączony ze starterem bezszumnym łańcuchem Renolda.

Wał korbowy posiada również ciekawy detal konstrukcyjny t. zw. stabilizator, umieszczony na przednim końcu wału. Składa się on z ciężkiego pierścienia zewnętrznego, osadzonego z tarciami na dysku umocowanym na wale. Z chwilą gdy wał korbowy zaczyna wibrować, pierścień przeslizguje się na dysku i tem samem szybko uniemożliwia wibrację.

Oczyszczanie zasypanego przez karburator powietrza skutecznia się w dużym filtrze z materiału, umieszczonym na przedniej ścianie. Zapalanie podwójne: od magneta i akumulatora, pracujących na dwa rzędy świec, przez co osiąga się jednakowo silna iskra przy każdej ilości obrotów.

Skrzynki biegów, w całym tego słowa znaczeniu, samochód nie posiada. Zastępuje ją planetarny przyrząd umożliwiający przy zbyt wysokich wzniesieniach stosowanie mniejszej przekładni, oraz włączanie tylnego biegu.

Daj składkę na lokal!

Oslabianie wstrząsu na samochodach ciężarowych.

Celem osłabienia wstrząsu na samochodach ciężarowych jeden z konstruktorów zaproponował stosowanie specjalnie napompowanych poduszek gumowych, uzupełniających pracę zaworów. Są one umieszczone na jednym końcu resoru (wyjątek stanowią poprzeczne resory Forda) tak, że wszystkie wstrząśnięcia pionowe przechodzą na ramę przez te poduszki. Wykonane one na wzór pneumatyków, z tą tylko różnicą, że dętka nie jest wyjmowana.

Poduszki mają wygląd podługowatych worków różnych wymiarów, odpowiednio do wagi maszyny. Naprzykład do ciężarowego Forda są stosowane cztery jednakowe poduszki o dłu-

żywką pompką samochodową. Z dołu poduszka jest przyciskana drugą ruchomą deską nieprzymocowaną do niej, celem uniknięcia osłabiania napompowanej poduszki na złej drodze.

Druga deska jednym końcem nasadzona na specjalny drążek, po którym może się ślizgać, drugim zaś przymocowana za pomocą zawiasu do ramy tak, iż deska może obracać się na pewien kąt w poziomej płaszczyźnie. W pewnej odległości od zawiasu przymocowuje się do deski koniec zaworu; tym sposobem ciśnienie i wstrząsy są przekazywane na deskę, a przez nią na poduszkę. Drążek po którym ślizga się koniec deski jest mocno wygięty odpo-



gości 30 cm. i 6 cm. średnicy o okrągłym przekroju. Do ciężkich autobusów i samochodów ciężarowych stosuje się po dwie pary poduszek różnej długości wymiarach 40 cm. × 12 cm. na osi przedniej i do 72 cm. × 15 cm. na tylnej. Wzdłuż szwu na poduszce zrobiona wypukłość z umocowaniami na niej śrubami. Do ramy samochodu jest umocowana specjalna deska z wyżłobieniem, do którego wchodzi wypukłość znajdująca się na poduszce. Dla napompowania poduszki służy wentyl, przechodzący również przez otwór w desce. Pompowanie skutecznia się

wiednio do promienia łuku wykonanego przez deskę. Z dołu posiada on sprężynę spiralną, a z góry zaś gumowy amortyzator, zabezpieczający poduszkę przed gwałtownymi uderzeniami.

Pompuje się poduszki odpowiednio do wagi i szybkości samochodu, oraz do jakości wagi. Przeciętnie ciśnienie wynosi od 1-3 na kg. 1 cm².

Podczas doświadczeń przeprowadzonych na 32 osobowych autobusach (3½ ton) Zeyland wahania wolnego końca deski na tylnej osi osiągnęły przeciętnie 35 mm. przy zwykłej szybkości autobusu na złej drodze.

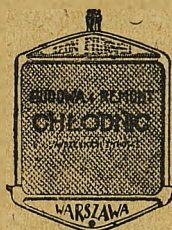


**AMERYKAŃSKI
ZAKŁAD
WULKANIZACYJNY
„CORD“**
Warszawa,
ul. Wronia 46.

Wykonujemy wszelką
Reperację Opon i Dętek
samochodowych, jak Ranty
Protektory, Lamowania
płótnem Cord i t. p.

Za szybkie, solidne i
trwałe wykonanie gwa-
rantujemy.

Kupno i sprzedaż nowych i używanych opon
i dętek samochodowych. Ceny konkurencyjne



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

**WARSZAWA
Poznańska 11,
Telefony 786 i 284-14.**

**BUDOWA I REMONT CHŁODNIC
WSZELKICH TYPÓW.**

MARSZAŁKOWSKA 14 Tel. 294-13.

Z ŻYCIA ZWIĄZKÓW

Z WARSZAWY.

OGÓLNE ZEBRANIE WŁAŚCICIELI DOR. SAMOCHODOWYCH.

Dnia 11 grudnia 1928 r. Odbyło się Ogólne Zebranie Właścicieli Dorożek Samochodowych i Autobusów z Warszawy w lokalu przy ulicy Bagatela 3 o godzinie 7 wieczór zwołane staraniem Związku Właścicieli Dorożek Samochodowych i Autobusów R. P.

Zebranie zagał Prezes Związku p. Roman Szczepkowski, który w krótkich słowach przedstawił zebranym trudności pracy Zarządu Związku którą paraliżują właściciele przedsiębiorstw dorożek samochodowych nie należący do Związku, wobec czego apeluję do obecnych aby w celu ulżenia wykonywania podjętej pracy przez Zarząd Związku każdy właściciel, członek Związku, zjednywał członków dla Związku, gdyż gdy Związek będzie reprezentował wszystkich Właścicieli Dorożek Samochodowych i Autobusów, będzie miał większe znaczenie i będzie mógł wydajniej pracować. — Następnie przystąpiono do punktu pierwszego porządku dziennego a mianowicie do spraw (patentów) świadectw przemysłowych i podatków które referował p. R. Szczepkowski prezes związku. Przedstawił przebieg starań podjętych przez Zarząd Związku Własc. Dor. Sam. celem uzyskania zatwierdzenia dla przedsiębiorstw dorożek samochodowych świadectw przemysłowych kategorii przemysłowej, które to kategorie dla tych przedsiębiorstw ustaliła Ustawa o Państwowym Podatku Przemysłowych z dn. 15-VII. 1928 r. a Minister Skarbu korzystając zupełnie nie prawnie z art. 26 tejże Ustawy zaliczył w swoim rozporządzeniu z dn. 18-VII 1925 r. § 97 przedsiębiorstwa dorożek samochodowych do przedsiębiorstw handlowych, z obowiązkiem nabywania patentów II kat. handl.

W roku 1926 delegacja Związku interwenjowała up. Ministra Skarbu w sprawie zamiany kat. patentów z handlowej na przemysłową i przedstawiła trudności i kłopoty związane z posiadaniem patentu II kat. handl. rezultatem czego p. Minister dnia 19-IV. 1926 r. wydał okólnik za Nr. 156. L. W. P. O. 5549/III którym zezwala właścicielom dor. sam. w drodze ulgi na indywidualnie składane podanie nabywania świadectw IV kat. handlowej na jedną dorożkę, III kat. handl. na dwie i trzy i II kat. handl. na ponad trzy dorożki.

Dnia 4 grudnia 1927 r. odbył się w Warszawie Zjazd przedstawicieli Związków prowincjonalnych, na którym postanowiono udać się ponownie do p. Ministra Skarbu o przy-

znanie przedsiębiorstwom dorożek sam. patentów kat. przem. i jednocześnie uchwalono aby wszyscy właściciele wykupywali patenty na rok 1928 r. VIII kat. przem.

Delegacja zjazdu złożyła odpowiedni memoriał w tej sprawie, lecz definitywnej odpowiedzi nie otrzymała, jak również Zarząd Związku w dniu 4 kwietnia 1928 r. składał ponownie memoriał, również nie otrzymał odpowiedzi, a tymczasem Urzędy Skarbowe, nakładały na nabywców VIII kat. przem. grzywny do wysokości zł. 1200 — i obowiązek wykupienia patentów II kat. handlowej.

Jedną z takich decyzji Zarząd Związku skierował na drogę sądową i dnia 28 czerwca 1928 r. odbyła się sprawa w Sądzie Pokoju XIII Okręgu, wyrokiem której, grzywna została zmniejszona do zł. 200 — i nabycia patentu IV kat. handl. Niezadawalniąc się wyrokiem pierwszej instancji, Zarząd Związku wniósł apelację do Sądu Okręgowego i dnia 15 listopada b. r. Sąd Okręgowy uchylił wyrok pierwszej instancji, a temsamem uchylił § 97. Rozporządzenie Ministra Skarbu zaliczające dorożki sam. do przedsiębiorstw przewozowych, czyli przywrócił dla dorożek sam. patenty kat. przem. jakie nadała ustawa.

Niezależnie od drogi Sądowej i bezpośrednio interwenjowanie w Ministerstwie Skarbu, Zarząd Związku poczynił kroki w Ministerstwie Przemysłu i Handlu, które przyobiecało swoje interwencje w tej sprawie w Min. Skarbu.

Zabiegi Zarządu Związku mają być w krótkim czasie uwieńczzone okólnikiem Min. Skarbu regulującym nabywanie świadectw przem. w myśl żądań Związku Wł. Dor. Sam.

Od dnia 8 stycznia 1929 r. Sekretariat Związku będzie wykupywał dla członków Związku patenty na rok 1929 kategorii przemysłowej.

W sprawie podatków Prezes p. R. Szczepkowski wyjaśnił, że Zarząd Związku zabiegał w Izbie Skarbowej, aby Urzędy Skarbowe, do Komisji Szacunkowych powoływały przedstawiciela Związku, jako biegłego; niektóre Urzędy przychyliły się do naszej prośby i powołały przedstawiciela i tam podatek został wymierzony mniej więcej z rzeczywistością, a gdzie nie było przedstawiciela Związku, wymiar podatków jest zbyt wygórowany.

Na wymiar podatku każdemu płatnikowi przysługuje wniesienie w określonym terminie odwołanie umotywowane i poparte dowodami, a Komisja Odwoławcza po rozpatrzeniu odwołania wydaje swoje orzeczenie.

Ze wszelkimi sprawami podatkowymi i również innymi związanymi z eksploatacją dorożek sam. należy kierować się do Sekretariatu Związku.

Punkt. 2. *Sprawa kierowców*. — p. Karol Weykum Vice-prezes Związku omawiał sprawę kierowców, jako jedną z najważniejszych spraw przy eksploataowaniu dorożek samochodowych, gdyż z powodu wielkiej ilości niesumieńczy kierowców, działających wyłącznie na niekorzyść właściciela, doprowadzają przedsiębiorstwo do upadku. W celu obrony właścicieli dorożek samochodowych przed takimi niesumieńczymi pracownikami Związek Wł. Dor. Sam. zaprowadził w Sekretariacie t. zw. „Czarną listę kierowców”, którzy dopuścili się kilkakrotnych nadużyć na niekorzyść właścicieli; każdy właściciel przed przyjęciem kierowcy, może poinformować się w Sekretariacie Zw. o opinii danego kierowcy. Lecz lista ta nie wyczerpuje zagadnienia: nie może normować panującego chaosu, wobec czego Zarząd Zw. Wł. Dor. Sam. wystąpił z koncepcją do Zarządu Związku Automobilistów (kierowców) utworzenia przez Związek Autom. Biura Pośrednictwa Pracy, z kąd Związek Wł. Dor. Sam. będzie przyjmował dla swoich członków kierowców, za których gwarancję będzie dawało Biuro, a mianowicie, Biuro Pośrednictwa złoży odpowiednią kaucję w Banku, i tą kaucją daje gwarancję za swojego protegowanego kierowcę, i w razie jakiegokolwiek nadużycia, lub lekkomyślnego uszkodzenia samochodu, odpowiednie odszkodowanie będzie wypłacane właścicielowi, na mocy orzeczenia Sądu Rozjemczego, specjalnie w tym celu powołanego.

Zarząd Związku Atom. na daną koncepcję zgodził się i w tym celu delegację Związków opracowują odpowiednią umowę, która zostanie w krótkim czasie zawarta.

Umowa ta da możność wielu właścicielom dorożek racjonalnej eksploatacji, gdyż nie będą narażeni na ciągle zmiany kierowców, jak dotychczas istnieje.

Punkt 3. *Podwyższenie taryfy* — p. R. Szczepkowski poinformował, że Zarząd Zw. wystąpił do Urzędu Przemysłowego Magistratu m. st. Warszawy o podwyższenie taryfy dorożek samochodowych za każdy następny kilometr do groszy 70 — bez zmiany pierwszego kilometra.

Konieczność podwyższenia taryfy Związek motywował podrożeniem kosztów eksploatacji przedsiębiorstw dor. sam. W tym celu przedstawił specjalnie opracowaną kalkulację kosztu przejechania jednego kilometra, z której wynika, że koszt ten wynosi groszy 90,2 — gdy w roku 1925 wynosił 43 grosze. Wzrost kosztów wynika z wzrostu kosztów części zamiennych

i opon, z powodu waloryzacji cel, materiałów pędnych, opłat za garaże i t. p.

Gdy prasa stołeczna podała do wiadomości ogółowi, że Zw. Wł. Dor. Sam. wystąpił z żądaniem podwyższenia taryfy, zgłosili się do Urzędu Przemysłowego, właściciele samochodów, niezdatnych już do użytku publicznego, z oświadczeniem, że są przeciwni podwyższeniu taryfy, i że są gotowi jeździć po 40 groszy za klm, zamiast po 50 groszy. Na tej podstawie Urząd Przemysłowy, po przeprowadzeniu badań kosztów eksploatacji dorożek sam. które wykazały koszt jednego klm. na groszy 65, wystąpił z wnioskiem do Magistratu o podwyższenie taryfy do 60 groszy za każdy następny klm. bez zmiany pierwszego, lecz nie obowiązujące wszystkich właścicieli, a tylko dla życzących, ponieważ są tacy, którzy żądają obniżenia istniejącej taryfy.

Związek Wł. Dor. Sam. stojąc na stanowisku zapewnienia właścicielowi dor. sam., w którą włożył cały swój kapitał, wycofanie takowego, wystąpił ponownie, aby taryfa była podwyższona do groszy 70 za klm. i obowiązująca dla wszystkich — gdyż zdaniem Związku, dwie różne taryfy nie mogą istnieć, co mamy przykład z 1924 i 1925 r. i uważa, że właściciel, który chce mieć jakiekolwiek korzyści z eksploatacji dorożek samochodowych powinien iść za wnioskiem Związku, a nie przeciwstawiać się.

Punkt. 4 *Spółdzielnia Właścicieli Dorożek Samochodowych i Przedsiębiorstw Samochodowych*.

P. inż. Czesław Zakrzewski jako prezes Rady Nadzorczej Spółdzielni przedstawił zebranym, iż Zarząd Związku Dor. Sam. przyjął inicjatywę stworzenia własnej Spółdzielni, która ma za zadanie dostarczania właścicielom dor. sam. wszelkich materiałów pędnych do eksploatacji dorożek w pierwszym rzędzie materiałów pędnych opon i części zamiennych. W tym celu został opracowany statut, wybrany Zarząd Spółdzielni jak również i Rada Nadzorcza, lecz z powodu niezrozumienia przez ogół znaczenia doniosłości posiadania własnej Spółdzielni Zarząd niemoże przystąpić do działalności i jako prezes Rady powątpiewa, aby własnymi siłami członkowie mogli zrealizować podjętą myśl, gdyż ilość członków, którzy zadeklarowali swoje udziały, jest minimalna, a ogół nie chce przyczynić się do tego, wstrzymując się, wyczekując, aż obcy ludzie, swoim kapitałem stworzą dla nich placówkę, która będzie mogła chociaż w części obronić go przed wyzyskiem różnych pośredników i t. p.

Następnie apeluje do wszystkich, aby czynnie przyczynili się do utworzenia własnej spółdzielni, która przyniesie im wielkie korzyści przy eksploatacji.

Punkt 5. *Sprawa rejestracji* V. Pr. Zw. P. K. Weykum poinformował zebranych, że na mocy Rozporządzenia Min. Robót Publicznych wszystkie pojazdy mechaniczne przeznaczone do użytku publicznego, muszą być przedstawione na komisję techniczną w jednym terminie w miesiącach styczniu i lutym każdego roku. Przedstawienie samochodu na komisję związane jest z opłatami od wagi, opłatami stemplowymi, i t. p. ponieważ samochody w w bieżącym roku były już na komisji technicznej i opłaty zostały wniesione za cały rok dowód rejestracyjny ważny jest jednak tylko do 31 grudnia 1928 r. nawet tych samochodów, które opłaty wniosły w dniu 30 października b. r.

Po dłuższej dyskusji Ogólne Zebranie uchwaliło następującą rezolucję:

Ogólne Zebranie Właścicieli Dorożek Samochodowych na zebraniu w Warszawie w dn. 11 grudnia r. b. protestuje przeciwko stosowaniu przez Urząd Ruchu Ulicznego Województwa Grodzkiego ponownych opłat rejestracyjnych, już opłaconych za cały rok zgóry i upoważnia Zarząd Związku Właścicieli Dor. Sam. do wniesienia odpowiedniego protestu w sprawie powyższej na ręce Pana Ministra Robót Publicznych i pana Wojewody Grodzkiego.

Punkt 6 — *Wolne Wnioski* — W sprawie patentów i podatków stawiali różne zapytania p.p. Berenhardt i Chorzewski — na co otrzymali wyczerpujące odpowiedzi.

P. Areschoł — postawił wniosek, aby o terminie i kategorii wykupywania świadectw przemysłowych Związek powiadamiał każdego właściciela pisemnie, na co odpowiedział p. R. Szczepkowski, że zawiadomienia takie wymagają specjalnych kosztów na które Związek funduszu nieposiada, każdy z członków Związku otrzymuje dwutygodnik „Ruchu Samochodowego”, w którym są zamieszczone wszelkie informacje. Gdy wszyscy właściciele będą należeć do Związku i będą się nim interesować, nie będą miały miejsca dotychczasowe wykupywania patentów, różnych kategorii.

W sprawie podwyższenia taryfy, przemawiali p. Masten., który proponuje wprowadzenia taryfy zależnie od ilości pasażerów, a mianowicie do trzech pasażerów — obecna taryfa, ponad trzech pasażerów — o 50 proc. podwyżka!

P. Tenenbaum, który oświadczył — że będąc u p. Strzeleckiego, Nacz. Urzędu Przem. wypowiedział się przeciwko projektowi Urzędu Przem. ujednostajnienie cen kilometrów i jednoczesnej podwyżce na groszy 80 — gdyż podwyżka ta wpłynęłaby ujemnie na frekwencję jeżdżących uważa jednak podwyższenie taryfy do 60 gr. za każdy następny kilometr za wystar-

Uniwersalny środek
do mycia i czyszczenia
samochodowych podwoz
chłodnic, karoserji, części
składowych etc. etc.

HOBBY

REGD

poleca

Hobby Cleanser

Ltd. Londyn

GEN. PRZEDSTAWICIELSTWO NA POLSKĘ.

D | H „WESTENAT“

sp. z ogr. odpow.

Warszawa, ul. Warecka 5, tel. 72-08

Szczegółowe przepisy użycia „Hobby”
podane były w „Ruchu Samochodowym”
w Nr. 15 z dn. 1 sierpnia r. b.

czające przy racjonalnej eksploatacji dorożki, co zależne jest od kierowcy.

P.p. R. Szczepkowski i inż. Cz. Zakrzewski wyjaśnili że podwyższenie taryfy do 60 gr. za następny klm. bez zmiany pierwszego klm. nie wpłynie dodatnio na dochód właściciela, gdyż przeważają przejazdy krótko-dystansowe na których podwyżka nieodznacza się absolutnie, wobec czego proponują podwyższenie taryfy najmniej do groszy 70. — za następny kilometr. ;

W sprawie kierowców zabierali głos p. Chychłowski, który zaznacza, że Rozporządzenie Ministra Robót Publicznych wytworzyło brak kierowców, na dorożki samochodowe, uzależnieniem, aby kierowca otrzymujący prawa jazdy obecnie za rok mógł otrzymać prawo jazdy na dorożkach i to po wylegitymowaniu się świadectwami jazdy, przez ten rok na samochodach prywatnych.

Zdaniem p. Chychłowskiego, Biura Pośrednictwa Pracy nieda dostatecznych wyników, w tym kierunku, aby zabezpieczyć właściciela, przed niesumieinnymi kierowcami, apeluje do właścicieli, aby przed przyjęciem kierowcy, zasięgnął o nim opinii w Związku Wł. Dor. Sam.,

dokąd powinien każdy właściciel donosić o wszelkich nadużyciach kierowców, za które komisariat Rządu powinien ukarać kierowcę.

P. R. Szczepkowski—wyjaśnił, że od dwóch lat już w Związku Wł. Dor. Sam. istnieje t. zw. „Czarna Lista” niesumiennych kierowców’ że kilkakrotnie. apelowano do właścicieli, aby o nadużyciach zawiadamiano Związek, ale jak pod tym tak i pod każdym względem, jest brak zainteresowania się właścicieli Związkiem,

P. Chaczewski — proponuje aby uzyskać przez Kom. Rządu przymusowe nałożenie właścicieli do Związku, związane ściśle z wydaniem upoważnienia prowadzenia przedsiębiorstwa.

P. p. K. Weykum i Cz. Zakrzewski wyjaśnili, że Rząd nie może stosować presji pod tym względem na właścicieli, przymus taki istnieje tylko w Małopolsce oparty na ustawodawstwie austriackim.

P.p. Tenenbaum, Chmielowski i Gancwol—są przeciwni stosowaniu dwóch kategorii praw jazdy, natomiast w celu zabezpieczenia się przed nadużyciami kierowców, przyjmować takowych tylko przez Związek.

P. Charlak postawił wniosek aby Związek uzyskał uchylenie ograniczenia wydawania praw jazdy dorożki sam. dla właścicieli Dorożek.

P. Jakobielski stwierdza, że za obecnych, bardzo niewykwalifikowanych kierowców winę ponoszą szkoły kierowców samochodowych, których reformę powinien przeprowadzić Związek. Przytacza koszty eksploatacji dorożek sam. w Paryżu, gdzie drogi i bruki są w bardzo dobrym stanie, ceny samochodów daleko niższe niż u nas, kierowca składa odpowiednią kaucję, na zabezpieczenie przed ewentualnie wyrządzonemi szkodami, podatki minimalne, jak również i świadczenia socjalne, jak Kasy Chorych, i ubezpieczenia, i dlatego może tam istnieć racjonalna eksploatacja dorożek sam. a koszty jej mniejsze niż u nas, wobec czego jest za obniżeniem ponoszonych ciężarów przez właściciela, i pozostawienia bez zmiany taryfy, w przeciwnym razie, należy taryfę podnieść stosownie do kosztów eksploatacji.

Na zakończenie Zebrania prezes Związku p. R. Szczepkowski apeluje do wszystkich właścicieli dorożek samochodowych, aby należeli do Związku, gdyż tylko przy silnej organizacji będzie można usunąć wszelkie niedokładności i braki w eksploatacji dorożek samochodowych.

Na tem zebranie zostało zamknięte.

Zapisałeś się na członka spółdzielni?

SPRAWA ZJAZDU PRZEDSTAWICIELI ZWIĄZKÓW PROWINCJONALNYCH.

Na ostatniem zebraniu Zarządu Związku postanowiono, ze względu na upływający termin wykupywania świadectw przemysłowych zwołać na dzień 27 b. m. Zjazd przedstawicieli Związków Prowincjonalnych, którego delegacja uda się do Pana Ministra Przemysłu i Handlu —również w sprawie patentów, do Pana Ministra Robót Publicznych w sprawie uchylenia ograniczenia wydawania praw jazdy na dorożki samochodowe. Oprócz tego zjazd załatwi wiele innych spraw niecierpiących zwłoki.

Z SEKRETARJATU.

Sekretariat związku w dni 23 i 27 grudnia czynny nie będzie.

PRZYJĘCIE DELEGATA.

Członek Zarządu Centrali p. St. Marasek przyjął w ubiegłym tygodniu sekretarza Zw. Wł. Dor. Sam. w Lublinie, który oznajmił:

W Lublinie powstał Związek Właścicieli Dorożek Samochodowych i Autobusów przy ul. Zamojskiego 35.

Związek liczy około 100 członków. Zarząd składa się z 12 członków, prezesa p. Feliksa Makarowicza, zastępcy, p. Stanisława Kokoszko i p. Abrama Borenszteina, sekretarza p. Stefana Koneckiego i 8 członków.

Dorożek samochodowych Lublin posiada 93 (przeważają marki Ford i Chevrolet) Autobusów około 300.

Typ dorożek, jak również kolor—dowolny Taryfa następująca: pierwszy kilometr 1 zł. następne 80 gr., nocna o 50 proc. wyższa.

Po otrzymaniu pewnych wskazówek co do dalszej organizacji odjechał z powrotem do Lublina.

ZAKŁAD MECHANICZNY

„REMONT”

Wykonywa wszelkie roboty mechaniczne, części samochodowe, oraz wszelkiego rodzaju tryby do samochodów, maszyn, również remont wszelkich maszyn.

Ceny dostępne. — Robota gwarantowana.

Warszawa, ul. Krucza Nr. 21.

Zastosowanie samochodów w przemyśle leśnym

W jednym z pism zagranicznych czytamy ciekawy artykuł o zastosowaniu samochodów w przemyśle leśnym w Ameryce, gdzie olbrzymie przestrzenie pokryte są gęstymi lasami. Przeprowadzanie jakichkolwiek bądź dróg w tej gęstym leśnej jest bardzo skomplikowane i kosztowne. Przeprowadzenie zaś dróg stałych jest nieracjonalne ze względu na zbyt małe zaludnienie tych obszarów, wobec czego po ukończeniu pracy na danym odcinku, drogi te należałoby pozostawić bez żadnej eksploatacji, czyli koszt budowy nigdyby się nie opłacił.

Wobec powyższego zaczęto pracować nad projektem urządzenia dróg z drzewa, czyli z materiału, który znajduje się na miejscu i jest najtańszy.

Zaproponowano kilka systemów budowy, jednak najciekawszym jest droga budowana z belek, służąca do przewożenia materiałów leśnych z głębi lasu do rzeki.

Droga ta składa się z dwu położonych równolegle okrągłych belek szyn, opartych na poprzecznych belkach-podkładach. Belki podłużne umocowane pomiędzy sobą żelaznymi uchwyty w miejscach swych zetknięć, zaś z poprzecznymi podkładami w miejscach krzyżowania się. Belki-szyny używane do budowy tej drogi nie podlegają żadnej specjalnej obróbce, prócz oczyszczenia ich z kory, muszą jednak być mocne i jednakowej średnicy.

Ciężkie belki używane jako szyny i podkłady, oraz mniejsza waga ciężaru aniżeli na kolei, zabezpiecza tę drogę od wszelkich zesunięć i ślizgania. Urządzenie nawierzchni w danym wypadku jest zbędne, co w znacznym stopniu zmniejsza ilość robót ziemnych, które polegają jedynie na wyrównaniu powierzchni ziemi pod belkami-podkładami.

Belki-szyny ze względu na swą grubość pozwalają na układanie podkładów w znacznej odległości jedne od drugich, co zmniejsza nie tylko samą ich ilość, lecz również i ilość pracy potrzebnej do układania i umocowania podkładów na powierzchni. *

Dla przewożenia ciężarów po drewnianej drodze amerykańska firma samochodowa „Mack Truck Co” wypuściła specjalne samochody ciężarowe o nośności 3½ ton, oraz czterokołowe przyczepki. Samochody te posiadają specjalną skrzynkę przekładniową o 4 biegach naprzód i 4 wstecz (pierwszy bieg 6—8 klm./godz.). Koło kierownicy przy posuwaniu się samochodu po szynach wyłącza się i belki-szyny same trzymają samochód w należytnym kierunku. Koła posiadają stalowe wygięte obręcze.

Dopuszczalne wzniesienie, po którym może posuwać się naładowany samochód po tej drodze wynosi 0,045, zaś dla samochodu próżnego 0,075.

Autobusy w Ameryce.

W ciągu ostatnich dwóch lat dało się zauważyć w Ameryce dążenie do budowy dwóch zasadniczych typów autobusów na 17—21 osób i na 30 osób, przyczem najwięcej rozpowszechnione są nadwozia pierwszego typu lub mniejszego na 12—25 osób.

Autobusy wszystkich typów posiadają sprężynowe siedzenia obite skórą. Stosunek masy wagi nadwozia do wagi efektywnej pasażerów w ostatnich czasach znacznie wzrósł z powodu tego iż autobusy są zaopatrywane w cięższą instalację oświetleniową, w większą ilość przewietrzników i w cięższe siedzenia, wszystko to dla zachęty i wygody pasażerów. Prócz tego większość autobusów nowej konstrukcji posiada wewnątrz odpowiednie pomieszczenie do bagaży.

Ostatnie modele są zaopatrywane w pneumatyczne drzwi, wprowadzane w ruch za pomocą pedału i zamykające się automatycznie podczas ruchu autobusu. Większe autobusy posiadają 5—6 przewietrzników dużych wymiarów, z których dwa są umieszczone w tylnej części dachu, pozostałe zaś pośrodku, wzdłuż całego dachu.

Najnowsze jednak konstrukcje nie posiadają przewietrzników na dachu, mają je natomiast w rodzaju żaluzji w górze nad tylnymi oknami na całej ich szerokości. Zawdzięczając temu w tylnej części nadwozia podczas ruchu powstaje doskonała wentylacja.

Co się tyczy ogrzewania rozpowszechniony jest najwięcej system wykorzystania gazów spalinyowych, które przechodzą przez rury umieszczone wewnątrz nadwozia i tem samem ogrzewają otaczające je powietrze.

W autobusach najnowszej konstrukcji wszystkie zespoły są smarowane automatycznie. Hamulce pneumatyczne mają coraz większe zastosowanie, zwłaszcza w autobusach zaopatrzonych w pneumatyczne drzwi, gdyż w danym wypadku jeden mechanizm dostarcza ściśnięte do hamulców i do drzwi. Do ciężkich autobusów są stosowane hamulce na cztery koła, przy lżejszych zaś hamulec działa tylko na tylne koła.

W jedności—siła.

Uzdrowienie komunikacji lotnicze

Od szeregu tygodni toczyły się w sferach rządowych narady nad zorganizowaniem spółki akcyjnej mającej za zadanie utrzymanie i zorganizowanie komunikacji lotniczej międzymiastowej i międzynarodowej. Funkcjonujące bowiem dotąd przez parę lat w Polsce prywatne przedsiębiorstwo p. n. „Aerolot” mimo dostatecznej gwarancji bezpieczeństwa podróży lotniczej, nie dawało dostatecznego zapewnienia interesów ogólnopaństwowych i należytego ich uwzględnienia w swem przedsiębiorstwie.

Wreszcie na skutek energicznej akcji sfer rządowych zostało powołane do życia przedsiębiorstwo komunikacji jak „Lot”, w którym biorą udział zarówno Ministerstwo Komunikacji jak i większe jednostki samorządowe.

W związku z tem nowa spółka rządowo-samorządowa przy wybitnym udziale przedstawicieli Ministerstwa Komunikacji nabyła w tych dniach od właścicieli spółki „Aerolot”, braci Wygart całe przedsiębiorstwo za sumę 1.750 tysięcy złotych, przejmując 15 samolotów „Junkiersa”, warsztaty i ruchomości dotychczasowej firmy.

Od 1 stycznia 1929 roku rozpocznie funkcjonowanie nowe towarzystwo „Lot”, które w założeniu swoim ma uwzględniać przedewszystkiem potrzebę państwową lotnictwa w utrzymywaniu i rozwijaniu komunikacji napowietrznej w Polsce.

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.

Przystanki dla autobusów podmiejskich. Ruch samochodowy międzymiastowy rozwija się w stolicy ogromnie szybko. Władze administracyjne i miejskie muszą opracować przepisy, dotyczące tego ruchu.

Komisja komunikacyjna zastanawiała się nad sprawą przystanków autobusowych. Dyrekcja tramwajów miejskich zwróciła uwagę na fakt, że przystanki te mieszczą się zbyt blisko centrum miasta. Wobec tego autobusy udając się na miasto, kierują się ulicami, po których krążą tramwaje, co stwarza dla ruchu wiele niedogodności, a nawet niebezpieczeństwo. Wyjściem z sytuacji ma być przesunięcie stacji autobusowych do krańcowych linii tramwajowych.

Podatek drogowy. Nowoopracowany przez Min. Póbot Publicznych projekt podatku drogowego od samochodów przewiduje nałożenie opłat na samochody obcej przynależności państwowej za korzystanie z dróg polskich. Dotąd samochody zagraniczne były wolne od opłat drogowych.

Z przemysłu automobilowego. Ograniczenie kontyngentów przewozu w Polsce dla zagranicznej produkcji samochodowej sprawiło, że firma Studebaker

postanowiła stworzyć własną montownię w granicach celnych państwa polskiego i już w najbliższym czasie pod kierownictwem wydelegowanych z fabryki inżynierów amerykańskich, rozpocznie montowanie samochodów w Gdańsku, dokąd nadchodzić będą oryginalne ich komponenty w stanie luźnym.

Samochody w woj. Warszawskim.

W listopadzie warszawski urząd wojewódzki zarejestrował 94 samochody w tej liczbie 5 motocykli i 10 autobusów z których 5 luksusowych. Wydano 140 pozwoleń szoferskich i odnowiono 10 koncesji przeważnie dla uruchomienia autobusów na dotychczas czynnych liniach z wyjątkiem jednej nowej na szlaku Warszawa — Radom — Kielce.

Wskutek lotnych rewizji przeprowadzonych przez specjalną komisję wstrzymano ostatecznie kursowanie i odebrano pozwolenie 4 autobusom, których stan zewnętrzny i wewnętrzny nie nadawał się do kursowania w tym charakterze.

Z placu Teatralnego. Komisja do spraw ruchu ulicznego powzięła ostateczną decyzję, aby zmniej-

żyć skwery od ul. Wierzbowej z obu stron oraz skwer od Nowosenatorskiej od strony pałacu Blanka w tym celu, aby pozostawić więcej miejsca dla stacji krańcowej autobusów miejskich oraz dla jezdni. Postanowiono urządzić między skwerami na jezdni „wysepkę”, stanowiącą z jednej strony miejsce dla postoju dorożek samochodowych, z drugiej zaś strony zmuszającą do trzymania się przez kierowców określonego kierunku ruchu po środku placu Teatralnego.

Ustalono miejsce wysepki przy zbiegu Bielańskiej, Senatorskiej i Wierzbowej dla regulacji ruchu.

Roboty rozpoczną się z wiosną.

Przystanki dla autobusów podmiejskich. Ruch samochodowy międzymiastowy rozwija się w stolicy ogromnie szybko. Władze administracyjne i miejskie muszą opracować przepisy, dotyczące tego ruchu.

Komisja komunikacyjna zastanawiała się nad sprawą przystanków autobusowych. Dyrekcja tramwajów miejskich zwróciła uwagę na fakt, że przystanki te mieszczą się zbyt blisko centrum miasta. Wobec tego autobusy, udając się za miasto, kierują się ulicami, po których krążą tramwaje, co stwarza dla ruchu wiele niedogodności, a nawet niebezpieczeństwo. Wyjściem z sytuacji ma być przesunięcie stacji autobusowych do krańcowych linii tramwajowych.

Potajemna sprzedaż benzyny. Wydział przemysłowy magistratu zorganizował lotne rewizje w sklepach, sprzedających potajemnie, lub przechowujących ponad normę (określoną przez wydział) benzynę. Kary, nakładane z tego tytułu w trybie administracyjnym, dochodzą do 500 zł.

Celem rewizji jest usunięcie niebezpieczeństwa grożącego z tego powodu lokatorom, w których domach mieszczą się składy benzyny.

Rewizje przeprowadzane są zarówno w dzień, jak i w nocy, stwierdzono bowiem, że handel benzyną prowadzony jest również w porze nocnej.

Samochody w woj. warszawskim.

W listopadzie warszawski urząd wojewódzki zarejestrował 94 samochody, w tej liczbie 5 motocykli i 10 autobusów, z których 5 luksusowych. Wydano 140 pozwoleń szoferskich i odnowiono 10 koncesji przeważnie dla uruchomienia autobusów na dotychczas czynnych liniach z wyjątkiem jednej nowej na szlaku Warszawa — Radom — Kielce.

Wskutek lotnych rewizji, przeprowadzonych przez specjalną komisję, wstrzymano ostatecznie kursowanie i odebrano pozwolenie 4 autobusom, których stan zewnętrzny i wewnętrzny nie nadawał się do kursowania w tym charakterze.

Wobec zbliżającego się końca roku Zarząd Związku Wł. Dor. zwraca się do członków Związku z usilną prośbą o wpłacenie składki członkowskiej za rok bieżący. Składki wpłacać można w sekretarjacie codziennie od g. 9—7 wiecz.

SPROSTOWANIE.

W Nr. 22 i 23 w artykule „Nowoczesne szybkobieżne silniki samochodowe” omyłkowo wydrukowane „Limons Lupza”; winno być „Simons Supza” co niniejszem prostujemy.

P R E M J A.

Niespodzianka tajemnicy i tajemnica niespodzianki.

W dzisiejszych ciężkich czasach każda przyjemna niespodzianka jest źródłem radości i zadowolenia. Taką niespodziankę urządza „Ruch Samochodowy”, rozpoczynając okres premjowy. Każdy Nr. „Ruchu Samochodowego” daje premję w postaci jednej opony samochodowej najlepszej marki.

Każdy czytelnik „Ruchu Samochodowego” może łatwo zdobyć premję przez: uważne czytanie, dokładne przeglądanie oraz dbałe przechowanie każdego Nr. „Ruchu Samochodowego” do następnego Nr., który ułatwi rozwiązanie tajemnicy, gdzie ukryto premję.

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: **Karol Weykum.**

Wydawca: **Zwizek Właścicieli Dorożek Samochodowych.**





GAŚNICE MINIMAX GENERATORY PIANOWE

WYROBU KRAJOWEGO

POLECAJĄ

ZJEDNOCZONE WYTWÓRNICZYNIE GAŚNICZE

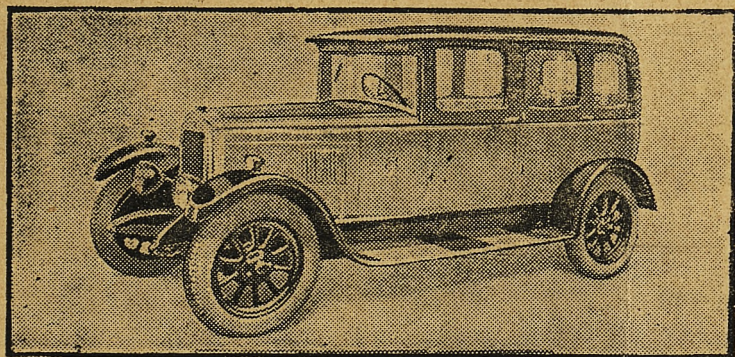
MI-RA Sp. z ogr. odp.

(dawn. Minimax i Mirax)

Warszawa,

Tel.: 270-04, 289-75.

Bracka 17.



ŚWIATOWEJ SŁAWY

ANGIELSKIE SAMOCHODY

SINGER

4 i 6 cylindrowe

**Mocne, tanie i ekonomiczne. Najodpowiedniejsze
na polskie drogi. Posiadają wszelkie nowoczesne
ulepszenia.**

**Specjalne wzmocnione
podwozia na taksówki.**

Cena podwozi od Złotych 6.800.—

Składy i budowa karoseryj.

„Poznańskie Warsztaty Samochodowe” Sp. z o. o.

Warszawa, ul. Syreny 4 (róg Wolskiej) tel. 423-22.



GOODYEAR

BEZPIECZEŃSTWO. beztrasa, większy kilometrą, komfort w najtrudniejszych warunkach drogowych, świetny wygląd — oto są niektóre przyczyny, dla których **UŻYWA SIĘ WIĘCEJ OPON GOODYEAR, ANIŻELI OPON INNYCH MAREK.** Opony Goodyear wytwarzane są przy użyciu najbardziej elastycznej i wyjątkowo trwałej tkaniny „Supertwist”, t. j. najprzedniejszego materiału doby obecnej — i zaopatrzone są w protektor znany go profilu „All Weather”.

Żądajcie opon Goodyear.