

Motoryzacja

01036 B4



BIBLIOTEKA NARODOWA
UL. POLSKA 58 - BIBLIOTEKA
UL. POLSKA 58
Symbol dokumentu przekazania



296472

NR. 1 SIERPIEŃ 1946 R.

CENA 50 ŻŁOTYCH

CENTRALA ZBYTU SAMOCHODÓW

PRZEDSIĘBIORSTWO PAŃSTWOWE

Warszawa, Plac Narutowicza 5.

SKŁADY ODBIORCZE:

Gdynia-Orłowo — Przebendowskich 26.
i Oświęcim 2.

GŁÓWNY SKŁAD CZĘŚCI:

Łódź — Skrzywana 6.

PUNKTY ZBYTU:

WARSZAWA	— Oddział C.Z.S. — Plac Narutowicza 5. „Auto-Komis“ — Chłodna 29.
POZNAŃ	— J. Zagórski — Polna 32-42. — A. Jaboński — Al. Focha 218.
ŁÓDŹ	— Państwowe Zakłady Motoryzacji — Piotrkowska 183.
WROCŁAW	— Państwowe Warsztaty Samochodowe — Kościuszki 124.
MYSŁOWICE	— Oddział C.Z.S. (w organizacji).
GDAŃSK-OLIWA	— Państwowe Warsztaty Samochodowe — Al. Grunwaldzka 339.
BYDGOSZCZ	— Pomorska Spółka Samochodowa — Dworcowa 28.
KOSZALIN	— Spółdzielnia Mechaników Samochodo- wych — Zwycięstwa 24.
OLSZTYN	— Państwowe Warsztaty Samochodowe — Dworcowa 78-80.
RZESZÓW	— Państwowe Warsztaty Samochodowe — Grottgera 6.
KIELCE	— „Autokomers“ — Sienkiewicza 55.
LUBLIN	— Spółdzielnia Kierowców i Pracowników Samochodowych — Żabia 6.
INOWROCŁAW	— Państwowe Warsztaty Samochodowe — Dworcowa 14.
TORUŃ	— Państwowe Warsztaty Samochodowe — Dąbrowskiego 26.
JELENIA GÓRA	— Państwowe Warsztaty Samochodowe — Mostowa 2.
WŁOCŁAWEK	— „Auto-Skład“ — Plac Wolności 20.

CENTRALA ZBYTU SAMOCHODÓW
przyśpiesza i ułatwia zbyty samochodów i części

Motoryzacja

ORGAN: ZWIĄZKU ZAWODOWEGO TRANSPORTOWCÓW R. P., AUTOMOBILKLUBU POLSKI,
POLSKIEGO ZWIĄZKU MOTOCYKLOWEGO

WYDAWCA: SPOŁDZIELNIA „AUTOR“

REDAGUJE: KOMITET

Adres Redakcji i Administracji: do 31 sierpnia 1946 r. Warszawa, ul. Nowogrodzka 40, tel. 8.59 40 (Spółdzielnia „Mikro”), od 1 września 1946 r. — Warszawa, Żurawia 24A m. 21.

Czasopismo „Motoryzacja” można prenumerować za pośrednictwem Oddziałów Zw. Zawodowego Transportowców R. P., Oddziałów Automobilklubu Polski, Okręgowych Związków Motocyklowych i Klubów Motocyklowych oraz za pośrednictwem Okręgowych i Rejonowych Urzędów Samochodowych.

Rok I. SIERPIEŃ 1946 Nr 1



01036

TREŚĆ I ZESZYTU:

	Str.		Str.
NASZE NAJBLIŻSZE ZADANIA —		CENTRALA ZBYTU SAMOCHODÓW —	
dyr. Stefan Askanas	2	inż. T. Sokołowski	21
NA DRODZE MOTORYZACJI —		ROLA JEDNOLITEGO RUCHU ZAWO-	
inż. Zygmunt Okołów	3	DOWEGO — Czesław Oryński	22
SZKOLENIE KIEROWCÓW I WAR-		AUTOMOBILKLUB POLSKI ROZPOCZĄŁ	
SZTATOWCÓW ZAGADNIENIEM		ZNOWU PRACĘ	24
PAŃSTOWYM — A. O.	8	KIERUNKI MOTOCYKLIZMU W POL-	
SAMOCHÓD KRAJOWEJ PRODUKCJI .	9	SCE — Józef Docha	25
SILNIKI WYSOKOPRĘŻNE —		KRONIKA ORGNIZACYJNA I SPORTO-	
inż. Mieczysław Skotnicki	11	WA POL. ZW. MOT. I KLUBÓW	
PRECZ Z BAŁAGANEM DROGOWYM!—		MOTOCYKLOWYCH	26
Witold Rychter	12	UNORMOWANIE SPRAWY REJESTRA-	
JAK KARAĆ PIRATÓW DROGOWYCH?—		CJI — E. O.	31
T. G.	16	ROZPORZĄDZENIE MINISTRA KOMU-	
NASZE KŁOPOTY	17	NIKACJI z 27.10.1937 r.	32
202 LINIE PASAŻERSKIE W CAŁYM		WIADOMOŚCI URZĘDOWE CENTRAL-	
KRAJU — P. K. S.	18	NEGO ZARZĄDU MOTORYZACJI .	35



NASZE NAJBLIŻSZE ZADANIA

Wstępujemy w nowy okres motoryzacji, wstępujemy z otuchą i wiarą, że najgorsze mamy za sobą, że mamy już wytyczoną linię, że każdy następny dzień, to nowa cegiełka w rozbudowie motoryzacji.

Okres improwizacji, szukanie nowych form, okres, który nas bardzo drogo kosztował i jeszcze kosztować będzie, minął.

Dziś wiemy już do czego dążymy, znamy swoje cele i konsekwentnie idziemy naprzód.

Błędy popełnione można naprawić i naprawimy je, trudniejsza jest sprawa z ludźmi — część z nich, zdeprawowanych łatwością zarobków w pierwszym okresie naszej pracy, straciłmy, lecz reszta musi się podciągnąć i zrozumieć, że jeżeli nie staną na wysokości zadania, to życie ich zetrze, tak jak już starło tamtych.

Jakie mamy zadania i jakie nas trapią problemy?

W dzisiejszej wypowiedzi kreślimy je tylko szkicowo. Najważniejsze i najbardziej palące problemy to budowa zaplecza technicznego i zagadnienie szkolenia kadr.

Bez rozwiązania tych zagadnień nie zdobędziemy właściwych fundamentów motoryzacji kraju.

Cały wysiłek na jaki nas stać musi być obecnie skierowany na drogę rozwiązania tych własnych problemów.

W następnej kolejności występują sprawy organizacji prawdziwych stacji obsługi i rozdziału benzyny.

Równorzędnie muszą być przepracowane szczegółowe plany budowy naszych fabryk motoryzacyjnych, oraz fabryk, t. zw. przemysłu pomocniczego.

Polski samochód, polski traktor, polski motocykl, to słupy graniczne naszej motoryzacji, to cel, o który walczymy od lat, cel, który stopniowo zaczyna przybierać realne kształty.

Palącą kwestią jest wstrzymanie postępującej dewastacji kapitału narodowego, ulokowanego w drogach kołowych, co znalazło już swój wyraz przez umieszczenie odpowiednich sum w planach inwestycyjnych.

Porządkowanie i ewidencję istniejącego sprzę-

tu, nasycenie rynku sprzętem motoryzacyjnym dla zaspokojenia najpilniejszych potrzeb bieżących gospodarki narodowej — mamy już za sobą. Po kilkunastu miesiącach chaosu i dezorganizacji złapaliśmy pierwszy oddech, zorientowaliśmy się czym dysponujemy i jakie mamy potrzeby. Teraz wyciągamy z tego wnioski i rozpoczynamy żmudną, codzienną pracę, która za sobą pociągnie reorganizację tego co złe, a udoskonali nawet to co już zdało początkowy egzamin.

Pierwszy numer „Motoryzacji” ukaże się w przeddzień Święta Narodowego — rocznicy Manifestu Polskiego Komitetu Wyzwolenia Narodowego. Manifest Lipcowy pozostanie dla nas na zawsze drogowskazem w naszych poczynaniach.

Do budowy fundamentów gmachu polskiej motoryzacji stanął Związek Zawodowy Transportowców R. P., Automobilklub Polski i Polski Związek Motocyklowy. Skupiliśmy po raz pierwszy w dziejach polskiej motoryzacji wszystkie elementy, które należy sprząc w jednolity zwarty blok. Nasz model życia gospodarczego i politycznego wskazał nam drogę, że tylko przy współpracy robotnika, warsztatowca, kierowcy i inteligenta powstać może budowlą motoryzacyjną, trwała i silna.

Dla skoordynowania wysiłku naszej myśli technicznej oraz dla przeprowadzenia prac nad wytwarzaniem paliw zastępczych zostanie powołana Rada Motoryzacyjna, która będzie czynnikiem jednoczącym wysiłki naszych konstruktorów, opracuje kierunek techniczny rozwoju motoryzacji oraz poddawać będzie analizie istniejące i nowopowstające potrzeby odradzającej się gospodarczo Polski.

Z tego szkicu, podanego wyżej, widzimy już jak długą i trudną drogę mamy przed sobą, ile serca i wysiłku musi włożyć w tę pracę każdy, kto uważa i czuje, że motoryzacja jest jednym z najbardziej kapitalnych zagadnień w odbudowie kraju.

Stefan Askanas

Dyrektor Dep. Kom. i Łączności
Centralnego Urzędu Planowania.

Inż. ZYGMUNT OKOŁÓW

NA DRODZE MOTORYZACJI

Jednym z problemów gospodarczych wymagających zasadniczych zmian poglądów i poczynań w stosunku do lat minionych — jest problem motoryzacji kraju. Ten wielki problem gospodarczo-obronny zajeżdża się o całość życia państwa współczesnego. Musimy go zrozumieć i ustalić w stosunku do pełnej rzeczywistości nadchodzącego nowego życia.

Właściwe zmotoryzowanie państwa współczesnego możliwe jest tylko w oparciu o własny silny przemysł motoryzacyjny. Przemysł ten jest tak silnie związany z mnogością zagadnień gospodarczych i interesów międzynarodowych, że nie łatwo będzie osiągnąć i utrzymać samodzielność w tym kierunku. A musimy ją osiągnąć, gdyż przemysł ten stanowiąc fundament motoryzacji, jest jedną z podstaw zamożności państwa i mieści w sobie potencjał jego obronności, jest przemysłem kluczowym i pociąga za sobą rozwój szeregu innych gałęzi przemysłu. Myśląc o motoryzacji kraju zawsze winniśmy myśleć o przemyśle motoryzacyjnym jako jej synonimie.

Rozwiązując problem motoryzacji musimy obejmować jej całość, pamiętając o prawie harmonii. Nie pamiętano u nas o tym prawie. Motoryzacja u nas była starym dworem, do którego co chwila jakiś laicystyczny majsterek coś bez sensu dobudowywał. W okresie 20-lecia niepodległości nie udało się ustalić nawet głównych założeń technicznych tego problemu. Obecnie, nie posiadając wcale właściwego przemysłu motoryzacyjnego i posiadając zaledwie szczupły tabor motorowy, musimy zacząć od nowa i możemy pozbyć się błędów przeszłości.

Motoryzacja z przed roku 1939 należała w Polsce do najbardziej zaniedbanych dziedzin jej życia gospodarczego i na równi ze słabym lotnictwem stanowiła najdotkliwszy brak jej siły obronnej. Błędy polityki fiskalnej, brak polityki motoryzacyjnej przez długie lata i bezplanowość w rozwoju rodzimego przemysłu motoryzacyjnego zrobili swoje.

Promotoryzacyjna polityka rządu ostatnich lat, posiadająca zresztą nowe błędy podstawowe, nie zdołała odrobić zaniedbań przeszłości. Pod względem zmotoryzowania kraju stanęliśmy wówczas w ostatnim szeregu cywilizowanych państw świata.

W roku 1938 na jeden samochód przypadało w Polsce aż 1043 mieszkańców, podczas gdy w innych krajach liczba ta wynosiła: U.S.A. — 4, Anglia — 20, Francja — 19, Niemcy — 44, Kanada — 9, Australia — 9, Argentyna — 48, Włochy — 100, Brazylia — 267, Szwecja — 33, Belgia — 37, Holandia — 58, Japonia — 400, Czechosłowacja — 144, Finlandia — 90, Rumunia — 784, Z.S.R.R. — 331 itd. Pod względem zmotoryzowania nie ustępowaliśmy wówczas tylko Chinom i Indiom Brytyjskim. W roku 1939 stan ten uległ poprawie i przy ogólnej ilości 42.948 samochodów, na jeden samochód przypadało u nas 830 mieszkańców, lecz i wówczas nie wyprzedziliśmy żadnego z państw europejskich.

Ilość kursujących i będących na wyposażeniu armii pojazdów mechanicznych w Polsce nie odpowiadała jej naturalnym potrzebom gospodarczym i obronnym. Taki stan motoryzacji w skali zmotoryzowania innych państw nie odpowiadał ani naszej pozycji politycznej i geograficznej, ani też naszemu stanowi gospodarczemu.

Liczby tabeli obrazują dobitnie stan naszego, niezrozumiałego pod tym względem, ubóstwa. Stan naszego szczupłego dochodu społecznego nie usprawiedliwiał tak niskiego u nas rozwoju komunikacji motorowej. Gdy np. dochód na jednego mieszkańca w Szwecji był 3-krotnie większy niż u nas, to na 10.000 mieszkańców przypadało w Szwecji nie 3 razy więcej, lecz 30 razy więcej samochodów niż w Polsce.

Istniały poglądy, że ilość kursujących samochodów uzależniona jest nie tylko od średniego dochodu społecznego, lecz i od ilości mieszkańców, których dochody przekraczają pewne minimum pozwalające na utrzymanie samochodu. U nas przyj-

Tabela I
Porównanie dochodu społecznego i stopnia zmotoryzowania różnych państw

Kraj	Dochód na 1 mieszkańca w złotych			w % Polska 100%			Ilość sam. na 10.000 mieszk.	w % Polska 100%
	1929	1932	1934	1929	1932	1934		
U. S. A.	5.700	3.426	2.084	687	731	566	2.500	25.000
Kanada	5.460	2.530	—	658	540	—	1.110	11.100
Anglia	4.577	2.876	2.663	551	613	724	500	5.000
Australia	4.347	1.628	—	520	347	—	1.110	11.100
Niemcy	2.552	1.515	—	308	324	—	230	2.300
Dania	2.501	1.586	1.100	302	338	326	385	3.850
Francja	2.081	1.727	1.483	251	368	403	555	5.550
Szwecja	2.078	1.421	—	251	303	—	300	3.000
Norwegia	1.870	1.102	916	225	235	249	270	2.700
Austria	1.072	744	—	129	159	—	68	680
Łotwa	1.043	674	—	126	114	—	26	260
Węgry	1.041	533	—	126	144	—	23	230
POLSKA	830	472	369	100	100	100	10	100
Japonia	770	371	269	93	79	80	25	250
Rumunia	605	296	280	73	63	76	13	130

Tabela 2
Światowy stan ilości samochodów

K R A J	Ogólna ilość samochodów w tysiącach sztuk				% sam. cięż. w ogólnej ilości	1 samochód przypada na mieszkańców			
	1935	1936	1937	1938		1935	1936	1937	1938
U. S. A.	24.952	26.221	28.221	29.705	14,5	5	5	4,5	4
Anglia	1.800	2.043	2.242	2.419	20	26	23	21	20
Francia	1.890	2.065	2.167	2.193	22,5	22	20	19	19
Niemcy	1.054	1.232	1.447	1.709	22,5	63	54	47	44
Kanada	1.051	1.163	1.234	1.306	15	10	9	9	9
Australia	572	632	690	732	31	12	11	10	9
Argentyna	267	248	248	264	21	44	49	50	48
Włochy	376	397	411	436	25	113	108	105	100
Hiszpania	173	194	—	—	—	134	148	—	—
Brazylia	137	140	144	159	33	302	332	332	287
N. Zelandia	168	191	215	240	20	9	8	7	7
Szwecja	147	159	168	192	29	42	39	37	33
Afryka Płd.	210	242	282	284	14	40	35	31	34
Indie Bryt.	123	105	131	120	12,5	2.874	3.463	2.812	2.949
Belgia	191	162	202	224	31	43	51	41	37
Dania	127	131	135	145	27,5	27	29	28	26
Holandia	144	139	141	148	34	58	60	61	58
Japonia	107	133	147	176	40	628	484	472	400
Indie Holend.	79	58	62	69	18	900	1.053	1.034	960
Szwajcaria	90	90	90	92	20	46	46	46	45
Meksyk	81	98	105	100	31	201	179	176	191
Czechosłowacja	117	125	108	106	22,5	126	120	141	144
Irlandia	53	54	58	62	18	57	56	52	48
Austria	40	43	46	—	30	169	157	147	—
Norwegia	54	63	70	80	37,5	52	45	41	37
POLSKA	25	24	27	33	21	1.396	1.301	1.248	1.043
Finlandia	31	35	36	42	38	119	107	107	90
Rumunia	28	23	23	25	16	648	803	844	784
Estonia	3	4	5	5	40	372	291	226	215
Łotwa	3	4	4	6	50	650	466	400	338
Egipt	22	29	30	31	10	684	524	509	510
Węgry	13	15	18	21	19	676	580	504	440
Luksemburg	10	11	11	12	33	29	27	27	25
Z. S. R. R.	244	305	356	514	90	—	—	479	331
Algier	109	61	57	65	14,5	60	108	127	112
Litwa	2	2	2	3	33	969	1.145	1.145	953
Peru	15	15	15	21	33	409	434	454	314
Pozostałe kraje	549	799	938	939	20	—	—	—	—
Cały świat	35.050	37.455	40.286	42.678	—	59	54	51	48

Stan ilości samochodów w Polsce w latach 38-39 uległ pewnej poprawie i wynosił w dn. 1.I.1939 r. (podług M.R.S. — 39 r.):

Ogółem	Samochodów osobowych	W t e m		Samochodów ciężarowych	1 samochód na mieszkańca	% samochodów ciężarowych	Motocykli
		taksówek	autobusów				
41 948	31.804	5.216	2.038	8.609	830	27%	12.061

mowano skalę takiego dochodu rocznego przed rokiem 39 w wysokości 12000 złotych, w Anglii 3300 £., w Niemczech 7200 Rm. Ilość mieszkańców o takich dochodach miała być wykładnikiem chłonności rynku. Rzeczywistość jednak stopnia zmotoryzowania innych państw obaliła te założenia: U nas też więc mała ilość mieszkańców o wymienionym dochodzie nie mogła być czynnikiem decydującym o tak niskim zmotoryzowaniu kraju.

Osiągnięcia państw innych dowiodły, że stopień zmotoryzowania kraju albo jest wykładnikiem inicjatywy prywatnej, względnie średniej zamożności społeczeństwa, albo stanowi wynik planowej gospodarki lub opiera się na obu tych podstawach jednocześnie. Są społeczeństwa, gdzie rozwój motoryzacji nastę-

pował samorzutnie (Anglia, Francja, Belgia, USA), są to państwa o dużej zamożności i dawnych tradycjach samochodowych, które były niejako kolebką automobilizmu. Są państwa, które prowadziły konsekwentną politykę promotorystyczną (Włochy, Szwecja), często nie posiadając nawet własnego przemysłu samochodowego (Finlandia, Łotwa, Węgry). Inne wreszcie przyspieszały proces motoryzacji przy pomocy wyraźnej interwencji państwa.

Jak wielki wpływ na rozwój motoryzacji może mieć interwencyjna polityka państwa, świadczą najdobitniej przedwojenne stosunki niemieckie. Pomimo silnie rozwiniętej w Rzeszy inicjatywy prywatnej, ta dziedzina życia gospodarczego została objęta specjalną opieką państwa, a partia wysunęła rozwój motoryzacji jako jedno ze swych szlendarowych zadań. Rozwój motoryzacji

w Niemczech od roku 1932 postępuje szybciej niż w innych państwach, a procentowy ich udział w światowym stanie samochodownictwa stale wzrasta osiągając w roku 1938 swoją dwukrotność.

Tabela 3
Światowy stan ilości samochodów

Rok	Ilość sam. w świecie	Ilość sam. w Niemczech bez sam. wojskowych		
		I l o ś ć		Udział procentowy
		w 1 000 sztuk		
1932	35 346 100%	735	100%	2,1
1933	33 603	755		2,2
1934	33.562	866		2,6
1935	35.050	1.054		3,0
1936	37.455	1.232		3,3
1937	40 286	1.447		3,6
1938	42 678 121%	1.709	232%	4,0

Podczas gdy światowa ilość samochodów w ciągu tych 6-ciu lat wzrosła o 21 proc., ilość ta w Niemczech wzrosła o 132 proc., we Włoszech o 48 proc., w Anglii o 44 proc., we Francji o 29 proc., w U.S.A. o 15 proc. Dochód społeczny w tych państwach w tym samym czasie uległ mniej więcej równym wahanom, nie on więc decydował o tak wysokim procentowym wzroście motoryzacji w Niemczech. Z a d e c y d o w a ł a tu konsekwentna interwencja państwa, w przeciwieństwie do liberalnej polityki w tej dziedzinie Francji i Anglii.

Jeszcze bardziej jaskrawo zjawisko to wystąpiło w Z.S.R.R., gdzie motoryzacja rozwinęła się bez udziału inicjatywy prywatnej, a postępy jej w ciągu ostatnich 10-ciu lat przed wojną były olbrzymie.

Tabela 4
Stan samochodownictwa w ZSRR

Rok	Produkcja	Stan
	Ilość samochodów w szt.	
1929	1.706	
1930	7.982	
1931	23.400	
1932	26.849	
1933	49.703	
1934	73.466	
1935	215 000	514 000
1937	199.123	356 000
1936	138.400	305 000
1935	97.421	244 000
1933	—	760 000

Pod koniec roku 1940 ilość samochodów kursujących w Z.S.R.R. wynosiła około 1 miliona szt. czyli na jeden samochód przypadało około 145 mieszkańców. Liczby te nie obejmują samochodów będących wówczas w bezpośrednim posiadaniu wojska.

Promotorem była tu wyłącznie planowa polityka gospodarcza, bez kompromisów prowadzona na każdym odcinku gospodarki państwowej kraju, który przed kilkunastu laty był zupełnie nieuprzemysłowiony. Wyniki radzieckie zasługują na baczną uwagę. Dowodzą one, że taka

właśnie polityka jest potężnym instrumentem w tych dziedzinach życia gospodarczego.

Z faktów powyżej przytoczonych wysuwamy wniosek, że stopień motoryzacji, a więc i chłonność rynku zależą od dwóch zasadniczych czynników. Jednym jest inicjatywa prywatna względnie średnia zamożność społeczeństwa, drugim — planowa gospodarka, a sądząc z przykładów Z.S.R.R. i Niemiec, wpływ tego drugiego czynnika może stać się dominującym.

Wyniki obce i własne dowiodły, że zmotoryzowanie kraju, dające mu potężną dźwignię gospodarczą i stanowiące jednocześnie podstawową bazę zaopatrującą armię w sprzęt i fachowy materiał ludzki, osiąga tylko wówczas swój pełny potencjał gospodarczy i obronny, jeśli jest oparte o dość silny własny przemysł motoryzacyjny. Jednocześnie przemysł motoryzacyjny może się rozwinąć i stać się potężną siłą gospodarczą jedynie na tle sprzyjających warunków dla rozwoju motoryzacji.

Tam gdzie zamożność społeczeństwa jest duża i przywiązanie do własnego wytworu łączy się z głębokim poczuciem godności narodowej, oba składniki — przemysł i motoryzacja wiążą się wzajemnie same, gdy obu tych czynników wiążących brak — nieodzowną staje się ingerencja państwa.

W Polsce zawsze brakło obu czynników, które mogłyby spowodować rozwiązanie problemu motoryzacji na drodze automatyzmu społeczno - gospodarczego, zabrakło też zdecydowanej i planowej inicjatywy państwa. Problem motoryzacji Polski nigdy nie wyszedł poza ramy dyskusji i niepowiązanych ze sobą fragmentarycznych prób.

W Polsce przedwojennej problem motoryzacji nie znalazł nigdy pełnego zrozumienia sfer rządzących. Sprawy motoryzacji nie weszły nigdy w zakres planowej polityki państwowej, a jeśli były poruszane to tylko dorywczo, bez kojarzenia ich w jedną całość. Sprawa motoryzacji zawisła w resortach kilku ministerstw (M. S. Wojsk., M. S. Wewn., Min. Kom., M. P. i H. i M. Skarbu), posunięcia których nie były nigdy na tym odcinku skoordynowane.

Utworzenie w roku 36-tym międzyministerialnej Komisji do Spraw Motoryzacji Kraju, nie usunęło tego szkodliwego stanu, a spowodowało jedynie przesunięcie ścierania się poglądów i opinii poszczególnych resortów ministerialnych na teren tej Komisji, pozostawiając problem motoryzacji otwartym. Komisja w ciągu trzech lat istnienia nie opracowała żadnego planu ani programu motoryzacji i nie znane były jakiekolwiek oficjalne w tej mierze oświadczenia. Ten stan rzeczy nie pobudzał rozwoju krajowego przemysłu motoryzacyjnego. Przeciwnie — brak uzgodnień poglądów w łonie Komisji, otaczanie tajemniczością jej poczynań, wreszcie zapowiadane nowe unowory importowo - montowniane oparte o firmy niemieckie — hamowały rozwój przemysłu motoryzacyjnego szczególnie jego przemysł

słu pomocniczego, który w atmosferze ciągłej niepewności wstrzymywał się od inwestycji.

Jednocześnie zupełnie niewystarczający stan tej dziedziny życia gospodarczego, zupełne zaniedbanie tego odcinka obronności państwa — napawały polskie fachowe koła techniczne i gospodarcze poważną troską przejawiającą się, między innymi, we wnioskach i uchwałach składanych wielokrotnie na ręce władz państwowych. Do takich uchwał należały: uchwały dorocznych Zjazdów Inżynierów Mechaników Polskich w latach 35 i 36, uchwały Ogólnopolskiego Kongresu Inżynierów we Lwowie w roku 37-ym, wreszcie wnioski Związku Izb Przemysłowo-Handlowych RP., złożone w maju 1939 roku w formie memoriału Ministrom Spr. Wojsk., Skarbu, Przemysłu i Handlu oraz Komunikacji.

Wszystkie te uchwały i wnioski, uznając problem motoryzacji organicznie połączony z rozwojem własnego przemysłu motoryzacyjnego, jako kluczową pozycję rozwoju życia gospodarczego i obronności kraju — wysuwały konieczność ześrodkowania wszystkich zagadnień tej dziedziny i poddania ich kompetencji specjalnego organu fachowego o szerokich uprawnieniach, pozostającego w ścisłym kontakcie z ugrupowaniami gospodarczo-przemysłowymi, wyzwolonego w ciągłości swej pracy fachowej od wpływów zmian personalnych w tych czy innych resortach ministerialnych.

Dziś budujemy nową rzeczywistość. Obecnie wchodzimy w okres planowej gospodarki kierowanej i hierarchicznego szeregowania potrzeb gospodarczych. Układ taki stwarza wielkie możliwości rozwojowe dla motoryzacji, usuwa bowiem podstawową przyczynę naszej niedoleżnej przeszłości motoryzacyjnej, którą był zupełny brak planu i chaos poczynañ. W planowaniu rozwoju życia gospodarczego motoryzacja musi i może zająć należne jej miejsce. Postawa wyjściowa do rozwoju motoryzacji musi być zdecydowane, niedwuznaczne i powszechne uznanie jej i związanego z nią przemysłu jako kluczowego, dla naszego życia gospodarczego i politycznego. W planie państwowym zmotoryzowanie kraju musi stać w pierwszym szeregu zagadnień gospodarczych i tak wejść na drogę realizacji.

* * *

Dwa zadania stają jednocześnie u progu naszych poczynañ motoryzacyjnych — konserwacja sprzętu posiadanego i wytwarzanie sprzętu nowego. Obecnie na czoło wysunięto słusznie zadanie pierwsze. Wchodzi ono z szerokim rozmachem w stadium realizacji. Kosztem poważnego nakładu inwestycyjnego powstaje osiem dużych zakładów naprawy sprzętu t. zw. Państwowe Za-

kłady Samochodowe do napraw głównych, każdy dla określonych typów samochodów; ponadto istnieje około 70, a ilość ta ma wzrosnąć do 100, Państwowych Warsztatów Samochodowych do napraw mniejszych i indywidualnych. Poza tym szereg instytucji państwowych, samorządowych i spółdzielczych, dysponujących liczniejszym taboru samochodowym montuje własne warsztaty. Wreszcie istnieje kilkaset warsztatów prywatnych, a jeśli ustawa koncesyjna dla prywatnych warsztatów samochodowych będzie mądrze regulowała ich rozwój, ilość ich będzie wzrastać. Jeżeli poziom techniczny tych zakładów i warsztatów i zaopatrzenie ich w części zamienne będą dostateczne — potencjał naprawy będzie wystarczający. Raczej obawiać się nawet należy, że po przejściu pierwszej dużej fali napraw, powstające obecnie Państwowe Zakłady Samochodowe mogą nie być w pełni w sposób ciągły wykorzystywane.

W każdym razie na tym odcinku została zdecydowanie wytyczona droga, po której się kroczy. Trudności jednak są wielkie. — Mozaika typów i odmian samochodów obsługujących obecnie nasz transport jest przerażająco wielka. Zaopatrzenie ich wszystkich w części zamienne staje się niemożliwe. Samochodów z dostaw UNRRA jest ponad 35 różnych typów, a na około 20.000 samochodów ponemieckich przypada aż ponad 200 różnych odmian.

Przy braku dopływu części zamiennych dla samochodów ponemieckich z zewnątrz i po wyczerpaniu posiadanych szczyptych ich zapasów ilość tych samochodów w ruchu szybko zacznie maleć. Przy takiej ilości odmian przemysł nasz będzie w stanie produkować tylko najmniej skomplikowane części zamienne, gdyż uruchomienie produkcji tysięcy różnych części i ich odmian staje się niewykonalne. Dlatego w przededniu zahamowania, a nawet prawdopodobnego kurczenia się naszego szczyptego taboru samochodowego, podjęcie własnej produkcji samochodów staje się naglącą potrzebą.

Uruchomienie produkcji własnej nowego sprzętu nie wyszło jednak na razie ze stadium wstępnej organizacji, rozważań i dyskusji. Wprawdzie zostało ono umieszczone w trzyletnim planie inwestycyjnym, sądząc jednak z wysokości sum przyznanych na ten cel na okres trzyletni, wydaje się, że zagadnienie rodzimego przemysłu motoryzacyjnego nie zyskało jeszcze miejsca w należnym mu szeregu zagadnień gospodarczych.

Właściwy przemysł motoryzacyjny musi i może u nas powstać pomimo, że nasze dawne fabryki samochodów oraz fabryki, które dałoby się dostosować do produkcji samochodowej przestały na ziemiach polskich istnieć. Do podjęcia tej produkcji musi powstać na razie przynajmniej jedna fabryka główna samochodów t. zw. macierzysta. Wszelkie poszukiwania możliwości uruchomienia produkcji samochodów sy-

stemem zbiorowym — to znaczy lokowania produkcji poszczególnych części i zespołów samochodowych w różnych fabrykach, w których niektóre urządzenia maszynowe pozwalają na produkcję tej lub innej części lub zespołu i sprawadzenie fabryki macierzystej do roli montowni tych części, celem zaoszczędzenia wkładów inwestycyjnych — zadania nie rozwiążą. Taki system nie stworzy ani potencjału produkcyjnego, ani potencjału technicznego, nie zapewni też możliwości rozwojowych dla tego przemysłu. Systemem chałupniczym samochodu produkować się nie da, a poczynania w tym kierunku tylko przewlekłyby powstanie właściwego przemysłu motoryzacyjnego.

Fabryka macierzysta t. zn. fabryka produkująca silniki i trudniejsze zespoły napędowe musi powstać. Koszta inwestycyjne budowy takiej fabryki mogłyby być znacznie zmniejszone, gdyby cały przemysł przetwórczy metalowy wziął w tym udział. W szeregu zakładów mechanicznych rozsiane są obrabiarki nadające się do produkcji samochodowej, które odpowiednio zgrupowane mogą stanowić poważny zespół maszynowy dla tej produkcji. Do kompletnego zaopatrzenia fabryki macierzystej brakłoby wówczas urządzeń maszynowych o charakterze bardziej specjalnym, które musiałyby być zakupione zagranicą. Pewne poświęcenie ze strony innych przemysłów, zresztą bez większego dla nich uszczerbku, na rzecz najbardziej zniszczonego przemysłu motoryzacyjnego, będzie z nadmiarem wyrównane, gdyż przemysł ten korzystając w wielkiej mierze z przemysłów innych ugrupowań jako pomocniczych, da im poważne zatrudnienie. Akcja takiego zgrupowania maszyn i przekazania ich przemysłowi motoryzacyjnemu wymaga zdecydowanego nakazu.

Fabryka macierzysta nie może powstać w skali karłowatej — wadę tą posiadała fabryka samochodów Ursus budowana w roku 1928. Ten sam błąd popełniły P. Z. Inż. budując w roku 1932 swoją fabrykę samochodów na Pradze. Minimalne zdolności produkcyjne takiej fabryki w pierwszym okresie winny wynosić około 1000 samochodów miesięcznie z tym, że od razu w budowie jej i doborze maszyn przewidziane zostaną możliwości co najmniej dwukrotnego zwiększenia tej produkcji bez większej przebudowy i dewastacji urządzeń, zdarzających się często przy rozbudowie przedsiębiorstw źle zaprojektowanych.

Ten wstępny minimalny program produkcyjny winien stanowić tylko odcinek planu 10-cio letniego rozwoju przemysłu motoryzacyjnego. Proste przeliczenia, które podamy oddzielnie, wykazują, że aby dojść w oparciu o własny przemysł w ciągu dziesięciu lat do stopnia zmotoryzowania odpowiadającego zmotoryzowaniu Czechosłowacji z roku 39 produkcja musi sięgnąć do około 60 000 szt. samochodów rocznie.

* * *

Przemysł motoryzacyjny obejmuje wielką różnorodność grup przemysłowych, podporządko-

wanych w dzisiejszej organizacji nie tylko różnym Zjednoczeniom Przemysłowym, lecz i różnym Zarządom Centralnym. Współpracować z nim będą przemysły: hutniczy, odlewniczy, blacharski, chemiczny, elektrotechniczny, zegarowy, włókienniczy, szklarski oraz pomocniczy przemysł metalowy, produkujący poszczególne zespoły mechaniczne jak amortyzatory, mechanizmy hamulcowe, gaźniki, pompki paliwowe, zawory, tłoki itp., wreszcie drobny pomocniczy przemysł metalowy dający części drobne. Wszystkie te przemysły niezbędne dla potrzeb motoryzacji są dziś nieczynne i wymagają nie tylko jednoczesnego uruchomienia, lecz w większości kompletnego planowego ich zainwestowania równomiernie z przemysłem macierzystym.

Przygotowanie i ruszenie przemysłu motoryzacyjnego jest trudne, a musi być ono wykonane planowo i jednocześnie na wszystkich jego odcinkach, gdyż opóźnienie któregośkolwiek z nich zahamuje produkcję i wykonanie całego planu.

Jest to duże zadanie wymagające przede wszystkim jednolitego i trwałego kierownictwa technicznego. Do wykonania jego musi powstać fachowy ośrodek techniczny obejmujący całość zagadnień technicznych przemysłu motoryzacyjnego i jego przemysłów pomocniczych. W działalności swej powinien on kojarzyć pracę na odcinku motoryzacyjnym czterech kluczowych grup przemysłów państwowych (hutniczego, metalowego, chemicznego i elektrotechnicznego) oraz zrzeszeń producentów prywatnych, których współudział w pomocniczym przemyśle motoryzacyjnym wydaje się być konieczny.

Motoryzacja, w pełnym jej znaczeniu, łączy się niemal ze wszystkimi dziedzinami życia gospodarczego współczesnego państwa, łączy się ona z taką mnogością zagadnień, że nie byłoby słusznym, aby problem jej był w całości rozwiązywany jednoosobowo przez ten czy inny resort państwowy.

Planowanie ogólne motoryzacji i związanego z nią przemysłu powinno być powierzone stałej Komisji Technicznej, złożonej z fachowych przedstawicieli Przemysłu, Nauki, Komunikacji, Rolnictwa, Wojska i Handlu, działającej jako organ doradczy C. U. P. względnie Rady Motoryzacyjnej. Prace tej Komisji objęłyby:

a) planowanie jakości i ilości sprzętu motoryzacyjnego mającego zasilać rynek oraz planowanie związanego z tym rozwoju produkcji i plan importu i eksportu.

b) opracowanie danych technicznych do programu produkcji importu i eksportu — określenie typów, wielkości i odmian sprzętu motoryzacyjnego.

Komisja ta działająca jako techniczny organ doradczy C. U. P. stanowiłaby jednocześnie Radę Techniczną organu wykonawczego, obsługującego technicznie całość przemysłu motoryzacyjnego i koordynującego myśl techniczną i rozwój wszystkich jego placówek.

SZKOLENIE KIEROWCÓW I WARSZTATOWCÓW ZAGADNIENIEM PAŃSTWOWYM

Robiąc przegląd naszych braków motoryzacyjnych najaskrawiej rzuca się w oczy zupełnie zaniedbanie motoryzacyjnego szkolnictwa zawodowego. Można bez przesady stwierdzić, że w tej dziedzinie świeci białością karta niezapisana ani jednym pozytywnym osiągnięciem w ciągu rocznej pracy byleżej pamięci Państwowego Urzędu Samochodowego.

Próby były — owszem. Zorganizowano szkołę kierowców w Warszawie przy ul. Raszyńskiej, ściągnięto kilka setek młodzieży żadnej nauki i pracy, obiecywano rzetelne półroczne szkolenie, pomoce żywnościowe i techniczne, a po ukończeniu szkoły pracę w przedsiębiorstwach państwowych. I na obietnicach się skończyło. A że młodzież ze sfery pracujących zwraca należytą uwagę na konkretne, realne rzeczy, a nie na pustą gadaninę — którą usiłowano ją karmić zamiast dań w stołówce — doszło do kilku burzliwych, demonstracyjnych pochodów przed „fortecą P. U. S-u” na Placu Narutowicza, gdzie poczęstowano młodzież dalszymi obietnicami z dodatkiem ojcowskich i ojcymowskich strofowań. I w rytm tych głośloślnych obietnic szkoła „wygasła”.

Takie były radosne próby ruszenia z miejsca szkolenia motoryzacyjnego w roku ubiegłym.

Zagadnienie nie jest łatwe — tego nie wolno nie widzieć i nie doceniać. Tym nie mniej to trudne zagadnienie musi być rozwiązane, gdyż jest ono zagadnieniem najpierwszej wagi dla państwa, to znaczy dla nas wszystkich obywateli Rzeczypospolitej zamieszkujących teren zawarty w granicach państwa polskiego.

Zagadnienie jest tym trudniejsze, że w okresie przed rokiem 1939-ym, sprawa ta — nie potrzebujemy używać w tym wypadku ani wiecowej dialektyki, ani puszystych przemówień — była doprawdy zachwaszczona i mówiąc po prostu — źle postawiona, a raczej wcale nie postawiona.

W Polsce poważnie kierowanego szkolnictwa kierowców samochodowych oraz pracowników transportowych nie było zupełnie. Istniały t. zw. kursy kierowców, prowadzone przez osoby najzupełniej prywatne, które w większości wypadków traktowały to zajęcie tylko i wyłącznie jako interes. Był, jak wiemy, był wcale, a wcale intratny, gdyż amatorów do „przejścia” kursów (6 tygodni, a czasem i krócej!) było wielu, a żeby ceny za „szkolenie” nie spadały istniały koncesje ograniczające ilość kursów oraz kwalifikujące kwalifikacje prowadzących kursy. A że od dawna jest wiadomem, że kto łaknie nauki i „dyplomu” płaci stosunkowo szybko i łatwo, gdyż dyplom posuwa naprzód jego możliwości zarobkowe, interes więc siedl jak z płatka, puszczano na rynek wystarczającą ilość kiepsko wyszkolonych kierowców, którzy z pożytkiem finansowym dla

właściciela „kursów samochodowych”, a z wielką szkodą i stratami dla właścicieli pojazdów mechanicznych „doszkalali” się na tychże pojazdach, dając ładne zatrudnienie z kolei warsztatom samochodowym, które chętnie i za duże pieniądze naprawiały to, co szofer — dyletant wypuszczony przez „kursy samochodowe” popsuł w samochodzie.

I tak sprawa biegła ku pożytkowi właścicieli kursów oraz warsztatów samochodowych.

I w momencie obecnym, po kilku dyletanckich, nieudolnych próbach t. zw. „motoryzatorów” (którym się zdawało, że pustym gadaniem potrafią rozwiązać zagadnienie dobrych olejów silnikowych albo obniżyć punkt zamarzania wody) zagadnienie szkolenia kierowców, warsztatowców i transportowców usnęło snem niezmiernie podobnym do pogodnego oddechu dyrektorów szkół z roku 1939-go i lat poprzednich.

Sprawa powtarzam nie jest łatwa.

Stan z roku 1939-go i stan obecny jest niezdrowy, gdyż kursy samochodowe są zależne od kuratorów, a więc od Ministerstwa Oświaty, które nie tylko, że nie posiada w swym gronie fachowców w tej dziedzinie, ale nie ma nawet łączności z ludźmi, którzy mogliby wydać trzeźwy i obiektywny sąd na temat programów takich szkół i ewentualnie wykonanie programu skontrolować.

Jest rzeczą niewątpliwą dla każdego, kto się zetknął z zagadnieniem szkolenia kierowców i warsztatowców, że wszelkie nici tej sprawy dzierżyć muszą w swych rękach organa fachowe.

I tego rodzaju organizację możnaby bez trudu stworzyć i utrwalić.

Zrozumienie tej sprawy w taki właśnie sposób istnieje, z wyjątkiem nielicznych wypadków, gdzie interes osobisty przesłania na tyle widok interesu społecznego, że natrafiamy na opór w naszym rozumowaniu. A więc powtarzam — z r o z u m i e n i e i s t n i e j e, warunki istnieją, środki niewątpliwie można zespolic i „wydukać”. Brak jednego, jedyne elementu, ale za to elementu decydującego o powodzeniu każdej akcji — b r a k w ł a ś c i w y c h, f a c h o w y c h i o d d a n y c h s p r a w i e l u d z i.

Nasze kadry przedwojenne w tej dziedzinie były ubożuchne i nie specjalnie ciekawe. Jednostki wartościowsze, w poczuciu obowiązku społecznego, dołączyły się w roku ubiegłym do tej pracy, ale nie znalazłszy ani zrozumienia, ani poparcia w swych dążeniach i planach — o d d a l i ł y się na i n n e p ł a c ó w k i.

Ośrodki dyspozycyjne motoryzacji muszą się zdobyć na zgrupowanie dostatecznych środków dla postawienia na właściwym poziomie zagadnienia, od którego zależy nie tylko właściwy rozwój, ale po prostu b y ł m o t o r y z a c j i.

Dziś tabor samochodowy jest w 100 procentach majątkiem państwowym. „Doszkalanie” kie-

rowcy za kierownicą — to znacznie zwiększona ilość rozbitych wozów, to setki rannych i zabitych, to nieobliczalne szkody w czasie, w transporcie i w warsztatach itp. itd.

Jesteśmy krajem zbyt wyniszczonym i ubogim, abyśmy mogli sobie pozwolić na luksus prymitywnego szkolenia kierowców i warsztatowców.

Kończę — oczekujemy od właściwych czynników wzięcia się za sprawę szkolenia fachowego pracowników motoryzacyjnych na serio. Należy rozemrzeć się we własnych możliwościach i zdecydować — czy to zadanie ponad siły, czy też zadanie do wykonania.

Jeśli zadanie ponad siły, odważnie, po męsku stwierdzić ten fakt i oddać zagadnienie do rozwiązania takim ośrodkom czy ugrupowaniom, które je potrafią rozwiązać i należycie ustawić.

Jeśli zadanie we własnym zakresie jest do rozwiązania niezwłocznie, przystąpić do realnej pracy. I to od zaraz, od dzisiaj — każdy tydzień,

każdy dzień tolerowania bezkrólewia, bez programu, bez kontrolowania, bez najskromniejszego chociażby poziomu szkolenia przynosi społeczeństwu straty nie do obliczenia.

A. O.

Brak fachowców - specjalistów we wszelkich dziedzinach, nie tylko na odcinku motoryzacyjnym, odczuwamy w całej Polsce, a specjalne mł. ziemiach odzyskanych. Według obliczeń Ministerstwa Pracy i Opieki Społecznej minimalne zapotrzebowanie w chwili obecnej na pracowników wykwalifikowanych wynosi 30.000, w tym poważny procent zapotrzebowania na pracowników z branży motoryzacyjnej. Jednocześnie wymienione ministerstwo podaje, że posiadamy w chwili bieżącej około 100.000 robotników bez żadnych kwalifikacji zawodowych. Jedyne wyjście z sytuacji — jak najszybsze przeszkolenie robotników niefachowych dla zaspokojenia potrzeb rynku pracy w Polsce.

W związku z rozpracowaniem szczegółów 3-letniego planu gospodarczego, w najbliższym czasie odbędzie się pod przewodnictwem obywatela Premiera Edwarda Osóbki-Morawskiego specjalna konferencja, poświęcona sprawie szybszego przeszkalania pracowników niewykwalifikowanych. (Red.)

SAMOCHÓD KRAJOWEJ PRODUKCJI

Ustępowania w kierunku odbudowy krajowej produkcji samochodów datuje się od chwili zaprzestania działań wojennych. Ze względu jednak na wyjątkowo trudne warunki, w jakich nasz przemysł znalazł się po wojnie, a w szczególności przemysł samochodowy, który na ziemiach polskich właściwie przestał istnieć, dopiero w chwili obecnej można mówić o ustaleniu pewnych linii kierunkowych.

Po rozpatrzeniu na szeregu konferencji międzyministerialnych, różnych możliwości konstrukcyjnych i produkcyjnych, został ustalony, do zaspokojenia potrzeb przewozowych naszego życia gospodarczego, typ samochodu ciężarowego w wielkości najbardziej rentującej się w naszych warunkach eksploatacyjnych.

Specjalną uwagę zwrócono na możliwości szerszego wykorzystania podstawowych elementów omawianego podwozia do pewnych odmian samochodów, jakich wymaga organizacja

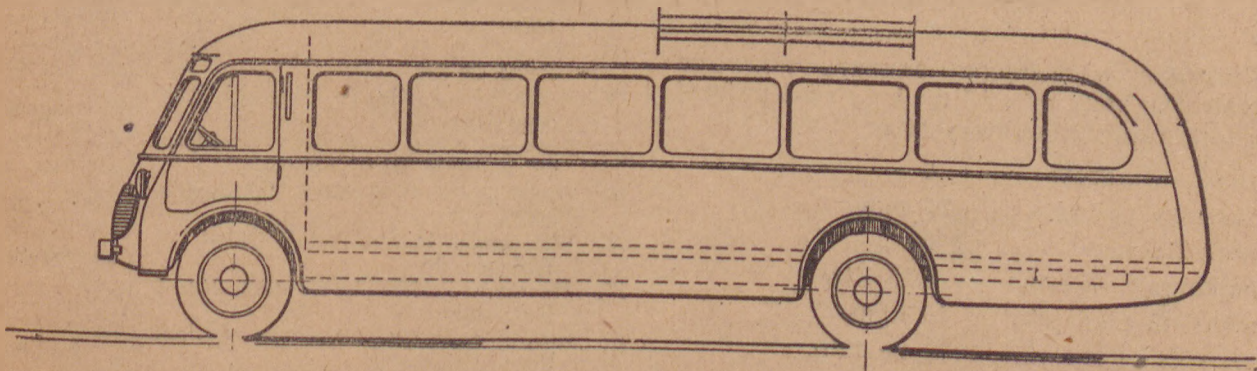
transportu. Analogicznie uwzględniona została możliwość rozszerzenia zdolności transportowych samochodu przez zastosowanie przyczepki, co decydująco wpłynęło na ustalenie mocy silnika.

Z tych względów został ustalony typ samochodu ciężarowego o ładowności technicznej 4.000 kg., jako najbardziej rentujący się w naszych warunkach eksploatacyjnych.

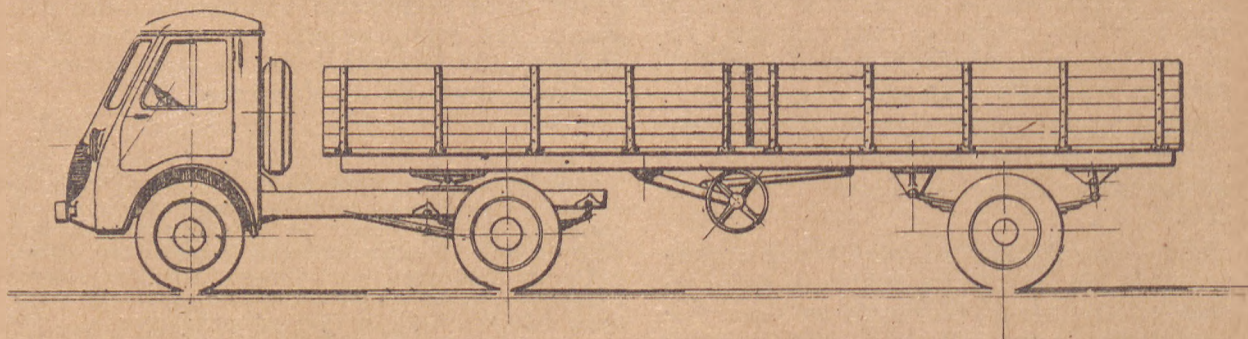
Samochód tego typu może być użytkowany z przyczepką o ładowności 2 ton, tak, że w rezultacie, w eksploatacji po drogach twardych, sumaryczny ładunek będzie mógł wynosić do 6 ton.

Podwozie omawianego samochodu ciężarowego posiadać będzie następujące odmiany:

a) podwozie autobusu dla przewozu 30 + 2 osób, autobusu przewidzianego dla komunika-



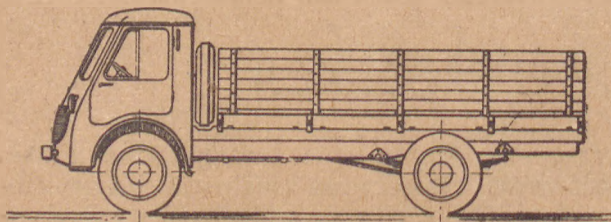
rys. 1. Autobus 30-osobowy



rys. 2. Ciągnik z przyczepką siodłową

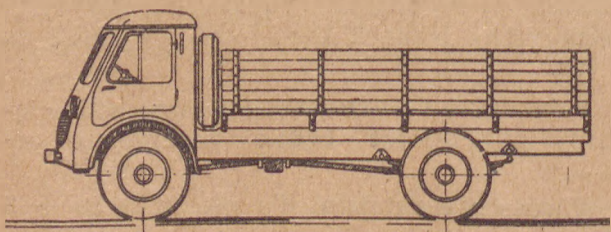
cji miejskiej i międzymiastowej o przeciętnej intensywności ruchu;

b) podwozie do t. zw. przyczepki siodłowej o ładowności 6 ton, zezwalającej na przewożenie towarów skupionych o większych wymiarach gabarytowych i znacznym ciężarze;



rys. 3. Samochód ciężarowy

c) podwozie z napędem na obie osie, które znajdzie zastosowanie przy dokonywaniu przewozów na drogach pozbawionych twardych nawierzchni; wóz tego rodzaju nadaje się szczególnie dla potrzeb wojska.



rys. 4. Samochód terenowy

Wszystkie wymienione odmiany podwozia zaopatrzone będą w silnik o następującej przewidywanej charakterystyce:

ilość cylindrów	6
średnica cylindra	95 mm
skok tłoka	100 „
pojemność skokowa	4,25 litra
maks. moment obr.	28 kgm.
przy ilości obrotów	1700 na min.
moc. maksymalna	88 KM
przy ilości obrotów	2800 na min.

Charakterystyka techniczna samochodu ciężarowego i jego odmian, jak podają ilustracje, przewidywana jest następująco:

Odmiany	Cięża- rówka	Auto bus	Ciągnik siodłowy	Wóz te- renowy
rozstaw osi	3.150	4.800	2.400	3.150
dług. ładow. mm	3.800	30 os.+2	6.300	3 400
ładowność kg	4.000	„	6.000	3.000 teren 4.000 szosa
ogumienie	6x/7,5” na 20”	6x/8,25” na 20”	6x/7,5” na 20”	4x/11” na 20”
prędkość km/godz.	75	85	65	65

PUNKTY ZBYTU CENTRALI ZBYTU SAMOCHODÓW

	telefony
1. Warszawa I. P. Zb. pl. Narutowicza 5, pok. 356	8-95-00
2. Warszawa II. P. Zb. Autokomis, Chłodna 29-31	(wewn. 75)
3. Bydgoszcz. P. Zb. Pom. Sp. Sam. Dworcowa 28	14-56
4. Inowrocław. P. Zb. P. W. Sam. Dworcowa 14.	19-05
5. Jelenia Góra. P. Zb. P. W. Sam. Mostowa 2, skrót teleg.: „Pewues”	29-35
6. Kielce. P. Zb. Autokomers, Sienkiewicza 55, skrót teleg.: „Autokomers”	15-84
7. Koszalin. P. Zb. Pierwsza Zach.-Pomorska Spółdz. Mech. Samochod. ulica Zwycięstwa 24, skrót tel.: „Autospółdzielnia”	2-26
8. Lublin P. Zb. Spółdz. Kier. i Prac. Sam. ul. Żabia 6.	20-85
9. Oliwa (Gdańsk) P. Zb. P. W. Sam. Grunwaldzka 339, skr. tel.: „Pewues”	5-26-59
10. Łódź. P. Zb. P. Z. Mot. Piotrkowska nr. 183, skrót tel.: „Pezetmot”	1-88-54
11. Olsztyn. P. Zb. P. W. Sam. Dworcowa 78-80	
12. Poznań I. P. Zb. Warszt. f. J. Zagórski, Polna 32-42.	17-80
13. Poznań II. P. Zb. f. Jabłoński, Dąbrowskiego 8.	36 49
14. Rzeszów. P. Zb. P. W. Sam. Grottgera nr. 6, skrót tel.: „Autozbyt”.	
15. Toruń. P. Zb. P. W. Sam. Dąbrowskiego 26.	5-61
16. Włocławek. P. Zb. Auto - Skład, pl. Wolności 20	14-43 i 14 82
17. Wrocław. P. Zb. P. W. Sam. Nr. 2. Kościuszki 124	
18. Katowice. P. Zb. inż. Stan. Żychoń. Hotel Polonia	3-12-56
19. Mysłowice. P. Zb. ul. Powstańców 6.	

INŻ. MIECZYSLAW SKOTNICKI

SILNIKI WYSOKOPRĘŻNE

Często spotykamy się z określeniem silnik „Diesel”, silniki Diesla. Używając tych określeń nie każdy z używających wie właściwie co to takiego. Ostatecznie wielu wie, że to silnik „na ropę”.

W pojęciach wielu osób z określeniem „silnik Diesla” wiąże się pojęcie jakiejś specjalnie wielkiej mocy, — bo najczęściej spotykał się z silnikami „na ropę” o większej mocy. Spróbujemy nieco naświetlić całą sprawę.

Przede wszystkim co to słowo „Diesel” oznacza? Otóż jest to zwyczajnie nazwisko inżyniera Roberta Diesla — Niemca. Ten właśnie obywatel Diesel Robert w drugiej połowie ubiegłego stulecia rozpoczął prace nad budową silnika spalinowego, który by spalał w swym wnętrzu drobno przemielony pył węglowy. Przy odpowiednim przemieszaniu pyłu węglowego z powietrzem otrzymuje się mieszanek, która spala się podobnie jak spalają się mieszanki naprz. benzynowe i inne — t. zn. raptownie — wybuchowo. Otóż nad tym to zagadnieniem pracował R. Diesel — Niemiec do spółki z Rudolfem Pawlikowskim — Polakiem.

Pył węglowy Diesel wdmuchiwał do wnętrza cylindra za pomocą silnie sprężonego powietrza (kilkadziesiąt atmosfer). Praca silnika pomyślana była w sposób następujący: tłok, przebiegając od głowicy w kierunku do wału korbowego, wytwarza w cylindrze podciśnienie. Przez otwierający się w odpowiedniej chwili zawór wlotowy — zostaje do cylindra zassane powietrze, a nie mieszanek paliwa z powietrzem, jak to ma miejsce w silnikach t. zw. gaźnikowych — niskoprężnych (benzynowych, gazowych, naftowych). Podczas ruchu zwrotnego tłoka — (od wału korbowego w kierunku głowicy) zawór ssący jest zamknięty — zassane powietrze zostaje sprężone i to b. znacznie. To powietrze, które pierwotnie zostało zassane do cylindra i zajęło całą przestrzeń cylindra — zostaje wtłoczone do maleńkiej komory wytworzonej pomiędzy głowicą i denkiem tłoka, znajdującym się obecnie b. blisko głowicy — w t. zw. górnym martwym punkcie. Kubatura stojąca obecnie do dyspozycji znajdującego się w cylindrze powietrza jest 12 — 15 razy mniejsza od tej, jaką zajmowało powietrze, gdy tłok był w najdalszym od głowicy punkcie.

Przy sprężaniu powietrza powstaje ciepota, i to tym znaczniejsza, im silniej powietrze jest sprężone. Ze względu na to, że sprężanie to odbywa się stosunkowo b. szybko, — a odprowadzanie ciepłoty po przez ścianki wymaga pewnego czasu — temperatura sprężonego powietrza podnosi się b. znacznie. W omawianym przypadku termometr odpowiednio wstawiony do komory sprężania (jak nazywają tę przestrzeń, w której zostaje ściśnięte powietrze) zanotuje ok. 600 st. C. Temperatura, jak widać,

dość wysoka. Jeśli teraz do tej właśnie komory sprężania w jakikolwiek sposób wprowadzimy materiał łatwo-palny, t. zn. taki, którego temperatura zapalania samoczynnego leży poniżej tych 600 st. C. — to musi nastąpić zapłon.

Diesel, za pomocą silnie sprężonego powietrza, wtłaczał, wstrzykiwał do cylindra, w chwili największego sprężania, porcję pyłu węglowego. W temperaturze 600 st. C. — następował wybuch, wytworzone wielkie ciśnienie gazów wyrzucało tłok — był to impuls pracy — t. zwany takt roboczy.

Jeśli teraz, przy ponownym przesuwie tłoka, umożliwimy wylot gazów wytworzonych przy zaplonie — można będzie ponownie powtórzyć cały wyżej opisany cykl. Mamy tu proces działania t. zw. czterosuwowego silnika wysokoprężnego.

Jak już zaznaczono — R. Diesel wprowadzał do wnętrza cylindra dobrze przemielony pył węglowy. Jednak zachowanie się pyłu następczo b. poważne trudności, przede wszystkim sam przemiał, a później rozpylanie i wprowadzanie przemielonego już pyłu do wnętrza. A gdy już pewne gatunki węgla pozwalały na szczęśliwe pokonanie tych trudności — w rezultacie niekompletnego spalania węgla powstawał tego rodzaju osad na pierścieniach i ściankach cylindra, grzybkach zaworowych, że po kilku latach prób — Diesel zrezygnował z budowy silnika na pył węglowy. Postanowił spróbować wprowadzenia do komory spalinowej ropy naftowej. Wynik był nieoczekiwany. Powstał silnik na paliwo ciężkie (płynne), silnik o samoczynnym zaplonie (bez świec lub zapalnika) t. zw. silnik Diesla.

Był to silnik stacjonarny, b. ciężki, o wadze około 200 kg. na 1 KM., wolnoobrotowy, z dużym kołem zamachowym, z potężnym kompresorem dla rozpylania paliwa. Przy normalnej pracy ropa była wprowadzana do komory spalinowej pod ciśnieniem 60 — 65 atm.

Zużycie paliwa wynosiło początkowo 240 gr. na 1 KM. — godzinę, co było wówczas rewelacją (zużycie benzyny lub nafty wynosiło wówczas 300 — 350 gr. na 1 KM-godz.). Bardzo szybko udało się zużyć paliwa w silnikach Diesla zredukować do 200 gr. na 1 KM-godz. W ten sposób nowo konstruowana maszyna zużywała o 50 proc. mniej kalorii od silnika gazowego i przeszło 3 razy mniej od maszyny parowej.

Oddany do eksploatacji — w roku 1894 — silnik systemu Diesla — (zbudowany pierwotnie w f-mie M. A. N. w Augsburgu) rozpoczął swój triumfalny pochód. Największe zainteresowanie wywołał on w Niemczech i w Rosji.

Rosja b. szybko zrozumiała, że potężne zapasy ropy, taniość przewozu ropy wodą (system

Wolgi i jej dorzecza) — stwarzają wyjątkowo dogodne warunki dla zastosowania właśnie silników tego typu.

Silnik Diesla w tej formie, w jakiej został skonstruowany, przetrwał bez większych zmian do 1920 roku. Znany on jest powszechnie jako silnik Diesla kompresorowy, gdyż musiał on mieć jako jednostkę pomocniczą sprężarkę, względnie powietrze sprężone. Sprężarka to była jego pięta Achillesowa i jego poważny plus.

Jakie właściwości posiada silnik Diesla sprężarkowy? A więc na jego dobro możemy zapisać — małą wrażliwość na gatunek ropy, a przy stosowaniu podgrzewania ropy — przełknie i pewne gatunki t. zw. mazutu, t. j. resztek ropy o ciężarze gatunkowym około 0,940.

Jako stronę ujemną wypadnie podkreślić: a) ograniczone możliwości przeciążania silnika; b) znaczną stratę energii na pędzenie kompresora; c) skomplikowaną konstrukcję samego kompresora.

Silnik ten rychło znalazł zastosowanie do napędu maszyn elektrycznych w elektrowniach, do napędów młynów, mniejszych fabryk, na statku zarówno rzeczny (naprz. na Włodze), jak i morskim.

Zaznaczyliśmy na wstępie, że pierwotnie nad konstrukcją silnika wysokoprężnego pracowali Diesel i Pawlikowski — Niemiec i Polak. Je-

den i drugi chcieli dać światu silnik na pył węglowy. Niemiec, jak już powiedziano, cofnął się przed trudnościami, zastosował zamiast pyłu węglowego — ropę. Ułatwił sobie zadanie, — a Polak uporczywie pracował nad silnikiem węglowym dalej. Diesel zmarł b. wcześnie. Inż. Pawlikowski jeszcze w 1937 korespondował z autorem niniejszej notatki, przysyłał swoje broszury o wynikach prac, uporczywie przerabiał stare silniki Diesla na węgiel i osiągał coraz lepsze wyniki. W literaturze jego silniki były znane pod nazwą silnika RUPA (Rudolf Pawlikowski). Pracował Pawlikowski w Zgorzelicach (Goerlitz). W roku 1937 był to już starzec ponad siedemdziesiątkę, ale ani na chwilę nie przerywał pracy. Możemy być dumni z inż. Pawlikowskiego — był on współtwórcą silnika Diesla i tym, który do końca swojego życia nie zboczył z raz wytkniętej sobie drogi.

W następnych notatkach damy zarys stopniowego rozwoju silnika Diesla, coraz szerszej jego ekspansji. Na wodzie i pod wodą, w marynarce handlowej i wojennej, w elektrowni miejskiej i w komunikacji (kołowej i kolejowej), w przestworzach i na roli — wszędzie spotykamy silniki Diesla.

W następnych notatkach postaramy się opisać nowoczesny silnik Diesla i powiedzieć kilka słów o jego właściwościach i zastosowaniu.

WITOLD RYCHTER

PRECZ Z DROGOWYM BAŁAGANEM!

Nie lubię jeździć samochodem, szczególnie w dzisiejszych warunkach, gdy nie tylko nie można w każdej pompie dostać paliwa, ale nawet głupie łatki, jak na złość odklejają się w najbardziej niepożądanych chwilach. Jednak jeździć niestety trzeba, jeżeli chce się uczciwie spełnić swój obowiązek. To też odważyłem w ostatnich czasach kilka tysięcy kilometrów po Polsce, a naklełem się i nairytowałem za kilkanaście tysięcy.

Zdawałoby się, że ruch powinien być już całkowicie opanowany, gdyż dosłownie co kilkanaście kilometrów zatrzymuje podróżnego kontrola drogowa, szukająca dziury w całym. Dobrze, jeżeli kontrola zadowolony się okazaniem rozkazu wyjazdu, karty ewidencyjnej, paszportu samochodu, świadectwa zarejestrowania i prawa jazdy. Zazwyczaj trzeba jeszcze złączyć z wygodnego fotela i pokazywać numer silnika, jakby trudno było wybić sobie dowolny numer na bloku.

Kontrole bywają różne: normalna — Milicji Obywatelskiej; Głównej Inspekcji Drogowej; kontrola wojskowa (pojazdów cywilnych?) — ta przeważnie wymaga okazania dowodów osobistych kierowcy i wszystkich pasażerów, kwestionując często podobieństwo fotografii; kontrola „Mechanicznego Punktu

Kontrolnego“ — sprawdzająca niestety tylko papiery; wreszcie doraźne kontrole specjalne. Nigdy nie widziałem, by którykolwiek punkt kontrolny zainteresował się igrzącym stanem wozu, brakiem przepisowych świateł przeciążeniem wozu, złym ustawieniem kół przednich, lub fatalnym stanem hamulców. Widocznie kontrolerzy zupełnie nie znają się na tym.

Natomiast jedno należy zapisać na wielkie dobro kontroli wszelkiego rodzaju: oto funkcjonariusze kontroli (z bardzo rzadkimi wyjątkami) są uprzedzającymi grzeczni, znacznie grzeczniejsi od przedwojennej policji państwowej. A w grzeczności rekord pobiło województwo Gdańskie. Sprawiało mi przyjemność spełnienie życzeń kontroli, tak uprzejmie były one przedstawione. I tę właśnie grzeczność należy oceniać bardzo dodatnio, gdyż jest ona wykładnikiem dobrej woli urzędników państwowych.

Szkoda tylko, że kontrolujący nie są specjalistami ruchu drogowego, bowiem mogliby nie tylko sprawować nadzór, ale posłuszyć radą. Nikt nie potrafił poinformować mnie o kierunku drogi, o jej stanie, o przejeździe przez miasto; natomiast znalazł się taki jeden jedy-

ny milicjant, który w mieście poinformował mnie o drodze na najbliższych stu kilometrach bardzo dokładnie.

Uważam ustawienie kontroli drogowej, sprawdzającej papiery, co miasto i miasteczko, za niecelowe, a szczególnie zamykanie drogi zaporami — za zupełnie zbędne, bowiem przestępca drogowy zawsze ma możliwość taki niebezpieczny dla niego punkt objechać dokoła i kontroli się nie poddać. Tyle o kontroli (na razie).

* * *

Mam obawę, że ruch drogowy, rozwijający się w zawrotnym tempie, zupełnie zjeździe na manowce i za rok w tych warunkach będzie mógł na drogę wyjechać jedynie wyjątkowy ryzykant, lub samobójca. Młodzi i przez nikogo nie pilnowani kierowcy, nie posiadający znajomości zasad przepisów jazdy, a grzeszący nadmiarem „sportowego” zapалу, wyczyniają nieprawdopodobne ewolucje, z których każda grozi katastrofą nie tylko im, lecz przede wszystkim innym.

Ponieważ mam już dawno za sobą pierwszy milion kilometrów „w kołach” oraz jaką taką wprawę, przeto nie tyle obawiam się o swoją jazdę, lecz o jazdę innych. Wydaje mi się, że inni zmówili się, by starać się najechać na mnie, zawadzić, zajechać drogę, nie przepuścić, utrudnić. Jak na złość najbardziej rażące wypadki niesubordynacji drogowej zdarzają się właśnie koło posterunków milicji, regulujących ruch, a biedni milicjanci nie mają fizycznej możliwości interwencji wobec nawału pojazdów i obawy zakorkowania ruchu. Gdyby tak w głównych punktach dodać im po koleźce, któryby mógł wyłuskać winnego z szeregu pojazdów, odjechać z nim na bok i zrobić porządek?

Pomijam już sprawę przeciążania wozów „łebkami”, od których resory wyginają się w paragraf, a gumy stają się platfusami; pomijam zabieranie i wysadzanie pasażerów właśnie w miejscach o zakazie zatrzymywania się. Ale nie mogę pominąć katastrofalnej krnąbrności smarkaterii samochodowej, uważającej jezdnię za zbudowaną jedynie dla nich i nie liczącej z nikim i z niczym, a najmniej z państwowym wozem, który prowadzi.

* * *

Dla doświadczonego kierowcy od razu rzuca się w oczy brak zachowania kardynalnej zasady ruchu drogowego: współdziałania kierowców z innymi użytkownikami dróg oraz liczenia się z nimi. Każdy jedzie wyłącznie dla siebie i nie dba o innych. Jedzie, jakby był sam na pustej drodze i nie pomyśli, że swym zachowaniem może spowodować zakłócenie ruchu, a nawet wywołać niebezpieczeństwo. A już za żadne skarby świata nie ustąpi

innemu: przeciwnie — jeżeli tylko potrafi, postara się o możliwe utrudnienie przejazdu. Nie stosuje się do żadnych nakazów zdrowego rozsądku i ostrożności, a ma pretensje do miarodobrego kierowcy. Ale jedynym sprawdianym tego „dobrego” kierowcy jest: być za wszelką cenę pierwszym, pchać się przed innych.

Najlepiej widać to przed wjazdem na most w Warszawie. Samochody czekają swej kolei przejazdu i wszystko idzie gładko, wprawnie regulowane przez posterunki milicji. Ale zawsze z boku wyrwa się jeden, drugi i trzeci samochód, wiozący wojskowych, lub innych „ważnych.” Samochód ten wyprzedza w szaleńczym tempie oczekujących w kolejce i wypycha się siłą w szereg tuż przed wjazdem. Nie zważa na rozpaczliwe znaki posterunków milicji wiedząc, że te nie będą przecież do niego strzelać i liczy na swe mocne zderzaki. A jaki to mu da zysk w czasie? Kilkanaście samochodów, to jest kilkadziesiąt sekund. I, jak na złość, wśród tych pchających się kierowców nie widać starych, doświadczonych. Są sami młodzi, najmłodsi. A gdzież zasada demokracji? Gdzie równość wobec prawa? Czy taki pirat drogowy nie zdaje sobie sprawy, że innym tak samo się spieszy? Że inni mają te same prawa? Że tylko straż ogniowa może mieć pierwszeństwo? Ale nie ta straż ogniowa, która ma motopompie wiezie „łebki”, lecz ta, która jedzie ratować ludzkie mienie i życie. I nie to pogotowie ratunkowe, które napcha do karetki pasażerów, jak śledzi, i gna na Pragę po dwadzieścia złotych korzystając z przywileju pierwszeństwa drogi. Jeżeli na tym polega demokracja, to widocznie jestem najczarniejszym reakcjonistą. Nie widzę zbytniego grzechu we wzięciu na puste miejsca w samochodzie spracowanych i zmęczonych obywateli, drażniących z pracy do domu na Pragę, ale tylko za darmo i w ilości, nie przewyższającej możliwości samochodu. Dla czego nie pomóc bliźnim, skoro to nas nic nie kosztuje? Nam też często potrzeba bezinteresownej pomocy. Ale robić z tego proceder? Używać państwowego samochodu, jako taksówki, w której zarabia kierowca, a płaci nie tylko pasażer, ale przede wszystkim Państwo? Do kryminału kierowcę, który okrada skarb Państwa, który rujnuje z takim trudem i kosztem zdobyte samochody! Lecz nie pomoże tu i kryminał. Zawsze wpadnie najwyżej jeden na dziesięciu, a inni znajdą sposoby, by swój nieczyny proceder prowadzić dalej. Trzeba inaczej zacząć naprawę stosunków. Trzeba kierowcom to wytłumaczyć, trzeba ich tego nauczyć. Nie wątpię, że młodzież szoferska, wspomóżna przykładem starych samochodziarzy, nauczona łagodnie, a dokładnie uświadomiona w Związku, w organizacjach politycznych i społecznych, porzuci zawód piratów i stanie się wkrótce elementem budującym, a nie rujnującym.



cym Państwo. Jaka to wdzięczna praca dla jednostek kierowniczych!

Pamiętajmy o jednej z dobrych angielskich zasad: nie karać po przestępstwie, lecz zapobiegać przestępstwom. Nie patrzeć obojętnie na przekroczenia, a potem karać, lecz przewidzieć przekroczenie i uniemożliwić je. Praca to trudna, ale konieczna, jeżeli nie mamy stoczyć się z ruchem drogowym do granic anarchii. Pracę tę należy prowadzić wszędzie, na każdym placówkach, nie tylko w szkołach kierowców, ale we wszelkich organizacjach, mających do czynienia z samochodami, w warsztatach samochodowych, zgrupowaniach sportowych, a przede wszystkim w Związkach kierowców, klubach sportowych i organizacjach społecznych. Nic nie pomogą motoryzacji nowe samochody, doskonałe warsztaty, wyposażone w świetne maszyny i narzędzia, stacje obsługi. Nie pomogą szumne hasła. Żli kierowcy zniszczą te wszystkie cenne pomoce, zaśmiecą pirackimi samochodami najlepsze drogi. Podstawą motoryzacji pozostaną zawsze dobrzy kierowcy. Nauka i wychowanie kierowców zawsze będzie na pierwszym planie.

I dla tego musimy się tym problemem zająć jaknajprędzej. Uświadomić kierowców o konieczności poszanowania przepisów, o racjonalnym używaniu samochodu, o odpowiedzialności zawodu kierowcy, o wpływie dobrych kierowców na motoryzację, o konieczności lojalnego poparcia heroicznego wysiłków Rządu, zdobywającego cudownymi sposobami samochody, paliwo i warsztaty naprawcze. I dopiero po uświadomieniu szerokich rzesz kierowców karać każdą złą wolę.

Karać ludzi, będących wrogami zorganizowanego demokratycznego społeczeństwa i przestępców, usiłujących sparaliżować wysiłki społeczne dla osiągnięcia doraźnych korzyści osobistych. Do tej pracy należy zaprząć nie tylko specjalistów-nauczycieli i propagatorów samochodowych, lecz i wszystkich poważnych kierowców, których nadmiernie wygórowane ambicje finansowe nie sprowadziły jeszcze na manowce. A tych jest mnóstwo, tylko zakrzyczanych przez nierozważną młodzież, przez rozhułakaną huliganerię drogową, przez ludzi złej woli.

Konieczność motoryzacyjna spowodowała nagły wzrost ilości źle wyszkolonych pseudo-kierowców, nie mających pojęcia o przepisach jazdy i o utrzymaniu samochodu. Ludzie ci, nawet często bez własnej winy, nie mieli możliwości zapoznać się z typem prawdziwego automobilisty. Należy im umożliwić doszkolenie się, zrozumienie własnych błędów i braków, poprawienie się w najkrótszym czasie. Jak

szerokie i wdzięczne pole pracy dla ludzi dobrej woli, dla Związków i Klubów automobilowych, dla organizacji społecznych. Można z całą pewnością liczyć na pomoc Centralnego Zarządu Motoryzacji w tej dziedzinie, jeżeli ta pomoc nie będzie miała na celu jedynie popierania czyichś prywatnych interesów. A nawet, niechby ktoś na takiej pożytecznej akcji dobrze zarobił. Wart tego będzie, jeżeli praca jego da dodatnie rezultaty.

Jeżeli w miastach, gdzie ruch jest starannie regulowany, istnieje trudny do zwalczania potężny bałagan, to co się dopiero dzieje na szosach? Miałem tego dokładny obraz podczas dłuższych podróży.

Na szosie do Łowicza istnieje po środku drogi pas, rozgraniczający szosę na dwie części. Należy jechać prawą stroną. A wszystko różnie srodeczkiem a nawet polewej. I nie tylko nie zjeżdża na sygnał wyprzedzającego, ale jeszcze dla zabawy zajeżdża drogę, ile się da, bawiąc się w ciuciubabkę z katastrofą. Głupota? Zła wola? Niewątpliwie nawet złą wola, bowiem zajeżdżanie drogi zdarza się nie tylko przy wyprzedzaniu, ale nawet przy mijaniu, gdy samochody jadą na przeciwko. Zamiast zachować możliwie największą odległość od mijanego, taki pirat drogowy zbliża się jaknajbardziej, by zmusić mijającego na mniejszym samochodzie do zjechań w ogóle z twardej nawierzchni. Po co? Dla karygodnej zabawy.

Specjalnością piratów drogowych jest wyprzedzanie w chwili, gdy z przeciwka zbliża się inny pojazd. Zamiast zaczekać, aż droga będzie wolna, wciskają się oni „na trzeciego” między mijające się pojazdy i powodują krytyczną sytuację, licząc, że i tak ostrożniejszy kierowca zjedzie w bok, bowiem każdemu życie miłe. Skutek? Mnóstwo rozbitych samochodów na drogach. Mnóstwo nie tylko zmarnowanych pieniędzy i żyć ludzkich, lecz i bezpowrotna strata z takim trudem zdobywanego taboru motorowego.

Jedzie sobie taki Pan Szofer, nie uspołeczniony obywatel, wąską szosą w okolicach Gniewu na Pomorzu po dziurawej drodze; jedzie półtoratonową Chevroletą i różnie... dziesięć kilometrów na godzinę (fakt sprawdzony). Niszczy wóz, żre benzynę, gumy, łamie resory, naraża się na katastrofę i jest dumny, że jego wóz po zdjęciu regulatora tak wyścigowo ciągnie. Bez komentarzy! Jeżeli by tak wszyscy zaczęli jeździć, to za rok wszystkie nowe samochody diabli wezmą.

Bierze taki inny „gość” Dodge’a, zaprzęga za nim dokładnie: drugiego Dodge’a, trzeciego Dodge’a i dwie przyczepki, wszystko powiązane drutami, i piluje nowym silnikiem ten zaprząg z Oliwy do Łodzi. Ile wart będzie ów

pierwszy Dodge po tej kuracji? Ale co to kogo obchodzi, jeżeli Pan Szofer (smarkacz dwunastoletni) ma królewskie diety i ministerialne uposażenie (napewno razem większe od ministra). I nie rozumie, że właśnie dla tego płacą mu tak wspaniale, by poczuwał się do obowiązku zachowania jak najwięcej staranności w pracy. Nie tylko jego tu wina; również i tych, którzy mu na taki wybryk pozwolili.

Dodać należy, że w przyczepkach kółka do wspierania podczas postoju nie były podniesione i pięknie szorowały po jedni, wyrывая kamienie i zdzierając obręcze. Ale, co to kogo obchodzi? Wozy są państwowe i na miejsce zniszczonych Rząd musi dać nowe. A demokratyczny Rząd wierzy w dobrą wolę obywateli i nie chce zaczynać od karania. Ogranicza się do kontroli dokumentów i wywożonego z nad morza szabru. Ale niewątpliwie straci wreszcie cierpliwość i dobitnie wytłomaczy piratom drogowym, że nie na to społeczeństwo żyje w biedzie, by z takim poświęceniem zdobyte waluty szły na marne, niszczone w bestialski sposób przez złośliwych kierowców.

Sądzę, że niebezpieczeństwo jest jasne. Wobec tego dodam teraz kilka komических fragmentów, zauważonych podczas podróży.

Władze miejskie lubią się popisywać szybkim doprowadzaniem swego terenu do normalnego stanu. To też szczerze ustawiają znaki drogowe, by ulice miast upstrzone były kolorowymi tablicami. Znaki mnożą się, jedno za drugim i jedno na drugich. Ale chyba celuje w tym miasto Tczew: na pewnym skrzyżowaniu ulicy, wiodącej do Gdańska ustawiono znaki zakazu przejazdu, piękne okrągłe białe tarcze z czerwonymi kręgami. Ponieważ nie było innej drogi, przeto nikt do tych znaków zakazujących nie mógł się stosować. Posterunek milicji nie mógł mi wyjaśnić, co te znaki oznaczają. Po tygodniu miasto zawstydzilo się, zdjęło znaki zakazu z powyższego skrzyżowania i ustawiło je na innym skrzyżowaniu na granicy miasta koło zapory przy miejscu stałej kontroli drobiazgowej. I biedny automobilista jadąc w stronę Tczewa od Gdańska widzi kolejno: znak ograniczenia szybkości do piętnastu kilometrów na godzinę, znak „na baczność” (wykrzyknik) i ten nieszczęsny znak zakazu przejazdu, poparty solidną zaporą drogową. Jak ma po przez znak zakazu przejechać — nie napisano. W każdym razie do dziś dnia tamtejszy posterunek kontrolny nie wie, co oznacza tarcza biała z czerwonym kręgiem i przyjmuje każdy zakład, że nie jest to znak zakazu przejazdu.

Miasto Gniew na kilometr przed budynkami ustawiło na wspaniałej granitowej szosie o kilkunastu metrach szerokości, podwyższonej na

lekkim łuku, znak ograniczenia szybkości do... 15 kilometrów na godzinę. Ponieważ nie ma drugiego znaku na końcu tego ograniczenia, biedny kierowca musi tą ślamazarną szybkością wlec się do samej Warszawy. Oczywiście z drugiej strony miasta żadnego znaku nie ma i w drodze z Warszawy do Gniewa żadne ograniczenie nie istnieje.

Dla rozrywki wspomnę, że w drodze z Bydgoszczy do Poznania istnieje kilkudziesięciokilometrowy odcinek szosy z pięknymi drogowskazami, na których odległość od Poznania absolutnie nie maleje, natomiast po tych kilkudziesięciu kilometrach gwałtownie spada o te właśnie kilkadziesiąt kilometrów. Czyżby teoria względności?

Widziałem kilka znaków ograniczenia szybkości do... 5 kilometrów na godzinę, której to szybkości żaden szanujący się samochód nie jest w stanie dotrzymać. Nie widać było zresztą przyczyny takiego ograniczenia i miejscowi prali tam dobrą sześćdziesiątkę.

Natomiast wszędzie zauważyłem niezbitą fakt: r o b i ą d r o g i. Naprawiają, budują, łatają, poszerzają, brukują. I to w skali znacznie większej, niż przed wojną. Jest to objaw, który każdego automobilistę napawa radością. Znaki drogowe, drogowskazy i tablice z planami skrzyżowań pojawiły się, jak grzyby po deszczu. Nie zawsze przepisowe, nie zawsze właściwie ustawione, ale są. I to drugi powód do radości. Jest ktoś, kto myśli o tym, kto zabrał się do pracy całą parą. Wielkie brawo! A nawet widziałem dróżników, posypujących śliski asfalt podczas deszczu piaskiem. Cudownie!

I wśród tych objawów pożytecznej inicjatywy, staranności i dobrego zasługiwanie się motoryzacji ze strony ludzi twardej pracy, nie używających przyjemności jazdy samochodem, jakże przykrym zgrzytem są nadużycia ze strony jeżdżących.

Obywatele kierowcy! Starzy kierowcy, młodzi kierowcy, uczniowie kierowcy! Zjednoczcie się, zespólcie się w wysiłku doprowadzenia do porządku ruchu drogowego. Wyrzeknijcie się ze swego grona piratów drogowych. Nauczcie ich moresu. Podnieście wysoko sztandar swego zawodu i stańcie się wzorami do naśladowania. Zastąpcie sobie na chwałę i uznanie. Wspólny wysiłek i dobra wola mogą zdziałać cuda. Weźcie udział w motoryzacji kraju nie gadaniem i rzucaniem szumnych, a nie realizowanych haseł, lecz twardą, rzetelną i odpowiedzialną pracą; codziennym wysiłkiem panowania nad sobą i nad wybrykami; pilnowaniem nie tylko innych, ale i siebie. Realizujcie hasło „Przez motoryzację do dobrobytu kraju” nie w słowach, a w czynach! A społeczeństwo będzie z Wami.

WOLNA TRYBUNA

JAK KARAĆ PIRATÓW DROGOWYCH?

Weźmy do ręki jakąkolwiek gazetę codzienną, z któregośkolwiek dnia — rubryka „wypadki” jest z całą pewnością ozdobiona dobrze znaną wiadomością, w której stale powtarzają się groźne zdania: „...na skutek niestrożnej i zbyt szybkiej jazdy szofera...”, lub: „...stwierdzono, że kierowca, który spowodował wypadek był w stanie nietrzeźwym...”.

To są tylko wiadomości z miasta, gdyż reportaży wypadków nie obejmuje wydarzeń na szosach, na skutek niedostatecznej łączności z ośrodkami miejskimi. Na szosach jest bodajże jeszcze gorzej.

Każdego dnia, ba każdej godziny niemal, płacimy do rak pijanych, rozhasanych piratów drogowych haracz krwi i życia. O pilnej konieczności ukrócenia tego stanu rzeczy pisano już setki razy. I nie ma chyba zebrania z dziedziny zasadniczych samochodowych, gdzieby choć przez kilka minut nie mówiono o tym wrzodzie na ciele naszego młodego transportu samochodowego. Ale z samego pisania i gadania nie urodził się dotychczas czyn. Trzeba „wziąć w reke”, istniejące możliwości i przystąpić do akcji. I to nie jutro, lecz zaraz, dziś.

Jak się wziąć do tego, jakie sankcje stosować wobec piratów drogowych?

Przestępstwa kierowców można z grubsza podzielić na dwie grupy:

1) przestępstwa natury gospodarczo - skarbowej;

2) przestępstwa zagrażające bezpieczeństwu ruchu na drodze.

Do kategorii pierwszej należeć będzie bezprawne wożenie wszelkiego rodzaju „łebków”, bezprawne eksploatowanie samochodu państwowego dla korzyści osobistych, zużywanie benzyny państwowej dla korzyści osobistych itp.

Taki mądryś, który bez koncesji i bez patentu przemysłowego wozi pasażerów lub towar, zarabiając dziennie grube tysiące, zasługuje chyba conajmniej na to, aby go „zgłosić” do właściwego urzędu skarbowego, który jest powołany, aby mu właściwie obliczyć jego podatek obrotowy i dochodowy, wysokość opłat za patent wraz z karami za ukrywanie dochodów, podlegających opodatkowaniu i t. p. Natomiast organa Kontroli Drogowej winny doraźnie ściągąć kary w wysokości powiedzmy 500 złotych, które szłyby na koszty administracji służby dro-

gowej, na premie dla pracowników, a część na Państwowy Fundusz Drogowy.

Pewną trudność przedstawiać będzie ustalenie odpowiedzialności finansowej takiego nieuczciwego przedsiębiorcy — wiadomo, że na proceder taki idą ludzie z góry zabezpieczający sobie nieuchwytność finansową. Trudność ta przy sumienności kontroli drogowej jest jednakże do pokonania.

2) Przestępstwa zagrażające bezpieczeństwu ruchu na drodze należy karać inaczej. Po stwierdzeniu przestępstwa prowadzenia pojazdu w stanie nietrzeźwym, przekroczenia przepisów ruchu i t. p. należy doraźnie wymierzyć grzywnę (np. 500 zł., z czego część poszłaby na premie, a część na Państw. Fundusz Drogowy), ale jednocześnie właściwy do badania spraw takich odpowiedzialny urzędnik, winien zrobić na „prawie jazdy” kierowcy, który popełnił przestępstwo, adnotację następującą: „dnia xy 1946 r. kierowca został ukarany za prowadzenie pojazdu w stanie nietrzeźwym”, albo: „... za prowadzenie pojazdu w mieście z niedozwoloną szybkością” (przy szybkościach drastycznych można wymienić te... 80 km.-godz.) i t. d. i t. d.

Druga podobnego rodzaju notatka na „prawie jazdy” byłaby ostatnim ostrzeżeniem przed odebraniem kierowcy „prawa jazdy”, co dla kierowcy zawodowego równa się odebraniu warsztatu pracy. Kara ciężka, bardzo ciężka, ale trudno — lepiej odebrać upartemu, aspołecznemu piratowi drogowemu warsztat pracy, niż narażać setki obywateli na śmierć lub kalectwo, a majątek państwowy lub społeczny na milionowe straty.

Pewną trudnością będzie wybór urzędników, którym powierzy się niełatwa i bardzo odpowiedzialna funkcja ustalania przestępstwa kierowcy i wnioskowania przestępstwa na „prawie jazdy”. Urzędnik słaby moralnie lub nerwowo, który nie dorósł do trudnego zadania, nie wybrnie z sytuacji. Ale o to komu powierzyć tę funkcję niech się martwi Centr. Zarząd Motorzacji.

Ja dzisiaj rzucam pod rozwagę projekt, jak karać przestępstwa piratów drogowych, aby opanować sytuację na szosach i na ulicach miast. Sprawa jest bardzo pilna — jeszcze trochę zwłoki, a piraci drogowi będą dyktowali warunki na szosach, tak jak to obecnie już się dzieć zaczyna.

T. G.

STACJA NAPRAW I OBSŁUGI SAMOCHODÓW



„AUTO-MIL”

Warszawa, ul. Raszyńska 16 tel. 8-86-18

NASZE KŁOPOTY

W rubryce niniejszej będziemy dawali listy naszych Czytelników, poruszające aktualne bolączki na wszelkich odcinkach naszego życia motoryzacyjnego. Zamieszczając będziemy listy w nadziei, że podanie do wiadomości pewnych, wiarygodnych faktów, chwytających na gorąco niedomagania, lenistwo lub złą wolę osób, bądź instytucji odpowiedzialnych za dany odcinek życia motoryzacyjnego, wydobędzie zaniedbania na forum publiczne i przez to przyczyni się do szybszego uzdrowienia stosunków. (Red.)

Remonty, remonty...

Mam przyjaciela — dyrektora. Chłop zaorny i lubiany. Zwykłą kolejnością rzeczy dyrektor miał samochód. Samochód zaś, jak to zwykle bywa ze wszystkimi samochodami — zepsuł się. I tu historia się zaczyna. Dyrektor, rzecz zrozumiała, protekcję miał i samochód w tempie błyskawicznym przyjęło do naprawy do jednego z państwowych zakładów, obiecując naprawę z podobnie błyskawiczną szybkością.

Pierwszy miesiąc namyślano się, jak naprawić, w drugim miesiącu okazało się, że nie można naprawić, bo głowica pęknięta i „szwejs“ nie trzyma, w trzecim miesiącu „szwejs“ trzymał, lecz zginął starter, w czwartym miesiącu starter „pożyczono“ od innego klienta, lecz ciekła chłodnica, w piątym miesiącu po szeregu skutecznych interwencji doniesiono, że samochód gotów. Pojechał szofer mego przyjaciela, jeździł raz trzy, za czwartym razem z triumfem wóz sprostował.

Otóż samochód był tylko trochę pokiereszowany, ale za to miał zieloną karteczkę na szybie z napisem: „remont silnika, przy pierwszych 5.000 km dozwolona szybkość 45 km/godz !!!“

Umieszczono plombę na śrubach głowicy, lecz śrub zapomniano dokręcić, a jakże śruby dokręcić, gdy plomba nie pozwala.

Brak kluczyka do stacyjki, brak działającego sygnału i światła — to drobnostki, gdyż jechać tym samochodem i tak nie było można. Nawet tych 45 km na godzinę. Woda z pod głowicy cieknie, a oliwa sączy się z kartonu. W tym stanie rzeczy „wyszabrowanie“ opon i koła zapasowe w ogóle się już nie liczy.

Przyjaciół mój, chłop zaorny i lubiany, zdenerwował się, nawymyślał komu należy i samochód natychmiast wzięto do naprawy.

Mają oddać za tydzień. W stosunku do pięciomiesięcznego remontu ten tydzień w ogóle się nie liczy. Zobaczymy!

Jerzy Sas.
Warszawa

Ile trzeba płacić za garaż?

Szanowny Panie Redaktorze!

Od początku odzyskania niepodległości wprowadzono t. zw. przymusową gospodarkę lokalami w całym kraju. Dzięki temu zarządzeniu ludzie pracy mogą znaleźć dach nad głową za cenę odpowiadającą ich zarobkom.

Ale jak zwykle u nas bywa o dachu nad głową dla samochodów nie pomyślano. Biura kwaterunkowe nie mają na ten temat żadnych wyraźnych instrukcji — nie wiedzą, czy mogą „zakwaterowywać“ samochody, jakim użytkownikom poj. mech. przysługuje ewentualne zakwaterowanie i ile należy płacić za garaż. Czy należy płacić komorne przedwojenne, w wypadku gdy samochód jest przydzielony służbowo — czy też przedwojenne komorne za garaż służyć przez 6, jak to robią niektórzy (podobnie jak ustala się wysokość komornego dla sklepów kontyngentowych), czy też płacić paskarskie ceny (są żądania po 1000 i więcej złotych komornego za miesiąc, za zwykły garaż na 1 samochód), jakich żąda drapieżnie nastawiony właściciel posesji.

Myślę, że odpowiednie władze powinny zająć się tą sprawą i uregulować ją dla wszystkich jednolitym zarządzeniem.

Samochody i motocykle używamy dzisiaj nie dla zabawy, ale dla uszybenia i usprawnienia pracy. I tak chyba należałoby tę sprawę traktować.

Proszę przyjąć wyrazy poważania

ANDRZEJ GRZELAK, Warszawa.

Rabunkowa gospodarka

Szanowny Panie Redaktorze!

Tyle mówi się i pisze w prasie codziennej o rabunkowej gospodarce sprzętem motoryzacyjnym. A w samej Warszawie pod okiem władz centralnych...

Tak zwane „autobusy miejskie“ w Warszawie są stale przepełnione. Zamiast 35 osób, zabierają po 60 osób i więcej. Resory dosłownie wyginają się w odwrotną stronę, ogumienie niszczy się niezmiernie szybko, cały ustrój samochodu zużywa się wielokrotnie szybciej. Aż serce boli, jak ta nierozsądna obsługa (kierowca, konduktor, kontrolerzy), nie rozumie zbrodni, jaką popełnia na sprzęcie, będącym przecie dobrem społecznym.

Ot kilka dni temu jechałem z Placu Zbawiciela do mostu pontonowego (samochód MZK 109, godzina 18.50). Na platformie 3 tonowego wozu „ubito“ 72 (słownie siedemdziesiąt dwie osoby). Ale nie dość na tym — po bokach uczepilo się nadto 6 osób, po 3 z każdej strony! Łącznie więc 78 osób plus kierowca, pasażer z szoferki i koduktor.

81 osób na trzytonowym wozie, to wprost nie do wiary. Ale sam, osobiście liczyłem pasażerów przy wyjściu!

Czy nie ma sposobów, żeby takiej rabunkowej gospodarce zapobiec?

Łączę wyrazy poważania

JÓZEF STRUG.

Rabunkowa gospodarka sprzętem państwowym i komunalnym to zbrodnia, która dusi naszą wstępną motoryzację od początku oswobodzenia kraju. Niestety dotychczas właściwe czynniki nie znalazły odpowiednich środków, aby tego rodzaju nadużycia, czy zaniedbania kosztujące kraj setki milionów złotych ukrócić. Są tacy „gospodarze“ dobrem społecznym, którzy tego rodzaju rabunkową gospodarkę nie tylko tolerują, ale do niej zachęcają. A potem remonty, remonty, remonty...

Polecamy tę sprawę właściwej kontroli technicznej. (red.)

KIEROWCY PIERWSZEJ KLASY



Władysław Kowalewski (z lewej), ur. 1889 pod Ostrołęką, ślusarz samochodowy. Jeździł w Amerykańskim Czerwonym Krzyżu, Autobusach Miejskich i na taksówkach.

Eugeniusz Witkowski (z prawej), ur. 1908 w Błoniu (woj. warszawskie), ślusarz samochodowy. Pracował w Komunikacji Samochodowej P. K. P., następnie w Miejskich Zakładach Komunikacyjnych.

Ci dwaj pracownicy motoryzacyjni od chwili powstania Autotransportu, następnie w P. U. S. i P. K. S., pracują jako kierowcy autobusowi. Spokojni, sumieni, zachowujący wszystkie przepisy jazdy, utrzymujący wozy we wzorowym stanie, zasługują zupełnie na nazwę kierowców pierwszej klasy.



202 linie pasażerskie w całym kraju

Poniżej podajemy nadesłane nam z Państwowej Komunikacji Samochodowej wykazy istniejących, obsługiwanych przez samochody i organizację P. K. S. u linii komunikacyjnych przewożących pasażerów.

Wykaz podzielono na cztery kategorie linii: 1) linie dalekobieżne, 2) linie prowincjonalne, 3) linie podmiejskie, 4) linie sezonowe.

Zestawienia poniższe mówią, że P.K.S. po roku i 3-ch miesiącach pracy posiada 36 linii daleko-

bieżnych, 141 linii prowincjonalnych, 22 linie podmiejskie oraz 3 linie sezonowe. Ogółem 202 linie w całym kraju. Dorobek poważny.

Ze swej strony kierujemy do wszystkich Czytelników uprzejmą prośbę o nadsyłanie pod adresem naszej redakcji swych uwag na temat punktualności odbywanych kursów oraz dostrzeżonych braków w obsłudze podanych linii. Rzeczowe i poważnie ujęte uwagi niewątpliwie przyczynią się do rychlejszego poprawienia usterek, jeśli takowe istnieją (red.).

I LINIE DALEKOBIEŻNE

L. p.	Linie	Ilość kursów	Długość linii km.
1.	Bydgoszcz — Warszawa przez Toruń — Ciechocinek — Włocławek — Sochaczew	1	283
2.	Bydgoszcz — Łódź przez Inowrocław — Piotrków — Uniejów — Aleksander	1	219
3.	Gdynia — Łódź przez Tczew — Świecie — Bydgoszcz — Toruń — Włocławek	1	420
4.	Katowice — Wrocław przez Bytom — Strzelce — Opole — Brzeg	2	184
5.	Gliwice — Łódź przez Katowice — Częstochowę — Piotrków	1	250
6.	Katowice — Kraków przez Trzebinę	8	80
7.	Kielce — Łódź przez Skarżysko — Kamienną — Końskie — Rudę Maleniecką — Sulejów — Piotrków	1	177
8.	Kielce — Warszawa przez Radom	2	183
9.	Białystok — Warszawa przez Wyszaków — Ostrów Maz. — Zambrów — Mężenin	1	189
10.	Częstochowa — Warszawa przez Radomsko — Piotrków — Tomaszów Maz. — Rawę Mazowiecką	1	240
11.	Częstochowa — Wrocław przez Lubliniec — Opole — Brzeg	1	184
12.	Radom — Łódź przez Opoczno — Piotrków	1	155
13.	Częstochowa — Kraków przez Będzin — Katowice — Mysłowice	1	170
14.	Kielce — Kraków przez Jędrzejów — Miechów	1	120
15.	Kraków — Wałbrzych przez Opole — Wrocław	1	343
16.	Kraków — Jelenia Góra przez Opole — Niemodlin — Wałbrzych	2	390
17.	Kraków — Kudowa przez Opole — Nysę — Kłodzko	1	345
18.	Kraków — Łódź przez Trzebinę — Katowice — Częstochowę — Piotrków	1	305
19.	Lublin — Warszawa przez Kurow — Garwolin	1	164
20.	Łódź — Warszawa przez Łowicz — Sochaczew	10	143
21.	Łódź — Poznań przez Sieradz — Kalisz — Ostrów — Krotoszyn — Jarocin — Śródę	2	240
22.	Łódź — Wrocław przez Sieradz — Wieruszów — Oleśnicę	1	240
23.	Olsztyn — Warszawa przez Szczytno — Wielbark — Pszasnysz — Maków — Pułtusk — Wyszaków.	1	251
24.	Olsztyn — Białystok przez Szczytno — Myszyniec — Ostrołękę — Łomżę — Zambrów — Mężenin	1	261
25.	Żądzbork — Warszawa przez Szczytno — Pułtusk — Jabłonno	1	220
26.	Poznań — Wrocław przez Leszno	1	180
27.	Rzeszów — Kraków przez Tarnów	1	171
28.	Szczecin — Poznań przez Pyrzyce — Gorzów — Pniewo	1	242

L. p.	Linie dalekobieżne	Ilość kursów	Długość linii km.
29.	Warszawa — Kraków przez Radom — Kielce	2	304
30.	Warszawa — Gdynia przez Płońsk — Rypin — Brodnice — Tczew	1	501
31.	Wrocław — Kraków przez Opole — Katowice	1	275
32.	Wrocław — Warszawa przez Sieradz — Łódź — Łowicz	1	376
33.	Wałbrzych — Łódź przez Wrocław — Sieradz	1	295
34.	Lignica — Katowice przez Wrocław — Opole	1	273
35.	Lignica — Łódź przez Wrocław — Oleśnicę — Sieradz	1	293
36.	Wałbrzych — Katowice przez Rychbach — Nysę — Gliwice	1	260

II. LINIE PROWINCJONALNE

L. p.	Linie	Ilość kursów	Długość linii km.
1.	Białystok — Suwałki przez Suchowole — Krzyszyn	1	150
2.	Białystok — Łuczany przez Elk	1	185
3.	Białystok — Bielsk przez Zabłudów	1	50
4.	Białystok — Siemiatycze przez Bielsk	1	90
5.	Bydgoszcz — Złotów przez Nakło — Wyrzysk — Łobżenice	2	97
6.	Bydgoszcz — Janowice przez Żnin — Domasławek	1	70
7.	Tczew — Gdynia przez Gdańsk	1	55
8.	Kartuzy — Parchowo przez Kłukową Hutę	1	42
9.	Kwidziń — Tczew przez Malbork	2	62
10.	Elbląg — Tczew przez Malbork	1,5	50
11.	Kartuzy — Lębork przez Sierakowice	2	48
12.	Skarszewy — Kościerzyna przez Nową Karczmę	1	36
13.	Skarszewy — Starogard	1	14
14.	Kartuzy — Gdynia przez Gdańsk	2	53
15.	Słupsk — Gdańsk przez Wejherowo	1	138
16.	Kwidziń — Grudziądz przez Sardeję	2	34
17.	Katowice — Wisła przez Żory — Ustroń	2	90
18.	Katowice — Paczków przez Gliwice — Nysę	2	180
19.	Gliwice — Wrocław przez Opole — Brzeg	1	162
20.	Gliwice — Katowice	7	30
21.	Opole — Katowice przez Pyskowice	1	100
22.	Gliwice — Kraków przez Katowice	2	110
23.	Cieszyn — Kraków przez Katowice	1	164
24.	Opole — Paczków przez Nysę — Niemodlin	1	80
25.	Bytom — Kraków przez Katowice	1	94
26.	Opole — Wrocław przez Brzeg	1	84
27.	Zabrze — Kraków przez Katowice	1	90
28.	Paczków — Jelenia Góra przez Kłodzko — Wałbrzych	1	150
29.	Zabrze — Katowice	1	10
30.	Zawiercie — Pilica przez Ogrodzieniec	1	20

L. p.	Linie prowincjonalne	Ilość kursów	Długość linii km.	L. p.	Linie prowincjonalne	Ilość kursów	Długość linii km.
31.	Zawiercie — Szczekociny przez Katowice	1	50	64.	Rastembork — Augustów przez Łęczany — Dunajek — Margrabo-wo — Suwałki	1	163
32.	Zawiercie — Kraków przez Olkusz	1	85	65.	Rastembork — Grajewo przez Łęczany — Orzesz — Elk	1	119
33.	Bielsko — Cieszyn przez Skoczów	1	35	66.	Żądzbork — Białystok przez Pisz — Szczuczyn — Grajewo — Osowiec — Knyszyn	1	189
34.	Bielsko — Szczyrk przez Buczkowice	1	16	67.	Licbark — Dobrze Miasto przez Orneta	1	77
35.	Radom — Lublin	1	103	68.	Rastembork — Łomża przez Łęczany — Orzesz — Pisz — Koło	1	185
36.	Radom — Zwoleń	3	31	69.	Mława — Szczegowo	2	26
37.	Kielce — Staszów	1	63	70.	Licbark — Mikołajki przez Rastembork	1	115
38.	Kielce — Pinczów przez Morowin- cę — Kije	1	42	71.	Olsztyn — Lanchberg przez Dobrze Miasto	2	75
39.	Kielce — Busko przez Chmielnik	4	50	72.	Poznań — Krotoszyn przez Kurniki — Śrem	1	105
40.	Kraków — Zakopane przez Chabówkę	2	115	73.	Gniezno — Poznań przez Kostrzyn	1	52
41.	Kraków — Krynica przez Myślenice — Limanową — Nowy Sącz	1	155	74.	Duszyniki — Poznań przez Swadzin	1	48
42.	Lublin — Chełm przez Rajowiec	1	83	75.	Ślupca — Poznań przez Wrześnię	1	68
43.	Lublin — Hrubieszów przez Zamość	1	140	76.	Września — Poznań przez Kostrzyn	1	51
44.	Lublin — Zamość przez Krasnystaw	1	87	77.	Turek — Poznań przez Konin	1	140
45.	Lublin — Michów przez Lubartów	1	51	78.	Turek — Łódź przez Wartę	1	105
46.	Lublin — Michów przez Kurów	1	59	79.	Turek — Łódź przez Uniejów — Poddębice	1	75
47.	Lublin — Janów Podlaski przez Kraśnik	1	80	80.	Turek — Kalisz przez Koło — Dębice — Uniejów — Dobrą — Turek — Kalisz	1	132
48.	Lublin — Żółkiewka przez Krasnystaw	1	81	81.	Ostrów — Łódź przez Sieradz — Łaski	2	140
49.	Łódź — Gąbin	1		82.	Ostrów — Poznań przez Jarocin	1	124
50.	Łódź — Żelów	1		83.	Koźmin — Kępno przez Rasków — Ostrów — Ostrzeszów	1	87
51.	Łódź — Żychlin przez Piątek	1	70	84.	Ostrów — Wrocław przez Malicz — Trzebnice	1	117
52.	Łódź — Tomaszów Maz. przez Kurowice — Ujazd	2	54	85.	Ostrów — Krotoszyn przez Sulmierzyce — Odolanów	4	38
53.	Łódź — Piotrków	6	46	86.	Ostrów — Kalisz przez Ostrzeszów	2	24
54.	Łódź — Warta przez Konstantynów — Grodek	1	60	87.	Gniezno — Bydgoszcz przez Żnin	1	93
55.	Łódź — Kłodawa przez Ozorków — Łęczycę	1	79	88.	Ostrów — Kraszewice przez Grabów	2	39
56.	Łódź — Turek przez Uniejów	1	75	89.	Koźmin — Wrocław przez Milicz	1	94
57.	Łódź — Bełchatów przez Pabianice — Dłutów	1	50	90.	Konin — Ostrów przez Kalisz	1	78
58.	Łódź — Wieluń przez Zduńską Wólę — Sieradz	1	110	91.	Kępno — Kalisz przez Ostrów	2	82
59.	Olsztyn — Mława przez Nibork	1	85	92.	Poznań — Śrem przez Kurniki	4	46
60.	Żądzbork — Olsztyn przez Biskupiec	1	70	93.	Poznań — Tarnowo — Podgórze — przez Swadzin	3	18
61.	Rastembork — Olsztyn przez Reszel — Bisztynek — Jeziorany — Wartenbork	1	96	94.	Rawicz — Poznań przez Gostyń	1	112
62.	Rastembork — Nordenbork przez Borciany — Gierdawy	1	54				
63.	Olsztyn — Węgorbork przez Zadzbork — Łuczany	1	138				

JAK P. K. S. WYKORZYSTUJE SPRZĘT UNRRA



Pierwszy etap (z lewej): samochód dostosowany do przewozu pasażerów, wewnątrz miękkie siedzenia, z tyłu drabinka do wsiadania.

Drugi etap (z prawej): a to już prawdziwy autobus — tylko podwozie amerykańskie, reszta, która nie ustępuje autobusom zagranicznym, całkowicie wykonana w kraju.

L. p.	Linie prowincjonalne	Ilość kursów	Długość linii km.	L. p.	Linie prowincjonalne	Ilość kursów	Długość linii km.
95.	Rawicz — Kalisz przez Kobylin — Ostrów	1	64	138.	Rychbach—Nyssa przez Zabkowice	1	75
96.	Kościan — Krzywicz przez Jerka	2	22	139.	Wałbrzych — Rychbach przez Świdnicę	1	45
97.	Poznań — Pniewy przez Szamotuly	1	85	140.	Wałbrzych — Kłodzko przez Nową Rudę	1	60
98.	Poznań — Zielona Góra przez Grodzisk — Wolsztyn	1	150	141.	Wałbrzych — Jelenia Góra	1	65
99.	Rawicz — Jutrosin przez Miejską Górkę	2	28	III. LINIE PODMIEJSKIE			
100.	Poznań — Lwówek przez Batoryn — Swadzin	1	61	L. p.	Linie podmiejskie	Ilość kursów	Długość linii km.
101.	Pruszków—Ostrołęka przez Warszawę — Wyszaków — Ostrów Mazowiecki.	1	151	1.	Białystok — Sokółka przez Wasilków	1	45
102.	Ciechanów — Warszawa przez Płońsk — Zakroczym	1	109	2.	Białystok — Supraśl	2	16
103.	Ciechanów — Nasielsk przez Pułtusk	1	72	3.	Białystok — Gródek	1	44
104.	Płock — Płońsk przez Górę	1	53	5.	Gdynia — Gdańsk	5	25
105.	Płock — Żuromin przez Sierpc — Biezuń	1	77	6.	Kraków — Myślenice	3	33
106.	Gostyń — Łódź przez Płock — Radziwie — Kutno — Piątek — Zgierz	1	121	7.	Kraków — Kazimiera Wielka	1	78
107.	Grójec — Odrzywół przez Mogilnicę — Nowe Miasto	1	47	8.	Lublin — Lubartów przez Niemce	3	36
108.	Płock — Drobin przez Bielsk	1	33	9.	Lublin — Łęczna	6	28
109.	Gostynin — Warszawa przez Łąck — Sanniki — Sochaczew	1	125	10.	Lublin — Wysokie przez Piotrków Lubelski	2	46
110.	Płock — Warszawa przez Wyszogród	1	128	11.	Poznań — Kurnik	4	24
111.	Płock — Wyszogród	1	41	12.	Warszawa — Otwock przez Wawer	5	42
112.	Płock — Raciąż przez Drobin	1	43	13.	Warszawa — Leszno	10	31
113.	Rzeszów — Przemyśl przez Jarosław	1	88	14.	Warszawa — Izabelin	4	20
114.	Rzeszów — Rozwadow przez Kamień — Nisko	1	71	15.	Warszawa — Miłosna Nowa	7	21
115.	Rzeszów — Sanok przez Krosno — Rymanów	1	118	16.	Warszawa — Zegrze	13	44
116.	Rzeszów — Dynów przez Białeżewo	1	53	17.	Warszawa — Grójec	4	15
117.	Przemyśl — Dynów przez Dubienko — Krzywczę	1	36	18.	Warszawa — Łomianki	2	71
118.	Rzeszów — Tarnobrzeg przez Kolbuszową	1	87	19.	Warszawa — Płońsk	2	57
119.	Krosno — Kraków przez Tarnów — Bochnia	1	172	20.	Warszawa — Wyszaków	2	30
120.	Rzeszów — Leżajsk przez Łańcut	1	46	21.	Warszawa—Kazuń przez Łomianki	3	35
121.	Szczecin — Świnoujście przez Gołonów — Wołyń	1	103	22.	Warszawa — Modlin		
122.	Szczecin — Nowe Warpno	1	55	IV. LINIE SEZONOWE DO UZDROWISK			
123.	Wałcz — Bydgoszcz przez Wyrzysk — Nakło	1	116	1.	Kraków — Szczawnica przez Nowy Targ	1	134
124.	Łobez — Szczecin przez Płoty — Nowogród	1	134	2.	Kraków — Rabka przez Myślenice	1	70
125.	Zagórze — Starogród przez Nowogród	1	74	3.	Kraków — Ojców	1	25
126.	Warszawa — Przasnysz przez Wyszaków — Pułtusk — Maków Maz.	2	136	WARSZAWA — LUBLIN			
127.	Warszawa — Siedlce przez Mińsk Maz.	2	99				
128.	Warszawa — Radom	4	104				
129.	Wrocław — Kłodzko przez Zabkowice	1	90				
130.	Wrocław — Wałbrzych	2	80				
131.	Jelenia Góra — Szklarska Poręba	4	25				
132.	Jelenia Góra — Karpacz przez Popławy	4	45				
133.	Jelenia Góra — Wrocław przez Bolków — Świdnicę — Tyniec	1	117				
134.	Lignica — Jelenia Góra przez Złotówię	2	58				
135.	Wałbrzych — Frydland przez Husdorf	2	17				
136.	Lignica — Zgorzelice przez Lwówek	1	101				
137.	Lignica — Zgorzelice przez Krybice — Bolesławice	1	110				

Kierowca autobusu P.K.S.-u oczekuje znaku dyspozycji ruchu. Punktualność musi być zachowana.

CENTRALA ZBYTU SAMOCHODÓW

Centrala Zbytu Samochodów, powołana do życia uchwałą Komitetu Ekonomicznego Rady Ministrów z dnia 8.II.1946 roku, ma na celu realizację planowych zakupów samochodów i części ze wszelkich źródeł, przy uwzględnieniu nieodzownej normalizacji typów i zapewnienie celowego, szybkiego i dogodnego dla odbiorców zbytu samochodów i ich części.

Organami wykonawczymi C. Z. S'u są: Składy Odbiorcze Samochodów w Gdyni—dla transportów nadchodzących drogą morską i w Oświęcimiu 2,—dla transportów nadchodzących drogą lądową. Główny Skład Części w Łodzi, dla odbioru, segregacji i magazynowania części samochodowych. Wreszcie CZS posiada sieć Punktów Zbytu.

Samochody i niebawem ich części, rozsyłane są według ustalonej techniki zbytu ze Składów Odbiorczych do 19 Punktów Zbytu, rozmieszczonych w całym Państwie tak, aby jak najdogodniej obsłużyć odbiorców uprawnionych do kupna, na podstawie rozdzielnika ustalanego okresowo przez właściwe władze państwowe.

Punkty Zbytu posiadają własne stacje obsługi, których zadaniem jest zabezpieczenie racjonalnej eksploatacji nabytych samochodów pod względem technicznym. Brak specjalnych przyrzędów utrudnia na razie postawienie stacji obsługi w Punktach Zbytu na właściwym poziomie.

Pierwszym zadaniem, które Centrala Zbytu Samochodów winna była wykonać, będąc jeszcze w stanie początkowej organizacji, było przejęcie od organów b. Państwowego Urzędu Samochodowego, będącego w toku odbioru, kilkunastu tysięcy używanych samochodów ciężarowych, przyczepów i motocykli nadchodzących w ramach dostaw UNRRA do portów w Gdańsku i Gdyni. Odebrano do 31.5.1946 r. — 13.957 używanych samochodów ciężarowych różnych marek i typów, w tym pewną ilość nowych, 4.782 przyczepów i 833 motocykli, a wydano do Punktów Zbytu 11.956 samochodów, 3.046 przyczepów, 758 motocykli.

Samochody, które uległy uszkodzeniom podczas transportu lub wylądunku, względnie wskutek nieuniknionych strat, związanych z magazynowaniem, zwłaszcza w okresie zimowym, przechodzą przez warsztaty, należące do Państwowych Zakładów Samochodowych, celem naprawy względnie uzupełnienia braków.

Części zamienne, w tym i ogumienie (w większej części używane) z dostaw UNRRA, odbierane, rozpakowywane i sortowane w Głównym Składzie w Łodzi, są wyceniane i w najbliższym czasie, będą bieżąco dostarczane warsztatom naprawczym według zapotrzebowania, względnie przez organizację Zbytu C.Z.S., uprawnionym nabywcom. Warsztaty naprawcze specjalizowane dla samochodów z dostaw UNRRA rozpoczną niebawem swą działalność w ramach Państwowych Zakładów Samochodowych.

Niezależnie od odbioru i dystrybucji samocho-

dów z dostaw UNRRA, Centrala Zbytu Samochodów stara się o dopływ nowych, względnie używanych samochodów, zwłaszcza osobowych, które to ostatnie nie były objęte ramami dostaw UNRRA. W najbliższym czasie C. Z. S. rozpocznie przejmowanie licznych unieruchomionych samochodów osobowych i ciężarowych, znajdujących się w różnych miejscach na terenie całego Państwa i przeprowadzi systematyczne rozsortowanie ich, uwzględniając normalizację typów i wartość techniczną poszczególnych jednostek. Po uzupełnieniu braków i całkowitym odnowieniu, samochody te będą oferowane uprawnionym nabywcom, jako okazyjne, przez organizację zbytu C. Z. S. Akcja ta wymaga oczywiście pewnego czasu dla zrealizowania, zwłaszcza, że uzupełnienie braków wymaga częściowo większych zakupów zagranicznych.

Samochody nowe będą kupowane zagranicą w ramach traktatów handlowych. Biorąc pod uwagę, ogrom potrzeb gospodarczych Państwa, dopływ samochodów z zagranicy musi być ograniczony do najkonieczniejszych potrzeb o znaczeniu państwowym.

Aż do czasu rozpoczęcia dostaw z projektowanej wytwórni krajowej, musimy przede wszystkim dbać o stan posiadanego taboru i zutilizować nieczynne samochody, znajdujące się w kraju. Rola C. Z. S. w wykonaniu tego zadania, polega na dostawie części zamiennych tak z produkcji krajowej, jak i z zakupów zagranicznych oraz szybki zbył odnowionych, uzupełnionych i gotowych do sprzedaży samochodów pochodzących z nieczynnego stanu znajdującego się na terytorium Państwa.

Inż. T. Sokółowski

POPŁOCH WŚRÓD RIKSIARZY



W Warszawie ukazały się pierwsze taksówki, uruchomione przez Państwową Komunikację Samochodową. Na postoju „riksz” motorowych panuje zrozumiałe zaniepokojenie. Kierowcy omawiają nową sytuację, którą stworzyła nieoczekiwana konkurencja.

ROLA JEDNOLITEGO RUCHU ZAWODOWEGO

Polska od nowa, po sześciu latach strasznej wojny i niewoli hitlerowskiej, powstała do życia — Wolna, Niepodległa, Demokratyczna.

W kraju dokonywują się przemiany na miarę historyczną, prowadzące do prawdziwej demokracji ustroju społeczno - politycznego.

Zmiana struktury gospodarczej, dokonana przez reformę rolną i przejęcie przez Państwo kluczowych pozycji gospodarczych, pozbawiła władzy obszarników i wielkich kapitalistów, odsuwając ich od jakiegokolwiek wpływu na politykę Państwa, tworząc tym samym nowy układ sił społecznych.

Daremne były usiłowania okupanta niemieckiego w kierunku zniszczenia narodu polskiego. Mimo przeogromnej daniny krwi, jaką musiał złożyć naród polski, gnębiony w obozach, mordowany w krematoriach i komorach gazowych, likwidowany masowo w egzekucjach publicznych oraz wywożony na roboty z łapanek ulicznych, to jednak zbir hitlerowski nie był w stanie załamać ducha Narodu.

Jednocześnie bandyta niemiecki likwidował dorobek kulturalny Polski, kradnąc dzieła sztuki, lub niszczyć te, które były niemożliwe dla niego do asymilacji. W piekielnym swoim planie, dążył okupant jednocześnie do zatarcia śladów kultury polskiej — wkładu, jaki wnieśliśmy w ogólnoludzki dorobek cywilizacji.

Niszczenie przemysłu, rabunkowa eksploatacja oraz wywożenie całych zespołów fabryk wraz z załogami węgla Niemiec, sparaliżowało nasze życie gospodarcze. Zdevastowane rolnictwo, zrabowane i wywiezione zapasy żywności, postawiły nas na etapie odbudowy w bardzo krytycznej sytuacji żywnościowej.

Żadnej jednak z dziedzin naszego życia gospodarczego okupant tak strasznie nie niszczył, jak transportu, od którego przede wszystkim zależy tempo odbudowy i zagospodarowania Kraju.

Przez cały okres najstraszliwszej w dziejach ludzkości okupacji, walka Narodu z przemocą niemiecką nie ustawała ani na chwilę. W pierwszych szeregach walczącego Narodu, obok robotnika, stanął inteligent pracujący i chłop, trwając z uporem i niespotykanym mestwem na swych posterunkach i stawiając czoło przeważającą siłą nieprzeciwnika w bojach o Wyzwolenie. Żadne środki represji i terroru nie były w stanie złamać ducha tych ludzi. Duch wiary w zwycięstwo nad wrogiem narodów i ludu polskiego przewodził w tej walce z nieugiętą wolą i żelaznym uporem.

Dopiero pod potężnymi ciosami Woisk Sprzymierzonych, a zwłaszcza Armii Czerwonej, wspieranej przez bohaterskie Wojsko Polskie, legł pokonany hitleryzm.

Z tym samym uporem i zaciętością, z tą samą wytrwałością, stanęła do odbudowy klasa pracująca Państwa Demokratycznego, budowanego w myśl Manifestu Lipcowego pod kierownictwem Krajowej Rady Narodowej i Rządu Jedności Narodowej.

Ruch Zawodowy, z chwilą utraty niepodległości Polski, jak wszystkie inne formy życia organizacyjnego, musiał zejść do podziemia. Okupant z całą bezwzględnością tępił starych działaczy związkowych, jako największe niebezpieczeństwo faszystowskiego ustroju. Odrodzony Ruch Zawodowy od pierwszej chwili niepodległości stanął do pracy nad odbudową i zagospodarowaniem Kraju, kształtując oblicze Demokracji Polskiej, która gwarantuje ludziom pracy należytą stopę życiową, podnosząc poziom oświaty i kultury, udostępniając je całemu Narodowi.

Odrodzony Ruch Zawodowy ma największą zdobycz organizacyjną w jednolitości. Na zawsze zostało usunięte rozbieżne wewnętrzne w szeregach własnych. Na miejsce dawnego Ruchu Zawodowego, skłóconego, uzależnionego politycznie i ekonomicznie, rozbitego na niezliczone odłamy, tracącego najwięcej energii na walki wewnętrzne, powstał nowy Ruch Zawodowy, jednolity, niezależny, bezpartyjny, ogniskujący w swych szeregach cały świat Polski pracującej, jednoczący cały ruch zawodowy w Komisji Centralnej Związków Zawodowych.

Pionowa struktura Związków Zawodowych po linii przemysłowej tworzy obecnie potężne związki w poszczególnych dziedzinach przemysłu. Wszystkie te osiągnięcia dają największą gwarancję, na której klasa pracująca buduje swój dobrobyt w Demokratycznej Polsce.

Osiągnięcia organizacyjne Związków Zawodowych i udział ich w odbudowie Kraju, świadczą o wielkiej żywotności. Ruch Zawodowy wyzwoilił niesłychana aktywność mas związkowych we wszystkich dziedzinach życia gospodarczego i społecznego. Oddziaływanie Związków Zawodowych i Rad Zakładowych dało i daje wspaniałe wyniki w ich dziejowej misji współgospodarzenia Krajem. Role tę spełniała z samoparaniem. Żadne trudności, spowodowane okupacją, nie są w stanie załamać entuzjazmu w pracy. Masy pracujące, skupione w Związkach Zawodowych, mają za sobą największe zasługi w odbudowie życia gospodarczego. To Związki Zawodowe z Radami Zakładowymi swym kolosalnym rozmachem pracy i inicjatywą, przyczyniają się do odbudowy coraz to nowych placówek administracji, przedsiębiorstw przemysłowych i transportu. Pracę swą podejmowały pod ogniem nieprzyjacielskim. Ten ofiarny wysiłek organizacji zawodowych i dyscyplina mas związkowych spowodowały, że dymią kominy

fabryk, hut, kopalń nie tylko w Polsce Centralnej, ale i na terenach Ziemi Odzyskanych.

Ruch Zawodowy, rozwijając szeroką akcję kulturalno - oświatową, obejmującą wszystkich związkowców, przy obecnej swej strukturze jest poważnym czynnikiem, uzupełniającym wiadomości zawodowe oraz wychowuje obywateli w duchu demokratycznym.

Zmiany struktury gospodarczej Kraju, były przeprowadzone skutecznie. Z pomocą przystąpiły Związki Zawodowe, przyczyniając się do przeprowadzenia reformy rolnej i upaństwowienia ciężkiego i średniego przemysłu.

Wielki był również wkład Związków Zawodowych w budowę demokratycznego aparatu administracyjnego i korpusu oficerskiego. Tyśiące wykwalifikowanych robotników i pracowników umysłowych zasiłło kierownicze stanowiska we wszystkich dziedzinach administracji i gospodarki Kraju. Tak klasa pracująca, zorganizowana w Związkach Zawodowych, buduje nową Polskę.

Zagadnienie spółdzielczości zyskało sobie wśród obywateli, zrzeszonych w Związkach, ogromne zrozumienie. Ze swej strony spółdzielczość, popierając Związki, zyskuje z każdym dniem szerokie bazy udziałowców. Hasło: „Każdy związkowiec — spółdzielcą”, będzie czynnikiem najpoważniejszym w jak najszerzszym zastosowaniu spółdzielczości dla potrzeb każdego.

Te, jakże ciężkie, historyczne zadania, spełniają związkowcy, zjednoczeni w jednolitym ruchu zawodowym w warunkach najcięższych, jakie tylko po takiej wojnie i okupacji, jaką przeżyliśmy, istnieć mogą. Wykazują jednak ogromne poczucie odpowiedzialności za swoją wielką misję dziejową. Masy związkowe wiedzą, że tylko przez wysiłek zbiorowy i ich inicjatywę może nastąpić odbudowa Stolicy i Kraju.

Czesław Oryński

Przewodniczący Zarz. Gł. Zw. Zaw.
Transportowców R. P.

ODDZIAŁY AUTOMOBILISTÓW ZW. ZAW. TRANSPORTOWCÓW R. P.

L. p	Miejscowość	Ulica	Przewodniczący	Sekretarz
1.	Białystok	Sienkiewicza 53 (O. K. Z. Z.)	—	—
2.	Bydgoszcz	Śniadeckich 6 m. 4	Różański W.	Wegenke M.
3.	Ciechanów	Śląska 7	—	—
4.	Częstochowa	Al. II-ga 51	—	Szymczyk
5.	Cieplice	Jagiellońska 11	Urbanik	—
6.	Elbląg	Ratuszowa 9 m. 7	—	—
7.	Gdynia	Bema 16	—	—
8.	Gostyń	—	—	—
9.	Gdańsk	Rokossowskiego 48	—	—
10.	Gliwice	Zawiszy Czarnego 3	—	—
11.	Gniezno	Wawrzyńca 15	Perek Alojzy	Janos
12.	Inowrocław	Poznańska 17	—	—
13.	Jarocin	Kościuszki 16	Stasik F.	Graliński
14.	Katowice	Mirkiewicza (Baza P. K. S.)	—	—
15.	Kielce	St. Warsz. Przedm. 6	—	—
16.	Kraków	Zemenhofa 1	Zmuda Piotr	Kardas
17.	Kładzk	Florian Szarego 2	—	—
18.	Kalisz	Rynek Dekerta 2	—	—
19.	Koszalin	Morska 39	Czerwiński	Sękowski
20.	Konin	Armii Czerwonej 48	—	—
21.	Lublin	Krakow. Przedm. 29	Zentara	Kasperska M.
22.	Leszno	Bolesława Chrobrego 27	Gorynia	Kleczyński
23.	Końskie	Łazienna 13	—	—
24.	Lignica	Długa 23	—	—
25.	Łódź	Strzelecka 2	Włodarczyk Jan	—
26.	Mielec	Kolejowa 852	Osmola Marek	—
27.	Malbork	Francuska 11	—	—
28.	Olsztyn	Szrejbiera 1	Janiszewski	Łapiński
29.	Ostrów Wlk.	Armii Czerwonej 15	—	—
30.	Ostrowiec Św. Krzys.	Poniatowskiego 5	—	—
31.	Pruszków	Bol. Prusa 114	Wadzyński	—
32.	Płock	Kościuszki 6	—	—
33.	Piotrków	Piłsudskiego 38	—	—
34.	Radom	Zeromskiego 21	—	—
35.	Radomsko	Limanowskiego 42	—	—
36.	Rzeszów	Lwowska 3	—	—
37.	Sopot	Stalina 743/756	—	—
38.	Słupsk	Dworcowa 46/47	—	—
39.	Sosnowiec	Targowa 3	—	—
40.	Szczecin	Al. Pomorska 23c	—	—
41.	Środa	Piłsudskiego 9	—	—
42.	Srem Wlk.	Kilińskiego 6	—	—
43.	Tomaszów Maz.	Rolanda 21	—	—
44.	Tczew	Dąbrowskiego 22	—	—
45.	Toruń	Rynek Starom. 22	—	—
46.	Tarnów	Wałowa 27	—	Świtajski
47.	Włocławek	Słowackiego 1	Kłodkowski	Kasprzak
48.	Wrocław	Mazowiecka 17	—	—
49.	Września	Kościuszki 5/5	Janicki	—
50.	Warszawa	Targowa 15 (tel. Praga 91)	—	—

Automobilklub Polski rozpoczął znowu pracę

Sprawa motoryzacji, jako jeden z najważniejszych czynników rozwoju społecznego, nie może być siłą rzeczy pominięta w dziele odbudowy Państwa. Automobilklub Polski był od początku swego istnienia placówką, współpracującą z władzami państwowymi w zakresie motoryzacji. Obecnie, po dłuższej przerwie, (6 lat okresu wojennego) instytucja ta powołana została ponownie do życia i ma przed sobą szeroki zakres działania i ogromną pracę do wykonania.

Powstała przed niedawnym czasem Komisja Organizacyjna przystąpiła w pierwszym rzędzie do prac, zmierzających do zrzeszenia pod sztandarem Automobilklubu Polski automobilistów z całej Polski, zwołując zebrania organizacyjne w większości miast polskich, w których ukonstytuowane zostały następnie Oddziały A. P.

Z inicjatywy Komisji Organizacyjnej, zwołane zostało na dzień 13 czerwca 1946 r. w Warszawie Walne Zgromadzenie Automobilklubu Polski, w którym wzięły udział delegacje Oddziałów oraz Członkowie Komisji Organizacyjnej i Komisji Rewizyjnej.

Walne Zgromadzenie uchwaliło opracowany uprzednio przez Komisję Organizacyjną i zatwierdzony przez odpowiednie władze statut A. P., zredagowany na podstawie statutu z okresu przedwojennego, przy wprowadzeniu pewnych zasadniczych zmian i poprawek, które należało przyjąć ze względu na nowe zadania i strukturę, dostosowaną do nowych metod i zasad społecznego ustroju Państwa.

Do ważniejszych celów odrodzonego A. P. zaliczyć należy: budzenie, krzewienie i podtrzymywanie w społeczeństwie zainteresowania do spraw motoryzacji kraju, papieranie rozwoju automobilizmu we wszystkich jego przejawach, zjednoczenie zainteresowanych w tym rozwoju oraz współpraca z władzami, jak również reprezentacja automobilizmu polskiego w kraju i zagranicą.

Powstając na nowych, demokratycznych podstawach, Automobilklub Polski jednoczy już w obecnej chwili jak najszersze warstwy społeczeństwa.

Wybrany został również przez Walne Zgromadzenie Zarząd Główny A. P., w skład którego weszli zarówno przedstawiciele władz, Związków Zawodowych, jak i osoby prywatne, fachowcy itp.

Pierwsze Konstytucyjne Zebranie Zarządu Głównego odbyło się 2 lipca br. Na zebraniu ustalono następujący skład Zarządu:

Prezes — min. Rabanowski. Wiceprezesi: min. gen. bryg. Jaroszewicz, dyr. C. Z. M. — inż. Mieczysław Skotnicki, gen. Wiktor Grosz, dyr. Janusz Regulski.

Członkowie Zarządu Głównego: dyr. Tadeusz Rakowski, poseł Marek Arczyński, dyr. Oswald Unger, płk. Jerzy Broński, ob. Stanisław Dolin-

ski, poseł Czesław Oryński, ob. Kazimierz Walas, nac. Marcin Szopa, mgr. Mieczysław Grabiński, ob. Jan Wroczyński, dyr. Wacław Żukowski, dyr. Cieciura, płk. Sawczyk Józef, dyr. Stefan Askanas, inż. Witold Rychter, dyr. Jerzy Guttman, inż. Włodzimierz Zeydowski, dyr. Jan Dąbrowski, poseł Adam Kuryłowicz, ob. Józef Docha, ob. Mieczysław Wieckowski, dyr. Jan Antczak — Poznań, dyr. Bukowiecki — Kraków, płk. Łętowski Stanisław — Warszawa.

Do Zarządu Głównego wchodzi ponadto automatycznie prezesi wszystkich Oddziałów A. P.

Przedstawiony przez Komisję Organizacyjną program pracy i działalności A. P. w bardzo szerokim zakresie, uzyskał całkowitą aprobatę zebranych. Przyjęto za zasadę, że A. P., jako czynnik społeczny, winien stać u boku władz urzędowych i współpracować z nimi jak najściślej w dziele rozwoju motoryzacji. Rzeczą niezmiernie ważną jest, by praca ta była skoordynowana i dała w jak najszybszym czasie pożądane wyniki.

ADRESY ODDZIAŁÓW A. P.

Oddział Białostocki:

Białystok, Okr. Urz. Samochodowy.

Oddział Mazurski:

Olsztyn, Pań. Kom. Samoch.
Prezes Ob. inż. Z. Dębicki.

Oddział Morski:

Sopot, ul. Wybickiego 32, Okr. Urz. Samochodowy.
Prezes Ob. Jan Luxemburg.

Oddział Lubelski:

Lublin, ul. Narutowicza 47.
Ob. Inż. Wł. Bizański.

Oddział Łódzki:

Łódź, ul. Piotrkowska 194.
Prezes Ob. ppłk. Franciszek Bortner.

Oddział Kielecki:

Kielce, pl. Partyzantów A. L. — S. P. B.
Ob. Inż. Kazimierz Krug.

Oddział Krakowski:

Kraków, Rynek 23 — Małopolskie Zjednocz. Przemysłu Przetworów Papierniczych.
Prezes Ob. Henryk Bukowski.

Oddział Pomorski:

Bydgoszcz, ul. 3 Maja 20a.
Prezes Ob. Wł. Wapiński.

Oddział Rzeszowski:

Rzeszów, ul. Baldachówka 11.
Prezes Ob. inż. Dominik Brański.

Oddział Szczeciński:

Szczecin, Okr. Urząd Samoch.
Prezes Ob. ppłk. Jerzy Wodecki.

Oddział Śląski:

Katowice, ul. Jagiellońska 23.
Ob. Inż. Jan Kleber.

Oddział Warszawski:

Warszawa, Plac Narutowicza 5, pokój 201, tel. 89-500 (wewn. 88).
Prezes dyr. inż. M. Skotnicki.

Oddział Wielkopolski:

Poznań, Słowackiego 55.
Prezes Ob. Jan Antczak.

Oddział Wrocławski:

Tymczasowa siedziba — Jelenia Góra, ul. Stalina 38.
Prezes Ob. Janusz Ciążkowski.

Kierunki motocyklizmu w Polsce

Sześć lat przerwy w sporcie motocyklowym i szalony kataklizm jaki przeorał przede wszystkim Europę, a następnie inne części świata, pozwolił nam obserwować, jak wielką rolę odegrały motory w tej batalii i jak definitywnie rozstrzygnęły walkę na korzyść zwycięzców, jeśli wolno tak powiedzieć, zmotoryzowanych od stóp do głów.

W zmotoryzowaniu tym niepoślednią rolę odegrały też motocykle, które były bądź to użyte w służbie ognia (zmotoryzowane pułki C. K. M.), bądź to w służbie łączności, lub też jako podręczny środek lokomocji dla spadochroniarzy itp.

Obserwacje te pozwalają wysunąć przekonanie, że siła militarna narodu leży między innymi w przystosowaniu społeczeństwa do masowej umiejętności posługiwania się motorem we wszelkich jego postaciach, zarówno na lądzie, jak na morzu i w powietrzu.

My motocykliści zwróciliśmy specjalną uwagę na dużą zdolność przerzucania sił bojowych nie tylko po szosach, ale i po drogach bocznych, a nawet i po bezdrożach, przyczem motocykl używany był jako wyłączny środek lokomocji, a w niektórych wypadkach jako jedyny środek lokomocji nadający się do spełnienia zadania.

Analizując nasze obserwacje musimy sobie postawić pytanie jakimi drogami winien pójść sport motocyklowy, ażeby spełnił swe zadanie zarówno wobec Państwa jak i wobec obywatela, przynosząc z jednej strony korzyści dla ojczyzny, z drugiej strony dając możliwość wyżycia się sportowego-fizycznego i społecznego obywatela. Ażeby powyższe zadania spełnić sport motocyklowy winien posiadać takie zasadnicze cechy jak:

a) masowość uprawiania go szczególnie wśród młodszego pokolenia;

b) popularność w całym przekroju społeczeństwa, powszechna znajomość budowy motoru i duża znajomość różnorodnego zastosowania motocykla.

Zrealizowanie pierwszego warunku t. j. masowości uprawiania tego sportu, leży w rękach eksploatacji, a zatem w możliwościach dostarczenia przez produkcję krajową przede wszystkim „setek”, a następnie większych kubatur, po możliwie najniższych cenach, co znowu zależy od stworzenia masowego popytu. Dalej masowość uprawiania motocyklizmu osiągniemy przez dostarczenie taniej benzyny, przez postawienie, chociaż na minimalnym poziomie technicznym przedstawicielstw, stacji obsługi i warsztatów motocyklowych.

Następnym warunkiem masowości jest zorganizowanie stopniowego zainteresowania społeczeństwa i związania go z problemem motocyklizmu przez wprowadzenie przedmiotu „ABC” motorowego w szkołach średnich, przez organizację imprez widowiskowych, przyciągających szerokie rzesze widzów dla emocji współzawodnictwa, przy której to okazji należy wszczepiać zamiło-

wanie mas dla tego sportu najpierw platoniczne, a potem realne. Przez osiągnięcie wyżej wymienionych warunków uzyskamy popularność realnego uprawiania motocyklizmu najpierw w turystyce, a potem w zawodach sportowych.

Uprawianie turystyki i sportu winno być przede wszystkim dostosowane do poziomu początkujących, a więc organizować należy niedalekie wycieczki i krótkie raidy (100 — 200 km.) z odcinkami terenowymi, z przejazdami przez niezadużę rzeki.

Najpierw więc „pierwsze kroki motocyklowe”, a po tym mocniejsze imprezy wymagające większego opanowania techniki jeździeckiej przez kierowcę.

Popularność motocyklizmu winniśmy zdobywać przez organizację imprez o charakterze widowiskowym. Kluby winny postarać się o zdobycie torów żużlowych, na których urządzenie imprez przyniesie wiele korzyści, bo popularyzację, możliwość wpływów kasowych dla klubów i przeszkolenie organizacyjne działaczy lub kandydatów na tych ostatnich.

Ostatnią koniecznością jest organizowanie imprez o wysokim poziomie sportowym, dla wypróbowywania sił naszej ekstra klasy kierowców.

Wśród planów jakie zakreslił Zarząd P. Z. M. dla odbudowania możliwie szybko sportu motocyklowego Polski, leży rozbudowa go wszczep przez rozbudowanie Okręgów, które według wskazówek P. Z. M. winny być władzą wykonawczą w terenie i pozostawać w bezpośrednim kontakcie z Klubami P. Z. M. zajmuje się natomiast problemami natury ogólnej, zagadnieniami stanowiącymi platformę i podłoże całego sportu motocyklowego.

Zarząd P. Z. M. dokłada starań, ażeby wspólnie z władzami motoryzacyjnymi kraju stworzyć dla sportu dogodne i przychylne warunki rozwojowe. Należy zaznaczyć, iż obecne nastawienie władz jest bardzo korzystne dla poczynań P. Z. M., tak że trzeba mieć nadzieję, że i nadal władze sportowe znajdą wspólną platformę porozumiewawczą z władzami państwowymi, co jest nieodzownym warunkiem odbudowy sportu motorowego.

Józef Docha

Koncesjonowana

Szkoła Samochodowa

«A U T O - M O T O»

Inż. Z. SROCZYŃSKIEGO

WARSZAWA, UL. NOWY ŚWIAT 46

**Całkowite wykształcenie
s a m o c h o d o w e
i m o t o c y k l o w e.
Dla członków klubów
s a m o c h o d o w y c h i m o -
t o c y k l o w y c h r a b a t**

REAKTYWIZACJA POL. ZW. MOTOCYKLOWEGO

W Warszawie odbyło się zebranie restytucyjne Polskiego Związku Motocyklowego, zwołane z inicjatywy członków Zarządu P.Z.M. z 1939 roku. W zebraniu wzięli również udział przedstawiciele 8 klubów motocyklowych z terenu Warszawy oraz sympatycy sportu motocyklowego.

Zebrani powzięli uchwałę wznowienia działalności P. Z. M. W związku z tym ukonstytuował się Tymczasowy Zarząd P.Z.M. w składzie następującym: Prezes Docha Józef (W.K.S. Legia), I Viceprezes Kossowski Wacław (W.K.S. Legia), II Viceprezes inż. Kalbarczyk Janusz (K.S. B.O.S.), Sekretarz Krupiński Heronim (P.K.M. i K.S. Grochów), Kpt. Sportowy Klimkowski Adolf (W.K.S. Legia), Kpt. Turystyczny Grabowski Stanisław (O.M. T.U.R. Okęcie), Skarbnik Morawski Ryszard (K.S. Grochów), Gospodarz inż. Sokołowski Zenon (P.K.M.), Referat P.W. inż. Sroczyński Zbigniew (P.K.M.), Referat Prasowy adw. Perzyński Maciej (W.K.S. Legia), Członkowie zarz. Brun Krzysztof (P.K.M.), Leśniewski Tadeusz (K.S. „Rywał”), Sosnowski Mieczysław (K.S. „Lech”), Trych Kryspin (O.M. T.U.R. Okęcie), Czauski Apolinary (K.S. „Elektryczność”).

Zarząd P.Z.M. przeprowadził czynności związane z zatwierdzeniem P.M.Z. przez władze, dzięki czemu Polski Związek Motocyklowy został zatwierdzony i wciągnięty do rejestru stowarzyszeń pod Nr. 76.

P.Z.M. przystąpił ponownie do Związku Zw. Sportowych, nawiązał kontakt i zawiadomił o swej restytucji F.I.C.M. (Federation Internationale des Clubs Motocyclistes), następnie zgłosił swą działalność do P.U.W.F. i P.W., gdzie P.Z.M. nadano stały mandat w Państwowym Radzie W.F. i P.W., będącej naczelnym organem państwowym dla spraw sportu w Polsce.

Równolegle do tych prac P. Z. M. nawiązał ścisłą współpracę z Ministerstwem Komunikacji i Centralnym Zarządem Motoryzacji które to instytucje przychyliły się do wniosków P.Z.M. i uznały konieczność rejestracji motocykli dla celów sportowych nadając P.Z.M. w dniu 26.IV r.b. prawo opiniowania wniosków rejestracyjnych. Prawo to może P.Z.M. przekazać Okręgowym Związkom Motocyklowym. Od tego czasu zaczyna się realna praca w klubach przez ich organizowanie lub restytucję i wprowadzanie na właściwą drogę sportu motocyklowego.

Oczujemy się w miłym obowiązku podkreślić, że władze państwowe uznają potrzebę odbudowy sportu motocyklowego przez przychylne ustosunkowanie się do postulatów P.Z.M.

ZORGANIZOWANIE OKRĘGOWYCH ZW. MOT.

Zarząd P.Z.M. mając nadzieję pozytywnego rozwiązania sprawy rejestracji motocykli dla celów sportowych, co było zasadniczym warunkiem problemu uprawiania naszego sportu, opracował równolegle program i plan pracy na szczeblu P.Z.M., na szczeblu O.Z.M. i na szczeblu Klubu.

P.Z.M. wszczął również kroki w kierunku nadania przez Państwo prawa własności na motocykle rejestrowane na sport. O wyniku tych starań oddzielnie powiadomimy.

W pracach swych Zarząd P.Z.M. uznał za konieczne zorganizowanie Okręgowych Związków Motocyklowych, które niewątpliwie przyczynią się do rozszerzenia ilości klubów i spotęgowania ich działalności. Okręgowym Związkom Motocyklowym P.Z.M. nadał następujące uprawnienia na podległym im terenie działania: 1. O.Z.M. przyjmuje kluby w imieniu P.Z.M. 2. O.Z.M. opiniuje nadesłane przez podległe mu terytorialnie kluby wnioski rejestracyjne. 3. O.Z.M. wystawia licencje dla juniorów, a opiniuje licencje dla seniorów. 4. O.Z.M. pobiera z tytułu wpisowego jednorazowo zł. 1000 (tysiąc) od klubu tytułem składki, zł. 5 (pięć) od członka klubu miesięcznie. 5. O.Z.M. zatwierdza regulaminy imprez o charakterze okręgowym. 6. O.Z.M. układa kalendarz sportowy dla swojego okręgu, a następnie koordynuje go z kalendarzem sportowym P.Z.M.

Zostały zorganizowane następujące Okręgowe Związki Motocyklowe:

1. Okręgowy Związek Motocyklowy Śląsko-Dąbrowski z siedzibą w Katowicach, ul. Kościuszki 53, obejmujący terenem swej działalności woj. Śląsko-Dąbrowskie i Dolnośląskie.

2. Okręgowy Związek Motocyklowy Gdański z siedzibą w Sopocie, ul. Kościuszki 23 (pok. 83) z terenem działania na woj. Gdańskie.

3. Okręgowy Związek Motocyklowy Poznański z siedzibą w Poznaniu, ul. Chełmońskiego 2 m. 48 z terenem działania na woj. Poznańskie.

W stadium organizacji jest O.Z.M. Łódź, z siedzibą tymczasową w Łodzi, ul. Piotrkowska 35 Firma Avia.

Kluby terenowo nie podlegające żadnemu z zatwierdzonych już O.Z.M. podlegają bezpośrednio P.Z.M. w Warszawie.

Kluby nie mają uprawnień do nawiązywania bezpośrednich stosunków wiążących z klubami zagranicznymi. Stosunki te nie mogą przekraczać ram informacyjnych.

16,5 KG BENZyny NA MOTOCYKL

Od dnia 1 czerwca 1946 roku we wszelkich sprawach dotyczących sportu motocyklowego, kluby winny zgłaszać się w pierwszym rzędzie do swoich O.Z.M. wg przynależności terytorialnej, względnie dla uzyskania wyczerpujących wskazówek i materiałów organizacyjnych do P.Z.M. Warszawa, Al. Jerozolimskie 45 m. 5.

Dla zreglamentowania imprez sportowych i opracowania potrzebnych wskazówek, regulaminów imprez itp. została pod przewodnictwem kpt. sportowego P. Z. M. powołana komisja sportowa P.Z.M., która ustaliła projekt kalendarza sportowego i zasady uprawiania sportu motocyklowego.

P.Z.M. podaje do wiadomości, że na każdy zarejestrowany motocykl przypada 16,5 kg. benzyny miesięcznie, wydawanej przez odpowiedni terenowo O.U.S. W sprawach przydziału większej ilości benzyny na cele sportowe (zawody) P.Z.M. poczynił odpowiednie kroki.

P.Z.M. wzywa zarządy klubów, ażeby szczególną uwagę zwrócić na motocykle wyścigowe, wykupując je z rąk nieodpowiednich lub pouczyć obecnych posiadaczy o ich właściwościach. Dla zorientowania się w nasileniu naszego Kraju tymi maszynami, prosimy o podanie jakie maszyny wyścigowe znajdują się na terenie klubu i jakie są zamiary ich posiadaczy, szczególnie trzeba zwrócić uwagę, ażeby nie używać do ich napędu zwykłej benzyny i oliwy co powoduje rychłe ich zniszczenie.

P.Z.M. prosi Zarządy Klubów, ażeby poszukiwały na terenie swej działalności możliwości dostania lub zbudowania toru żużlowego który będzie warsztatem pracy dla klubu, umożliwiającym zdobycie realnych podstaw finansowych, przy jednoczesnym najłatwiejszym sposobie popularyzacji sportu motocyklowego. Każda bieżnia lekko atletyczna nadaje się w zasadzie do wyścigu żużlowego — długość okrążenia 300 — 400 mtr. szerokość na prostej 5 — 6 mtr. na wirażach 6 — 10 m. Wszelkich dalszych informacji udzieli w tym kierunku na zapytanie kpt. sportowy P.Z.M.

Sekretariat P.Z.M. czynny jest pod adresem Warszawa, Aleje Jerozolimskie 45 m. 5 w dniach poniedziałki, środy i soboty w godzinach 10 — 12 i 4 — 6.

Konto czekowe P.Z.M. jest I—1690.

125 CCM ZALICZONE DO MOTOROWERÓW

P.Z.M. podaje do wiadomości, że na skutek naszego wniosku do motorowerów zaliczone zostały również motocykle kat. 125 cm. z wszystkimi prawami jak dla 100 cm.

Komisja turystyczna P.Z.M. komunikuje, że P.Z.M. zatwierdził regulamin mistrzostw turystycznych.

Książki turystyczne wymienione w regulaminie nabywać można w P.Z.M. lub właściwym terenowo O.Z.M. W związku z tym O.Z.M. proszone są o nadesłanie zapotrzebowania na książki turystyczne do P.Z.M. Jednocześnie komisja turystyczna komunikuje, że w przygotowaniach są szlaki turystyczne ziem odzyskanych.

SPIS KLUBÓW ZRZESZONYCH W POLSKIM ZWIĄZKU MOTOCYKLOWYM

1. Polski Klub Mot. Warszawa, Koszykowa 54 m. 10
2. Sekcja Mot. WKS Legia. W-wa, Łazienkowska 3.
3. Sekcja Mot. OM TUR Okęcie, W-wa, Okęcie, Krakowska 36.
4. Sekcja Mot. AZS. Warszawa, Polna 50.
5. Sekcja Mot. KS Grochów. Warszawa, Gocławska 9.
6. Sekcja Mot. RKS Elektryczność. W-wa, Wybrzeże Kościuszkowskie 41.
7. Sekcja Mot. RKS Rywał. Warszawa, Wedel.
8. Sekcja Mot. KS EKD, Podkowa Leśna Gł.
9. Klub Sportowo Ośw. Start. Warszawa, Mińska 25.
10. Sekcja Mot. KS Błyskawica. W-wa, Racławicka 3.
11. Klub Mot. Państw. Pr. Mot. W-wa, Plac Narutowicza 5.
12. Sekcja Mot. KS ZMD Błysk. W-wa, Al. Jeroz. 41.
13. Sekcja Mot. KKS Orzeł, W-wa, Czerniakowska 130.
14. Sekcja Mot. RKS Sierakowianka, Warszawa, Jagiellońska 1.
15. Sekcja Mot. Związku Zaw. Pr. Skarb. R. P. Warszawa, Lindleya 14.
16. Klub Mot. Niwa Zw. Zaw. Prac. Min. Rolnictwa i R. R. Warszawa, Pankiewicza 1.
17. Sekcja Mot. Milicyjnego Klubu Sport. Warszawa. 6-go Sierpnia 34.
18. Sekcja Mot. RKS Skra. W-wa, Mokotowska 3.
19. Klub Mot. ZWM Zryw. W-wa, Mokotowska 48.
20. Mot. Klub Pocztowy. Warszawa, Ratuszowa 11.
21. Rzemieślniczy Klub Sportowy SM. Jarosław, Lubelska 31.
22. Sekcja Mot. KS Lech. Jelonki pod Warszawą.
23. Klub Mot. Sochaczewia Sochaczew, Warszawska nr. 19.
24. Sekcja Mot. Radomskie Koło Sport. Radom, Park Sportowy „Stary Ogród”.
23. Sekcja Mot. RKS Żyrardowianka. Żyrardów, 1-go Maja.
26. Sekcja Mot. KS Pogoń. Grodzisk Maz.
27. Towarzystwo Cykl. i Mot. Częstochowa, Stawowa nr. 5.
28. Lubelski Klub Mot. Lublin, Hipoteczna 3.
29. Sekcja Mot. Towarzystwa Cyklistów i Motocyklistów. Pruszków, Cedrowa 7 m. 5.
30. Chrzanowski Klub Mot. Chrzanów, Mickiewicza 13.
31. Podkarpacki Moto-Klub, Nowy Sącz, Krakowska 1.
32. Sekcja Mot. RKS Broń. Radom, Narutowicza. Stadion.
33. Sekcja Mot. KS Garbarz. Radom.
34. Sekcja Mot. KS Radomiak. Radom, Dolna 10.
35. Tatrzański Klub Mot. Zakopane, Rynek.
36. Sekcja Mot. Łowickiego Klubu Sport. Łowicz, Zduńska 24.
37. Sekcja Mot. Kol. Klubu Sport. Inia. Rialogród (Pom. Zachod.), Oddział Ruchowo Handlowy P.K.P.
38. Olsztynski Klub Mot. Olsztyn, Jakóba 12.
39. Sekcja Mot. KS Radość. Radość k. Warszawy Leśna 4.
40. Sekcja Mot. Rzeszowskiego Tow. Kolarzy i Motorzystów. Rzeszów, Zbyszewskiego 1.
41. Sekcja Mot. Krakowskiego Klubu Cyklistów i Motocyklistów. Kraków, Basztowa 6.
42. Sekcja Mot. Otwockiego Klubu Sport. Otwock, Kościelna 8.
43. Sekcja Mot. Bydgoskiego Klubu Sport. Bydgoszcz. Marsz. Focha 14.
44. Sekcja Mot. KS Błonie. Błonie.
45. Toruński Klub Mot. Toruń, Prosta 32.
46. Sekcja Mot. Mil. Klubu Sport. Bydgoszcz. Kom. Wojew. M. O.
47. Krakowskie Tow. Kolarskie Sekcja Mot. Kraków, Garnarska Boczna 3.
48. Kielecki Klub Mot. Kielce. Duża 1.
49. Towarzystwo Sportowe Wieliczanka. Wieliczka.
50. Świętokrzyski Kl. Mot. Suchedniów, Kielecka.
51. Sekcja Mot. KS Cracovia. Kraków, Czapskich 1.

OKRĘG POZNAŃ (ul. Chelmońskiego 2 m. 48).

1. Moto-Klub Unia. Poznań, Kantaka 8/9 m. 11.
2. Klub Mot. Swiebodzin. Swiebodzin, woj. Poznańskie Stalina 18.
3. Sekcja Mot. Milic. K. Sport. „Zielona Góra”. Zielona Góra. Komenda Pow. M.O.
4. Sekcja Mot. Klubu Oficerów Garnizonu Poznań. Poznań, Grottgera 5.
5. Sekcja ot. KKS. Poznań, Kolejowa 4-a.
6. Sekcja Mot. HCP. Poznań, Daszyńskiego 136.
7. Sekcja Mot. KS Lechia. Poznań, Słowackiego 24.
8. Klub Mot. w Gubinie. Gubin, Sportowa 26.
9. Sekcja Mot. KS „Astra”, Krotoszyn.
10. Sekcja Mot. KS „Stomil”, Poznań-Starołęka.
11. Sekcja Mot. Tow. Sport. Proszna. Kalisz, Puławskiego 29 m. 11.
12. Sekcja Mot. Klubu Sport. Polonia. Środa. KKO miasta Środa.

OKRĘG ŁÓDŹ (ul. Piotrkowska 35. F-ma Avia).

1. Sekcja Mot. Koła Mechaników Studentów Politechniki Łódzkiej. Łódź, Piotrkowska 27.
2. Klub Sportowy Filmowiec. Łódź, Pl. Wolności 2.
3. Wojskowy Kl. Sport. Wieluń. Sekcja Motocyklowa. Wieluń, RKU.
4. Sekcja Mot. Pabianickiego Towarzystwa Cyklistów. Pabianice, Puławskiego 10.
5. Klub Snortowy ZWM Zryw. Aleksandrów, k. Łodzi.
6. Klub Snortowy Arko. Łódź. Katka 19.
7. Łódzki Kl. Sport. Sekcja Motor. Łódź, Kościuszki 85.
8. Sekcja Motorowa AZS. Łódź. Lindleya 3.
9. Sekcja Mot. Klubu Sportowego Tramwajarz. Łódź, 11-go Listopada 30.
10. Sekcja Mot. Klubu Snortowego Centralnej Szkoły Oficerów Pol. Wych. Łódź, 11-go Listopada 63.
11. Dzielniarski Klub Sportowy SM. Łódź, Piotrkowska nr. 175.

OKRĘG ŚLĄSKO-DĄBROWSKI (Katowice, ul. Kościuszki 53).

1. Klub Mot. Zagłębia Dąbrowskiego. Sosnowiec, Dekarta 6 m. 6.
2. KS Pogoń. Sekcja Motor. Katowice, Kościuszki 53.
3. Klub Mot. Dąbrowa Górna. Dąbrowa Górna, 3 maja 12
4. Tow. Sportowe „Piast” Sekcja Mot. Cieszyn, Armii Czerwonej 8.
5. Moto-Klub Szopienice. Szopienice, Oświęcimska 28.
6. Zabrzeński Klub Mot. Zabrze, Szczęść Boże 12.
7. Sekcja Mot. Klubu Poczтового. Dyr. Okr. Pocht i Telegr. Katowice.
8. RKS Prądnik Sekcja Mot. Prądnik Traugutta 35.
9. KS Piast Sekcja Mot. Gliwice, Zwycięstwa 7.
10. KS Polonia, Bytom, Witeczaka 7.
11. PW Natronag Sekcja Mot. Kalety.
12. K.S. Atom, Sekcja Mot. Głuchołazy.
13. K.S. Sarmacja, Sekcja Mot. Będzin, Małachowskiego 2.
19. AZS Sekcja Mot., Gliwice, Strzody 18.
15. Klub Mot. w Bielsku, Bielsko śl. Elektr. Miejska.
16. Beskidzki Klub Mot. Bielsko, Zamkowa 3.
17. Wałbrzyski Klub Motocyklowy. Wałbrzych, Mickiewicza 3.
18. Zabrzeński Klub Mot. TUR. Zabrze, Armii Lud. 60.

OKRĘG GDAŃSK (Komenda Miasta Sopot. Major Zagórski Roman).

1. Sekcja Mot. przy Zw. Zaw. Transp. R. P. Gdynia, Bema 12.
2. Sekcja Mot. przy Miejskim Klubie Sportowym Sopot. Sopot. Dr. Ceynowy 1.
3. Sekcja Mot. przy Klubie Sportowym BOP-u Lechia. Wrzeszcz, Morska 22.
4. Sekcja Mot. przy Klubie Sportowym Gedania. Gdańsk PKP.
5. Sekcja Mot. przy Sport-Clubie ZSP. Elbląg, Żymierskiego 2.

OKRĘG GDAŃSK (ciąg dalszy)

6. Klub Mot. Piast, Lębork, I Armii 42.
7. Sekcja Mot. przy Związku Zawodowym Transportowców R. P. Wrzeszcz, Grunwaldzka 25.
8. Gdyński Klub Mot. Gdynia Chylonka 9-b.
9. Sekcja Mot. HKS — Gdynia, Al. Zjednoczenia.
10. Klub Mot. Gryf, Wejherowo, Rynek 11.
11. Klub Sportowy Sławno. Sekcja Mot. Sławno.
12. Klub Mot. przy Związku Zawodowym Transportowców R. P. Malbork, Jasna 11.
13. Słupski Klub Mot. Start. Słupsk, Szpitalna 23.

**TYMCZASOWY
REGULAMIN REJESTRACJI POJ. MECH.
POL. ZW. MOT.**

1) Rejestracja motocykli do uprawiania sportu, oraz samochodów dla celów organizacyjnych może się odbywać wyłącznie za zezwoleniem Polskiego Związku Motocyklowego dla Klubów zrzeszonych w Polskim Związku Motocyklowym.

2) Potwierdzenie wniosków odbywać się będzie bezpośrednio na terenie siedziby P.Z.M. tj. w Warszawie i Województwie Warszawskim przez P.Z.M. natomiast na prowincji przez O.Z.M., względnie w braku ich przez Kluby, dla których P.Z.M. ustali kontygent rejestracyjny motocykli dla celów sportowych i samochodów dla celów organizacyjnych.

3) Okręgowe Urzędy Samochodowe na prowincji będą powiadomione przez P.Z.M. o kontyngentach, o których mowa w p. 2.

4) Załatwianie wszelkich formalności związanych z rejestracją w O.U.S. należy do obowiązków Zarządów O.Z.M. lub Klubów zrzeszonych w P.Z.M.

5) Przyznanie na okres przejściowy w celu umożliwienia jak najszybszego przeprowadzenia rejestracji ustalonych przez P.Z.M. kontygentów dla O.Z.M. względnie Klubów nakłada na nie obowiązek przedstawienia co najmniej raz w miesiącu do dnia każdego miesiaca sprawozdań według wzoru podanego w p. 9 z dołączeniem odpisów wniosków o rejestracji pojazdu mechanicznego. Nieprzedstawienie sprawozdania raz w miesiącu o dokonanej rejestracji pociągnie za sobą konsekwencje w postaci cofnięcia uprawnień rejestracyjnych.

6) Na pokrycie wydatków związanych z ewidencją rejestrowanych motocykli oraz prac sportowych ustala się następujące jednorazowe opłaty od zarejestrowanego pojazdu mechanicznego:

- a) na rzecz P.Z.M. zł. 500.—
- b) na rzecz Klubu zł. 500.— jako maksimum.

W wypadku opiniowania wniosków rejestracyjnych przez O.Z.M. — opłata przewidziana w pkt. a) dzieli się: dla O.Z.M. — zł. 300, dla P.Z.M. — zł. 200. Opłaty te nie obejmują kosztów rejestracji w O.U.S., które obciążają rejestrującego.

Opłaty wyszczególnione w punkcie a) muszą być wpłacane do P.Z.M. lub O.Z.M. jednocześnie z wystąpieniem Klubu o przydzielenie kontyngentu rejestracyjnego.

7) Każdy pojazd mechaniczny zarejestrowany dla celów sportowych musi być zaopatrzony w znak, wzór którego ustali P.Z.M.

8) Użytkowanie pojazdu mechanicznego może odbywać się tylko na podstawie rozkazu wyjazdu, wystawionego przez Klub. Do cofnięcia rozkazu wyjazdu uprawniony jest P.Z.M., O.Z.M. i Zarząd Klubu zwykłą większością głosów.

9) Dla celów ewidencyjnych prowadzona jest w P. Z. M. i O. Z. M. i Klubach księga ewidencji według poniższego wzoru: 1) Nr. porządkowy, 2) Nr. rejestracyjny, 3) Data rejestracji, 4) Nazwisko i imię właściciela (motoru), 5) Nazwisko kierowcy, 6) Marka motocykla (z przyczepką lub bez), 7) Pojemność, 8) Nr. silnika, 9) Nr. ramy, 10) Nr. znaku P.Z.M., 11) Nr. certyfikatu.

10) Wniosek o rejestracji wypełnia się w 4-ch egzemplarzach.

**WSKAZÓWKI JAK ORGANIZOWAĆ
KLUBY MOTOCYKLOWE**

Polski Związek Motocyklowy podaje poniżej zamieszczone wskazówki co należy zrobić, aby zorganizować klub względnie sekcję motocyklową zrzeszoną w Pol. Zw. Mot. W tym celu należy nadesłać:

1. Statut Klubu zatwierdzony przez miejscowe Władze administracyjne — w odpisie — w wypadku złożenia Statutu do legalizacji.

2. Nadesłać dodatkowo zaświadczenie tych Władz, że Statut został złożony W wypadku jeżeli w łonie istniejącego Klubu Sportowego organizuje się Sekcja motocyklowa winna ona posiadać własny regulamin zatwierdzony przez Władze Klubowe.

3. Regulamin ten winien być również nadesłany do P.Z.M. Na żądanie P.Z.M. może nadesłać Regulamin ramowy dla sekcji motocyklowej. Klub bądź też sekcja motocyklowa muszą posiadać co najmniej 25-ciu członków

4. Skład Zarządu Klubu i Sekcji Motocyklowej z podaniem funkcji.

5. Alfabetyczny spis członków Klubu — Sekcji Motocyklowej.

6. Deklarację o podporządkowaniu się Statutom i Regulaminom P.Z.M.

7. Wpłacić wpisowe zł. 1000 (tysiąc) na konto Polskiego Związku Motocyklowego — P.K.O. n. I—1690.

Wysokość składek miesięcznych ustalona została na zł. 5 (pięć) od członka Klubu — Sekcji Motocyklowej.

* * *

Załączając poniżej Tymczasowy Regulamin rejestracji pojazdów mechanicznych wyjaśniamy że wnioski rejestracyjne i inne niezbędne druki należy złożyć w Okręgowym bądź też w najbliższym Urzędzie Samochodowym. Do P.Z.M. należy przestać tylko dokładnie wypełnione wnioski rejestracyjne w 4-ch egzemplarzach na każdy motocykl pozostawiając niewypełnioną środkową część wniosku na pierwszej stronie.

Zaznaczamy że P.Z.M. opiniuje tylko wnioski członków należących do Klubów zrzeszonych w P.Z.M. — używających motocykli dla celów sportowych.

Wnioski rejestracyjne należy przysyłać do P.Z.M. aż do odwołania i jednocześnie wpłacić na konto P.Z.M. po zł. 500 (pięćset) od każdego rejestrowanego motocykla.

P.Z.M. po wypełnieniu środkowej części wniosku zwraca Klubowi egzemplarze do dalszego załatwienia w O.U.S., dla którego należy również wypełnić i inne druki.

W sprawie zorganizowania rajdu bądź jakiegokolwiek imprezy międzyklubowej, należy nadesłać do P. Z. M. przynajmniej na sześć tygodni przed datą imprezy, projekt regulaminu w dwóch egzemplarzach do zatwierdzenia i ewent. poprawienia. Po otrzymaniu zatwierdzonego przez Kapitała Sportowego P.Z.M. — regulaminu — Klub dopiero może go wydrukować i rozstać do zrzeszonych Klubów.

O ewentualnym przybyciu do Warszawy delegata, Kluby powinny nas uprzedzić listownie co najmniej na trzy dni, przyczym zaznaczamy, że członkowie Zarządu P.Z.M. dyżurują codziennie (prócz świąt) w godz. 16.30 — 18.00.

Jednocześnie zawiadamiamy, że motocykle do 125 cm, na podstawie zarządzenia Ministerstwa Komunikacji Centralny Urząd Motoryzacyjny L. dz. D. Nr. 490 — 46 z dn. 25.4.46 r. można rejestrować jako motorowery.

MOTOCYKLIŚCI NA START!

UTWORZENIE KOMISJI SPORTOWEJ P.Z.M.

Zgodnie z wymogami obowiązującego Regulaminu Komisji Sportowej P.Z.M. — Zarząd P.Z.M. powołał do życia Komisję Sportową P.Z.M., której zakres działalności i organizację określa wyżej wspomniany regulamin.

Komisja Sportowa P.Z.M. przystąpiła do prac nad następującymi — najaktualniejszymi zagadnieniami: 1. Kalendarz Sportowy na rok 1946, 2. Wzór nowej licencji i warunki jej uzyskania, 3. Regulamin Miistrzostw Sportowych na rok 1946, 4. Unowocześnienie regulaminów, 5. Regulaminy wzorcowe popularnych zawodów na rok 1946, 6. Budowa toru żużlowego w Warszawie, 7. Szkolenie młodzieży, 8. Wytyczne za

chęcania młodzieży do uprawiania sportu motocyklowego, 9. Wprowadzenie Państwowej Odznaki Motorowej.

Ze względu na to, że archiwa P.Z.M. uległy całkowitemu zniszczeniu w czasie wojny — Kom. Sportowa zwraca się z prośbą do Klubów i ich członków o nadsyłanie do Sekretariatu P.Z.M. wszelkich będących w Ich posiadaniu regulaminów zawodów, mistrzostw i innych materiałów, które mogłyby być pomocne w pracach Komisji.

Jednocześnie Kom. Sport. prosi o nadesłanie sprawozdań i zestawień obrazujących dotychczasową działalność Klubów ze szczególnym uwzględnieniem zorganizowanych z Ich inicjatywy zawodów.

LICENCJE SPORTOWE NA ROK 1946

Komisja sportowa P.Z.M. opracowała wzór licencji sportowej na rok 1946 oraz wzór zgłoszenia o licencję.

Licencja sportowa na rok 1946 jest typu jednolitego bez podziału na klasy: seniorów i juniorów, jak to miało miejsce w roku 1939. Kom. Sport. przy powzięciu decyzji wprowadzenia licencji typu jednolitego wzięła pod uwagę — brak odpowiednich kryteriów dla przeprowadzenia klasyfikacji kierowców na seniorów i juniorów.

Licencja typu jednolitego przewidziana jest tylko na rok 1946. Licencje sportowe na rok 1947 nadawane będą w myśl opracowanego regulaminu, który przewidywać będzie nadanie po tegorocznym sezonie wielu motocyklistom prawa do uzyskania na następnym sezonie licencji sportowych wyższych klas, oraz zmianę wzoru licencji.

Celem otrzymania licencji sportowych na rok 1946 — kierowcy winni nadesłać zgłoszenia wg załączonego wzoru oraz kwit z wpłaconej na konto P.K.O. Nr. I-1690 kwoty zł. 50 tytułem opłaty za licencję. Wydanie licencji staje się ważne dopiero po podpisaniu jej przez posiadacza, który podpisał swym stwierdza, że zna Regulamin Sportowy P.Z.M. i zobowiązuje się do niego stosować. Jest ona ściśle osobista i może być w każdej chwili odebrana na skutek decyzji Komisji Sport. P.Z.M.

Licencja na r. 1946 jest ważną na terenie Rzeczypospolitej Polskiej. Każdy zawieszony kierowca winien zwrócić licencję P.Z.M., który mu ją wyda dopiero po upływie czasu, do którego zawieszenie zostało orzeczone. Wszelkie spóźnienie w zwrocie licencji P.Z.M. zostanie dodane do okresu czasu zawieszenia.

KALENDARZ SPORTOWY POL. ZW. MOT.

NA ROK 1946

SIERPIEŃ

4 — O. Z. M. Katowice „Tourist Trophy w Wiśle” — ogólnopolski, zamknięty.

— 3-dniowy Raid samochodowo-motocyklowy.

17—18 — P. K. M. Warszawa Raid Tatrzński z Zakopanego — ogólnopolski, zamknięty.

WRZESIEŃ

1 — W. K. S. Legia Warszawa — Wyścig o Mistrzostwo Stolicy: Warszawa — Bielany — ogólnopolski, zamknięty.

14—15 — K. S. Okęcie Warszawa — Raid przez Góry S-to Krzyskie — ogólnopolski, zamknięty.

22 — R. K. S. Sierakowianka — Raid Ogólnopolski do Gdyni.

29 — P. Z. M. Warszawa — Święto Motocyklowe Polski.

PAŹDZIERNIK

6 — K. S. Okęcie Warszawa — wyścig uliczny w Warszawie (Al. Niepodległości) — ogólnopolski, zamknięty.

27 — K. S. Grochów Warszawa — Raid Jesienny „Dookoła Warszawy” — ogólnopolski, zamknięty.

Z ŻAŁOBNEJ KARTY

ś. p. Zachwatowicz Edward. Dnia 9 czerwca r. b. uległ wypadkowi motocyklowemu i wskutek odniesionych obrażeń zmarł ś. p. Zachwatowicz Edward, członek Zarządu Sekcji Motorowej W. K. S. Legii.

Ubył spośród nas dobry Kolega i nieustrudzony działacz.

Cześć Jego pamięci!

KTO SZYBSZY? KTO WYTRWAŁSZY?

I-SZY POWOJENNY MOTOCYKLOWY RAID „OKĘCIA”

W dn. 7.VII.46 r. Sekcja Motocyklowa K.S. OMTUR „Okęcie” urządziła w ramach „Pierwszego kroku motocyklowego” I-szy Powojenny Motocyklowy Raid „Okęcia”. Na starcie stanęło około 100 motorów z klubów warszawskich i Radomia. Raid odbył się na trasie 150 km. z Okęcia, Paluch, Jaworowa, Falenty, Nadarzyn, Mszczonów, Babusk, Grójec, Tarczyn, las Sekociński, Raszyn, Okęcie.

Nagrody K.S. OMTUR „Okęcie” za największą ilość zdobytych i za najliczniejszy udział, do których „Okęcie” nie pretendowało zdobyła WKS „Legia”. Nagrodę PZM za najliczniejszą ilość złotych medali zdobyło „Okęcie”.

Po ukończonym Raidzie na stadionie „Okęcia” odbył się konkurs zręczności jazdy motocyklowej tzw. „Gymkhana”, w której I-sze miejsce zajął Brun Stanisław z F.K.M., II-gą Żymirski Andrzej. Nagrodę dla najlepszego z „Okęcia” zdobył Żymirski Andrzej. Nagrodę dla najlepszego zawodnika do lat 18 — zdobył Skonka Jerzy z „Okęcia”.

OM-TUR — NAJŻYWOTNIEJSZA SEKCJA MOTOCYKLOWA

Sekcja Motocyklowa K.S. OMTUR „Okęcie” przejawiająca najżywotniejszą działalność pod kierownictwem kol. kol. Grabowskiego i Trycha na swoje konto turystyczno-sportowe może zapisać szereg imprez jak:

- 1) Zjazd do Szczecina — 24 maszyny.
- 2) Zjazd do Katowic i na Górę Św. Anny — Sztafeta — 6 maszyn.
- 3) Zjazd Płakietowy do Zakopanego — 15 maszyn.
- 4) Zjazd Płakietowy do Łowicza — 54 maszyny.
- 5) Zjazd Płakietowy do Katowic — 15 maszyn.

Udział we wszystkich zawodach, wyścigach, oraz szereg wycieczek turystycznych jest sprawdzianem tężyzny i żywotności tej Sekcji, a zdobycie wielu cennych nagród i dyplomów potwierdza w całości, iż Sekcja Motocyklowa „Okęcia” rozwiązała zagadnienie sportu na swoim terenie ku zadowoleniu władz. Należy jej życzyć w dalszym ciągu rozwoju i szerzenia propagandy sportu motocyklowego.

ST. BRUN 5 RAZY PIERWSZY NA MECIE! MOTOCYKLIŚCI WARSZAWSCY WYGRYWAJĄ NA ŚLĄSKU

Imprezy Święta Sportu Śląskiego zakończone zostały Wyścigiem Motocyklowym na torze żużlowym w Chorzowie-Batorym zorganizowanym w dn. 29 czerwca przez PZM Okr. Śl.-Dąbr. Na starcie stanęło 30 zawodników z poznańskim Mielochem, oraz K. Brunem i Musiałem z Warszawy. Na dwie godziny przed rozpoczęciem zawodów pojawili się niespodziewanie na starcie St. Brun (P.K.M.) i Żymirski (K.S. OM TUR Okęcie), którzy wobec odwołania raidu w Warszawie zdążyli jeszcze na wyścig w Chorzowie.

Publiczność, której mimo ulewnej deszczu jaki spadł bezpośrednio przed zawodami zjawili się ponad 8 tysięcy, podziwiała piękną jazdę młodego warszawiaka St. Bruna. Nie licząc przedbiegów startował on na sportowej 350 tce „Royal Enfield” w 5 biegach finałowych, wygrywając wszystkie bezapelacyjnie. Najwięcej emocji dostarczył bieg w kat. maszyn wyścigowych ponad 350 cm, w której rozegrała się emocjonująca walka pomiędzy St. Brunem, a jadącym na wyścigowej „Motosacoche 500” doskonałym motocyklistą Mielochem, oraz K. Brunem na Excelsiorze 350. I tu zwyciężył Brun młodszy uzyskując najlepszy czas dnia na 5 okr. toru długości og. 2400 m. — 2 min. 21,4 sek. Najlepsze jego okrążenie wynosiło 27,4 sek.

Z zawodników śląskich dobrze zaprezentowali się Faikis — zwycięzca 250-tek sportowców, oraz Draga, który zajął I miejsce w „setkach”.

Sensacją był start 14-letniego Jana Hennecka, syna doskonałego motocyklisty śląskiego, który pięknie zwyciężył w swoim przedbiegu i zajął drugie miejsce w „setkach”.

Mimo mokrego i miękkiego toru w wielu kategoriach osiągnięto wyniki niewiele gorsze od przedwojennych, co jest tymbardziej godne podkreślenia, że wyśoił ten był pierwszą po wojnie imprezą motocyklową na większą skalę!

Organizacja zawodów sprawna, — niedociągnięcia niewielkie — przerwę powstałą skutkiem deszczu wypełniono ciekawymi informacjami o sporcie motocyklowym, podawanymi, podobnie jak i objaśnieniami przebiegu zawodów przez megafony. W sumie pełny sukces sportowy i propagandowy.

Wyniki szczegółowe:

Finały do 130 ccm.

I miejsce Draga Ludwik K.S. Pogoń K-ce 2:41,5 DKW

II miejsce Hennek Jan K.K.M K-ce 2:56,8 DKW.

III miejsce Olejniczek Józef Rybicki Kl. Mot. 2:58,0 DKW.

Finały kat. sport. 250 ccm.

I miejsce Paikis Ludwik Rybnicki KM 2:35,1 Puch.

II miejsce Kozłowski Edward Częst. KM nie ukończył

Kat. sportowa do 350 ccm.

I miejsce Brun Stanisław P.K.M. Warszawa 2:30,4 Royal-Enf.

II miejsce Bączkowski Ryszard Atom — Głuchola 2:39,2 Victoria.

Kat. wyścigowa 350 ccm.

I miejsce Brun Stanisław P.K.M. Warszawa 2:21,7 Royal-Enf.

II miejsce Brun Krzysztof P.K.M. Warszawa 2:33,9 Excelsior.

III miejsce Mieloch Jerzy Legia Warszawa 2:49,4 DKW.

Kat. sportowa ponad 350 ccm.

I miejsce Brun Stanisław P.K.M. Warszawa 2:22,6 Royal 350 ccm.

II miejsce Żymirski Andrzej OM TUR Okęcie W-wa 2:32,1 BMW.

III miejsce Gołacki Stefan MKZD — Sosnowiec 2:45,0 Raleigh.

Kategoria wyścigowa ponad 350 ccm.

I miejsce Brun Stanisław P.K.M. Warszawa 2:21,4 Royal 350 ccm.

II miejsce Mieloch Jerzy Legia Warszawa 2:24,8 Motosacoche.

III miejsce Brun Krzysztof P.K.M. Warszawa 2:26,6 Excelsior 350 ccm.

Bieg rewanżowy 350 ccm.

I miejsce Brun Stanisław P.K.M. Warszawa 2:22,2 Royal.

II miejsce Musiał Zygmunt Legia Warszawa 2:39,0 BMW.

III miejsce Polak Józef KM Szopienice 2:48,8 Rudge. Najlepszy wynik dnia na 5 okrążeniach 2.400 m. ustalił Brun Stanisław na maszynie Royal-Enfield w czasie 2:21,4.

Najlepszy czas okrążenia wynoszącego 480 m. ustalił Brun Stanisław w czasie 27,4 sek.

Wyniki Ogólnopolskiego Zjazdu Gwiazdzistego Zespoły Klubowe.

I miejsce K.S. TUR Okęcie, Warszawa. Maszyn 14 po 391 km. razem 5.474 km.

II miejsce K.S. Piast — Gliwice. Maszyn 13, razem 3.206 km.

III miejsce K.S. Grochów — Warszawa. Maszyn 9 po 311 km. razem 2.799 km.

Indywidualnie najlepszy wynik osiągnął Bochaczek Czesław z Krak. Kl. Cykl. i Motocykl. za przejechanie 512 km.

Najlepszy wynik w kat. do 130 ccm. — Nowosad Włodzimierz, K.M.Z.D. Sosnowiec za 219 km.

Najlepszy wynik w kat. do 250 ccm. — Frączak Józef K.S. Piast Gliwice za 419 km.

Najlepszy wynik w kat. do 350 ccm. — Bochaczek Czesław, K. K. C. i M. za 512 km.

Najlepszy wynik w kat. do 500 ccm. — Fratenin Jan K.S. Piast za 419 km.

Najlepszy wynik w kat. powyżej 500 ccm. — Suchecki Józef, K.S. TUR Okęcie, W-wa, za 391 km.

SEKCJA MOTOROWA LEGII KOMUNIKUJE

Przegląd motocykli. Wszyscy koledzy posiadający motocykle rejestrowane, proszeni są o przygotowanie swoich motorów do przeglądu technicznego, który odbędzie się w najbliższej przyszłości.

Motocykle, których stan techniczny nie będzie odpowiadał warunkom bezpieczeństwa i używalności, będą miały zatrzymane rozkazy wyjazdu.

Przegląd będzie przeprowadzał kol. inż. H. Życzkowski. Terminy przeglądów będą podane w specjalnym komunikacie technicznym.

Zarząd Sekcji postanowił wyselekcjonować 15 najlepszych motocyklistów, którzy startując w imprezach motocyklowych będą reprezentować naszą Sekcję i wykażą dobrą formę fizyczną, morale, wyniki w tych imprezach, oraz dobry stan utrzymania w sprawności swych motocykli. Zawodnicy ci będą otoczeni specjalną opieką, będą mieli zapewnione przydziały benzyny i t. p. Zawodnicy startujący w imprezach mogą ubiegać się o tytuł Mistrza Sportowego Klubu, według następującej punktacji:

Mistrzostwo przyznane będzie zawodnikowi, który zdobędzie największą ilość punktów, według tabeli niżej zamieszczonej: za start w imprezie zaliczonej przez PZM do tytułu Mistrza Polski 5 punktów, za przebycie przynajmniej połowy trasy 10 pkt., za ukończenie imprezy w czasie 20 pkt., dodatkowo za zajęcie I miejsca 9 pkt., II miejsca 7 pkt., III miejsca 5 pkt., IV miejsca 3 pkt., V miejsca 2 pkt., VI miejsca 1 pkt.

Za start w imprezie zalecanej przez WKS Legia S. M. 3 pkt. Za ukończenie imprezy w czasie 9 pkt. Dodatkowo za zajęcie I miejsca 6 pkt., II miejsca 4 pkt., III miejsca 2 pkt., IV miejsca 1 pkt.

Za przebycie przynajmniej połowy trasy 6 pkt.

Za start w innych imprezach 1 pkt. Za przebycie przynajmniej połowy trasy 2 pkt. Za ukończenie imprezy w czasie 3 pkt. Dodatkowo: za zajęcie I miejsca 3 pkt., II miejsca 2 pkt., III miejsca 1 pkt.

Zawodnikowi przebywającemu połowę, lub całą trasę punktów za start nie dolicza się.

Mistrzowi Sportowemu Klubu na rok 1946 jako nagroda zostanie przyznany motocykl do użytkowania oraz materiały pędne na imprezy sezonu 1947 roku

Benzyna. Zarząd Sekcji zawiadamia, że posiada benzynę, którą może odstąpić członkom po 30 zł. za litr.

Dla członków biorących udział w zawodach cenę benzyny obniżono do 20 zł. za litr., zawodnicy, którzy w zawodach osiągną wyniki otrzymają benzynę bezpłatną.

Wydawanie benzyny w czwartki i soboty na Stadionie w godz. 17 — 19-ej.

Proporczyki „Legii” nabywać można u gospodarza Sekcji Kol. Czauskiego.

Zarząd Sekcji założył album i kronikę Sekcji i nosi się z zamiarem zorganizowania biblioteki. W związku z tym prosimy Kolegów o składanie fotografii z zawodów, w których biorą udział nasi członkowie, notatek z prasy o tych zawodach, a także książeczek, broszur itp. wydawnictw technicznych.

Udział w zawodach. Zarząd Sekcji apeluje do członków, by jak najliczniej brali udział we wszystkich zawodach motocyklowych i w życiu sportowym Sekcji. Mając na względzie dobro i rozwój sportu motorowego w Polsce, Zarząd Sekcji będzie zmuszony w stosunku do kolegów, którzy bez podania uzasadnionych przyczyn uchylają się od współpracy i udziału w zawodach, zając odpowiednie stanowisko.

Zmiany w Zarządzie. Wobec wystąpienia z Zarządu Kolegów: Sarcickiego, Markiewicza i Dalla, dokooptowano Kolegów: mjr. Życzkowskiego Henryka jako referenta technicznego, kpt. Donacińskiego jako referenta prasowego, Czauskiego, jako gospodarza i Frankowa jako Kapitana turystycznego.

Podwyższenie wpisowego i składek. Od dnia 22 czerwca r. b. Zarząd Sekcji podwyższył wpisowe do 500 zł., a składkę miesięczną do 100 zł.

UNORMOWANIE SPRAWY REJESTRACJI

Zagadnienie rejestracji samochodów i motocykli od dłuższego już czasu zajmuje uwagę tych wszystkich, którzy z pojazdem mechanicznym mniej lub więcej są związani, a tych w Polsce jest coraz to więcej. Mieliliśmy już wypowiedzi w tej sprawie zarówno czynników miarodajnych — Ministra Komunikacji i Ministra Przemysłu, jak i kierowników wciąż jeszcze organizującej się gospodarki motoryzacyjnej, mieliśmy — wreszcie spraw należała jeszcze ostatnio sprawa rejestracji nastąpić bądź też dokonaniem unormowania tego zagadnienia, a pomimo to nic prawie się nie zmieniło od czasu, gdy — po wyzwoleniu ziem polskich — do odbudowy naszej administracji państwowej i gospodarki narodowej stanęli różnego autorkom pełnomocnicy i oni to — zależności od swej wiedzy i temperamentu — tworzyli zręby naszej machiny państwowej i naszej gospodarki. Ale pełnomocnicy już odeszli, a niektóre sprawy (choć b. nieliczne) nie są jeszcze uregulowane. Do tych nieuregulowanych jeszcze spraw należała jeszcze ostatnio sprawa rejestracji samochodów, która nas „samochodziarzy” specjalnie obchodzi.

Jak się odbywa rejestracja i kto obecnie może uzyskać zarejestrowanie pojazdu mechanicznego — to wiemy. Wiedzą również ci, co przed wojną z tymi rzeczami mieli do czynienia — jak się rejestrowało dawniej samochody. Chodzi tutaj o rozpatrzenie, jak te sprawy powinny być i jak będą teraz uregulowane.

Należy przede wszystkim stwierdzić, że wszelkie ograniczenia w rejestracji — zarówno co do osób, które mogą na swoje imię rejestrować pojazdy, jak i co do sposobu rejestracji — nie są oparte na jakimkolwiek przepisie prawnym. Wszelkie te skrępowania, które — trzeba to stwierdzić z całym naciskiem — były niezbędne w pierwszym okresie odbudowy administracji państwowej, gdy trwała jeszcze na naszych granicach zachodnich pożoga wojenna — wszelkie te ograniczenia wprowadzone nie zostały zarządzeniami b. Państwowego Urzędu Samochodowego. Wydawane przez P.U.S. zarządzenia nie pokrywały się z obowiązującym prawem, zawartym w rozporządzeniu Ministra Komunikacji z dnia 27 października 1937 r. o ruchu pojazdów mechanicznych na drogach publicznych (Dz. U. R. P. Nr 85, poz. 616). Rozporządzenie to nie przewidywało, bo i nie mogło przewidywać jakiegokolwiek zwięźenia kręgu osób, które mogły być właścicielami czy posiadaczami pojazdów mechanicznych. Żadnych restrykcji nie mogło wprowadzać, gdyż skrępowanie co do posiadania (a więc i rejestrowania na swoje imię) pojazdów mechanicznych, jako ograniczenie prawa własności, musiałoby zostać wprowadzone jedynie w drodze ustawodawczej, a takiej ustawy nie było przed wojną i nie ma dotychczas. Dlatego z punktu widzenia prawnego należało: bądź uchylić wszelkie sprzecz-

ne z prawem ograniczenia co do kręgu osób, które mogą „na siebie” zarejestrować swój samochód czy motocykl, bądź też wprowadzić ustawowo (obecnie: przez wydanie stosownego dekretu) odpowiednie ograniczenia co do posiadania i obrotu pojazdami mechanicznymi. To też zastanowić się należy, czy z innego punktu widzenia (np. gospodarczego lub ogólnospołecznego), byłoby wskazanym wprowadzenie ograniczenia uprawnień do rejestracji na swoje imię pojazdów mechanicznych.

Szczegółowe roztrząsanie tej sprawy wymagałoby specjalnych rozważań i wykracza poza ramy zagadnień motoryzacyjnych. Podkreślić jednak można i należy z całym naciskiem tę okoliczność, że zagadnień o charakterze gospodarczym i społecznym nie można — szczególnie w Polsce, która przeszła „szkołę” sześćdziesięcioletniej okupacji niemieckiej — regulować środkiem policyjnym jakim bezwątpienia jest ograniczenie grona osób, które dopuszcza się do prawa zarejestrowania na swoje imię samochodu czy motocykla. A życie wykazuje, że przeszło roczne stosowanie tych restrykcji celu swego nie osiągnęło, a wprowadziło zakłamanie i niezdrowe stosunki pomiędzy posiadaczami samochodów, a reprezentantami tych instytucji, które korzystały z „przywileju rejestracji”. Dlatego trzeba zerwać zdecydowanie i wyraźnie z tymi ograniczeniami.

Jednakże z zagadnieniem rejestracji łączy się jeszcze sprawa własności pojazdów mechanicznych. Kwestia ta nie istniała przed wojną, kiedy było wiadome, że składając podanie o rejestrację swego wozu należało zawsze dołączyć dowód stwierdzający pochodzenie tego pojazdu. Takim dowodem był: albo rachunek firmy, która sprzedawała pojazd, jeżeli pojazd nie był jeszcze rejestrowany, albo t. zw. „zrzeczenie” tej osoby, na którą pojazd był dotychczas rejestrowany lub wreszcie protokół licytacji, jeżeli pojazd został nabyty z licytacji publicznej.

Dziś sprawa jest z a s a d n i c z o i n n a i bardziej na pozór skomplikowana. Śmiało można zaryzykować twierdzenie, że 99,9 proc. samochodów i motocykli jest „szabrowanych” t. j. ściśle mówiąc pochodzenia poniemieckiego. Czy pojazd został „podjęty” na polu, czy „złożony z części” czy „kupiony” od przechodzącego oddziału wojska, czy wreszcie „otrzymany w darze” od jakiegoś pełnomocnika lub nawet wysokiego przedstawiciela administracji państwowej — wszystko to są pojazdy, które zostały albo zdobyte na nieprzyjaciela, albo przez nieprzyjaciela bądź jego cywilnych przedstawicieli, uciekających w popłochu, p o z o s t a w i o n e. Jako takie, pojazdy te — w myśl prawa międzynarodowego — są łupem wojennym państwa zwycięskiego, w danym przypadku Państwa naszego. Są więc własnością wyłączną i niezaprzeczalną Skarbu Państwa i tylko Państwo przez swe organa może nimi dysponować. Takim or-

ganem państwowym, ustawowo uprawnionym do dysponowania pojazdami mechanicznymi: poniemieckimi, jest na mocy dekretu z dn. 8 marca 1946 r. o majątkach opuszczonych i poniemieckich (Dz. U. R. P. Nr 13, poz. 87). Główny Urząd Likwidacyjny, który przejął czynności załatwiane dotychczas przez Tymczasowy Zarząd Państwowy. G.U.L. działa przez swe komórki terenowe: Okręgowe Urzędy Likwidacyjne, istniejące we wszystkich województwach.

Każdy posiadający faktycznie pojazd poniemiecki powinien zgłosić się do właściwego O. U. L-u, celem uzyskania dowodu własności na „swój” samochód czy motocykl. Zrozumiała jest rzecz, że O.U.L. będzie musiał dokonać sprzedaży takiego pojazdu i dopiero po uiszczeniu do kasy O.U.L-u pełnej opłaty, posiadacz pojazdu uzyska zaświadczenie, stwierdzające przyznanie pojazdu na własność. Ten dokument jest j e d y n y m d o w o d e m w ł a s n o ś c i, który powinien być wymagany przy rejestracji pojazdu. Oczywiście, że obowiązek uzyskania od O.U.L-u dowodu własności powinien odnosić się również do tych pojazdów, które już są zarejestrowane, za wyjątkiem pojazdów stanowiących własność Skarbu Państwa i wciągniętych do inwentarza.

Tak — w ogólnych zarysach — przedstawia się zagadnienie rejestracji pojazdów mechanicznych.

Jak wiadomo z dniem 1 lipca rb. zostały wprowadzone w życie nowe zasady rejestrowania pojazdów mechanicznych, dopuszczające m. in. rejestrację wozów prywatnych. Zarządzenie Ministra Komunikacji w tej sprawie podane jest w dziale Wiadomości Urzędowych. Uważny Czytelnik spostrzeże odrazu, że zarządzenie ministerialne wprowadza te właśnie zasady, które zostały wyżej omówione. Sprawa uzyskania tytułu własności na poniemieckie pojazdy mechaniczne już zarejestrowane została rozstrzygnięta w sposób nienaruszający interesów tych właścicieli, którzy pojazdy swoje zmuszeni byli zarejestrować na imię instytucji korzystających z „przywileju rejestracji”.

Będą oni mogli w terminie do dnia 30 września 1946 r. przerejestrować pojazdy na swoje imię, oczywiście za zgodą instytucji, na które są one obecnie zarejestrowane i po uzyskaniu z O. U. L. zaświadczenia o przyznaniu tego pojazdu na własność w trybie opisanym wyżej.

W ten sposób sprawa rejestracji pojazdów mechanicznych została nareszcie unormowana w sposób odpowiadający interesom licznych posiadaczy samochodów i motocykli, którzy włożyli bądź to wiele pracy i starań, bądź też swoje oszczędności, by dojść do własnego warsztatu pracy lub własnego środka lokomocji, odpowiadającego wymaganiom współczesnego życia.

Sprawa motoryzacji postąpiła o jeden bardzo ważny krok naprzód.

E. O.

Wyciąg z rozporządzenia Ministra Komunikacji

z dnia 27 października 1937 r.

o ruchu pojazdów mechanicznych na drogach publicznych

(Dz. U. R. P. Nr 85/37 r., poz. 616)

DZIAŁ IV.

DOPUSZCZENIE POJAZDÓW MECHANICZNYCH DO RUCHU NA DROGACH PUBLICZNYCH

§ 19. (1) Do ruchu na drogach publicznych dopuszczone są:

- pojazdy mechaniczne zarejestrowane tj. zaopatrzone w dowód rejestracyjny, zawierający również kartę kontroli opłat na rzecz Państwowego Funduszu Drogowego*), albo w czasowe pozwolenie na kursowanie i w tablice rejestracyjne (§§ 24 i 32 ust. (1) i (2));
- pojazdy mechaniczne zaopatrzone w czasowe pozwolenie na kursowanie i w tablice ze znakami próbnymi (§ 30 i 32 ust. (1) i (2));
- pojazdy mechaniczne będące własnością władz, instytucji lub oddziałów wojskowych, zaopatrzone w wojskowe znaki i wojskowe dowody rejestracyjne (§ 32 ust. (3));
- zagraniczne pojazdy mechaniczne, zaopatrzone w międzynarodowe świadectwa samochodowe, w znaki rejestracyjne państwa, z którego pochodzą, i w międzynarodowe znaki wyróżniające;
- pojazdy mechaniczne, nie mogące rozwinać szybkości ponad 10 km na godzinę — bez dowodów rejestracyjnych lub czasowych pozwoleń na kursowanie oraz bez tablic rejestracyjnych lub tablic ze znakami próbnymi.

(2) Przepisy ust. (1) mają zastosowanie również do wszelkich przyczepek ciągnionych przez pojazdy mechaniczne.

(3) Minister Komunikacji może dopuścić do ruchu czasowego pojazd mechaniczny pochodzący z państw obcych, zaopatrzone w znaki rejestracyjne i dokumenty, wystawione przez władze tych państw, na ustalonych przez siebie warunkach.

§ 20. (1) Rejestracji pojazdów mechanicznych (§ 19 ust. (1) lit. a) dokonywują Okręgowe Urzędy Samochodowe, właściwe ze względu na miejsce stałego postoju pojazdu, na podstawie podania właściciela pojazdu oraz dodatnich wyników badania technicznego.

(2) Rejestracji pojazdów, przeznaczonych do przewozów zarobkowych, dokonywa się zgodnie z warunkami koncesji.

(3) Rejestracja pojazdów odbywa się bez uprzedniego badania technicznego, jeżeli od dnia wycofania pojazdu z ruchu upłynęło nie więcej niż sześć miesięcy, a to wycofanie nie nastąpiło z powodu stwierdzenia, że pojazd nie odpowiada warunkom przewidzianym w §§ 6—18, ani też z powodu niedostarczenia pojazdu do badania technicznego.

§ 21. (1) Podanie właściciela pojazdu o rejestrację (§ 19 ust. (1) lit. a) powinno zawierać: imię i nazwisko (firmę) i adres właściciela pojazdu, opis pojazdu, jego przeznaczenie, miejsce stałego postoju pojazdu oraz podpis właściciela pojazdu, stwierdzający prawdziwość powyższych danych.

(2) Do podania o rejestrację powinno być dołączone potwierdzenie zgłoszenia pojazdu (§§ 2 — 5) oraz potwierdzenie pisemne sprzedawcy (nabycia), jeżeli pojazd nie był dotychczas rejestrowany, lub nieważny dowód rejestracyjny, jeżeli pojazd był już rejestrowany.

(3) Władza może w razie wątpliwości, zażądać złożenia dowodu własności pojazdu, dowodu jego ocieplenia, jego szczegółowego opisu technicznego, potwierdzonego przez wytwórnę lub jej przedstawiciela, oraz sprawdzić jego ciężar.

*) Obecnie nieaktualne. (Red.)

§ 22. (1) Krańowe wytwórnie pojazdów mechanicznych mogą uzyskać zaświadczenie dopuszczalności typów pojazdów przez nie wyrabianych.

(2) Zaświadczenie dopuszczalności typu wydaje Ministerstwo Komunikacji po sprawdzeniu, czy pojazdy mechaniczne, wykonane według przedstawionych rysunków i opisu technicznego, odpowiadają wymaganiom rozporządzenia niniejszego oraz po zbadaniu, czy wszystkie mechanizmy danego pojazdu należycie działają.

§ 23. (1) Badanie techniczne pojazdu mechanicznego (§ 20 ust. (1)) ma stwierdzić, czy pojazd odpowiada warunkom §§ 6 — 18 lub warunkom zaświadczenia o dopuszczalności typu (§ 22) oraz zgodności pojazdu z jego opisem, zamieszczonym w podaniu.

(2) W razie nieusunięcia w wyznaczonym terminie braków i usterek, stwierdzonych w czasie badania technicznego, każde następne badanie może nastąpić dopiero po opłaceniu kosztów badania, zgodnie z przepisami o postępowaniu administracyjnym. Wysokość kosztów badania ustala Minister Komunikacji.

§ 24. (1) Jeżeli podanie o rejestrację (§ 21) zostało złożone równocześnie z przedstawieniem pojazdu mechanicznego do badania technicznego i badanie to dało wynik dodatni, Okręgowe Urzędy Samochodowe wydają tablice rejestracyjne po pobraniu opłaty, przewidzianej w § 35, oraz dowód rejestracyjny wraz z kartą kontroli opłat na rzecz Państwowego Funduszu Drogowego po pobraniu należnych opłat na rzecz tego Funduszu.*)

(2) Jeżeli pojazd mechaniczny nie został przedstawiony do badania technicznego jednocześnie ze złożeniem podania (§ 21) lub jeżeli w wyniku badania technicznego okazało się potrzebnym usunięcie pewnych usterek, które nie zagrażają jednak bezpieczeństwu ruchu, Okręgowy Urząd Samochodowy może dopuścić czasowo pojazd do ruchu przez wydanie tablic rejestracyjnych i czasowego pozwolenia na kursowanie na okres do 30 dni, po pobraniu należnych opłat na rzecz Państwowego Funduszu Drogowego oraz opłaty, przewidzianej w § 35.*)

(3) Jeżeli pojazd mechaniczny, dopuszczony czasowo do ruchu (ust. (2)), nie zostanie przed upływem terminu ważności czasowego pozwolenia na kursowanie poddany badaniu technicznemu z wynikiem dodatnim, właściciel pojazdu powinien bezzwłocznie zwrócić tablice rejestracyjne właścicielowi Okr. Urzędowi Samochodowemu.

(4) Pojazdy mechaniczne przeznaczone do wykonywania zarobkowego przewozu osób mogą być dopuszczone do ruchu tylko na podstawie dodatnich wyników badania technicznego.

§ 25. Jeżeli zarejestrowanie pojazdu mechanicznego nastąpiło pod określonymi warunkami, wynikającymi z przepisów prawa cywilnego, handlowego, administracyjnego lub z przepisów skarbowych, celnych względnie przepisów o Państwowym Funduszu Drogowego i innych, wówczas stosowne zastrzeżenia będą uwidocznione w dowodzie rejestracyjnym.

§ 26. (1) Jeżeli w pojeździe mechanicznym dokonane zostały ważne zmiany konstrukcyjne, np. zmiana źródła siły tj. rodzaju lub modelu silnika, układu podwozia, hamulców lub mechanizmu kierowniczego albo taka zmiana budowy nadwozia, która powoduje zmianę nośności, ciążaru albo środka ciężkości pojazdu, to pojazd taki nie może być użyty do ruchu przed dokonaniem badania technicznego z wynikiem dodatnim.

(2) Zmiana przeznaczenia pojazdu mechanicznego, uprzednio zarejestrowanego do użytku prywatnego, na pojazd przeznaczony do przewozów zarobkowych nastąpić może tylko na zasadzie dodatniego wyniku badania technicznego (§ 23).

(3) Pojazdy mechaniczne przeznaczone do zarobkowych przewozów osób lub towarów, podlegają badaniom technicznym corocznie w terminach ustalonych przez Okręgowe Urzędy Samochodowe i zaznaczonych w dowodach rejestracyjnych.

§ 27. Wszelkie zmiany danych uwidocznionych w do-

wodzie rejestracyjnym, właściciel pojazdu mechanicznego powinien zgłosić w ciągu 14 dni władzy, która dowód wydała.

§ 28. W razie przeniesienia miejsca stałego postoju rejestrowanego pojazdu mechanicznego na obszar innego województwa, właściciel pojazdu powinien w ciągu 14 dni zwrócić dotychczasowe tablice rejestracyjne i dowód rejestracyjny Okręgowemu Urzędowi Samochodowemu, właścicielowi dla nowego miejsca postoju pojazdu, który wyda inne tablice rejestracyjne i nowy dowód rejestracyjny bez badania technicznego, chyba że zachodzą okoliczności przewidziane w § 26 ust. (1) i (2).

§ 29. (1) Wycofanie pojazdu mechanicznego z ruchu następuje przez zwrot lub odebranie tablic rejestracyjnych.

(2) W razie wycofania pojazdu z ruchu Okręgowy Urząd Samochodowy potwierdza zwrot tablic rejestracyjnych na unieważnionym dowodzie rejestracyjnym.

(3) Unieważniony dowód rejestracyjny zastępuje potwierdzenie zgłoszenia. Przepisy § 2 ust. (4) i (5), § 3 ust. (1) i (2), § 4 oraz § 5 ust. (1) mają odpowiednie zastosowanie.

§ 30. (1) Jeżeli pojazd mechaniczny ma być przeznaczony do jazdy, które nie mają charakteru normalnego użytkowania, Okręgowy Urząd Samochodowy może wydać czasowe pozwolenie na dopuszczenie pojazdu do ruchu oraz tablice ze znakami próbnymi (§ 19 ust. (1) lit. b) za opłatą ustaloną przez Ministra Komunikacji.

(2) Korzystanie z czasowego pozwolenia dozwolone jest tylko w zakresie i na warunkach w nim wyszczególnionych.

(3) Za korzystanie z tablic ze znakami próbnymi na okres do 3 dni do koniecznych przejazdów związanych z rejestracją pojazdu oraz do odprowadzenia do miejsca przeznaczenia pojazdu wycofanego z ruchu opłat się nie pobiera.

(4) Wytwórcy pojazdów mechanicznych i firmy handlujące pojazdami mechanicznymi mogą otrzymać określoną ilość tablic ze znakami próbnymi za opłatą zniżoną. Osoby te obowiązane są prowadzić książkę wyjazdów zapisując do niej nazwisko kierowcy oraz czas wyjazdu i powrotu. Książkę tę należy okazywać władzom na każde żądanie.

(5) Używanie pojazdów mechanicznych zaopatrzonych w tablice ze znakami próbnymi, do wykonywania przewozów zarobkowych jest wzbronione.

§ 31. (1) Minister Komunikacji może upoważnić organizację społeczną, reprezentującą interesy automobilizmu, do przeprowadzania badań technicznych pojazdów mechanicznych, a także powierzyć jej dokonywanie innych czynności, związanych z dopuszczeniem pojazdów do ruchu na warunkach przez siebie określonych.

(2) Okręgowe Urzędy Samochodowe mogą upoważnić Rejonowe Urzędy Samochodowe do wykonywania rejestracji pojazdów mechanicznych i wydawania tablic ze znakami próbnymi.

§ 32. (1) Każdy pojazd mechaniczny dopuszczony do ruchu, z wyjątkiem pojazdów wymienionych w § 19 ust. (1) lit. e), powinien być zaopatrzony w dwie tablice rejestracyjne lub tablice ze znakami próbnymi, przytwierdzone z przodu i z tyłu pojazdu.

(2) Wymiary i wygląd tablic rejestracyjnych oraz tablic ze znakami próbnymi, jak również system oznaczania pojazdów, wymienionych w § 19 ust. (1) pod lit. a) i b), ustala Minister Komunikacji.

(3) Wymiary i wygląd wojskowych znaków rejestracyjnych (§ 19 ust. (1) lit. e)) ustala Minister Obrony Narodowej.

§ 33. (1) Tablice rejestracyjne powinny być umieszczone na miejscu widocznym i zabezpieczonym od zabłoćenia w płaszczyznach pionowych i przytwierdzone do pojazdu w sposób trwały. Tablice ze znakami próbnymi mogą być przytwierdzone w sposób tymczasowy, lecz zabezpieczającą od zagubienia.

(2) Na samochodach obydwie tablice rejestracyjne i tablice ze znakami próbnymi powinny być tak umieszczone, aby krawędzie poziome tablic były prostopadłe do osi podłużnej pojazdu.

*) Na razie nieaktualne. (Red.).

(3) Na motocyklach tylna tablica rejestracyjna lub tablica ze znakiem próbnym powinna być tak umieszczona, aby krawędź pozioma tablicy była prostopadła do osi podłużnej pojazdu, tablica zaś przednia powinna być umieszczona wzdłuż jego osi podłużnej.

(4) Jeżeli na pojeździe założona jest tablica świetlna, o wyglądzie i wymiarach ściśle odpowiadających tablicy rejestracyjnej, wówczas zaopatrzenie pojazdu w tablicę rejestracyjną nie jest wymagane.

(5) Zabronione jest zakrywanie i ozdabianie w jakikolwiek sposób tablic rejestracyjnych lub tablic ze znakami próbnymi, jak również umieszczanie z przodu lub z tyłu pojazdu mechanicznego innych znaków, nie przewidzianych w rozporządzeniu niniejszym, z wyjątkiem znaków: a) wytwórni, b) korpusu dyplomatycznego (znak CD **), c) państwowych, d) miejskich oraz e) klubów automobilowych, motocyklowych i touring klubów.

(6) Pojazdy mechaniczne, prowadzone przez uczących się jazdy, powinny być w czasie jazdy zaopatrzone z przodu i z tyłu w okrągłe tarcze, nie zasłaniające tablic rejestracyjnych, o średnicy 30 cm z wypisanymi wyrazami „NAUKA JAZDY” na ciemnobłękitnym tle białymi literami w dwa rzędy w prostych liniach. Litery powinny być drukowane, o szerokości 35 mm, wysokości 50 mm, grubości kreski 8 mm; odległość między rzędami powinna wynosić 40 mm. Na motocyklach można umieszczać jedną taką tarczę o średnicy zmniejszonej do 20 cm, z napisami odpowiednio zmniejszonymi, a widocznymi z przodu i z tyłu. Z tyłu pojazdów mechanicznych tarcza z napisem „NAUKA JAZDY” może być zastąpiona przez odpowiedni napis.

§ 34. Przenoszenie tablic rejestracyjnych z pojazdu, dla którego zostały wydane, na inny pojazd jest zakazane.

§ 35. (1) Tablic rejestracyjnych i tablic ze znakami próbnymi dostarcza władzom administracji ogólnej Państwowy Fundusz Drogowy *).

(2) Opłaty za tablice rejestracyjne ustala Minister Komunikacji.

(3) Opłaty za tablice rejestracyjne pobiera się na rzecz Państwowego Funduszu Drogowego w razie: *)

- a) wydania nowych (nieużywanych) tablic,
- b) wydania innych tablic w zamian za tablice całkowicie zniszczone lub unieważnione z powodu zagubienia.

*) Obecnie nieaktualne. (Red.)

**) Obecnie również CC (Corps Consulaire).

(4) W razie zagubienia chociażby jednej z tablic rejestracyjnych lub tablic ze znakami próbnymi właściciel pojazdu powinien bezzwłocznie zgłosić o tym Okręgowemu Urzędowi Samochodowemu, który tablice wydał. Władza ta po okazaniu dowodu jednorazowego ogłoszenia w wojewódzkim dzienniku urzędowym o zagubieniu lub po pobraniu opłaty za ogłoszenie unieważni poprzednie tablice i wyda w zamian inne.

§ 36. Okręgowy Urząd Samochodowy, w którego okręgu pojazd mechaniczny jest używany, może zarządzić jego badanie techniczne (§ 23). W razie stwierdzenia na podstawie badania technicznego, że pojazd nie odpowiada warunkom przewidzianym w §§ 6—18, a dalsze używanie pojazdu zagraża bezpieczeństwu lub porządkowi ruchu, Okręgowy Urząd Samochodowy może wycofać pojazd z ruchu.

§ 37. (1) W wyjątkowych przypadkach, jeżeli względy bezpieczeństwa ruchu tego wymagają, Rejonowy Urząd Samochodowy, w którego okręgu pojazd mechaniczny jest używany, może zabronić używania pojazdu do czasu przeprowadzenia badania technicznego (§ 23).

(2) Wycofanie pojazdu z ruchu może być orzeczone również przez Rejonowy Urząd Samochodowy w razie niemożności ustalenia osoby właściciela pojazdu lub jej miejsca zamieszkania, miejsca stałego postoju pojazdu lub też nieprzedstawienia pojazdu do badania technicznego w terminie i miejscu wyznaczonym.

§ 38. Organ kontroli drogowej może zatrzymać dowód rejestracyjny w razie stwierdzenia jego nieważności z powodu niewypłacenia opłat na rzecz Państwowego Funduszu Drogowego *) lub w razie stwierdzenia, że pojazd mechaniczny nie odpowiada warunkom, przewidzianym w §§ 6—18. Zwrot dowodu następuje po uregulowaniu opłat na rzecz Państwowego Funduszu Drogowego *) lub po stwierdzeniu usunięcia braków technicznych w pojeździe.

* * *

W podanym wyżej wyciągu z rozporządzenia Ministra Komunikacji z dnia 27 października 1937 r., wprowadzone zostały przez naszą redakcję zmiany, wynikające z istniejącego obecnie ustroju władz administracyjnych. Jak wiadomo przed wojną sprawy samochodowe były załatwiane w urzędach wojewódzkich, obecnie zaś są załatwiane w Okręgowych Urzędach Samochodowych, jako komórkach administracji motoryzacyjnej, współpracujących z poszczególnymi wojewodami.

Dlatego w tekście wyżej cytowanego rozporządzenia określenie: „wojewódzka władza administracji ogólnej” zostało zastąpione przez: „Okręgowy Urząd Samochodowy”, a określenie: „państwowa władza administracji ogólnej” zostało zastąpione przez określenie: „Rejonowy Urząd Samochodowy”. (Red.).

WZOROWA BRYGADA STACJI OBSŁUGI P. K. S.



- 1) Od lewej — Bojanowski Stanisław, ur. 1898 w Warszawie, brygadzysta, 2) Wojciechowski Czesław, ur. 1902 w Warszawie, brygadzysta - tokarz, 3) Berghausem Władysław, ur. 1911 w Warszawie, monter-elektryk, 4) Koźbiał Roman, ur. 1882 w Wiskitkach, majster narzędziowni, 5) Roslan Roman, ur. 1928 w Warszawie, praktykant.

Pracownicy ci stanowią najlepszą brygadę Stacji Obsługi Oddziału Warszawskiego. Szybkie, sprawne przygotowanie, w nocy czy w dzień, autobusu gwarantuje pewną i spokojną jazdę na trasie. Od sumienności wykonanej pracy na Stacji Obsługi zależy bezpieczeństwo pasażerów i punktualności komunikacji.

Do tych cech należy dodać rzadką wśród samochodziarzy zaletę — abstynencję.

WIADOMOŚCI URZĘDOWE CENTRALNEGO ZARZĄDU MOTORYZACJI

OKÓLNIK Nr. 57

w sprawie wycofania paszportów samochodowych.

Z dn'em 1 kwietnia 1946 r. wycofuje się paszporty samochodowe na pojazdy mechaniczne, wobec czego nie należy ich wydawać użytkownikom. W związku z powyższym Centralny Zarząd Motoryzacji poleca zapasy tych druków, znajdujące się w Okręgowym Urzędzie Samochodowym spalić protokółarnie.

Odpis protokołu przesłać do C. Z. M. do Biura Eksploatacji.

NACZELNY DYREKTOR C. Z. M.

(—) *inż. Mieczysław Skolnicki*

OKÓLNIK Nr. 59.

W sprawie wydawania numerów próbnych.

Na podstawie § 30 rozporządzenia Ministrów: Komunikacji, Spraw Wewnętrznych i Spraw Wojskowych z dnia 27 października 1937 r. (Dz. U. R. P. Nr. 85/37, poz. 616) zarządza się, co następuje:

1. Tablice ze znakami próbnymi i zaświadczenia na próbny Nr. rejestracyjny (czasowe pozwolenie na dopuszczenie pojazdu do ruchu), mogą być wydawane zasadniczo tylko w celu doprowadzenia pojazdu do przeglądu technicznego, w celu rejestracji oraz odprowadzenia go z powrotem do miejsca przeznaczenia. Termin ważności zaświadczenia nie może przekraczać 7 dni, w zależności od odległości miejsca postoju pojazdu od siedziby urzędu rejestrującego (Okręgowego Urzędu Samochodowego), właściwego dla stałego miejsca postoju pojazdu. Droga przejazdu tam i z powrotem musi być na zaświadczeniu szczegółowo opisana. Zaświadczenia muszą być opatrzone pieczęcią okrągłą urzędu wystawiającego to zaświadczenie i podpisane przez naczelnika (kierownika) urzędu rejestrującego (OUS lub Rejonowy Urząd Samochodowy).

2. Wydanie zaświadczenia może nastąpić dopiero po złożeniu na dany pojazd wniosku o rejestrację, odpowiadającego warunkom, na których podstawie pojazd może być zarejestrowany.

Samorządowym i prywatnym przedsiębiorstwom przewozowym (także spółdzielniom transportowym) mogą być wydawane numery próbne, w celu doprowadzenia pojazdu do przeglądu technicznego, tylko na te pojazdy przeznaczone do zarobkowego przewozu, które wymienione są w dowodzie koncesyjnym.

Jeżeli przegląd techniczny nie dał dodatniego wyniku, czyli pojazd mechaniczny nie może być dopuszczony do ruchu, numer próbny nie może być na ten pojazd wydany tak długo, aż posiadacz pojazdu oświadczy pismem, że braki w pojeździe zostały usunięte. Wówczas wydaje się ponownie Nr. próbny w trybie przewidzianym w pkt. 1-szym, nie więcej jak 2 razy.

3. Naczelników OUS upoważnia się do wystawiania na własną odpowiedzialność nr. nr. próbnych w nadzwyczajnych przypadkach, jeżeli ważny interes publiczny tego wymaga, a wojewoda wyrazi w każdym poszczególnym przypadku pismem swoją zgodę. Ważność takiego zaświadczenia nie może przekraczać 14 dni, a upoważnienie to nie dotyczy wydawania Nr. pr. na pojazdy mechaniczne przeznaczone na zarobkowe przewozy.

Naczelnik OUS winien prowadzić specjalną kontrolkę wydanych w ten sposób numerów próbnych, na które wystawiać należy zaświadczenie ze specjalnego bloku.

4. Na zaświadczeniach na numery próbne musi być wyznaczony termin zwrotu wypożyczonych tablic ze znakami próbnymi oraz zaświadczenia na numer próbny, przy czym termin zwrotu nie może być dłuższy od dwukrotnego terminu ważności, a w stosunku do numerów próbnych wystawianych w nadzwyczajnych przypadkach na odpowiedzialność naczelników OUS nie mo-

że być dłuższy od trzech tygodni, poczynając od daty wydania zaświadczenia na numer próbny.

5. Zaświadczenia na Nr. próbne podpisuje naczelnik OUS lub upoważniony do tego pismem przez niego urzędnik lub, w odniesieniu do wydawanych przez urząd I instancji (Rejonowy Urząd Samochodowy), kierownik tego urzędu.

6. W żadnym wypadku nie może być wystawione zaświadczenie in blanco, to znaczy bez wypełnienia wszystkich rubryk. Zabrania się przedłużania terminu ważności wydanych zaświadczeń na Nr. Nr. próbne.

7. Zastrzegam sobie prawo wydawania Nr. Nr. próbnych w nadzwyczajnych przypadkach uzasadnionych ważnym interesem państwowym. Zaświadczenia takie wydawane będą przez podległą C. Z. M. władzę II instancji na terenie m. st. Warszawy (OUS m. st. Warszawy), na pisemne polecenie C. Z. M. z grupy Nr. Nr. przeznaczonych na ten cel.

8. W celu przeprowadzenia przeznaczonych do sprzedaży pojazdów mechanicznych do miejsca zbytu będą wydawane Nr. Nr. próbne na grupy przeprowadzanych pojazdów. Wydawać je będą z grupy Nr. Nr. próbnych przeznaczonych na ten cel OUS Punktem Zbytu i Składowicom C. Z. S. wg. rozdzielnika zatwierdzonego przez C. Z. M. na wniosek C. Z. S., przy czym Punktem Zbytu jedynie na pisemną i terminową gwarancję C. Z. S.

Oprócz tablic wydawane będą Punktem Zbytu i Składowicom bloki zaświadczeń podpisane in blanco przez OUS po jednym na każdy punkt lub składnicę. Nowy blok zaświadczeń nie może być wydany przed zwrotem zużytego.

9. Składnice i Punkty Zbytu C. Z. S. mają prawo wydawania jednego Nr. próbnego i jednego zaświadczenia na numer próbny na kolumnę przeprowadzanych samochodów, składającą się najwyżej z dwudziestu pojazdów mechanicznych. W tym wypadku wydaje się jedną parę tablic, z której przednią tablicę umieszcza się z przodu czołowego pojazdu, tylną z tyłu ostatniego pojazdu.

Na wszystkich pojazdach, nie wyłączając pierwszego i ostatniego musi być na boku wymalowany ten sam Nr. próbny.

W wystawionym zaświadczeniu na Nr. próbny musi być wyszczególniona szczegółowa trasa przebiegu, ilość pojazdów w kolumnie, ich marki, Nr. Nr. silników i podwozi oraz termin ważności od drogi.

Termin ważności zaświadczenia nie może przekraczać 5 dni, w zależności od drogi.

10. OUS mogą wydawać (przydzielać) z ważnością na jeden miesiąc Nr. próbne, znajdującym się na ich terenie Państwowym Zakładom Samochodowym w ogóle, a Warsztatom Samochodowym przedsiębiorstwa P. Z. i W. S. na wniosek Okr. Dyrek., w ilości nie przekraczającej trzech numerów próbnych na każdy zakład i jednego numeru na warsztat.

W wypadkach uzasadnionych, na wniosek OUS i za zgodą Centr. Zarz. Motor., mogą być wydane numery próbne w większej ilości. Zaświadczenia te mogą być wydawane z ważnością na obszar jednego powiatu, na którego terenie znajduje się dany warsztat czy zakład.

Numery próbne mogą być wydawane z grupy numerów przeznaczonych na ten cel, a wyszczególnionych w pkt. 14, lit. d, wraz z zaświadczeniem, na którym zamiast marki, numeru silnika i podwozia należy umieścić napis treści następującej „do jazd próbnych w granicach powiatu”. Bez prawa przewozu osób, towarów nie należących do Zakładu, Warsztatu P. Z. i W. S. Ważne łącznie z zaświadczeniem Zakładu (warsztatu) wymieniającym markę i Nr. silnika samochodu”.

11. Państwowe Zakłady i Warsztaty Samoch., które otrzymały numery próbne miesięczne, obowiązane są

prowadzić książkę wyjazdów, osteplowaną przez OUS, zapisując do niej nazwiska kierowcy, czas wyjazdu i powrotu pojazdu oraz Nr. druku zaświadczenia na Nr. próbny. Książkę tę należy przechowywać w biurze zakładu pracy i okazywać władzom na każde żądanie, jak również przy odnawianiu zaświadczeń. W razie stwierdzenia, że wyjazdy nie są wpisywane, OUS może cofnąć przydział tablic i zaświadczeń na numery próbne.

12. Urzędy wydające Nr. Nr. próbne, Składnice i Punkty Zbytu C. Z. S., które otrzymały bloki zaświadczeń do rozliczenia, zobowiązane są prowadzić książkę kontroli wydanych Nr. Nr. próbnych wg. załączonego wzoru. Urzędy I instancji (Rejonowe Urzędy Samochodowe) podległe OUS, oraz Składnice i Punkty Zbytu powinny przedkładać wyciągi z książki kontroli OUS—w okresach miesięcznych, zwracając jednocześnie zużyte bloki.

13. Każdy pojazd mechaniczny dopuszczony czasowo do ruchu powinien być oznaczony 2-ma tablicami z próbnym znakiem rejestracyjnym, wg. wymiarów wskazanych w załączn. Nr. 1 i 2 do zarządzenia Min. Komunikacji z dnia 26.1.1937 r. (Dz. Urz. Min. Kom. Nr. 5 z 1937 r., poz. 34). Tablice te powinny być umieszczone na przodzie i tyle pojazdu.

Znak wymalowany na tablicy, składa się z liter „PR” i numeru rejestracyjnego w kolorze żółtym na czarnym tle (zak. Nr. Nr. 3 i 4, powołanego zarządzenia Ministra Komunikacji). Przepis niniejszego n-ktu ma zastosowanie w stosunku do wymiarów, koloru i znaków tablic z próbnym znakiem rejestracyjnym również w wypadkach wyszczególnionych w pkt. 9 z uwzględnieniem odmiennego sposobu rozmieszczenia tablic.

14. Wyznacza się następujące numery serii PR, na obszar każdego województwa (okregu):

a) ad pkt. 1, 2 i 3

Warszawa-Miasto	0500 — 0799
Wojew. Warszawskie	0900 — 0999
„ Białostockie	1000 — 1099
„ Gdańskie	1500 — 1699
„ Kieleckie	2000 — 2199
„ Krakowskie	2500 — 2699
„ Lubelskie	3000 — 3099
„ Łódzkie	3500 — 3799
„ Pomorskie	5000 — 5199
„ Poznańskie	5500 — 5699
„ Rzeszowskie	6000 — 6099
„ Śląsko-Dąbrowskie	6500 — 6799
„ Dolno-Śląskie	7500 — 7699
„ Zach.-Pomorskie	8000 — 8199
„ Mazurskie	8500 — 8599

b) ad pkt. 7.

Warszawa-Miasto	0001 — 0399
-----------------	-------------

c) ad pkt. 8 z dodaniem z prawej strony numeru litery „S”

0450 — 0499 S

d) ad pkt. 10 z dodaniem z prawej strony numeru litery „W”

Warszawa-Miasto	9000 — 9049 W
Wojew. Warszawskie	9050 — 9074 W
„ Białostockie	9075 — 9099 W
„ Gdańskie	9100 — 9124 W
„ Kieleckie	9125 — 9149 W
„ Krakowskie	9150 — 9199 W
„ Lubelskie	9200 — 9224 W
„ Łódzkie	9225 — 9274 W
„ Pomorskie	9275 — 9299 W
„ Poznańskie	9300 — 9324 W
„ Rzeszowskie	9325 — 9349 W
„ Śląsko-Dąbrowskie	9350 — 9399 W
„ Dolno-Śląskie	9400 — 9449 W
„ Zach.-Pomorskie	9450 — 9474 W
„ Mazurskie	9475 — 9499 W

15. Zakazuje się wykonywania przewozu osób i towarów pojazdami mechanicznymi, opatrzonymi próbnymi znakami rejestracyjnymi.

16. Zarządzenie niniejsze wprowadza się w życie z dniem 1 czerwca 1946 r. z tym, że zaświadczenia wydane przed 1 czerwca r. b., tracą ważność w terminie, na który zostały wystawione.

17. Na korzystanie z tablic ze znakami próbnymi na okres do 3 dni (termin zwrotu), jedynie do pierwszego przejazdu, związanego z rejestracją pojazdu, opłat się nie pobiera. Poza tym za każdy dzień użycia tablic należy się opłata w wysokości zł. 30.—. Należność pobiera się z góry za okres czasu, na który zaświadczenie zostało wystawione (termin zwrotu). Za niewykorzystanie przyznanego okresu czasu pobranych opłat nie zwraca się.

W przypadku, jeżeli tablice ze znakami próbnymi oraz przynależne zaświadczenie, nie zostaną w wyznaczonym na zaświadczeniu terminie zwrotu zwrócone urzędowi, który je wydał, pobiera się opłatę za czas przetrzymania (do dnia zwrotu tablic) w wysokości 300 (trzysta) złotych dziennie, za pierwsze 7 dni, a za dalsze po 1000 (jeden tysiąc) złotych dziennie, niezależnie od odpowiedzialności karno - administracyjnej. Składnice i Punkty Zbytu C. Z. S., Zakłady i Warsztaty Samochodowe P. Z. i W. S. uiszczają z góry za każdy miesiąc korzystania: za każdą parę tablic po zł. 300.

18. Wystawianie zaświadczeń na drukach innych poza pobranymi z Centr. Zarz. Motor., traktowane będzie, jako nadużycie władzy względnie fałszerstwo.

19. Wszystkie organa kontroli drogowej będą bezwzględnie zatrzymywać wszystkie krajowe pojazdy mechaniczne, nie mogące się wykazać kartą ewidencyjną, lub zaświadczeniem na próbny numer rejestracyjny, odpowiadającym ściśle przepisom niniejszego zarządzenia.

20. Zarządzenie niniejsze uchyla wszystkie poprzednie okólniki, wydane w sprawie zaświadczeń na próbne numery rejestracyjne.

DYREKTOR NACZELNY C. Z. M.

(—) Inż. Mieczysław Skotnicki

OKÓLNIA Nr. 61.

W sprawie nieprawnych pozwoleń koncesyjnych.

Podczas objazdów inspekcyjnych stwierdzono, że niektóre Okręgowe Urzędy Samochodowe, udzieliły spółdzielniom wzgl. osobom prywatnym tymczasowych pozwoleń na regularne zarobkowe przewozy osób, lub zarobkowe przewozy towarów. Ponieważ na Okręgowe Urzędy Samochodowe nie zostały przez pełnomocnika do org. P. U. Sam. przelane uprawnienia do wydawania pozwoleń koncesyjnych, projekt zaś dekretu o zarobkowym przewozie osób i towarów pojazdami mechanicznymi, uchwalony przez Komisję Komunikacyjną K. R. N. (Zarz. Min. Komun. z dn. 9.2 r. b. Nr. I-1-57/46), wprowadzający obowiązek uzyskiwania koncesji na zarobkowe przewozy osób i towarów pojazdami mechanicznymi, nie przewiduje wydawania pozwoleń koncesyjnych przez Okr. Urz. Samoch., przeło Centr. Zarząd Motoryzacji zarządza, co następuje:

1. Zabrania się k a t e g o r y c z n i e wydawania przez Okręgowe Urzędy Samochodowe jakichkolwiek uprawnień na zarobkowe przewozy osób i towarów pojazdami mechanicznymi.

2. Te Okr. Urz. Samoch., które wydały uprawnienia na zarobkowe przewozy osób lub towarów, winny wezwać przedsiębiorców, posiadających uprawnienia O. U. S., do niezwłocznego wystąpienia do Centralnego Zarządu Motoryzacji pod rygorem unieważnienia z urzędu w drodze nadzoru niewłaściwie wydanych przez O. U. S. pozwoleń.

3. Wnioski o udzielenie przez Centralny Zarząd Motoryzacji uprawnień koncesyjnych winny odpowiadać wymogom par. 6 rozp. z dn. 6.7.1932 r. w spr. wyk. ust. o zarobkowym przewozie osób i towarów pojazdami mechanicznymi (Dz. U. R. P. Nr. 95/32, poz. 821). Wnioski te przesyła O. U. S. do Centr. Zarz. Motor. przy dołączeniu odpisów wydanych przez siebie pozwoleń koncesyjnych. Do wniosków należy dołączyć opinie odpowiednich Rad Narodowych (miejskiej, powiatowej, wojewódzkiej).

Termin dn. 30.4.1946 r.

DYREKTOR NACZELNY C. Z. M.

(—) Inż. Mieczysław Skotnicki

OKÓLNIK Nr. 62.

(Wyciąg).

2) Na pojazdy mechaniczne otrzymywane z Punktów Zbytu odbiorcy pojazdów otrzymują akta zdawczo-odbiorcze.

Celem odprowadzenia tych pojazdów do miejsca stałego postoju Okr. Urz. Sam. właściwe terytorialnie dla danego Punktu Zbytu, wydającego dane pojazdy, zaopatrują akta zdawczo-odbiorcze w pieczęć z następującym napisem (w braku pieczęci odręcznym):

Zezwala się na jednorazowy przejazd

z do
w czasie od dnia do dnia
Na przejazd wymienionego w niniejszym akcie pojazdu wydano litrów benzyny.

Podpis

M. P.

Wyznaczony czas przejazdu nie może przekraczać trzech dni.

ROZDZIELNIK N-RÓW PRÓBNYCH

dla Składowic Tranzytowych i Punktów Zbytu C. Z. S.

P. ZB. Warszawa I	PR 0400 S — PR 0404 S
„ Warszawa II	PR 0405 S — PR 0407 S
„ Warszawa III	PR 0408 S — PR 0410 S
„ Białystok	PR 0411 S — PR 0412 S
„ Gdańsk Oliwa P. W. Sam.	PR 0413 S
„ Kielce „Autokomers”	PR 0414 S — PR 0417 S
„ Częstochowa	PR 0418 S — PR 0419 S
„ Kraków	PR 0424 S — PR 0427 S
„ Lublin	PR 0428 S — PR 0429 S
„ Łódź C. Z. Mot.	PR 0430 S — PR 0439 S
„ Łódź II	PR 0440 S — PR 0442 S
„ Olsztyn	PR 0443 S
„ Bydgoszcz Pow. Sp. Sam.	PR 0444 S
„ Toruń	PR 0445 S
„ Inowrocław P. W. Sam.	PR 0446 S
„ Poznań f.: Zagórski	PR 0447 S — PR 0450 S
„ Poznań f. A. Jabłoński	PR 0451 S — PR 0452 S
„ Rzeszów	PR 0453 S — PR 0454 S
„ Wrocław „Automotor”	PR 0455 S
„ Jelenia Góra P. W. Sam.	PR 0456 S
„ Koszalin	PR 0457 S
Składowica tranz. Bydgoszcz	
P. K. S.	PR 0458 S — PR 0460 S

OKÓLNIK Nr. 68.

W sprawie rejestracji poj. mech. dyplomatycznych.

1. Ministerstwo Komunikacji (Centralny Zarząd Motoryzacji) w porozumieniu z Ministerstwem Spraw Zagranicznych, ustala zasady rejestracji pojazdów mechanicznych, należących do przedstawicielstw dyplomatycznych i konsularnych państw obcych oraz cudzoziemców, będących urzędnikami tych przedstawicielstw w Polsce w sposób następujący:

1) Rejestracja pojazdów mechanicznych należących do wyżej wymienionych osób ma być dokonywana wyłącznie w Okręgowym Urzędzie Samochodowym w m. st. Warszawie (Pl. Narutowicza 5, I piętro) bez względu na miejsce faktycznego postoju pojazdu.

2) Pojazdy wyżej wymienionych osób dzielą się na następujące kategorie:

Kat. I. Samochody i motocykle osobowe członków ciała dyplomatycznego w Warszawie, zaopatrzone w dodatkową tabliczkę C. D. (Corps Diplomatique).

Kat. II. Samochody i motocykle osobowe ciała konsularnego w Polsce, zaopatrzone w dodatkową tabliczkę C. C. (Corps Consulaire),

Kat. III. Samochody i motocykle osobowe cudzoziemców, którzy są urzędnikami obcych przedstawicielstw dyplomatycznych względnie konsularnych w Polsce oraz samochody ciężarowe obcych przedstawicielstw dyplomatycznych względnie konsularnych w Polsce z tym, że te ostatnie pojazdy byłyby zaopatrzone w tabliczkę umieszczoną na boku nadwozia z napisem wskazującym nazwę obcego przedstawicielstwa, do którego należą.

3) Dla wyżej wymienionych pojazdów mechanicznych Okręgowy Urząd Samochodowy w m. st. Warszawie za-

rezerwuje Nr. Nr. 00001 — 00999 z grupy przydzielonych numerów okólnikiem Nr. 69 z dn. 3.4.46. Spośród wyżej wymienionych numerów Okręgowy Urząd Samochodowy w m. st. Warszawie wyznaczy na razie numery od Nr. 00001 do Nr. 00299 — dla pojazdów mechanicznych I-szej z w. w. kategorii, numery od Nr. 00300 do Nr. 00399 — dla poj. mech. II kategorii i numery od Nr. 00400 do Nr. 00799 dla poj. mech. III kategorii. Pozostaje 200 numerów od Nr. 00800 do Nr. 00999 na razie należy pozostawić do dalszych zarządzeń.

4) Rejestracja poj. mech., wyżej wymienionych osób może być przeprowadzona wyłącznie za zezwoleniem pisemnym Ministerstwa Spraw Zagranicznych, które będzie wydawane przez kierownika Referatu w Protokole Dyplomatycznym ob. Franciszka Kowalskiego.

II. W związku z powyższym wszystkie Okręgowe Urzędy Samochodowe, z wyłączeniem O. U. S. m. st. Warszawy, jeżeli mają zarejestrowane pojazdy mechaniczne na osoby wymienione na wstępie, wezwą posiadaczy tych poj. mech. do przerejestrowania ich w Okręgowym Urzędzie Samochodowym w Warszawie w ciągu 14 dni.

III. Przy przeglądach technicznych należy zwracać uwagę, by na drzwiach samochodów ciężarowych były umieszczone napisy wskazujące właściciela samochodu.

IV. 1) Prawo używania na pojazdach mechanicznych kategorii I-ej i II-ej tabliczek z literami „CD” oraz „CC” powinno być uwidocznione na dowodach (kartach) rejestracyjnych przez dopisanie na str. 4 dowodu — klauzuli: „upoważniony do używania tabliczki z literami „CD” (lub „CC”)”, zaopatrzone w podpis naczelnika O. U. S. — i pieczęć okrągłą. Kierowca nie jest obowiązany posiadać rozkaz wyjazdu.

2) Na pojazdach mechanicznych kategorii I-ej i II-ej powinny być umieszczone na przodzie i z tyłu tabliczki owalne z literami CD lub CC.

DYREKTOR NACZELNY C. Z. M.

(—) Inż. Mieczysław Skotnicki

ZARZĄDZENIE MINISTRA KOMUNIKACJI

w sprawie wykonywania rozporządzenia z dnia 27 października 1937 r.

Zarządzam uchylenie wszystkich okólników i zarządzeń w sprawie rejestracji pojazdów mechanicznych, wydanych przez b. Państwowy Urząd Samochodowy oraz Centralny Zarząd Motoryzacji za wyjątkiem okólnika Ministerstwa Komunikacji (Centralny Zarząd Motoryzacji) Nr. 59 z dnia 27.III.46 r. i Nr. 62 z dnia 9 kwietnia 1946 r. i stosowanie załączonej instrukcji z dnia 28 czerwca 1946 r. w sprawie wykonywania rozporządzenia z dnia 27 października 1937 r. o ruchu pojazdów mechanicznych na drogach publicznych (Dz. U. R. P. Nr. 85, poz. 616).

MINISTER

w z. (—) J. Olewiński

Warszawa, dn 28 czerwca 1946 r.

INSTRUKCJA

o rejestracji pojazdów mechanicznych.

do § 20.

1) Rejestracji pojazdów mechanicznych dokonywują urzędy II instancji właściwe dla ich rejestracji ze względu na miejsce stałego postoju (garażowanie) pojazdu.

Postanowienie to nie dotyczy poj. mechanicznych należących do członków korpusu dyplomatycznego oraz zagr. personelu ambasad, poselstw i konsulatów, co do których obowiązują oddzielne przepisy.

2) Pojazdy mechaniczne przeznaczone do przewozów koncesjonowanych mogą być rejestrowane tylko wówczas, jeżeli są wymienione w dokumencie koncesyjnym (tymczasowym zezwoleniu).

do § 21.

3) Rejestracji dokonywuje się na podstawie pisemnego wniosku właściciela pojazdu na dwóch jednakowych egzemplarzach, na druku według ustalonego przez M. K.

wzoru, który to druk można nabyć w urzędach rejestracyjnych.

4) Za występującego w imieniu właściciela (Skarbu Państwa) pojazdu mechanicznego zgłoszonego do rejestracji przez urząd lub instytucję państwową uważać należy resortowo właściwe państwowe władze centralne (Ministerstwa), które muszą wyrazić swoją zgodę na rejestrację. Wyrażenie zgody nastąpić może jedynie drogą posemną przez przyznanie etatu samochodowego.

Pojazdy już zarejestrowane za zgodą władz centralnych w czyinkolwiek posiadaniu (użytkowaniu) się znajdując, uważa się za stanowiące własność Skarbu Państwa jeśli nie zostaną zgłoszone do przerejestrowania przez właściwych prawych właścicieli do dnia 30 września 1946 r.

5) Należy bezwarunkowo żądać załączenia do wniosku o rejestrację dowodu własności w oryginale lub uwierzytelnionym notarialnie lub urzędowo odpisie. Za dowód własności uznaje się dokumenty stwierdzające w sposób niewątpliwy, że pojazd jako całość (nie jego część, wrak i t. p.) jest identyczny ze zgłoszonym do rejestracji i stanowi własność zgłaszającego.

Dowodami mogą być dokumenty wystawione przez władze polskie lub powołane do tego instytucje (również przedwojenne), oraz autoryzowane po wojnie firmy handlu samochodowego, wyroki sądowe, dowody nabycia z licytacji publicznej, jak również dokumenty wystawione zagranicą, złożone łącznie z dowodem oceniającego pojazdu. Dokumenty te muszą pozostać w aktach rejestracyjnych.

Za instytucje powołane obecnie do wystawiania dokumentów uznanych za dowody własności uważa się Okręgowe Urzędy Likwidacyjne (poprzednio T.Z.P.) a za autoryzowane firmy tylko Składnice i Punkty Zbytu C. Z. S.

6) Zmiana właściciela pojazdu wymaga zarejestrowania (przerejestrowania) na nowego właściciela.

W przypadku, gdy pojazd znajduje się w trzech lub w następnych rękach, należy żądać załączenia kolejnych dowodów zmiany własności pojazdu (potwierdzenia przeniesienia tytułu własności niezależnie od zwrotu dowodu rejestracyjnego).

Przerejestrowanie pojazdu urzędu lub instytucji państwowej na inny urząd lub instytucję państwową, wymaga oprócz spełnienia warunków, wymienionych w p-cie 3 niniejszej instrukcji ponadto pisemnej zgody władzy, za której zgodą pojazd uprzednio zarejestrowano. Przerejestrowanie takiego pojazdu i.a inną osobę niż urząd lub instytucję państwową może nastąpić w terminie do 30 września 1946 r. lecz oprócz zgody władzy, na którą pojazd był zarejestrowany wymagane jest również przedstawienie jednego z wyżej wymienionych dowodów własności (pkt. 5).

7) Rejestracja może być unieważniona jeżeli zostanie stwierdzone, że została dokonana z pominięciem przepisów niniejszej instrukcji; w tym przypadku poj. mech. należy w porozumieniu z OUL zabezpieczyć (opieczować) do dyspozycji C.Z.M.

W przypadku stwierdzenia użycia przy rejestracji fałszywych dokumentów, rejestracja podlega unieważnieniu, przy czym pojazd należy zabezpieczyć do dyspozycji prokuratora, do którego powinno być skierowane natychmiast odpowiednie doniesienie.

do § 24.

8) Ust. (2) i (3) nie może mieć na razie zastosowania. W tym względzie obowiązują przepisy okólników Nr. 59 i Nr. 62, które pozostają w mocy.

9) Urząd rejestrujący może na zarządzenie Ministra Komunikacji ograniczać dopuszczenie do ruchu poj. mech. do określonych obszarów, wyznaczonych granicami powiatów lub województw. Ograniczenia te powinny być wskazane w dokumencie rejestracyjnym (karcie ewidencyjnej).

do § 29.

10) Do czasu wydania przez M. K. tablic rejestracyjnych jednolitego wzoru zwrot tablic nie obowiązuje, na-

tomiaśt w przypadku wycofania pojazdu z ruchu lub unieważnienia rejestracji dowody rejestracyjne podlegają zatrzymaniu. Dowody te należy po ich unieważnieniu protokółarnie zniszczyć.

do §§ 32 i 33.

11) Do czasu wydania przez M. K. tablic rejestracyjnych jednolitego wzoru właściciel pojazdu winien go zaopatrzyć w malowany na nadwoziu przydzielony numer rejestracyjny (w samochodach z przodu i z tyłu, na motocyklach na specjalnych tablicach rejestracyjnych nad przednim i tylnym kołem, na przyczepkach z obu stron boków i skrzyń), o ile urzędy rejestrujące nie wydają własnych tablic.

12) Instrukcja niniejsza wchodzi w życie z dniem 1-go lipca 1946 roku.

OKÓLNİK Nr. 71

W sprawie regulaminu rejestracji.

W związku z wprowadzeniem w życie zarządzenia Ministra Komunikacji z dn. 28.6.1946 r. w sprawie wykonywania rozporządzenia z dnia 27.10.1937 r. (Dz. U. R. P. Nr. 85, poz. 616) zarządzam stosowanie przy rejestracji pojazdów mechanicznych przez Okręgowe Urzędy Samochodowe przepisów załączonego regulaminu.

DYREKTOR NACZELNY C. Z. M.

w z, Inż. O. Unger

REGULAMIN REJESTRACJI POJAZDÓW MECHANICZNYCH (wyciąg)

(Załącznik do okólnika Nr. 71)

1. Karty ewidencyjne (dowody rejestracyjne) wystawiają Okręgowe Urzędy Samochodowe właściwe dla miejsca postoju pojazdu mechanicznego, nadając pojazdowi Nr. rejestracyjny, a tym samym dopuszczając go do ruchu w użytkowaniu wskazanego w karcie ewidencyjnej posiadacza.

Karty ewidencyjne pojazdów mechanicznych należą do członków Korpusu Dyplomatycznego oraz zagranicznego personelu ambasad, poselstw i konsulatów wydaje tylko Okręgowy Urząd Samochodowy m. st. Warszawy, bez względu na miejsce postoju tych pojazdów, na podstawie okólnika C. Z. Mot. Nr. 68 z dnia 7 czerwca 1946 r.

2. Okręgowe Urzędy Samochodowe otrzymują karty ewidencyjne zaopatrzone w facsimile Naczelnego Dyrektora Centr. Zarz. Motoryzacji i pieczęć okrągłą Ministerstwa Komunikacji C. Z. Mot. oraz w bieżącą numerację oddzielnie dla samochodów osobowych, samochodów ciężarowych (autobusów, ciągników) i dla motocykli. Karty ewidencyjne podpisuje po wypełnieniu wszystkich rubryk wedł. p. 27 naczelnik Okr. Urz. Samoch. lub, w razie jego nieobecności, urzędnik przez niego na piśmie upoważniony i zaopatruje w pieczęć okrągłą Okr. Urz. Samoch.

4. Podstawą zarejestrowania (wydania karty ewidencyjnej) jest:

a) pisemny wniosek właściciela pojazdu w dwóch jednakowo brzmiących egzemplarzach na druku ustalonego przez C. Z. Mot. wzoru z obowiązującymi załącznikami (jak w p. 8);

b) dodatni wynik badania technicznego. Warunki techniczne, jakim mają odpowiadać pojazdy mechaniczne określone są w paragrafach od 6 do 17 rozporządzenia z dnia 27.10.1937 r. o ruchu pojazdów mechanicznych.

5. Rubryki wniosku o rejestrację pojazdu mechanicznego, przeznaczone do wypełnienia przez zgłaszającego pojazd do rejestracji muszą być wypełnione dokładnie i zgodnie ze stanem rzeczywistym. Na wniosku musi być wskazany wyraźny i dokładny adres miejsca stałego postoju (garażu) pojazdu mech. oraz jego właściciela.

Dokonujący badania technicznego z ramienia Okręgowego Urzędu Samochodowego jest obowiązany sprawdzić zgodność wszystkich danych technicznych zawartych we wniosku o rejestrację, ze stanem rzeczywistym.

Dane mylne należy porawić przez przekreślenie i wpisanie właściwych, a brakujące uzupełnić.

W przypadkach niemożności ustalenia Nr. silnika bądź Nr. podwozia, numery takie nadają Urzędy samochodowe zgodnie z okólnikiem C. Z. Mot. Nr. 65 z dnia 2 maja 1946 r.

8. Do wniosków o rejestrację pojazdów mechanicznych muszą być dołączone dowody w oryginale lub uwierzytelnionym notarialnie lub urzędowo odpisie, a mianowicie:

- a) do wniosku o rejestrację pojazdu mechanicznego, zgłoszonego do rejestracji przez urząd lub instytucję państwową, pismo resortowe właściwego Ministerstwa o przyznaniu temu urzędowi lub instytucji etatu na zgłoszony do rejestracji pojazd;
- b) do wniosku o rejestrację pojazdu przeznaczonego do przewozów konces. odpis dokumentu koncesyjnego (tymczasowego zezwolenia);
- c) do wniosku o rejestrację pojazdu mechanicznego należącego do przedstawicielstwa dyplomatycznego lub konsularnego państwa obcego lub też cudzoziemca będącego urzędnikiem takiego przedstawicielstwa w Polsce, zezwolenie pisemne Ministerstwa Spraw Zagran. wydane przez kierownika referatu w protokole dyplomatycznym;
- d) do wszystkich wniosków o rejestrację pojazdów mechanicznych dowód własności.

Dowodami własności mogą być dowody wyszczególnione w załączniku do pisma Ministra Komunikacji z dnia 28 czerwca 1946 r. (Instr. o rej. poj. mechn.).

Za takie dowody własności mogą być uznane: 1) dowody uzyskania od Naczelnego Dowództwa Wojska Polskiego przydziału pojazdu mechanicznego, 2) dowody nabycia pojazdu mechanicznego z demobilu Wojska Polskiego.

9. Napis boczny na wozach ciężarowych i autobusach określający właściciela, powinien być zrobiony przed przeglądem technicznym.

10. O ile O. U. S. nie wydaje własnych tablic ze znakami rejestracyjnymi winien właściciel zaopatrzyć pojazd mechaniczny w malowany na nadwoziu przydzielony numer rejestr. (na samochodach z przodu i z tyłu, na motocyklach na specjalnych tablicach rejestracyjnych nad przednim i tylnym kołem, na przyczepkach z obu stron boków skrzyń).

14. Właściciel pojazdu mechanicznego lub osoba przez niego upoważniona kwituje odbiór karty ewidencyjnej na wniosku o rejestrację poj. mechn.

Przerejestrowanie pojazdu mechanicznego

15. Zmiana właściciela pojazdu wymaga przerejestrowania na nowego właściciela. W tym przypadku do wniosku o przerejestrowanie pojazdu na nowego właściciela winny być dołączone następujące dowody w oryginale lub uwierzytelnionym notarialnie lub urzędowo odpisie:

- a) przy przerejestrowaniu pojazdu będącego własnością urzędu lub inst. państw. na inny urząd lub inst. państw. pisemna zgoda tej władzy resortowej, za której zgodą pojazd był dotychczas zarejestrowany oraz pismo resortowe właściwego Ministerstwa dla nowego właściciela o przyznaniu etatu na zgłoszony do przerejestrowania pojazd mechaniczny;
- b) przy przerejestrowaniu pojazdu będącego własnością urzędu lub inst. państw. na inną osobę niż urząd lub instyt. państw. oprócz zgody tej władzy jeden z dowodów własności wymienionych w punkcie 8 lit. d);
- c) przy przerejestrowaniu pojazdu mechanicznego nie będącego własnością urz. lub inst. państw. jeden z dowodów własności oraz, w przypadku, gdy pojazd znajduje się w trzecich lub następnych rękach, kolejne dowody zmiany właściciela pojazdu (potwierdzenie przeniesienia tytułu własności), o ile w poprzednio złożonych w O.U.S. dokumen-

tach rejestracyjnych omawiane dowody własności nie były złożone;

- d) przy przerejestrowaniu pojazdu mechanicznego, poprzednio zarejestrowanego w innym Okr. Urz. Samoch. zaświadczenie tego Urz. o zgłoszeniu pojazdu do przerejestrowania (p. 16 lit. b);
- e) we wszystkich przypadkach przerejestrowania — po przednio wydaną na ten pojazd oryginalną kartę ewidencyjną (dowód rejestracyjny);
16. a) W przypadku przerejestrowania poj. mechn. na nowego właściciela przy pozostaniu pojazdu na terenie tego samego województwa, Okr. Urz. Samoch. wydaje nową kartę ewidencyjną z tym samym numerem rejestracyjnym, uwidaczniając zaś zmianę w książce rejestracyjnej, w kartotece poj. mech. oraz w kartotece przydziałów i etatów pojazdów mechanicznych przez skreślenie pojazdu z jednej kartoteki i wpisanie tegoż pojazdu do drugiej, właściwej dla nowego właściciela kartoteki;
- b) w przypadku przeniesienia pojazdu z terenu jednego województwa na teren innego województwa dotychczasowy właściciel poj. mechanicz. winien niezwłocznie zawiadomić o przekazaniu poj. mech. ten O.U.S. na którego terenie pojazd stacjonował, podając w zawiadomieniu markę i Nr. rej. pojazdu Nr. silnika i Nr. podwozia oraz nowe miejsce postoju. Okr. Urz. Samoch. wydaje zaświadczenie w dwóch egzemplarzach o dokonanej zawiadomieniu z wyszczególnieniem w tym zaświadczeniu nazwiska (nazwę) zgłaszającego, marki i Nr. rej. pojazdu.

Okr. Urz. Samoch. właściwy dla nowego miejsca postoju poj. mechn. wydaje nową kartę ewidencyjną z nowym Nr. rej., wpisując pojazd niezwłocznie do książki rejestracji poj. mechn. i do kartoteki przydziałów i etatów poj. mechn., oraz zawiadamiając jednocześnie poprzedni Okr. Urz. Samoch. o dokonanej przerejestrowaniu.

Po otrzymaniu zawiadomienia O. U. S. skreśla pojazd mechaniczny z książki rejestracyjnej pojazdów i kartoteki przydziałów i etatów poj. mechn.;

17. Skreślenie poj. mechn. z książki rejestracyjnej i z kartoteki przydziałów i etatów winno nastąpić po za przypadkami wymienionymi w p. 16 lit. b. również z chwilą oddania pojazdu do naprawy głównej lub zniszczenia pojazdu.

W przypadkach tych do zawiadomienia o wycofaniu z ruchu, w terminie 14-dniowym od chwili oddania lub zniszczenia, powinna być dołączona karta ewidencyjna i w stosunku do pojazdów mechanicznych, będących własnością urzędów lub inst. państw., pisemna decyzja władzy przełożonej danego właściciela, dotycząca oddania pojazdu do naprawy głównej lub zatwierdzająca protokół zniszczenia pojazdu.

18. W przypadku kradzieży poj. mechn. obowiązuje analogiczny przepis, jak w p. 17 z tym, że do zawiadomienia o kradzieży winien być załączony protokół sporządzony przez organ nadrzędny, lub przez Mil. Obyw. oraz zwrócona karta ewidencyjna, o ile nie została skradziona.

19. W przypadku zagubienia, kradzieży itp. karty ewidencyjnej do wniosku o wydanie nowej karty ewidencyjnej winny być dołączone zaświadczenie Mil. Obyw. o zgłoszeniu zagubienia, kradzieży i t. p. oraz egzemplarz ogłoszenia o zagubieniu, kradzieży i t. p. w Monitorze Polskim lub w Urzędowym Dzienniku Wojew.

Okr. Urz. Samoch. wydają w tym wypadku nowe karty ewidencyjne, nadając nowe numery rejestracyjne. Dawnego Nr. rej. nie wolno nadawać żadnemu poj. mechn. aż do otrzymania zarządzenia Centr. Zarz. Motor.

20. W razie zmiany rodzaju nadwozia albo zmiany silnika, karta ewidencyjna musi być wymieniona na inną odpowiednią z zachowaniem danego Nr. rej. Zmiany muszą być uwidocznione w książce rejestracyjnej, w kartotece przydziałów i etatów poj. mech. i w kartotece poj. mech.

21. We wszystkich przypadkach, wymienionych w p. p. 16, 19 i 20 badania technicznego nie należy dokonywać.

23. Opłaty manipulacyjne za karty ewidencyjne wynoszą: od samochodów osobowych i ciężarowych po 50 (pięćdziesiąt) złotych, motocykli po 35 (trzydzieści pięć) złotych. Opłaty za dokonanie badania technicznego wynoszą: od samochodów osobowych i ciężarowych po 100 (sto) złotych, od motocykli po 75 (siedemdziesiąt pięć) złotych. Od opłat manipulacyjnych i od opłat za badanie techniczne są zwolnione: Ministerstwo Komunikacji oraz wszystkie urzędy i instyt. jemu podlegające. Opłaty wymienione pobierają te urzędy, które wydają karty ewidencyjne i które dokonują badania technicznego. Wpływy z tego tytułu należy księgować na dochody budżetowe stosownie do instrukcji.

24. Dopuszczenie do ruchu poj. mech. przez Okr. Urz. Sam. może być unieważnione przez C. Z. Mot. w trybie nadzoru, jeżeli się okaże, że poj. był już poprzednio rejestrowany na inną osobę, lub, że dane zamieszczone we wniosku o rejestrację nie odpowiadają istotnemu stanowi rzeczy, lub jeżeli nie zostaną spełnione warunki rozporządzenia 1937 r. instrukcji do niego, oraz niniejszego regulaminu. W tym ostatnim przypadku pociągnie takie unieważnienie dochodzenie służbowe przeciw winnym przekroczenia przepisów służbowych. O możliwości takiego unieważnienia należy uprzedzić pisemnie osoby zgłaszające pojazd do rejestracji.

W przypadku unieważnienia rejestracji wydana karta ewidencyjna musi być wycofana przez O.U.S. od właściciela pojazdu i unieważniona. Unieważnienie rejestracji należy odnotować w książce rejestracyjnej i w kartotece przydziałów i etatów mechanicznych.

28. Na pojazdy mechaniczne, które zostały przedstawione do badania technicznego przed godz. 10-tą, musi być wydana karta ewidencyjna tego samego dnia; natomiast na pojazdy przedstawione do badania po godz. 10-ej karty mogą być wydane w dniu następnym (lub w terminie późniejszym na wyraźne życzenie zgłaszającego pojazd do badania technicznego).

We wszystkich przypadkach przyjęcia wniosku o rejestrację poj. mech. za wyjątkiem, gdy złożenie wniosku, badanie techniczne i wydanie karty ewidencyjnej mają być dokonane w jednym dniu, Okr. Urz. Samoch. wydają pokwitowania z odbioru wniosku, w którym wyznaczają terminy badania technicznego oraz termin wydania karty ewidencyjnej.

29. Naczelnicy Okr. Urz. Sam. zależnie od warunków lokalnych i posiadanych sił fachowych, (a w szczególności do badania technicznego) mogą za zgodą Centr. Zarz. Motor. upoważnić na piśmie poszczególne Rej. Urzędy Samochodowe do załatwienia spraw rejestracyjnych.

Upoważnione Rej. Urzędy Samochodowe wykonują następujące czynności:

- a) przyjmowanie wniosków w trzech egzemp. o rejestrację poj. mech. przy czym decyzja o przyjęciu lub odrzuceniu wniosku przysługuje kierowni-

kowi Rejonowego Urzędu Samochod. (jak w Okr. Urz. Samoch. kierownikowi Oddziału Eksploatacji);

- b) wydawanie pokwitowań z odbioru wniosków, w których wyznacza się termin zgłoszenia pojazdu do badania technicznego oraz termin wydania karty ewidencyjnej;
- c) przeprowadzanie badań technicznych, jeżeli pojazd mechaniczny został zgłoszony do badania jednocześnie ze złożeniem wniosku o rejestrację, badanie techniczne winno być zasadniczo dokonane w tym samym dniu;
- d) notowanie na złożonych wnioskach daty wpływu i daty dokonania badania technicznego;
- e) wszystkie wnioski o rejestrację pojazdów mechanicznych w dwóch egzemplarzach z dołączeniem wszystkich załączników, Rejonowy Urz. Samoch. wysyła w terminach 5-dniowych (półdekadowych) do Okr. Urz. Samoch., pozostawiając u siebie tylko jeden egzemplarz wniosku.
- f) wydawanie kart ewidencyjnych po ich otrzymaniu z O.U.S., przy czym odbiór kart ewidencyjnych winien być pokwitowany przez upoważnionego odbiorcę na wniosku, pozostawionym w Rej. Urz. Samoch.

Odbiór kart ewidencyjnych z Okr. Urz. Samoch. przez Rej. Urz. Sam., celem doręczenia właściwemu, kwitując Rej. Urz. Samoch. w książce rejestracyjnej poj. mechan.

KRZYŻE ZASŁUGI NA PIERSIACH KIEROWCÓW P. K. S.-u

W dniu 13 b. m. odbyła się w Dyrekcji P. K. S. uroczystość wręczenia odznaczeń pracownikom P. K. S. wyróżnionym przez Wojsko w akcji ewakuacji ludności ukraińskiej.

Rozkaz odznaczeniowy skierowany do Inspektora Rybickiego Kazimierza mówi:

„Za wysiłek ten, oddania się pracy bez reszty, poświęcenia się sprawie, że pojazdy mechaniczne będące w naszej dyspozycji były na czas zaopatrzone w materiały pędne i niezbędne części zamienne i ogumienie, a dzięki Waszej osobistej kontroli w miejscach pracy, wozy nie miały przestojów, mimo ciężkich warunków bojowych w jakich wykonywano ewakuację, w imieniu służby odznaczam za dobrze spełniony obowiązek wobec budującej się Wolnej i Niepodległej R. P. srebrnym Krzyżem Zasługi oraz brązowym Krzyżem Zasługi:

KIEROWCĘ SROCYŃSKIEGO MAKAREGO,
KIEROWCĘ URBĄŃSKIEGO CZESŁAWA,
KIEROWCĘ STRZESZEWSKIEGO HENRYKA”.

★

Krzyże Zasługi wręczył w obecności licznie zgromadzonych pracowników oraz Dyrektora P. K. S. ob. inż. Koszowskiego Wiesława, Dyrektor Naczelny C. Z. M. inż. M. Skotnicki.

Z POLECENIA CENTRALNEGO URZĘDU PLANOWANIA

CENTRALA ZBYTU SAMOCHODÓW zawiadamia

że wszystkie dotychczas wydane asygaty, uprawniające do nabycia pojazdów mechanicznych, powinny być zrealizowane do dnia 31 lipca r. b. — i że po tym terminie tracą swoją ważność.

CENTRALA ZBYTU SAMOCHODÓW

Dyrekcja

Warszawa, pl. Narutowicza 5

W związku z powyższym, Punkty Zbytu wywieszą na widocznym miejscu treść tego ogłoszenia do wiadomości wszystkich zainteresowanych.

Asygaty, uprawniające do odbioru wozów po 1 sierpnia r. b. będą specjalnie znakowane.

Siedziba Zarządu Głównego Związku Zawodowego Transportowców R. P. Warszawa, ul. Targowa 15, tel. Praga 91

SIEDZIBY ZARZĄDÓW OKRĘGÓW ZW. ZAW. TRANSPORTOWCÓW R. P.

L. p.	Miejscowość	Ulica	Przewodniczący	Sekretarz
1.	Warszawa	Targowa 15	Siedlecki E.	Rudnicki B.
2	Łódź	Strzelecka 2	Włodarczyk J.	Maciejak St.
3	Poznań	Jeżycka 45	Kiczen St.	Kaczmarek St.
4.	Bydgoszcz	Śniadeckich 6 m. 4	Różański W.	Wegenke M.
5	Sosnowiec	Targowa 3	Wacławski	Buczek J.
6	Rzeszów	Lwowska 3		
7	Kraków	Zamenhofska 1	Zmuda Piotr	Kardas
8.	Lublin	Krakow, Przedm. 29	Zientara St.	Kasperska M.
9.	Kielce	St. Warszaw. Przedm. 6	Zołędowski J.	Potocki A.
10	Białystok	Sienkiewicza 25 (O.K.Z.Z.)		
11	Wrocław	Mazowiecka 17	Zieliński	Siemionko
12.	Szczecin	Al Pomorska 24c	Sękowski	Kuśesza
13.	Gdańsk	Rokossowskiego 48	Rusiński	Froneczak
14	Olsztyn	Szrejbiera 1	Jariszewski	Pergoł A.

Spółdzielnia Pracy „MIKRO“

Warszawa: a) Nowogrodzka 40, tel. 859-40
b) Kacza 15

Konta Bankowe: 1) Bank Spółem w W-wie 2) Komun. Kasa Oszczęd. w W-wie

- I. WARSZTATY SAMOCHODOWE I ELEKTROTECHNIKI SAMOCHODOWEJ: remonty, przeglądy, konserwacja, ekspertyzy techniczne, ładowanie i naprawa akumulatorów.
- II. SPAWANIE ELEKTRYCZNE I ACETYLINOWE oraz wszelkie roboty konstrukcyjne.
- III. WARSZTATY MECHANIKI PRECYZYJNEJ: naprawa aparatów i maszyn precyzyjnych, maszyn piszących i liczących, szybkościomierzy samochodowych, maszyn statystycznych, kopiarek, powielaczy, maszyn do szycia i t. p.

Spółdzielnia Pracy „Mikro“, która wyłącznie zatrudnia pierwszorzędnych fachowców z długoletnim doświadczeniem, daje bezwzględną gwarancję dokładnego, punktualnego wykonania wszystkich powierzonych Spółdzielni robót.

Nowoczesna stacja obsługi przy ul. Kaczej 15 czynna jest całą dobę.

AUTO KRUPKA

PRZYBORY

SAMOCHODOWE

OKUCIA

DO KAROSERII

WROCLAW
Kościuszki 142

WARSZAWA
Nowy Świat 5

TRUKAN-AUTO

WARSZAWA

SKŁAD
Książęca 6. róg N. Światu

WARSZTATY
Al. Jerozolimskie 67



PAŃSTWOWA KOMUNIKACJA SAMOCHODOWA



**AUTOBUSOWA
KOMUNIKACJA
MIĘDZYMIASTOWA**



**TRANSPORTY
MASOWE
i
DROBNICOWE**