

# Motoryzacja



NRo 2 WRZESIEŃ 1946 Ro

CENA 50 ZŁOTYCH





# **PAŃSTWOWA KOMUNIKACJA SAMOCHODOWA**

**AUTOBUSOWA  
KOMUNIKACJA  
MIĘDZYMIASTOWA**

**TRANSPORTY  
MASOWE  
i DROBNICOWE**



# Motoryzacja

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

WYDAWCA: SPÓŁDZIELNIA „AUTOR”

REDAGUJE: KOMITET

Adres Redakcji i Administracji: do 15 września 1946 r. Warszawa, ul. Nowogrodzka 40, tel. 8.59.40 (Spół-  
dzielnia „Mikro”), od 15 września 1946 r. — Warszawa, Żurawia 24-A m. 21.  
Konto czekowe P. K. O. — „Motoryzacja — czasopismo, Warszawa” Nr. I-1955

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

Rok I. WRZESIEŃ Nr 2

## TREŚĆ 2-go ZESZYTU

|                                                                                                  | Str. |                                                            | Str. |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------|------|------------------------------------------------------------|------|
| WALCZMY WSPÓLNIE Z ANARCHIĄ<br>DROGOWĄ — Zw. Zaw. Transpor-<br>towców R. P. . . . .              | 42   | SZKOŁĄ — K. G. . . . .                                     | 61   |
| KATASTROFA ZAŻEGNANA — KRY-<br>ZYS TRANSPORTOWY TRWA —<br>Wiesław Modzelewski . . . . .          | 43   | WIADOMOŚCI ZWIĄZKOWE . . . . .                             | 63   |
| ZWIĄZEK SŁOWIAŃSKICH MOTORZY-<br>STÓW — A. O. . . . .                                            | 46   | SPÓŁDZIELCZOŚĆ SPEDYCYJNO-<br>TRANSPORTOWA—Jan Wroczyński  | 64   |
| SOLEC ROZPOCZĄŁ PRACĘ — A. O. . .                                                                | 48   | WIADOMOŚCI Z ZAGRANICY . . . . .                           | 65   |
| ROLA P. Z. I W. S. NA ODCINKU OR-<br>GANIZACJI ZAPLECZA TECH-<br>NICZNEGO — inż. G. HALAK. . . . | 50   | PIĘĆ ETAPÓW — Marian Urban . . .                           | 66   |
| JAK DOBRAĆ ODPOWIEDNIE ŚWIECE<br>DO SAMOCHODU — inż. W. M. . . .                                 | 54   | CZEKAMY NA MNOŻNIK 4 — T. G. . .                           | 68   |
| POSTĘP W KONSTRUKCJI MOTOCY-<br>KLI — K. Brun i Wł. Pietrzak . . .                               | 56   | RAID SAMOCHODOWY AUT. POLSKI .                             | 69   |
| SPECJALNA I SWOISTA STRUKTURA<br>C. Z. M. . . . .                                                | 58   | MIĘDZYNARODOWY ZW. AUTOMOBIL-<br>LOWY . . . . .            | 70   |
| ZW. ZAW. TRANSPORTOWCÓW R. P.<br>Czesław Oryński . . . . .                                       | 60   | Z ŻYCIA AUTOMOBILKLUBÓW . . . .                            | 71   |
|                                                                                                  |      | KRONIKA MOTOCYKLOWA . . . . .                              | 72   |
|                                                                                                  |      | NOWE WYDAWNICTWA . . . . .                                 | 77   |
|                                                                                                  |      | WIADOMOŚCI URZĘDOWE CENTRAL-<br>NEGO ZARZĄDU MOTORYZACJI . | 78   |





## **Związek wzywa:**

# **Walczmy wspólnie z anarchią drogową!**

*Kierowcy! Związek Zawodowy Transportowców R. P. reprezentujący Wasze interesy zawodowe, przypomina Wam o obowiązku i służbie każdego kierowcy - Polaka dla dobra społeczeństwa i Państwa.*

*Związek Zawodowy Transportowców R. P., reprezentujący Wasze interesy zawodowe, przypomina Wam o obowiązku i służbie każdego kierowcy - Polaka dla dobra społeczeństwa i Państwa.*

*Apelujemy do Was, Koledzy, byście dbali o dobre imię zawodowego kierowcy, przestrzegali obowiązujące przepisy, za lekceważenie których społeczeństwo i Państwo łącznie z Wami tak drogo musi płacić.*

*Związkowcy, świadomi współgospodarze budującej się i dźwigającej z gruzów Polski Demokratycznej, reprezentujący ważny czynnik kontroli społecznej — MUSICIE SAMI STAĆ W PIERWSZYM RZĘDZIE NA STRAŻY PRAWA I OBOWIĄZUJĄCYCH PRZEPISÓW!*

*Potęgująca się z każdym dniem kampania prasowa, która potępia kierowców, jako niepoprawnych sprawców, rosnących w sposób zagrażający wypadków samochodowych, jest pewnego rodzaju odzwierciedleniem opinii publicznej.*

*Zły stan ulic naszych miast, a specjalnie ulic Warszawy, zniszczone na skutek działań wojennych nawierzchnie dróg utrudniają w poważnym stopniu ciężką pracę kierowcy, szczególnie, gdy ruch pieszy odbywa się na jezdni, a ludzie nie przestrzegają elementarnych zasad prawidłowego chodzenia.*

*Musimy jednak stwierdzić, że w naszym zespole jest poważna ilość niedostatecznie wyszkolonych kierowców, którzy zamiast wyróżniać się ostrożnością, popisują się brawurową jazdą.*

*Nieprzestrzeganie przepisów, nadużywanie alkoholu, jazda bez świateł lub nie regulowanie ich, brak hamulców i szereg innych wykroczeń zmusza organa bezpieczeństwa do stosowania coraz bardziej wysokich kar dla ukrócenia anarchii drogowej.*

*Zastosowanie ostrych przepisów, do których władze są zmuszone postępowaniem niesubordynowanych kierowców, może niejednokrotnie dotknąć przez nieporozumienie lojalnych kierowców. Wszyscy ci kierowcy, mogą liczyć na szybką i skuteczną interwencję Związku u Władz.*

*Związek Zawodowy Transportowców R. P. postawił sobie za jedno z głównych zadań PODNIESIENIE KULTURY AUTOMOBILOWEJ i apeluje do Was, Kierowcy, o aktywne współdziałanie w bezwzględnej walce z panoszącą się anarchią.*

*Kierowcy, którzy nie podporządkują się obowiązującemu prawu i przepisom, nie mogą liczyć na jakąkolwiek obronę ze strony Związku.*

*Kierowcy, członkowie Związku Zawodowego Transportowców R. P. muszą świecić przykładem w tej akcji.*

**ZARZĄD GŁÓWNY  
ZW. ZAW. TRANSPORTOWCÓW R. P.**



## KATASTROFA ZAŻEGNANA— —KRYZYS TRANSPORTOWY TRWA

„Rozwój gospodarczy i kulturalny oraz obronność Państwa są uwarunkowane w głównej mierze należytym rozwojem urządzeń komunikacyjnych;

„pod względem wyposażenia w urządzenia komunikacyjne Polska znajduje się na poziomie wyjątkowo niskim”.

(z uchwał Pierwszego Polskiego Kongresu Inżynierów z 1937 r.).

\*

\* \*

„Ważną właściwością dróg kołowych jest powszechność ich użytkowania. Każdy może z nich korzystać, o ile wypełni ustalone warunki bezpieczeństwa publicznego. Koleje, drogi wodne i szlaki żeglugi powietrznej mogą być zastępowane wzajemnie lub też mogą być zastąpione przez ruch kołowy, zaś bez połączeń drogowych, umożliwiających ruch pieszy, konny, rowerowy i samochodowy, obejść się nie można”.

„Z drugiej strony rozwój i działanie kolei, żeglugi wodnej i powietrznej jest niemożliwy bez odpowiednio rozbudowanej sieci dróg kołowych, które spełniają w tym przypadku rolę dowozową dla dojazdu ludzi i przewozu towarów do i ze stacji kolejowych, przystani, portów i lotnisk”.

„Nie stwarzając tak epokowego przewrotu gospodarczego, jaki nastąpił przed stu laty wskutek wybudowania pierwszy kolei żelaznych, współczesny postęp techniki samochodowej i lotniczej nasuwa konieczność zreformowania polityki i techniki komunikacyjnej oraz organizacji przewozów”.

(„Podstawy rozwoju sieci komunikacyjnej w Polsce” — inż. M. Łopuszańskiego, wyd. 1939 r.)

\*

\* \*

Przeczytawszy te zdania wielu uśmiechnie się myśląc: „komunały”, „rzeczy powszechnie znane”, lub coś w tym rodzaju.

Może być — powstają jednak pytania:

Czy rzeczywiście te istotne zagadnienia są tak powszechnie znane, a co najważniejsze — czy są uznane?

Czy nie zbyt lekkomyślnie zapomnieliśmy o katastrofie transportowej, jaką przeżyliśmy w roku ubiegłym, a która została przewyciężona niesłychanym wysiłkiem wszystkich transportowców?

Czy wielu ludziom nie zdaje się, że już wszystko jest w porządku, gdy koleje pracują sprawnie, że przecież mamy „taką masę samochodów” (szczególnie dla obserwatorów w Warszawie i w innych dużych miastach)?

Otóż — trzeba sobie wyraźnie powiedzieć:

Zwalczyliśmy katastrofę transportową, lecz kryzys transportowy trwa i to trwa w całej

pełni, a dla przewyciężenia go trzeba włożyć wiele wysiłku wszystkich zainteresowanych, trzeba zaangażować ogromne środki, aby dojść do pokrycia minimalnych potrzeb transportowych, zapewniających normalne warunki rozwoju życia gospodarczego.

\*

\* \*

W artykule niniejszym starałem się obliczyć potrzeby transportu samochodowego i potrzeby motorowej siły pociągowej dla rolnictwa, uważając, że dopiero łączne przedstawienie tych dwóch zagadnień daje nam pogląd na ogólne potrzeby motoryzacyjne Polski.

Rzecz zrozumiała, że zależnie od powiększenia się ilości koni na skutek przyrostu naturalnego (który, według opinii fachowców, będzie bardzo niewielki w najbliższych latach) i na skutek importu, (który jest bardzo ograniczony ze względu na brak koni eksportowych na całym świecie), potrzeby dalej wyprowadzone mogą ulec zmniejszeniu, lecz właśnie wobec małego prawdopodobieństwa poważnego przyrostu ilości koni w najbliższych latach, sprawa „konia motorowego” — transportowego i rolniczego — jest jednym z palących zagadnień i staje się jednym z pierwszoplanowych zagadnień państwowych.

\*

\* \*

### OBLICZENIE POTRZEBNEJ IŁOŚCI SAMOCHODÓW CIĘŻAROWYCH

1. Ilość sam. cięż. potrzebna dla zastąpienia transportu konnego na dawnych terenach.

Wielkość transportu konnego tylko na drogach bitych (a więc nie całkowity transport) ulegała niewielkim wahaniom i dlatego przyjmuje się do obliczenia dane z r. 1936.

| WOJEWÓDZTWO         | Drogi bite<br>kkm. |        | Obciążenie na<br>dobę na<br>1 kkm.<br>drog bit. |        | Obciążenie<br>w tys. ton kkm. |        |       |
|---------------------|--------------------|--------|-------------------------------------------------|--------|-------------------------------|--------|-------|
|                     | państw.            | samoż. | państw.                                         | samoż. | państw.                       | samoż. | Razem |
| W-wa i warszaw.     | 1329               | 4435   | 400                                             | 360    | 532                           | 1598   | 2130  |
| Łódź . . . . .      | 764                | 3130   | 560                                             | 360    | 428                           | 1127   | 1555  |
| Kielce . . . . .    | 934                | 3424   | 460                                             | 360    | 430                           | 1233   | 1665  |
| Lublin . . . . .    | 1112               | 2369   | 380                                             | 360    | 423                           | 853    | 1276  |
| Białystok . . . . . | 1352               | 1912   | 240                                             | 240    | 324                           | 458    | 782   |
| Poznań . . . . .    | 1179               | 7670   | 300                                             | 300    | 354                           | 2301   | 2655  |
| Pomorze . . . . .   | 970                | 4105   | 300                                             | 300    | 291                           | 1232   | 1523  |
| Ślask . . . . .     | 350                | 1903   | 400                                             | 360    | 140                           | 688    | 828   |
| Kraków . . . . .    | 1063               | 4076   | 360                                             | 360    | 383                           | 1467   | 1850  |
| Razem . . . . .     | 9053               | 33119  |                                                 |        | 3265                          | 10957  | 14222 |

Transport konny na drogach bitych dawnych terenów w r. 1936.



Wobec zmniejszenia przeszło o 50 proc. ilości koni na tych terenach i w związku z tym, znacznie intensywniejszym wykorzystaniem koni dla prac rolnych, przyjmuje się, że z podanej ilości samochody będą musiały przejechać 2/3 tego transportu, t. j. okragło 10.000.000 tonokilometrów na dobę.

Przyjmując za podstawę do obliczenia: samochód 3-tonowy z przebiegiem dziennym 100 km, współczynnik wykorzystania nośności 0,7, współczynnik sprawności technicznej (remonty) 0,8, dla wykonania tych transportów potrzeba:

$$\frac{10.000.000}{3 \times 100 \times 0,7 \times 0,8} = 59.523$$

okragło 60.000 sam. cięż. 3 t.

2. Ilość samochodów dla wykonania transportu sam. na dawnych terenach.

W r. 1939 samochodów cięż. na dawnych terenach było 7.735 szt.

Aczkolwiek ilość ta nie pokrywała potrzeb życia gospodarczego, dla ostrożności przyjmuje się tę samą ilość do dalszego obliczenia.

3. Potrzebna ilość samochodów cięż. dla ziem odzyskanych.

Wobec znacznego zniszczenia tych terenów oraz odbywających się obecnie masowych przesiedleń ludności, przypuszczać należy, że tempo życia gospodarczego będzie wolniej się odtwarzało i potrzeby transportowe będą na razie mniejsze, niż przed wojną.

Przyjmuje się, że transport samochodowy w wysokości przedwojennej powinien pokryć wszystkie potrzeby transportu drogowego, a więc również i transportu konnego, prawie nieistniejącego obecnie.

Dla jasności obrazu zaznaczyć jednak należy:

Ilość koni przed wojną na tych terenach była dość wysoka pomimo silnej motoryzacji i wynosiła przeszło pół miliona sztuk, t. j. przeszło 12 szt. na 100 ha ziemi użytkowej rolniczej (dla Polski cyfra ta wynosiła 15), zaś obecnie na tych terenach jest zaledwie 124.000 koni.

Samochodów ciężarowych na tych terenach było w roku 1935 — 18.721 sztuk. Wobec wzrostu ilości samochodów ciężarowych w Niemczech w okresie 1935 — 1939 o 50 proc., przyjmuję, że w tym samym stosunku nastąpił wzrost i na tych terenach (aczkolwiek prawdopodobnie był większy) i do obliczenia, jako potrzebna ilość samochodów ciężarowych dla tych terenów, rachuję 28.000 szt. różnych tonaży.

#### ZESTAWIENIE POTRZEB

dla transportu samoch. na dawnych terenach potrzeba 7.700 szt. sam. cięż.,

dla zastąpienia tr. konnego na dawnych terenach potrzeba 60.000 szt. sam. cięż.,

dla transportu drogowego na ziemiach odzyskanych potrzeba 28.000 szt. sam. cięż.,

razem więc potrzeba 95.700 szt. sam. cięż.

#### OBLICZENIE POTRZEBNEJ ILOŚCI SAMOCHODÓW OSOBOWYCH

Wobec:

a) zmienionej struktury gospodarczej

b) ogromnego wyniszczenia kraju i zubożenia obywateli

c) niskich zarobków, a stąd małej ilości ludzi mogących utrzymać samochód osobowy,

należy przyjąć obecnie najniższą normę samochodów osobowych i dlatego wydaje mi się wskazane oprzeć się na normach sowieckich, gdzie przed wojną ilość samochodów osobowych wynosiła około 20 proc. ogólnej ilości samochodów.

W Polsce więc ilość sam. osobowych powinna wynosić około 20.000 szt.

#### OBLICZENIE POTRZEBNEJ ILOŚCI AUTOBUSÓW

Chcąc doprowadzić ruch autobusowy do norm przedwojennych, co jest jednak żądaniem bardzo skromnym, jeżeli się weźmie pod uwagę niedomagania kolei pod względem ruchu pasażerskiego, potrzebna ilość autobusów jest następująca:

na dawnych terenach tyle, ile było w r. 1939 tj. 1.606 szt.,

na terenach odzyskanych tyle, ile było w r. 1935 tj. 1.264 szt.,

razem 2.870 szt. — okragło 2.900 autobusów.

#### OBLICZENIE POTRZEBNEJ ILOŚCI TRAKTORÓW ROLNICZYCH

Ilość użytków rolnych wynosi około 17.000.000 hektarów.

Ca 800.000 koni roboczych, zatrudnionych w rolnictwie przy uprawie ziemi, będzie mogło obrobić, przyjmując 10 ha na 1-go konia rocznie 8.000.000 ha  
woły i krowy będą mogły obrobić 500.000 „  
pozostaje więc 8.500.000 ha  
na które brak jest siły pociągowej zwierzęcej, którą trzeba zastąpić traktorami.

Przyjmując, że jeden traktor będzie mógł wykonać wszelkie roboty rolne na ca 100 ha (t. j. zastąpić 10 koni), ilość potrzebnych traktorów wynosiłaby około 85.000 traktorów

plus 30 proc. na remont 25.000 „

razem

110.000 traktorów

Dla ścisłości muszę zaznaczyć, że inż. Bohatyrew, konsultant techniczny Państwowego Przedsiębiorstwa Traktorów i Maszyn Rolniczych, obliczył tę ilość na 138.000 traktorów, zaś Prof. S. G. G. W. inż. Kanafojski — na 78.000 traktorów.



Wszystkie powyższe obliczenia uwzględniały tylko traktory dla rolnictwa, nie uwzględniając potrzeb gospodarki leśnej i innych.

\* \* \*

Zestawiając teraz przybliżone dane stanu przedwojennego, obecny stan posiadania oraz wyżej podane obliczenie, otrzymujemy następujące porównanie:

| Wyszczególnienie | Stan przedwojenny             |                 |       | Stan na<br>1/VI.46 | Potrzeby | Procent pokrycia potrzeb |
|------------------|-------------------------------|-----------------|-------|--------------------|----------|--------------------------|
|                  | Ziemie dawne                  | Ziemie odyskane | Razem |                    |          |                          |
|                  | w t y s i ą c a c h s z t u k |                 |       |                    |          |                          |
| Konie            | 2,300                         | 700             | 3,000 | 1,500              | —        | 50                       |
| Samoch. osob.    | 26,                           | 90              | 116   | 14                 | 20       | 70                       |
| Samoch. cięż.    | 7,7                           | 28              | 35,7  | 24,8               | 95,7     | 26                       |
| Autobusów        | 1 6                           | 1,8             | 3,4   | 0,137              | 2,9      | 4                        |
| Motocykli        | 11                            | 234             | 245   | 5,8                | —        | —                        |
| Traktorów        | 3                             | 10              | 13    | 8,9                | 110      | 8                        |

Rozpatrując tę tablicę należy mieć na uwadze, że są tam obliczone maksymalne potrzeby transportu i rolnictwa, przy założeniu, że ilość koni nie będzie wzrastać i przy pełnym tempie życia gospodarczego — przemysłu i rolnictwa. W rzeczywistości więc liczby te mogą ulec zmniejszeniu, zależnie od tempa rozwoju życia gospodarczego z jednej strony i zależnie od powiększenia się ilości koni z drugiej strony.

W każdym razie widzimy, jak daleko jesteśmy od pokrycia naszych potrzeb w dziedzinie „konia motorowego” dla transportu i rolnictwa.

Jeżeli do tego dodamy, że większość taboru samochodowego i traktorowego to stare maszyny poniemieckie produkcji wojennej, a nawet przedwojennej, to musimy się poważnie zastanowić nad obecną sytuacją w tych dziedzinach, gdyż, tak jak to powiedziałem na wstępie, jasnym jest, że kryzys motorowy nie minął, bo minąć nie mógł przy posiadanym w kraju taborze samochodowym i traktorowym,



#### P. K. S. OCZYSZCZA WARSZAWĘ

Spawacz P. K. S.-u za pomocą aparatu tlenowego przecina większe części złomu żelaznego pozostałe z rozbiórki, aby ułatwić załadunek na samochody i wywiezienie złomu.

a bardzo łatwo może znów dojść do katastrofy.

Dlatego niezbędnym jest:

1) jak najszybsze uruchomienie przemysłu budowy samochodów i traktorów w rozmiarach pozwalających na pokrycie tych potrzeb w ciągu najbliższych 4 lat,

2) niezwłoczne uruchomienie przemysłu wyrobu części zamiennych, akcesorii i ogumienia do posiadanego obecnie taboru motorowego,

3) organizacja sieci zakładów i warsztatów reparacyjnych i stacji obsługi (państwowych, samorządowych, spółdzielczych i prywatnych),

4) organizacja szkolnictwa motoryzacyjnego wszystkich szczebli, wreszcie

5) organizacja należytej eksploatacji taboru motoryzacyjnego.

Oto zadania, które stoją przed nami i które musimy rozwiązać — jeżeli chcemy rozwiązać zagadnienia transportu drogowego i siły pociągowej w rolnictwie — tych istotnych elementów dla rozwoju życia gospodarczego nowej Polski.

Wiesław Modzelewski

## PUNKTY ZBYTU CENTRALI ZBYTU SAMOCHODÓW

- |                                                                                                                         |                                   |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------|
| 1. Warszawa I. Pl. Zb. pl. Narutowicza 5. pok. 356                                                                      | telefony<br>8 95-00<br>(wewn. 75) |
| 2. Warszawa II. P. Zb. Autokomis, Chłodna 29 31                                                                         |                                   |
| 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. Zabia 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. Zychon. Hotel Polonia.                                                                  | 3 12 56                           |
| 19. Mysłowice. P. Zb. ul. Powstańców 8.                                                                                 |                                   |



## ORGANIZUJE SIĘ

## ZWIĄZEK SŁOWIAŃSKICH MOTORZYSTÓW

Dwa wydarzenia godne są podkreślenia na odcinku automobilizmu zrzeszonego w Klubach Automobilowych:

1) pierwsze w okresie powojennym ogólne zebranie Międzynarodowego Związku Automobilklubów Uznanych (A. I. A. C. R.), które odbyło się w dniach 20—24 czerwca r. b. w Paryżu oraz 2) zjazd delegatów Automobilklubów Bułgarii, Czechosłowacji, Jugosławii, Polski i Związku Radzieckiego, który odbył się w dniu 23—24 lipca r. b. w Paryżu.

Zebranie paryskie, na którym Automobilklub Polski reprezentował inż. Tadeusz Evert (sprawozdanie zamieszczamy na innym miejscu) służyło do nawiązania przedwojennych kontaktów i przyniosło nowości w postaci: a) zmiany nazwy Związku na „Międzynarodowy Związek Automobilowy“ (Fédération Internationale d'Automobile), b) złamanie zasady reprezentowania zrzeszonego automobilizmu przez jeden tylko klub z terenu każdego państwa na zasadę rozszerzenia prawa zrzeszania się w Międzynarodowym Związku Automobilowym również i na inne organizacje tego rodzaju pracujące na terenie jednego państwa. Zasada ta została potwierdzona i podkreślona w nowym statucie F. I. A., który został uchwalony i zatwierdzony na tym zebraniu.

Pozatym dyskutowano nad fuzją F.I.A. z A.I.T. (Alliance Internationale de Tourisme) w celu ujednolicenia i wzmocnienia organizacyjnego zrzeszonego automobilizmu. Do ostatecznych decyzji na tym odcinku jeszcze nie doszło.

Zjazd w Pradze przyniósł więcej nowości. Sam myśl utworzenia Związku Słowiańskich Motorzystów jest nowa i interesująca. Nie wątpliwie tego rodzaju współpraca szybciej pociągnie naprzód wysiłki poszczególnych krajów słowiańskich w kierunku osiągnięcia poziomu organizacyjnego zrzeszeń zachodnioeuropejskich.

Inicjatorem utworzenia Związku Słowiańskich Motorzystów są automobilowe sfery Czechosłowacji, które widzą następujące drogi do osiągnięcia potrzebnego, wysokiego poziomu słowiańskiego automobilizmu:

- 1) wzajemna wymiana technicznych wiadomości i doświadczeń;
- 2) organizowanie międzynarodowych słowiańskich jazd (raidów),
- 3) poznanie wzajemnych potrzeb i wspólne planowanie programów produkcji samochodów i motocykli oraz wystaw samochodowo-motocyklowych;
- 5) wspólną taktykę w dziedzinie organizacji turystyki motorowej;
- 6) wspólną taktykę przy planowaniu i wyposażeniu autostrad;
- 7) wspólną taktykę przy decyzjach, w dziedzinie zagadnień automobilizmu, na zebraniach międzynarodowych.

Inicjatywa automobilowych sfer Czechosłowacji zasługuje na pilną uwagę i wielkie zainteresowanie z naszej strony.

Dla każdego, kto przypatrywał się bliżej kółkom niemieckiej maszyny wojennej jasną jest rzecz, że odcinek motoryzacji odgrywał w splocie wydarzeń wojennych ogromną rolę. Ostatnie 15 lat przed wojną wydaną Europie i światu przez Niemcy hitlerowskie charakteryzowało się na odcinku motoryzacji stale rosnącą przewagą niemieckiej motoryzacji we wszelkich fragmentach tego zagadnienia. Motoryzacja niemiecka była na drodze do całkowitego opanowania Europy Środkowej i zabierała się do owdładniac tym wycinkiem gospodarczym w krajach Bliskiego Wschodu. Dalszy bratni odcinek ekspansji niemieckiej to rozbudowa autostrad.

Po rozbiciu, w efekcie ostatniej wojny, która była walką motorów w powietrzu, na ziemi i na wodzie — niemieckiej potęgi gospodarczej i technicznej oraz jej planów zawładnięcia Europą, zjawia się pytanie jakimi drogami winna kierować się motoryzacja słowiańska, włączona w orbitę automobilizmu międzynarodowego. Należy spodziewać się, że po okresie rozbicia i marazmu — skutkach przegranej wojny — motoryzacja niemiecka zacznie po pewnym czasie mobilizować siły, aby odzyskać utracony teren. Czym to grozi dobrze dzisiaj wiemy, ale idzie również o to, abyśmy pamiętali o tym nie tylko dziś, ale i jutro.

Trzeba przewidywać, że przemysł anglosaski starać się będzie opanować tereny, które zaczęły opanowywać Niemcy, w ostatnich latach coraz silniej konkurujące w terenie Europy z przemysłem anglosaskim. Nie jest wykluczone, że anglosasi wykorzystają do tego celu rozbity w chwili obecnej przemysł niemiecki, któremu pomogą w takim stopniu, aby mógł pracować dla interesów anglosaskich.

Z tych właśnie względów już dzisiaj należy podjąć starania, aby produkcja motoryzacyjna w krajach słowiańskich — do chwili, kiedy państwa zachodnio-europejskie nasycą istniejący głód motorowych środków transportowych — stanęła na tak silnych podstawach, aby w momencie nasycenia istniejącego głodu poj. mech. w Europie Zachodniej, nie dała się zniszczyć lub ograniczyć przez konkurencję anglosaską lub niemiecką.

Jeśli kraje słowiańskie nie będą niezależne i samowystarczalne w produkcji pojazdów motorowych, łatwo nastąpić może chwila, że te kraje okażą się zupełnie bezbronnymi zarówno w znaczeniu politycznym jak i gospodarczym. Doświadczenia ostatniej wojny potwierdzają dostatecznie jasno i silnie te przewidywania i poglądy.



Zadaniem krajów słowiańskich musi być dążenie, aby słowiański przemysł motoryzacyjny zajął w Europie Środkowej stanowisko przodujące, aby zajął stanowisko wydarte Niemcom dzięki milionom ofiar.

\* \* \*

Czechosłowackie sfery automobilowe jako bazę główną słowiańskiej motoryzacji widzą czeskie fabryki samochodowe, których niemal że nie tknęła niszczycielska dłoń wojny. Bardziej szczegółowo wygląda plan czechosłowacki następująco:

1) należy postawić za cel, aby nie mniej niż 65 procent zapotrzebowania na motorowe środki transportowe w krajach słowiańskich było pokryte przez przemysł słowiański. W wypadku kryzysu międzynarodowego można by rozszerzyć to pokrycie i do pełnych 100 procent, tak, ażeby całkowicie uniezależnić kraje słowiańskie od przywozu z innych krajów;

2) planowanie budowy nowych szos samochodowych i autostrad w Środkowej i Wschodniej Europie winna być wspólnie uzgadniana przez kraje słowiańskie;

3) wspólne organizowanie stacji obsługi pojazdów, składów paliwa i części zapasowych;

4) stworzenie wspólnej organizacji transportu motorowego — zarówno towarowego, jak i pasażerskiego — na długich dystansach, przechodzącego przez granice poszczególnych państw oraz opieka nad związanymi z tym stosunkami gospodarczymi i kulturalnymi, turystyką itp.;

5) wspólne planowanie i organizowanie produkcji przemysłów pomocniczych motoryzacji oraz wspólne organizowanie zamówień i rozdziału przemysłu pomocniczego;

6) organizowanie we wspólnym porozumieniu zawodów samochodowych i motocyklowych

o charakterze transportowym i sportowym oraz wspólne ustalanie terminarza i wspólnej organizacji wystaw automobilowych;

7) wspólne rozpracowanie naukowo-techniczne zjazdów z dziedziny techniki motoryzacyjnej, wzajemną wymianę doświadczeń, wynalazków i t. p.;

8) należy zorganizować wydawanie wspólnych publikacji z dziedziny techniki, organizacji oraz informacji motoryzacyjnej.

Rzecz jasna, że dla przeprowadzenia tych zadań niezbędna jest ścisła współpraca wszystkich słowiańskich organizacji motoryzacyjnych. Bez tego nie da się pomyśleć zrównanie się w tej dziedzinie z osiągnięciami krajów zachodnio-europejskich oraz osiągnięcie niezależności i potrzebnego poziomu technicznego.

Takie są, podane w ogólnym zarysie, cele i zadania Związku Słowiańskich Motorzystów, widziane okiem ludzi z motoryzacji czechosłowackiej.

Myśli niewątpliwie ciekawe, zasługujące na bliższe wniknięcie w sprawę i przemyslenie poszczególnych jej fragmentów.

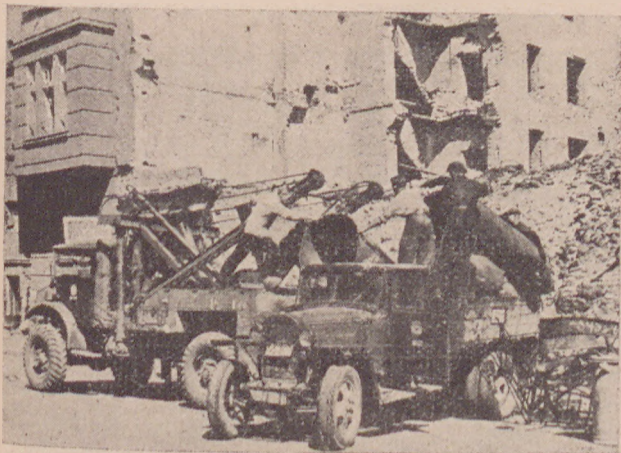
\* \* \*

Sprawa organizacji Związku Słowiańskich Motorzystów nabierać zaczyna rumieńców życia. Oto na dzień 8-go grudnia rb. zwołano do Belgradu Kongres Słowiańskich Delegatów z Bułgarii, Czechosłowacji, Jugosławii, Polski i ZSRR., a przy tej okazji projektuje się zorganizowanie II-ej Konferencji Słowiańskich Motorzystów, — delegatów organizacji automobilowych państw słowiańskich.

Na tej konferencji będzie zapewne już formalnie zatwierdzony statut Związku Słowiańskich Motorzystów.

A. O.

#### P. K. S. OCZYSZCZA WARSZAWĘ



Pracownicy P. K. S.-u w trakcie rozbijania za pomocą klinów i młotów wielkich bloków muru — w akcji oczyszczania z gruzów ulicy Koszykowej w Warszawie.

#### POSIŁEK PO PRACY



Grupa pracowników P. K. S.-u, po trudach oczyszczania ulic Warszawy z gruzów, przy dobrze zasłużonym posiłku.



# SOLEC ROZPOCZĄŁ PRACĘ

Państwowy Zakład Samochodowy nr 5 — Solec Kujawski rozpoczął pracę. Taką informację podały w piątek wieczór — 2-go sierpnia rb. agencje prasowe. Ten fakt był wydarzeniem miesiąca w światku motoryzacyjnym.

Trzeba powiedzieć, że zwożenie obrabiarek i urządzeń nie trwało, jak na nasze warunki i naszą rzeczywistość organizacyjną, zbyt długo. Również ustawianie, montaż i szykowanie urządzeń Zakładów odbyło się w tempie nienajgorszym. Ośmy z kolei, a oznaczony numerem 5, poważny zakład remontu samochodów, jeden z 9-ciu filarów renowacyjnych naszego zmęczonego taboru samochodowego, włączył swe taśmy i tryby w maszynę polskiego zaplecza technicznego.

Fakt ten ma niewątpliwie swoją pozytywną wymowę — społeczeństwo motoryzacyjne otrzymało nową poważną bazę renowacyjną o charakterze fabrycznym, o pokaźnym potencjale ponad 100 obrabiarek i wielu specjalnych urządzeń.

Tak więc maszyny rozsiadły się na swych betonowych fundamentach i zaczęły swą codzienną, monotonną, żmudną i wydajną pracę. Codzienną i żmudną — tak, ale czy wydajną? To się dopiero pokaże. Niestety o wydajności decyduje nie cierpliwa maszyna, lecz człowiek. I krótkie, gdyż zaledwie kilkunastomiesięczne, doświadczenie naszej powojennej rzeczywistości motoryzacyjnej, wykazuje i potwierdza ponad wszelką wątpliwość, że człowiek jest decydującym czynnikiem na każdym odcinku, zarówno przy rajzbracie konstrukcyjnym, jak również przy obsłudze choćby najprostszej i najłatwiejszej maszyny. I ten moment właśnie pragnę podkreślić specjalnie silnie i gorąco — efekty oczekiwane nadejdą wówczas, gdy precyzyjne maszyny i narzędzia obsługiwane będą rzeczywiście precyzyjne ręce, a kierować całością będą rzeczywiście precyzyjne mózgi. W technice mniej niż gdziekolwiek indziej nie pomogą najwspanialsze zasługi z innej dziedziny życia lub najprecyzyjniej stosowane lizusowstwo — tutaj jest miejsce tylko i jedynie na szczerą, twardą, umiejętną pracę, pracę wykonywaną właściwie i z oddaniem się jej, z wyżyciem się w niej. Bo jeśli człowiek, a nie maszyna decyduje — co jest prawdą niewątpliwą, — to na człowieka i jego pracę musi być zwrócone ostrze uwagi czynników, mających w opiece ten odcinek naszego życia motoryzacyjnego. Na człowieka — nie na maszynę.

Dlaczego tak silnie akcentuję tę prawdę?

Dlatego, że przed kilku miesiącami w sferach kierujących i opiekujących się tym zagadnieniem sprawa doboru, szkolenia i „podciągania” w pracy ludzi była stawiana w biegunowo przeciwny sposób. P o d c h o d z o n o z s e n t y -

mentem do maszyny, a z lekką wadzeniem do człowieka. Efekty tego nastawienia wszyscy, bliżej stykający się z zagadnieniami motoryzacyjnymi, znamy — organizacja pracy została tak zagniatwana, że chaos stąd wynikły pokutuje do dzisiaj, dając w bilansie efekty pracy minimalnej wartości.

Należy mieć nadzieję, że dziś, gdy nastawienie się zmieniło, lub zmienia na lepsze, uniknie się błędów sprzed miesiąca.

Jest to sprawa delikatna i niełatwa, wymagająca starannej codziennej opieki, precyzyjnego oka, szybkiej decyzji i o b i e k t y w n e j b e z w z g l ę d n o ś c i. Liczymy na nią, gdyż od niej zależy czy poważna siła techniczna, zawarta w gromadzie obrabiarek i urządzeń potoczy się w kraj efektem realnych produktów pracy, czy pobiegnie na „najwyższej przekładni”, czy też dreptać będzie w miejscu na „wolnym biegu”, nie wyzwalać mocy zakłętej w stalowych ciałach tak kosztownych i trudnych do zdobycia obrabiarek.

Otwarcie Państwowych Zakładów Samochodowych nr 5 w Solcu Kujawskim odbyło się 2-go sierpnia rb. bardzo uroczyście. Na otwarcie zjechał premier Osóbka-Morawski oraz minister Komunikacji — Jan Rabanowski.

Po uroczystej Mszy św., odprawionej na dziedzińcu fabrycznym, po przenówieniach powitalnych, głos zabrał premier Osóbka-Morawski, który zaznaczył, że naród polski potrafi wydobyć z siebie tak wiele energii, iż pomimo ogromnych zniszczeń i trwających w związku z tym trudności, odnosimy ciągle i stale wielkie sukcesy w odbudowie zarówno gospodarczej, jak i na innych odcinkach. Jednym z takich dotykanych sukcesów jest uruchomienie P. Z. S. nr 5 w Solcu Kujawskim.

— Dzięki uświadomieniu świata pracy — stwierdził dalej Obywatel Premier — osiągamy dzisiaj takie wyniki, że nawet krytycznie nastawieni obserwatorzy zagraniczni przybywający do Polski,

## DWORZEC P. K. S. W ZAKOPANEM



Zakopane pochwalić się może schludnym, estetycznym dworcem P. K. S. u, zbudowanym według wzorów zachodnio-europejskich.



podziwiają wielką żywotność społeczeństwa w odbudowie zniszczonej ojczyzny, nie szczędząc pochwał dla realnych zdobywców odbudowy.

„Nową Polskę odbudujemy nie słomianą, drewnianą i pieszą — mówił Premier — ale mурowaną i zmotoryzowaną. I dlatego cieszymy się z każdej nowej fabryki, z każdego wagonu, z każdej tony wydobytego węgla, z każdej nowej uczelni”.

W imieniu Rządu i robotników Premier złożył podziękowanie przedstawicielom U.N.R.R.A., którzy przybyli z dalekich krajów, aby nieść nam pomoc.

Po przemówieniu Premiera głos zabrał minister Komunikacji — Jan Rabanowski, który oświadczył:

— „Jak wyglądała sprawa motoryzacji w Polsce przedwrześniowej, o tym nie trzeba mówić. Stwierdzić jednak należy jedno: w przedwojennym układzie komunikacyjnym zagadnienie motoryzacji nie było doceniane — motoryzacja zepchnięta do roli „kopciuszka“, nie korzystała ani z opieki społecznej, ani z odpowiednich baz technicznych, czy przemysłowych. Zasadniczo brak było również odpowiedniego planu motoryzacji.

Po zakończeniu działań wojennych, kiedy przemysł samochodowy uległ całkowitemu prawie zniszczeniu, kiedy stan dróg, na skutek zniszczeń dokonywanych niejednokrotnie celowo przez niemieckiego okupanta był fatalny, odcinek motoryzacyjny napotykał niezwykle ciężkie zadania, zwłaszcza, że byliśmy ciągle jeszcze obciążeni grzechami szkodliwej i błędnej polityki motoryzacyjnej okresu przedwojennego. — Utarła się mianowicie legenda, która może i miała pewne podstawy, utarła się pewna plotka, w myśl której dla rekordu komunikacyjnego miarodajnym jest wyłącznie rekord kolei.

Jesteśmy jednak obecnie na najlepszej drodze do wyrównania tych niedociągnięć, do wyprowadzenia motoryzacji na czystą wodę. Dzisiaj odcinek motoryzacji otaczany

jest bardzo troskliwą opieką. Uważam za swój obowiązek podkreślić na tym miejscu, że opieka ta rozciągana jest nie tylko przez Resort Komunikacji: w osobie Obywatela Premiera mamy największego przyjaciela motoryzacji. (brawa).

Nasza wyczerpana praca z jednej strony w dziedzinie rozbudowy warsztatów, która pozwoli nam na tani, systematyczny i szybki remont, z drugiej strony w dziedzinie odbudowy dróg, poprawy materialnego bytu pracowników, jak również rozbudowy odpowiedniej sieci szkolnictwa zarówno niższego, średniego, jak i wyższego — oto elementy, które w efekcie dadzą nam prawdziwą i opartą na zdrowych zasadach motoryzację.

Na zakończenie chciałbym raz jeszcze wyrazić serdeczne podziękowanie dla wszystkich robotników, techników i inżynierów, którzy przyczynili się do uruchomienia tak ważnego ośrodka, jakim są Zakłady Samochodowe w Solcu Kujawskim, ośrodka, którego ważność doceniamy nie tylko w skali wojewódzkiej, ale i w skali ogólnokrajowej”.

\* \* \*

W imieniu U. N. R. R. A. wygłosił krótkie przemówienie w języku angielskim płk. amerykański Stefan Batori, wielki nasz przyjaciel, którego osobista energia, życzliwość i praca przyczyniły się w znacznej mierze do skierowania i przesłania do Polski obrabiarek i urządzeń amerykańskich wojskowych samochodowych warsztatów naprawczych.

— „Chociaż maszyny i sprzęt dostarczone są przez U. N. R. R. A. — mówił płk. Batori — to jednak wielkie dzieło, które tu oglądamy jest wynikiem pracy robotników i inżynierów polskich, zatrudnionych przy montowaniu warsztatów.

W dalszym ciągu uroczystości Premier odznaczył 16-tu pracowników P. Z. S. nr 5 medalami Zwycięstwa i Wolności.

#### NOWA SERIA AUTOBUSÓW P.K.S.-u



Nowo skarosowane, estetycznie pomalowane autobusy P.K.S.-u opuszczają warsztaty seryjnej budowy karoserii, aby następnego dnia rozpocząć pracę przewożenia pasażerów.

#### NOWY PRZYSTANEK

Budowa jeszcze jednego przystanku linii autobusowej P.K.S.-u — jeszcze jeden krok naprzód w usprawnieniu komunikacji autobusowej.





## Rola P. Z. i W. S. na odcinku organizacji zaplecza technicznego

Z chwilą wyzwolenia kraju z pod okupacji niemieckiej, stała się aktualna kwestia motoryzacji polskiej, nigdy dotychczas w naszym kraju dostatecznie niezrozumiana. Można zaryzykować twierdzenie, że Państwowe Zakłady i Warsztaty Samochodowe mają być wcieleniem i urzeczywistnieniem świadomej i planowej polityki w dziedzinie konserwacji i remontu taboru samochodowego w Rzplitej, polityki motoryzacyjnej, rozumianej nie jako chwilowa doraźna akcja łatania pogruchotanych wozów, ale świadoma i stała praca w kierunku stworzenia jednolitej organizacji o wysokim poziomie technicznym, organizacji, mającej na celu stałe podtrzymywanie i renowację taboru samochodowego.

### OD GRUP OPERACYJNYCH DO PRODUKCJI CZĘŚCI ZAMIENNYCH

Państwowe Zakłady i Warsztaty Samochodowe poczęły się formować w styczniu 1945 roku i tworzyły właściwie grupę operacyjną dla zabezpieczenia porzuconych drobnych warsztatów poniemieckich.

Pierwszy okres działalności, okres uruchamiania tych drobnych warsztatów, trwał od kwietnia do czerwca 1945 roku. Dopiero w czerwcu 1945 r. postawiono kwestię rozwiązania sprawy remontu i konserwacji wozów w płaszczyźnie ogólnopństwowej. Dla pomocy w rozwiązaniu tej sprawy została skierowana do nas grupa specjalistów radzieckich z płk. Lewaszowem na czele, która wzięła na siebie obowiązek nie tylko pomocy w rozpracowaniu samego zagadnienia, ale i czynnie współdziałała w materialnym wyposażeniu warsztatów. Dzięki pomocy tej grupy zostały przywiezione przez oddziały Armii Radzieckiej obrabiarki i wyposażenie ze strefy okupacyjnej niemieckiej.

W okresie od czerwca do października 1945 r. stworzono 7 Zakładów Samochodowych, z których Gliwice, Warszawa i Poznań zostały w owym okresie częściowo uruchomione. W ciągu września i października 1945 r. uruchomiono PZS Płock.

Dla wyposażenia Państwowych Zakładów i Warsztatów Samochodowych pracownicy PZS wydobywali często spalone obrabiarki z pod gruzów. W ten sposób zdobyto pełne wyposażenie Zakładów w Gdyni — powstało ono właśnie drogą ściągania i remontowania obrabiarek z warsztatów poniemieckich.

Trzeci okres rozwoju PZS, tj. okres od października 1945 r. do 1-go kwietnia 1946 roku, cha-

rakteryzuje się wielkimi trudnościami, spowodowanymi — z jednej strony rosnącymi potrzebami remontowymi kraju przy istnieniu dużego, w stosunku do możliwości remontowych, parku, a z drugiej strony trudnościami odremontowania budynków, obrabiarek i urządzeń, skompletowania ich wskutek niezmiernie nikłych, w stosunku do potrzeb, możliwości finansowych.

W czasie tych prac zaistniała potrzeba stworzenia własnej polskiej koncepcji wyjściowej, odpowiadającej potrzebom naszego kraju w oparciu o doświadczenie własne, jak również w oparciu o zdobycze organizacyjne i techniczne w tej dziedzinie krajów Zachodnio-Europejskich i Związku Radzieckiego.

Sytuację utrudniały ogromne trudności, związane z brakiem części zamiennych na rynku.

W grudniu 1945 r. pracownicy PZ i WS delegowani do Anglii dowiedzieli się o istnieniu na terenie W. Brytanii Wojskowych Zakładów Amerykańskich, które miały być oddane do jednego z krajów zniszczonych w granicach dostaw UNRRA.

Sprawa wczas poruszona dała wyniki pozytywne dla Polski i w kwietniu rb. Państwowe Zakłady i Warsztaty Samochodowe otrzymały przeszło 10.000 ton ładunku: maszyn, wyposażenia warsztatowego, a także części zamiennych do samochodów amerykańskich. Dzięki tym dostawom w dużym stopniu została ułatwiona kwestia wyposażenia naszych Zakładów i na tej bazie zostają obecnie budowane 3 zakłady: Solec Kujawski, Kalisz i Głowno, oraz zakład renowacji ogumienia w Bolechowie pod Poznaniem.

### STRUKTURA ORGANIZACYJNA PZS'ów I PWS-ów

Państwowe Zakłady i Warsztaty Samochodowe posiadają na terenie Rzplitej 9 Zakładów Samochodowych oraz 72 warsztaty zjednoczone w 10-ciu Dyrekcjach Okręgowych. 5 Zakładów Samochodowych jest częściowo czynnych, a mianowicie PZS Nr 1 Gliwice, PZS Nr 2 Warszawa, PZS 3 Poznań, PZS Nr 6 Gdynia, PZS 7 Płock. Pozostałe 3 Zakłady PZS 4 Głowno, PZS 5 Solec Kujawski, PZS 8 Kalisz oraz PZS 9 (ogumienie) znajdują się w stadium organizacji.

Oprócz wspomnianych 72 warsztatów organizuje się jeszcze 2 nowe dyrekcje w Łodzi i Warszawie. Łódź została już uruchomiona, Warszawa znajduje się w stadium organizacji.

### DZIAŁALNOŚĆ PZS I PWS

Równolegle z organizacją Zakładów i Warsztatów oraz zaopatrzeniem ich w niezbędne narzę-



dzia, Zakłady i Warsztaty prowadziły prace remontowe, stopniowo zwiększając siłę wytwórczą. Państwowe Zakłady Samochodowe do 1-go stycznia 1946 r. odremontowały, jeśli idzie o remont kapitalny — 250 wozów, a w ciągu pięciu miesięcy roku 1946-go (od 1.1.1946 do 1.6.1946) odremontowano 181 wozów (remont kapitalny), osiągając od początku pracy PZS-ów do 1.6.1946 ogólną ilość wykonanych 431 remontów kapitalnych.

Jeśli idzie o remonty średnie — do dnia 1 stycznia 1946 r. PZS-y wykonały ich 207, a w czasie od 1.1.1946 do 1.6.1946 — 175 remontów średnich, czyli łącznie od początku pracy PZS-ów do 1.6.1946 — 382 remonty średnie.

Remontów drobnych od początku pracy do dnia 1-go stycznia 1946 r. wykonały PZS-y bardzo niewiele, tylko 210, podczas gdy w roku 1946 ilość wykonanych remontów drobnych gwałtownie wzrasta, osiągając na 1.6.1946 r. pokaźną ilość 10.180 (czyli 9.990 drobnych remontów wykonały PZS-y w okresie pięciu miesięcy roku 1946-go).

Poza tym w okresie 5-ciu miesięcy r. b. PZS-y wykonały 126 kapitalnych remontów silnika.

Jeśli te wszystkie prace przeliczyć na jednostki remontowe (jednostka remontowa równa się 70 robotniko-godzin), to dowiemy się, że w okresie do 1 stycznia 1946 r. PZS-y wykonały 3.038 jednostek remontowych, a w okresie pięciu miesięcy roku 1946-go (1.1.46 — 1.6.46) wykonały 12.370 jednostek remontowych (od początku istnienia PZS-ów 15.408 jednostek remontowych).

Państwowe Warsztaty Samochodowe do dnia 1 stycznia 1946 r. wykonały:

|       |                       |
|-------|-----------------------|
| 412   | remontów kapitalnych, |
| 1.070 | „ średnich,           |
| 1.905 | „ drobnych,           |

co stanowi razem 9.481 jednostek remontowych.

Do dnia 1.6.1946 r. Państwowe Warsztaty Samochodowe wykonały:

|       |                       |
|-------|-----------------------|
| 883   | remontów kapitalnych, |
| 2.769 | „ średnich,           |
| 4.350 | „ drobnych,           |

łącznie, po przeliczeniu 22.490 jednostek remontowych.

Sumując pracę PZS-ów i PWS-ów otrzymamy, że łącznie w Zakładach i Warsztatach Samochodowych do dnia 1-go stycznia 1946 r. wykonano:

|       |                      |
|-------|----------------------|
| 662   | remontów kapitalnych |
| 1.277 | „ średnich           |
| 2.115 | „ drobnych           |

łącznie, po przeliczeniu 12.519 jednostek remontowych.

Od dnia 1.1.1946 r. do dnia 1.VI.1946 r. wykonano łącznie w PZS'ach i PWS'ach

|       |                              |
|-------|------------------------------|
| 1064  | remontów kapitalnych         |
| 2944  | „ średnich                   |
| 14250 | „ drobnych oraz              |
| 126   | kapitalnych remontów silnika |

Zasadniczo wszystkie PWS'y są samowystarczalne, a nawet część z nich przynosi już obecnie dochód, jednakowoż należy zaznaczyć, że zbytne rozproszenie tych warsztatów, ich niewielka siła produkcyjna oraz nierzadko słabe wyposażenie techniczne, a także zbyt silnie rozbudowany aparat administracyjny (powstały w czasie przemianowania i organizacji samych warsztatów) obciąża nadmiernie koszt wykonanych prac. To też stałym obecnie dążeniem jest:

1) unormowanie ilości pracowników administracyjnych;

2) rozbięcie warsztatów na 3 zasadnicze grupy: a) dla napraw głównych marek nieseryjnych, b) dla napraw średnich, c) stacji obsługi, oraz wyposażenie każdego z tych warsztatów w odpowiednie dla niego maszyny i urządzenia.

Państwowe Zakłady Samochodowe nie są samowystarczalne, ponieważ najbardziej zaawansowane z nich jak Poznań i Gliwice nie posiadają jeszcze: 1) pełnego wyposażenia; 2) przyrządów pomiarowych, niezbędnych dla normalnej pracy; 3) nie posiadają jeszcze należytych zapasów części zamiennych niezbędnych przy przeprowadzaniu napraw.

Jedną z największych bolączek Zakładów są kadry. Przed wojną Polska była krajem wyjątkowo ubogim w wykwalifikowanych pracowników z dziedziny motoryzacji — wojna wpłynęła jeszcze bardziej na pogorszenie tego stanu, a zadania stawiane Państwowym Zakładom i Warsztatom Samochodowym są o wiele większe, niż zadania stawiane kiedykolwiek przed wojną —

## Z CIĘŻARÓWEK — AUTOBUSY



Seryjna budowa karoserii autobusów P. K. S.-u. Wykańczanie dachów.



w związku z katastrofą stanem wozów ponemieckich oraz ze złą i często niesumienią obsługą kierowców, jak również na skutek złych gatunków smarów.

W dniu 1 czerwca 1946 r. Państwowe Zakłady Samochodowe zatrudniały 2.115 pracowników, Warsztaty Samochodowe 1.697, łącznie 3.812 pracowników.

Dążąc do stworzenia kadr motoryzacyjnych uruchomiono przy Zakładach w Gliwicach roczną szkołę monterów samochodowych, w której uczy się 100 chłopców, a poza tym każdy zakład posiada pewną ilość uczniów. W chwili obecnej Warsztaty szkołą 602 uczniów, łącznie więc z Zakładami 702 uczniów.

Jednocześnie nawiązano kontakty z wyższymi i średnimi szkołami technicznymi, skąd przyjmują się uczniowie i studentów na praktyki wakacyjne, stworzono na Politechnikach fundusze stypendialne P. Z. i W. S. dla studentów specjalizujących się w dziedzinie remontów pojazdów mechanicznych.

### WARSZTATY ANGIELSKIE

W ciągu maja 1946 r. nadeszły transporty z Anglii w ilości przeszło 10.000 ton, z tego przeszło 6.000 ton części zamiennych do wozów amerykańskich, pozostała ilość — urządzenia i maszyny dla Zakładów. Na tej bazie zostaną uruchomione 4 Zakłady: PZS Nr 8 Kalisz, PZS Nr 4 Główno, PZS Nr 5 Solec Kuj. i PZS Nr 9 (ogumienie) w Bolechowie.

Najwcześniej zostaną uruchomione Zakłady w Solcu Kujawskim — częściowe uruchomienie nastąpiło 1.VIII. — pełne przewidziane jest na 1.X.1946 roku.

Otrzymałe Warsztaty Angielskie dadzą możliwość wykonania remontów kapitalnych około 12.000 wozów rocznie i do 20.000 silników rocznie, a oprócz tego dają możliwość stworzenia w Bolechowie renowacji ogumienia o produkcji rocznej przeszło 50.000 sztuk.

### ORGANIZACJA ZAKŁADÓW I INWESTYCJE

O ile cały przemysł Polski przeżywa wielkie trudności związane z odbudową zniszczonych warsztatów produkcyjnych, opierając się jednak zasadniczo na istniejących, dość często zniszczonych, zakładach, o tyle Państwowe Zakłady i Warsztaty Samochodowe rozpoczęły swą działalność od zera i olbrzymim wysiłkiem robotników i inżynierów zdołały stworzyć duży potencjał przemysłu, dający możliwość w najbliższej przyszłości zapewnienia napraw istniejącego i ciągle rosnącego taboru samochodowego.

W dniu 1 czerwca 1946 r. PZS-y posiadały pod zabudowaniami 127.000 m. kw. powierzchni, z czego zabudowania o powierzchni około 80.000 m. kw. całkowicie odremontowane, a pozostałe 47.000 m. kw. — w remoncie.

Łącznie w Zakładach Samochodowych w dniu 1 czerwca 46 r. znajdowało się 668 obrabiarek, ca 50 proc. odremontowanych, w PWS 162 obrabiarki czynne odremontowane. Moc zainstalowana na dzień 1.VI.1946 r. wynosi ca 1800 KW. W ciągu miesiąca maja PZS-y zużyły ca 46.000 KWh energii elektrycznej.

Przez nadejście do Polski t. zw. „Miasteczka Angielskiego” (wojskowego zakładu remontowego) potencjał techniczny w dziale obrabiarek do regeneracji części samochodowych został powiększony o przeszło 100 obrabiarek i wiele specjalnych urządzeń warsztatowych.

### PLANY NA PRZYSZŁOŚĆ

Państwowe Zakłady i Warsztaty Samochodowe w końcu roku 1946 będą miały następujący zasadniczy podział pracy:

PZS Nr 1 Gliwice — nastawione zasadniczo na remont wozów: ZIS, GAZ, Opel-Blitz, oraz wozy Diesla na paliwo ciężkie; moc przepustowa: około 7 wozów dziennie plus 14 silników.

PZS Nr 2 Warszawa — wozy osobowe: Opel, Mercedes, Fiat; moc przepustowa: 7 wozów dziennie plus 14 silników.

PZS Nr 3 Poznań — Ford USA, Ford Can. i Ford Bryt. — moc przepustowa: 4 wozy dziennie i silników 8.

PZS Nr 4 Główno — Dodge USA, Dodge Kanad., Studebaker; moc przepustowa: kapitalny remont wozów 6, silników 12 dziennie.

PZS Nr 5 Solec Kujawski — Jeep, Morris, Austin, Albion i inne brytyjskie; moc przepustowa: kapitalnych remontów wozów 7, silników 14 dziennie.

PZS Nr 7 Płock — wozy osobowe D.K.W. — kapitalny remont wozów 3, silników 6 dziennie.

PZS Nr 8 Kalisz — Chevrolet USA, Chevrolet Can., Chevrolet Bryt., G.M.C., Bedford; moc przepustowa: kapitalny remont 20 wozów dziennie, silników 40.

PZS Nr 6 Gdynia zostaje obecnie zachowana dla prac związanych z renowacją wozów ponemieckich, autobusów ciężarowych ściągniętych z obozu w Stutthofie i Bonzagu.

PZS Nr 9 w Bolechowie pod Poznaniem renowacja ogumienia ok. 160 sztuk dziennie.

Oprócz 9 Zakładów będą uruchomione 2 Dyrekcje Okręgowe warsztatów samochodowych w Łodzi i Warszawie. W Łodzi uruchamia się 4 warsztaty, a w Warszawie 1 warsztat, tak, że na koniec roku 1946, po połączeniu niektórych drobnych warsztatów, pracować będzie na terenie całej Polski 12 Dyrekcyj Okręgowych z ilością 74 warsztatów rozrzuconych po całym kraju.

Użytkownik mający wóz marki licznie w Polsce reprezentowanej, a wymagający kapitalnego remontu będzie oddawał samochód w Punkcie Zbytu (Centrali Zbytu Samochodów), — w swoim okręgu i za dopłaceniem różnicy kosztów, nie czekając na wykonanie remontu, otrzyma inny wóz na chodzie. Wozy zużyte będą kierowane do odpowiednio specjalizujących się PZS-ów, które po odremontowaniu będą je oddawać Punktom Zbytu.



W wypadku potrzeby średniego remontu wozu licznie w Polsce reprezentowanego klient oddaje wóz do najbliższego PWS-u, gdzie zmieniają mu silnik zużyty na wyremontowany, a silnik zużyty PWS przesyła do odremontowania do odpowiedniego PZS-u, skąd czerpie z kolei silniki odremontowane.

Ten system pracy z jednej strony pozwala Zakłady nastawić na seryjną produkcję w potoku, co niewątpliwie wpłynie na potanień kosztów remontu i polepszy jakość, z drugiej strony wybawi klienta od potrzeby oczekiwania długo na remont, albowiem manipulacja zdania i odbioru nowego samochodu może trwać 1 dzień.

W związku z powyższym przy Zakładach Samochodowych zostają uruchomione magazyny wozów i zespołów do remontu, magazyn części zamiennych oraz magazyn zespołów i wozów gotowych, w renowacji których specjalizuje się dany Zakład.

Sprawa ogumienia jest jedną ze spraw najtrudniejszych. Obecnie przystąpiono do uruchomienia w Polsce 2-ch Zakładów renowacji gum — jeden w Gliwicach o mocy przypustowej ca 5.000 gum rocznie, drugi pod Poznaniem o mocy przypustowej ca 60.000 gum rocznie.

Gum zużytych nadających się do renowacji posiadamy duże ilości, jednak mamy ciągle duże trudności z otrzymaniem surowców dla renowacji.

### CZĘŚCI ZAMIENNE

Jednym z najtrudniejszych zagadnień jest zaopatrzenie Zakładów i Warsztatów w dostateczną ilość części zamiennych. Zostało przedsięwziętych 5 równoległych akcji:

1) zapewnienie Zakładom zaopatrzenia się w części otrzymane od UNRRA,

2) scentralizowany rozdział części zamiennych niemieckich, znajdujących się w porozrzucanych magazynach na ziemiach odzyskanych,

3) zakup części zamiennych zagranicą — zrealizowany w kilku dostawach dla ZIS i GAZ ze Związku Radzieckiego,

4) renowacja części zamiennych w Zakładach,

5) produkcja nowych części przez przemysł i własnymi środkami.

O ile pierwsze 3 punkty nie wymagają żadnych komentarzy, o tyle 4 i 5 punkt wymaga oświetlenia specjalnego.

We wszystkich Zakładach Samochodowych zostają specjalnie rozbudowane oddziały renowacji części drogą mechanicznej obróbki, spawania, metalizacji natryskowej, galwanizacji itp. Wiąże się to z ogromną pracą związaną z normalizacją części zamiennych. Niektóre Zakłady jak Gliwice już obecnie częściowo prowadzą tę renowację. Należy przypuszczać, że akcja ta powinna dać w ogólnym bilansie ca 30 proc. oszczędności w nowych częściach zamiennych.

Jeśli idzie o nowe części zamienne — obecnie finalizuje się rozmowy z przemysłem dla urucho-

mienia produkcji części zamiennych. Ponieważ jednak Zjednoczenie Przemysłu Motoryzacyjnego nie jest w stanie w obecnym czasie szybko zaspokoić wszystkie potrzeby rynku domagającego się części zamiennych, przytym okres uruchomienia produkcji części zamiennych należy przyjąć ca pół roku, dla zaopatrzenia jednakże Zakładów i Warsztatów w najniezbędniejsze części zamienne PZS-y prowadzą już obecnie drobną produkcję i znacznie ją powiększą w najbliższej przyszłości.

Plan produkcji na okres roczny wygląda następująco:

|                            |        |
|----------------------------|--------|
| 1) tłoki . . . . .         | 60.000 |
| 2) Zawory . . . . .        | 40.000 |
| 3) prowadnice zaworowe     | 60.000 |
| 4) sworznie tłokowe . .    | 60.000 |
| 5) śruby do korbowodów     | 6.000  |
| 6) koła zębate 3 i 4 bieg. | 3.500  |
| 7) koła zębate atakujące   |        |
| skrzynki biegów.           | 3.500  |
| 8) inne koła zębate . . .  | 2.000  |
| 9) śruby do kół tarczow.   | 40.000 |

Produkcja ta stopniowo zostanie zgrupowana w PZS Nr 1 Gliwice.

Obecnie zarówno Warszawa, jak i Poznań, Płock i Gliwice produkują tłoki. Opanowano już produkcję tłoków dla samochodów Chevrolet i Ford w Poznaniu, Opel — w Warszawie, oraz GAZ — w Gliwicach.

Największą trudnością jest brak przyznań pomiarowych i surowców. W Gliwicach uruchomiono laboratorium chemiczne, a w stadium organizacji jest laboratorium metalograficzne.

\* \*

\*

Aby zwiększyć wydajność pracy — w lipcu r. b. P.ZS-y i P.W.S-y przeszły na akordowy system płac dla wszystkich robót. Należy się spodziewać, że ten system płac przyniesie w wyniku znaczne zwiększenie tempa produkcji i jej potanień.

inż. G. Halak

**KURSY OBRÓBKI METALI**  
**R. WOLFRAMA**  
 WARSZAWA ul. MIODOWA 3

**Specjalność:**

**Kurs monterów  
 samochodowych**

Początek roku szkolnego dn. 15 września



# Jak dobrać odpowiednie świece do samochodu?

Instrukcje fabryczne określają dokładnie jakie świece należy stosować do danego typu samochodu, jednak w chwili obecnej nie zawsze można otrzymać potrzebne świece, a stosując typy nieodpowiednie łatwo można spowodować gorsze funkcjonowanie silnika. Dla zorientowania więc kierowców i personelu warsztatowego podaję poniżej tablicę porównawczą szeregu świec różnych fabryk.

Dla zorientowania Czytelnika co oznaczają te, tak skomplikowane, oznaczenia poszczególnych typów świec, podaję poniżej krótkie wyjaśnienia głównych fabryk. Przed tym chciałbym jednak zaznaczyć ogólnie, że niezależnie od wymiarów świecy i jej gwintu, są one uszeregowane zależnie od t. zw. „wartości cieplnej” t. j. wytrzymałości na temperaturę pracy.

Świeca rozgrzewa się podczas pracy silnika. Temperatura świecy zależy z jednej strony od ilości ciepła dopływającego do świecy przy spalaniu mieszanki — co zależy od konstrukcji silnika, z drugiej zaś strony od ilości odprowadzanego ciepła przez świecę, co zależy zarówno od budowy silnika (konstrukcji głowicy), jak i budowy i właściwości świecy, a specjalnie od jej izolatora.

Zaznaczyć przy tym trzeba, że czym wyższa jest wartość cieplna, tym świeca jest odporniej-

sza na temperaturę i tym trudniej powodować może samozapłon, lecz równocześnie, jest tym wrażliwsza na zaoliwienie i zabrudzenie.

Praktycznie — jeżeli stwierdzimy samozapłon, należy spróbować świecy o wyższej wartości cieplnej, a w innych wypadkach, gdy nam świece zaczynają „zarzucać” i przerywają, pomimo, że silnik jest w dobrym stanie, należy stosować świece o niższej wartości cieplnej.

Dobranie odpowiednich świec jest specjalnie ważne w maszynach sportowych i wyścigowych, gdzie chodzi o wyciągnięcie maksymalnej mocy z silnika i doświadczeni kierowcy sportowi — samochodowi i motocyklowi — przeprowadzają nie jedną próbę dla dobrania świecy najwydajniejszej, a jednocześnie nie „zarzucającej”.

Po tych uwagach ogólnych podaję wyjaśnienia poszczególnych fabryk, dotyczące oznaczeń, umieszczonych na świecach:

*Marka Bosch.*

Pierwsze litery oznaczają:

M — nierozbieralna świeca o gwincie 18 mm

DM — rozbieralna świeca „ 18 „

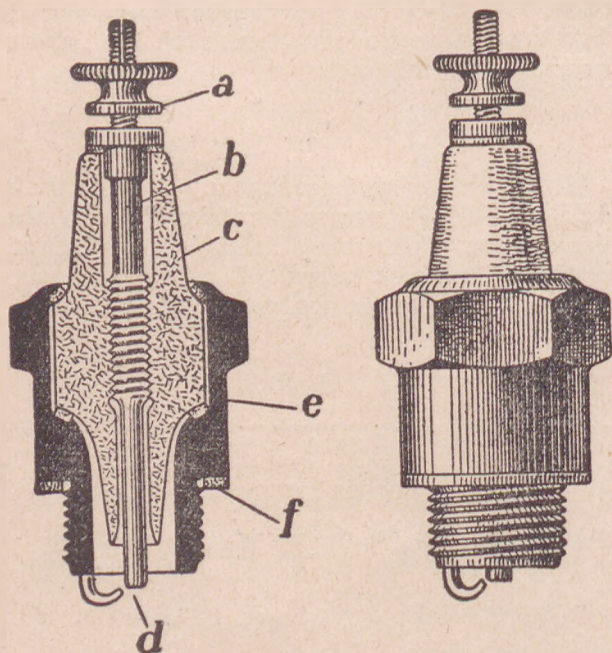
W — nierozbieralna świeca „ 14 „

X — świece „ 12 „

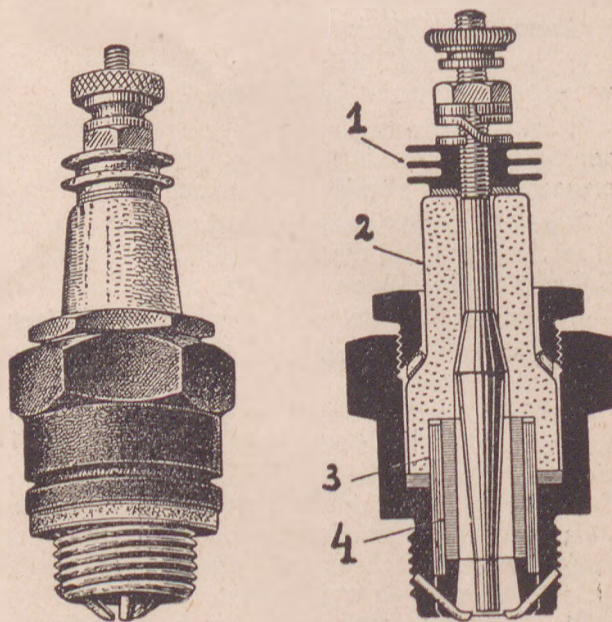
U — „ „ 10 „

Z — „ nierozb. o gwincie 7/8" lub 1/2" stożkowe.

DZ — świece rozbieralne 7/8" lub 1/2".



Rys. 1. Typowa świeca samochodowa, składa się z trzech zasadniczych części: korpusu metalowego, elektrody środkowej oraz izolatora. Na rysunku (z lewej) przekrój świecy: a) nakrętka mocująca przewód, b) elektroda środkowa przewodząca prąd, c) izolator z miki lub najczęściej ze sztucznej kompozycji pochodzenia ceramicznego, d) końcówka elektrody środkowej, e) korpus metalowy z gwintem, f) uszczelka pomiędzy gwintem świecy i głowicą silnika.



Rys. 2. Widok zewnętrzny i przekrój świecy, zbudowanej do pracy w silnikach wysokoobrotowych: 1) żeberka chłodzące, 2) izolator z kompozycji ceramicznej, 3) druga warstwa izolacji mikiowej w postaci krążków prasowanych z miki, podnoszących wytrzymałość izolacji na przebicie, 4) pierwsza warstwa izolacji mikiowej w postaci paska owiniętego na elektrodzie środkowej.



# Tabela porównawcza świec najbardziej rozpowszechnionych

| Bosch                 |                               | Beru        |                    | AC              |                  |                       | Lodge | Siemens     |
|-----------------------|-------------------------------|-------------|--------------------|-----------------|------------------|-----------------------|-------|-------------|
| rozbieralne           | nie-rozbieralne               | rozbieralne | nie-rozbieralne    | nowe oznaczenia | stare oznaczenia |                       |       |             |
|                       |                               |             |                    |                 | rozbieralne      | nierozbieralne        |       |             |
| gwint 18 mm           |                               |             |                    |                 |                  |                       |       |             |
| DM 20 A1              | M 20 A1                       |             | 25 b1              | 87,88           |                  | G 14, G 12            |       | AG 1 1/2    |
| DM 35 A1              | M 35 A1                       |             |                    |                 | B 11             | G 12, G 11            |       |             |
| DM 35 A2              |                               |             |                    |                 |                  | albo J 12             |       |             |
| DM 45 A1              | M 45 A1<br>M 45 A2<br>M 45 21 |             | 45 b2<br>45 b1     | 86              | B 11             | G 10, G 9<br>albo J 9 | TS 3  | AG 1 1/2    |
| DM 95 A1              | M 95 0                        |             | 95 b1              | 85              | B 7              | G 8                   | TS 3  | AG 10 1/2   |
| DM 95 A2              | M 95 A1                       |             | 95 b2              |                 |                  |                       |       | AG 10 1/5   |
| DM 95 A3              |                               |             |                    |                 |                  |                       |       |             |
| DM 145 1              | M 145 1                       |             |                    | 84              | B 7 lub          | G 7 lub               | TS 3  | AG 20       |
| DM 145 2              | M 145 2                       |             | 145 b1             |                 | B 5              | G 6                   | H 1   |             |
| DM 145 T1             |                               |             | 145 b2             |                 |                  |                       |       |             |
| DM 145 T2             |                               |             |                    |                 |                  |                       |       |             |
| DM 150 G 24           |                               | 177 a1      | 145 b2             |                 | B 4              | G 4 1 2               | H 1   | AG 30 1/5   |
| DM 175 A1             |                               |             |                    |                 |                  |                       |       |             |
| DM 175 A3             |                               |             |                    |                 |                  |                       |       |             |
| DM 175 T1             |                               |             |                    |                 |                  |                       |       |             |
| DM 175 T3             |                               |             |                    |                 |                  |                       |       |             |
| DM 225 A1             |                               | 225 a1      |                    | 83              |                  | G 3                   |       |             |
| DM 200 G 24           |                               |             |                    |                 |                  |                       |       |             |
| DM 225 T1             |                               | 225 a1      |                    | 83              |                  | G 2 1 2<br>G 1 1 2    |       |             |
|                       | M 280 G1                      |             |                    |                 |                  |                       |       |             |
| gwint 14 mm           |                               |             |                    |                 |                  |                       |       |             |
|                       | do W 95 A2                    | 95 b16      |                    | 47              |                  | K 10, 12, 14          |       |             |
|                       | W 145 0                       |             |                    | 45              |                  | K 7                   | S 14  | AG 10 1 1/4 |
|                       | W 145 A1 i 3                  | 145 a16     | 145 b16            | 46              |                  | K 9                   |       |             |
|                       | W 145 T1                      |             |                    |                 |                  |                       |       |             |
|                       | W 175 T1 i 3                  | 175 a16     | 190 b16<br>125 b16 | 43              |                  | K 5                   | H 14  | AG 20 1 1/4 |
|                       | W 175 A1 i 3                  |             |                    |                 |                  |                       |       |             |
|                       | W 225 T1 i 3                  | 225 a16     | 225 b16            | 43              |                  | K 4                   |       | AG 20 1 1/4 |
|                       | W 240 T1 i 3                  |             | 225 b16            |                 |                  | K 3                   |       |             |
|                       | W 260 T1 i 3                  |             | 225 b16            |                 |                  | K 2                   |       |             |
| gwint 7/8"            |                               |             |                    |                 |                  |                       |       |             |
|                       | Z 20 1 i A1                   | 15 a11      |                    | 78              |                  | A                     |       |             |
| DZ 35 1 i A1          |                               |             | 45 b13             | 78              |                  | A                     |       |             |
| DZ 45 A1 i 2 i 3      | Z 45 A1 i 2 i 3<br>Z 45 A4    | 45 a14      |                    | 78              | 575              | A lub Z1<br>Z lub Y   |       |             |
| DZ 95 A1 i 2          | Z 95 A1                       | 95 a14      |                    |                 | 575              | Y                     |       |             |
| gwint stożkowy 1 1/2" |                               |             |                    |                 |                  |                       |       |             |
| DZ 10 1/19            |                               |             |                    |                 | 1075 1 1/2       |                       |       |             |
| DZ 10 A1              |                               |             |                    |                 |                  |                       |       |             |

(W następnym numerze podamy tablicę porównawczą świec różnych marek amerykańskich).



Cyfry podane po tych literach oznaczają wartość cieplną danej świecy.

Litery podane po tych cyfrach określają materiał izolatora, a mianowicie:

A — normalny materiał t. zw. pyranit (co jest oznaczone jednym paskiem zielonym na izolatorze).

T — specjalny materiał — (co jest oznaczone dwoma paskami zielonymi na izolatorze).

G — izolator z miki.

Ostatnie cyfry oznaczenia świecy podają typ wykonania (długość gwintu i długość korpusu świecy).

*Marka Beru.*

Pierwsza liczba oznacza wartość cieplną świecy, następująca po niej litera *H* lub *a* — oznacza świece rozbiernalną, zaś litera *b* — świece nierozbiernalną, lit. *m* — świece nieprzeszkadzającej radiowym odbiornikom i jednocześnie wodoszczelnej. Cyfra końcowa oznacza typ wykonania.

*Marka AC.*

Litery początkowe oznaczają serie i to jak następuje:

Seria G — świece 18 mm nierozbiernalne na klucz 25,6 mm dla samochodów osob. (seria standard).

Seria J — świece 18 mm nierozb. na klucz 22,2 mm dla samoch. osob.

Seria B — świece rozbiernalne 18 mm na klucz 25,6 dla samoch. osob. i motocykli.

Seria D — świece nierozb. 18 mm na klucz 25,6 dla samoch. ciężarowych.

Seria K — świece nierozb. 14 mm na klucz 20,6 dla samoch. ciężarowych.

Seria Y i Z oraz 575 — z gwintem 7/8" SAE.

Cyfry następujące po tych literach oznaczają wartość cieplną tych świec, przy czym im niższa cyfra, tym wyższa wartość cieplna świecy.

Dla informacji podaje, że dla celów wyścigowych można stosować świece do G 4½ lub K4.  
*inż. W. M.*

## POSTĘP W KONSTRUKCJI MOTOCYKLI

Artykuł niniejszy obejmuje rozwój konstrukcji motocykli w okresie od pierwszej wielkiej wojny światowej, aż do chwili obecnej. W okresie tym motocykl odbył długą drogę rozwojową od prymitywnego mechanizmu dwukołowego poruszanego silnikiem o małej sprawności, który pomimo to oddał wielkie usługi na polach bitew (Flandria), aż do silnego, ekonomicznego i eleganckiego motocykla doby obecnej. Już przed rokiem 1914 wykonano szereg prac doświadczalnych nad rozwojem konstrukcji motocykli, jednak prace te były prowadzone po omacku, niejednokrotnie przez ludzi posiadających nadmiar entuzjazmu, lecz bardzo niewiele uzdolnień technicznych, często dysponujących skromnymi możliwościami finansowymi.

Podobieństwo motocykla z roku 1918 do motocykla współczesnego jest tylko powierzchowne. Zajmiemy się różnicami między nimi, obrazując w ten sposób postępy jaki dokonany został w ich budowie.

Porównajmy np. motocykl z r. 1918 o silniku poj. 557 ccm, o mocy 6 KM przy ca 4000 obr./min., z motocyklem o silniku 500 ccm dolnozaworowym z r. 1945. W założeniu są one bardzo podobne do siebie, lecz silnik współczesny pomimo zmniejszonej pojemności o 57 ccm, przy tej samej ilości obrotów rozwija moc 14 KM, a więc moc ponad dwa razy wyższą, niż jego poprzednik z r. 1918. Różnica ta bardziej jeszcze uwidoczni się, gdybyśmy do porównania wzięli najnowocześniejszą 500-tkę górnozaworową sportową, która przy wysokim stosunku sprężania i odpowiednim paliwie rozwija moc 40 KM przy ponad 5000 obr./mn.

Nowoczesne motocykle wyścigowe, zaopatrzone w górny wałek rozrządczy, są w stanie dać

moc jeszcze większą: 100 KM z litra nie jest tu żadną rewelacją. Maszyny wyścigowe specjalne (fabryczne, doświadczalne) posiadały moc do 160 KM z litra. Porównując te moce z 12 KM z litra silnika z r. 1918 zdajemy sobie sprawę z olbrzymiego triumfu, jaki został osiągnięty w konstruowaniu silników motocyklowych.

### W POSZUKIWANIU MOCY

Powstaje pytanie: skąd powstała tak wielka zwyżka mocy? Odpowiedź na to znajdziemy w długotrwałych, żmudnych, nieraz zniechęcających próbach i testach, opartych niejednokrotnie na intuicyjnych założeniach i nadziejach nie zawsze spełnionych, a przede wszystkim na starannych obserwacjach rezultatów eksperymentów na drogach i hamowniach.

Wiele ulepszeń w konstrukcji silnika motocyklowego wymagało użycia lepszych materiałów i odwrotnie: możliwość zastosowania coraz to lepszych materiałów umożliwiło w niejednym wypadku zwiększenie wydajności silnika. Te dwa czynniki były prawie zawsze tak silnie związane ze sobą, że często trudno jest stwierdzić, który z nich był przyczyną, który zaś jego następstwem. Jedno jest pewne, że polepszenie wydajności silników motocyklowych szło zawsze w parze z postępowaniem w dziedzinie metalurgii.

Proces rozwoju silnika był stopniowy, mimo to zdarzały się okresy, gdy na przestrzeni krótkiego stosunkowo czasu osiągnano bardzo znaczny postęp. Takim typowym przykładem jest kształt głowicy silnika dolnozaworowego: był on zadawalającym tak długo, jak długo pozosta-



wała większa przestrzeń nad tłokiem i nad zaworami. Nagle w ciągu jednego sezonu cały przemysł motocyklowy zastosował komorę sprężania przesuniętą nad zawory. Rezultatem tego było polepszenie sprawności silników dolnozaworowych przy zwiększonych obrotach silnika. Jeśli chodzi o silniki górnozaworowe, to używane są dzisiaj głowice sferyczne z zaworami umieszczonymi promieniowo, lecz kształt komory nie jest dziś półkulą, o średnicy równej średnicy cylindra i zawory nie są pochylone względem siebie pod kątem 90 stopni, jak w dawnych konstrukcjach. Dzisiejsza tendencja to stosowanie komór bardziej płaskich z zaworami pochylonymi względem siebie pod kątem mniejszym od 90 stopni. Próby wykazały, że dla danego stosunku sprężania ten ostatni układ daje znaczne powiększenie mocy w stosunku do dawnego, z jednoczesnym zmniejszeniem możliwości detonacji i ze zwiększeniem elastyczności silnika.

Moc silnika górnozaworowego jest ograniczona między innymi przez maksymalną osiągalną liczbę obrotów na min., a ta z kolei jest uwarunkowana częściowo przez masy części mechanizmu rozrządczego, poruszające się ruchem zwrotnym i wahadłowym. Zmniejszenie tych mas umożliwia zwiększenie obrotów silnika. To tłumaczy sukces silnika górnozaworowego z wałkiem królewskim, który nie posiada dolnych dźwigni i popychaczy, a w których wałek rozrządczy leży nad głowicą i jest poruszany bądź zespołem kół zębatych, bądź też wałkiem pionowym, lub łańcuchem. Konstrukcja pośrednią między silnikiem z wałkiem królewskim, a silnikiem o dolnym wałku rozrządczym, jest silnik t. zw. „high camshaft”, stosowany przez niektórych konstruktorów (Velocette, HRD i inn.). W tej konstrukcji masa układu popychaczy jest poważnie zmniejszona przez umieszczenie wałka rozrządczego jak najwyżej, co daje znaczne skrócenie drążków popychaczy.

W dążeniu do uzyskania zwartej i „czystej” konstrukcji silnika dawała się zauważyć już od roku 1918 tendencja do zamykania wszystkich części ruchomych, tak że gdy przy pierwotnym silniku motocyklowym popychacze, zawory, sprężyny i dźwigienki zaworów znajdowały się na zewnątrz, to dzisiejszy górnozaworowy silnik nie posiada żadnych widocznych części ruchomych.

W okresie międzywojennym istniały poza zwiększeniem mocy trzy dążenia konstruktorów motocyklowych: *niezawodność, komfort, cichobieżność silnika.*

Pierwsze dwa dążenia nie napotykały na większe trudności, trzecie jednak związane było z nieuchronną stratą mocy. Przy dzisiejszych rozwiązaniach daje się stosować znaczne tłumienie wydechu przy minimalnej stracie mocy. Polepszenie systemu wydechowego sprowadziło na plan pierwszy mechaniczny hałas silnika, pochodzący z czterech źródeł: zawory i mechanizm

rozrządu, tłok, przeniesienie napędu i ogólny hałas wszystkich części motocykla wywołany wibracją. Wibracja może być zredukowana do minimum przez staranne wyważenie silnika, oraz przez ukształtowanie i połączenie wszystkich części w taki sposób, aby ich wibracja nie wywoływała hałasu. W mechanizmie przeniesienia głównymi źródłami hałasu na łańcuchy. W motocyklach nowoczesnych, przy starannym opracowaniu łańcuchów, kół łańcuchowych i systemie ich smarowania przeniesienie w stanie nowym jest bezszelestne. Stukanie tłoka w zimnym silniku jest nowym problemem ze względu na konieczność stosowania tłoków ze stopów lekkich mających duży współczynnik rozszerzalności, co wymaga znacznego luzu między tłokiem a ścianką silnika w stanie zimnym. Jednak i w tej dziedzinie przez odpowiednie domieszki do stopów lekkich osiągnięto zmniejszenie współczynnika rozszerzalności. Hałas wywołany rozrządem jest bezsprzecznie najpoważniejszym problemem i jest wywołany zmiennymi warunkami pracy silnika i koniecznością uwzględnienia luzów ze względu na różne temperatury.

Według źródeł angielskich opracował  
K. Brun i Wł. Pietrzak.

\*

\* \* \*

6 lat wojny dało w rezultacie genezę wielu nowych idei co do stosowania materiałów, metod produkcji i form wytwarzanego artykułu. Z drugiej jednak strony wobec braku wytworów gotowych i wielkiej chłonności rynku, zachodzi obawa zmarnowania tego zysku przez poszczególnych wytwórców, którzy, licząc na łatwy zbyt swych fabrykatów, nie będą się wysilali na utrzymanie ich jakości.

Triumph, Matchless, Royal Enfield, BSA przy mod. 250 ccm stosują przednie widelce teleskopowe, przeważnie z tłumieniem olejowym. To samo Sunbeam.

Ariel otrzymał zamówienie na 1400 maszyn dla USA, z tego 500 sztuk modele sportowe, zaś 500 o silnikach czterocylindrowych.

Royal Enfield buduje mod. 350 ccm mod. G., którego prototypem jest model dostarczany wojsku, z zastosowaniem teleskopu i ulepszeń (wykończenie luksusowe).

Sunbeam: 500 ccm 23 KM przy 6000 obr./min. mod. 1945, camshaft 2 cyl. 7:1 sprzęgło 1 tar czowe typu samochodowego, kardan, teleskop, tył resorowany teleskopowy (pływakowy), silnik krótkoskokowy: s-63,5, tłoki lanoprasowane, łożysko główne z przodu kulkowe, z tyłu panewka z białego metalu, smarowanie pod ciśnieniem, Aku 6 V, 12 Ah, skrzynka biegów bez biegu bezpośredniego, rama podwójna rurowa, 179 kg, poj. zbiornika 16 ltr., skrzynka biegów zblokowana. Wykonanie turystyczne i sportowe ca 80 mph — 129 km/godz. (głowica i 8,5:1).



# SPECJALNA I SWOISTA STRUKTURA C.Z.M.

1. Dekret z dnia 20 grudnia 1945 r. powołał w ramach Ministerstwa Komunikacji Centralny Zarząd Motoryzacji i powierza mu do wykonania całokształt zagadnień związanych z administracją i gospodarką motoryzacyjną w Państwie, uwypuklając w dziesięciu punktach art. 2-go niezwykle obszerny zakres działania.

2. Zagadnienia stojące przed C. Z. M., a wynikające z 2-ch pierwszych artykułów dekretu są natury tak obszernej, tak różnorodnej, tak rozmaitego charakteru, tak wszechstronne i tak daleko sięgające w życie gospodarcze kraju prawie we wszelkich jego przejawach, że nie ma w naszej gospodarce narodowej organizacji podobnej.

3. Zespół zagadnień jak:

I. ustalanie zasad polityki motoryzacyjnej i norm prawnych motoryzacji.

II. planowanie, organizowanie i nadzór:

a) transportów,

b) komunikacji samochodowej,

c) zakładów remontowych i produkcyjnych,

d) zapotrzebowań zakupu i rozdziału części,

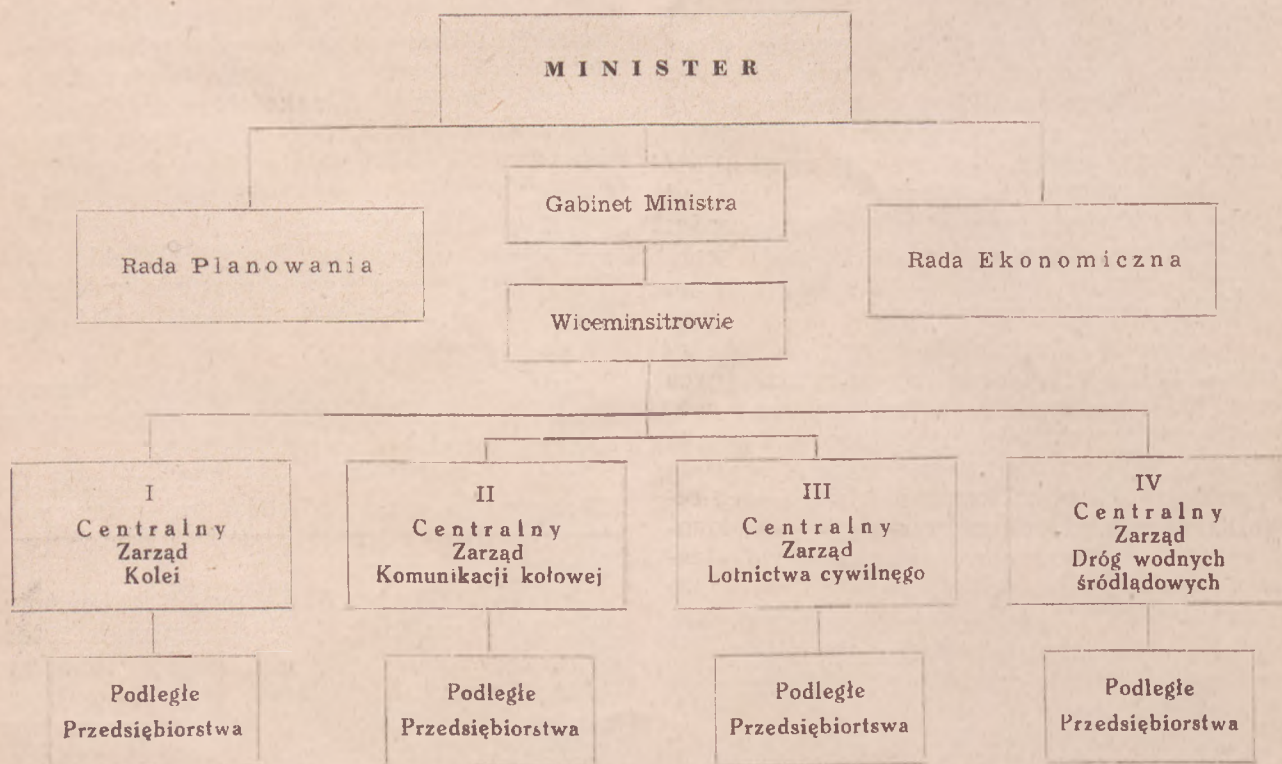
e) kontaktu i współpracy z przemysłami pomocniczymi, nie miał dotychczas pod żadnym względem u nas precedensu i C. Z. M., nie może być traktowany jako wyłącznie urząd o charakterze czysto administracyjnym, lecz jako wielki państwowy koncern motoryzacyjny, którego dyrekcją naczelną jest właściwy zarząd, a organami wytwórczości, eksploatacji i handlu podległe mu przedsiębiorstwa.

4. Swoista struktura C. Z. M. nie może być porównana z żadną inną organizacją w Państwie, czy to będzie np. Centralny Zarząd Przemysłu Hutniczego, czy Centralny Zarząd Przemysłu Węglowego, czy inny, pomimo pozornej zbieżności w nazwie, gdyż:

I. Centralne Zarządy Przemysłu są, każdy dla siebie, całościami zamkniętymi w sobie na terenie tego jednego przemysłu, który reprezentują.

II. Centralne Zarządy Przemysłów zarządzają, każdy dla siebie, funkcjami gospodarczymi własnego przemysłu, nie nor-

## Struktura organizacyjna Min. Komunikacji (projekt)



1. Minister — główny nadzór nad wszystkimi zagadnieniami ogólnie komunikacyjnymi.
2. Wiceministrowie — nadzór nad Centralnymi Zarządami. Jeden dla I, jeden dla II i III jeden dla IV.
3. Rada Planowania — planowanie ogólnie komunikacyjne, finansowo - gospodarcze, techniczno - gospodarcze.
4. Rada Ekonomiczna — koordynacja działalności ogólnie komunikacyjnej, finansowo - gospodarczej i techniczno - gospodarczej.
5. Centralne Zarządy (4-y) — całkowite kierownictwo sprawami Centralnego Zarządu.



mując żadnych spraw administracyjnych ani prawnych, ani finansowo-gospodarczych, dotyczących się ogółu obywateli.

To też schematy organizacyjne wszystkich Centralnych Zarządów Przemysłowych mają u siebie tylko działy obejmujące własną organizację, własną technikę, czy wytwórczość, własną gospodarkę materiałową i własny nadzór finansowo-gospodarczy, w przeciwieństwie do C. Z. M., który poza komórkami własnej wewnętrznej działalności musi mieć jeszcze komórki, koordynujące gospodarkę motoryzacją innych ministerstw, organizacji samorządowych, spółdzielczych i prywatnych, a więc ogółu obywateli, których gospodarkę motoryzacyjną normuje się i nadzoruje.

5. Jakkolwiek C. Z. M. reprezentuje jedno z 5 zagadnień komunikacyjnych zespolonych w Ministerstwie Komunikacji, to nie może on być równolegle traktowany np. z zagadnieniem kolejowym, reprezentowanym przez kolej.

Zagadnienie motoryzacji jest b. skomplikowane i trudne, a trudności tych zarząd Kolejnictwa nie ma, w takiej ilości różnorodności, ponieważ cała kolej jest upaństwowiona, nie ma i nie może mieć konkurencji, w przeciwieństwie do motoryzacji, gdzie transport tylko częściowo skupiony jest w C. Z. M., większość zaś transportu rozwija się będzie i wzrastać w innych placówkach gospodarczych (ministerstwa, samorząd, spółdzielnie, osoby prywatne lub spółki).

6. W zmienionej wojną konstelacji w gospodarce narodowej, w przeciwieństwie do gospodarki dawnej, prowadzonej z punktu widzenia gospodarki liberalnej, prywatnej, C. Z. M. będzie musiał działać w ramach organizacyjnych Ministerstwa Komunikacji, w pracowanych od nowa, elastycznych, przystosowanych pod względem hierarchii i prestiżu do powagi i wielkości zagadnień przez niego reprezentowanych. Składne funkcjonowanie skomplikowanego aparatu C. Z. M., jako centralnego jednolitego organu państwa w kierunku planowania organizacji i kontroli w dziedzinie zagadnień motoryzacyjnych, w mniejszym stopniu zależy od jego wewnętrznej organizacji, która stopniowo i ewolucyjnie się krystalizuje, a zależy przede wszystkim od reorganizacji Ministerstwa Komunikacji, w którego skład w myśl dekretu wchodzi

Fakt, że administracja kolejowa przy istnieniu wydzielonego przedsiębiorstwa — Koleje Państwowe — mieści się w ramach departamentów ministerstwa, stwierdza, że

jest to Ministerstwo Kolei z przyrzepionymi do niego komórkami, reprezentującymi inne zagadnienia komunikacyjne.

7. W grubszych zarysach przedstawiony schemat organizacyjny Min. Komunikacji, (który załączamy obok) dawałby większe możliwości należytego i właściwego traktowania i rozpracowywania wszystkich zagadnień komunikacyjnych.

## NASZE KŁOPOTY

### CIĄGLE BEZPRAWNE ZABIERANIE PRAWA JAZDY

Szanowny Panie Redaktorze!

Przed kilku dniami jechałem ulicą Marszałkowską Willys'em. W chwili, gdy zwoleńskiemu wskoczył mi do wozu porucznik W. P., który w formie dość ostrej kazał się wzięć do komendy. Zaskoczony tym niespodziewanym „atakami” zatrzymałem na chwilę wóz, aby się rozmówić z oficerem. W tej chwili zjawił się milicjant ze słowami: „dlaczego pan stanął w miejscu zabronionym do zatrzymywania się?” Odpowiedziałem, że wskoczył mi pasażer z ulicy, którego chcę wysadzić.

— Proszę prawo jazdy!

Podaliśmy prawo jazdy, a milicjant schował moje prawo jazdy do kieszeni, zaznaczając, że nie umiem jeździć, że nie znam przepisów, że mi nie odda prawa jazdy.

Pojechałem na komendę Milicji i dzięki interwencji oficera — mego przygodnego pasażera — odebrałem prawo jazdy, straciwszy 2 godziny czasu.

Muszę zaznaczyć, że na skutek interwencji oficera W. P. — porucznik Mil. Ob. szukał milicjanta, który mi zabrał prawo jazdy w... 3-ach restauracjach na ul. Marszałkowskiej i Chmielnej.

Zapytuję Sz. Redakcję, czy takie postępowanie funkcjonariusza Mil. Obyw. jest postępowaniem właściwym i prawnie uzasadnionym.

St. G.

Oczywiście zabieranie prawa jazdy w takim wypadku jest absolutnie niedozwolone. § 49 y obowiązującego rozporządzenia Ministra Komunikacji z dn. 27 X. 1937 r. mówi wyraźnie, że prawo jazdy może być odebrane w przypadkach następujących: 1) jeżeli kierowca, będąc w stanie nietrzeźwym, spowodował wypadek, 2) jeżeli kierowca, w razie spowodowania wypadku z ludźmi, nie udzielił pomocy ofiarom wypadku, 3) w razie stwierdzenia niezdolności organicznej lub psychicznej kierowcy, 4) w razie skazania prawomocnym wyrokiem sądowym kierowcy zawodowego za przestępstwo, które świadczy o utracie wymaganych kwalifikacji.

W wypadku podanym przez kierowcę St. G. żadna z wyżej wymienionych czterech okoliczności nie zaistniała, tak że postępowanie milicjanta należy nazwać bezprawnym.

(Red.)

GIMNAZJUM MECHANICZNE

**ROMANA WOLFRAMA**

WARSZAWA,

ul. Miodowa 3

SPECJALNOŚĆ:

tokarstwo, ślusarstwo, elektrotechnika samochodowa.



**ZWIĄZKI ZAWODOWE SZKOŁA MAS PRACUJĄCYCH****ZW. ZAW. TRANSPORTOWCOW R. P.**

W Sopocie w dniach 13 i 14 października ubiegłego roku odbył się Krajowy Kongres Transportowców. 120 Delegatów z całej Polski, a także z Oddziału Związku w Londynie, reprezentowało interesy pracowników, zatrudnionych w transporcie lądowym, morskim i powietrznym. Reprezentowali oni czterdzieści pięć tysięcy członków, zrzeszonych we wszystkich Oddziałach: kierowców, Marynarki Handlowej w kraju i w Anglii, robotników portowych Gdyni i Gdańska, pracowników Polskich Linii Lotniczych „Lot”, pracowników Spedycji i Numerowych P.K.P.

Przedstawiciele ruchu zawodowego, tego niezwykle ważnego i o różnych dziedzinach gospodarczych Związku, w wielkim poczuciu swojej roli i odpowiedzialności w nowym układzie gospodarczym i politycznym Polski, nakreślili linię ideologiczną i program organizacji zawodowej w kierunku podniesienia na wyżyny dobrobytu materialnego i kulturalnego klasy pracującej, zatrudnionej w transporcie.

Ustalono dla Związku nazwę: Związek Zawodowy Transportowców R. P. z siedzibą Centrali w Warszawie. Struktura oparta jest w myśl obowiązujących zasad, których wyrazem jest K.C.Z.Z. w Polsce.

Za zasadniczy cel Związku przyjęto: zrzeszenie wszystkich pracowników, zatrudnionych w transporcie poza kolejowym. Natomiast cały wysiłek członków skierować dla rozbudowania potencjału gospodarczego w kraju, ze szczególnym nasileniem prac przy odbudowie wszystkich dziedzin transportu, przede wszystkim na terenach Odzyskanych i na Wybrzeżu. Tym samym należy stworzyć ekonomiczne podstawy bytowania, podnieść uświadomienie społeczne i polityczne oraz pracować nad ugruntowaniem kultury i moralności w swych szeregach, tak mocno zaniedbanej długim okresem okupacji. W końcu należało stworzyć organizację całkowicie partyjnie niezależną, ale nie apolityczną, taką, aby zagwarantowane zostało kształtowanie życia gospodarczego dla potrzeb narodu i państwa przy pełnej wolności politycznej.

Przy zmianach, jakie nastąpiły w naszej strukturze gospodarczej i politycznej po odzyskaniu niepodległości, postanowiono jednak nie zmieniać charakteru Związku klasowego, dając mu tym samym podstawy do obrony interesów ekonomicznych i kulturalnych swych członków.

Ogólnie określając formy i środki działania, sprowadzić je można do pogłębienia świadomości i poczucia solidarności zawodowej obywatela, oraz do przygotowania go do brania udziału

w kształtowaniu życia gospodarczego i politycznego w myśl zasad demokracji ludowej.

Praca Związku Transportowców, jako część składowa całego polskiego ruchu zawodowego, znajduje należyte zrozumienie i oparcie swego programu w Rządzie Jedności Narodowej, którego dążenia pokrywają się również z interesami transportowców.

Zagadnienie spółdzielczości, tak na Kongresie, jak również w Związku, w popularyzowaniu znajduje coraz większe zrozumienie u szerokich mas transportowców.

Obok znacjonalizowanego transportu kolejowego, morskiego i powietrznego, sektor transportu śródlądowego, kołowego i spedycji musi być uzupełniony licznymi spółdzielniami pracy, a na przejściowym etapie uwzględnić należy również zdrową inicjatywę prywatną.

Ten układ polityki gospodarczej i tylko te cele i zamierzenia Związku zostały przyjęte przez Kongres. Przy takim układzie wierzymy, że transport nasz w niedługim czasie odbuduje się i stanie się dźwignią podnoszącego się z ruin kraju.

Z chwilą odzyskania niepodległości cały naród polski przystąpił do odbudowy życia gospodarczego i politycznego w nowej formie demokracji ludowej. Przeprowadzenie reformy rolnej, znacjonalizowanie ciężkiego przemysłu i demokratyzacja aparatu administracyjnego przyczyniły się do tego, że mimo przejścia przez nas całkowicie zdewastowanego i wypaczonego aparatu gospodarczego, możemy się poszczycić osiągnięciami naprawdę na wielką skalę, zwłaszcza w transporcie. Czeką nas ciężka i długa praca, ale świadomość, że poniesiony trud będzie oceniony należycie przez całe społeczeństwo, już dziś powinna być dla nas, transportowców, największym bodźcem do pracy.

Dla osiągnięcia tych celów Związek dążyć będzie przez podporządkowanie się obowiązującym przepisom prawnym, przez obronę interesów ekonomicznych, społecznych i zdrowotnych wymagań pracowników transportowych, oraz przez poprawę ich warunków pracy i wynagrodzenia w granicach możliwości gospodarczych Państwa i warunków pracy.

Ambicją Związku jest ciągłe wychowywanie i szkolenie swych członków. Związek Zawodowy przez liczne własne szkoły samochodowe, szkoły bez zysków materialnych dla Związku, za pokryciem wyłącznie kosztów własnych, wyszkolił już tysiące młodych kierowców. Poważne braki w programie tego typu szkolnictwa, brak zrozu-



mienia przez zainteresowane resorty ministerialne, nierzadko zła wola aparatu administracyjnego, przypadkowe udzielanie koncesji i t. p. pogłębiają chaos na tym odcinku.

Społeczeństwo nasze bardzo często płaci życiem i sprzętem, tak dla nas cennym. Aż roi się u nas od typów aspołecznych, którzy z tej dziedziny stworzyli sobie bardzo intratne przedsiębiorstwa. Tym Związek Transportowców wypowiedział bezwzględna walkę.

Omawiając w dalszym ciągu zagadnienie szkolenia mas związkowych, na samym tylko Wybrzeżu zanotować można już w tej chwili istnienie 5-ciu szkół samochodowych, które pokrywają całkowicie zapotrzebowanie szkolenia kierowców. Stoimy na stanowisku, że szkolnictwo winno być bezpłatne, państwowe lub społeczne i do tej formy dążyć będziemy konsekwentnie.

Urządzanie kursów, odczytów, wydawanie publikacji i czasopism zawodowych, prowadzenie wymiany doświadczeń i osiągnięć badań naukowych w dziedzinie transportu, wychowuje transportowców w duchu karność i wielkiej odpowiedzialności za wykonywaną pracę. Na tym etapie można stwierdzić, że prace Związku nie ulegają żadnemu zahamowaniu.

Interesy zawodowe członków Związku otoczone są prawną i materialną opieką władz związkowych, które, m. in., bezpośrednio biorą udział w rozstrzyganiu i normowaniu zatargów pracowników z pracodawcami. Już dziś poszczycić się może Związek szeregiem **k o r z y s t n y c h u m ó w z b i o r o w y c h**, zawartych w interesie obrony zarobków swych członków (ostatnio zawarta umowa z P.K.S. gwarantuje kierowcom samochodowych zupełnie znośne warunki egzystencji).

Związek, przejmując na siebie wielką odpowiedzialność czynnika kontroli społecznej w kształtowaniu ludowej demokracji, dał swoich przedstawicieli do Krajowej Rady Narodowej i Wojewódzkich Rad Narodowych i przez nich ma wielkie możliwości oddziaływania na całość kształt zagadnień państwowych.

Podkreślić należy jeszcze ogromne poczucie koleżeńskości i solidarności członków Związku, wynikające z życia zbiorowego, jak również szlachetną rywalizację w sporcie, która daje możliwości wyżycia się temperamentów naszych starych i młodych transportowców. Zarząd Główny wierzy w wielkie powodzenie akcji podniesienia kultury automobilowej.

Praca Związku na każdym odcinku dała ogromne rezultaty, tempo jej stale wzrasta. Związek jest na najprostszej drodze do stworzenia **t y p u t r a n s p o r t o w c a — d o s k o n a ł e g o o b y w a t e l a**, który będzie okazem tężyzny duchowej i fizycznej.

*Czesław Oryński.*

Przewodniczący Zarządu Głównego  
Zw. Zaw. Transportowców RP.

## S Z K O Ł A !

Jest upalnie, sierpniowe popołudnie. Z gwarnej, tętniącej ruchem ulicy Targowej skręcam w Kępną. Zatrzymuję się przed pierwszą kamienicą. Tu bowiem mieści się Szkoła Samochodowa Związku Transportowców R. P., cel mojej dzisiejszej wędrowki. Już przed wejściem widać charakterystyczny ruch — raz po raz zatrzymują się samochody z niebieskim krążkiem na przodzie karoserii: „n a u k a j a z d y“. Widzimy ciężkie, ospałe Dodgee, zwrotne, szybkie, jak myśli człowieka, Willisy i motocykle wszelkich marek i typów.

Zatrzymuję jednego z młodych chłopców, który w tej chwili wysiadł z Willisa i kieruje się do bramy. Pytam go, gdzie mieści się kancelaria szkoły. Spod zwichrzonej, opadającej na czoło czupryny strzela ku mnie inteligentne, bystre spojrzenie warszawskiego wiarusa.

— Drugie piętro — otrzymuję w odpowiedzi.

— Bogu dzięki, że nie wysoko — myślę sobie w duchu i wspinam się po schodach typowej, warszawskiej kamienicy. Drzwi na drugim piętrze gościnnie otwarte. Dochodzi mnie gwar rozmów, urywane zdania głośniejszych wypowiedzi, szum maszyn — dowód, że tu tętni życie, że moment jeszcze, a znajdę się w sercu szkoły, która już dziś, mimo swego „młodego wieku“, cieszy się opinią jednej z najlepszych szkół samochodowych w Warszawie.

Przyznam się, że z pewną obawą decyduję się na wejście, ale nie mogę się już cofnąć, ponieważ we drzwiach staje jakaś wysoka postać i podejrzliwym okiem mierzy mnie, myśląc zapewne, że w niepewnych zamiarach przychodzę tutaj, skoro nie mogę się zdecydować na wejście. Dlatego odrzucam w kąt wszelkie obawy co do niegościnności przyjęcia i z miną pewną siebie wchodzę do kancelarii.

Od biurka podnosi się jakaś sympatyczna blondynka (jak się okazuje później w rozmowie — sekretarka szkoły) i słyszę stereotypowe: — Pan w jakiej sprawie?

Głosem słodkim, jak miód oświadczam, że zagnała mnie tutaj ciekawość. Tak dużo słyszy się już o kursach samochodowych na Kępną, że pragnąłbym się zorientować w sposobie nauczania, poznać „narybek“, który wychodzi stąd, dając krajowi kadry wykwalifikowanych, zawodowych szoferów i amatorów-automobilistów.

Z zadowoleniem stwierdzam, że moje pragnienie, zabierające czas tym ludziom czynu, nie spotyka się ze złym przyjęciem.

— Proszę bardzo — słyszę w odpowiedzi. — Przedstawię Pana i jego sprawę kierownikowi, myślę, że znajdzie chwilę czasu, aby Pana objaśnić. Resztę na pewno Pan wyłowi z obserwacji, co do których tu Pan znajdzie momentów pod dostatkiem.

Teraz doznaję jeszcze jednego przyjemnego rozczarowania. Kierownika wyobrażałem sobie, jako starożytnego, doświadczonego wiekiem i przeżyciami weterana samochodowego. Jakież więc było moje zdziwienie i, przynajmniej, radość, gdy przedstawiony władcy szkolnemu, stwierdziłem, że jest to młody, energiczny fanatyk szkoły i swych uczniów. Dzień pracy trwa tu od godziny 7 rano do 8 wieczorem, a czasem i dłużej. Nikt z personelu nie przestępuje godzin urzędowania. Musi stać ktoś z kierownictwa na terenie szkoły, bo przecież w każdej chwili może zaistnieć konieczność załatwienia czegoś pilnego. Zresztą uczniowie muszą mieć zapewnioną należytą opiekę, a poza tym, rozumie Pan, tu kierownik uśmiecha się, szkoła jest naszym najmilszym dzieckiem. Dlatego najprzyjemniej spędzam czas, muszę się Panu przyznać, właśnie tu, pomiędzy biurkiem, salą wykładową i egzaminami.

Patrzę z podziwem na mojego rozmówcę i mimo jego młodego wieku, cieszę się, że to właśnie on trzyma ster pracy szkoły w swoich doświadczonych rękach.

Kierownik informuje mnie o pracy, wyposażeniu, sposobie nauczania oraz o celowości istnienia szkół samochodowych przy Związku Transportowców.

Aby rozmowa nasza miała odpowiednie tło, przechodzimy do świetlicy szkoły. Na ścianach widzę, w



bardzo przyjemnym wykonaniu znaki drogowe, dalej sylwetki szoferów, lotników, marynarzy — tych wszystkich, którzy tworzą w obecnej dobie, żyjącej pod znakiem pokonywania przestrzeni, potężną machinę transportu.

W celu przystępnego przedstawienia uczniom zasad z dziedziny mechaniki, elektryki i t. p. dysponuje szkoła całym kompletem doskonale wykonanych ekspozycji i tablic, na których widzimy przekroje samochodów, podwozia, różnego typu motorów, wszystko z dokładnymi opisami. Dalej zwracają uwagę rzucające się w oczy barwne tablice, przedstawiające wadliwe i poprawne prowadzenie wozu, umiejętne parkowanie i wiele innych momentów.

— Może przejdziemy teraz do sali wykładowej — proponuje kierownik — zobaczcie „na gorąco“, jak wygląda lekcja u nas.

Wchodzimy cicho, aby nie wywołać zamieszania, do dużej sali. Właśnie jeden z inżynierów wykładowców poucza swoją gromadkę o zasadach mechaniki. Kilkadziesiąt par oczu z uwagą patrzy na objaśniającego wykład, tablice, wykresy i modele. Tu znowu mam okazję do wyrażenia swego zdumienia na widok znacznego procentu kobiet wśród słuchaczy szkoły.

— A cóż niewiasty tu u was robią? Czyżby też działała na nie magnetyczny wpływ samochodu? — zapytuje szeptem.

Kierownik uśmiecha się. — Pojęcia Pan nie ma, jak dużo kobiet ukończyło i jakie doskonałe rezultaty osiągnęły. Przypnać muszę, że tak systematycznych i pracowitych uczniów, jakimi są nasze przemiłe Panie, rywalizujące z powodzeniem z zapalonymi do motoru chłopcami, w swojej praktyce jeszcze nie widziałem.

Rozglądam się ciekawie po sali. Obok chłopca w roboczym kombinezonie widzę syna rolnika i ucznia gimnazjalnego. Wszystkich ich tu zagnała chęć poznania maszyny. Większość słuchaczy to ludzie młodzi i o tych wyraża się kierownik z największą sympatią i uznaniem. Wielu z nich musi pokonywać ogromne trudności, aby móc skończyć bodaj skrócony kurs, trwający sześć tygodni. W okresie wakacji bardzo dużo chłopców, uczęszczających do szkół zawodowych, zapisuje się na kursy samochodowe, aby, rezygnując z odpoczynku, posiadać wiedzę fachową w prowadzeniu samochodu.

Wykład się skończył, wchodzimy z powrotem do kancelarii. Ilość interesantów jest wciąż ta sama, zmieniły się tylko osoby. Personel pracuje bez wytchnienia, zapisując nowych chętnych na kurs, wydając broszury, przepisy, załatwiając sprawy personalne. Do kancelarii wchodzi jakiś młody chłopiec.

— Proszę pani — zwraca się do sekretarki — koledzy proszą o trochę muzyki.

Sekretarka, nie przerywając rozmowy z interesantem, włącza adapter i za chwilę wszystkie piętra szkoły, objęte siecią megafonową, rozbrzmiewają dźwiękami kujawiaka.

— Więc i o przyjemnościach macie czas pamiętać? — pytam kierownika.

— Naturalnie — młodemu po wyczerpującej pracy w ciągu kilku godzin wykładów należy się chwila wytchnienia i przyjemność słuchania dobrej muzyki. Oprócz adaptera z doskonałym kompletem płyt, mamy radio, w świetlicy widział pan napewno pianino, no i wreszcie największa nasza duma — doskonały aparat do wyświetlania filmów dźwiękowych. Korzystamy ze wszystkich zdobyczy techniki, aby jak najlepiej przygotowując ucznia do jego przyszłej pracy, dać mu jednocześnie i rozrywkę kulturalną.

Przechodzimy teraz do kabiny operatora. Skromna kabina kontrastuje z doskonałym aparatem do wyświetlania filmów dźwiękowych. Na moją prośbę kierownik demonstruje jeden z technicznych filmów, poświęcony budowie i pracy silnika Diesla.

W przesuwających się przed moimi oczyma obrazach wpadają nieprzyjemnie w oko napisy niemieckie. Zauważyłem, że chyba już czas, aby władze szkolne przy współdziałaniu Filmu Polskiego postarały się o zaopatrzenie tych wartościowych pomocy naukowych napisami polskimi.

Pokaz filmu jest dla mnie zakończeniem mojej dzisiejszej wędrowki po szkole samochodowej na Kępczej. Zegnam uprzejmie kierownika, dziękując mu za ułatwienie mi zwiedzenia szkoły oraz wyczerpujące informacje.

Wychodzę z murów tej warszawskiej kuźni kierowców. Jako stary związkowiec doznaję uczucia dumy, że na odcinku szkolenia zawodowego, jak i na wielu innych, praca Związku Zawodowego Transportowców osiągnęła już znaczny rozwój i charakterystyczne tempo. Przypnę, że wchodząc w progi szkoły z pewną rezerwą i obawą tego, co zobaczę, wyszedłem z budowlaną i z głęboką wiarą, że jeżeli w tym tempie i z takim samozaparciem będą pracować ludzie nad stworzeniem kolejnych ośrodków szkolenia samochodowego, jak to miałem możliwość obserwować w szkole przy Kępczej, to odbudowa kraju na odcinku motoryzacji nastąpi w niedługim czasie.

Jestem wzruszony. My, starzy związkowcy, jeszcze przed 1939 rokiem śniliśmy o tym, aby pokolenie kierowców samochodowych wyrastało nie w jakichś tam przypadkowych szkołach, nie mających z ruchem zawodowym nic wspólnego, lecz właśnie na gorętszym naszym marzeniem było, aby szkolenie odbywało się w oparciu o Związki i aby ci wszyscy, którzy usiadą kiedyś za kierownicą i poprowadzą tysiące wozów po szosach i autostradach Polski, rozślawią imię naszego kraju w raidach automobilowych zagranicą i w mrówczym trudzie pracować będą dla podniesienia gospodarki kraju, aby ci wszyscy byli uczniami i wychowancami Szkół Samochodowych przy Związku Zawodowym Transportowców R. P.

K. G.

SZKOŁA SAMOCHODOWA  
ZW. ZAW. TRANSPORTOWCÓW R.P.

„STER”

SZKOŁI KIEROWCÓW  
CAŁEGO WYBRZEŻA

Gdańsk—Wrzeszcz, Al. Grunwaldzka 25

SZKOŁA SAMOCHODOWA  
ZWIAZKU ZAWODOWEGO

TRANSPORTOWCÓW R.P.

WARSZAWA - PRAGA, ul. Kępcza 17, tel. 470

Szkolenie kierowców zawodowych i amatorów.

Uwaga: Zniżki dla członków Zw. Zaw., Partii  
Politycznych i Instytucji Społecznych.  
Dla dojeżdżających — zniżki kolejowe.



# WIADOMOŚCI ZWIĄZKOWE

## W 10-tą ROCZNICĘ WYBUCHU WOJNY Z FASZYZMEM GEN. FRANCO

W związku z uroczystości obchodzoną przez całą demokrację światową 10-tą rocznicą rozpoczęcia wojny bohaterskiego ludu Hiszpanii z faszystowskim reżimem gen. Franco, Zarząd Główny Związku Zawodowego Transportowców R. P. wystosował do wszystkich swych członków rezolucję, w której m. in. czytamy:

„Idziemy z pomocą naszym braciom, walczącym po zachodniej stronie Pirenejów. Lud hiszpański może być głęboko przekonany, że przez cały czas walki ze znieprawdowanym reżimem gen. Franco będzie miał po swojej stronie wszystkich Transportowców całej Polski. Odpowiadając na wezwanie Światowej Federacji Związków Zawodowych, robotnicy i pracownicy, zrzeszeni w Zw. Zaw. Transportowców R. P. dają wyraz swojej nienawiści do faszystowskiego reżimu Hiszpanii, stojąc zdecydowanie po stronie jedynie legalnego Rządu Republikańskiego, będącego wyrazem woli całego Narodu Hiszpańskiego“.

## STAN ORGANIZACYJNY ZW. ZAWODOWYCH na dzień 30.IV.1946 r.

| Zarządy Gł. Związków Zawodowych     | Liczba czł. |
|-------------------------------------|-------------|
| 1. Pracowników Kolejowych           | 287 000     |
| 2. Górników                         | 169 958     |
| 3. Prac. Przemysłu Metalowego       | 177 231     |
| 4. Samorz. Teryt. i Użyteczn. Publ. | 165 601     |
| 5. Przemysłu Włókienniczego         | 120 604     |
| 6. Nauczycielstwa Polskiego         | 114 246     |
| 7. Przemysłu Budowlanego            | 108 118     |
| 8. Poczty i Telekomunikacji         | 43 158      |
| 9. Przem. Chemicznego               | 47 599      |
| 10. Leśnych i Przem. Drzewnego      | 35 500      |
| 11. Spółdzielczych                  | 33 258      |
| 12. Przem. Cukrowniczego            | 16 850      |
| 13. Skarbowych                      | 14 980      |
| 14. Przem. Naftowego                | 13 254      |
| 15. Gastronomiczno-Hotelowego       | 12 000      |
| 16. Instytucji Ubezpiecz. Sp.       | 11 260      |
| 17. Dróg kołowych                   | 17 085      |
| 18. Robotników Rolnych              | 21 300      |
| 19. Transportowych                  | 54 812      |
| 20. Przem. Poligraficznego          | 52 750      |
| 21. Przem. Spożywczego              | 26 832      |
| 22. Radia                           | 3 828       |
| 23. Filmowych                       | 5 467       |
| 24. Przem. Skórzanego               | 7 000       |
| 25. Sądów i Prokuratury             | 7 653       |
| 26. Dziennikarzy                    | 717         |
| 27. Państwowych                     | 50 000      |
| 28. Bank. Kas Oszczędn. Ubezpiecz.  | 10 353      |
| 29. Stoczniowych                    | 5 803       |
| 30. Dozorców Dom. i Pomocnic. Dom.  | 19 626      |

## 25 LECIE ISTNIENIA ODDZIAŁU ZWIĄZKU TRANSPORTOWCÓW W KRAKOWIE

W dniu 21 lipca r. b. Krakowski Oddział Zw. Zaw. Transportowców R. P. obchodził 25-lecie swego istnienia. Na uroczystość przybyli delegaci z poszczególnych Oddziałów Związku, oraz przedstawiciel Zarządu Głównego, Sekretarz Generalny Doliński Stanisław.

W ramach uroczystości odbyło się m. in. uroczyste poświęcenie sztandaru Oddziału Zw. Transportowców w Krakowie.

## UMOWY ZBIOROWE SPEDYCJI, MARYNARKI HANDLOWEJ I LOTU NA WARSZTACIE

Zarząd Główny Zw. Transportowców podaje do wiadomości, że w kolejnym etapie swych starań nad unormowaniem warunków pracy i płacy swych członków, przystąpił do opracowywania umów zbiorowych dla pracowników Spedycji, Marynarki Handlowej i P. L. L. „Lot“.

## UMOWA ZBIOROWA PRACOWNIKÓW P. K. S.

Pomiędzy Dyrekcją Państwowej Komunikacji Samochodowej, a Związkiem Zawodowym Transportowców R. P., zawarty został w dniu 28 czerwca b. r. z ważnością od dn. 1 czerwca 1946 r. Układ Zbiorowy Pracy dla pracowników fizycznych, zatrudnionych w zakładach pracy P. K. S.

Układ powyższy ustala warunki pracy i płacy oraz określa, związane z pracą i płacą wzajemne zobowiązania obydwu stron.

Umowę podpisali: ze strony Związku — Przewodniczący Zarządu Głównego — Czesław Oryński i Sekretarz Generalny — Doliński Stanisław, z ramienia P. K. S. — Dyrektor W. Kossowski i Wicedyrektor E. Wysocki.

## KONFERENCJA PRASY ZWIĄZKOWEJ W K. C. Z. Z.

Komisja Centralna Związków Zawodowych zawiadamia, że w dniu 13 sierpnia b. r. odbyła się w lokalu Komisji — Al. Przyjaciół 9, narada prasy zawodowej, w której wzięli udział kierownicy pism związkowych oraz referenci prasowi Zarządów Głównych i O. K. Z. Z. z następującym porządkiem dziennym:

- 1) Projekt ustawy o Związkach Zawodowych,
- 2) Zadania i obowiązki prasy zawodowej,
- 3) Kolportaż prasy związkowej,
- 4) Wolne wnioski.

## Z I-GO KONGRESU MIĘDZYNARODOWEJ FEDERACJI TRANSPORTOWCÓW

I-szy po wojnie Kongres Międzynarodowej Federacji Transportowców — I. T. F. odbył się w Zurychu w maju b. r. Wzięło w nim udział 120 delegatów, reprezentujących 20 państw.

Na porządku dziennym obrad Kongresu znajdowały się następujące sprawy: 1) sprawozdanie finansowe, 2) sprawa przystąpienia I. T. F. do Światowej Federacji Związków Zawodowych, 3) stosunek I. T. F. do Hiszpanii, 4) odbudowa kolejnictwa, 5) wybór władz.

Z Zarządu Głównego Zw. Transportowców R. P. delegowany był na Kongres ob. Kołodziej, który w przemówieniu swoim sprostował szereg błędnych i nieścisłych informacji, dotyczących stanu naszego transportu, prosząc o uzupełnienie w sprawozdaniu I. T. F. danych, dotyczących Polski.

## SKŁAD KOMISJI CENTRALNEJ ZW. ZAW.

I-szy Kongres Związków Zawodowych w Polsce, obradujący w ubiegłym roku od 18 do 21 listopada w Warszawie, dokonał wyboru Komisji Centralnej Związków Zawodowych, w skład której weszli:

1) Doliński Adam, 2) Jasiński Kazimierz, 3) Kusztyk Władysław, 4) Marek Lucjan, 5) Rusinek Kazimierz, 6) Buze Edward, 7) Cieślak Adolf, 8) Flacht Piotr, 9) Kuryłowicz Adam, 10) Sokorski Włodzimierz, 11) Żukowski Wacław, 12) Cieślakowska Stefania, 13) Czerwiński Marian, 14) Morgoń Stanisław, 15) Sabaś Józef, 16) Szczęśniak Józef, 17) Bień Józef, 18) Florak Jan, 19) Kiełczyński Józef, 20) Zuchowicz Roman, 21) Jarosz Aleksander, 22) Łazuchewicz Wacław, 23) Sadło Genowefa, 24) Słysz Józef, 25) Stawiński Eugeniusz, 26) Szymański Aleksander, 27) Witaszewski Kazimierz, 28) Kwiatkowski Stanisław, 29) Tułodziecki Wacław, 30) Kurzela Gwidon, 31) Młeczko Franciszek, 32) Motyka Lucjan, 33) Oryński Czesław, 34) Boberski Feliks, 35) Karpiński Bolesław, 36) Jędrzejewski Henryk, 37) Drożdż Wiktor, 38) Stachurski Aleksander, 39) Kulesza Aleksander, 40) Kratko Zygmunt, 41) Radwański Józef, 42) Szwedowski Józef, 43) Jerzyk Emil, 44) Passini Józef, 45) Sasim Stanisław, 46) Filipotto Władysław, 47) Sokół Bolesław, 48) Skrzyński Aleksander, 49) Ambroziewicz Felicja, 50) Cencel Walerian, 51) Szmalec Kazimierz, 52) Siemierski Mieczysław, 53) Rustecki Jan, 54) Kowalczyk Stanisław, 55) Kupczyński Bronisław, 56) Burski Aleksander, 57) Zdziechowski Mieczysław, 58) Brzeziński Stefan, 59) Małolepszy Stanisław, 60) Nowakowski Piotr, 61) Ziółkowski Aleksander, 62) Argien-sztajn Alfred, 63) Marszałek Stanisław, 64) Sokołowski Jan, 65) Wisner, 66) Wyszynski Józef.

Zastępcy: Gajewski Piotr, Ferenc Władysław, Wigner Oskar.



## Spółdzielczość spedycyjno-transportowa

Zagadnienie transportu w rozwoju naszego życia gospodarczego jest zasadniczym tematem. Od realnego jego rozwiązania zależy powodzenie wszystkich naszych zamierzeń. W tej dziedzinie jesteśmy pozbawieni wszystkich niemal środków, a mimo to, musimy znaleźć rozwiązanie.

Biorąc pod uwagę trudności w transporcie kolejowym i śródlądowym, wymagające długoterminowych ujęć tak kapitałowych jak i ludzkich, musimy z tym materiałem, jakim dysponujemy, pójść z sukursem transportem samochodowym. Związek Zawodowy Transportowców R. P., obejmując swoim zasięgiem organizacyjnym wszystkie niemal elementy transportu, w zrozumieniu doniosłości chwili, zdecydował z jednej strony poprzeć akcję tak na odcinku gospodarki państwowej, jak i na terenie uspołecznionej gospodarki, jakimi są spółdzielnie pracy.

W wyniku tych rozważań Oddział Związku Transportowców w Lublinie powołał do życia pierwszą spółdzielnię pracy, której rozwój narzucił innym ośrodkom wyraźną sugestię, jak należy kształtować to zagadnienie.

Świadomi jesteśmy pewnych niedociągnięć w ruchu spółdzielczym, niemniej jednak bilans zamknięcia nawet w tym momencie ma wyraźne saldo dodatnie. Braki podstaw prawnych niewątpliwie utrudniły realizację projektowanych zamierzeń. Tu należy szukać przyczyn rejestracji samochodów na różne ministerstwa; niestety, wówczas innego wyjścia nie było.

Dopiero likwidacja Państwowego Urzędu Samochodowego i utworzenie C.Z.M. wyprowadziło w pewnym zakresie z impasu całą akcję i pozwoliło na realizację zamierzeń w formie jawnej.

Powołanie w międzyczasie Centrali Gospodarczej Spółdzielni Spedycyjno - Przewozowych w Polsce z inicjatywy Związku Rewizyjnego Spółdzielni R. P., oraz przy wybitnym poparciu Związku Transportowców R. P., zaczyna dawać pewne plony, krystalizując tak metodykę działania, jak i realizację terenową. Już dzisiaj mamy około 120 spółdzielni spedycyjno-transportowych, które przedzierają się przez gąszcz uprzedzeń i trudności, torując sobie drogę do wyładowania dynamiki ludzkiej w określonym kierunku.

Daje to realne pokrycie rzeczowe przez wciągnięcie nowych sił w realizację zadań transportowych.

Nie należy się zrażać w niedocenianiu tego ruchu. Ilość wkładu pracy do dzisiaj i na przyszłość będzie jedyną legitymacją i odpowiedzialnością na pewne inkryminacje, z jakimi się napotyka my na naszej drodze.

Dekoncentracyjny charakter naszej akcji, to właśnie demokratyzacja, to wciągnięcie w orbitę tych zagadnień coraz szerszych sfer społecz-

nych, współodpowiedzialnych za losy i rozwój naszego transportu.

Patronat ze strony Wiceprezydenta Szwalbego w naszych pracach, pozytywne stanowisko K.R.N., a w szczególności jej Komisji Komunikacyjnej, czego wyrazem jest projekt dekretu o zarobkowym przewozie osób i towarów pojazdami mechanicznymi, to jest kredyt, który nam został udzielony i którego nam nie wolno w żadnym wypadku zawieść.

Z wraków powstał nasz tabor, z wraków będziemy budowali dalszy. Musimy sobie uświadomić, że będzie on musiał służyć jeszcze przez długie lata ku pożytkowi społeczeństwa i Państwa.

O ile dla wielu ruch spółdzielni pracy jest pewną modą o charakterze koniunkturalnym, to pamiętajmy, że tylko od nas i od naszej pracy zależy, czy będziemy czynnikiem działającym na peryferiach problematyki transportowej, czy też znajdziemy się w centrum tego zagadnienia.

Pamiętajmy, że w dobie przemian i dokonywanych przewartościowań nie jest czas ani miejsce na politykę gestów, a jedynie realny czyn to jest jedyna wartość, która upoważnia do decyzji.

W ostatnich dniach, na podstawie umowy między Centralą Gospodarczą a Centralnym Zarządem Motoryzacji, podjęliśmy zadanie przejęcia częściowego taboru z demobilu wojskowego pod warunkiem doprowadzenia go do stanu użytkowego.

Jest to poważny kapitał zaufania, którego nie wolno nam zlekceważyć.

Pozytywne rozwiązanie tej sprawy, to krok naprzód w rozwoju zagadnienia ruchu spółdzielczego i od pomyślnych wyników tego egzaminu przyjdą dalsze tematy, jakie życie i potrzeby naszego kraju narzuca.

Łatwizna i przypadkowość w działaniu musi być w stanowczy sposób odrzucona, bo kształtująca się rzeczywistość nie znosi i znosić nie będzie tego rodzaju posunięć w dobie historycznej, w jakiej my żyjemy. Ciężar nawy państwowej nie może spoczywać na nielicznych barkach tych, którzy wzięli to na siebie. Musimy przyjsć z sukursem w postaci rzetelnego wysiłku w codziennej, szarej pracy. Poprzez pracę i to w nieprzerwanym ciągu zbudujemy podwaliny, na których krzepko będziemy mogli kształtować nasz byt i przyszłość.

Musimy poprzez spółdzielczość, przez pracę zespolować podźwignąć z upadku tak moralnego, jak i materialnego człowieka, a walka z trudnościami musi w swoim finale dać jak największą ilość charakterów, których nam zawsze tak brakowało.

Spełnienie tych zadań, to jest odpowiedź, na jaką oczekuje od nas Państwo i społeczeństwo.

Jan Wroczyński



## Wiadomości z Zagranicy

(„The Motor”, 3 lipca 1946 r.)

### Przydziały benzyny w okresie wakacyjnym.

Byli Komisarz Paliwa p. Geoffrey Lloyd przynaglał rząd, ażeby zdwoił przydziały benzyny w okresie wakacyjnym, t. j. w miesiącach lipcu, sierpniu i we wrześniu, gdyż nie ma słusznych podstaw do ograniczania jej.

Jest oczywiste, że można by to zrobić bez poważnego uszczerbku dla dostępnych źródeł zaopatrzenia. Komisarz paliwa p. Emanuel Shinwell stwierdził, że ani zapasy benzyny, ani zakupienie jej za dolary nie mają wpływu na przydziały. Minister wskazuje tajemniczo na inne przyczyny.

Jakie to przyczyny? Przygotowanie do następnej wojny?

### Niski stan produkcji w Stanach Zjednoczonych.

Przewiduje się, że ogólna produkcja pojazdów motorowych wyprodukowanych w czerwcu 1946 r. przez wszystkie fabryki amerykańskie nie przekroczy 225.000 jednostek.

Największą ilość wyprodukowała grupa Chryslera, wyniosła ona od początku roku bież. do 8 czerwca r. b. 280.588 sztuk.

Produkcja obniżyła się w stosunku do przewidywań z roku ubiegłego głównie z powodu strejków i przewiduje się, że wzrośnie dopiero w IV-tym kwartale 1946 r. Dalszy wzrost oczekiwany jest w 1947 r., a optymistyczne przewidywania dotyczą dopiero 1948 r. Nie przewiduje się jednak zbyt wielkich zmian zamierzeń.

M. E. Coyle, zamianowany ostatnio wiceprezydentem General Motors oświadczył, że w 1948 r., gdy produkcja osiągnie swój punkt szczytowy, fabryki wytworzą w najlepszym wypadku 5.000.000 samochodów osobowych i 1,25 do 1,5 miliona samochodów ciężarowych.

### Latający motocykl.

W ostatnim roku wojny tak Luftwaffe jak i U. S. Army Air Force rozważały poważnie problem zbudowania jednoosobowego „helikoptera” dla celów wojсковych. Pierwotny plan polegał na tym, że mały, bezpośrednio dźwigający aparat miał być przymocowany do pleców podnoszonej osoby.

W Ameryce przeprowadza się obecnie próby z typem aparatu latającego, przeznaczonego do użytku cywilnego. Aparat ten posiada siedzenie osadzone na lekkim trójnogu i pas bezpieczeństwa.

Maszyna ta, nazwana niefortunnie Hoppi Copter, posiada silnik 20-konny, dwucylindrowy oraz bliźniacze rotory przeciwbrotalne, służące do unoszenia maszyny i do sterowania.

### Napęd hydrauliczny.

Superdraulic Corp. w Dearborn (Michigan) zdemontowała w lipcu b. r. napęd hydrauliczny, który ma zastąpić dotychczasowy napęd uskuteczniany przy pomocy sprzęgła, wału kardanowego, dyferencjału i innych elementów.

Do demonstracji użyto podwozia Plymouth, zaopatrzonego w pompę specjalną, przy czym przedstawiciele towarzystwa wyjaśnili, że napęd przy pomocy kół zębatach byłby zastąpiony pompą o wysokim ciśnieniu, umieszczoną w miejscu, na którym obecnie znajduje się sprzęgło. Pompa ta byłaby połączona z małymi silnikami hydraulicznymi na 2 albo na 4 koła.

W miarę zmniejszania szybkości napęd działa na tychmiast hamująco, przy czym jest mechanizmem samoczynnym.

### Resorowanie gumowe.

B. F. Goodrich chcąc wypróbować możliwość uresorowania gumowego do samochodów osobowych, kazał wykonać samochód B. F. G. Special, w którym zastosowano najnowsze wynalazki techniczne. We French Lick (Indiana) przedstawiono ostatnio Towarzystwu Automotive Engineers model, wykonany ręcznie z części wytworzonych przez różnych producentów. Cechami tego samochodu są: niezależne resorowanie wszystkich czterech kół, kierowanie hydrauliczne, wnętrze Korosealplastic i nowe małe gumy 600 x 14.

Gumowe resory, które się ukazały po raz pierwszy na wystawie światowej w 1939 r. w Chicago i znalazły szerokie zastosowanie w czasie wojny, stanowią już standartowe wyposażenie wielu samochodów ciężarowych i autobusów.

### Ameryka także oszczędza benzynę.

Dyskusje przeprowadzone w lipcu we French Lick (stan Indiana) na sesji letniej Towarzystwa Automotive Engineers wskazują na to, że w samochodach 1950 r. stosowane będą kompresory, wyższe kompresje, niezależne zawieszenie kół, kierowanie hydrauliczne i resorowanie gumowe.

Obszerne dyskusje przeprowadzono również w sprawie konieczności przestrzegania ekonomii paliwa ze względu na spodziewane wyższe podatki od benzyny oraz zwykłe cen samej benzyny.

### Rozwój produkcji Packarda.

Brak materiałów ograniczył produkcję Packarda w pierwszym kwartale b. r. do 9 dni w miesiącu. Nie ustraszony tym widocznie prezydent Packarda George T. Christopher ogłosił, że ilość produkowanych typów zostanie zwiększona i obejmie 6 modeli.

### 58.820 Chevroletów — produkcja w maju r. b.

Nie bacząc na strejki węglowe i transportowe oraz na różne niedociągnięcia poddostawców, ustanowił Chevrolet Motor Co. nowy rekord produkcji samochodowej, wypuszczając w maju 58.820 samochodów osobowych i ciężarowych w porównaniu do 47.077 takich jednostek wyprodukowanych w kwietniu r. b.

—oOo—

## Nowe wydawnictwa

### MAPA SIECI DRÓG BITYCH W POLSCE

Na rynku ukazała się dawno oczekiwana „Mapa sieci dróg bitych w Polsce” w opracowaniu Tadeusza Grabowskiego, nakładem PUS.

Mapa z graficznego punktu widzenia jest bardzo zbliżona do „Mapy stanu dróg na r. 1939/40” nakładem Automobilklubu Polski, w opracowaniu tegoż autora. W wydaniu obecnym poza kilometrażem szczegółowym uwzględniono nadto kilometraż na większych odcinkach drogi pomiędzy poszczególnymi miastami (w kolorze niebieskim), co umożliwia natychmiastowe obliczenie długości trasy na większych odcinkach.

Drogi sklasyfikowane są graficznie z uwzględnieniem nawierzchni: drogi o nawierzchni t. zw. nowoczesnej, ulepszonej (asfalt, beton, kostka kamienna, klinkier szlachetny) narysowane są pełną linią czarną. Drogi o nawierzchni szutrowej (kamień tłuczony) narysowane są pełną linią czerwoną. Szlaki drogowe o znaczeniu wielkich arterii komunikacyjnych (główne drogi bite) rysowane są szeroko, inne drogi bite — narysowane są wąsko.

Mapę charakteryzuje ściśle podany kilometraż oraz właściwie podane kierunki dróg. Jest to jedyne powojenne wydawnictwo posiadające tę cechę — ściśle podany kilometraż. Przed wojną wydawnictwem o ściśle podanym kilometrażu był tylko Atlas Dróg Samochodowych w Polsce w skali 1:600.000 (wydanie Automobilklubu Polski) oraz Mapa Stanu Dróg Bitych w Polsce 1939/40 wydanie Automobilklubu Polski). Wszelkie inne mapy samochodowe wydawane w kraju zawierały bardzo wiele błędów w podanym kilometrażu.

Mapa sieci dróg 1945/46 z punktu widzenia automobilisty posiada braki: nie ma w niej stanu dróg oraz nie zaznaczone są zerwane mosty na rzekach. Jest to zrozumiałe, wobec tworzenia dopiero obecnie informacyjnych punktów drogowych Min. Komunikacji i Automobilklubu Polski.

Mapa omawiana obejmuje Ziemię Odzyskaną podając większość nazw polskich na tych terenach w brzmieniu urzędowo ustalonym lub też potocznie używanym.

Strona graficzna mapy na poziomie zachodnio-europejskim — zawdzięczać należy znakomitemu wykonaniu drukarni Państwowej Wytwórni Papierów Wartościowych w Łodzi. Druk na specjalnym papierze napoływ najwyższej jakości.

Mapa jest do nabycia w Automobilklubie Polski i Oddziałach A. P.



MARIAN URBAN

# PIĘĆ ETAPÓW

Minął rok od chwili, gdy pierwszy pojazd mechaniczny stawiał się do badania technicznego, w związku z zarządzoną jednolitą rejestracją na terenach uwolnionych od okupanta. Każdy, kto przeszedł ze swoim samochodem przez tę operację w akcji trwającej w różnych okresach do dnia dzisiejszego, uważa taką rejestrację za demotoryzację, za demokratyczny dopust na Bogu ducha winnych ludziach, którzy wszak nic innego nie chcieli, jak przysporzyć Państwu samochodów, ożywić transport i życie gospodarcze! A że przy tym ktoś ubił sobie niejednen piękny prywatny interesik, to co to komu szkodzi?

Przecież w pięknych czasach przed wojną wystarczyło przyjechać samochodem czy motocyklem do Urzędu Wojewódzkiego (jakież miłe wspomnienia, związane z sympatycznymi postaciami panów od rejestracji w Komisariacie Rządu m. Warszawy), wypełnić jakąś kartkę, nalepić znaczki stemplowe i już wychodziło się z parą tablic rejestracyjnych pod pachą i dowodem rejestracyjnym w kieszeni.

A teraz jakieś karty ewidencyjne (co to jest?), a przedtem gehenna potwierdzeń, zaświadczeń, aprobat, dowodów, załączników, protokółów, aktów, przy tym zaś niedyskretne pytania: „skąd to masz? — na co ci to potrzebne — a może?... a jak?” — kilka małych jazd (100 km.) do Województwa i kilka małych podróży do Warszawy (ze Szczecina, lub Jeleniej Góry) — wreszcie wniosek znajduje się z powrotem w ręku składającego z powodu jakiejś tam wymyślnej kombinacji i „da capo al fine”. Na Boga — dlaczego?

Dlaczego? Dlatego, że przed wojną rejestracja stanowiła jedynie akt dopuszczenia pojazdu mechanicznego do ruchu na drogach publicznych z punktu widzenia bezpieczeństwa tego ruchu i ochrony dróg. Kto, dlaczego, skąd, poco, zaco i czem — nikogo to nie obchodziło, bo i nie mogło obchodzić.

Dziś inaczej! Każdy ma tu coś do gadania. No — bo co tu dużo mówić — samochód niekoniecznie jest Twój. Więc jeden chce wiedzieć, skąd go masz i czyś za niego zapłacił temu, co mu się należało. Drugi jest ciekawy czy masz prawo wydawać na niego pieniądze nieswoje, państwowe czy inne i czy Ci za tym jest koniecznie potrzebnv. Innego znowu interesuje, czy Ci się używanie tego samochodu rzeczywiście opłaca, czy robisz z niego użytek zgodny z tym co podałeś i z interesem ogólnym i czy nie do brze byłoby zaoszczędzić na Tobie nieco tak nam brakującej benzyny. A doniero na końcu ciekawi są, czy nie będziesz zabijał ludzi na drodze i niszczył urządzeń drogowych.

I to wszystko musi się załatwić przy jednym, tak zdawałoby się prostym, zabiegu rejestracyjnym i jeden jest urząd, na który spada całe odium — urząd rejestrujący, załatwiający to niemal za i dla wszystkich resortów, bo Twój samochód jest dzisiaj tylko przy tej operacji uchwytny. I to nie zawsze, bo przecież egzystuje cudowna instytucja numerów próbnych i różni uprzejmi urzędnicy.

Więc? Więc zechciej trochę zrozumieć — a zrozumieć to znaczy przebaczyć, jak mówi dowcipny Francuz. Boję się, że zakwalifikujesz ten cały artykuł do „Szpilek”, więc kajam się i zaczynam na „serio”.

Dzięki Bogu, ten pierwszy, jakże przykry etap skończył się 30 maja. Od 1-go czerwca r. b. zajeżdżasz już przed Okręgowy Urząd Samochodowy o godzinie — powiedzmy 9-tej rano, o godzinie 10-tej fachowcy dokonają przeglądu Twego pojazdu, a jeżeli masz go w porządku, wydadzą Ci w południe kartę ewidencyjną (nawet skromnie, w nawiasie, nazwaną „dowodem rejestracyjnym” — to pachnie reakcją!). Ale jedno małe „ale” — wszystko pójdzie gładko, o ile będziesz miał wnioszek o rejestrację z załącznikami w porządku. Wątpliwości nie będzie jeżeliś kupił samochód od Centrali Zbytu Samochodów — wystarczy dowód na to. Gorzej jeżeliś kupił go od Tymczasowego Zarządu Państwowego (teraz O. U. Likwidacyjny), lub z trzeciej ręki, bo musisz nie tylko to udowodnić, ale jeszcze przedstawić aprobatę swej centralnej władzy. Najgorzej, jeżeliś kupił skądinąd lub po prostu złożył z części — musisz najprzód załatwić z Okręgowym Urzędem Likwidacyjnym i przedstawić odnośny papier.

Pamiętaj jednak, że, jeżeli szwindlem uzyskasz dowód rejestracyjny albo też kupisz kradziony samochód, to mogą Ci cofnąć rejestrację, a samochód odebrać, bo centralna kartaoteka ciągle egzystuje.

I tylko jedna wygoda skończy się równocześnie — numery próbne będą wówczas wydawać tylko i tylko na doprowadzenie pojazdu do badania technicznego i to najwyżej trzy razy, jeżeli wóz nie zda „egzaminu”. W każdym razie jest już lepiej od dnia 1-go czerwca i to jest drugi etap.

A trzeci? Trzeci etap, zamierzony — nie zemdlej Obywatelu — etap ograniczonej prywatnej rejestracji zlał się z piątym etapem pełnej prywatnej rejestracji, za nim artykuł ten zdołał ukazać się w druku.

Życie, a przede wszystkim postęp jego normalizacji okazały się silniejsze od wszelkich zawiłych kombinacji i teoryj i dzięki temu tenor mych wywodów stanął na głowie, a mnie kazali „aktualizować” artykuł. Cóż robić — za to



Ty — Czytelniku znajdziesz to, czego oczekiwałeś w artykule, jako jutrzeński lepszego jutra motoryzacyjnego, już jako **f a k t d o k o n a n y**.

Dokonany — bo już na początku lipca rejestracja prywatnych pojazdów mechanicznych przestała być mitem po tylu zawodach. Przepisy rozporządzenia o ruchu pojazdów mechanicznych na drogach publicznych z 1937 r. stały się z chwilą normalizacji stosunków po okresie wojennym z powrotem prawem, na którym opierać się będzie odtąd rejestracja.

Jest jednak dziedzina w tym dziale motoryzacji, która nadal wymagać będzie przez dłuższy czas pewnych **u t r u d n i e ń**, dlatego nie miej żalu Automobilisto, jeżeli żądać będą od Ciebie przy rejestracji, byś przedłożył dowody własności samochodu czy motocykla — jeżeli badać je będą wnikliwie i kwestionować nprz. złożenie go z części (nie jesteś przecież fabryką samochodów), lub nabycie go z niezbyt pewnego źródła. Ale nie martw się — i w tym przypadku nie zabiorą Ci go — chyba, że przypadkowo został komuś skradziony. Ot, załatwisz tylko małą formalność kupna od Skarbu Państwa tego samochodu lub motocykla, który bądź co bądź jest jego własnością, jako mienie opuszczone lub poniemieckie i już, jako prawy właściciel, zarejestrujesz go sobie bez żadnych trudności. Jak to zrobić, powiedza Ci w Urzędzie Samochodowym lub w Urzędzie Likwidacyjnym.

I — aha — jeszcze jeden drobiazg. Moga Ci również powiedzieć, że nie wszędzie będziesz mógł jeździć — np. do Zakopanego, Karpacza lub Sonotu na urlop — lub na „szaber”, bo Ci zakreślą dróżkę, po której kółka Twego samochodu będą się mogły kręcić. Na tak szeroką wolność samochodową jeszcze nie ma benzyny. Chyba, że zgodzisz się na gaz... drzewny!

Żyjemy jednak w okresie ograniczeń i planowania, **p ł a c i m y z a w o j n ę** — nie tylko my — Anglicy także. A oni umieją płacić bez skarg i bezpłodnych żalów — dla lepszej przyszłości. Nauczmy się i my „prywatni” tej cnoty.

Jest to jak widzisz, podwójny — milowy krok do normalizacji stosunków, do nawrotu do właściwych zadań rejestracji, nie mających na celu stawiania przeszkód w dopuszczaniu do ruchu jak największej ilości pojazdów mechanicznych, a jedynie ochronę i bezpieczeństwo życia i mienia obywateli na drogach i zebranie danych o stanie i rodzaju motoryzacji kraju.

Dziś zagadnienia te rozszerzają się znacznie — ale nie bój się, nie w kierunku policyjnego, przepiraszamy, milicyjnego - drogowym. Stoї przed nami **z a g a d n i e n i e p l a n o w e j g o s p o d a r k i i a d m i n i s t r a c j i m o t o r y z a c y j n e j** Polski, jak opiewa dekret o Centralnym Zarządzie Motoryzacji, spadkobiercy P. U. S-u. Wiąże się ona ze sprawą oczyszczenia podwórka motoryzacyjnego z wszelkiego śmiecia technicznego, tak w sen-

sie ekonomii wydatków, jak racjonalizacji napraw i przystosowania rodzaju napędu do naszych naturalnych warunków gospodarczych i możliwości importowych.

Rejestracja jest tym instrumentem, który winien nam dać możność wyłowienia i **w y c o f a n i a t y p ó w p o j a z d ó w s k a z a n y c h n a z a g ł a d ę** z braku naturalnej podbudowy technicznej ich egzystencji oraz wycofania pojazdów zużytych, których koszt utrzymania w stosunku do usług przewozowych nie opłaca się. Ona pozwoli nam drogą stosowania w praktyce polityki taborowej przerzucać i grupować regionalne poszczególne typy wokół baz zaopatrzenia i baz technicznych i paliwowych, nastawionych właśnie na nie. Akcja równoległa i pomocnicza do akcji regeneracyjno - warsztatowej, współdziałającej w przemieszczaniu taboru, opierać się będzie o ścisłe dane statystyczne, dotyczące rozmieszczenia, charakterystyki i stanu technicznego taboru. W końcu da nam elementy potrzebne do planowania zaopatrzenia życia gospodarczego w sprzęt, w uzbrojenie techniczne i paliwo.

Niestety rejestracja nasza do tego jeszcze nie dorosła. Sięga ona okresu zupełnej dezorganizacji aparatu państwowego i gospodarczego oraz skromnych jego początków, wskutek czego sama stonniowo i chwiejnie stawała na nogach. Szczególne jej braki to **d u ż a n i e a k t u a l n o ś ć**, wyrażająca się wielką ilością samochodów zarejestrowanych „na papierze” — wynik różnych specyficznych okoliczności powojennych — oraz niedokładne, często wręcz wadliwe charakterystyki pojazdów — wynik braku wykwalifikowanych sił rejestrujących oraz takiego wachlarza marek i typów, fabrycznych i domowej roboty, że nie ma chyba automobilisty, któryby się w tym całkowicie wyznał, zwłaszcza, że nie ma do dyspozycji — katalogów.

Jednym wyjściem z tej sytuacji jest odpowiednio technicznie i organizacyjnie przygotowana **n o w a r e j e s t r a c j a**. Nie drzyj sprawiedliwy człowieku! Bedzie to już całkiem normalna pokojowa rejestracja, która Ci przyniesie w dani piękne, jednolite tablice. Przecież u nas przed wojną też Ci znaki rejestracyjne zmieniali, a w Ameryce robią to co roku, — a do przeglądu jeździłeś co roku, jeżeli miałeś wóz zarobkowy. Bedzie to **c z w a r t y e t a p**, ale i ostatni, skoro przeskoczyliśmy etap piąty. Bedzie on trwał dłuższy czas, by wszystko odbyło się porządnie i z rozważą. Zarządzenia już się opracowuje, więc — może za pół roku rozpoczniemy asfaltować nasze zabłoczone podwórka motoryzacyjne.

Poza nim czegoż mamy się spodziewać? Chyba nowych, pięknych zagranicznych samochodów i motocykli, a w końcu naszej własnej, rodzimej ich twórczości, może prędzej niż nam się zdaje, czego Wam i sobie życzy rejestrujący innym, a sam nie mający samochodu

Autor



## WOLNA TRYBUNA

## CZEKAMY NA »MNOŻNIK 4«!

Sprawa rejestracji pojazdów mechanicznych na osoby fizyczne (prywatne) rodziła się dłużej, niż przypuszczali najzawziętsi pesymiści, gdyż rok i 3 miesiące. Tyle czasu trwała „walka” pomiędzy teoretykami i rzeszą ludzi życia. Teoretycy za punkt ambicji postawili sobie, aby zagadnienie ustawione było teoretycznie „właściwie” — to znaczy, aby skarb państwa, czyli majątek nas wszystkich obywateli Rzeczypospolitej nie został uszczuplony na rzecz stanu posiadania poszczególnych obywateli naszego kraju.

Samochodowa rzesza ludzi życia, ludzi codziennego, praktycznego życia chciała inaczej: ta grupa dowodziła, że przewleknięcie definitywnego i realnego załatwienia sprawy da w rezultacie ukrycie się istotnych posiadaczy pojazdów mechanicznych za plecy urzędów oraz instytucji społecznych, pochowanie pewnej części poj. mech. w zacisze warsztatów garaży i szop zabitych deskami oraz rozbiórkę na części tych pojazdów, które „musiały szybko zniknąć”. Rzecz jasna, że sprzedaż części samochodowych, stanowiących także własność państwa była już absolutnie nie do skontrolowania. I tą właściwie drogą, tym cichym, dobrze ukrytym kanałem odpłynęły miliardy złotych, do których skarb państwa rościł sobie słuszne pretensje, a które usunęły się z jego pola widzenia bez jakichkolwiek możliwości ujawnienia i skontrolowania. Te dziesiątki tysięcy złotych, które dziś płacimy „przygodnym sprzedawcom” za nowe i stare części samochodowe — to jest właśnie w znacznej mierze „wspaniały efekt” postawienia założeń teoretycznych przed życiem praktycznym.

Po roku i 3-ch miesiącach walki teoretycy ulegli — ich rozumowanie życie zważyło z nóg. Ale doświadczenie to kosztowało skarb państwa — naszą wspólną kieszę — doprawdy zbyt wiele. Zapamiętajmy sobie dobrze to arcykosztowne doświadczenie i ludzi, którzy za wszelką cenę chcieli je wykonywać.

\* \* \*

To jedna sprawa, ale nie na tym koniec. Zjawiała się 1-go lipca r. b. prywatna rejestracja... pogrucho-tanych, polatanych przedmiotów, noszących jeszcze na sobie świetny ongiś szyld: „pojazdów mechanicznych”. A więc wydarzenie „epokowe”. Kiedyż nareszcie całe społeczeństwo zrozumie, że środek lokomocji jest w odpowiednich rękach takim samym surżetem życia praktycznego, jak np. „asortyment garnków kuchennych w rękach doświadczonej gospodyni; dlaczego cholera nie bierze tych, którzy mogą słuchać dźwięków radia tylko przez otwarte okna sąsiada, na tegoż sąsiada, który za dobre pudełko radiowe zapłacił kilkadziesiąt tysięcy złotych i t. d., i t. p.; dlaczego tylko ten nieszczęsny pojazd mechaniczny jest od zarania naszej niepodległości ciągle i niezmiennie na cenzurowanym, jakby jakaś zaklęta królowna, w którą wszyscy chcą wmówić, że ma złotem przetykane szaty, a ona ma łaty na plecach i niżej, a co gorzej, w „stroju” są wielkie dziury, przez które golizna prześwieca, czasem tylko „załatane” przysłowiową siatką z nitki pajęczej!!

Otóż na tym nie koniec, gdyż nieszczęsny amator prywatnej rejestracji musi zdobyć „dowód własności” — papiererek, że wpłacił do skarbu państwa za pośrednictwem Okręgowego Urzędu Likwidacyjnego właściwą sumę.

Otóż to właśnie — właściwą sumę. W tym miejscu zagadnienia znowu zabrali głos ostrożni teoretycy, którzy tak długo myśleli, aż wymyślili „mnożniki”, „dzielniki”, „procent zużycia”, „wkład wniesiony przez właściciela w postaci prac remontowych” i t. p. Teoretycyne słuszne założenia, ale praktycznie..

Praktycznie poniemieckie poj. mech. oceniają Komisje Szacunkowe, złożone najczęściej tylko z ludzi,

a niestety nie z maszyn. Komisje często gęsto się targują, jak to zdołaliśmy stwierdzić niejednokrotnie. Ale takie targowanie się przy wycenie obiektu stanowiącego własność państwa nie tylko wygląda (choćby było w najlepszej intencji robione) niepoważnie, ale często gęsto niesmacznie. I w efekcie ci, dla których zbyt wysoka ocena nie wytrzymuje kalkulacji handlowej lub życiowej, ci rozbierają w dalszym ciągu swe poj. mech. na części, które za grube pieniądze sprzedają. I znowu dziesiątki milionów ucieka z majątku skarbu państwa.

Wysokie wyceny, „mnożnik 10” i t. p. nie przerażają jedynie tych moźnych, którzy „mają sposoby”, aby wydane pieniądze wróciły szybko do ich kieszeni. Ludzie twardej pracy nie mogą się zdobyć na koszty wyceny tak wysokiej. Ci właśnie rozbierają pojazdy na części.

Teoretycy muszą zrozumieć, że zbyt wysoka cena nie jest żadną ceną, gdyż rynek jej nie zapłaci. Cena musi być życiowo usprawiedliwiona.

Dlatego proponuję, aby:

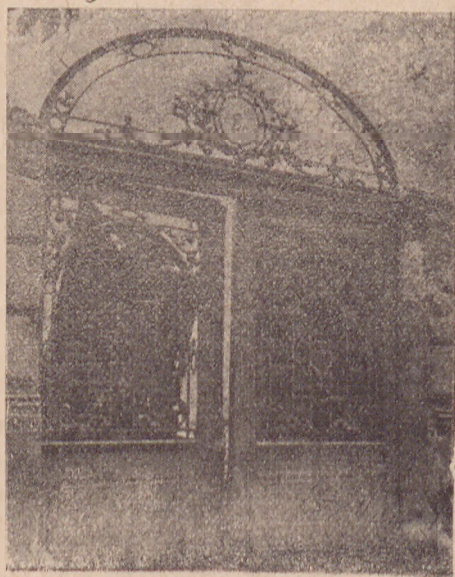
- 1) ustalić dla samochodów osobowych mnożnik 4 w stosunku do ceny katalogowej z roku 1939-go;
- 2) dla samochodów ciężarowych mnożnik 6;
- 3) dla samochodów przerobionych na paliwo zastępcze stosować ulgę 50%;
- 4) dla motocykli ustalić konkretnie ceny następujące:
 

|                             |               |
|-----------------------------|---------------|
| a) do 130 cm. sześć.        | — zł. 1 500 — |
| b) za przyczepkę mot.       | — zł. 1 500 — |
| c) od 130 do 250 cm. sześć. | — zł. 3 000 — |
| d) od 250 do 350 cm. sześć. | — zł. 4 000 — |
| e) powyżej 350 cm. sześć.   | — zł. 6 000 — |

I najważniejsze: ustalić te ceny do 15-go września r. b., to znaczy na 15-cie dni przed terminem wykupu poj. mech. fikcyjnie zarejestrowanych na urzędy, instytucje, spółdzielnie i t. p. Inaczej sprawa będzie się dalej gmatwać i ślimaczyć, dalsza porcja wozów zostanie rozebrana na części i dalsza kupka pieniędzy umknie z „zasięgu widzenia” skarbu państwa.

T. G.

## TYLE TYLKO ZOSTAŁO...



Z dawnej siedziby Automobilklubu Polski przy Al. Szucha 10 pozostała jedynie brama — reszta leży w gruzach.



## PIERWSZY PO 7-MIU LATACH

## Raid Samochodowy Automobilklubu Polski

Siedem lat upłynęło bez raidów samochodowych, bez zawodów o charakterze prób sprzętu automobilowego. Tę passę martwoty przerywa Automobilklub Polski raidem, który odbędzie się 5,6 i 7 września rb. Jest to impreza otwarta, w konkurencji krajowej, organizowana przy udziale Polskiego Związku Motocyklowego. Ten moment należy specjalnie podkreślić — jak sięgnę pamięcią jest to pierwsza impreza, gdzie jako współorganizator występuje Pol. Zw. Mot. Nareszcie współpraca obu organizacji motorowych, współpraca, która niewątpliwie obu organizacjom wyjdzie na dobre.

## CZTERY PRÓBY

Zawody składać się będą z 4-ch obowiązkujących prób:

- 1) Jazda okrężna 3-dniowa po przepisanej trasie, łącznie około 1000 km. i z przepisaną szybkością w granicach dalej podanych. Przekroczenie maksymalnej szybkości lub nieosiągnięcie minimalnej szybkości pomiędzy punktami kontroli będzie karalne.
- 2) Próba uruchomienia silnika zimnego w dniu 2-im i 3-im.
- 3) Próba zręczności na dystansie ok. 300 m.
- 4) Próba zrywu i hamowania na dystansie ok. 300 m.

## Etapy i trasy jazdy okrężnej.

Każdy zawodnik ma prawo wyboru jednej z niżej podanych tras i w tym celu zgłasza swój udział w odpowiednim Oddziale A. P., jako w miejscu wyjściowym do Raidu A. P., mianowicie: w Oddziale A. P. w Bydgoszczy, Gdyni, Jeleniej Górze, Katowicach, Krakowie (od Katowic), Łodzi, Poznaniu, Szczecinie i Warszawie.

## A. Etap I trasy.

- 1) **Bydgoszcz** — Służewo — Nieszawa — Włocławek — Kowal — Gostynin — Kutno — Krośniewice — Koło — Konin — Września — **Poznań** (ok. 350 km.).
- 2) **Gdynia** — Gdańsk — Tczew — Gniew — Nowe — Grupa — Świecie — Bydgoszcz — Brzoza — Żnin — Gniezno — Września — **Poznań** (ok. 343 km.).
- 3) **Jelenia Góra** — Bolków — Świdnica — Wrocław — Trzebnica — Milicz — Krotoszyn — Jarocin — Września — **Poznań** (ok. 322 km.).
- 4) **Katowice** — Bedzin — Siewierz — Częstochowa — Kłobuck — Wieluń — Walichnowy — Lututów — Brzeziny — Kalisz — Pleszew — Jarocin — Środa — Kurnik — **Poznań** (ok. 338 km.).
- 5) **Kraków** — Katowice — (dalej według trasy 4) — **Poznań** (ok. 413 km. wzgl. 338 km.).
- 6) **Łódź** — Łęczyca — Krośniewice — Włocławek — Nieszawa — Służewo — Bydgoszcz — Nakło — Wągrowiec — **Poznań** (ok. 358 km.).
- 7) **Poznań** — Oborniki — Czarników — Ujście — Piła — Wyrzysk — Nakło — Bydgoszcz — Inowrocław — Strzelno — Wytańkowo — Gniezno — Kostrzyn — **Poznań** (ok. 350 km.).
- 8) **Szczecin** — Dąb — Starogród — Kalisz — Walcz — Piła — Wyrzysk — Nakło — Szubin — Żnin — Gniezno — Kostrzyn — **Poznań** (ok. 346 km.).
- 9) **Warszawa** — Łowicz — Łódź — Łęczyca — Krośniewice — Koło — Konin — Września — **Poznań** (ok. 352 km.).

## B. Etap 2. — Trasa w drugim dniu (dla wszystkich).

**Poznań** — Jarocin — Pleszew — Ostrów — Kępno — Namysłów — Opole — Strzelec — Broslawice — Bytom — **Katowice** (ok. 352 km.).

## C. Etap 3. — Trasa w trzecim dniu (dla wszystkich).

**Katowice** — Bytom — Broslawice — Strzelec — Opole — Wrocław (autostrada) — Złotoryja — Szornów — **Jelenia Góra** (ok. 306 km.).

**Uwaga:** Na wymienionych trasach jazdy okrężnej zawodnik obowiązany jest zatrzymać się w następujących miejscowościach dla pobrania w książce dro-

gowej przejazdowych wiz kontrolnych z dokładnym oznaczeniem czasu przejazdu:

- do A. 1) Bydgoszcz — Poznań, kontrola: Włocławek — Gostynin — Kutno;
- 2) Gdynia — Poznań, kontrola: Gniew — Bydgoszcz — Września;
- 3) Jelenia Góra — Poznań, kontrola: Świdnica — Września;
- 4) Katowice — Poznań, kontrola: Częstochowa — Lututów — Kalisz;
- 5) Kraków — Poznań, kontrola: Katowice (start) — Częstochowa — Lututów — Kalisz;
- 6) Łódź — Poznań, kontrola: Krośniewice — Włocławek — Nakło;
- 7) Poznań — Poznań, kontrola: Czarników — Piła — Strzelno;
- 8) Szczecin — Poznań, kontrola: Nakło — Gniezno;
- 9) Warszawa — Poznań, kontrola: Łódź — Krośniewice — Września;
- do B. Poznań — Katowice, kontrola: Pleszew — Kępno — Namysłów — Opole
- do C. Katowice — Jelenia Góra, kontrola: Opole — Wrocław — Złotoryja.

## KONTROLA SZYBKOŚCI JAZDY

Na wszystkich etapach (trasach) pomiędzy punktami kontrolnymi będzie kontrolowana najniższa i najwyższa dopuszczalna szybkość przeciętna, przepisana dla poszczególnych kategorii i klas, mianowicie:

|                          |              |          |
|--------------------------|--------------|----------|
| kat. sam. osob. kl. I    | szybk. min.  | 35 km/g. |
|                          | szybk. maks. | 43 „     |
| kat. sam. osob. kl. II   | szybk. min.  | 38 „     |
|                          | szybk. maks. | 45 „     |
| kat. sam. osob. kl. III  | szybk. min.  | 40 „     |
|                          | szybk. maks. | 47 „     |
| kat. sam. osob. kl. IV   | szybk. min.  | 43 „     |
|                          | szybk. maks. | 50 „     |
| kat. sam. półcięż. kl. I | szybk. min.  | 35 „     |
|                          | szybk. maks. | 43 „     |
| kat. sam. innych kl. II  | szybk. min.  | 40 „     |
|                          | szybk. maks. | 47 „     |

Szybkość przeciętna w wymienionych wyżej punktach kontrolnych będzie obliczana od miejsca poprzedniego punktu kontrolnego. Nieosiągnięcie najniższej, lub przekroczenie najwyższej dopuszczalnej szybkości przeciętnej, wymienionej wyżej, powoduje 50 punktów karnych za każde pełne 2 min. opóźnienia lub przyśpieszenia na odcinku.

Poza tym na trasie etapu będą umieszczone lotne punkty kontroli, zorganizowane przez Oddziały A. P. dla kontroli zachowania dopuszczalnej szybkości najwyższej. Przekroczenia będą karane jak wyżej.

## PODZIAŁ SAMOCHODÓW

Samochody zgłoszone do Raidu podzielone są na 2 kategorie, a w kategoriach — na klasy:

- kategoria samochodów osobowych:
- klasa I do 1200 cm.;
- klasa II od 1200 do 2000 cm.;
- klasa III od 2000 do 3000 cm.;
- klasa IV powyżej 3000 cm.;
- kategoria półciężarówek i podobnych:
- klasa I do 2000 cm.;
- klasa II powyżej 2000 cm.

## Zgłoszenia.

Zgłoszenia samochodów do Raidu należy kierować do Komisji Sportowej Oddziału A. P. w Gdyni, Szczecinie, Bydgoszczy, Poznaniu, Łodzi, Warszawie, Katowicach, Krakowie i Jeleniej Górze — na specjalnych deklaracjach, na każdy samochód oddzielnie.

## Obowiązki uczestników w czasie jazdy.

Zawodnicy winni ściśle stosować się do obowiązujących przepisów drogowych, szczególnie przy prze-



jazdach przez miejscowości zabudowane, odpowiadając osobiście za ich przekroczenia. Przy wyprzedzaniu i mijaniu winni kierowcy mieć jak najwięcej względów jedni dla drugih. Na sygnał wozu chcącego wyprzedzić, winien kierowca zwolnić drogę, kiedy tylko okoliczności na to pozwolą.

Bezwzględnie zakazany jest wyprzedzenie na zakrętach, skrzyżowaniach dróg, lub podczas przejazdu przez miejscowości zabudowane. Samochody kierownictwa zawodów należy przepuszczać natychmiast i umożliwiać im wyprzedzanie nawet w miejscach zabudowanych.

## PRÓBY I PUNKTACJE

### Uruchomienie silnika i start.

W drugim dniu jazdy na etapie w Poznaniu oraz w trzecim dniu na etapie w Katowicach — na 2 minuty przed startem do jazdy, otrzymuje zawodnik sygnał do uruchomienia zimnego silnika dowolnym sposobem, lecz tylko przy udziale zgłoszonych kierowców-zawodników. Za uruchomienie silnika w ciągu powyżej 15 sekund (silnik musi 2 minuty chodzić) zawodnik otrzymuje 105 punktów dodatnich.

Za uruchomienie silnika powyżej 15 sekund — odlicza się od tych 105 punktów dodatnich po 1 punkcie na każdą sekundę zwłoki, aż do 120 sekund (2 m.). Za rozruch powyżej 2 minut liczy się już punkty karne — za każdą sekundę po 1 punkcie, aż do 5 minut (300 sek. — 300 p. k.). Powyżej 5 m. zaprzestaje się punktowania karnego.

Równocześnie z ukończeniem 2 m. przeznaczonych na rozruch, rozpoczyna się start do dalszej jazdy i dalsze uruchomienie silnika liczy się jako w czasie jazdy.

Start maszyn odbywa się co 2 minuty.

### Jazda okrężna podczas trzech dni.

Podczas przejazdu przez wyznaczone punkty kontroli należy wziąć poświadczenie w książce drogowej — miejsca i czasu przejazdu (czas radiowy) — od punktu kontroli klubowej lub Milicji Obywatelskiej (wzgl. urzędu pocztowego). Zaniedbanie poświadczenia karane będzie 200 punktami karnymi za każdy opuszczony punkt kontrolny.

Za prawidłowe przejechanie trasy etapu w granicach podanych szybkości minimalnych i maksymalnych i, do tego przewidzianego czasu, zawodnik otrzymuje po 1.000 punktów dodatnich za każdy dzień (etap) niezależnie od punktu startu w pierwszym dniu i różnic w długości tras.

Niezależnie od tego, zawodnik otrzymuje za ukończony etap bez penalizacji za przekroczenie szybkości lub opuszczenie punktu kontrolnego — premię 100 p. dodatnich.

### Zręczność jazdy.

Próba zręczności jazdy odbędzie się w trzecim dniu Raidu po przybyciu do mety w Jeleniej Górze. Po zamknięciu mety wszyscy zawodnicy udadzą się w porządku ustalonym przez kierownictwo na szosę górską do Włenca Zdroju i tam na szosie betonowej o wzniesieniu ok. 3% odbędzie się próba zręczności na dystansie ok. 300 m.

Próba polega na ruszeniu z linii startu i zatrzymaniu się na dalszej linii (pomiędzy kołami), cofnięciu się za linię, i ruszeniu do dalszej linii (jak wyżej), cofnięciu się za linię, ruszeniu, okrążeniu słupka przez cofnięcie wozu i powrót szybki do linii startu.

Na wykonanie próby zawodnik otrzymuje 120 sekund, t. j. 120 p. dodatnich, dla samochodów kategorii osobowej oraz 130 pkt. dodatnich dla samochodów kategorii półciężarowej.

Za każdą sekundę szybszego wykonania próby, otrzymuje zawodnik po 1 p. dodatnim, które dolicza się do 120 wzgl. 130 p. dod. Przekroczenie czasu 120 wzgl. 130 sekund powoduje po 2 p. karne za każdą sekundę zwłoki, które odlicza się od przewidzianych punktów dodatnich.

Nieprawidłowe zatrzymanie się na liniach, przewrócenie słupka, jak też nie użycie wstecznego biegu przy zawracaniu koło słupka, karane będzie po 30 punktów karnych, odliczonych od punktów dodatnich za wykonanie próby.

### Zryw i hamowanie.

Zryw i hamowanie odbędzie się na dystansie ok. 300 m. po ukończeniu próby zręczności.

Z linii startu, z silnikiem w ruchu, zawodnik jedzie do linii mety i zatrzymuje się tak, żeby linia mety znalazła się pomiędzy kołami przednimi i tylnymi, ale ich nie dotykała. W razie niedokładnego zatrzymania się, musi zawodnik położyć poprawić.

Czas próby liczy się od chwili sygnału do startu do chwili prawidłowego zatrzymania się na linii mety.

Na wykonane próby zawodnik otrzymuje 60 sekund, t. j. 60 punktów dodatnich, do których dolicza po 1 p. dod. za każdą sekundę poniżej wyznaczonego czasu.

Wynik powyżej 60 sekund powoduje po 2 p. karne za każdą sekundę zwłoki, które odlicza się od przewidzianych punktów dodatnich.

### Kary.

Zawodnicy będą wykluczeni z zawodów w następujących wypadkach:

- 1) za niestosowanie się do obowiązujących przepisów jazdy;
- 2) za przebycie choćby części trasy inną siłą od siły pędnej swego samochodu;
- 3) za odbycie chociażby części trasy bez zgłoszonej obsady osób;
- 4) za nieprzebycie przepisanej marszruty;
- 5) za zgubienie książki drogowej;
- 6) za nieprzestrzeganie przepisów niniejszego regulaminu, instrukcji dodatkowych oraz zarządzeń Kierownictwa;
- 7) za umyślne wprowadzenie w błąd Kierownictwa;
- 8) za niewłaściwe zachowanie się, które obrażało by powagę zawodów.

### Protesty i zażalenia.

Protesty w sprawie klasyfikacji ostatecznej mogą składać tylko zawodnicy do Kierownictwa wyłącznie na piśmie i to w ciągu godziny po ogłoszeniu wniosków. Wszelkie protesty i zażalenia rozstrzyga ostatecznie i nieodwołalnie Gremium Komandorów Sportowych.

### Zastrzeżenia organizatora.

Automobilklub Polski rezerwuje sobie prawo uzupełnienia niniejszych przepisów, wydania przepisów wykonawczych, zmiany marszruty, przesunięcia daty, lub całkowitego odwołania zawodów.

### Udział zawodników Pol. Zw. Motocyklowego.

Odpowiednie zmiany i uzupełnienia niniejszego regulaminu w związku z udziałem i dla zawodników Polskiego Związku Motocyklowego, wydane będą od dzielenie przez P. Z. M. i stanowią część integralną niniejszego regulaminu.

## Międzynarodowy Związek Automobilowy i jego nowy statut

Międzynarodowy Związek Klubów Automobilowych (Association Internationale des Automobile Clubs Reconnus) w Paryżu nie przerwał swej czynnej pracy nawet w okresie okupacji niemieckiej, organizując Ogólne Zebrania w dniu 10 i 12 maja 1940 r. w Bernie (Szwajcaria), gdzie odbyły się również zebrania Międzynarodowej Komisji Celnej (Commission Internationale de Circulation et des Douanes) i Międzynarodowej Komisji Turystycznej (Commission Internationale de Tourisme).

Ilość Klubów reprezentowanych na tych zebraniach była bardzo liczna, obecni byli przedstawiciele tylko 81 państw, mianowicie: Hiszpanii, Francji, Węgier, Włoch, Portugalii, Szwajcarii, Turcji i Jugosławii.

Następne posiedzenia Komitetu A. I. A. C. R. oraz Komisji Mieszanej A. I. A. C. R. i A. I. T. (Alliance Internationale de Tourisme) odbyły się w listopadzie 1945 r. w Londynie. Zebrania te miały przede wszystkim za zadanie uregulowanie spraw finansowych — t. j. zwolnienie wkładów tych instytucji zablokowanych w Londynie. Ponadto rozważana była sprawa zmiany Statutu A. I. A. C. R. oraz przemianowania tej organizacji na Fédération Internationale Automobile.



Zgodnie z brzmieniem dotychczasowego Statutu, do Międzynarodowego Związku Klubów Automobilowych (A. I. A. C. R.) mógł być zaliczony tylko jeden Klub Narodowy z każdego poszczególnego państwa. Wychodząc z założenia, że dla dobra automobilizmu należy umożliwić również i innym organizacjom tego typu przystąpienie do Związku — postanowiono odpowiednio zmienić odpowiednie paragrafy Statutu, rozszerzając w ten sposób zakres działania A. I. A. C. R.

Opracowany przez Sekretarza Generalnego A. I. A. C. R. projekt nowego statutu, przestudiowany na posiedzeniu Komitetu w dniu 29 I. 1946 r., rozesłany został wszystkim zrzeszonym Klubom do wiadomości, oceny oraz poczynienia uwag dotyczących treści.

Automobilklub Polski, jako dawny członek A. I. A. C. R. z okresu przedwojennego, otrzymał jak zwykle zaproszenie do wzięcia udziału w zwołanym w okresie 20—21 czerwca r. b. Ogólnym Zebraniu A. I. A. C. R., poprzedzonym posiedzeniami Międzynarodowej Komisji Technicznej, Turystycznej, Sportowej, Finansowej, Celnej oraz Komitetu.

Na zebraniu tym Automobilklub Polski reprezentowany był przez inż. Tadeusza Everta.

Porządek dzienny Ogólnego Zebrania obemował między innymi zatwierdzenie nowego statutu, uwzględniającego zmianę nazwy na „Fédération Internationale Automobile”, wybory prezesa, wiceprezesów, członków Komitetu i poszczególnych komisji; zatwierdzenie budżetu z okresu sprawozdawczego oraz za twierdzenie preliminarza budżetowego na okres 1946/47.

Na podstawie uchwał powziętych na Ogólnym Zebraniu zatwierdzono statut w nowym brzmieniu, jak również zmianę nazwy.

Na Prezesa F. I. A. obrano jednogłośnie wicehrabiego de Rohan, na wiceprezesów obrano:

M. J. Hansez'a (Belgia), M. H. Brunniera (Stany Zjednoczone), hr. de Liedekerke Beauforta (Francja), M. Wilfrid Andrews (Wielka Brytania), Dr. Mende'a (Szwajcaria).

Na członków Komitetu obrano:

Carlos Anesi (Argentyna), A. Klingelhofer (Brazylia), ks. H. Toussoum (Egipt), Gil de Reboleno (Hiszpania), G. Chatx (Monako), płk. Bolling (Norwegia), bar. van Harinxma (Holandia), de Gusmao Madeira (Portugalia), Fr. Egnell (Szwecja), dr. Karel Lagus (Czechosłowacja), Rechid Saffet Atabinen (Turcja).

Prezes F. I. A. oraz przedstawiciele Klubów Automobilowych Stanów Zjednoczonych, Francji, Wielkiej Brytanii, Holandii i Szwajcarii wybrani zostali do Komisji Mieszanej, aby wspólnie z delegacją Alliance Internationale de Tourisme (A. I. T.) liczebnie równoznaczną, przedyskutować sprawę ewentualnej fuzji tych dwóch organizacji.

Do Międzynarodowej Komisji Sportowej wybrany został ponownie wiceprezes A. P. Janusz Regulski, który od szeregu lat piastował tę godność w A. I. A. C. R.

W Komitecie A. I. A. C. R. zasiadał od szeregu lat również przedstawiciel A. P. — obecnie jednak miejsce w Komitecie straciliśmy.

Powzięte pozatym zostały doniosłe uchwały dotyczące sportu i turystyki międzynarodowej.

## Z życia Automobilklubów

Automobilklub Polski powołał do życia Komisję i Referaty, początkowy skład których ustalono jak następuje:

1. Komisja Sportowa: 1) Janusz Regulski, 2) Włodzimierz Zeydowski, 3) Józef Docha.

2. Komisja Statutowa: 1) Eugeniusz Olechnowicz, 2) Mieczysław Grabiński, 3) Stanisław Hahn, 4) Czesław Oryński oraz delegaci Oddziałów w Łodzi, Krakowie, Poznaniu i Katowicach.

3. Komisja Gospodarcza: 1) inż. Oswald Unger, 2) Jan Wroczyński.

4. Komisja Finansowa: 1) dr. Witold Łaniewski, inż. Henryk Krackiewicz, 3) dyr. Mieczysław Skotnicki, 4) dyr. Stefan Askanas, 5) Nowak, 6) gen. Wiktor Grosz.

5. Referat Propagandowo-Informacyjny: 1) Czesław Oryński, 2) Mieczysław Grabiński, 3) Wacław Żukowski.

6. Referat Techniczny: 1) Eugeniusz Olechnowicz, 2) Kazimierz Studziński, 3) płk. Maskalan, 4) Marcin Szopa, 6) Jan Dąbrowski.

7. Referat Szkoleniowy: 1) Jan Sroczyński, 2) Kazimierz Walas, 3) mjr. Solski.

8. Referat Młodzieżowy: 1) Jan Sroczyński, 2) Adam Augustynowicz, 3) mjr. Kulińcz.

9. Referat Turystyczny i Zagraniczny: 1) Stanisław Doliński, 2) gen. Wiktor Grosz, 3) Adam Augustynowicz.

Poszczególne Komisje dokooptują w miarę potrzeby dalszych członków w porozumieniu z Prezydium A. P.

Nazwy poszczególnych Oddziałów A. P. ustalono jak następuje:

- |                       |             |
|-----------------------|-------------|
| 1. Oddział Warszawski | — Warszawa  |
| 2. „ Wielkopolski     | — Poznań    |
| 3. „ Łódzki           | — Łódź      |
| 4. „ Krakowski        | — Kraków    |
| 5. „ Śląski           | — Katowice  |
| 6. „ Wrocławski       | — Wrocław   |
| 7. „ Pomorski         | — Bydgoszcz |
| 8. „ Morski           | — Gdynia    |
| 9. „ Rzeszowski       | — Rzeszów   |
| 10. „ Szczeciński     | — Szczecin  |
| 11. „ Kielecki        | — Kielce    |
| 12. „ Lubelski        | — Lublin    |
| 13. „ Mazurski        | — Olsztyn   |
| 14. „ Białostocki     | — Białystok |

Oplaty członkowskie uchwalono jak następuje:

- a) Członkowie rzeczywisci: wpisowe zł. 200, składka miesięczna zł. 50;  
 b) Członkowie nadzwyczajni:  
 osoby prawne: wpisowe minimum zł. 3.000, składka miesięczna minimum zł. 1.000;  
 osoby niepełnoletnie: bez wpisowego, składka miesięczna zł. 20.

Celem uzyskania odpowiedniego lokalu klubowego i pomieszczenia na biura władze A. P. poczyniły już odpowiednie starania, mając na uwadze spodziewany intensywny rozwój oraz rozszerzenie zakresu działania. Sprawa ta niedługo zostanie sfinalizowana.

Celem uzyskania uprawnień egzaminowania i kwalifikowania kierowców oraz badania technicznego pojazdów mechanicznych, wszczęte zostały kroki u władz.

W związku z oalkowitym zniszczeniem archiwum A. P., na skutek pożaru w 1939 r., przewyżczającą się trudności, zebrano niezbędne wzory, dokumenty i t. p., Wydział Turystyki Zagranicznej rozwiązał już stosunki z zagranicznymi klubami automobilowymi.

Delegaci A. P. reprezentowali polski automobilizm na Ogólnym Zebraniu Międzynarodowego Związku Klubów Automobilowych (A. I. A. C. R.) w Paryżu, gdzie omawiane były również sprawy dotyczące turystyki i sportu automobilowego. W związku z tym skierowane zostały do kompetentnych władz (Ministerstwo Skarbu i Ministerstwo Komunikacji) obszerne memoriały, w sprawie ewentualnych ułatwień w dziedzinie turystyki międzynarodowej.

Nowy adres Oddziału Szczecińskiego A. P. brzmi następująco: Szczecin, ulica Pocztowa 30. Prezesem Oddziału Szczecińskiego A. P. został wojewoda zachodniopomorski płk. Leonard Borkowicz.

Wizyta automobilistów czechosłowackich w Polsce.

Na zaproszenie polskich akademików - motocyklistów przybyła z Czechosłowacji wycieczka studentów motocyklistów czeskich na kilkunastodniowy pobyt w Polsce.

Studenci czescy przybyli samochodami i motocyklami, zwiedzając bardziej interesujące zabytki naszego kraju.

Polscyacy akademicy motocykliści rewizytowali Czechów, udając się do Czechosłowacji na kilkunastodniowy pobyt w końcu sierpnia. W wycieczce udział wzięło kilkunastu naszych akademików.



# Życie motocyklistów pulsuje coraz intensywniej

Czasokres dzielący nas od poprzedniego komunikatu PZM-u nie przyniósł co prawda zasadniczych zmian, przyniósł jednak spotęgowany wzrost zainteresowania sportem motocyklowym, co zaznaczyło się dużą ilością zgłoszonych Klubów i Sekcji Motocyklowych z terenu całego Państwa, jak również i ilością imprez, które się w tym czasie odbyły.

Zorganizowany został ostatecznie Okręgowy Związek Motocyklowy w Łodzi, którego pierwsze poczynania organizacyjne przyniosły już piękne wyniki w postaci wybudowania własnego toru żużlowego.

W najbliższym czasie odbędą się pierwsze w historii Łodzi wyścigi motocyklowe na torze żużlowym.

Jednym z naczynych dążeń PZM jest, aby w każdym mieście powiatowym znajdował się Klub względnie Sekcja Motocyklowa. Poza tym PZM dąży, aby w terenie, na którym znajduje się duża ilość klubów motocyklowych, w terenie przygotowanym i uświadomionym co do roli sportu motocyklowego, zorganizowane zostały Okręgowe Związki Motocyklowe ujmujące w pewną ograniczoną całość, w ramach ogólnego planowania, poczynania poszczególnych Klubów na swoim terenie.

Szczególnie pilnym zagadnieniem byłoby zorganizowanie Okręgowych Związków Motocyklowych na terenie Bydgoszczy, Krakowa i Szczecina. Pożądane jest, aby zainteresowane Kluby przygotowały grunt do prac w tym kierunku i powiadomiły o tym Zarząd PZM.

\*

Celem bliższego zorientowania się do stanu prac organizacyjnych w terenie jak również celem umożliwienia bezpośredniego kontaktu zainteresowanym przedstawicielom Okręgów względnie Klubów, Zarząd PZM uchwalił, aby na określonych imprezach motocyklowych odbywały się jednocześnie zjazdy informacyjne Prezesów OZM-ów bądź też Kapitanów Sportowych OZM-ów i Klubów.

Pierwszy taki zjazd Prezesów OZM ustalony został na dzień 18 sierpnia b. r. w dniu wyścigów o „Złoty Kasku” w Poznaniu.

Zjazd kapitanów sportowych OZM i kapitanów sportowych klubowych odbył się na IV Raidzie Tatrzanskim w Zakopanem w dniach 24—25 sierpnia b. r.

Dzień 1 września ustalony został jako dzień dziękczynienia odrodzonego sportu motocyklowego. Związane z tym uroczystości odbyły się w Częstochowie. W ramach uroczystości tego dnia odbył się Zjazd Jubileuszowy związany z 40 leciem Częstochowskiego Towarzystwa Cyklistów i Motocyklistów.

\*

Pod koniec września, w związku ze świętem motocyklowym Polski i przypadającym 20 leciem PZM, odbędzie się Zjazd Motocyklowy do Warszawy. Wskazano byłoby, aby Kluby przybyły jak najliczniej wraz z pocztami sztandarowymi w strojach regionalnych (górnicy, górale, huculi, łowiczanie i t. p.). O ile możliwe jednolicie umundurowane w jednakowych czapkach lub beretach obranych w barwie czy kształcie dla członków danego Klubu oraz w kombinizonach. Poza tym wskazane byłoby, aby każdy z Klubów przywiózł artystycznie wykonany, charakterystyczny dla jego regionu prezent dla Władz Państwowych (dokładny termin zjazdu i program uroczystości zostanie oddzielnie podany).

\*

Zarząd PZM przypomina o punktualnym wpłacaniu składek przez Kluby i co miesięcznym nadsyłaniu zestawień ilościowych stanu członków. Składki przekazywać należy na konto PZM w PKO Nr. 1-1690 z dokładnym zaznaczeniem za co i od kogo.

Chcąc zapewnić sobie zdrową, realną podstawę finansową, Kluby winny w ramach istniejących możliwości lokalnych przystępować do budowy własnego toru żużlowego względnie do przystosowania istniejących bieżni lekkoatletycznych. W każdym konkretnym wypadku Zarząd PZM służy wszelką radą i pomocą. Dokładne wskazania poda zainteresowany Kpt. Sportowy PZM.

Pożądanym ze wszech miar materiałem są sprawozdania opisowe z działalności Klubów z urzędowych imprez, fotografie, komunikaty do członków, publikacje łącznie z prasą miejscową. Wszystkie te materiały, stanowiące bardzo cenny przyczynek do historii odradzającego się sportu motocyklowego, w miarę możliwości wykorzystane zostaną w ramach oficjalnego organu PZM czasopisma „Motoryzacja”.

Został opracowany i wykonany specjalny znak PZM (do założenia na motocykl) dla członków Klubów zrzeszonych w PZM w cenie ca. zł. 200. Zapotrzebowania prosimy nadsyłać odwrotnie pod adresem PZM, Warszawa, Al. Jerozolimskie 45/5.

\*

Aktualna i paląca dla wszystkich motocyklistów sprawa zarządzenia o reprivatyzacji pojazdów mechanicznych przybiera realne kształty (szczegóły uzgodnionego projektu podajemy na innym miejscu). Przeprowadzona przez szereg komisji przy ścisłej współpracy z Zarządem PZM uwzględnia postulaty sportu motocyklowego.

Z chwilą zaakceptowania przez Komitet Ekonomiczny Rady Ministrów projektu rozporządzenia nowe zarządzenie zostanie ogłoszone, o czym zawiadomimy specjalnym komunikatem, podając równocześnie treść zarządzenia.

## Regulamin Mistrzostw Sportowych Polski na rok 1946

Wobec dostatecznie dużego nasilenia zawodów motocyklowych w bież. sezonie oraz liczne go udziału w tych zawodach motocyklistów zrzeszonych w P. Z. M., Komisja Sportowa P. Z. M. uznawała za stosowne i celowe przeprowadzenie Mistrzostw Sportowych Polski na rok 1946. W związku z powyższym Komisja Sportowa opracowała niżej podany regulamin Mistrzostw Sportowych Polski na rok 1946.

### REGULAMIN

1. Zarząd P. Z. M. ustanawia niniejszy regulamin Motocyklowych Mistrzostw Polski na rok 1946.

2. Do ubiegania się o tytuł Motocyklowego Mistrza Sportowego Polski ma prawo każdy kierowca — obywatel Polski, posiadający legitymację wydaną przez P. Z. M. lub O. Z. M. na rok 1946.

3. Na wniosek Komisji Sportowej, Zarząd P. Z. M. przyznaje tytuł Mistrza Sportowego na rok 1946 w następujących klasach:

#### Motocyklowy Mistrz Polski

| W klasie | 4 | mlc. | soło | poj. | do 130 ccm             |
|----------|---|------|------|------|------------------------|
| "        | " | A    | "    | "    | " 250 "                |
| "        | " | B    | "    | "    | " 350 "                |
| "        | " | C    | "    | "    | " 500 "                |
| "        | " | D    | "    | "    | " ponad 500 "          |
| "        | " | F    | "    | "    | " z przyczep. do 600 " |
| "        | " | G    | "    | "    | " ponad 600 "          |

4. Eliminację do Motocyklowych Mistrzostw Sportowych Polski stanowią następujące zawody:

#### w klasie I

Raid Tatrzanski — P. K. M. W wa w dniu 23—25 VIII.

#### w klasie II

Raid Beskidzki — Besk. K. M. w dniu 21—22 IX.

Raid przez Góry Świętokrzyskie — „Okęcie” W wa w dniu 14—15 IX.

#### w klasie III

Raid po ziemiach odzyskanych — „Unia” Poznań w dniu 21—22 VII.

Raid A. P. i P. Z. M. w dniu 5—7 IX.



5. Punktację za zajęte miejsca ustala się jak niżej:

| w klasie I   |        |
|--------------|--------|
| I miejsce    | 5 pkt. |
| II „         | 4 pkt. |
| III „        | 3 pkt. |
| w klasie II  |        |
| I miejsce    | 4 pkt. |
| II „         | 3 pkt. |
| III „        | 2 pkt. |
| w klasie III |        |
| I miejsce    | 2 pkt. |
| II „         | 1 pkt. |

6. Największa suma uzyskanych punktów daje prawo do tytułu Mistrza Polski, w razie równych wyników decyduje zajęcie większej ilości pierwszych miejsc.

7. Nadanie tytułu Mistrzów w poszczególnych klasach odbędzie się na Walnym Zgromadzeniu w roku 1947. Symbolem uzyskanego odznaczenia będzie szarfa o kolorach państwowych z godłem Państwa, oznakami P. Z. M. i odpowiednim napisem.

### KALENDARZ SPORTOWY

Na podstawie zamierzeń Sportowych Klubów Komisja Sportowa P. Z. M. zestawiała ostateczny Kalendarz Sportowy na rok bieżący.

#### Sierpień

23—25 — „Raid Tatrzański“ z Zakopanego — P. K. M. W-wa. „Mały Raid Tatrzański“ — T. K. M. Zakopane. Zjazd Plakietowy do Zakopanego na Motocyklowe święto Tatr — P. K. M. i T. K. M.

#### Wrzesień

1 — Zjazd plakietowy i wyścigi motocyklowe na żużlu w Częstochowie — Cz. T. C. i M.

5—7 — Raid Automobilklubu Polski i P. Z. M.

8 — Grand Prix Śląska — O. Z. M. Katowice.

14—15 — Raid przez Góry Świętokrzyskie — K. S. Okęcie W-wa.

21—22 — Pierwszy Górski Raid Motocyklowy „Szlakiem Beckidu“ — organizuje B. K. M. Bielsko

29 — Święto Motocyklowe Polski.

#### Październik

27 — Raid Jesienny „Dokoła Warszawy“ — K. S. Grochów.

27 — Raid Tatrzański.

Komisja Sportowa zwraca uwagę Klubów, że organizacja imprez motocyklowych o charakterze lokalnym winna mieć miejsce w terminach niekolidujących z zawodami, objętymi oficjalnym Kalendarzem Sportowym, a w szczególności z zawodami, zaliczonymi do eliminacji Mistrzostw Sportowych Polski na rok 1946.

Kpt. Sport. P. Z. M.

(—) Klimkowski

## Wyciąg z Regulaminu Turystycznego Pol. Zw. Motocyklowego

Art. 1. Dla koordynowania i ułatwiania działalności turystycznej poszczególnych klubów, ustalania jednolitego kalendarza wycieczek turystycznych i określania mistrzostw turystycznych, PZM wydaje niniejszy regulamin turystyczny.

Art. 3. Do zadań turystyki należy:

- ułożenie rocznego kalendarza turystycznego;
- opracowanie i uzupełnienie wewnętrznych regulaminów turystycznych;
- organizacja wycieczek krajoznawczych przez poszczególnych członków;
- organizacja wycieczek związanych z odwiedzaniem innych Klubów dla zacieśnienia współpracy;
- organizacja wycieczek do miejscowości stanowiących zamkniętą całość przez miejscowości, interesujące pod względem krajoznawczym, czy też pod względem cech kultury regionalnej, zawierających dane kilometrażu, stanu dróg, kosztów wycieczki i utrzymania, możliwości garażowania, miejsca godne zwiedzania, czas potrzebny na zwiedzanie i ogólny czas potrzebny na wycieczkę.

### Turystyka.

Art. 4. Wycieczki mogą odbywać się w dowolnych grupach i dzielą się na wycieczki: zbiorowe i indywidualne.

Art. 5. Wycieczkę uważa się za zbiorową, o ile bierze w niej udział co najmniej 3 motocykle.

Art. 17. Wycieczki indywidualne liczone są, jeżeli ilość przejechanych kilometrów w obie strony wynosi co najmniej 100 km.

Art. 18. Obowiązki członków wycieczek indywidualnych i stających do konkursu turystycznego.

Każdy uczestnik konkursu turystycznego obowiązany jest:

- posiadać książeczkę turystyczną wydaną przez PZM za ustaloną opłatą;
- meldować swój przejazd przez miejscowości w Klubach Motocyklowych, urzędach państwowych, komunalnych przynajmniej co 200 km., przy czym wiza winna zawierać datę przejazdu, pieczęć i podpis wizującego. Dopuszczalna jest tolerancja do 10% wzwyż;
- po powrocie z wycieczki wypełnić rubryki „miasta“, „kilometry“ i przedstawić książeczkę do zatwierdzenia kapitanowi turystycznemu, względnie jego zastępcy w ciągu 2 tygodni;
- obliczenie kilometrów będzie uskutecznione na podstawie mapy, najkrótszą drogą szosową. Miejsce zmiany kierunku marszruty musi być wizowane, jak w pkt. b).

Art. 19. Do kursu o mistrzostwo turystyczne mogą być zaliczone tylko wycieczki, odbyte dla celów samej turystyki, nie związane z pracą zarobkową lub zawodową odbywającego wycieczkę.

Art. 20. Wyjazd i powrót wycieczek winien być wizowany u kapitana turystycznego.

Uwaga. Przewozu motocykli koleją, statkiem itp. nie bierze się pod uwagę.

Art. 21. Zarówno w wycieczkach zbiorowych, jak i indywidualnych, klasyfikacja odbywać się będzie według następujących zasad:

- za każde przejechanie indywidualnie 10 km. liczyć się będzie 1 punkt; w wycieczce zbiorowej 2 punkty.

Art. 22. Kilometry przejechane podczas raidów, zjazdów gwiazdowych, w drodze na wyścigi, urządzone przez Kluby w innych miastach na maszynach, oraz powrót z takowych, zalicza się na podstawie ogólnych warunków turystyki. Kilometry przejechane na wyścigach torowych, górskich, gymkhanach nie są brane pod uwagę.

### Mistrzostwa klubowe:

Mistrzostwo turystyczne zostaje przyznane na podstawie największej ilości punktów osiągniętych przez członka Klubu w bieżącym sezonie turystycznym z wycieczek zbiorowych i indywidualnych.

Minimum zaliczonych kilometrów niezbędnych do uzyskania tytułu Mistrza Klubu, wynosi 3 000 km. (trzy tysiące). Na podstawie zdobytych punktów po zakończeniu sezonu motocyklowego zostaje mianowany mistrz turystyczny oraz 2-ch wicemistrzów turystycznych, którzy otrzymują wyznaczone przez Zarząd Klubu nagrody, plakiety lub dyplomy.

Ogłoszenie wyników i rozdanie nagród, odbywa się na rocznym Walnym Zebraniu Klubu.

Art. 25. Wszystkie Kluby obowiązane są nadesłać do PZM do dnia 31-go stycznia następnego roku nazwiska swoich mistrzów turystycznych wraz z ich książeczkami turystycznymi, celem obliczenia przejechanych kilometrów i wybrania mistrza i 2-ch wicemistrzów turystycznych Polski na rok następny. Ogłoszenie turystycznego mistrza Polski odbywa się na Walnym Zgromadzeniu PZM.

Art. 26. Książki turystyczne obowiązują, wyłącznie wydane i poświadczane przez PZM, według ustalonego wzoru. Wszelkie inne dowody nie będą brane pod uwagę i nie mogą być zaliczone ani w mistrzostwach klubowych, ani w PZM.

Art. 27. Niniejszy wyciąg z Regulaminu Turystycznego PZM obowiązuje na rok 1946 i wchodzi w życie z dniem 1 kwietnia 1946 roku.



## Raid Tatrzański polskie Six Days

Już tylko kilka dni dzieli nas od największej imprezy motocyklowej Polski **IV Raidu Tatrzańskiego** w Zakopanem. Sześć lat minęło od chwili, kiedy czołowi motocykliści polscy, pędząc po górskich wertepach, walczyli o największe trofeum motocyklowe, o Wielką Nagrodę Tatr. Jeszcze dzisiaj pamiętamy te chwile emocji, gdy zapaleni entuzjaści sportu motorowego przyglądali się szaleńcom, dla których bezpieczeństwo życia nie istniało.

Wglądając w Kronikę PKM znaleźć możemy dużo wzmianek o bezprzykładnej odwadze uczestników Raidu Tatrzańskiego.

\* \* \*

A oto historia powstania Raidu.

Raid Tatrzański wzorowany jest na największych zawodach motocyklowych świata „Six Days”, w których corocznie, od przeszło dwudziestu lat, reprezentanci kilkunastu państw walczą o największą nagrodę motocyklową w jeździe terenowej, o „Międzynarodowe Trofeum”.

Jednym z pierwszych zawodników polskich, którzy wzięli udział w „Six Days”, był adwokat Kazimierz Jurkowski, b. wiceprezes PKM-u. On to, wzorując się na największej imprezie motocyklowej świata, zainicjował pierwszy Raid Tatrzański. Przez długi okres czasu objeżdżał cały powiat Nowotarski, szukając dróg terenowych, „dopasowanych” do tej imprezy. Blisko rok ciężkiej i żmudnej pracy trzeba było włożyć przed organizacją Pierwszego Raidu Tatrzańskiego w r. 1937. Trasa biegła drogami, przez które nie przejechał dotychczas żaden pojazd mechaniczny. Drogi te znane są dobrze turystom i narciarzom, jak np. droga z szosy Zakopane—Morskie Oko na Głodówkę, na Brzegi, Jurgów, Czarnogórę, Trybsz.

Pierwszy Raid Tatrzański w roku 1937 był wielką sensacją, jak również wielką niewiadomą. Motocykliści hurmem zgłosili się do startu. Stanęło ich 59, niestety, tylko dziewięciu ukończyło Raid, w tym trzech bez punktów karnych: Docha, Jakubowski oraz inicjator raidu mec. Jurkowski. Reszta ugrzęzła w przepastnych błotach Głodówki, Tybsza, Czarnogóry.

Pierwszy raid wykazał dobitnie, że polscy motocykliści nie zdawali sobie absolutnie sprawy z trudności, jakie ich czekają. Prostu pojechali na spacer, nie przygotowując należycie maszyny. Dopiero po raidzie brać motocyklowa wzięła się do pracy. Zaczęto studiować trasę, omawiano wszystkie pułapki i sposoby, jak je zwalczyć. Rok 1938 zastał już motocyklistów przygotowanych do tej ciężkiej mordęgi, do piekła, które czekało na drogach tatrzańskich.

W czerwcu 1938 roku na starcie stanęło 38 zawodników z jedną odważną kobietą motocyklistką, która pierwsza rzuciła rękawicę męskiemu plemieniu motocyklowemu. P. Stefanowicz Tokarska pojechała na DKW z przyczepką, walcząc mężnie z najlepszymi motocyklistami. W wyniku tej walki zajęła w swej kategorii II miejsce, ulegając wicemistrzowi Polski inż. Michałkiewiczowi. W radzie tym tylko czterech zawodników kończy raid bez punktów karnych: Docha, Jurkowski, Michałkiewicz i Zukowski. Wydarzeniem, wywołującym wielkie dreszcze emocji, był zjazd z Myślenickich Turni na Kuźnicę. W grupie jadących jechała p. Tokarska, która posadziła do swego wózka trzeciego pasażera — jednego z przedstawicieli prasy. Ten koniecznie chciał pierwszy zdobyć wywiad z odważną zawodniczką. W czasie rozmowy p. Tokarska straciła panowanie nad maszyną i runęłaby w przepaść, gdyby nie nocciwy świerk, sterczący nad skrajem drogi. Świerk „wplątał się” między motocykl i przyczepkę, ratując w ten sposób „rozhułaną” czwórke.

Trzeci Raid Tatrzański odbył się w atmosferze zbliżającej się wojny. Wszyscy jechali jak diabły, a każdy myślał o jednym — czy zdąży raid ukończyć przed rozpoczęciem się wojny. Raid został ukończony. Nowi

zwycięzcy to: Ripper, Potajallo, Jurkowski, Kwiatek, Kaniewski i Kubiak. Sensacją raidu był młody szesnastoletni uczeń szkolny — Stanisław Brun. Jego jazda w terenie wzbudzała dreszczyk. Młodzi górale z podziwem patrzyli na pędzących na łąb na szyję zawodników — porównywali styl jazdy każdego, typowali miejsca w dalszych etapach. Najwięcej podobał im się Brun.

„Ale pizgo!” — wyrażali się z uznaniem. Zresztą Brun wszędzie wzbudzał ogólną sensację. Przepowiedano mu wielką przyszłość w sporcie motocyklowym. Ale przyszła wojna... wojna, która pochłonięła tyle ofiar — wojna, która przetrzebiła szeregi najlepszych synów Polski — nie oszczędziła też braci motocyklowej. W czasie okupacji jednych wywieziono, inni wyjechali za granicę, inni ginęli w Dachau czy Oświęcimiu. Wielu brało udział w powstaniu warszawskim.

Dzisiaj, w przededniu tej wielkiej imprezy motocyklowej Polski, nad którą protektorat objął Ob. Minister Komunikacji Jan Rabanowski, zastanowić się trzeba, kto zastąpi starych wyjadaczy raidowych. Jedni zginęli, inni są jeszcze na obczyźnie, a ci co zostali pracują społecznie dla dobra sportu motorowego. Na starcie stanie młodzież motorowa — młodzież, na którą zwrócone są oczy całego społeczeństwa, interesującego się motocyklizmem. Młodzież ta staje do walki tak samo, jak w roku 1937 pierwszy raz stanęli „na niewiadome” pierwsi uczestnicy Raidu Tatrzańskiego.

Dzisiejsi zawodnicy staną może lepiej przygotowania, ale nie zdający sobie sprawy z trudu, jaki ich czeka. Rozmawiałem z wieloma zawodnikami, mającymi zamiar startować i wiem, że ich pojęcie o trudach Raidu Tatrzańskiego jest minimalne. Lekceważą sobie rady i wskazówki tych, którzy mają za sobą trudy tego wysiogu.

T. Przybylski.

## „Six Days” w Polsce?

W lipcu b. r. prezes PZM-u Józef Dadza brał udział w międzynarodowym Kongresie motocyklistów w Genewie. W wyniku obrad zaproponowano Polakom zorganizowanie sześciodniówki t. zw. „Six Days”. Tego rodzaju impreza odbywała się rok rocznie zagranicą. W imprezie tej brali udział również i Polacy. Główną zasadą sześciodniówki jest sprawność jazdy w terenie.

Przed wojną podstawowym warunkiem rywalizacji była jazda zespołowa na maszynach wyprodukowanych w kraju. Obecnie większość państw musi od tej zasady odstąpić, z uwagi na olbrzymie zniszczenie jakie wojna uczyniła w przemyśle samochodowym w niektórych krajach.

Termin tej największej i najtrudniejszej imprezy świata ustalony zostanie w październiku b. r. na międzynarodowej konferencji motocyklistów w Paryżu, na której delegat PZM-u będzie również obecny.

Ewentualna trasa sześciodniówki w Polsce projektowana jest w okolicach górskich, które najbardziej nadają się na tego rodzaju imprezę.

Zakopane byłoby główną bazą wypadową.

## W terenie i na ulicach

### XI RAID MOTOCYKLOWY PKM-u

Tradycyjny XI Raid Polskiego Klubu Motocyklowego rozegrany został w Warszawie przy rekordowej ilości uczestników. Na 102 zgłoszonych zawodników na starcie stanęło 76, w czym sama Legia warszawska wysatwiła około 40. Jest to rekord, który nie łatwo będzie podwyższyć innym Klubom warszawskim. Miłą niespodzianką był udział zawodników z Beskidzkiego Klubu Motocyklowego — Bielsko, który postawą swą, zaciętością i brawurą wzbudziły ogólne zainteresowanie. Zawodnikom tym brak jeszcze otrząśnięcia na zawodach terenowych, to też po ukończonych zawodach znał było olbrzymie na zawodnikach zmęczenie. Załączenie przez nich dwóch trzecich miejsc w kategorii do 130 ccm i 500 ccm. należy uważać za sukces niełada, biorąc pod uwagę silną konkurencję koalicji warszawskiej.



P.K.M., którego specjalnością jest organizowanie raidów terenowych i w roku bieżącym wybrał trasę, która zawodnikom dała się porządnie we znaki. Trasa sama — krótsza niż zazwyczaj, bo 130 km. — wiodła w okolicach Warszawy do Milanówka i zawierała oczywiście 15 km. odcinek terenowy w Puszczy Mariańskiej. Teren był dość trudny, lecz bardzo ciekawy, urozmaicony przejazdem przez wąską kładkę, przetrzeczną poprzez rzeczkę. Również i pogoda tak bardzo upragniona przez wszystkich organizatorów raidów terenowych i tym razem dopisała. Przez kilka dni, poprzedzających raid, a nawet w czasie samego raidu upusty niebieskie rozwarły swej podwoje, zalewając strumieniami Puszczę Mariańską, która zamieniała się w jedno olbrzymie bajoro. Nic też dziwnego, że zmęczeni zawodnicy na 8 ym kilometrze terenówki niecierpliwie dopytywali się, ile jeszcze mają do odrobienia tej „miłej charówki”. Sam przejazd przez kładkę był bardzo niebezpieczny. Kładka oblepiona gliną i błotem była trudna do przebycia. Kilku zawodników ześlizgnęło się z niej, wpadając z maszyny na strumyka.

Wyniki raidu wykazały, że bezkonkurencyjnym terenowcem jest obecnie Stanisław Brun, który raid ten ukończył bez punktów karnych. Najgroźniejszym rywalem jego był Żymirski, który na ostatnich kilometrach jechał stale z Brunem, zapominając o tym, że ma przeciwną większą, aniżeli przeciwnika. Ta koleżeńska jazda kosztowała go punkty karne.

Z innych zawodników wymienić należy brawurową jazdę Potajallo i regularnie jadącego Markowskiego. Zawodnicy Bielscy Klimunt i Stanco mogą być w przyszłości groźnymi zawodnikami.

Po ukończonym raidzie odbyła się próba zręczności, w której najlepszy czas uzyskał znów... Brun. Za nim uplasował się Żymirski i Stanco z Bielska.

Organizacja raidu, bardzo sprawna i sprężysta, spoczywała w doświadczonych rękach wice prezesa PKM-u Zenona Sokołowskiego.

#### Wyniki:

W kategorii do 130 ccm. 1) Trukan K. (Legia), 2) Trukan B. (Legia), 3) Klimont A., B.K.M. Bielsko na D.K.W. 97 ccm.

W kategorii do 350 ccm. 1) Brun Stanisław (PKM) na Royalu, bez pkt. karnych, 2) Markowski (OM TUR Okęcie), 3) Potajallo (Legia).

W kategorii ponad 350 ccm. 1) Żymirski (OM TUR Okęcie), 2) Suchecki (OM TUR Okęcie), 3) Stanco (BKM Bielsko) Zundapp 500.

W kategorii zespołowej: 1) OM TUR Okęcie 129 pkt. k., 2) Legia W-wa 278 pkt. k. **P.**

### I-sze WYŚCIGI MOTOCYKLOWE W WARSZAWIE ekipa PKM-u zdobywa nagrodę PZM-u

Pierwsze w okresie powojennym wyścigi motocyklowe w Alei Niepodległości wzbudziły w Warszawie olbrzymie zainteresowanie, gromadząc kilkutyśieczną rzeszę widzów. Organizatorem wyścigu był OM TUR Okęcie, który z zadania swego wywiązał się dobrze. Szwankowała wprawdzie początkowo obsługa torowa, ale braki te na czas usunięto.

Dużym mankamentem jest niesubordynacja publiczności, która wszystko robi, aby tylko móc stać na trasie wyścigu. Nad tym problemem muszą się właściwie naczelnie poważnie zastanowić — gdyż w takich okolicznościach o wypadek nie trudno.

O ile organizatorzy PZM i publiczność dopisała — o tyle kluby warszawskie zbagatelizowały imprezę. Fakt, że na starcie stanęło tylko 23 maszyny — na 26 klubów warszawskich — mówi sam za siebie.

PKM — Legia — AZS — i organizatorzy wystawili swoich zawodników — a gdzie reszta?

W przyszłości Zarządy Klubów winny więcej wagi przywiązywać do organizowanych imprez.

\*

Trasa wyścigu stanowiła obwód zamknięty w Alei Niepodległości wynoszący 2400 m. Zawodnicy startujący w klasie do 130 ccm, mieli do przebycia 5 okrążeń, reszta maszyn 10 okrążeń.

W klasie do 130 ccm. wygrał bezkonkurencyjnie Staworzyński (PKM) na DKW 125 w czasie 11.53.8 przed Łyżwińskim (niestowarzyszony) na DKW 125 (czas 12.40) i Oczachowskim OM TUR — Okęcie (na Mayko) w czasie 14.54.8.

W klasie do 250 ccm. pierwsze miejsce zajął Burkacki OM TUR — Okęcie DKW. 200 uzyskując czas 20.03.8. 2 miejsce Cepuch (Okęcie) NSN. 200, czas 20.41. 3 miejsce Walczak AZS W-wa DKW. 250, czas 21.41. Zaznaczyć należy, że Walczakowi zdefektowała maszyna zaraz na starcie, tak że stracił w stosunku do konkurentów całe okrążenie. Jednak zdał maszynę zapalić i nadrobił ½ okrążenia.

W klasie do 350 ccm. bezkonkurencyjny Brun St. (PKM) wygrywa bieg spacerkiem w czasie 15.42, drugim był Miecznikowski (Legia) na Jawie, czas 17.21.6. 3) Urbaniak (OM TUR — Okęcie) Royal, czas 17.36.2.

W klasie ponad 350 ccm. rozegrano najciekawszy bieg dnia, w którym spotkało się dwu rywali, Brun St. i Żymirski. Od samego startu obaj wysunęli się na czoło. Przez pięć okrążeń walczą „łeb w łeb”. Na szóstym okrążeniu Brun zdobywa przewagę około 100 m. Widocznym jest, że Żymirski jest zmęczony walką. Brun jedzie już sam — niestety, maszyna zaczyna „kichać”. Brun wycofuje się z powodu rzekomego defektu świecy. Okazało się, że to nie świeca, lecz zanieczyszczony dopływ benzyny. Bieg kończy pierwszy Żymirski (OM TUR — Okęcie) BMW 750 w czasie 15.48.4, 2) Styliński (Okęcie) na DKW 500, w czasie 18.16.2, 3) Jasiński (Okęcie) na DKW 500, w czasie 19.52.2.

W konkurencji maszyn wyścigowych stanęło tylko dwóch zawodników Brun Krzysztof (PKM) na Exel siorze 350 ccm. i Grochowski (Legia — W-wa) na Velocette 350 ccm. Przez pierwsze sześć okrążeń zawodnicy jadą razem, zmieniając się co chwilę, trzymając wzdów w niezwykle napięciu. W siódmym okrążeniu Brun „urywa” się i kończy bieg w doskonałym czasie 15.37.8, Grochowski uzyskuje czas 15.49.6.

Nagrodę PZM-u dla klubu, którego zawodnicy uzyskają najwięcej klasyfikowanych miejsc zdobył PKM. Regulamin tej nagrody przewiduje, że klasyfikowani będą zawodnicy, którzy ukończyli bieg w czasie 5% gorszym od zwycięzcy w danej kategorii.

Nagrodę Kom. Centr. OM TUR, dla klubu, którego największa ilość zawodników ukończy wyścig, zdobył OM TUR — Okęcie.

**P.**

## Na prowincji coraz więcej zawodów

### I-szy RAID MOTOCYKLOWY PO ZIEMIACH ODZYSKANYCH

Motoklub Unia Poznań, przy współpracy swoich oddziałów w Gorzowie, Czarnkowie, Ślubicach, Nowym Tomyślu, Rawiczu i Kościanie, zorganizował w dniach 21 i 22 lipca r.b. Raid Motocyklowy po Ziemiach Odzyskanych. Impreza ta została jako pierwsza zaliczona do eliminacji o sportowe mistrzostwo Polski w klasie trzeciej na rok 1946.

Trasa raidu wynosiła 858 km. i podzielona została na dwa etapy. I etap prowadził z Poznania przez Oborniki, Starogard, Szczecin do Gorzowa i wynosił 396 km. Drugi etap z Gorzowa przez Świebodzin, Zieloną Górę, Wrocław, Leszno do Poznania — wynosił 462 km. W zawodach wzięło udział 13 klubów, wystawiając razem 72 zawodników.

Warunki raidu były bardzo ciężkie, biorąc pod uwagę fakt, że organizatorzy zastosowali tajne punkty kontroli czasu. System prowadzenia tajnych punktów zasadniczo jest przeżytym i nie praktycznym. Nie daje on zawodnikowi żadnej pewności, że nie został on pokrzywdzony. Nie zamierzam tu organizatorom zarzucać jakichkolwiek złych intencji, jednakże w przyszłości, moim zdaniem, wszystkie kluby, zamierzające urządzać jakikolwiek bądź raid, winny zaniechać wprowadzania tajnych punktów kontroli czasu.

Sama organizacja raidu bardzo sprawna, za co



organizatorom należą się słowa uznania. Zorganizowany na półmetku w Gorzowie punkt odżywczy pod kierownictwem znanego motocyklisty Nagengasta — wzorowy.

#### Wyniki raidu:

Klasa B motocykle do 250 cm<sup>3</sup>: 1) Walenciak, Leszczyński Klub Motocyklowy Leszno, NSU 250 cm<sup>3</sup> 26 pkt., 2) Marciniak, Motoklub Rawicz, Wiktoria 196, 29 pkt., 3) Klimut, Beskidzki Klub Motocyklowy Bielsko NSU 200, 29 pkt., 4) Tomiczek, Beskidzki Klub Motocyklowy Bielsko, DKW 250, 33 pkt., 5) Lipowicz, Motoklub Unia Poznań, NSU 200, 33 pkt., 6) Hejna Marian, Motoklub Unia Poznań, DKW 200, 34 pkt., 7) Mikołajczyk, Motoklub Rawicz, DKW 250, 38 pkt., 8) Skwarczyński, Klub Oficerów Garn. Poznań, NSU 196, 41 pkt., 9) Jaroszyk, Motoklub Unia Poznań, NSU 196, 44 pkt., 10) Zieliński, Motoklub Unia Poznań, DKW 123, 47 pkt.

Klasa C motocykle do 350 cm<sup>3</sup>: 1) Litwiński, Legia Warszawa, DKW 350 cm<sup>3</sup>, 21 pkt., 2) Wiela, Motoklub Unia, Oddział Gorzów, Zundapp 350, 29 pkt., 3) Kempf, Lechia Poznań, NSU 350, 32 pkt., 4) Kowalewski, Legia Warszawa, DKW 350, 34 pkt., 5) Grycza, Klub Oficerów Garn. Poznań, DKW 350, 57 pkt.

Klasa D motocykle powyżej 350 cm<sup>3</sup>: 1) Tomkowiak, Leszczyński Klub Mot. Leszno, NSU 500 cm<sup>3</sup> 34 pkt., 2) Kowalski, Motoklub Unia Poznań, BMW 600, 46 pkt., 3) Zymirski, KS OM TUR Okęcie Warszawa, BMW 750, 49 pkt., 4) Dybalski, Motoklub Unia Poznań, BMW 596, 56 pkt., 5) Fiszer, Beskidzki Klub Motoc Bielsko, Zundapp 500, 77 pkt.

Klasa F motocykle z bocznymi koszami: 1) Potaś, Legia Warszawa, Zundapp 598, 95 pkt., 2) Dworowski, Motoklub Unia Poznań, BMW 598, 131 pkt.

W klasyfikacji ogólnej zwyciężył Litwiński z Legii warszawskiej, zdobywając puchar ufundowany przez Polski Związek Zachodni. Na drugim miejscu uplasował się Walenciak z Leszna, trzecim miejscem podzielił się Marciniak z Rawicza, Klimunt z Bielska i Wiela z Gorzowa.

Z wyników tych wynika, że zawodnicy warszawscy mimo, że nie startowali wśród nich Brun, są groźnymi i nie pozwolą sobie przewagi z rąk wydrzeć. Pewną niespodzianką była porażka Zymirskiego, który w swej kategorii zajął trzecie miejsce. Unia poznańska odniosła również sukces, gdyż zawodnicy jej uplasowali się na pierwszych miejscach. Nie zawiedli również zawodnicy Bielska, którzy uparcie jeżdżą z raidu na raid, by tylko zająć dobre miejsce punktowane i „odgryźć” się za poprzednie porażki. Niestety, jakoś się im to nie udaje. Najlepszy wynik przez nich uzyskany to trzecie miejsce. Reszta bielszczan zajęła czwarte, piąte i ósme miejsca.

P.

### ZAWODY KOLARSKIE I MOTOCYKLOWE WE WROCŁAWIU

Na betonowym torze we Wrocławiu odbyły się pierwsze zawody kolarskie i motocyklowe, zorganizowane staraniem kolarskiego klubu „Sieć” przy gazowni miejskiej.

W zawodach motocyklowych biegi prowadzone były w dwóch grupach po 100 ccm i 200 ccm.

W ogólnej klasyfikacji biegu „setek” wygrał Bąkowski w czasie 1:13, przed Gajdeckim 1:40,2 i Kozłakiewiczem 1:55,3.

W kategorii 200 ccm w ogólnej klasyfikacji wygrał Kasprzycki („Transportowiec” Wrocław) w czasie 1:04,3, 2) Ejzeche — 1:12,1, 3) Szczot — 1:54,4.

Poza konkursem Takowski na Zundappie 125 ccm przybył w czasie 1:46,2, przed Szczotem, jadącym na dwusette. Zawody wywołały duże zainteresowanie i zgromadziły liczne rzesze mieszkańców Wrocławia.

### AZS WROCŁAW PRACUJE

#### Z Wrocławia donoszą:

Po raz pierwszy zobaczyliśmy motocyklistów z Sekcji Motorowej AZS, którzy zareprezentowali się w slalomie zorganizowanym na stadionie AZS na Zaciszu. Na

program slalomu składała się: próba sprawności jazdy, jazda na czas ze startu i z rozbiegu, oraz na zakończenie akrobacje.

Sądźmy, że przykład zawodników AZS, który wywołał wielkie zainteresowanie wśród publiczności, zdołuje inne sekcje motorowe i kluby motorowe na Dolnym Śląsku.

Poniżej wyniki i klasyfikacja zawodników biorących udział w imprezie motocyklowej.

I miejsce — Balicki kat. 200 cm sześć. (Zundapp) czas 41,0 sek. ze startu 35,0 sek. z rozbiegu, 1 punkt karny.

II miejsce — Kasprzyki kat. 200 cm sześć. (Zundapp) czas 38,0 sek. ze startu, 30 sek. z rozbiegu, 3 punkty karne.

III miejsce — Minkiewicz kat. 200 cm. sześć. (Puch) czas 47,3 ze startu, z rozbiegu 33,0 sek. 3 Punkty karne.

IV miejsce — Maciejewski kat. 200 cm. sześć. (Zundapp) czas 44,0 sek. ze startu 36,0 z rozbiegu, 6 punktów karnych.

V miejsce — Karp kat. 200 cm sześć. (BMW).

Po zawodach motocyklowych wręczono zwycięskiemu zawodnikowi wieniec oraz nagrodę.

### WYŚCIGI MOTOCYKLOWE NA TORZE ŻUŻLOWYM W BYDGOSZCZY

Młoda, lecz bardzo żywotna sekcja motocyklowa BKS „Polonia w Bydgoszczy” pilnie pracuje, przygotowując swych czołowych zawodników do motocyklowego Grand Prix Śląska, jakie odbędzie się w dniu 8 września.

Ostatnio zorganizowano eliminacyjne wyścigi motocyklowe na torze żużlowym stadionu miejskiego. Zawody były bardzo emocjonujące, dostarczając wielotysięcznej gromadzie widzów wiele wrażeń.

Triumfatorami zawodów byli: młody i niezwykle ambity Bonin, Przybyłka i Bociek. Według relacji miejscowych obserwatorów ci trzej zawodnicy „palą się” do walki z Brunem, przepowiadając mu sromotną porażkę. Spotkania tego oczekujemy z niecierpliwością.

#### Wyniki techniczne:

W kategorii maszyn do 125 ccm. (3 okrążenia toru):

1) Szczurowski T. — 1:47,2, 2) Urbanowski — 1:52,4; do 200 ccm. (5 okrążeń): 1) Smigiel — 2:51,6, 2) Falkiewicz — 3:40,0;

do 250 ccm. (7 okrążeń): 1) por. Bociek — 3:47,8, 2) Czeladnik — 4:11,0.

W kat. do 350 ccm. (10 okrążeń) odbyły się dwa biegi. W pierwszym biegu wygrał Karaszewski — 5:40,4 przed J. Budą — 5:46,8. W drugim biegu B. Buda pokonał Bonina w czasie 6:55,8. Obie maszyny kilkakrotnie defektowały. W czasie jednego z defektów Buda uległ wypadkowi, jednakże wyścig ukończył.

W kat. do 500 ccm. w pierwszy biegu zwyciężył Przybyłka w czasie 5:37,0, w drugim biegu Brunon Wagner w czasie 6:20,2.

Bieg zwycięzców odbył się na 5 okrążeniach toru. Do biegu tego oprócz zwycięzców dopuszczono Bonina i Karaszewskiego. Bieg wygrał Bonin w czasie 2:48,6 na Triumfie 250, 2) Przybyłka — 2:53,8, 3) Karaszewski — 2:54,8, 4) Szczurkowski — 3:18.

Najlepszy czas dnia uzyskał por. Bociek, przebywając jedno okrążenie w czasie 32,5 sek.

P.

### WYŚCIGI W GRUDZIĄDZU

Staraniem sekcji Motocyklowej T. S. Olimpia w Grudziądzu urządzone zostały wyścigi motocyklowe na torze płaskim z okazji otwarcia sezonu motocyklowego. Rano odbyła się Msza św. i poświęcenie maszyn oraz defilada motocyklistów. Po południu wyścigi, które zgromadziły na boisku ponad pięć tysięcy widzów.

W kategorii do 100 ccm. zwyciężył Matczak (Olimpia) w czasie 6:14, w kat. do 150 ccm — Gątkiewicz 5:26, w kat. do 200 ccm — Perkowski 5:56, w kat. do



350 ccm. — Chełkowski 5.35, w kat. do 500 ccm. — Zwoliński 5.50.

Na zakończenie imprezy zorganizowano jazdę zreczności, w której zwyciężył Zwoliński.

W imprezie wzięło udział 52-ch zawodników.

### WYŚCIGI

#### NOWY TOMYŚL—OPALENICA—NOWY TOMYŚL

Klub Motocyklowy Nowy Tomyśl zorganizował w dniu 4.7 b.r. wyścigi motocyklowe na szosie. Trasa w obwodzie zamkniętym prowadziła z Nowego Tomyśla poprzez Opalenicę—Lwówek—Bolewice do Nowego Tomyśla. Długość trasy 62 km.

Wyścig ten wzbudził wśród motocyklistów poznańskich wielkie zainteresowanie, gromadząc na starcie czołowych zawodników Poznania, Nowego Tomyśla i z Ziemi Odzyskanych — z Mielochem na czele. Wielki sukces w wyścigu tym odnieśli zawodnicy KS Lechia — Poznań, zajmując dwa pierwsze miejsca w kategorii 250 ccm i 350 ccm. Najlepszy czas dnia uzyskał bezkonkurencyjny Mieloch (Lechia) 35.58 min.

#### Wyniki:

W kategorii 250 ccm. 1) Pawłowski Bronisław (Lechia) na DKW 48.15 m., 2) Milewski (K. M. Świebodzin) na NSU 48.42, 3) Siłski Florian (KM Nowy Tomyśl) NSU 51.53, 4) Zieliński (Unia—Poznań) DKW 125 — 55.01 m.

W kategorii 350 ccm. 1) Mieloch Jerzy (Lechia) na DKW 35.58, 2) Klimczyk (Unia, Poznań) na DKW 45.28, 3) Skołodziej (KM Nowy Tomyśl) na Victoria 49.09 m.

W kategorii do 500 ccm. 1) Kroma (Unia, Poznań) na BMW 48.13, 2) Raduch (Of. KM Poznań) na Nortone 48.53.

P.

#### WYŚCIG MOTOCYKLOWY WZDŁUŻ WISŁY

W ramach Święta Morza Toruński Klub Motocyklowy zorganizował bardzo ciekawą imprezę motocyklową pod nazwą Wyścig Motocyklowy „Wzdłuż Wisły”. Trasa wyścigu wynosiła 90 km. Na półmetku zawodnicy czerpali wodę z Brdy, a następnie na mecie wylewano ją do Wisły. W wyścigu wzięło udział 22 zawodników z Torunia i Grudziądza.

W poszczególnych kategoriach zwyciężyli:

do 100 ccm. 1) Kasprzak (TKM) 1.41.40, 2) Turowski (TKM) 1.43.50, 3) Raniszewski (TKM) 1.44.50;

do 150 ccm. 1) Pokorniecki (TKM) 1.23.50, pozostali zawodnicy wycofali się;

do 200 ccm. 1) Gryzakowski (TKM) 1.12.30, 2) Rymski (TKM) 1.20.50, 3) Sopoćko (TKM) 1.22.40;

do 350 ccm. 1) Szalkowski (Olimpia, Grudziądz) 1.04.2, 2) Zakrzewski (niestowarzyszony) 1.07.

#### P. K. S. ODBUDOWUJE WARSZAWĘ



Grupa pracowników Stacji Obsługi P. K. S-u wyrusza do pracy przy odbudowie Warszawy.

## Nowe Wydawnictwa

### INSTRUKCJA OBSŁUGI SAMOCHODÓW FORD I CHEVROLET (produkcji kanadyjskiej)

Autorzy: W. Micuta i St. Mac.

Stron 64, ilustracji 38, tablic 3.

Wydawca: Spółdzielnia Wydawnicza „Autor”.

Instrukcja obsługi samochodów produkcji kanadyjskiej Ford i Chevrolet daje wskazówki obsługi i konserwacji dla 12 typów samochodów tych marek. Książka zawiera wiele cennych wskazań, które przy codziennej eksploatacji wozów są niezbędne zarówno dla każdego kierowcy tego typu wozów, jak również dla majstrów i pracowników warsztatów naprawczych i stacji obsługi.

Uwagi zawarte w książce oparte są na instrukcjach fabrycznych. Rozstrzygają one wiele wątpliwości istniejących dotychczas pomiędzy kierowcami i warsztatowcami.

Na specjalną uwagę zasługuje część książki, w której znajdujemy obszernie opracowanie dotyczące wyłącznika samoczynnego oraz regulatorów napięcia i naładowania prądu.

W chwili obecnej, kiedy konserwacja samochodów oraz ich właściwa obsługa jest — ze względu na wielką wartość transportu dla odbudowy kraju — jednym z zagadnień o charakterze państwowym, wydana instrukcja uważać należy za bardzo pożyteczną i aktualną wydawnictwo.

T. G.

### EKSPLOATACJA I OBSŁUGA SAMOCHODÓW

Autor — Wiesław Modzelewski.

W początku roku bieżącego ukazała się na rynku księgarskim książka Wiesława Modzelewskiego p. t. „Eksploatacja i obsługa samochodów”. Książka zawiera szereg ogólnych przepisów obsługi oraz wiele szczegółowych danych, dotyczących obsługi i regulacji samochodów sowieckich, amerykańskich i niemieckich.

Wobec rozsprzedaży tej książki w bardzo krótkim czasie i dużego zapotrzebowania, Spółdzielnia Wydawnicza „Autor” nabyła prawa autorskie na drugie wydanie, które niebawem ukaże się z szeregiem uzupełnień oraz informacji o samochodach amerykańskich, sprowadzonych w bieżącym roku do Polski.

### PRZEPISY O RUCHU SAMOCHODOWYM

Autor — Eugeniusz Olechnowicz.

Wzrastający na naszych drogach ruch motorowy i wywołane wskutek tego pośpieszne szkolenie kierowców powoduje konieczność zwrócenia bacznej uwagi na wprowadzenie porządku w ruchu drogowym. Sprawa ta jest ważniejsza tym bardziej, że mus prowadzenia bezwzględnej walki z okupantem przyzwyczail nas wszystkich do omijania przepisów. Aby zwiększyć bezpieczeństwo i porządek ruchu drogowego trzeba przede wszystkim zapoznać się gruntownie z obowiązującymi w tej dziedzinie przepisami.

Dotychczas brak było na rynku księgarskim książki, któraby treściwie i miarodajnie przepisy takie podawała. Większość wydawnictw — to „żywcem” wzięte tłumaczenia przepisów niemieckich w wielu punktach sprzeczne z przepisami polskimi. Te książeczki nie tylko nie pomagają pracy szkolenia, ale jej szkodzą.

„Przepisy o ruchu samochodowym” w opracowaniu mgr. E. Olechnowicza oparte są na jedynie dziś obowiązującym rozporządzeniu Ministra Komunikacji z dnia 27 października 1937 r. (Dz. U. R. P. Nr 85/37 poz. 616). Rozporządzenie to nie zostało ani uchylone, ani zmienione przez jakiegokolwiek inne przepisy i dlatego obecnie w całej pełni obowiązują.

„Przepisy o ruchu samochodowym” zawierają liczne rysunki objaśniające, nadto obowiązujące obecnie zasady rejestracji poj. mech., zasady wydawania praw jazdy i warunków kwalifikowania kandydatów na kierowców przystępujących do egzaminu na prawo jazdy.

Książkę zaleca Centralny Zarząd Motoryzacji do użytku służbowego oraz Związek Zawodowy Transportowców R. P. do użytku na wszystkich kursach kierowców.

T. G.



# WIADOMOŚCI URZĘDOWE CENTRALNEGO ZARZĄDU MOTORYZACJI

## OKÓLNIK Nr. 72

Na podstawie art. 2 punkty 4), 6) i 9) dekretu z dn. 8 stycznia 1946 r. o organizacji administracji i gospodarki motoryzacyjnej w Rzeczypospolitej Polskiej (Dz. U. R. P. Nr. 7 poz. 58), Ministerstwo Komunikacji (Centralny Zarząd Motoryzacji) zatwierdza załączoną Instrukcję o organizacji administracji i gospodarki technicznej w dziedzinie motoryzacyjnej.

Dyrektor Naczelny

(—) Inż. M. Skotnicki

Załącznik

## Załącznik do okólnika Nr. 72

### INSTRUKCJA O ORGANIZACJI ADMINISTRACJI I GOSPODARKI TECHNICZNEJ W DZIEDZINIE MOTORYZACJI (INSTRUKCJA „T”)

#### DZIAŁ I — ZASADY OGÓLNE

1. Stosownie do art. 1 dekretu z dnia 8 stycznia 1946 r. o organizacji administracji i gospodarki motoryzacyjnej w Rzeczypospolitej Polskiej (Dz. U. R. P. Nr. 7 poz. 58) całokształt zagadnień związanych z administracją i gospodarką pojazdami mechanicznymi w Państwie, należy do Centralnego Zarządu Motoryzacji (CZM), wchodzącego w skład Ministerstwa Komunikacji.

2. Całokształt gospodarki technicznej pojazdami mechanicznymi (1) dzieli się na następujące 4 zagadnienia:

- 1) organizacja gospodarki technicznej pojazdami mechanicznymi,
- 2) organizacja konserwacji i napraw pojazdów mechanicznych,
- 3) organizacja zaopatrzenia w zakresie napraw i ruchu poj. mech. oraz
- 4) organizacja produkcji nowych części bądź pojazdów mechanicznych.

Rozwiązanie organizacyjne powyższych zagadnień powinno dać możliwość wypełnienia zadań zabezpieczenia poj. mech. przed nadmiernym zużyciem w celu przedłużenia ich życia do maksimum w granicach możliwości technicznych i ekonomicznych.

3. C. Z. M. kieruje administracją i gospodarką techniczną w zakresie motoryzacji (1 i 2) za pomocą:

- 1) Okręgowych Urzędów Samochodowych, które są organami administracji państwowej na szczeblu II-ej instancji w zakresie motoryzacji, działającymi na obszarze poszczególnych województw oraz
- 2) aparatu techniczno-gospodarczego, na który składają się przedsiębiorstwa państwowe motoryzacyjne, podległe CZM, a działające na podstawie specjalnych upoważnień ustawowych (dekretów), a mianowicie:
  - a) „Państwowe Zakłady i Warsztaty Samochodowe” (PZ i WS), stanowiące aparat techniczny gospodarki motoryzacyjnej,
  - b) „Centrala Zbytu Samochodów” (C. Z. S.) — aparat handlowy rozdzielczy gospodarki motoryzacyjnej, oraz
  - c) „Państwowa Komunikacja Samochodowa” (P. K. S.) — aparat przewozowy gospodarki motoryzacyjnej.

4) Komórkami C. Z. M., powołanymi do zarządzania, kierowania techniczną gospodarką motoryzacyjną, są: Wydziały Techniczny i Zaopatrzenia Technicznego, podległe bezpośrednio Dyrektorowi Technicznemu. Wy mentioned Wydziały wykonywują swe zadania kierownicze w zakresie zarządzania techniczną gospodarką motoryzacyjną przez planowanie, normowanie, koordynowanie oraz nadzorowanie pracy w zakresie techniki motoryzacyjnej podległych organów administracyjnych (O. U. S.) oraz państwowych przedsiębiorstw motoryzacyjnych.

## DZIAŁ II—OKRĘGOWE URZĘDY SAMOCHODOWE

5. O.U.S. jako organ II-ej instancji administracji motoryzacyjnej zarządza z ramienia C.Z.M. na obszarze województwa techniczną gospodarką motoryzacyjną.

W wykonaniu wymienionych zadań naczelnik O.U.S. również nadzoruje i koordynuje działalność miejscowych oddziałów Państwowych przedsiębiorstw motoryzacyjnych (3) w zakresie gospodarki technicznej.

6. W szczególności do obowiązków O.U.S. w zakresie gospodarki technicznej należą

- a) nadzór nad stanem technicznym pojazdów mechanicznych, znajdujących się stale lub czasowo na obszarze województwa. Nadzór ten wykonywany jest za pomocą okresowych lub doraźnych przeglądów technicznych, stosownie do specjalnych instrukcji;
- b) ewidencja pojazdów mechanicznych, mających miejsce stałego postoju na obszarze województwa oraz ewidencja ich stanu technicznego na podstawie przeglądów technicznych oraz stałych okresowych sprawozdań właścicieli poj. mech. i warsztatów naprawczych (P.W.S. oraz warsztatów koncesjonowanych i zgłoszonych);
- c) nadzór nad prawidłowością działania warsztatów i innych placówek technicznych przedsiębiorstw motoryzacyjnych PZWS, CZS i PKS oraz innych warsztatów i zakładów motoryzacyjnych (mechanicznych, elektrotechnicznych, wulkanizacyjnych, stacji obsługi, zajezdni i t. p.) państwowych, komunalnych, spółdzielczych i prywatnych, pod względem zaspakajania przez nie potrzeb właścicieli poj. mechan. z zakresu gospodarki technicznej i zaopatrzeniowej, stosownie do obowiązujących przepisów;
- d) koordynowanie pracy w zakresie gospodarki technicznej pomiędzy miejscowymi oddziałami i placówkami państwowych przedsiębiorstw motoryzacyjnych (PZWS, CZS i PKS), jak również pomiędzy tymi przedsiębiorstwami a innymi zakładami z dziedziny gospodarki technicznej;
- e) nadzór z punktu widzenia technicznego nad szkoleniem i kwalifikowaniem kandydatów na kierowców i innych pracowników motoryzacyjnych;
- f) nadzór nad zaopatrywaniem właścicieli poj. mech. w części zamienne, ogumienia i t. p.;
- g) sprawy zaopatrzenia właścicieli poj. mech. w materiały pędne i smary (rozdział, kontrola itp.);
- h) informowanie Wojewody, jako przedstawiciela Rządu o sprawach z zakresu gospodarki technicznej na obszarze województwa;
- i) inne sprawy z zakresu gospodarki technicznej, zlecone przez CZM.

7. Komórką Naczelnika OUS do wykonywania czynności z zakresu administracji gospodarki technicznej jest Oddział Techniczny OUS-u (Znak „T”).

## DZIAŁ III—PAŃSTWOWE ZAKŁADY I WARSZTATY SAMOCHODOWE

8. Przedsiębiorstwo PZWS, działające na podstawie dekretu z dnia 8go stycznia 1946 r. o utworzeniu przedsiębiorstwa państwowego „Państwowe Zakłady i Warsztaty Samochodowe (PZWS) przeznaczone jest do wykonywania obsługi i napraw (małych, średnich i głównych), samochodów i motocykli państwowych (t. j. należących do Skarbu Państwa i przedsiębiorstw państwowych).

PZWS stanowi aparat wykonawczy - techniczny, który z ramienia CZM ma zabezpieczyć od zniszczenia i utrzymać w należyтым stanie technicznym sprzęt samochodowy.

9. PZWS dzieli się na:



- a) Zakłady przemysłowe (PZS) Państwowe Zakłady Samochodowe w liczbie 9 oraz
- b) Państwowe Warsztaty (PWS) naprawcze, zgrupowane w poszczególnych Okręgach OUS (Województwach) pod zarządem Okręgowych Dyrekcji PWS.

#### 10. PAŃSTWOWE ZAKŁADY SAMOCHODOWE

##### Organizacja:

PZS są to fabryki zorganizowane na wzór fabryk wytwórczych samochodowych. Z tych względów PZS nie są powołane do obsługiwanie poszczególnych właścicieli (użytkowników) pojazdów mechanicznych.

##### Cel:

Zakłady przemysłowe PZS mają na celu produkcję renowacyjną, t. j. wykonywanie samochodów i poszczególnych zespołów z części powstałych z rozbiórki, a nadających się do użytku i z części nowych. Zakłady mogą nosić charakter specjalny jak np. PZS do naprawy ogumienia.

##### Rodzaj produkcji:

Zakłady spełniają zadanie przez:

1. seryjną produkcję renowacyjną na skład zespołów tych samochodów, które stanowią specjalność danego PZS, oraz
2. seryjną produkcję renowacyjną tych samochodów, które stanowią specjalność PZS i zostały zamówione przez CZS.

##### Części do produkcji:

PZS przeprowadzają w swoich warsztatach naprawy części nadających się do produkcji zespołów. PZS zaopatrują się w części zamienne według dyspozycji Wydziału Zasobów PZWS.

##### Magazyny:

PZS posiadają własne magazyny:

- 1) materiałów do produkcji, jak zespoły i samochody przeznaczone do napraw głównych;
- 2) materiałów do produkcji, jak nowe części zamienne i inne materiały;
- 3) gotowych zespołów i samochodów. Zespoły gotowe przeznaczone są do renowacyjnej produkcji samochodów oraz do zaopatrywania warsztatów naprawczych PWS, PKS i innych koncesjonowanych lub zgłoszonych remontujących samochody produkcji danego PZS. Zaopatrywanie w zespoły musi być dokonywane tylko przy wymianie wzajemian za stary zespół dostarczony do remontu kapitalnego i za opłatą za remont. Samochody gotowe przeznaczone są dla CZS.

Nowe części zamienne magazyn PZS pobiera z Centralnego Magazynu CZS.

Ponadto PZWS posiada Wydział Zasobów, jako centralny organ gospodarki magazynowej, który: 1) kieruje zaopatrzeniem poszczególnych magazynów PZS i PWS oraz 2) zaopatruje PZWS w części zamienne i inne materiały z produkcji przemysłu krajowego.

##### Organizacja warsztatów PZS

Każde PZS dzieli się na następujące oddziały produkcyjne:

##### 1. Oddział zespołów:

- a) warsztat silnikowy,
- b) „ skrzynek biegów,
- c) „ tylnych mostów,
- d) „ przednich osi,
- e) „ kierownic i wałów kardanowych.

##### 2. Oddział podwoziowy:

- a) warsztat de-i montażowy,
- b) „ blacharski (spawalnicy),
- c) „ nadwozi ciężarowych,
- d) „ kuzienno resorowy,
- e) „ naprawy ram,
- f) „ naprawy chłodnic.

##### 3. Oddział elektrotechniczny:

- a) warsztat instalacji silnikowej,
- b) „ „ podwoziowej,
- c) „ „ ogólny.

##### 4. Oddział mechaniczny:

- a) warsztat renowacji części,

- b) warsztat produkcji części,
- c) „ narzędziowy.

##### 5. Oddział stolarski:

- a) warsztat nadwoziowy,
- b) „ ogólny.

##### 6. Oddział wulkanizacyjny.

Ponadto w PZS dla wozów osobowych:

##### 7. Oddział nadwozi osobowych:

- a) warsztat blacharski,
- b) „ tapicerski,
- c) „ lakierniczy.

#### 11. PAŃSTWOWE WARSZTATY SAMOCHODOWE

##### Organizacja:

PWS są to warsztaty naprawcze rozmieszczone na terenie całego Państwa zgrupowane w granicach poszczególnych okręgów OUS pod zarządem Okręgowych Dyrekcji PWS, pod nazwą „Państwowe Warsztaty Samochodowe Okręgu .....

W skład każdej Dyrekcji, zależnie od potrzeb danego okręgu, może wchodzić od jednego do kilkunastu warsztatów.

##### Cel:

PWS mają za zadanie obsługiwanie właścicieli (użytkowników) poj. mech. i dlatego muszą być z nimi w kontakcie. PWS przeznaczone są również do opiniowania stanu technicznego poj. mech. pod kątem widzenia do jakiego rodzaju naprawy pojazd powinien być przeznaczony.

Samochody seryjne, stanowiące specjalność PZS powinny być przez PWS kierowane do punktów Zbytu CZS celem wymiany na samochody wyremontowane, za opłatą kosztów remontu kapitalnego w PZS.

##### Rodzaj produkcji:

Okręgowe PWS mają za zadanie dokonywania:

- 1) napraw głównych samochodów wszystkich marek za wyjątkiem marek seryjnych, wchodzących w program produkcji PZS.
- Naprawy przeprowadzane są systemem indywidualnym.
- 2) średnich napraw wszystkich marek samochodów z tym, że naprawiając samochód seryjny, dokonywać mogą wymiany zespołów, pobieranych zamiennie od właściwych PZS;
- 3) małych napraw i obsługi samochodów wszystkich marek.

##### Części do napraw:

PWS zaopatruje się:

- a) w części zamienne do podwozi i zespoły do samochodów seryjnych, według dyspozycji Wydziału Zasobów PZWS;
- b) w części zamienne do samochodów nieseryjnych w Centralnym Magazynie CZS wg. dyspozycji Wydziału Zasobów PZWS.

##### Magazyny:

Okręgowe PWS posiadają magazyny części, zaopatrzone w ilości niezbędne do sprawnego działania warsztatów. W miarę zużywania zapasów winny być one uzupełnione z wyżej podanych źródeł.

##### Organizacja warsztatów:

Warsztaty PWS w każdym okręgu dzielą się na:

- 1) Warsztat A, przeznaczony do wykonywania napraw głównych marek nieseryjnych;
- 2) Warsztat B, przeznaczony do wykonywania napraw średnich z tym, że poszczególne zespoły w samochodach seryjnych wymagające naprawy głównej mogą być wymienione we właściwym PZS;
- 3) Warsztat C, przeznaczony do wykonywania małych napraw; w warsztatach tych jest zorganizowany specjalny aparat handlowo-techniczny do obsługi klienta oraz kontroli i opiniowania samochodów przyjmowanych do naprawy.

W każdym okręgu samochody do remontu mogą być zgłaszane tylko w Warsztatach C, przeznaczonych do tego celu.

Samochody przyjęte, przesyłane są do właściwego warsztatu, bez udziału klienta. Samochód po naprawie



wie powinien być zdawany klientowi w tym Warsztacie C, w którym przyjęty był do naprawy od właściciela (użytkownika).

Zależnie od warunków terenowych poszczególne warsztaty A, B i C mogą mieścić się w jednym pomieszczeniu bądź też mogą być rozmieszczone w różnych oddzielnych miejscach.

## 12. DZIAŁ IV—CENTRALA ZBYTU SAMOCHODÓW

Przedsiębiorstwo CZS działa na podstawie dekretu z dnia ..... Centrala Zbytu Samochodów na oddział gospodarki technicznej spełnia rolę aparatu handlowego, do którego należy:

- 1) wycofywanie od właścicieli pojazdów mechanicznych—drogą kupna, zużytych samochodów seryjnych nadających się do napraw głównych, jako materiał do produkcji renowacyjnej PZS;
- 2) udzielanie zamówień PZS-om na renowację wycofanych samochodów;
- 3) prowadzenie składów seryjnie zrenowowanych w PZS samochodów i sprzedaży ich w zamian za wycofany samochód;
- 4) wycofywanie od właścicieli poj. mech. wszelkich wraków samochodowych i przekazywanie ich na rozbiórkę na części do PZ i WS, bądź jako złom do Centralnego Zarządu Hutniczego;
- 5) zaopatrywanie w części zamienne za pośrednictwem Centralnego Magazynu CZS, warsztatów naprawczych w następujących kolejnościach:
  - a) PKS
  - b) PWS—A
  - c) PWS—B
  - d) PZS

Uwaga: b, c i d

według dyspozycji Wydziału Zasobów PZWS

- e) warsztaty naprawcze przedsiębiorstw państwowych, spółdzielczych i prywatnych, t. j. zgłoszone i koncesjonowane;
- 6) prowadzenie stacji obsługi przy Punktach Zbytu CZS.

## DZIAŁ V

### 13. PAŃSTWOWA KOMUNIKACJA SAMOCHODOWA

Przedsiębiorstwo „PKS” działa na podstawie dekretu z dnia 16 stycznia 1946 r. o utworzeniu przedsiębiorstwa państwowego „Państwowa Komunikacja Samochodowa” (dz. U. R. P. Nr. 4 poz. 31). Zadaniem jego jest wykonywanie przewozu zarobkowego osób i towarów pojazdami mechanicznymi stosownie do uzyskanej koncesji.

W ramach gospodarki technicznej PKS prowadzi:

- 1) własne warsztaty naprawcze kategorii PWS B, do obsługi doraźnej własnych samochodów;
- 2) przewóz materiałów między magazynami PZS, PWS oraz między Centralnym Magazynem CZS a warsztatami zorganizowany w ramach normalnego przewozu towarów PKS.
14. PKS posiada swoje oddziały w każdym mieście wojewódzkim oraz pododdziały w większych ośrodkach komunikacyjno-gospodarczych na terenie województwa.

## DZIAŁ VI

### POSTANOWIENIA KOŃCOWE

15. Instrukcja niniejsza obowiązuje od dnia jej ogłoszenia.

Zatwierdzono:

DYREKTOR NACZELNY

(—) Inż. M. Skotnicki.

Warszawa, dnia 10 lipca 1946 r.

# Reflektanci na kupno samochodów

*powinni zgłaszać swe gospodarczo uzasadnione zapotrzebowania jedynie do swoich resortowych Władz (Ministerstwa, Urzędy, Izby Przem.-Handl., Zw. Gospodarczy „Spółem”, Zw. Samopomocy Chłopskiej, Zarządy Partii, Zw. Zawodowe i inne), które przedłożą zbiorcze zapotrzebowania do decyzji właściwej Instancji.*

*W razie otrzymania uprawnienia do nabycia dostawcą będzie*

# Centrala Zbytu Samochodów

18 Punktów Zbytu i Obsługi w całym Państwie.

**Ceny ogłoszeń:** cała stronica . . . . 10 000 zł. 1/4 stronicy . . . . 3.000 zł.  
1/2 stronicy . . . . 5.500 zł. 1/8 stronicy . . . . 1.600 zł.



# **SPÓŁDZIELNIA WYDAWNICZA „AUTOR”**

**Warszawa, ul. Miodowa Nr 3**

Rachunek P. K. O. Nr I-1948

● R-k Banku Gospodarstwa Spółdzielczego 377

---

**JUŻ WYSZŁA Z DRUKU**

---

## **Instrukcja Obsługi Samochodów FORD I CHEVROLET**

(produkcji kanadyjskiej)

**w opracowaniu W. MICUTY i ST. MACA**

Książka zawiera 64 stron druku i 38 rysunków

Instrukcja zalecona przez Ministerstwo Komunikacji —  
Centralny Zarząd Motoryzacji. **CENA ZŁ 130**

**W druku:**

## **PRZEPISY O RUCHU SAMOCHODOWYM**

opracowane przez wybitnego znawcę zagadnienia

**Mgr. EUGENIUSZA OLECHNOWICZA**

Jedynе wydawnictwo „Przepisów o ruchu samochodowym” zatwierdzone i zalecone przez Ministerstwo Komunikacji — Centralny Zarząd Motoryzacji oraz zalecone przez Związek Zawodowy Transportowców Rzeczypospolitej Polskiej

**W druku:**

## **OBSŁUGA I EKSPLOATACJA SAMOCHODÓW**

**opracowanie WIESŁAWA MODZELEWSKIEGO**

DRUGIE WYDANIE — rozszerzone i uzupełnione ostatnimi  
instrukcjami i wiadomościami

**W druku:**

## **TOWAROZNAWSTWO**

(w 3-ch częściach)

**w opracowaniu dr J. Kryńskiego i dr J. Iwińskiego**

---

Zamówienia na wyżej wymienione książki przyjmuje Sekretariat Spółdzielni „Autor” — Warszawa, ul. Miodowa 3 oraz Administracja czasopisma „Motoryzacja” — ul. Żurawia 24a m. 21.



# DYREKCJA PAŃSTWOWYCH ZAKŁADÓW i WARSZTATÓW SAMOCHODOWYCH

Z A W I A D A M I A,   Z E :

**PAŃSTWOWE ZAKŁADY SAMOCHODOWE**  
przyjmują do kapitalnego i średniego remontu  
w/g następującego rozdzielnika:

**Zakłady Nr. 1—GLIWICE**  
wozy ciężarowe:  
Gaz—AA  
Zis—5  
Opel-Blitz  
oraz wozy z silnikami Diesla.

**Zakłady Nr. 2—WARSZAWA**  
wozy osobowe:  
Opel  
Mercedes  
Wanderer  
Fiat

**Zakłady Nr. 3—POZNAN**  
wszelkie ciężarowe wozy:  
Ford  
Fordson

**Zakłady Nr. 4—GŁÓWNO**  
wozy ciężarowe:  
Dodge  
Studebaker

**Zakłady Nr. 5 —**  
**SOLEC KUJAWSKI**  
wozy osobowe:  
Jeep  
Willys  
wozy ciężarowe:  
Morris  
Austin  
Albion

**Zakłady Nr. 7—PŁOCK**  
wozy osobowe:  
D.K.W.

**Zakłady Nr. 8—KALISZ**  
wszelkie ciężarowe wozy:  
Chevrolet  
G M C  
Bedford

## PAŃSTWOWE WARSZTATY SAMOCHODOWE

przyjmują do indywidualnego remontu kapitalnego,  
średniego i drobnego wozy wszelkich typów i marek

### D Y R E K C J E   O K R Ę G O W E

w GDAŃSKU, SZCZECINIE, POZNANIU, BYDGOSZCZY, WARSZAWIE, ŁODZI,  
KRAKOWIE, KATOWICACH, WROCŁAWIU, JELENIEJ GÓRZE, RZESZOWIE

**K o n s e r w a c j a   w o z ó w,   s t a c j e   o b s ł u g i**