

Motoryzacja

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

WYDAWCA: SPÓŁDZIELNIA „AUTOR”

REDAGUJE: KOMITET

Adres Redakcji i Administracji: Warszawa, Żurawia 24-A m. 21, telefon nr 8.83-89. Konto czekowe P.K.O. — „Motoryzacja — czasopismo, Warszawa” Nr I-1955.

Czasopismo „Motoryzacja” można prenumerować za pośrednictwem Oddziałów Zw. Zawodowego Transportowców R. P., Oddziałów Automobilklubu Polski, Okręgowych Związków Motocyklowych i Klubów Motocyklowych. Prenumerata wraz z przesyłką pocztową: kwartalnie 180 zł., za pół roku 360 zł.

Rok III

MARZEC 1948

Nr 3

TREŚĆ 3-go ZESZYTU

	Str.		Str.
DRUGI KONGRES TRANSPORTOWCÓW — K. Wolski	66	KRONIKA NAFTOWA — M. Korolewicz	80
Z UCHWAŁ I WNIOSKÓW II (VII) KRAJOWEGO ZJAZDU ZZT — mgr. M. Szmidt	68	NOWOŚCI ZE ŚWIATA — B. Przelaskowski	81
WSPÓŁZAWODNICTWO PRACY W TRANSPORCIE SAMOCHODOWYM — inż. L. Gronomski	70	NIECHLUJSTWO SAMOCHODOWO-DROGOWE — W. Rychter	84
OD 20 DO 100.000 — inż. A. Korwicz	71	WIADOMOŚCI Z KRAJU	86
NOWE DROGI ANGIELSKIEJ KONSTRUKCJI SAMOCHODÓW OSOBOWYCH — James Oliver Liar.	73	Z ŻYCIA AUTOMOBILKLUBÓW	88
NASZE KŁOPOTY — Jan Gostyński	77	KRONIKA MOTOCYKLOWA — Wł. Pietrzak	89
GAŹNIK CZY POMPKA WTRYSKOWA — Bohdan Przelaskowski	78	WIADOMOŚCI MOTOCYKLOWE Z CAŁEGO ŚWIATA — Pik	91
		WIADOMOŚCI URZĘDOWE DEP. SAMOCHODOWEGO MIN. KOM.	93
		KRONIKOFELIETON — J. Wiatrowski	96

Drugi Kongres Transportowców

II-gi po wojnie Kongres Zw. Zaw. Transportowców R. P., obradujący w dniach 15 — 17 lutego 1948 r. we Wrocławiu, zgromadził ponad 400 delegatów, oraz liczne rzesze zaproszonych gości. Przybyły także delegacje transportowców z bratniego narodu ZSRR i z Francji.

Otwarcia Zjazdu dokonał Przewodniczący Zarządu Głównego ZZT tow. Oryński Czesław, który po powitaniu przybyłych na Kongres przedstawicieli Rządu, partii politycznych, związków zawodowych i in. w krótkim przemówieniu określił cele i zadania Kongresu.

Przy podsumowaniu dotychczasowej pracy Zarządu Głównego tow. Oryński powiedział:

„Duża część pracy została dokonana, wyniki jej są znane każdemu związkowcowi — ale pozostaje jeszcze jedna ważna rzecz do spełnienia, tj. całkowite zjednoczenie i zcementowanie transportowców. Musimy zgodzić się z tym, że tylko jednością jesteśmy silni. że my tutaj na tej sali zebrani delegaci, przedstawiciele jednego z najsilniejszych trzonów ruchu zawodowego w Polsce — nie jesteśmy automobilistami, pracownikami żegluga, czy marynarzami — ale jesteśmy transportowcami — jesteśmy współbudowniczymi Nowej Polski Ludowej, Polski, która był swój i rozwój opiera na pracy, na pokoju na szczęściu i braterstwie obywateli. My tę Polskę wspólnie z całym światem pracy budujemy i nie pozwolimy warchołom, intrygantom, abnegatom i wszelkiej jawnej lub ukrytej reakcji zniszczyć tego wielkiego dorobku, jaki już został osiągnięty”.

Następnie przemawiał przedstawiciel Rządu, minister komunikacji inż. Rabanowski. W przemówieniu swym mówca omówił na wstępie rolę transportowców w odbudowie zniszczonych lotnisk, dróg śródlądowych, portów, transportu samochodowego i t. p. Następnie Ob. Minister podkreślił, że jedyną drogą do osiągnięcia zamierzonych celów, które w ramach kapitalistycznej gospodarki są nie do nomyślenia, jest wsnółzawodnictwo pracy. Kolejnym etapem będzie daleko idąca oszczędność paliwa i racjonalnie pomyślana eksploatacja sprzętu. Wprowadzenie systemu płac, opartego na akordzie i premii dla pracowników transportu, będzie najbardziej prawidłową zapłatą.

W imieniu Ministerstwa Żegluga zabrał skolei głos wiceminister Petruszewicz, który mocno zaakcentował konieczność przekształcenia Polski kontynentalnej w Polskę morską. Mówca wskazał na trudności, związane z szybkim wykonaniem tego zadania, gdyż gospodarka morską, żegluga i porty wymagają ogromnych inwestycji. Mimo to osiągnęliśmy już w portach, które otrzymaliśmy w stanie zupełnego zniszczenia, 70 proc. przeładunku przedwojennego, t. zn. tyle, co w 1929 r.

Z ramienia Ministerstwa Pracy i Opieki Społecznej witał Kongres dyr. Altman, który na-

stępnie podzielił się z zebranymi informacjami, dotyczącymi ochrony pracy poszczególnych grup pracowników transportowych. /Dyr. Altman zaznaczył, że w przygotowaniu jest rozporządzenie o powołaniu specjalnej inspekcji pracy dla żegluga śródlądowej oraz powołane zostały do życia Komisje Bezpieczeństwa i Higieny Pracy. Na najbliższy okres zapowiedział mówca powołanie morskich inspekcji pracy.

W części oficjalnej Zjazdu kolejno przemawiali: przedstawiciel KC PPR — inż. Starewicz, CKW PPS — tow. Pietrusiński, KCZZ — tow. Jędrzejewski oraz przedstawiciele KC SD, Stronnictwa Pracy i szeregu innych, życząc Zjazdowi jaknajowocniejszych obrad.

Szczególnie długo i gorąco oklaskiwany był w swym krótkim i mocnym przemówieniu powitalnym Dyrektor Dep. Komunikacji i Łączności CUP Stefan Askanas.

Na Zjazd poza tym przybyli przedstawiciele Dyrekcji wszystkich przedsiębiorstw, których pracownicy są zrzeszeni w ZZT z dyrektorami PKS — W. Kossowskim, H. Zambrowską, E. Szalkiem, dyrektorem Hartwiga — płk. Zawadzkiem „Orbisu” — mgr. Fedakiem i Dyr. Żegluga na Odrze na czele.

Żywiołową i długotrwałą owację zgottowali zebrani na Kongresie przedstawicielom bratnich organizacji transportowych — Przewodniczącemu Komitetu Centralnego Zw. Zaw. Prac. Transportu Samochodowego ZSRR tow. Truchanowi Stefanowi oraz Przewodniczącemu Komitetu Centralnego Pracowników Transportu Morskiego — tow. Budanow Aleksandrowi, którzy przekazali gorące pozdrowienia od transportowców radzieckich.

„Łączność transportu — jak zaznaczyli — między ZSRR a Polską da możliwość nawiązania serdecznych stosunków między obydwojma narodami i pomoże we wzajemnej współpracy nad odbudową i rozbudową obu sąsiedzkich krajów”. Dalej mówcy wyrazili radość z osiągnięć Polski na polu odbudowy transportu i życzyli Zjazdowi jaknajowocniejszych obrad. Przemówienie to zakończone było niemiłkacym okrzykami na cześć Generalissimusa Stalina oraz bratnich organizacji ZSRR.

Żywiołowymi oklaskami powitano również przedstawiciela Francji — Sekretarza Generalnego Związku Transportowców tow. Charles Garcias, witającego Kongres Transportowców w imieniu 120-tysięcznej rzeszy transportowców francuskich. „My we Francji — powiedział tow. Garcias — śledzimy Wasze wysiłki z braterską zezliwością. Każdy Wasz sukces jest naszą radością, każda Wasza troska napęnia nas zmartwieniem”.

Obszerny referat gospodarczy wygłosił sekretarz KCZZ — tow. Włodzimierz Sokorski. Mówca zwrócił szczególną uwagę na należycie

pojęte i wprowadzone współzawodnictwo pracy, które jest gwarancją podniesienia stopy życiowej robotnika w Polsce. Dokładne omówienie i sprecyzowanie tego zagadnienia przez Kongres będzie najlepszą odpowiedzią podnoszącym się butnie pod amerykańską opieką Niemcom.

Słowa tow. Sokorskiego były tak przekonujące i tak głęboko zapadały każdemu w duszę, że powtórzymy najbardziej mocne momenty z jego przemówienia.

„Analizując gospodarcze położenie kraju — mówił tow. Sokorski — i materialne położenie świata pracy w zeszłym roku, plenarne posiedzenie KCZZ określiło rok 1947, jako rok wielkiego wysiłku przy realizacji 3-letniego planu i budowie trwałych fundamentów pod dobrobyt narodu i klasy robotniczej.

„Stwierdzić trzeba, że rok 1948 będzie w dalszym ciągu rokiem wzmożonego wysiłku, ponieważ narzucono nam przez Amerykę wyścig w odbudowie gospodarczej pomiędzy nami a Niemcami, musimy wygrać.

„Rok 1948 musi stać się rokiem maksymalnego wykorzystania naszych własnych rezerw ekonomicznych i rezerw ludzkich. W Polsce niecałkowicie wykorzystano rezerwy, jakie istnieją w wydajności pracy, rezerwy rąk roboczych młodzieży miejskiej i wiejskiej. Zbyt wielu jeszcze ludzi zajmuje się nieproduktywnym handlem i spekulacją, podczas gdy górnictwo, przemysł metalowy i rolnictwo na ziemiach odzyskanych cierpi częstokroć na brak rąk do pracy.

„Uruchomienie tych wszystkich rezerw pozwoli nam rok 1948 — rok wielkiego wysiłku świata pracy — uczynić rokiem stabilizacji gospodarczej, rokiem wyraźnej poprawy bytu materialnego ludzi pracy. Bitwa o wykonanie planu gospodarczego rozwija się pomysłnie, o czym świadczą najlepiej wskaźniki ogólnej produkcji przemysłowej za 1946 — 47 r., a walka o wydajność pracy staje się dziś zagadnieniem kluczowym dla dalszego wzrostu państwa.

„Współzawodnictwo pracy wymaga dziś tym większej uwagi, że wyrosło z inicjatywy klasy robotniczej, jest u nas w Polsce zjawiskiem nowym, jest dzieckiem rewolucji, jest źródłem dobrobytu narodu, państwa i klasy robotniczej. Coraz większy udział robotnika w akcji współzawodnictwa pracy nakłada na ruch zawodowy obowiązek zwiększenia troski o człowieka pracy i jego rodzinę. Człowiek pracy musi stać się centralną postacią naszej polityki społecznej i naszej polityki gospodarczej.

„Ruch zawodowy musi jednocześnie otoczyć wydatniejszą i bardziej czułą opieką sektor spółdzielczy, będący doniosłym czynnikiem w regulowaniu procesów wymiany”.

Następnie Zjazd powołał Prezydium oraz wybrano Komisje: Mandatową, Statutową, Współ-

zawodnictwa, Pracy, Wnioskową i Komisję Matkę.

Drugi dzień obrad zapoczątkowany został przez Przewodniczącego tow. Oryńskiego, który wygłosił obszerny referat na temat „Zagadnienia transportu a ruch zawodowy”. Mówca na wstępie podał w cyfrach i przykładach straty w dziedzinie transportu, jakie Polska poniosła w czasie ostatniej wojny, potem — dla porównania — omówił szeroko już włożone inwestycje i obecny stan odbudowy transportu. Omawiając zagadnienie poprawy bytu transportowca, tow. Oryński nawiązał do osiągnięć Związku na odcinku ekonomicznym i na zakończenie zreferował tezy II Zjazdu Delegatów ZZT.

Sprawozdanie z działalności Zarządu Głównego w przeszło dwuletnim okresie pracy złożył Sekretarz Generalny — tow. Doliński. Referent poruszył i omówił jedno z naczelných zadań, jakie Związek postawił przed sobą, tj. wychowanie nowego typu transportowca, rozumiejącego znaczenie przemian, jakie zaszły w życiu gospodarczym i politycznym Państwa oraz doceniającego swą rolę — rolę współgospodarza Kraju.

W drugim dniu obrad zabrał głos przybyły na Zjazd tow. Rusinek — minister pracy i opieki społecznej, który zanalizował na wstępie sytuację polityczną na arenie międzynarodowej, poczym przeszedł do omówienia roli jednolitego ruchu zawodowego.

Ob. Minister powiedział na zakończenie: „W waszej pracy musi być podnoszony akcent sojuszu ze Związkiem Radzieckim i ze wszystkimi krajami demokracji ludowej oraz akcent współdziałania obu partii robotniczych. Musimy interesować się nie tylko polityką własnego kraju, lecz również i innych krajów, bronić i rozszerzać moc zjednoczonego ruchu zawodowego, dać odpowiedź tym, którzy mają odwagę nieuznawania tych granic i ziemi, gdzie w tej chwili odbywa się Wasz Kongres, dać wreszcie wyraz trosce o rozbudowę swego kraju przez dobrze pojęte współzawodnictwo pracy”.

Po przemówieniach i sprawozdaniach wywiązała się ożywiona dyskusja, która trwała do późnego wieczora.

Trzeci dzień obrad rozpoczął się pod znakiem sprawozdań Komisji, powołanych w I-szym dniu Zjazdu, które pracownicy spędziły dzień poprzedni i pracowały jeszcze długo wieczorem.

Omówienie uchwał Komisji, które zostały przyjęte przez Kongres, podajemy na innym miejscu.

Szczególnie zwracamy uwagę na uchwały, przedstawione przez Komisję Współzawodnictwa Pracy, Wnioskową i Statutową.

Na zakończenie Zjazdu wybrano nowy Zarząd Główny Zw. Zaw. Transportowców R. P. z Przewodniczącym tow. Oryńskim na czele.

K. Wolski

Z UCHWAŁ I WNIOSKÓW II-go (VII) KRAJOWEGO ZJAZDU ZW. ZAW. TRANSPORTOWCÓW

Do najpoważniejszych uchwał, zapadłych na Zjeździe należy zmiana struktury organizacyjnej i uchwalenie nowego Statutu Związku. Obecnie organizacja będzie bardziej jednolita i scementowana. Oddziały będą silniejsze organizacyjnie i finansowo, a przepisy statutowe uregulują szereg niejasnych dotychczas kwestii. Statut omówimy bardziej szczegółowo w następnym numerze „Motoryzacji”. Będzie on rozesłany do wszystkich Oddziałów (po zatwierdzeniu przez Min. Pracy) i uzupełniony Regulaminami, samo zaś przeprowadzenie zmian nastąpi stopniowo. Statut przewiduje również organizowanie poza wydziałowymi przedsiębiorstwami transportu samochodowego — również pracowników Wydziałów i Referatów Transportowych różnych instytucji, reguluje więc w poważnym stopniu ujęcie w ramach ZZT większej części pracowników w tej dziedzinie.

Drugą ważną sprawą, jaką załatwił Kongres jest opracowanie i uchwalenie zasad współzawodnictwa pracy w transporcie. Szczegółowy plan realizacji tej uchwały polecono opracować nowemu Zarządowi Głównemu z uwagi na niesłuchanie różnorodnie i trudne ujęcie tego zagadnienia w dziedzinie tak zróżnicowanej, jaką jest transport. Realizacja tej uchwały będzie wymagała oczywiście pewnego czasu. Nie wątpię jednak należy, że poszczególne Oddziały, Rady Zakładowe, jak i poszczególni towarzysze w zakładach pracy już w chwili obecnej, stosownie do warunków miejscowych, rozpoczną to szlachetne współzawodnictwo.

Poniżej podajemy rezolucję w sprawie współzawodnictwa pracy w transporcie, uchwaloną na Zjeździe:

I. Rola transportu jest jedną z podstawowych w życiu gospodarczym Kraju.

Stan transportu powinien być taki, aby nie hamował on tego życia i rosnącego szybko tempa rozwoju. aby rozwój, ten umożliwiał i ułatwiał. Na stan ten składa się, obok samych środków transportowych, racjonalne ich wykorzystanie. Środki te, które na wielu odcinkach przewyższają stan przedwojenny, są mimo to niewystarczające w stosunku do potrzeb, zaś możliwości ich zwiększenia są ograniczone, zwłaszcza, że opierają się one przeważnie na zakupach zagranicznych. Stąd zwiększenie wydajności pracy w transporcie staje się szczególnie ważne i palące. Chodzi o to, by przy danym stanie ilościowym środków transportowych — znacznie zwiększyć ich efekt gospodarczy, t. j. przewóz towarów i osób oraz by przewozy te były połączone z jak najmniejszym zużyciem maszyn, urządzeń i materiałów, by były one jak najtańsze.

Możemy to osiągnąć przez zwiększenie wydajności pracy w transporcie, które w ustroju Demokracji Ludowej zwiększa bogactwo narodowe i zarazem poziom życia ogółu obywateli. Zwiększenie wydajności pracy związane ze wzrostem płac i dlatego interesują one również i bezpośrednio ogół pracowników.

II. Współzawodnictwo pracy, którego treścią jest zwiększenie jej wydajności, daje już bardzo dobre rezultaty w naszym przemyśle.

Tysiące przodowników pracy, którzy wysuwają się dzięki współzawodnictwu na czoło klasy pracującej, stają się poważnym czynnikiem postępu. Współzawodnictwo pracy winno zatem obić również szerokie rzesze pracowników transportu. Współzawodnictwo pracy rozwinięte zdrową ambicją wśród pracowników w kierunku usprawnienia pracy transportu.

Współzawodnictwo pracy przyczyni się do polepszenia ustosunkowania się transportowców do swej pracy, która znajduje właściwe miejsce w ich życiu, oraz do poprawy ich bytu i zarazem zwiększenia bogactwa narodowego.

Współzawodnictwo pracy w transporcie winno być prowadzone w następującym zakresie:

1. Zmniejszenie pustych przebiegów, niedoładowania i przestojów.
2. Skrócenie czasu ładowania i wyładowania oraz przetrzymywania ładunków w magazynach.
3. Ulepszenie sposobów układania ładunków do przewozu i przechowywania ich w magazynie.

4. Zwiększenie technicznej gotowości eksploatacyjnej środków transportowych przez zmniejszenie ilości straconych dni pracy z powodu preflaktyki i napraw.

5. Zwiększenie współczynnika wykorzystania eksploatacyjnego wyrażonego w efekcie przewozowym (ilość kursów i km, ilość ton, tonkm. wzgl. pasażerokm.):

6. Umiejętne i troskliwe obchodzenie się ze środkami transportowymi, wyrażane przedłużeniem ich życia i okresów niezremontowanych (naprawy główne i średnie).

7. Oszczędność w zużyciu materiałów eksploatacyjnych, a zwłaszcza materiałów pędnych (benzyny i t. p.) i takich artykułów, jak ogumienie pojazdów mechanicznych i t. p.

8. Zmniejszenie ilości wypadków i katastrof w transporcie oraz likwidowanie pijaństwa i naruszenia dyscypliny pracy.

9. Zmniejszenie kosztów ogólnoadministracyjnych.

10. Oszczędności we wszelkich pracach inwestycyjnych.

11. Podwyższenie własnych kwalifikacji zawodowych pracowników oraz szkolenie uczniów i praktykantów.

III. Współzawodnictwo pracy winno obejmować:

- a) poszczególnych pracowników transportu;
- b) grupy (brygady) pracujące zespołowo;
- c) grupy pracowników według rodzaju prac i analogicznych warunków;
- d) poszczególne linie transportowe, lotniska, stacje, przystanki i t. p.;
- e) zajezdnie, warsztaty, stocznie, porty, statki i t. p.;
- f) samodzielne jednostki gosp. oddziały, filie, przedsiębiorstwa i t. p.

IV. Współzawodnictwo pracy winno nabrać węższego rozmachu i rozszerzyć swój zakres. Rozwój współzawodnictwa należy powiązać z odpowiednim systemem płac - premiowania i nagród tak, by osiągnąć największe możliwości tego rozwoju. Przy odnawianiu umów Zbiorowych należy wprowadzić zasadę równej płacy dla pracowników tych samych kwalifikacji i tej samej wydajności pracy, traktując tę zasadę w skali ogólnopństwowej. Premie i nagrody nie powinny stać się ukrytym dodatkiem do płac, lecz ich wzrost, stosownie do wzrostu wydajności pracy, winien być poważnym bodźcem podniesienia jej wydajności pracy. Administracja winna również brać udział w otrzymaniu premii, stosownie do wyników pracy podległych jej jednostek służbowych.

System premiowania winien być prosty i przejrzysty. Plany transportów i normy należy opracować szczegółowo dla każdego obiektu pracy i popularyzować je wśród wszystkich pracowników.

Obliczenie wydajności i zarobków winno być powszechnie znane i systematycznie prowadzone. Należy uwzględnić nierówny start spowodowany różnym stanem technicznym sprzętu transportowego. Należy zmniejszyć trudności zaopatrzenia, by nie wstrzymywały one współzawodnictwa i nie zniechęcały jego uczestników.

Do rozwoju współzawodnictwa przyczyniają się wydawnictwa narady twórcze pracowników i administracji, na których winno się omawiać rezultaty wykonania planu pracy wnoszone ulepszenia, pomysły oraz trudności jakie występują i jak je usunąć.

Przodowników pracy w transporcie należy wyróżnić i popularyzować.

V. Rola Związku Zawodowego Transportowców w rozwijaniu współzawodnictwa pracy jest szczególnie duża.

ZZT powinien wychować szerokie rzesze pracowników w duchu pełnego zrozumienia idei współzawodnictwa pracy.

ZZT winien popierać inicjatywę ujawnioną w tej dziedzinie i pokierować wspólnie z administracją rozwojem ruchu współzawodnictwa pracy.

* * *

Wobec powyższego II Krajowy Zjazd Delegatów ZZT odbyty we Wrocławiu w dniach 15, 16 i 17 lutego 48 r. postanawia:

1) Postawić sprawę rozwoju współzawodnictwa pracy wśród pracowników transportowych według zasad i w zakresie podanych w niniejszej rezolucji jako czołowe zagadnienie wszystkich ogniw ZZT.

2) Zobowiązać Zarząd Główny ZZT do podjęcia szerokiej pracy nad rozpracowaniem zagadnień współzawodnictwa pracy zgodnie z zasadami niniejszej rezolucji.

3) Zalecić Zarządowi Głównemu scentralizowanie wszystkich materiałów, dotyczących już zawartych umów, jako materiału informacyjnego dla akcji współzawodnictwa.

O ile chodzi o uchwalone wnioski i dezyderaty, to jest ich cały szereg. W kolejnych numerach „Motoryzacji” omawiać je będziemy szczegółowej, jak i sposób ich realizacji. Obecnie wymienimy pokrótce ważniejsze wnioski.

Kongres postanowił wrócić się do Rządu i Sejmu o przyspieszenie wprowadzenia w życie ustawy o Zw. Zawodowych, o nawiązanie ścisłych stosunków między poszczególnymi działami transportu cywilnego i transportu wojakowego, o desygnowanie przez Zarząd Główny swych przedstawicieli do Rad Nadzorczych Przedsiębiorstw Transportowych, o opracowanie przez Min. Pracy wspólnie z ZZT zasad ubezpieczenia personelu latającego i pływającego, o utworzenie przez ZZT specjalnej Komisji Mieszkaniowej dla zakładania Transportowych Spółdzielni Mieszkaniowych, o nawiązanie współpracy z technicznymi ośrodkami naukowymi celem podniesienia wiadomości fachowych wśród członków ZZT, o zwrócenie się do miarodajnych czynników w sprawie zasiłków dla bezrobotnych, w sprawie rewizji ukł. zbiorowego dla num. dw. kolejowych, wydawania pisma związkowego, ubezpieczeń dla marynarzy rezerwy PMH, wydania nowej ustawy żeglarskiej, dekretu o uprawnieniach oficerów PMH, o uprawnienie toku urzędowania w Ministerstwach, o rewizję warunków pracy i pracy w Państwach Zarządcze Wodnym, zorganizowania wszystkich chałupników transportu konnego, wzmożenia i zasilenia funduszy związkowych, utrzymania samodzielnej Centrali Gosp. Spółdz. Spedycyjno - Przewozowych, przyznanie odpowiednich kredytów spółdzielniom transportowym, o odpowiednie uwzględnienie spółdzielczego sektora transportowego w planie ogólnej komunikacji i transportu, o zlikwidowanie podziemia transportowego i anarchii na drogach przez nielegalne przewozy, o ulgi dla spółdzielni transportowych przy pod. obrotowym, o udział w Społ. Komisjach dla kontroli przedsiębiorstw transportowych przedstawicieli ZZT, o zakładanie rob. spółdzielni prac. portowych, o zakładanie spółdzielni pracy nawigacyjnych na drogach wodnych, o pozytywne załatwienie sprawy Gór. Spółdz. Transportu Rzeczno, o jak najszybsze wprowadzenie w życie jednolitych wytycznych płac i pracy kierowców na terenie całego kraju, o ustalenie wspólnie z przedst. ZZT sprawy przydziału benzyny dla chałupniczych pojazdów zarobkowych, o respektowaniu opinii ZZT przy wydawaniu koncesji, o wytycznych płacy i pracy dla warsztatowców samochodowych i stacji obsługi, o zatrudnianiu uczniów warsztatowych, o przydziale ogumienia dla Zw. Szkół Samochodowych, o rewizję układu zbiorowego dla prac PKS, o kwalifikowaniu niezdołności do pracy przez ZUS, o branżowe pośrednictwo pracy przy udziale przedstawicieli ZZT, w sprawie aresztu prewencyjnego kierowców samochodowych z udziałem przedstawicieli ZZT, o prowadzeniu przez członków ZZT stacji benzynowych, o uwzględnienie trudności w nabywaniu żarówek przy pojazdach mechanicznych oraz szereg innych wniosków.

Wnioski te w miarę ich załatwiania będziemy omawiać na łamach „Motoryzacji” i liczymy, że jeszcze towarzysze z terenu niektóre z tych wniosków uzupełnią i poprawią. W ten sposób stopniowo wypełniać będziemy zadania, jakie nakreślił nam wszystkim II (VII) Zjazd Krajowy i będziemy mogli na następnym Kongresie, który według nowego Statutu odbędzie się za 3 lata czuć się zadowolonym z dobrze wypełnionego zadania.

Do pracy więc Towarzysze - Transportowcy.

Kier. Wydz. Organizacyjnego ZZT
mgr. Szmidt M.

W SPRAWIE JEDNOŚCI MIĘDZYNARODOWEGO RUCHU ZAWODOWEGO:

Imperializmowi amerykańskiemu nie wystarczyły zyski, osiągnięte w czasie ostatniej okrutnej wojny, lecz imperializm ten chwytą się coraz to nowych środków, środków, które za cel mają jedną tylko rzecz — opanowanie całego świata i rozpętanie wojny w celu zniszczenia sił demokratycznych i ludowych.

Wykorzystując zniszczenia, spowodowane przez okupację hitlerowską — przyciągnięta 16-cie Rządów złudnym mirażem pomocy t. zw. „Planu Marshalla”, Wbrew intencji mas ludowych tych krajów, zdrazieccy politycy poszli na lep dolarowy, oddając pokornie swe społeczeństwa w niewolę i wyzysk imperializmu.

Państwa Demokracji Ludowej na czele ze Zw. Radzieckim, państwa, których zniszczenia wojenne są największe — wybrały drogę Suwerenności i Wolności i z największym wysiłkiem same rządzą się i odbudowują lepiej niż ci, którzy ludzą się pomocą amerykańską.

Stwierdzić musimy niestety, że znaleźli się zdajcy i usłuźni najemnicy kapitału. Nie nadarmo „koń trojański” imperializmu — Amerykańska Federacja Pracy rozsyła swych agentów po krajach Europy. Zawsze wichrzący w ruchu robotniczym Blum, pseudo-socjaliści w rodzaju Bevina i Jouhaux — ci wszyscy i im podobni postanowili zniszczyć największą zdobycz klasy robotniczej — międzynarodową jedność ruchu zawodowego.

Światowa Federacja Zw. Zawodowych, obejmująca Zw. Zawodowe 67 krajów z liczbą ponad 70 milionów zorganizowanych robotników staje się zbyt wielką przeszkodą dla nowych apetytów i awantur ginącego świata — przygotowuje się więc próbę jej rozbicia. Hańba tym zdrańcom klasy robotniczej, którzy biorą w tym udział, hańba fałszywym lisom starego porządku.

II Krajowy Zjazd Delegatów ZZT z oburzeniem odrzuca bezcelne wystąpienie Bluma, kwestionujące nasze prawa do Ziemi Odzyskanych. Wara panu Blumowi od zabierania głosu w tych sprawach — temu Blumowi, który za czasów Vichy sam oświadczył w sądzie, że był obrońcą kapitału francuskiego.

Wiemy doskonale, że Państwa Demokracji Ludowej, do których należymy, na czele z ostoją Pokoju i Postępu — Zw. Radzieckim, są na tyle silne, żeby na te knowania reakcji międzynarodowej dać mocną odpowiedź, wierzymy, że klasa robotnicza całego świata jest potęgą nie do zwalczania!

Rozbijackie próby t. zw. socjalistów angielskich, zmierzające pod dyktando Wall Street zwołać rozbijacką konferencję Zw. Zaw. z 16 krajów „Planu Marshalla” — nie spowoduje oprócz odprysków różnych naleciałości — żadnej wyrwy w jednolitym ruchu zawodowym.

II (VII) Krajowy Zjazd Delegatów ZZT stwierdza mocno i stanowczo że my — Polscy Transportowcy, zebrani tutaj na Ziemiach Odzyskanych z pogardą odrzucamy te zakusy i że świadomi jesteśmy swojej roli wraz z całą klasą robotniczą Polski w tym zmaganiu się sił światła i ciemności. Naszej wiary w zwycięstwo dobra nad złem nikt nie zachwieje!

Niech żyje międzynarodowa solidarność proletariatu! Niech żyje Światowa Federacja Zw. Zawodowych! Precz z rozbijaczami ruchu zawodowego!

KAŻDY ZWIĄZKOWIEC KIEROWCĄ SAMOCHODOWYM

Zw. Zawodowy Transportowców RP. Oddział Automobilistów w Toruniu wykonując wydane hasło przez Zarząd Główny ZZT „Każdy Związkowiec Kierowcą samochodowym” — zorganizował specjalne kursy kierowców samochodowych po minimalnej opłacie wyłącznie dla członków Zw. Zawodowych który to kurs z wynikiem pozytywnym ukończyło 29 osób.

W najbliższym czasie przewiduje się ponowne stworzenie podobnego kursu.

Współzawodnictwo pracy w transporcie samochodowym

Realizacja naszego 3-letniego planu gospodarczego, a zwłaszcza rozmach budownictwa inwestycyjnego, szybki wzrost produkcji przemysłowej i rolniczej, rozwój handlu wewnętrznego i zagranicznego, oraz ogólne ożywienie życia kulturalnego i społecznego, stawiają przed transportem coraz większe wymagania.

Transport musi rozwijać się tak, aby umożliwić i ułatwić rozwój naszego życia gospodarczego. Jednym z podstawowych rodzajów transportu jest transport samochodowy, zwłaszcza jako uzupełnienie transportu kolejowego i wodnego.

Ilość pojazdów mechanicznych, które obecnie posiadamy, jest większa niż przed wojną. Stan na dzień 1 stycznia 1948 r. wykazuje 56.951 pojazdów (bez wojskowych i bez ciągników pracujących w rolnictwie), podczas gdy stan na dzień 1 stycznia 1939 r. wynosił 54.000 pojazdów. Szczególnie wzrosła w tym okresie ilość samochodów ciężarowych, która wynosi obecnie 17.490 (park cywilny) wobec 9.503 w 1939 r. (park cywilny).

W przeliczeniu na 10.000 mieszkańców mamy wzrost pojazdów mechanicznych z około 15,4 na około 22,6, tj. o 46% w stosunku do stanu z 1 stycznia 1939 r., zaś samochodów ciężarowych z około 3,5 na około 8,0 czyli wzrost o 128%.

Wzrost ten nie jest jednak wystarczający w stosunku do potrzeb, zwłaszcza, że stan techniczny eksploatowanych obecnie pojazdów mechanicznych jest niski.

Ilość garaży i warsztatów jest zbyt mała. Renowacja taboru samochodowego, a zwłaszcza jego zwiększenie może być obecnie prowadzone tylko częściowo, gdyż produkcja samochodów obejmuje na razie prototypy, zaś możliwości zakupu samochodów zagranicą mamy ograniczone.

Na tle tej trudnej dla nas sytuacji w transporcie samochodowym, staje się widoczna ogromna rola, jaką może obecnie odegrać współzawodnictwo.

Chodzi przede wszystkim o to, by zwiększyć efekt gospodarczy każdego samochodu przez racjonalne jego wykorzystanie. Samochód nie powinien przewozić tam, gdzie bardziej celowy jest transport kolejowy, lub wodny. Trzeba zmniejszać puste przebiegi i niedoładowanie, tj. zwiększyć współczynnik wykorzystania nośności pojazdu. Przyczepy winny być masowo stosowane. Przestoje, a zwłaszcza czas ładowania winien być zmniejszony. Zabiegi profilaktyczne i naprawy winny być tak prowadzone, by dłużej one jak największą ilość dni gotowości technicznej do jazdy, by długość życia tych samochodów, wyrażona przebiegiem w km, była

zarazem dłuższa. Przebieg samochodów (dzienny, miesięczny, roczny) winien być zwiększony i łącznie, z przewozami dokładnie planowany (wozokm, tonokm i t. d.).

Współzawodnictwo pracy w wymienionych wyżej sprawach pozwoli z jednej strony na większe przewozy towarów i osób przy pomocy mniejszej ilości pojazdów, garaży, stacji obsługi, personelu, z drugiej zaś strony, na zmniejszenie kosztów własnych przewozów. Koszty te należy ponadto zmniejszać przez oszczędności w materiałach pędnych, oponach itp. Oszczędności te winny zajmować jedno z czołowych miejsc współzawodnictwa pracy w transporcie samochodowym.

Współzawodnictwo pracy winno być ponadto prowadzone po linii zwiększenia dyscypliny pracy, a zwłaszcza jazdy, zmniejszenia katastrof samochodowych i wypadków pijaństwa wśród kierowców oraz szkolenia uczniów i podwyższania kwalifikacji zawodowych.

Współzawodnictwo pracy w transporcie samochodowym winno mieć charakter masowy i obejmować tak poszczególnych pracowników, względnie ich grupy (brygady) wg rodzaju i warunków pracy, jak również linie komunikacyjne, garaże i stacje obsługi, warsztaty oraz całe jednostki gospodarcze. Uczestnicy współzawodnictwa winni otrzymać płace, premie i wyróżnienia w zależności od swoich rezultatów z uwzględnieniem różnych warunków pracy (np.: stan techniczny samochodu), tak by wydajność pracy ulegała ciągłemu zwiększaniu.

W ten sposób pracownicy transportu nie tylko poprawią gospodarkę samochodową w Państwie i przyczynią się do zwiększenia rozwoju życia gospodarczego i bogactwa narodowego, lecz również poprawią bezpośrednio swój byt materialny przez większe zarobki i zdobędą należne uznanie i szacunek za swoją pracę.

Odbyty ostatnio Kongres Transportowców we Wrocławiu poświęcił wiele miejsca omówieniu zagadnienia współzawodnictwa pracy i w uchwałach swoich nadał temu zagadnieniu właściwy kierunek.

Ministerstwo Komunikacji opracowuje szereg norm, przepisów i instrukcji oraz system płac i premiowania pod kątem widzenia współzawodnictwa. Wytworzona już atmosfera wśród pracowników motoryzacyjnych sprzyja rozwojowi tego nowego u nas ruchu.

W szeregu jednostek gospodarczych współzawodnictwo pracy po linii gospodarki samochodowej już się rozpoczęło i należy się spodziewać, że w najbliższym czasie obejmie ono cały kraj i to z dużym rozmachem i należyty entuzjazmem.

Inż. L. Gronomski.
Departament Samochodowy M. K.

Od 20 do 100.000

Każdego obywatela śledzącego uważnie trudności motoryzacji naszego kraju gnębi brak własnej produkcji samochodów. Czytelnicy nasi orientują się zapewne, że własna produkcja pojazdów mechanicznych nie jest ani łatwa, ani też nie można jej rozbudować zbyt szybko. Nadto potrzebne są na to ogromne środki, które zamortyzują się dopiero w ciągu kilkunastu lat.

Doświadczenia z własną produkcją pojazdów mechanicznych przeżył bardzo gruntownie Związek Radziecki, gdzie, bodajże już w czwartą rocznicę rewolucji, wzięto się skrupulatnie i poważnie do rozpracowania tego zagadnienia, rozumiejąc dobrze jakie korzyści oddaje krajowi na wielu odcinkach właściwie rozbudowany przemysł motoryzacyjny.

Przed rewolucją, w carskiej Rosji, przemysł samochodowego nie było zupełnie, jeśli nie liczyć mikroskopijnych „zakładów”

włoskiego Fiata (o charakterze małego warsztatu naprawy), które — udając produkcję — względnie montaż — sprowadzały po kilkadziesiąt samocho-

rocznie z Włoch dla zaspokojenia potrzeb kilkuset ówczesnych dygnitarzy dworskich.

Związek Radziecki przeciął od razu wszelkie nici importowe i zabrał się do właściwego nastawienia własnej produkcji.

Już w siódmą rocznicę rewolucji — w roku 1924-tym, w czasie defilady Na Placu Czerwonym, zademonstrowano dziesięć pierwszych ciężarówek produkcji radzieckiej, wytworzonych w zakładach AMO pod Moskwą.

Był to skromny początek, który jednocześnie stał się wielkim świętem radzieckiego przemysłu, pracującego przy zupełnie już innych założeniach i na innych zasadach. Rok następny — 1925-y dał już 113 samochodów ciężarowych, rok 1925 — 342, rok 1927 — 400 ciężarówek. Produkcja zwiększała się z roku na rok, dając jednocześnie coraz to lepszy pojazd. Jednakże nie wszystkie części były już produkowane w Związku Radzieckim.

Rozrastająca się gospodarka radziecka wymagała jednakże znacznie większej ilości samochodów, niż 400 sztuk rocznie. Z tego względu w roku 1929-ym zdecydowano dokonać zasadniczej rekonstrukcji zakładów AMO, w ten spo-

sób, aby fabrykę przestawić na produkcję masową.

Zakłady AMO zostały włączone wraz z 517 innymi przedsiębiorstwami do grupy nowych przedsiębiorstw pierwszej pięcioletki gospodarczej.

W roku 1931-ym generalna rekonstrukcja zakładów została całkowicie ukończona. Na miejscu dawnych warsztatów, z trudem produkujących 400 samochodów rocznie, powstał gigant przemysłowy, zdolny do wytwarzania 25.000 pojazdów mechanicznych rocznie.

Fabrykę wyposażono w najnowocześniejsze obrabiarki, a produkcję zorganizowano zgodnie z wymaganiami nowoczesnej techniki.

Jednocześnie — w roku 1931-ym — na życzenie załogi fa-

bryki — zmieniono nazwę Zakładów Imienia Stalina (ZIS).

20 października 1931-go roku z taśmy Zakładów im. Stalina zeszło 20 samochodów ciężarowych typu AMO — 3 (silnik sześciocyndrowy), o nośności użytkowej 2,5 tony. W tej serii nie było ani jednej

części importowanej — całość od a do z wyprodukowana była w Związku Radzieckim.

DALSZE ROZSZERZANIE PRZEMYSŁU SAMOCHODOWEGO

Zakłady im. Stalina rozpoczęły więc produkcję taśmową na szeroką skalę. Po samochodach ciężarowych rozpoczęto produkcję wozów osobowych typu ZIS — 101. W tym właśnie okresie rozpoczęto dalszą rozbudowę zakładów przez wybudowanie obok nowej fabryki — niemal tak wielkiej, jak fabryka macierzysta.

W ciągu dwóch lat rozwinięto pracę dziesięciu nowych działów, a jednocześnie wymieniono i unowocześniono park maszynowy i — po raz wtóry — zreorganizowano sposób produkcji.

Była to więc druga rekonstrukcja moskiewskich zakładów automobilowych, po której stały się one jedną z największych fabryk tego typu w Europie, gdyż produkcja wzrosła do 70.000 samochodów rocznie.

Jednocześnie przeprowadzono liczne studia nad ulepszeniem typów, zarówno maszyn cięż-



Stoisko ZIS-ów na wystawie w Paryżu.

żarowych, jak i samochodów osobowych. Opracowano szereg nowych typów. W tym czasie wypuszczono z produkcji pierwsze autobusy produkcji radzieckiej.

PRZERWA WOJENNA

W okresie wielkiego rozkwitu Zakładów im. Stalina — nastąpił wybuch wojny. Przed fabryką stanęły nowe zadania — wytworzenie dużej ilości samochodów dla wojska, a jednocześnie przestawienie się na produkcję ściśle wojenną.

W pierwszym okresie wojny z Niemcami urządzenia i obrabiarki służące do produkcji samochodowej ewakuowano za Ural. W pustych halach zorganizowano fabrykę uzbrojenia.

Tak więc dzięki ewakuacji wojennej — Zakłady im. Stalina dały początek przemysłowi samochodowemu za Uralem.

Dawne natomiast zakłady pracowały dzień i noc przy wytwarzaniu uzbrojenia. Jednakże już w r. 1942, w okresie gdy Moskwie zaczęło zagrażać bezpośrednie niebezpieczeństwo — rozpoczęto ponownie w zakładach moskiewskich produkcję samochodów i części do nich dla potrzeb armii. Zorganizowanie tej pracy było niezmiernie trudne — robotnicy wykwalifikowani w samochodziarstwie znaleźli się za Uralem — trzeba więc było z ludzi niewykwalifikowanych, przeważnie młodzieży i kobiet, stworzyć brygady pracy do 20-tu oddziałów fabrycznych.

Mimo tych trudności, już w maju 1942-go r., ukazała się pierwsza seria znanych dobrze ciężarówek ZIS — 5. Podwozia robiono w zakładach moskiewskich, silniki produkowano za Uralem — montaż całości w zakładach moskiewskich. Za ten niebyłajaki wyczyn zakłady otrzymały zaszczytne odznaczenie: order Czerwonego Sztandaru Pracy.

POWOJENNE SUKCESY ZAKŁADÓW

Po zwycięskiej wojnie Zakłady uległy gruntownej reorganizacji: uzupełniono park obrabiarek, wprowadzono najnowocześniejszą organizację masowej produkcji, rozbudowano rozliczne laboratoria doświadczalne. Tempo pracy jest dziś takie, że wagon rudy żelaznej otrzymany przez Zakłady w poniedziałek — w piątek wychodzi z zakładów w postaci gotowych samochodów.

Chlubą ostatnich miesięcy pracy Zakładów są nowe autobusy typu „ZIS 154” (ostatnio w dużych ilościach pojawiły się na ulicach Moskwy), dalej nowy, znacznie ulepszony, typ ciężarówki „ZIS 150”, przystosowany do jazdy w terenie — po najgorszych wertepach i w różnym klimacie: w czasie mrozów i w tropikalnym upale.

Trzecim produktem Zakładów jest wreszcie potężny samochód osobowy typu „ZIS 110” — wóz pewny, przestronny i wygodny. ZIS 110 był demonstrowany na Salonie w Paryżu, gdzie wzbudził duże zainteresowanie fachowców.

Od roku 1931 do 1946-go, w ciągu 15 lat pracy Zakłady im. Stalina wyprodukowały ponad pół miliona samochodów, ogólnej wartości przeszło 10 miliardów rubli.

W roku 1950-ym Zakłady dojdą do liczby produkcyjnej 100.000 pojazdów mechanicznych rocznie.

Na zakończenie trzeba dodać, że Zakłady im. Stalina stały się „wylęgarnią talentów” — dzięki dobrze zorganizowanej opiece nad pracą inżynierów i techników, a jednocześnie Zakłady są laboratorjom doświadczalnym dla wszystkich innych fabryk samochodów w Związku Radzieckim.

Tutaj to właśnie w Zakładach moskiewskich przepracowywano i ustalano ostatecznie wszelkie dane dotyczące pracy technicznej i organizacji produkcji, stąd gotowe wzory szły do innych fabryk radzieckich. I te zasługi „brygady mózgów” Zakładów im. Stalina są jedną z najwartościowszych osiągnięć dla rozwoju samochodowego przemysłu radzieckiego.

Opracował inż. A. Korwicz,

Wiadomości z zagranicy

ROPA NAFTOWA WYDOBYWANA Z POD MORZA KASPIJSKIEGO

Nadmorskie zagłębienie naftowe Baku zostało ostatnio powiększone o tereny podmorskie. Ponieważ ląd został już tak gęsto „podziurawiony” otworami wiertniczymi, że nie było już gdzie świdra wsadzić — pomyślano o wykorzystaniu pokładów ropopadnych, sięgających pod morzem Kaspijskie.

Dokonano próbnych wierceń z doskonałym rezultatem. Teraz Baku podmorskie dostarcza setek tysięcy ton ropy.

Dla jej wydobywania wybudowano specjalne urządzenia pomysłu inż. Mieżlumowa. Są to instalacje ze starych rur, składające się z sześciu części, każda o wadze 20 ton i wysokości 10 — 15 m. Części te układane są za pomocą dźwigu jedna na drugiej na dnie morskim i w ten sposób powstaje stalowa wysepka, na której montuje się wieżę z ciężkim urządzeniem wiertniczym.

Wysepka taka może być ustawiona na morzu w ciągu pięciu dni, podczas gdy budowa fundamentu na palach trwa kilka miesięcy i jest trzykrotnie droższą.

Wyspy stalowe są budowane na otwartym morzu w odległości 5 — 10 kilometrów od brzegu. Wytrzymują one doskonale największe burze. W odległości 50 m od każdej wyspy stalowej zakłada się drugą na której znajduje się ogrzewana budka, połączona z wieżą wiertniczą mostem wiszącym. W budce tej odpoczywają wiertacze po pracy mają tu radio i telefon dla utrzymania stałej łączności z lądem.

JAMES OLIVER LIAR

NOWE DROGI ANGIELSKIEJ KONSTRUKCJI SAMOCHODÓW OSOBOWYCH

(Korespondencja własna z Londynu).

Wielka Brytania zwiększa eksport swych samochodów osobowych w szybkim tempie. Już w roku 1946 eksport wyniósł o 50% więcej, niż w 1938. Ogólna produkcja samochodów brytyjskich wzrosła w 1946 z 6319 sztuk w styczniu — do 26827 w grudniu. W ostatnim kwartale tego roku produkcja wyniosła 35000 sztuk, z czego 12000 przypada na samochody do 8 koni parowych (brytyjskich-podatkowych, przyp. tłumacza) i 17000 w klasie od 8 do 12 koni.

Istniały w 1946 roku 34 brytyjskie wytwórnie samochodów. 5 koncernów produkuje wozy 8 konne, 12 — produkuje najliczniejszą klasę 10 koni, 8 — 12 konne, oraz 9 — trzyma się produkcji luksusowych wozów 14 konnych.

Przeważna większość wytwórni stara się ograniczyć modele do jednego, lub najwyżej kilku, które mogłyby całkowicie zadowolić wymagania najróżnorodniejszych klientów.

Istnieją również małe wytwórnie, produkujące niewielką ilość wozów seryjnych. Wytwórnie te zajmują się głównie budową nowych modeli, stosowaniem nowych wynalazków i są one pionierami postępu technicznego. Oczywiście wozy te, jako produkowane nieseryjnie i w małej ilości, są droższe od seryjnych, jednak ze względu na nowoczesność i dokładność wykonania, mają i one wielu amatorów.

Oprócz powyższych wytwórni istnieje szereg fabryk pomocniczych, produkujących części składowe specjalne, jak: sprzęt elektryczny, ogumienie, gaźniki, sprawdziany, przyrządy pomiarowe, a również stalowe nadwozia i bezpieczne szyby.

Doświadczenia, prowadzone podczas wojny na polu ulepszania silników i wozów, jak również doświadczenia na polu silników lotniczych i morskich, wykorzystane zostały w pełni przez przemysł samochodowy. Wynikiem ich są nowe

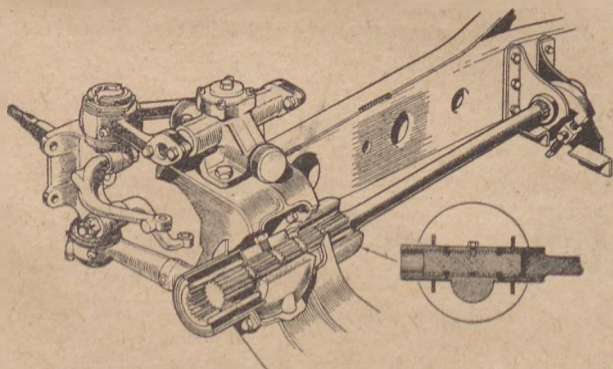
pomysły, znajdujące się jeszcze w próbach, jak na przykład samochód z silnikiem nad tylną osią, o sześciu cylindrach typu boxer, zbudowanym z lekkich metali, posiadający wyjątkowo korzystny stosunek ciężaru do mocy. Silnik ten posiada szereg poważnych zalet w stosunku do typów konwencjonalnych i cdoznacza się niezwykle równomierną i cichą pracą oraz wielką mocą w stosunku do wymiarów i ciężaru.

Również opracowane są nadwozia z mas plastycznych, nie ustępujące wytrzymałością stalowym.

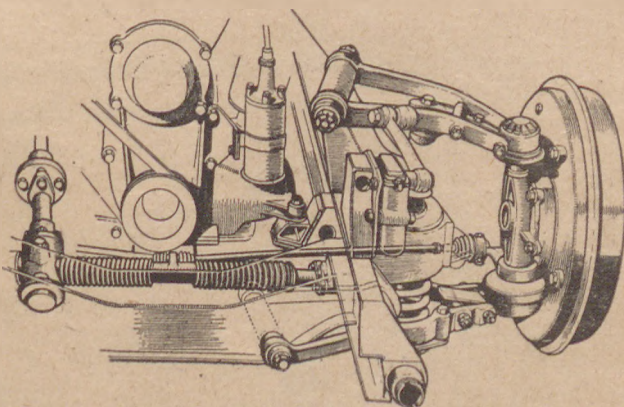
Wprowadzone są nowe ulepszenia, jak pokrywki na świece zapłonowe, zabezpieczające od zwilgotnienia, nowe sprzęgła hydrauliczne i samoczynne lub półsamoczynne skrzynki przekładniowe oraz urządzenia, redukujące wysiłek kierowcy do minimum.

Wiele troski okazano wnętrzu nadwozi, czyniąc je wygodniejszym tak dla kierowcy, jak i dla pasażerów, przy czym szczególną uwagę poświęcono doskonałej widoczności. Nowe modele, produkowane dopiero w kilku egzemplarzach, znajdują się niewątpliwie na rynku już w roku 1948.

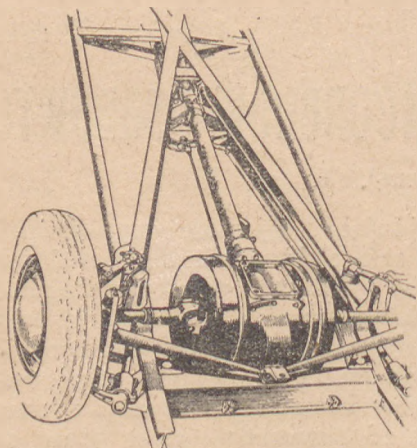
Znaczna część wytwórni brytyjskich, gdyż aż 44% opracowała zupełnie nowe powojenne modele i oddała je już do użytku. Na podkreślenie zasługuje fakt zerwania z tak zakorzenionym w Anglii konserwatyżmem technicznym. Ze wszystkich nowych modeli tylko jeden, H. R. G., zachował sztywną przednią część, a jeden,



Resorowanie przedniego koła samochodu Armstrong Siddeley.



Resorowanie i kierowanie przedniego koła samochodu Lagonda 2 1/2 ltr. Koło zawieszone jest na dwóch wahaczach i resorowane śrubową sprężyną. Układ wahaczy zapewnia prawidłową pozycję kół przy każdym ugięciu sprężyny. Kierowanie kołami odbywa się przy pomocy kółka zębatego i listwy zębatej połączonej z dwoma drążkami poprzecznymi.



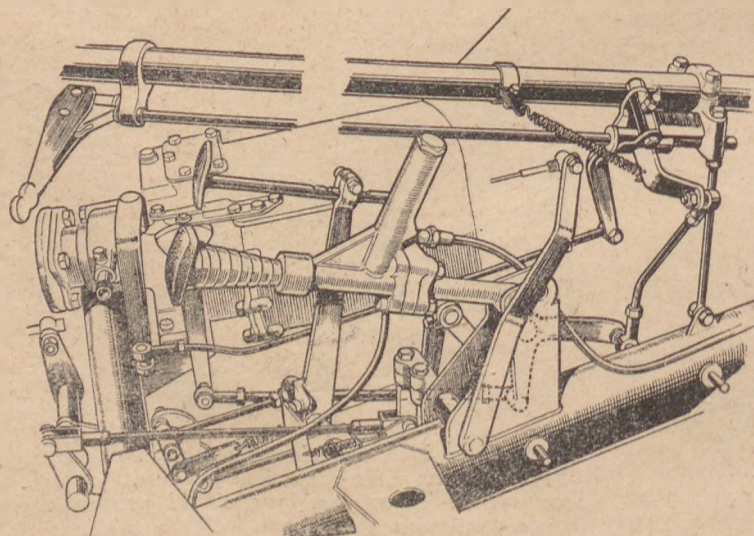
Tylna oś samochodu Lagonda 2½ ltr. Koła resorowane są drążkami skrętnymi, a zawieszone

są na trójkątnych wahaczach o długich ramionach. Konce ramion wahaczy posiadają kulowe przeguby, osadzone w gumie. Na uwagę zasługuje umieszczenie bębnow hamulcowych blisko wyrównywacza, przez co zmniejszono ciężar piast kół i polepszone resorowanie.

Allard, pozostał przy silniku o bocznych zaworach. Pozostałe zastosowały w swych wozach najnowsze zdobycze techniki samochodowej.

Powszechnie przyjęło się niezależne zawieszenie kół przednich przeważnie przy pomocy wahaczy z drążkami skrętnymi lub śrubowymi sprężynami. Nie które, jak Frazer-Nach-Bristol oraz Triumph, pozostały przy poprzecznym resorze i jednym wahaczem z każdej strony. Wszystkie wytwórnie natomiast opracowały zawieszenia w ten sposób, by zmniejszyć do minimum niedokładności prowadzenia kół przednich, uchwycić jak najmocniej moment skręcający podczas hamowania i zredukować wyrabianie się ruchomych części.

Wiele firm stosuje z powodzeniem przeguby gumowe zamiast dotychczasowych sworzni i tulei w wahaczach osi przedniej. Wytwórnia samochodów Healey chwali się, że nareszcie posiada system zawieszenia przodu, zapewniający idealnie równoległe prowadzenie kół.



Pompa hamulca hydraulicznego Girling - Hydrostatic w samochodzie Triumph „1800”.

Oś tylna sztywna ma jeszcze wielu zwolenników, lecz zawieszona jest ona bądź na sprężynach śrubowych, bądź na drążkach skrętnych. Pionierem niezależnego zawieszenia kół tylnych jest Lagonda i Invicta. Natomiast Healey, Jensen, Frazer-Nash-Bristol i Jowett — pozostają przy rozwiązaniu klasycznym.

W dziale sprzęgieł króluje nowe sprzęgło jednotarczowe Berg & Beck, oraz samoczynne sprzęgło hydrauliczne.

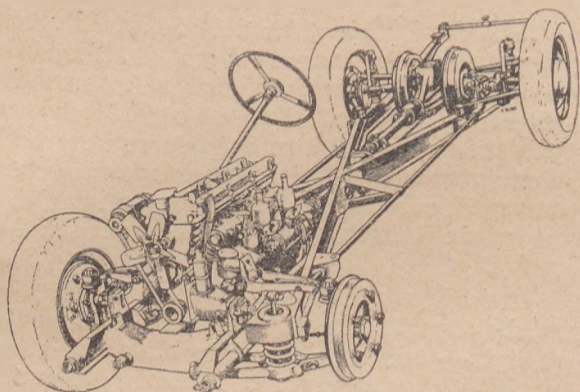
W skrzynkach przekładniowych tylko jedna firma Triumph pozostawia nadal klasyczną skrzynkę cichą i synchronizowaną z normalną dźwignią przekładniową. Pozostałe wytwórnie wprowadzają skrzynki preselekcyjne, epicykliczne, lub hydrauliczne — samoczynne.

Tak modny w roku 1938 nadbieg został całkowicie zaniechany, natomiast przekładnia bezpośrednia jest znacznie podwyższona, spełniając rolę nadbiegu. W jednym z samochodów, małym modelu Kendall, nie można w ogóle użyć wyrażenia „nadbieg”, bowiem żadna przekładnia nie jest bezpośrednia, a kierowca ma wolną rękę w użyciu najodpowiedniejszej przekładni.

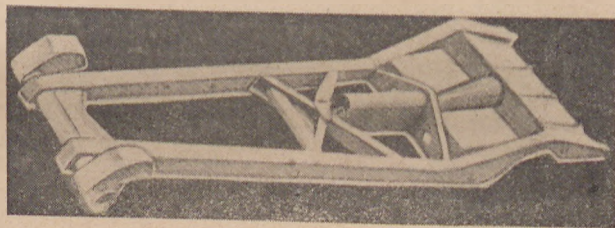
Wały napędowe (kardanowe) przedwojennego typu pozostały jedynie w samochodach Bentley i Rolls-Royce i to mocno unowocześnione, natomiast powszechnie stosowane jest obniżenie wału przez wprowadzenia hypoidalnego ząbienia kół stożkowych i zmianę przegubów według systemu Hardy-Spicer.

Specjalny nacisk położono na systemy hamulcowe, bowiem warunki drogowe Wielkiej Brytanii wymagają posiadania doskonałych hamulców. W tej dziedzinie osiągnięto wielkie postępy. Ostatnie modele hamulców odznaczają się niezawodnością i miękkością działania, a niektóre, jak Girling Hydrostatic, nie wymagają wogóle regulacji, bowiem szczęki hamulcowe utrzymywane są samoczynnie w położeniu najbliższym bębnowi przez zastosowanie stałego stwku części szczęk z bębnami. Na podkreślenie zasługuje tendencja do stosowania hamulców hydraulicznych jedynie na koła przednie, podczas gdy koła tylne hamowane są przekładnią mechaniczną. Ten system, znany pod nazwą Girling Hydro Mech, jest stosowany w wozach Armstrong Siddeley, Daimler i Riley.

Ramy samochodowe uległy wielkim modyfikacjom. Przyjęła się powszechnie zasada nowoczesnej ramy sztywnej o podłużnicach skrzynkowych, powiązanych mocnymi poprzeczkami oraz ramy z poprzeczkami krzyżowymi. Lagonda stosuje również wzmocnienie swej krzyżowej ramy przez tłoczony sztywny element nadwozia.



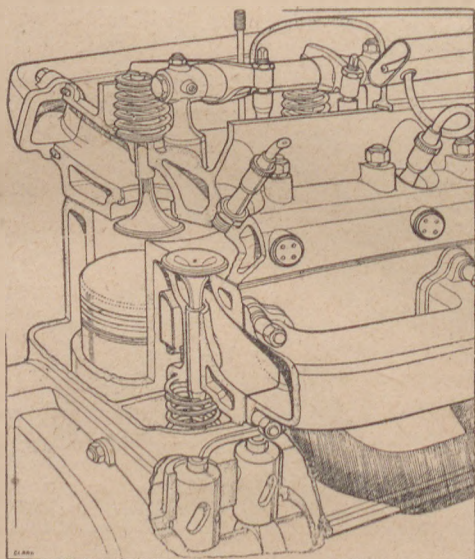
Nowe podwozie Lagondy. Na specjalną uwagę zasługuje krzyżowa rama, wzmocniona dwiema rurowymi połużnicami.



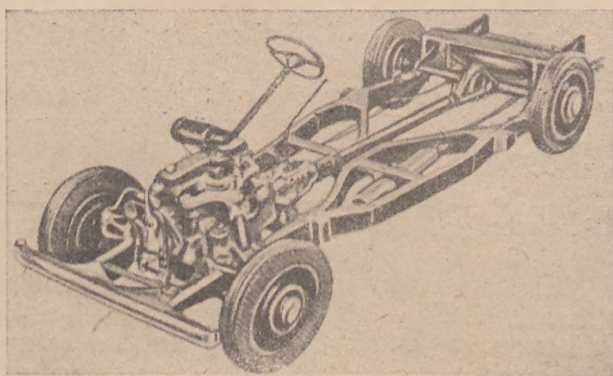
Skrzynkowa rama samochodu Healey 2,4 litra.

Jak już wspomniałem, silniki samochodowe przeżywają wspaniałą ewolucję. Z wyjątkiem jednego, wszystkie posiadają zawory wiszące w głowicach, przy czym wytwórcie podzieliły się zapatrywaniem: jedne stosują zawory w głowicach, ułożone na jednej osi i sterowane przy pomocy wahadełek i popychaczy, a inne zawieszają zawory ukośnie i sterują je bądź skomplikowanym systemem drążków, bądź dwoma wałkami rozrządczymi w głowicy.

Jedynie Bentley i Rolls-Royce stosuje zawory kombinowane ssące w głowicy, a wydechowe — boczne, bowiem taki układ zapewnia najlepszy kształt komory sprężania w cylindrze.



Częściowy przekrój silnika Bentley 4,5 litra, typ Mark IV.



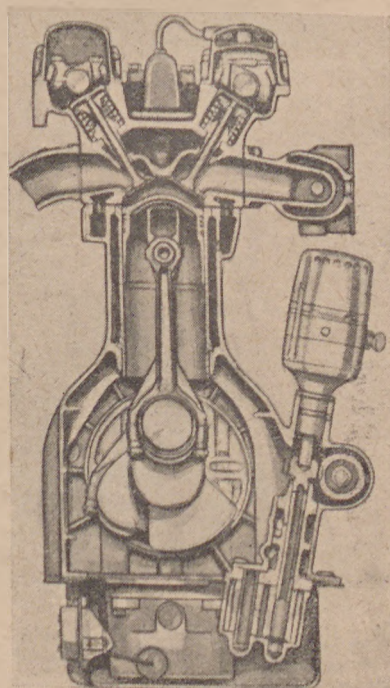
Podwozie samochodu Armstrong - Siddeley o krzyżowej ramie skrzynkowej.

We wszystkich systemach skorzystano skwapliwie ze studiów, ogłoszonych przez najlepszych znawców tej dziedziny, jak Ricardo, Janeway i Taub. Z 13 firm. stosujących zawory w głowicach, sześć ma zawory w jednej linii, sterowane wahadełkami i popychaczami, pięć — zawory ukośnie w głowicach półkolistych (Frazer-Nash-Bristol, Healey, Riley, Lagonda i Invicta) oraz dwie (Bentley i Rolls-Royce) — zawory kombinowane.

Silniki angielskie cechuje bardzo wielka wydajność i moc, cichy i równy bieg oraz wielka odporność na zużycie. Jako przykład należy podać, że Rolls-Royce gwarantuje swym wyrobom przebieg 160 tysięcy kilometrów bez naprawy głównej.

* * *

Tendencja do budowy samochodów bezramowych o samoniosącym nadwoziu, zapoczątkowana przez mały wózek Jowett Javelin, poczyną



Przekrój nowego silnika Lagondy 2 1/2 ltr o dwóch wałkach rozrządczych w głowicy.

się przyjmować ogólnie i należy się spodziewać, że w najbliższym okresie lat pięciu wszystkie samochody małe, o podwoziu długości mniejszej niż 9 stóp, będą posiadały nadwozia samoniosące.

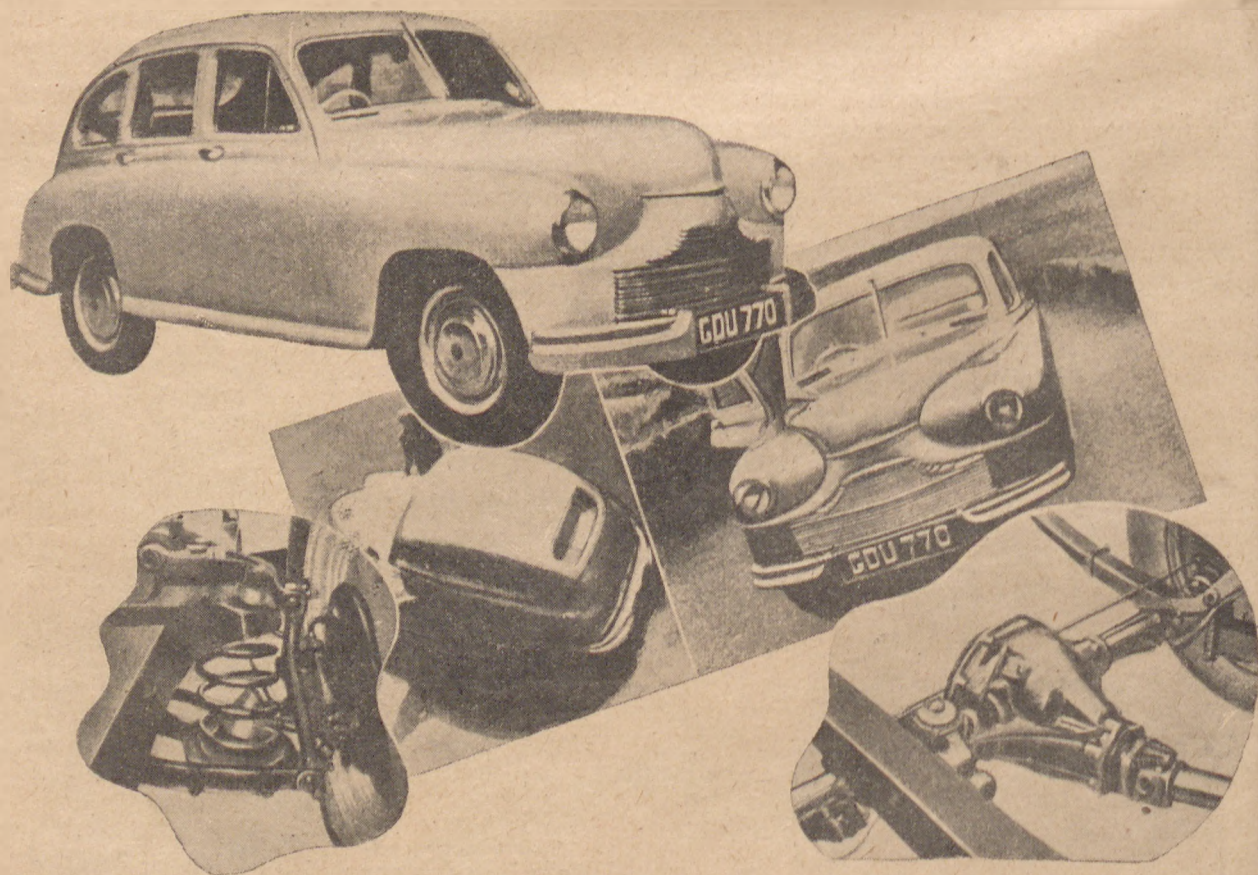
Nadwozia zyskały znacznie na wyglądzie zewnętrznym. Powstaje powoli nowy styl nadwozi, odmienny od dawnego archaicznego wyglądu samochodów angielskich. Nowoczesne nadwozia, aczkolwiek zupełnie różne od ciężkich „wagonów” amerykańskich, przestudiowane są dokładnie pod względem aerodynamicznym i niektóre, jak sportowy wóz Healey, pozwalają na zredukowanie oporu powietrza o 40% — w porównaniu z dawnymi modelami. Nic dziwnego, że wysiłki konstruktorów silników i nadwozi dały wspaniałe rezultaty, bowiem przeważna ilość samochodów brytyjskich średniej klasy osiąga szybkości rzędu 140 km/godz., a niektóre bez wysiłku przekraczają i 160, przyczem kierowanie wozami przy tych szybkościach jest tak łatwe, że nie przedstawia żadnego specjalnego niebezpieczeństwa.

ni Standard Motors, model Vanguard, przeznaczonym specjalnie na eksport do Południowej Ameryki, gdzie musi konkutować z samochodami amerykańskimi. Jest on zbudowany w typowym stylu USA i odbiega zasadniczo od konwencjonalnego typu angielskiego. Supernowoczesny dwulitrowy silnik, amerykańska budowa podwozia i nadwozia — oto zasadnicze jego cechy.

Przód Vanguarda przypomina Forda Mercurya, boki nadwozia stylowane są według Kaisera, tył — według Chyslera. Czterocylindrowy silnik górnozaworowy o litrażu 1849 cm³, hamulce hydrauliczne resorowanie niezależne kół przednich sprężynami śrubowymi, a tylne — resorami piórowymi, amortyzatory ze stabilizatorami i typowe amerykańskie wykończenie wewnętrzne (po trzy miejsca na każdym siedzeniu) wszystkie te cechy, tak różne od tradycji angielskich, zapewniają nowemu samochodowi wielkie powodzenie na rynkach zagranicznych. Rewelacją jest uzyskanie 65 KM mocy silnika przy 4500 obrotach na minutę oraz ciężar karety tylko 1070 kg.

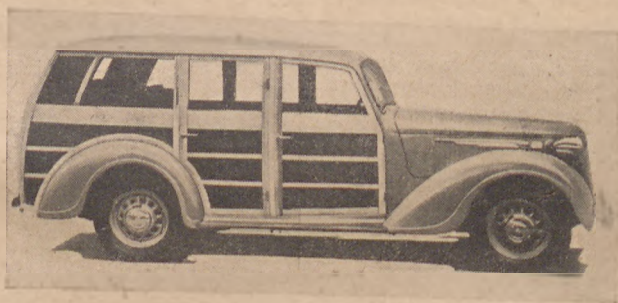
Tendencja Wielkiej Brytanii do opanowania rynków zagranicznych uwidoczniła się w ostatnio wykonanym próbnym samochodzie wytwór-

Amerykańskie tendencje poczynają czynić wyłomy również i w konserwatywnej Anglii. Widomym znakiem tego jest wypuszczenie na



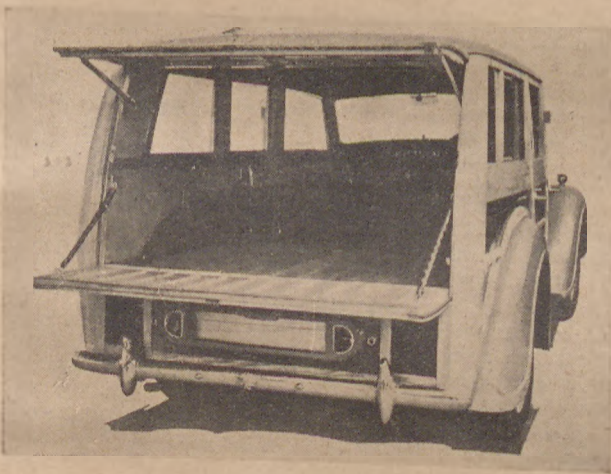
Angielski Samochód „Vanguard”, budowany według wzorów amerykańskich. Z lewej u dołu: fragment zawieszenia koła przedniego. Z prawej u dołu: fragment tylnej osi.

rynek nowego modelu Austina, tak zwanego popularnie Station Wagon. Typy te znamy już z produkcji amerykańskiej. Są to wozy, przeznaczone do użytku prywatnego, jak i do przewożenia bagażu i pasażerów na dworzec kolejowy, oraz specjalnie dogodne dla farmerów. Łączą one w sobie cechy dwumiejscowego wozu osobowego, który może być w każdej chwili przekształcony w sześciuosobowy autobusik, wóz bagażowy, lub wóz do polowania. Oryginalny kształt nadwozia stanowi typ sam dla siebie.



Austin 16, Station - Wagon.

Wyposażenie samochodu nie odbiega od normalnego wyposażenia dwumiejscówki ze zmianami, koniecznymi przy przystosowaniu do przewożenia bagażu. Wozy Austin Station-Wagon budowane są na słynnym modelu podwozi wojskowych, używanych podczas ostatniej wojny.



Tył samochodu Austin 16, Station-Wagon.

Jak wynika z powyższych informacji, Wielka Brytania postanowiła zerwać definitywnie z tradycyjnym konserwatyzmem w dziedzinie budowy samochodów i szybko mi krokami dogania inne przodujące kraje usiłując znów stanąć w pierwszych szeregach najnowocześniejszych konstrukcji. Ta zmiana polityki produkcyjnej odbija się niewątpliwie bardzo dodatnio na możliwościach brytyjskiego eksportu.

J. O. Liar

(Zdjęcia: British Off. Photo)

NASZE KŁOPOTY

ZE SZKOŁY CZY Z ULICY?

Na artykuł w nr. 11-tym o metodyce nauczania na kursach szoferkich pozwolę sobie odpowiedzieć ob. Zabojuwskiemu na temat wprowadzenia nowej metody szkolenia. Muszę wyrazić ob. uznanie, że wskazana metoda nauczania daje lepsze wyniki a tym samym lepszych kierowców. Nie odpowiadała by ona jednak szkoleniu sześciotygodniowemu, jak to by. o dotychczas. Ile to czasu ulżywa nieraz, chcąc naprowadzić właśnie ucznia ku rozwiązaniu zagadnienia. Wiemy przecież, że nie wszyscy absolwenci kursów są jednakowo utalentowani, czy też mniej lub więcej wykształceni.

Żeby szkolić kierowców technicznie w myśl takiego programu, musimy wprawdzie zaprowadzić takie szkoły, które by posiadały wszelkie pomoce naukowe, odpowiedni tabor, warsztaty do zajęć praktycznych itp.

Nie mam tu na myśli starych rutynowanych szoferów, ale młode siły posiadające w tym kierunku dobre kwalifikacje i takich ludzi trzeba by wprawdzie wychować czyli wyszkolić. Nie wystarczy wysuwanie programów i podręczników—sposób nauczania powinien być wszędzie ten sam.

Stworzono cały szereg szkół czy kursów szoferkich, nie we wszystkich można spotkać ludzi, którzy by naprawdę troszczyli się o dobre wykształcenie kierowców. Nie jedno z tych urzędów poprostu wyścię w tym kierunku, aby wykazać się dużą liczebnością kandydatów, nie pomyślało, że wydanie prawa jazdy związane jest z bezpieczeństwem publicznym.

Nasuwa się tu pytanie: Kto nauczy tych, którzy zostają kierowcami: „z ulicy“, bez szkoły?

Kto niema do czynienia z tego rodzaju kierowcami nie oceni ich sprawności: w ruchu kołowym, nie mówiąc już o obsłudze pojazdu. Nie można tu w tym wypadku wnieć Komisji Egzaminacyjnej, bo przy egzaminie z teorii na pytanie odpowiedział dobrze, a podczas jazdy warunki drogowe odpowiadały równie dobrze tej krótkiej przejażdżce. Egzaminator nie może przecież jeździć z kandydatem godzinami, by naprowadzać go na różne sytuacje drogowe. To też Komisja Egzaminacyjna nie może stwierdzić prawdziwych umiejętności kandydata.

Jeżeli nie zwrócimy w tym kierunku uwagi i nadal istnieć będą masowe egzaminy eksternistów, to naprótno robi się wysiłki wprowadzenia nowych programów.

Wiemy, że w innych gałęziach przemysłu chcąc złożyć egzamin na czeladnika czy mistrza, trzeba posiadać zaświadczenie o odbytej praktyce. Stąd też wniosek, że i kierowcy pojazdów mechanicznych powinni wszyscy bezwzględnie mieć wykształcenie przez fachowców w tym kierunku, a w przeciwnym razie oni zagrażają bezpieczeństwu publicznemu, nie będąc utrudnieniem w ruchu kołowym i nie będą niszczyć sprzętu.

Jeżeli porównamy prawa jazdy amatorskie w stosunku do zawodowych, to nima specjalnych ograniczeń czyli kategorii. Upoważnia go do prowadzenia każdego pojazdu za wyjątkiem pojazdów w celach zarobkowych a więc jest on zawsze groźny dla innych użytkowników dróg.

Moim zdaniem nie powinni być również dopuszczeni do egzaminu ci wszyscy, którzy nosili prawa jazdy amatorskie przez sześć miesięcy w kieszeni, nie byli zatrudnieni jako kierowcy samochodowi.

Obserwując od dłuższego czasu fabrykowanie tego rodzaju szoferów, nie jest dla mnie zagadką. Spadek ilości kandydatów na kursach, który z dniem 1-szym stycznia 1948 r. spadł jeszcze więcej w związku z przedłużeniem okresu szkolenia i tym samym z podwyżką opłaty.

Ile to takich kandydatów zgłaszających się na kurs powiedział: „Poco tracić 6 tygodni czasu, płacić osiem tysięcy złotych, kiedy można złożyć egzamin w ciągu jednego dnia opłacając sześćset złotych“. Kupię sobie podręcznik za dwieście złotych, a jeździć nauczy mnie kolega“.

Świadczy ten fakt, że wśród składowych egzamin jest bodaj tylko jedna trzecia właściwie wyszkolonych.

Nie będę się tu szerzej rozpisywał, w przyszłości naprzec artykuł o umiejętności kierowców samochodowych, zdających egzaminy bez nauki w szkole.

JAN GOSTYNSKI
Jarocin Walki Młodych 49.

BOHDAN PRZELASKOWSKI

Gaźnik czy pompka wtryskowa?

Artykuł niniejszy nie porusza wcale zagadnień, związanych z silnikami Diesla, jak to pozornie zapowiada tytuł. Będzie tu rozpatrywane jedynie zagadnienie zastąpienia gaźnika w silnikach na paliwo lekkie specjalną pompką wtryskową. Gaźnik bowiem, budowany na tych samych zasadach konstrukcyjnych przez 30 lat, posiada szereg wad, które w najbardziej nowoczesnych jego konstrukcjach zostały usunięte tylko częściowo.

Powstające w gaźniku opory ssania powodują straty w mocy silnika, szczególnie podczas pracy na dużych obrotach. Następnie rozdział paliwa do cylindrów jest nierównomierny, gdyż rozpylone w gaźniku cząsteczki paliwa posiadają większą bezwładność niż powietrze i nie mogą „nadążyć” za nim w krótkiej drodze przez gaźnik i kolektor ssący do cylindrów. Cylindry, leżące bliżej gaźnika, otrzymują więc lepszą mieszankę, niż pozostałe.

Tak samo w wypadku nagłego otwarcia przepustnicy, gdy wymaga się od silnika szybkiego zwiększenia mocy, różnica w bezwładności powietrza i paliwa utrudnia bieg silnika przez spowodowanie nagłego zubożenia mieszanki. Przeciwdziała się temu wprowadzając przez wmontowanie specjalnej pompki do zrywu, stanowi to już jednak dodatkową komplikację mechaniczną gaźnika. Dalszą komplikację jego budowy, a co za tym idzie i wzrost kosztów produkcji, powodują urządzenia do ułatwiania rozruchu i inne, służące do zapewnienia silnikowi jak najlepszej mieszanki w każdych warunkach pracy.

Jeszcze bardziej skomplikowaną budowę posiadają gaźniki do silników lotniczych, gdyż warunki pracy samolotu wymagają od gaźnika samoczynnej regulacji mieszanki nie tylko w zależności od zapotrzebowania silnika, lecz również i w zależności od zmian ciśnienia i temperatury otaczającego powietrza. Pływaki i komora pływakowa muszą działać niezależnie od położenia samolotu w stosunku do ziemi, a cały gaźnik musi być ogrzewany, aby para wodna z powietrza nie mogła zamieniać się w lód pod wpływem niskiej temperatury, panującej na dużych wysokościach lotu.

Wszystkie te okoliczności zachęcały już konstruktorów do stosowania szeregu dodatkowych urządzeń komplikujących bardzo budowę gaźnika, która z drugiej strony musi być lekka i zwarta, aby zajmować możliwie mało cennego miejsca w samolocie.

Gaźnik samochodowy nie wymaga wprowadzenia tych wszystkich dodatkowych urządzeń regulujących, chociaż zależność jego od ciśnienia atmosferycznego, t. zn. wytwarzanie zbyt bogatej mieszanki przy niskim ciśnieniu, ma również i dla samochodów pewne znaczenie. Podczas bo-

wiem jazdy po drogach wysokogórskich zużycie paliwa niepotrzebnie wzrasta. Sprawne działania gaźnika w zmieniających się względem poziomu położeniach, potrzebne jest głównie w samochodach terenowych, które też przeważnie zaopatrywane są w specjalne gaźniki.

Teoretycznie zdawałoby się więc, że pompka wtryskowa, nie posiadająca powyżej opisanych wad będzie idealnym zastąpieniem gaźnika, następczącą, zwłaszcza w samolotach, o wiele mniej trudności konstrukcyjnych. Dając bowiem paliwo zgodnie z ilością obrotów i warunkami pracy silnika, daje ona lepsze napełnienie cylindrów na dużych obrotach oraz lepszą mieszankę na dużych wysokościach w rozrzedzonym powietrzu. Reaguje ona prędzej od gaźnika na zmiany powstałe przy otwarciu przepustnicy i daje możliwość stosowania paliwa o mniejszej liczbie oktanowej. Poza tym konstrukcja jej nie stwarza możliwości powstawania wewnątrz lodu, dozowanie paliwa jest prawidłowe nawet w czasie akrobacji, a rozdział paliwa do 12-u i więcej cylindrów silnika lotniczego jest równomierniejszy.

Główną więc zaletą pompki wtryskowej w porównaniu z gaźnikiem jest zwiększenie mocy silnika i zmniejszanie zużycia paliwa na KM i godzinę. Mechaniczne rozpylenie paliwa i staranniejsze przemieszanie go z powietrzem powoduje dokładniejsze spalanie mieszanki bez dymu i osadów, a mniejsze opory ssania umożliwiają lepsze napełnienie cylindrów co w rezultacie daje wzrost mocy silnika o 10 do 15 proc., zwłaszcza przy pracy na wysokich obrotach oraz polepszenie się elastyczności silnika.

Praktyka wykazała, że najmniejsze zyski w porównaniu z gaźnikiem daje pompka w kilko - gaźnikowych, szybkoobrotowych, sportowych silnikach. Oczekiwane oszczędności na paliwie w praktyce okazały się minimalne.

Natomiast posiada pompka jeszcze dwie ważne zalety: 1) mechaniczne rozpylenie paliwa pozwala na stosowanie wszelkich paliw płynnych, co czyni zwykły silnik uniwersalnym bez żadnych przeróbek; 2) rozruch silnika jest łatwiejszy i szybszy niż przy zastosowaniu gaźnika.

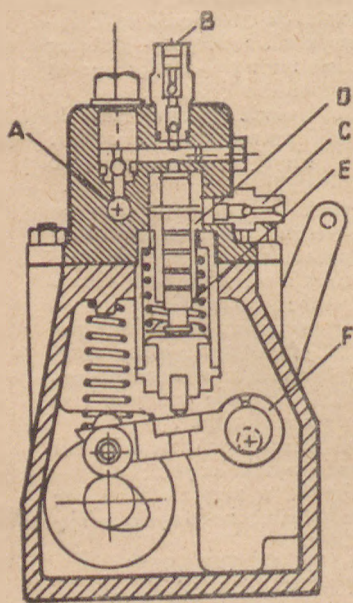
Wszystkie te okoliczności zachęcały już dawno konstruktorów do zastąpienia gaźnika pompką wtryskową. Tak więc np. na XV Salonie Lotniczym w Paryżu w 1936 r. wystawiono taką pompkę konstrukcji wytwórni Les Chantiers du Rhone wg. patentu Puurman'a (rys. 1). Była ona typu tłoczkowego, oznaczała się prostą konstrukcją i posiadała regulację momentu wtrysku i ilość wtryskiwanego paliwa za pomocą zmian skoku tłoczka. Napędzana była za pomocą oddzielnego wałka noskowego.

Oprócz pompki, przewidziano też instalację do ogrzewania ciepłem spalin powietrza zasysanego przez silnik, oraz regulowany wlot powietrza zimnego, co pozwalało na dostosowanie jego temperatury do rodzaju paliwa i liczby obrotów silnika (rys. 2).

Do szerszego stosowania pompek zamiast gaźników w samochodach nie doszło jednak, a to ze względu przede wszystkim na ich o wiele wyższe koszty produkcji oraz ze względu na ich stosunkowo szybkie zużycie się i konieczność bardzo starannego smarowania. Dopiero w czasie ostatniej wojny zaczęto je stosować masowo do silników lotniczych, zwłaszcza dużej mocy, gdyż — jak to wyżej opisano — zastąpienie gaźnika pompką daje tu znacznie więcej korzyści niż w silniku samochodowym. Kwestia kosztów produkcji nie odgrywała zaś w czasie wojny żadnej roli, jeżeli chodziło o wytwarzanie sprzętu bojowego.

Pompki wtryskowe stosowały obie strony walczące, ale konstrukcje alianckie przewyższały znacznie wytwory niemieckie pod względem lekkości, sprawności i tanioci. Niemcy używali przerobionej pompki do silnika Diesla, Alianci natomiast czterech rodzajów specjalnych pompek, z których wszystkie pracowały jednakowo dobrze, pomimo całkiem odmiennych konstrukcji.

Trzy konstrukcje były brytyjskie: 1) Rolls - Royce'a, stosująca napędzany od silnika odśrodkowy regulator do regulowania ciśnienia paliwa oraz nastawiane rozpylacze;



Rys. 1 — Pompka wtryskowa Puurman'a. A — dopływ paliwa do pompki, B — odpływ paliwa z pompki do rozpylacza, C — dopływ oleju smarującego, D — cylinder pompki, E — tłok pompki, F — mimośród do regulacji momentu wtrysku i ilości wtryskiwanego paliwa.

2) Hobson — R. A. E. — odśrodkowa pompka ze zmiennymi rozpylaczami; 3) S. U. — pompka tłoczkowa o zmiennym skoku tłoczka. Czwarta konstrukcja, amerykańska (Bendix — Stromberg), była połączeniem gaźnika z pompką. Gaźnik dozował paliwo, a pompka wtryskiwała je do cylindrów.

Wtryskiwanie paliwa do cylindrów może się odbywać trojako: 1) do kolektora wlotowego z jednym punkcie nieprzerwanym strumieniem; 2) oddzielnie ponad każdy zawór wlotowy i to tylko w momencie jego otwarcia; 3) wprost do komory spalania podczas suwu ssania lub sprężania.

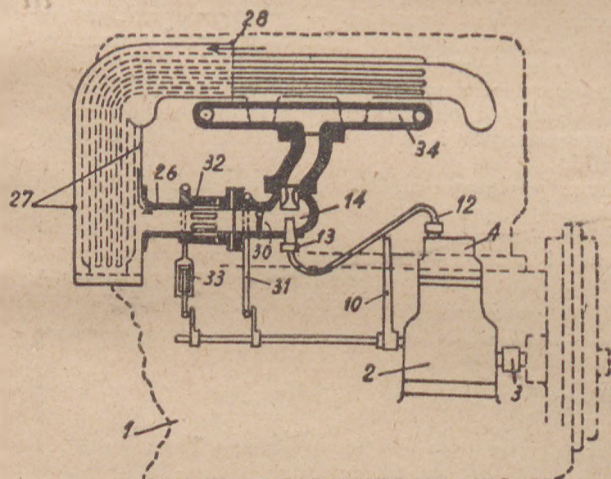
Każdy z tych trzech systemów posiada indywidualne zalety i wady. Pierwszy z nich jest stosowany z powodzeniem przez Rolls - Royce'a w silnikach lotniczych (rys.3). Paliwo jest wtryskiwane w wirnik odśrodkowej sprężarki, który gwałtownie i dokładnie miesza je z powietrzem, po czym wciąga mieszankę do cylindrów. System ten wymaga albo sprężarki albo stosowania wysokiego ciśnienia oraz dużego i ogrzewanego kolektora wlotowego, celem zapewnienia równomiernego rozdziału paliwa do cylindrów. W tym drugim wypadku (bez sprężarki) oczekiwane zwiększenie mocy jest bardzo problematyczne. Natomiast system ten (wtryskiwanie w jednym miejscu do kolektora wlotowego) jest ze wszystkich trzech najekonomiczniejszy pod względem zużycia paliwa.

Drugi system (oddzielne przerywane wtryskiwanie ponad zawory wlotowe), stosowany w U.S.A. do silników lotniczych małej mocy, oraz w W. Brytanii przez S. U. Co. do silników zarówno lotniczych jak i samochodowych jak też i trzeci system (bezpośredniego wtrysku) — amerykański Bendix'a, dają większy przyrost mocy niż pierwszy system, lecz za to pompka wtryskowa dla tych obu systemów jest trudniejsza i kosztowniejsza w produkcji, a zapewnienie równomiernego rozdziału paliwa do cylindrów wcale nie jest łatwiejsze.

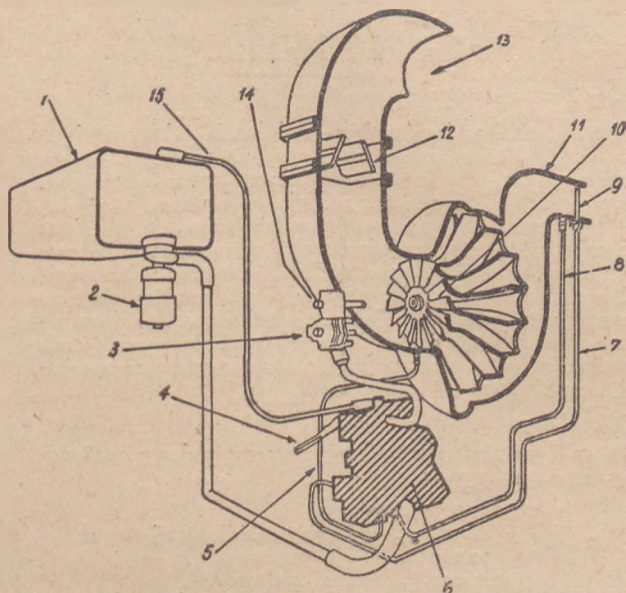
Przyszłość pokaże który z nich jest najracjonalniejszy, zwłaszcza wśród konstruktorów zdania na ten temat są podzielone.

* * *

Producenci samochodowi czynią ciągle doświadczenia nad zastąpieniem gaźnika przez pompkę wtryskową. W W. Brytanii wytwórnie C. A. V. i Thornycroft zbudowały wspólnie bezgaźnikowy silnik benzynowy dla ciężarówek, który w próbach wykazał bardzo duże zalety.



Rys 2 — Schemat zastosowania pompki Puurman'a do silnika samochodowego, 1 — silnik, 2—4 — pompka, 3 — ilość wtrysku, 12 — przewód paliwowy do rozpylacza, sprężelko stałe, 10 — dźwignia do regulacji momentu 13 — rozpylacz, 14 — komora mieszania, 26 — gardziel doprowadzający ogrzane powietrze, 27 — osłona na rurze wydechowej, 28 — wlot powietrza do osłony 27, 30 — przepustnica, 31 — dźwignia pośrednia przepustnicy, 32 — regulowany wylot powietrza zimnego 33 — dźwignia pośrednia do regulacji wlotu zimnego powietrza, 34 — kolektor wlotowy.



Rys. 3 — Schemat instalacji wtryskowej Stromberg-Speed w zastosowaniu do silnika lotniczego.

1 — Zbiornik paliwa, 2 — pompka pomocnicza 3 — pompka przyspieszeniowa, 4 — dźwignia regulacyjna 5 — rurka przekazująca ssanie sprężarki do mechanizmu dozującego paliwo, 6 — mechanizm dozujący paliwo, 7 — rurka wlotowa mechanizmu dozującego, 9 — termoelement, 10 — wirnik sprężarki, 11 — dławik wlotowy, 12 — przepustnica 13 — wlot powietrza, 14 — rozpylacz, 15 — rurka odprowadzająca pary paliwa.

W St. Zj. nowopowstała Tucker Corp. przystąpiła do produkcji samochodu osobowego marki Torpedo, posiadającego ultranowoczesną konstrukcję. Silnik tego wozu zamiast gaźnika posiada pompkę wtryskującą paliwo bezpośrednio do cylindrów.

Z technicznego punktu widzenia jest więc pompka wtryskowa bardzo interesującym i pełnym zalet rozwiązaniem, ale względu finansowe, t. zn. bardzo wysoki koszt produkcji w porównaniu do gaźnika, nie pozwalają na razie na jej masowe stosowanie.

Odpowiadając na pytanie, postawione w tytule, należy stwierdzić że zastąpienie przez nią gaźnika w samochodach seryjnych nastąpi bardzo nieprędko.

BOHDAN PRZELASKOWSKI

(opracowano na podstawie artykułów w „The Motor“ „A. T. S.“ i innych).

R O C Z N I K I »MOTORYZACJI«

numery 1—16 (1947 r.) szesnaście zeszytów
oprawne w pół płótno . . . zł. 1.600.—
ze złotym nadrukiem . . . zł. 1.900.—
oprawne w pełne płótno plus zł. 400.—
pl s przesyłką pocztową

Zamówienia przyjmuje Administracja
Warszawa, Żurawia 24a m. 21

po upłaceniu należności na
konto P. K. O. nr. 1-1955

Kronika naftowa

Dania.

Rząd duński podwyższył w grudniu ub. roku cenę benzyny na 61 C-ów za litr, co równa się zł. 50,84. Dalsza wyższość cen benzyny jest zapowiedziana. Równocześnie podwyższono cenę oleju gazowego i oleju opałowego.

Reglamentacja benzynowa została wprawdzie zniesiona w listopadzie ub. roku, jednakowoż wprowadzono surowe ograniczenia podróży samochodami i wszczęto kampanię pod hasłem oszczędności benzynowych. Począwszy od 1-go stycznia b. r. zakazany jest ruch samochodów od godziny 20-ej w sobotę do godziny 5-ej w poniedziałek. Jazda samochodem w tym czasie jest dozwolona tylko za specjalnym zezwoleniem.

Włochy.

Włoski plan zaopatrzeniowy na 1-szą połowę 1948 roku przewidyuje import:

1.150.000 ton ropy	
22.500 „ benzyny samolotowej	
50.000 „ oleju gazowego	
100.000 „ oleju opałowego	
10.000 „ olejów smarniczych	

w sumie: 1.332.500 ton prok. naftowych:

Wielka Brytania.

Przystąpiono do opracowania projektów związanych z rozbudową rafinerii w Llandarcy. Zdolność produkcyjna tej rafinerii ma być podwyższoną z 360.000 ton do miliona ton rocznie.

Niemcy.

Mędzysojusznicza Komisja Kontrolna, opierająca się na postanowieniach porozumienia Poczdamskiego, ustaliła górną granicę rocznej produkcji niemieckiego przemysłu samochodowego na 40.000 samochodów osobowych, 40.000 samochodów ciężarowych, 14.000 ciągników i 10.000 motocykli, o litrażu ponad 60 cm³.

Obalając postanowienia Konferencji Poczdamskiej Anglosasi ustalili nowy program, w myśl którego fabryki w Bizoni mają produkować rocznie 160.000 samochodów osobowych i 61.500 samochodów ciężarowych, faktycznie jednak skąpe przydziały stali w ciągu 1947 roku wystarczyły załadować na produkcję połowy ilości samochodów ustalonej przez Konferencję Poczdamską.

Ostatnio wystosowało Zjednoczenie Niemieckiego Przemysłu Samochodowego memoriał do władz okupacyjnych, zawierający następujący program produkcyjny:

jednos'ek rocznie	na wymianę zużytych poj.	na rozbudowę druż. ta- boru sam.	na cele eksportowe	razem
sam. osob.	172.000	86.000	54.000	312.000
sam cięż.	46.000	30.000	14.000	90.000
autobusów	2.700	100	600	3.400
ciągników	14.000	31.500	2.100	47.600
przyczepek	44.000	28.000	1.500	73.500
motocykli	66.000	16.500	10.500	93.000
	344.700	192.100	82.700	619.000

Wspomniane Zjednoczenie zgadza się w ostateczności na zniesienie produkcji samochodów osobowych, nastaje jednak na rozpoczęcie wykonania planu produkcyjnego jak najszybciej. Memoriał wspomina, że nawet przy pełnej realizacji programu ilości samochodów osobowych wynosiłaby 1 wóz na 78 mieszkańców w porównaniu z 1-yim wozem na 57 mieszkańców w okresie przedwojennym.

Zadania w odniesieniu do wysokich cyfr produkcyjnych samochodów ciężarowych i ciągników szosowych są uzasadnione potrzebami w związku z odbudową miast i zniszczeń transportu kolejowego.

Holandia.

Kontyngentowanie produktów naftowych zostało zniesione w czerwcu 1946 roku, jednakże w związku ze światowym kryzysem zaopatrzeniowym holenderskie sfery oficjal-

ne liczą się z koniecznością powrotu do systemu przydziałowego.

Tabor samochodowy holenderski jest dopiero w trakcie odbudowy i wykazuje te same cechy charakterystyczne jak tabor innych krajów europejskich, t. zn., że przy zmniejszeniu liczby pojazdów osobowych wzrosła liczba samochodów ciężarowych.

W porównaniu z okresem przedwojennym sytuacja przedstawia się następująco:

	sam. osob.	autobusy	sam. cięż.	razem
1938	94.000	4.000	51.000	149.000
1947	64.000	2.800	62.000	128.800

Sytuacja importowa przedstawia się jak poniżej:

	Importowano w ciągu 9 miesięcy		w tonach
	1947	1946	1938
ropy	652 000	196,000	324,000
benzyny	162,000	288,000	183,000
nafty	228 000	219,000	189,000
oleju gazowego			
i opałowego	643,000	510,000	542,000
	1.685 000	1.213,000	1.238,000

Do powyższych liczb dochodzi rodzima produkcja ropy wynosząca około 200.000 ton rocznie.

M. Korolewicz

Różne

NOWA ZAJEJDZIA AUTOBUSOWA W WARSZAWIE

Miejskie Zakłady Komunikacyjne w Warszawie rozpoczynają w roku bieżącym odbudowę wielkiej zajezdni autobusowej na 200 wozów u zbiegu ulic Żoliborskiej i Pokornej.

Zajezdnia ta, której budowę rozpoczęto przed wojną, uległa zniszczeniu w czasie Powstania. Z ocalałych urządzeń i resztek konstrukcji można będzie ją odbudować kosztem 130 milionów zł. w przeciągu niepełna dwóch lat.

Odbudowanie zajezdni na Żoliborskiej pozwoliłoby MZK zwrócić miastu hale targowe przy ul. Słowackiego i zlikwidować niewygodną zajezdnię na Pradze, a może nawet wcześniej zwolnić Hale Mirowskie.

NOWY WIELKI AUTOBUS AMERYKAŃSKI

W U.S.A. bardzo się rozpowszechniły ostatnio autobusy dwu-członowe. Jednym z największych tego typu jest autobus zbudowany dla „Santa Fe Trailways” przez Permanente Metals Corporation — wytwórnię należącą do Henry J. Kaisera, znanego producenta statków transportowych w czasie wojny.

Autobus ten, o nośności ok. 12,7 ton, posiada 63 miejsc siedzących. Jest on zbudowany z lekkich stopów glinowo-magnezowych i napędzany silnikiem Diesla o mocy 275 KM.

Przednia, ciągnąca część autobusu oparta jest na dwóch osiach, przy czym tylna oś posiada koła bliźnicze. Tylna część — przyczepka — posiada tylko jedną oś. Przód przyczepki opiera się na tylnej osi przedniego członu autobusu. Obie części są oczywiście połączone przebiegiem z harmonijką, a długość całości wynosi 18,3 m.

Automobiliści! Benzyna podróżowała!

Kostkę drzewną i węgiel z twardego drzewa dostarcza gazogeneratorem — z wytwórni i wagonowo

Pe-Ha-Te, Bydgoszcz
Plac Wolności 7. Tel. 14-56

Nowości ze świata

NOWE MODELE STARYCH MAREK

Dwie wytwórnie: amerykański: Duesenberg i włoska Isotta - Fraschini, reprezentujące wysoką światową klasę produkcji samochodowej przerwały wytwarzanie samochodów przed ostatnią wojną — Duesenberg w 1938 i Isotta Fraschini w 1936. Dopiero ostatnio powracają obie na rynek nowymi modelami.

Duesenberg został odkupiony przez nowego właściciela od koncernu Auburn - Cord - Duesenberg Co. i będzie produkował swój przedwojenny model, całkowicie jednak unowocześniony. Tak więc np. zamiast gaźników mają być stosowane specjalne pompki wtryskowe.

Charakter produkcji będzie ten sam, t. zn. znów stanie się Duesenberg najdroższym samochodem świata, budowanym na zamówienie i karosowanym według życzeń klienta. Ma być wytwarzane nie więcej jak 50 samochodów rocznie, w cenie powyżej 25.000 dolarów za sztukę. Duesenberg był nie tylko najdroższym, lecz i najpotężniejszym samochodem świata, gdyż jego osiem - cylindrowy, sprężarkowy silnik o pojemności 6,88 ltr. rozwijał moc 265 lub 320 KM, zależnie od modelu.

Isotta - Fraschini zademonstrowała swój nowy model na ostatnim Salonie Samochodowym w Paryżu, gdzie wywołał on olbrzymie zainteresowanie, będąc główną sensacją Salonu.

Nowa Isotta ma silnik umieszczony z tyłu, tak jak i znany model Tatry „87“, lecz szczegółami różni się od niej znacznie. Silnik Isotty jest osiem - cylindrowy — V, górno - zaworowy, o litrażu 3.400 cm³ i rozwija 125 KM przy 4.200 obr./min. Wszystkie lane części silnika są z lekkiego stopu, tak że ciężar silnika wynosi jedynie ok. 160 kg. Chłodzenie jest wodne przy czym chłodnica znajduje się z przodu wozu.

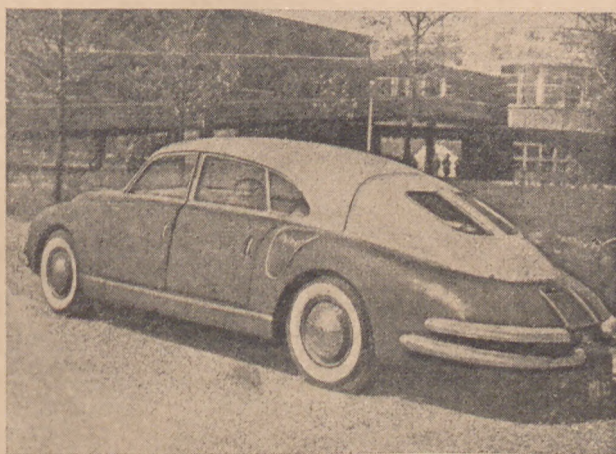
Ciekawym szczegółem jest zastosowanie czterech gaźników.

Silnik jest umieszczony całkowicie za tylną osią i napędza tylne koła poprzez normalne sprzęgło i pięciobiegową skrzynkę przekładniową, ułożoną przed tylną osią. Zarówno sprzęgło jak i skrzynka biegów są uruchamiane hydraulicznie, przy czym do włączania biegów zastosowano urządzenie preselektywne: za pomocą lewarka pod kierownicą. Wybiera się jedynie bieg, który jest włączany dopiero później przez naciśnięcie pedału sprzęgła.

Tylne koła są napędzane za pomocą odkrytych półosi z dwoma uniwersalnymi przegubami każda.

Przednie koła są zawieszone na poprzecznych wahaczach, a wszystkie cztery koła są uosorowane za pomocą gumowych tulei. Rama jest platformowa.

Nadwozie, typu Superleggera, wykonane przez firmę Touring w Mediolanie, odznacza się doskonałymi proporcjami i piękną opływową linią. Rozstaw osi wynosi 3,11 m., rozstaw kół 1,45 m., waga wozu ok. 1440 kg, tak że stosunek kg/KM wynosi ok. 11,5 — bardzo dobrze, jak na duży sześć - miejscowy samochód



Tylnosilnikowa Isotta Fraschini

Zużycie paliwa ma wynosić jakoby ok. 17 ltr na 100 km przy szybkości przeciętnej 105 km/godz. Należy jednak sądzić, że ten tak interesujący nowy model Isotty - Fraschini nie będzie do nabycia wcześniej niż w końcu 1948-go r.

NOWY MODEL PACKARDA NA 1948 R.

Nowy model Packarda na 1948 r., który ukazał się w połowie ub. r., nie przynosi żadnych rewelacyjnych zmian konstrukcyjnych w porównaniu z poprzednimi modelami. Posiada on jednak kilka ciekawych szczegółów, służących do zwiększania wygody pasażerów, oraz odznacza się ciekawą sylwetką: nadwozie zostało tak poszerzone, że tylne błotniki zniknęły całkowicie, ponadto zderzaki stanowią integralną część nadwozia, nie wystając poza jego obrys.

Silnik nowego Packarda jest 8-o cylindrowy, rzędowy o pojemności 5,4 ltr., stosunku sprężenia 1:7 i mocy 145 KM przy 3.600 obr./min. Skrzynka przekładniowa jest zwykłą, trzy-biegową. Za dopłatą może być wmontowany nadbieg. Stosunek przeniesienia w wyrównywaczu wynosi 1:3,09, co jest niedużo jak na amerykańskie stosunki.

Przednie koła są zawieszone niezależnie na sprężynach spiralnych i posiadają amortyzatory o podwójnym działaniu. Tylne most jest zawieszony na zwykłych półeliptycznych resorach półorowych i jest zaopatrzony w dwa amortyzatory oraz w stabilizator i związany z nim piąty amortyzator w celu tłumienia drgań poprzecznych, co jest tradycyjną konstrukcją Packarda.

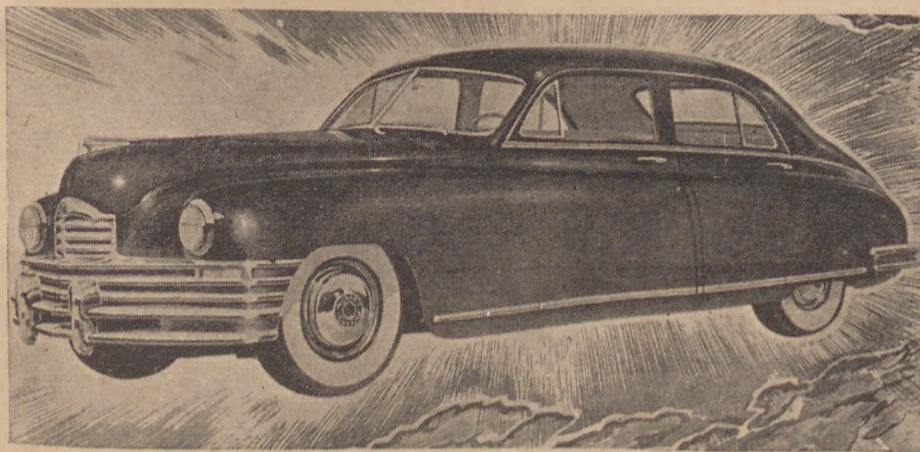
Rozstaw osi wynosi 3,05 m, a długość całkowita ok. 5 m, tak że wóz jest dość krótki, jak na swoją klasę. Waga wozu wynosi ok. 1880 kg, a promień skrętu — 6,3 m.

Nowy Packard jest samochodem typowo luksusowym. Wszystkie okna otwierają się i zamykają za pomocą hydraulicznych mechanizmów — wystarczy tylko nacisnąć guzik pod oknem; ponadto kierowca posiada na desce przyrządowej guziki do wszystkich okien.

Tak samo i buda w kabrioletcie jest otwierana i zamykana a przednie siedzenie przesuwane hydraulicznie za naciśnięciem guzika.

Przewidziane jest ogrzewanie wnętrza wozu i szyby przedniej gorącym powietrzem, oraz specjalna wentylacja kanałami w przednich błotnikach. Guziki do „gazu“, świateł itp. są wpuszczone na gładko i nie wystają z deski przyrządowej, co Amerykanie uważają za jeden z ważnych czynników bezpieczeństwa w razie katastrofy.

Packard na 1948 r. jest na razie karosowany jedynie jako dwu-drzwiowy, czteroosowy kabriolet lub jako cztero-drzwiowa, 4-okienna karetka.



Nowy Packard 1948 r.

NOWY MODEL PEUGEOT

Na ostatnim Salonie Paryskim zakłady Peugeot pokazały swój nowy model „203” o nowoczesnej konstrukcji i zamekrykanizowanej sylwetce, będący rozwinięciem i ulepszeniem znanego modelu „202”.

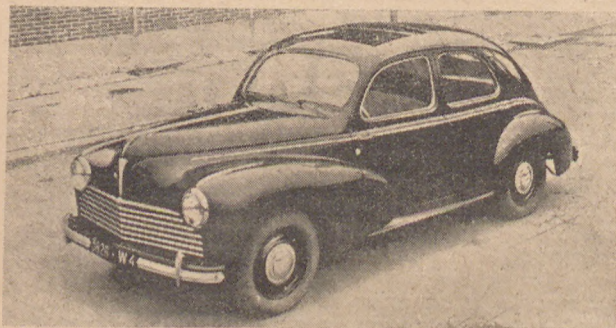
Peugeot „203” jest zaopatrzony w cztero-cylindrowy górno-zaworowy silnik o pojemności 1290 cm³, rozwijający 45 KM, co w połączeniu z opływową linią i niedużą wagą wozu pozwala na osiągnięcie maksymalnej szybkości 115 km/g.

Zużycie benzyny jest przy tym zdumiewająco niskie. Jak wykazały próby, wóz ten z czterema pasażerami i 80 kg bagażu zużywa jedynie 7,5 ltr benzyny i 0,05 ltr. oleju na 100 km przy przeciętnej 70 km/g.

Dalsze szczegóły konstrukcji są następujące: skrzynka przekładniowa jest cztero-biegowa z drugim, trzecim i czwartym biegiem synchronizowanym i z lewarkiem umieszczonym pod kierownicą.

Koła przednie są zawieszone niezależnie na poprzecznych resorach piórowych, tylny most jest sztywny, uresorowany za pomocą sprężyn śrubowych. Dalszym uzupełnieniem zawieszenia są cztery amortyzatory hydrauliczne o podwójnym działaniu oraz stabilizator w postaci drążka skrętnego, umieszczony przy tylnym moście.

Wymiary wozu: całkowita długość — 4,35 m, szerokość — 1,61 m, wysokość — 1,48 m; rozstaw osi — 2,58 m; szerokość toru — 1,32 m.



Nowy Peugeot — typ „203”.

Klienci mają do wyboru trzy rodzaje nadwozia: czterodrzwiowa, cztero-okienna karetką; analogiczna cabrio-karetką oraz dwu-drzwiowy, dwu-miejscowy kabriolet.

Do regularnej produkcji modelu „203” zakłady Peugeot mają jednak przystąpić dopiero pod koniec 1948 r.

SIMCA ZDECYDOWANIE BIJE CISITALIĘ

We Włoszech powstała po wojnie nowa wytwórnia samochodowa Cisitalia, która wypuściła małe wyścigowe wózki o pojemności silnika 1100 cm³. Osiągnęły one szereg dobrych wyników w różnych wyścigach i były reklamowane jako niezwykłe w swojej klasie.

Tymczasem w spotkaniu ze specjalnymi Simcami, przygotowanymi przez „czarownika” Gordinięgo, legenda ta prysła. W wyścigu o Prix de Leman, który się odbył 5 października ub. r. w Lozannie (Szwajcaria), 1-sze miejsce zajął (w klasie do 1100 cm³) książę sjamski Bira na Simca-Gordini: w czasie 1 godz. 51 min. 57,5 sek. z przeciętną 103,8 km/g. II-e miejsce zajął Raymond Sommer na takiej samej Simce w czasie o 0,3 sec. gorszym, będąc właściwie moralnym zwycięzcą, gdyż ustanowił on rekord okrążenia, a stracił po tym 34 sekundy, zatrzymując się przy stoisku reperacyjnym. Dopiero III-e miejsce zajął fabryczny kierowca Cisitalii, Pietro Taruffi, zostając o całe okrążenie w tyle za zwycięzcami.

Trasa wyścigu była bardzo kręta i krótka — 3231 m. Do przebycia mieli kierowcy 60 okrążeń, tak że całkowita długość wyścigu wynosiła ok. 194 km.

Simca-Gordini rozwija w wykowaniu wyścigowym ok. 65 KM, waży ok. 335 kg i osiąga maksymalną szybkość do 180 km/g, będąc niewątpliwie najszybszym wozem w swojej klasie.

Szybsza od niej w klasie do 1100 cm³ jest jedynie nowa wyścigówka angielska Emeryson, która jest jednak jeszcze w okresie „dzieciennych chorób” i nie może się pochwalić żadnymi poważniejszymi osiągnięciami.

WYSTAWY SAMOCHODOWE W BIEŻĄCYM ROKU

Od 14 do 23 lutego odbyła się Brukselska Wystawa Samochodowa, w której wzięło udział szereg wystawców z całej Europy i St. Zjedn. AP. Dla wozów osobowych przeznaczono 90 stoisk, na których znajdują się m. in. takie nowości, jak Tucker i Playboy ze St. Zjedn. i.: Volkswagen z Niemiec(!).

Genewski Salon Samochodowy będzie otwarty od 11 do 21 marca. Ma on być znacznie rozszerzony w porównaniu z zeszłorocznym, przy czym szczególnie nacisk położono na zwiększenie udogodnień dla zwiedzających. Przewidziane jest urządzenie 388 stoisk, podczas gdy w 1947 r. było ich tylko 308. Wielka Brytania będzie reprezentowana przez 23 marki: samochodowe, St. Zjedn.—przez 22, Francja—przez 14 Włochy—przez 7, Czechosłowacja—przez 3, Niemcy (!) —przez 2 i Holandia —przez 1.

„Wtajemniczeni” twierdzą że produkcja włoska niemiecka i holenderska egzystuje głównie dzięki „cichym pomocy” amerykańskiej. W każdym razie jednak Genewski Salon Samochodowy zapowiada się jako najciekawsza wystawa samochodowa w bieżącym roku.

Paryski Salon Samochodowy odbędzie się prawdopodobnie w październiku — listopadzie, jak zwykle, jednakże żadnych bliższych informacji o nim dotychczas nie podano.

Natomiast w W. Brytanii SMMT (Stowarzyszenie producentów i kupców samochodowych) projektuje urządzenie tradycyjnej Wystawy Samochodowej w Earls Court w Londynie. Byłaby to 33-a w ogóle Londyńska Wystawa Samochodowa, a pierwsza po wojnie. Ma ona trwać od 28 października do 6 listopada.

Wystawione będą oprócz samochodów nadwozia specjalne, akcesoria i części, opony, motorówki, silniki dla łodzi i statków, przyczepki campingowe i towarowe oraz przybory dla garaży. Myślą przewodnią wystawy będzie wzmożenie eksportu brytyjskiego.

POCIĄGI DROGOWE W SKANDYNAWII

W Szwecji, Norwegii i Danii kursują drogowe pociągi pasażerskie, składające się z cztero-kołowego autobusu ciągnącego i trzech lub nawet więcej cztero-kołowych przyczep, posiadających po 26 miejsc siedzących każda. Wszystkie koła przyczep są zwrotne i połączone z systemem kierowniczym autobusu.

Instalacja hamulcowa jest hydrauliczna, a poza tym przyczepki mają dodatkowe hamulce pneumatyczne, uruchamiane samoczynnie, z chwilą pęknięcia sprężyny.

Pociągi te rozwijają szybkość do 100 km/godz.

ELEKTRYCZNE HAMULCE DLA SAMOCHODÓW

Amerykańska wytwórnia Warner Electric Brake Co. opracowała nowy system elektrycznych hamulców dla samochodów, system przeznaczony specjalnie dla pociągów drogowych, używanych w terenach górskich. Hamulce te stosuje się niezależnie od zwykłych hamulców samochodowych działających bezpośrednio na koła.

Inowacja ta polega na założeniu na wale kardanowym samochodu i na osi przyczepki t. zw. opóźniaczy elektrycznych. Opóźniacze te, będące prądnicami o prostej konstrukcji, wydierają działanie hamujące, zamieniając energię kinetyczną samochodu na prąd elektryczny, który przetwarza się w opornikach na ciepło, rozpraszane następnie przez wiatraczki, umocowane na tworniku opóźniacza.

Analogiczne urządzenie stosowane jest już od dawna w tramwajach i kolejach elektrycznych i choć opis jego działania wydaje się być zawiłym, lecz w praktyce jest to instalacja dość prosta i działa bardzo skutecznie.

Taki opóźniacz jest nastawiany z kabiny kierowcy na pewną szybkość, której nie pozwoli on samochodowi przekroczyć. Granice nastawiania wynoszą: 22,5 km/g (dolna) i 71 km/g (górna). Działanie opóźniacza rozpoczyna się z chwilą zdjęcia nogi z pedału przyspiesznika.

Podczas dokonanych prób, naładowany samochód ciężarowy z przyczepką, o łącznej wadze pociągu 19,1 ton, zjeź-

dając po 8% o-ym spadku o długości kilku km, utrzymywał stałą szybkość poniżej 56 km/g na biegu bezpośrednim, bez użycia hamulców, a tylko jedynie dzięki opóźniaczowi.

Ta sama wytwórnia produkuje również szczegółowe hamulce samochodowe, uruchamiane za pomocą elektromagnesów. Hamulce dla każdej osi są włączane oddzielnie za pomocą specjalnych skalowanych włączników na desce przyrządowej, co pozwala na lepsze wyrównywanie siły hamowania.

EKSPORT ANGIELSKICH SAMOCHODÓW STALE ROŚNIE

Eksport angielskich samochodów stale rośnie. W ostatnich miesiącach ub. r. wynosił on ok. 14 tys. sztuk miesięcznie, o wartości przeszło 8 mil. funtów. Angielscy producenci starają się dostosować do wymagań rynków zagranicznych, czyniąc odpowiednie zmiany w sylwetce i konstrukcji swoich nowych modeli. Jednocześnie zmniejszają różnorodność produkowanych typów w celu łatwiejszego zwiększenia i potanienia produkcji.

Przed wojną produkowano w Anglii 106 różnych modeli samochodów o ok. 300 rodzajach nadwozi, podczas gdy w bieżącym roku ma być wytwarzane jedynie ok. 40 modeli o 60 różnych nadwoziach.

Przyszłość jednak nie przedstawia się zbyt różowo dla angielskiego eksportu samochodowego, gdyż ostatnio dokonano w taryfach celnych szeregu państw (m. in. Nowej Zelandii, Austrii, Indii i Zw. Płd. Afryki) pewnych zmian, które pogorszą zdolności konkurencyjne samochodów angielskich wewnątrz tych krajów. Tak więc np. w Zw. Płd. Afryki od samochodów w cenie 400 funtów i poniżej odpłacano dotychczas cło w wysokości £ 1 sh 3 od 100 funtów wagi. Obecnie płacić się będzie 20% „ad valorem”, co w praktyce oznacza trzykrotne podniesienie cła dla małych samochodów angielskich. Stwarza to jeszcze korzystniejszą sytuację dla eksportu samochodów ze St. Zjedn.

NIEPRAWDOPODOBNE LECZ PRAWDZIWE

W Iranie wpompowano ostatnio ok. 1 miliona ton ropy naftowej z powrotem do ziemi z powodu braku zbiorników i tankowców do jej przechowywania i przewiezienia.

W Londynie, w Willesden, jest wiercony próbny szyb naftowy. Głębokość wiercenia ma wynosić 670 m., na której to głębokości w tym miejscu geolodzy angielscy przewidują możliwość istnienia ropy naftowej.

Amerykański koncern samochodowy General Motors projektuje wypuszczenie na rynek już w końcu b. r. lub początku 1949 r. samochodów z silnikami o stosunku sprężenia 1:8 wymagającymi stosowania paliwa o liczbie oktanowej 93. Przemysłowcy naftowi są przeciwni temu projektowi.

Studebaker używa w jednym ze swych najnowszych modeli tkaniny nylonowej jako pokrycia siedzeń.

Nowy trzykołowiec amerykański — Davis, ma być niedługo produkowany seryjnie. Jest on reklamowany jako „krótkość szybki” i ma tylko „jedno” siedzenie; na którym jest dość miejsca dla... czterech osób.

Opony bezdętkowe dla samochodów wyrobu Goodrich Co. w St. Zjedn. wyszły już z okresu prób i są produkowane regularnie choć na razie jeszcze w niewielkich ilościach. Ciśnienie powietrza wewnątrz opony przyciska jej brzegi szczelnie do obręczy, w którą wkręcony jest wentylek. Jako zabezpieczenie przed ewentualnymi przebiciami, wewnątrz opony znajduje się specjalna substancja, która samoczynnie uszczelnia wszystkie powstałe dziury.

Sąd w Bristolu (Anglia) wydał orzeczenie, że właściciel gazu jest odpowiedzialny za szkody wyrządzone przez mróz samochodowi klienta i że tabliczka ostrzegająca, że garaż jest niezabezpieczony od mróz, nie zwalnia go od tej odpowiedzialności. Wywołało to protest i apelację gromadzących właścicieli garaży.

Opracował Bohdan Przelaskowski

PLAN TRANSPORTU DROGOWEGO CZECOSŁOWACJI

Dwuletni plan gospodarczy Czechosłowacji przewiduje ujęcie organizacyjne całości spraw transportu w cztery przedsiębiorstwa państwowe: transportów drogowych, kolejowych, rzecznych i lotniczych. Cztery te przedsiębiorstwa pracować

będą pod nadzorem Ministerstwa Transportu, które pomyślane jest jako instytucja nadrzędna dla spraw ogólnopolskiej polityki transportowej.

Transport drogowy w zakresie 1948 — 1949 otrzymać ma 1950 nowych autobusów, 2400 nowych samochodów ciężarowych, 700 nowych przyczep do samochodów ciężarowych oraz 200 nowych przyczep do samochodów osobowych.

Plan przewiduje nadto wybudowanie garaży i warsztatów samochodowych nakładem 150 milionów koron.

9.000 KM. NOWYCH DRÓG W ARGENTYNIE

Argentyna ogłosiła pięcioletni plan gospodarczy. M. in. przewiduje się budowę 9.000 km. nowych dróg.

NOWOCZESNE SAMOCHODY PANCERNE DO WALKI Z BANDYTAMI

Jedna z fabryk samochodowych w Buffalo w St. Zjedn. wykończyła ostatnio dwa specjalne wozy pancerne dla wydziału kryminalnego w Ministerstwie Sprawiedliwości. Z zewnątrz samochody wyglądają jak zwykłe seryjne limuzyny, lakierowane na kolor ciemno - niebieski. Jednakże blacha nadwozia tych limuzyn jest odporna na kule, podobnie jak i szyby zrobione są ze szkła kulo-odpornego.

Pod siedzeniem kierowcy ulokowano karabin maszynowy, ustawiony w ten sposób, że wystarczy jeden ruch, aby karabin znalazł się w pozycji gotowej do strzału.

Szybkość samochodów, mimo znacznej wagi nadwozia, przekracza 100 km. na godzinę.

Samochody zostały przeznaczone do walki z gangsterami.

NARESZCIE MOTOCYKLE NIE BĘDĄ HAŁASOWAŁY

Hałas i trzaski jakie charakteryzują motocykl w ruchu, przysparzają temu pożytecznemu sprzętowi sporo wrogów.

Sprawą tą zajęło się Stowarzyszenie Inżynierów Samochodowych w St. Zj. Rozpisano konkurs na skonstruowanie takiego tłumika motocyklowego, któryby sprowadził do minimum ostre odgłosy wydawane przez silnik motocyklowy w ruchu.

Konkurs dał wynik pozytywny — jeden z inżynierów przedstawił projekt takiego tłumika (umieszczonego na rurze wylotowej), który zmniejsza do minimum odgłosy pracy silnika.

Próby z nowym tłumikiem odgłosów przeprowadzone na torze wykazały, że szybkość motocykla, przy zastosowaniu nowego tłumika, spada nie więcej niż 2 do 5 proc.

Wyniki prób uznano za zadowalające, ponieważ uznano, że spadek mocy silnika nawet o 5 proc., przy niemal całkowitym tłumieniu odgłosów, jest znacznie mniej szkodliwy, niż piekielny hałas motocykla dla mieszkańców miast.

Niebawem nowoopatentowany tłumik motocyklowy zawędruje z pewnością do Europy, która znacznie więcej posługuje się motocyklami niż St. Zjedn.

TŁOCZKI



GUMOWE do hamulców hydraulicznych w jakości nie ustępujące zagranicznym do wszelkich typów samochodów wykonuje

W. Nowicki

Inowrocław, ul. Św. Ducha 33

WITOLD RYCHTER

Niechlujstwo samochodowo-drogowe

W numerze styczniowym „Motoryzacji” pisałem o niechlujstwie kierowców i o niechlujnej jeździe. Zgodnie z odpowiedzią, ciągnę ten temat dalej, zaczepiając nie tylko kierowców, ale i przedsiębiorców oraz władze okręgowe.

Świąteczną ilustrację do poprzedniego mego artykułu stanowią w dniu 13 stycznia 1948 kierowca taksówki warszawskiej T-75953, za którym jechałem dłuższy kawałek drogi koło godziny 17.45. Ów niechlujny kierowca mniemał zapewne, że jest sam na jezdni, bowiem wyczyniał nieprawdopodobne sztuki. Pomijam już, że jechał, gdzie się dało, że raz był na prawej połowie jezdni, a raz na lewej, że go w ogóle nie można było wyprzedzić, ale ponadto uważał, że przepisy jazdy nie obowiązują go, bowiem było ciemno i nikt nie był w stanie zauważyć numeru, oprócz mnie, który jechałem tuż za nim i ciekaw byłem, co jeszcze pokazuje. Jezdnia ulicy Chłódnej w Wolskiej jest bardzo szeroka, jednak stała się zupełnie nieużyteczna przez ową wężkowatą jazdę.

Przy skrzyżowaniu z Młynarską stał tramwaj, a tuż za nim spokojnie oczekiwała na przejazd ciężarówka. Kierowca taksówki wiedząc, że przyjdzie mu grzecznie czekać, od razu postanowił wyprzedzić tramwaj po lewej stronie i z całym zamachem skierował się na lewą połowę jezdni. Lecz sprzed tramwaju w przeciwnym kierunku wyłoniła się z ciemności ładowna platforma konna zagradzając drogę. Wobec tego dowcipny kierowca rzucił maszynę w prawo i stanął za tramwajem, w poprzek jezdni.

Gdy tramwaj ruszył, kierowca wyczynił piękny es-flores, by z pozycji poprzecznej znów znaleźć się w kierunku jazdy. Tym wspaniałym manewrem znów zamknął przejazd dla wszystkich, którzy nań czekali. Jechałem za nim nadal, bowiem był doskonałą ilustracją do mego artykułu. Jechałem aż do Włoch, gdzie „sprytek” zatrzymał nagle swój rozklekotany wehikuł na samym skrzyżowaniu z szosą do Ursusa. Trzeba było go z trudem objechać, by móc kontynuować podróż.

Oczywiście podczas hamowania, i to gwałtownego, na dwóch przejazdach kolejowych ani razu nie zapaliło się światło „stop”. Podejrzewam, że taksówkę prowadził smarkacz samochodowy, ale jakim cudem dostał on czerwone prawo jazdy? Pozostanie to tajemnicą Komisji Kwalifikacyjnej. W każdym razie kierowca był przykładem drogowego niechlujstwa.

Teraz kolej na MZK, to jest na Miejskie Zakłady Komunikacyjne (w Warszawie). Znają wszyscy dowcip o gwałtownym agresji, który udaje winogrona? Podobnie ciężarówka MZK udają autobusy. To można zrozumieć. Ale dla czego te ciężarówka nie są kontrolowane pod względem przepisowego oświetlenia, tego nie wiem.

Jedzie taki wehikuł z Wołi do Odolan, jedzie wieczorem, jedzie nawet dość przepisowo, ale z tyłu nie ma czerwonego światła. Natomiast wewnątrz pali się jasna biała lampa.

Dla jadącego za tym „autobusem” powstaje trudna do rozwiązania zagadka: oto w ciemności widzi on białe światło, umieszczone dość wysoko. Co to może być? Czy to nie jakiś pojazd, zbliżający się z przeciwka? Dla czego wobec tego jedzie po nieważszej stronie? Zaniepokojenie wzrasta i dopiero sytuacja wyjaśnia się, gdy reflektory oświetlają tył autobusu. Czy tak trudno byłoby sprawdzić owe tylne światło czerwone, a zastąpić latarkę w środku, by nie była widoczna od tyłu? A to jest tylko jeden z przykładów.

MZK w Warszawie otrzymały nowe wspaniałe autobusy — Chaussony, zwane przez złośliwych z niemiecka (jak? proszę się domyśleć). Autobusy wspaniałe i nawet dość wprawnie prowadzone. Ale MZK dały przy okazji wzorowy pokaz lekceważenia obowiązujących rozporządzeń o ruchu drogowym. Puścili Chaussony do ruchu z francuskimi numerami próbnymi. Po kilku dniach założyły polskie tablice rejestracyjne, ale nie zdjęły znaków francuskich, choć wymagało to jedynie machnięcia pędzlem. Machnięcie to wymagało dwóch tygodni.

Chaussony posiadały dłuższy czas dziwne latarki czerwone po obu bokach, blisko tyłu i latarki nie wprowadzały zamieszanie w ruchu ulicznym. Nie było wiadomo, co wła-

ściwie jedzie, bowiem czerwone światło umieszcza się z tyłu jako znak, że pojazd jedzie w tym samym kierunku, co patrzący na światło. Tymczasem w Chaussonach światło czerwone widoczne było również i wtedy, gdy autobus jechał na przeciwko.

Wielu kierowców myślało, że to boczne czerwone światło oznacza zmianę kierunku jazdy, jak normalny kierunkowskaz i na tym tle wynikało również zamieszanie. A wszystko dla tego, że kierownik załóżni MZK nie znał prawdopodobnie przepisów drogowych, lub nie przyszło mu na myśl, że i on obowiązany jest do ich przestrzegania.

Chaussony są piękne, ale już poprzepalały żarówki w latarniach i wiele z nich jeździ tylko z jedną latarnią na przodzie, a często tylko z prawą. Lewa jest ciemna. To jest już nie tylko niechlujstwo — to graniczy z przestępstwem, bowiem bliższa środka jezdni połowa wozu jest nieoświetlona, co może być przyczyną katastrofalnego zdarzenia. Argument, że „żarówka właśnie się przepaliła”, jest nie słuszny bowiem jeden taki Chausson jeździł sobie spokojnie całutki tydzień i nikt się nim nie zajął. A nie było prostszego, jak przełożyć żarówkę z prawej latarni do lewej, co już znacznie poprawiłoby sytuację.

Milicja Obywatelska, która już nareszcie poczyniła robić piekło o nieprzepisowe oświetlanie samochodów, nie reagowała na owego Chaussona. Nie wiem, może sądziła, że MZK nie podlega ogólnym prawom o bezpieczeństwie publicznym?

Zwykle ludzie oburzają się najgwałtowniej, gdy nie mają racji. Spodziewam się przeto, że MZK oburzy się na mnie i przestaną czytać „Motoryzację”. Wobec tego, by już za jednym zamachem wygnać wszystko zapytam, jakim prawem już trzeci rok kursują po Warszawie trolleybusy, które nie są rejestrowane i nie posiadają tablic rejestracyjnych? Rozporządzenie o ruchu pojazdów mechanicznych na drogach publicznych nie obowiązuje MZK? A może „Wielcy” z MZK uważają, że trolleybus nie jest pojazdem mechanicznym? W takim razie nie powinni być Wielkimi, lecz iść do pierwszej lepszej szkoły kierowców, gdzie ich nauczą przepisów.

Jestem ciekaw ponadto, czy kierowcy trolleybusów mają prawa jazdy? I kto będzie beczął, gdy mu się do skóry za to dobiorą? Kto ma odwagę jawnie łamać państwowe rozporządzenia?

MZK w Warszawie mają pod tym względem znakomitego konkurenta. Są nim MZKGG (Miejzakońdagdy). Grasowałem ostatnio na Wybrzeżu i stwierdziłem, że tam nie się nie zmienia. Autobusy jeżdżą czasem wogóle bez światła, co graniczy w każdej chwili z katastrofą, a co najmniej wymaga nadludzkiej uwagi kierowców i wyczerpuje ich siły. (Baczność — obywatelu Inspektorze ochrony pracy). Reflektory autobusów albo nie mają wcale światła do mijania, albo światła te oślepiają gorzej od reflektorów. Niektórzy kierowcy autobusów lubują się w zapalaniu oślepiających światła tuż przed mijaniem innego samochodu.

Wiele autobusów i trolleybusów MZKGG nie posiada wogóle światła tylnych i można na nie od tyłu wpaść, jak złoto. Czyżby wehikuły te miały inne prawa, niż wszystkie pojazdy mechaniczne?

Oczywiście, trolleybusy do dziś dnia nie są rejestrowane i chodzą bez tablic numerowych. Jakim prawem, pytam?

Wybrzeże nie się nie poprawiło. Od czasu do czasu stoi sobie spokojnie na szosie znak z ograniczeniem szybkości na 30 km na godzinę, końca tego ograniczenia nie ma, samochody lekceważą sobie to nonsensowe ograniczenie, a serdeczny bałagan, jaki panował w lecie, panuje nadal. Siećanka, można powiedzieć. I ruch się robi na szosie jedynie wtedy, gdy pojawi się wspaniała Chevroleta z jeszcze wspanialszym znakiem z przodu i z tyłu w postaci wielkiej litery „W” oraz białe czerwonej tablicy. Wszystko zmyka na boki i wyraźnie się boi.

Co oznaczają te wspaniałe ozdoby, niestety nie wiem, ale wiem natomiast, że są one zabronione przepisami, do których mają się stosować wszyscy obywatele bez wyjątku. Czyżby któryś dygnitarz uważał się za upraw-

nionego do czynienia z siebie wyjątku? Chyba tak, bowiem bractwo wyraźnie usuwa się owemu samochodowi. Widziałem tę wspaniałość kilka razy, ale nigdy nie zauważyłem by w środku znajdował się pasażer płci męskiej, więc nie wiem, czy to jest wóz. W każdym razie służbowy, bowiem ma rejestrację serii „A”.

Po tej dygresji dzielnice, wracam do tematu. W Orłowie na szosie zainstalowano dwie wspaniałe latarnie, wiszące nad środkiem drogi. Nie są one niczym osłonięte z boków i tak oślepiają kierowców, że drogi wogóle nie widać. Nikomu nie przyszło na myśl sprawdzić, jak się jedzie pod nimi i wiszą sobie spokojnie aż do czasu, gdy zdarzy się niebezpieczeństwo.

Na ul. Rokossowskiego w Sopocie widnieją znaki zakazu parkowania. Kto ich słucha? Całe sznury samochodów stoją godzinami na tej ulicy. Widocznie mają protekcję u Milicji niechlujni kierowcy.

W tymże Sopocie dbają bardzo, by nie hałasować sygnalami. To też wieczorkiem, na ul. Stalina, na każdym skrzyżowaniu kierowcy zapalają co chwila pełne reflektory, jako sygnalizację. Nie światła do mijania, lecz pełne reflektory. Oślepiają jących na przeciwko tak, że nie wogóle przez czas dłuższy nie widać, ale nie sobie z tego nie robią. Natomiast często widzi się pędzący w górę ul. Rokossowskiego samochód, który ryczy sygnałem choć nie ma nikogo na jezdni. Dziwne i niechlujne zwyczaje.

Bardzo kocham Wybrzeże, ale nie znoszę niechlujów.

Pewnego razu, w przystępie chwilowego zapału do pracy pojechałem z Gdyni do Jeleniej Góry, by wykonać pewne zadanie. Jechało się dobrze. Znakowanie od biedy ujdzie. Po drodze jeden tylko punkt kontrolny — w Chojnicach, który jest na tyle uprzejmy, że nie zmusza do wysiadania kierowcy i sam zapisuje dokumenty do wielkiej książki, z odniesieniem do samochodu. Droga ponadto ładna i ciekawa.

W Zielonej Górze zanocowałem w „najlepszym” hotelu w którym każą płać z góry i w którym palacz centralnego ogrzewania pali tylko do trzeciej, bowiem o czwartej po południu kończy mu się praca i idzie do domu. Drugiego palacza nie ma. Natomiast rano jest bardzo zimno w pokoju. I jest wielka reklama hotelu z równie wielkimi tablicami w całym mieście.

Zielona Góra jest śliczna. Nawet benzynę można tam dostać, choć stacja CPN znajduje się na dalekich peryferiach miasta. Trzeba być tamtejszym, by wiedzieć, gdzie to jest.

W całym mieście rozrzucone są w wielkiej ilości drogowskazy, umieszczone przeważnie co najmniej na pierwszym piętrze, by jadący w nocy nie mógł ich zobaczyć. Wszystkie kierunki są uwzględnione, lecz tylko dla wtajemniczonych, bowiem jadący do Jeleniej Góry odpowiedniego drogowskazu nie ujrzy. Pytać się trzeba kolegów — kierowców, a ci są dość opryskliwi i odpowiadają niechętnie. Ale miasto jest przeliczne i otoczone winnicami.

Jelenia Góra!... Nie Jelenia, lecz Perła Gór! Cudowne, błotniste, lub zakurzone miasteczko, pełne ulicznych zakrętów i wściekających się samochodów. Posiada dworzec i lotnisko, posiada ulicę Kolejową, na której ograniczono szybkość do 20 km na godzinę, a wszyscy jeżdżą prędzej. Posiada punkt kontrolny dla samochodów w środku miasta, który w czasie mego pobytu właśnie spał snem sprawiedliwego, za co mu dzięki czynię.

Jelenia Góra jest śliczna. Ma kilka ulic, prowadzących do dzielnic willowych, wysoko położonych. Ulice te stanowią doskonały tor saneczkowy i podczas sniegu nigdy nie wiadomo, jak jechać, by nie nadziać się na zjeżdżające z góry kochane bachory. Nawet zatrzymanie samochodu nie pomaga, gdyż miły bachor zamiast kierować saneczkami — tylko wrzeszczy przeraźliwie i groźnie żąda od kierowcy, by zabrał swój samochód i poszedł, gdzie pieprz rośnie. Czasem wpada na samochód i wtedy robi się większa awantura. Starsi obywatele też chętnie uważają się za bachorów i zjeżdżają z góry, aż serce rośnie.

Na ulicy Kolejowej w Jeleniej Górze stoi znak zakazu zatrzymywania się. A pod znakiem zwykle kilka samochodów oczekuje na właścicieli. Jelenia celuje zresztą w znakach, bowiem posiada jeszcze dziwaczne, skośnie zawieszane kwadraty, białe z czerwonymi obwódkami. Coby to było — pytam tamtylca. Opowiedz: ulica pierwszego rzędu. Zupełnie, jak w Niemczech. Nie tylko „zupełnie”,

bowiem jest to prawdziwy znak niemiecki, pozostawiony w Jeleni na wieczną niemiecką pamiątkę.

W ogóle znaki drogowe w tej okolicy są wyłącznie polskie i to nawet nie pomalowane na przepisowe kolory polskie. Szkoda farby, czy umiłowanie niemieckiej A może niechlujstwo?

Wyskoczyłem na chwilę za interesami do Karpacza, gdzie ubłocone „odwłoki” narciarzy pozwalały przypuszczać że nartami da się jeździć i na błocie. Droga piękna i w miarę dziurawa, a znaki drogowe naturalnie niemieckie.

Natomiast obiad w autochtonowej gospodzie był wspaniały, tylko miałem pewną trudność w porozumieniu się po polsku, mimo najlepszej obustronnej woli.

Gospoda owa była jedynym miejscem, w którym mogłem ochłonąć z emocji, polegającej na graniu w ciuciubabkę z saneczkowiczami i narciarzami, zjeżdżającymi w zawrotnym tempie i bez jakiegokolwiek możliwości hamowania po szosie.

Miejscowy Zarząd Drogowy niewątpliwie zna swe zadanie i oczywiście daje pierwszeństwo sportowcom zimowym przed komunikacją publiczną. Ustawił nawet wielkie tablice na ten temat.

Gdy jedziesz w górę, czytasz co chwila: „Miejscowość uzdrowska — auto 20 km”. (Widocznie zamiast znaku zakazu przekraczania 20 km/godz). Natomiast, gdy zjeżdżasz w dół, widzisz zwykły znak zakazu, ale... 30 km/godz. Dziwna to miejscowość, chyba jedyna w świecie, w której na tej samej drodze obowiązuje inna szybkość w przeciwnym kierunku.

Ale dla nart i saneczek ograniczenia nie ma i bractwo sypie dobrą sześćdziesiątkę pchając się wprost na samochody.

Oczywiście, w Jeleniej Górze i okolicach żaden z kierowców nie opuszcza świateł przy mijaniu. Przyjęto zasadę, że ten widzi lepiej, kto ma mocniejsze światła i zasadę tę kulturuje się bez ceremonii, co wytwarza bardzo ryzykowną sytuację, szczególnie na zakrętach. Kierowcy dźwiga się niepomniernie, co to znaczy, że jakiś warszawski samochód używa świateł do mijania. Po co, kiedy tego nikt nie robi?

Jelenia Góra — miasto piękne o niechlujnym ruchu drogowym. Znacznie lepszy porządek panuje na drodze przed Jelenią gdy się jedzie z Gdyni i przejeżdża na przykład koło miejscowości Swornegacie. Jak? Wyraźnie: Swornegacie. Gdzie to jest? Nie wiecie? Koło Męcikału...

Ale Męcikał, to nie jeszcze. Nie on winien swej nazwy. Chcecie Czytelnicy wiedzieć, jak wygląda szczyt noncenou czy niechlujstwa drogowego? To pojeździecie do Bolesławca. Wjedziecie na śliczny rynek i szukać będziecie drogowskazu do Jeleniej Góry. Znajdziecie go niewątpliwie, bowiem na rynku jest tylko jeden w tym kierunku. Wskazuje na drogę prowadzącą pod starą bramą. Prosta droga do Jeleniej.

Wjeżdżacie oczywiście śmiało w bramę, za którą widać już szeroką ulicę i... nadziewacie się na słupki z żelaznych szyn, którymi droga zamknięta jest wpoprzek. Sprawdzacie jeszcze raz kierunek drogowskazu. Nie ma pomyłki. Droga wskazana jest wprost na zaporę ze sztachet. Innej nie ma.

Kierowca drapie się w głowę, wraca na rynek i kombinuje. Jedzie wzdłuż rynku, objeżdża jakimiś bocznymi uliczkami całą dzielnicę i tak celuje by zbliżyć się do przedłużenia poprzednio wskazanego kierunku. Wreszcie po licznych próbach odnajduje wyjazd z miasta i ma szczęście, jeżeli trafił na kierunek Jeleniogórski.

Niewątpliwie, tylko niechluj mógł tak ustawić drogowskaz.

Są też ludzie, którzy nie lubią się zastanawiać nad swymi obowiązkami. W przepisach drogowych widnieją nakazy zabezpieczania nieoczekiwanych przeszkód drogowych. Sądzą, do których to należy. A jak wykonują ten przepis?

Pojeździecie ze Szprotawy do Bolesławca. Jedziecie początkowo świetną drogą asfaltową, gdzie każdy zakręt jest wzorowo sygnalizowany, a każda najdrobniejsza przeszkoda właściwie oznaczona.

Jedziecie tak kilka kilometrów znaczną szybkością i nagle... wpadacie w tak potworne dziury, że nawet przy najszybszej orientacji nie zdążycie przyhamować do szybkości bezpiecznej. Samochód poczyną skakać, jęczeć i rzucać się. Będziecie mieli szczęście, jeżeli koła się nie poobrywają.

Ten odcinek drogi można przejechać jedynie szybkością kroku ludzkiego. Ale żadnego znaku ostrzegawczego nie ma. Tfu! Zdawałoby się, że i niechluj drogowi mają olej w głowie. Okazuje się że nie zawsze.

Wiadomości z kraju

PRODUKCJA MOTOCYKLI SHL

Zagadnienie motoryzacyjne w Polsce jest wciąż palące. Istnieje plan dostarczenia społeczeństwu traktorów, ciężarówek, aut i motocykli, a w planie tym Huta Ludwików wykonuje swoją wyznaczoną rolę: produkuje ramy do motocykli i montuje je, a w przyszłości będzie wyrabiać karoserie wozów ciężarowych oraz osobowych.

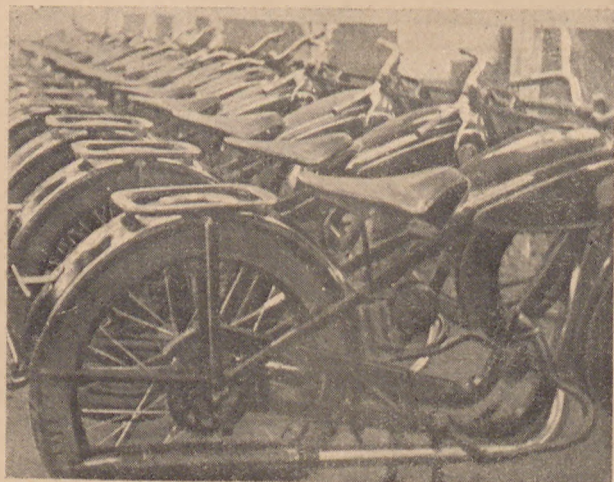
W 1939 r. Ludwików wypuścił 2 200 motocykli. Był to typ SHL, zwany tak od ówczesnej nazwy fabryki (Suchedniowska Fabryka Odlewów i Huta Ludwików). SHL miał silnik produkowany według angielskiego patentu Villiersa, pojemności 98 cm³. Motocykl ten przeszedł próbę życia i zyskał sobie opinię maszyny solidnej, dobrej na złe drogi. Był całkowicie wyrabiany w Ludwikowie, co do tej pory pamiętają pracownicy fabryki, których ambicją jest nie tylko produkcja ramy, ale i silnika.

Obecnie — według planu CZPM — Ludwików, tak samo jak Państwowe Zakłady Samochodowe, ma wytwarzać podwozia, a otrzymawszy silniki z Fabryki Fasil w Psim Polu, dokonywać montażu motocykli. Owa ludwikowska rama przeszła swój życiowy egzamin. Nitowana i śrubowana, a nie spawana, pozwala na łatwą wymianę poszczególnych części.

Rama ta, w przeciwieństwie do większości motocykli zagranicznych, których ramy są z rur, posiada profil korytkowy. Jest nieco cięższa, ale sztywniejsza, co daje kierowcy pewność jazdy, zwłaszcza na naszych złych drogach. Rama SHL jest znana z sukcesów odniesionych w raidach tatrzańskich.

W 1939 r. zespół 3 motocykli SHL zdobył Wielką Nagrodę Tatr, mimo silnej konstrukcji zagranicznej.

W sierpniu 1947 r. zespół 3 „Eshael”, z silnikami Villiers, wziął również udział w Międzynarodowym Raździe Tatrzańskim. Obsługę stanowili studenci Politechniki w Gliwicach. Był to jedyny zespół, który przeszedł trasę w całości i zdobył 1 miejsce. Ponadto poszczególni zawodnicy zdobyli 2, 3 i 5 miejsce w ogólnej klasyfikacji.



Podwozia motocykli S. H. L. produkcji Huta Ludwików (Kielce) — na składzie.

Foto A. Dobrowolska

W maju 1947 r. SHL został wystawiony na motoryzacyjnej wystawie w Paryżu.

Produkcję ram wznowiono w Ludwikowie w lipcu 1947 r. Zaczęto od 10 sztuk miesięcznie. Do połowy stycznia Ludwików zrobił 150 podwozi, które czekają na silniki Sor.

Pościowo sprawa przedstawia się w ten sposób, że w 1948 r. Ludwików ma wyprodukować i zmontować 1.900 motocykli na podwoziach SHL, zaś Państwowe Zakłady Samochodowe mają zmontować 1.100 motocykli, z czego 1.000 na podwoziach „Sokół”, a 100 na podwoziach SHL. W sumie zatem Ludwików ma dać w 1948 roku 2.000 podwozi.



W montowni „Eschaelek” — Huta Ludwików (Kielce).
Foto A. Dobrowolska

Dyrekcja Motoryzacyjna obiecuje, że silniki o pojemności skokowej 125 cm³, mocy 4,7 KM, zaczął wcześniej wiozną napływać regularnie do Ludwikowa. Należy tedy oczekiwać, że gotowe motocykle SHL ukażą się na rynku wiosną bieżącego roku. Wczesną — czy późną, marzec — czy maj — to zależy od dostawy silników. Cenę motocykla SHL, jak słychać, przewiduje się na około 70 000 zł.

(AD)

POWAŻNE PRACE DROGOWE PRZEWIDZIANE NA ROK 1948

Sejmowa Komisja Planu Gospodarczego rozpatrywała na posiedzeniu w dniu 30 stycznia rb. plan inwestycyjny M.in. Komunikacji na rok 1948-y.

W dziedzinie dróg kołowych przewiduje się odbudowę 1.600 km. dróg, poza tym ułożenie nawierzchni ulepszonej na 250 km. dróg, odbudowę 5.800 metrów bieżących mostów na drogach państwowych i wojewódzkich oraz odbudowę 1.500 bież. mostów na drogach samorządowych.

Niezależnie od kwot, przewidzianych w budżecie na konserwację dróg kołowych, państwowy plan inwestycyjny na r. b. przeznacz na odbudowę i przebudowę dróg oraz na odbudowę i przebudowę mostów kwotę 5,7 miliarda złotych.

Na szeregu ważnych szlaków wprowadzone będą nawierzchnie ulepszone. Dotyczy to m. in. takich szlaków jak:

- 1) Wrocław — Kraków — Tarnów — Przemyśl;
- 2) Warszawa — Kraków — Zakopane;
- 3) Warszawa — Lublin — Zamość;
- 4) Warszawa — Płock — Grudziądz — Gdańsk oraz
- 5) Warszawa — Sochaczew — Toruń — Gdańsk.

Ogółem roboty mające na celu przebudowę dróg kołowych pochłonią 1,7 miliarda zł.

Prawie identyczną sumę prelimitowano na cele odbudowy dróg. Poza wspomnianymi, odbudowane będą następujące ważniejsze szlaki: 1) Brześć — Warszawa — Poznań — Kostrzyń, 2) Warszawa — Łódź — Kępno — Wrocław, 3) Łódź — Kalisz — Rawicz.

W ciągu roku odbudujemy także setki mostów drogowych w tym kilkanaście większych mostów na ważnych szlakach komunikacyjnych przez Wisłę: w Krakowie, Sandomierzu, Puławach, Modlinie, Płocku, Włocławku, Toruniu; Krzyżewie i Malborku; przez Odrę w Opolu, Rąbieszku, Cigacicach, Krośnie i Szczecinie; przez Wartę — w Kostrzynie, Poznaniu i Kole.

Mosty systemu Bailey'a przerzucone będą przez Narew w Pułtusk, przez Wartę w Łądzie i przez kanał Augustowski w Augustowie.

Na odbudowę mostów drogowych plan przewiduje w rb. 1.625 mil. zł.

AKCJA ZADRZEWIANIA DRÓG

Ministerstwo Komunikacji zorganizowało w Poznaniu — w końcu stycznia rb. kurs dla inżynierów i techników drogowych z województw: poznańskiego, olsztyńskiego, pomorskiego, gdańskiego i szczecińskiego.

Kurs zorganizowano dla bliższego zapoznania słuchaczy z nowoczesnymi metodami zadrzewiania dróg.

Mamy nadzieję, że nasze drogi — jeszcze przed wojną naogół zadrzewione niedostatecznie, a w czasie wojny, na wielu odcinkach, zupełnie „wygolone” przez działania wojenne — otrzymają w najbliższym czasie właściwe zadrzewienie.

Akcję zadrzewiania należy prowadzić stale i systematycznie, nie zaś dorywczo, wówczas przyniesie ona pożądane rezultaty.

MOST POD TORUNIEM ODDANO DO UŻYTKU

W dniu 17-go stycznia rb. oddano do użytku most kolejowo - drogowy nad Wisłą w pobliżu Torunia.

Z dniem 17 bm. żadnych ograniczeń w ruchu kołowym i kolejowym już nie będzie — pogłoski o „obsunięciu” się mostu okazały się nieprawdziwe i wyssane z palca.

Od 22 stycznia przez most między innymi przebiega pośpieszny Warszawa — Gdynia.

WYKANCZANIE MOSTÓW W OBRĘBIE SZCZECINA

Poważnymi inwestycjami, które w znacznej mierze przyczyniły się do usprawnienia komunikacji w obrębie Szczecina jest oddanie do użytku w końcu r. ub. mostu ciłowego na Reglicy (odnoga Odry). Zapewnia on połączenie miasta ze wschodnim brzegiem Odry. Wskutek zniszczenia tego mostu samochody mogły korzystać z przejazdu przez tor kolejowy tylko w ciągu dwóch godzin na dobę. Szczątki dawnego mostu ciłowego powędrują do hut. Nowy most na Reglicy jest zbudowany od podstaw w rekordowym tempie.

Wchwili obecnej dobiega końca największa spośród robót mostowych w Polsce budowa dwóch mostów kolejowych na obu korytach Odry.

Do końca lutego rb. zakończono budowę mostów drogowych na kanale Parnickim i na Odrze Zachodniej.

Jeszcze w roku bieżącym uruchomione będą dwa inne mosty na Odrze Zachodniej i na Reglicy.

40 CHAUSSONÓW OTRZYMA WARSZAWA W MARCU R. B.

W marcu r. b. Warszawa otrzyma 40-i nowych Chaussonów z Francji. Będą to identyczne, jak autobusy sprowadzone dla Warszawy w r. ub.

Na żądanie wydziału technicznego MZK nowa partia Chaussonów będzie miała nieco wzmocnione siedzenia oraz nieznaczne zmiany w podwoziu.

Autobusy przybędą do Polski koleją ze względu na zły stan dróg (po powodzi) w okolicach Nancy.

Na drodze do finalizacji jest umowa na import kilkudziesięciu nowych trolleybusów dla Warszawy.

Poza tym wykazało na ogół dość dużą wytrzymałość Chaussonów na ruch w Warszawie. Pewne defekty wykazują skrzynki biegów. Fabryka francuska na żądanie MZK wysłała pocztą lotniczą 200 kg części zamiennych, wśród których przeważają tryby do szyniek biegów.

20 AUTOBUSÓW DLA WARSZAWY OD POLAKÓW Z FRANCJI

Związek Osadników Polskich we Francji uchwalił sfinansować kupno 20 autobusów dla Warszawy. W tym celu Związek rozpoczął zbórkę pieniędzy wśród Polaków we Francji.

Typ wozów ani też termin dostawy nie zostały jeszcze ustalone.

545 NOWYCH AUTOBUSÓW ZASIŁI PKS W R. B.

Państwowa Komunikacja Samochodowa myśli nie tylko o sprawności linii komunikacyjnych, lecz i o zapewnieniu pasażerom należytych podróży wygod. Coraz mniej kursuje na liniach PKS-u w charakterze autobusów ciężarówek prowizorycznie budowanych drewnianymi budami lub zgoła tylko obciążonych plankami, coraz więcej natomiast zjawia się na liniach tego przedsiębiorstwa prawdziwych autobusów — przystosowanych należyte do przewozu osób.

Tak więc, po zeszłorocznej serii podwozi autobusowych marki „Leyland” które nadeszły w roku ubiegłym z Anglii i w kraju otrzymamy estetyczne i dość wygodne nadwozia zaczynają przychodzić transporty podwozi „Leyland” z serii tegorocznej.

W styczniu rb. PKS otrzymał z Anglii 25 podwozi autobusowych typu „Leyland” (z serii zeszłorocznej), w lutym przybędzie 23 podwozia, w marcu przewiduje się przybycie 22 podwozi, w kwietniu i maju — 55 podwozi. Łącznie więc do końca maja PKS otrzyma z serii tegorocznej 100 podwozi autobusowych z Anglii.

Od czerwca rb. import podwozi Leylanda ma być zwiększony i wyniesie około 35 sztuk miesięcznie — co dałoby liczbę 245 podwozi, a łącznie z serią 100 sztuk (do końca maja rb.) — 345 podw. zi.

Część nadwozi do Leylandów wykonana będzie w Państwowych Zakładach w Mielcu, część w innych firmach.

Nie dość na tym. Z Paryża nadeszła wiadomość, że jeszcze w pierwszym półroczu rb. nadejdzie z Francji 200 sztuk gotowych, całkowicie wyposażonych autobusów (wraz z nadwoziem).

Te dwie liczby dają w sumie 545 nowych autobusów, którymi PKS zasili w roku bieżącym swoje linie.

56 961 POJ. MECH. ZAREJESTROWANYCH NA DZIEŃ 31.XII.1947 R.

Nową rejestrację pojazdów mechanicznych, którą przeprowadza Departament Samochodowy Min. Komunikacji poczynając od dnia 1 maja 1947 r. zakończono teoretycznie w dniu 31 grudnia 1947 r.

Dane liczbowe na dzień 31.XII.47 r. (pojazdy mechaniczne będące w ruchu — „na chodzie”) przedstawiają się następująco:

sam. osobowych	15.749 sztuk
sam. ciężarowych	17.490 „
łącznie samochodów	33.239 sztuk
autobusów	678 sztuk
ciągników	1.231 „
sam. sanitarnych	320 „
cystern	96 „
specjalnych	185 „
przyczep	558 „
motocykli	20.654 „
łącznie poj. mech.	56.961 sztuk

Należy zaznaczyć, że mimo teoretycznego terminu zakończenia rejestracji na dzień 1.I.48 r. praktycznie biorąc rejestracja trwa jeszcze przez miesiące styczeń i luty, tak, że liczba 56.961 poj. mech. na chodzie zwiększy się dość znacznie, gdyż nateżenie rejestrujących w roku 1948-ym notowano dość duże.

Opieszali płacą kary za niewykonanie obowiązku zarejestrowania poj. mech. do dnia 31.XII.1947 r.:

Dla porównania podajemy statystykę zarejestrowanych (poj. mech. będące w ruchu — na chodzie) na dzień 1 lipca 1939 r.:

sam. osobowych	28.154 sztuk
sam. ciężarowych	9.503 „
taksówek	5.282 „
łącznie samochodów	42.939 sztuk
autobusów	2.207 „
poj. specjalnych	1.676 „
motocykli	15.423 „
łącznie poj. mech.	62.245 sztuk

Należy zaznaczyć, że posiadamy po wojnie samochodów ciężarowych więcej niemal o 8.000 sztuk (należy się spodziewać, że liczba 17.490 zapewne dojdzie na I.V.48 do około 20.000), motocykli posiadamy po wojnie więcej niż przed wojną o około 5.000 sztuk, liczba pojazdów specjalnych po wojnie (1.676) jest o 156 sztuk większa niż przed wojną (1.676), natomiast ilość samochodów osobowych po wojnie (15.794) jest o 17.687 mniejsza niż przed wojną (osobowe 28.154 plus taksówki 5.282 — łącznie 33.436 sztuk).

Podobnie ilość autobusów jest mniejsza po wojnie (678) niż przed wojną (2.207) o 1.529 jednostek.

Bodajże brak najbardziej dolegający w chwili obecnej naszemu krajowi — to bardzo mała ilość autobusów. Ten niedobór należałoby jak najszybciej uzupełnić. (tg)

Z życia Automobilklubów

KRAKÓW ODZYSKAŁ DAWNE NAGRODY KRAKOWSKIEGO KLUBU AUTOMOBILKOWEGO

Dnia 10 stycznia r.b. Zarząd Automobilklubu Polski Oddział Kraków przejął szereg pięknych nagród dawnego Krakowskiego Klubu Automobilowego z rąk ob. Wrony, który z narażeniem własnego życia nagrody przechowywał w piwnicy.

Wśród odzyskanych nagród znajduje się Wielka Nagroda Tatr — w postaci wazy srebrnej o wadze 22 funty, rozgrywana jak nam wiadomo przez szereg lat w Wyścigu Tatrzańskim, w którym brali udział nie tylko polscy zawodnicy, ale również i kierowcy zagraniczni.

Na drugim miejscu co do piękności odzyskanych nagród znajduje się wspaniały kryształ około 100 cm wysokości, przechowany przez b. V-Prezesa K.K.A. dyr. T. Bukowieckiego.

Wśród przejętych kilku pucharów, około 100 plaket znajduje się również komplet kroniki Klubowej, akta dotyczące egzaminów na kierowców itd.



Przejęcie nagród Krakowskiego Klubu Automobilowego przez A. P. Oddział Kraków. Przedstawiciele AP Oddziału Krakowskiego V-Prezes T. Bukowiecki, Sekretarz Generalny dyr. J. Szewdo i inż. Jaroszyński przejmują nagrody od ob. ob. Wronów.

UTWORZENIE DELGATUR ODDZIAŁU ŚLĄSKIEGO A. P.

Biorąc pod uwagę konieczność jaknajwyższej propagandy sportu samochodowego, utrudnionej rozległości terenu, objętego działalnością Oddziału Śląskiego Automobilklubu Polski (Województwo Śląsko-Dąbrowskie), Oddział Śląski A.P. podjął w ub. roku inicjatywę powołania do życia w kilku ważniejszych ośrodkach Województwa Delegatur Automobilklubu Polski.

Pierwsza Delegatura powstała w dn. 13.II.1947 r. w Bielsku, która swym zasięgiem objęła teren Śląska Cieszyńskiego. Delegatura ta grupuje 70 członków, prowadzi i rozwija dość żywą działalność. W szczególności członkowie Delegatury bielskiej brali udział w licznych kontrolach drogowych, organizowanych przez Powiatowy Referat Motoryzacji w Bielsku. Ponadto Komisja Techniczna czynna była przy organizowaniu przelotu maszyn w czasie XIII raidu A.P. (15—20.VI.1947 r.), i zorganizowała imprezy p. n. „Pogon za lisem” (25 X 1947 r.) i p. t. „Jazda na regularność” (2 XI 1947 r.). Dwie ostatnie imprezy miały charakter szkoleniowy i treningowy, celem przygotowania członków Delegatury do imprez ogólnych oraz zgrania zespołu. Siedziba Delegatury mieści się przy ul. Listopadowej 11.

W dn. 18.XII.1947 r. odbyło się zebranie konstituujące Delegatury A. P. w Gliwicach. Delegatura ta znajduje się w stanie organizacyjnym, z uwagi jednak na duże zainteresowanie członków A. P., zamieszkałych na terenie powiatu

gliwickiego i zabrzańskiego, pracami Delegatury, należy mieć nadzieję, że wykaże ona większą aktywność. Sekretariat urządza przy ul. Kłodnickiej 2.

W dn. 23.I.1948 r. miało miejsce zebranie organizacyjne w Prudniku celem utworzenia Delegatury Oddziału Śląskiego A. P. Powołano do życia zarząd i jako tymczasową siedzibę sekretariatu wybrano lokal w Prudniku przy ul. Młyńskiej 16.

Wreszcie w dn. 28.I.1948 r. odbyło się zebranie organizacyjne Delegatury A. P. w Opolu. Do Delegatury tej wstąpiły w charakterze członków 42 osoby, przyczem przewiduje się szybki wzrost ilości członków w związku z dużym zainteresowaniem tą placówką ze strony miejscowych automobilistów.

Dzięki powstaniu wspomnianych powyżej 4-rech Delegatur, Oddział Śląski A. P. ma możliwość szerszego rozwoju swych agend i żywszego bezpośredniego docierania do sfer, interesujących się automobilizmem, na całym obszarze Województwa Śląsko - Dąbrowskiego.

Należy zwrócić uwagę, że Oddział Śląski A. P. jest bodaj jedynym oddziałem na terenie Państwa, który posiada tak rozległą sieć swych delegatur.

Przy tej okazji należy wspomnieć, że obowiązujący obecnie statut A. P. nie zawiera dokładnych przepisów co do zakresu działania i organizacji Delegatur A. P.

Celem uniknięcia różnicowości w tej dziedzinie, Oddział Śląski A. P. przystąpił do opracowania projektu wzorcowego regulaminu Delegatur A. P., który zostanie przedłożony w najbliższym czasie Zarządowi Głównemu A. P. dla wprowadzenia go w życie na całym terenie Państwa.

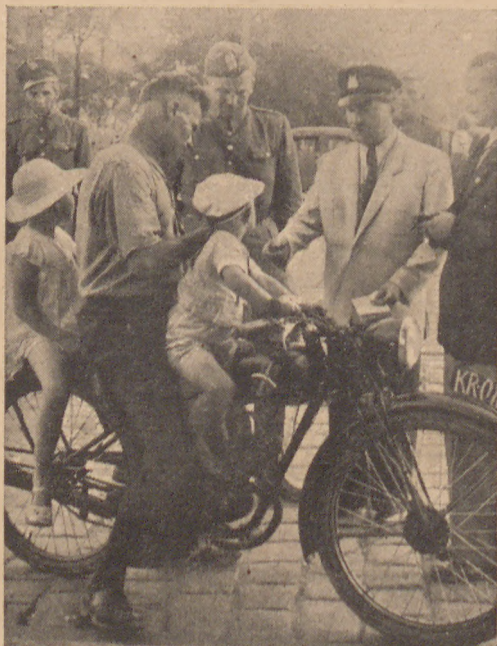
SEKCJA MŁODYCH PRZY AP

W dniu 29 stycznia r.b. odbyło się po raz pierwszy w nowym lokalu Automobilklubu Polski przy ul. Nowy Świat 15, posiedzenie Zarządu Głównego AP przy udziale przedstawicieli oddziałów terytorialnych.

Obrady dotyczyły m. in. spraw organizacji Biura Informacyjno - Turystycznego oraz Sekcji Młodych przy Automobilklubie Polski.

Głównym zadaniem Sekcji Młodych będzie 1) Dokształcanie techniczne młodzieży, 2) Propaganda motoryzacji wśród młodzieży 3) Zapoznanie z samochodem jako narzędziem pracy. 4) Nauka jazdy wycieczki, organizacja sportu,

KONTROLA A.P. DZIAŁA



Zdjęcie przedstawia Członków Korpusu Kontroli Drogowej Oddziału Krakowskiego AP, która przy współudziale MO przeprowadza kontrole „setki” obciążonej aż trzema pasażerami.

Kronika motocyklowa

PREZES DOCHA KLASYFIKUJE MOTOCYKLISTÓW POLSKICH

KATOWICE. — Prezes PZM mgr. Docha sklasyfikował na 2 m. listy dziesięciu najlepszych sportowców polskich na rok 1947 — Stanisława Bruna, na 4 m. Jerzego Mielocha, zaś na 6 m. Jerzego Jankowskiego. Klasyfikacja ta, chociaż zaskoczyła niektórych, jako odbiegająca znacznie od wyników mistrzostw Polski na rok 1947, jest w pełni usprawiedliwiona:

Stanisław Brun (PKM — Warszawa) wprawdzie nie zdobył w r. ub. mistrzostwa Polski, jak tego ogólnie się spodziewano, pauzując przez pół roku z powodu braku maszyny, jednak w nielicznych imprezach, w jakich mogliśmy go oglądać błysnął prawdziwym talentem: ustanowił nowe rekordy torów żużlowych w Radomiu, Rawiczu, oraz Chorzowie, podczas tragicznie zakończonych dla niego V Międzynarodowego Raidu Tatrzńskiego odbył się o klasę od swych konkurentów, wreszcie swym wspaniałym sukcesem na XXII Międzynarodowej Sześciodniówce FICM w Czechosłowacji, którą ukończył bez punktów karnych, zdobywając złoty medal, zakwalifikował się do grona motocyklistów klasy europejskiej.

Jerzego Jankowskiego prześladował w kraju niemierny pech, niż Bruna. Młody zawodnik katowickiej „Pogoni” uzyskał pełną satysfakcję w Czechosłowacji, kończąc Sześciodniówkę na równi z Brunem bez punktów karnych i ze złotym medalem.

Ostatni z trójki wyróżnionej przez prez. Dochę — Jerzy Mieloch, przedwojenny nasz reprezentant i zasłużony mistrz Polski w kl. do 350 ccm. wyścigowej, od kilku lat jest najlepszym zawodnikiem Polski w kat. wyścigowej. Jest on bodaj, czy nie jedynym wyścigowcem w Polsce, który śmiało mógłby startować zagranicą, gdyby otrzymał wreszcie odpowiednią maszynę! (pik)

PO PIERWSZYM MIĘDZYNARODOWYM SUKCESIE MOTOCYKLISTÓW POLSKICH

Wspaniałe wyniki, jakie uzyskali zawodnicy polscy na XXII Międzynarodowej Sześciodniówce FICM w Czechosłowacji wywołały zagranicą tym żywszy oddźwięk, im bardziej przeszły bez echa w Polsce. Czeskie pismo „Svet Motoru” i włoskie „Motociclismo” zamieściły wyniki Sześciodniówki w formie ciekawych tabel. A oto jak wyglądają w ich świetle wyniki zawodników polskich:

Państwo	Startowało	Złoty	Srebrny	Brązowy	Plakietą
		ogółem	medal	medal	medal za ukończ.
Czechosłowacja	59	19	12	5	5
Węgry	11	—	1	1	1
Holandia	10	1	—	4	2
Włochy	8	2	—	2	—
Polska	7	2	1	1	1
Szwajcaria	4	—	1	1	—
Austria	3	3	—	—	—
Anglia	3	—	—	—	—

Jak widać w stosunku do liczby startujących największy procent kończących ze złotymi medalami ma Austria — 100%, dalej Czechosłowacja — 32% i Polska — 29%. Porównując procent zawodników którzy odpadli w stosunku do liczby startujących, uzyskamy następujące wyniki: 1) Austria — 0%, 2) Polska — 29%, 3) Holandia — 30%.

W nrze 12/1947 zamieściliśmy fascimile opinii o zawodnikach polskich prezesa Międzynarodowej Komisji Sportowej FICM p. Nortier. Prasa zagraniczna z nieminiejszym uznaniem pisała o naszych chłopcach. Czytelników „The Motor Cycle”, którzy rozgorzyczni byli na sprawozdawcę tego pisma, że w wynikach z Sześciodniówki pominał naszych „złotych medalistów”, możemy pocieszyć, że błąd ten naprawił w jednym z dalszych numerów.

Na tle porażek, a nawet klęsk odnoszonych zagranicą przez naszych lekkotletów, bokserów, piłkarzy, koszykarzy, narciarzy i hokeistów, wyniki tak indywidualne, jak i zespołowe motocyklistów polskich odniesione przez nich

w pierwszym od wielu lat występie zagranicznym odbijają się szczególnie dodatnio.

Po Sześciodniówce zwrócono zagranicą uwagę na polski sport motocyklowy. W prasie motorowej coraz częściej znajdujemy wzmianki dotyczące motocyklizmu polskiego. Ostatnio pisma angielskie doniosły o projektowanych w rb. imprezach międzynarodowych w Polsce (Grand Prix Polski i Trzydniówka PZM).

Pisano również i o tym, że do tegorocznej Sześciodniówki zgłoszony zostanie zespół polski na motocyklach produkcji brytyjskiej.

To wszystko zobowiązuje. Z jednej strony musimy przeprowadzić i to na jak najwyższym poziomie zapowiadane imprezy międzynarodowe, z drugiej — nie wolno nam pogorszyć opinii o naszych kierowcach, jaką pozyskali sobie w r. ub. Już w maju rb. odbędzie się w Czechosłowacji Wielki Raid im. Heinza traktowany przez Czechów, jako zaprawa przed „Sześciodniówką”. Czesi zapraszają już teraz do wzięcia w nim udziału. Okazji tej nie wolno jest zmarnować!

PRZED WALNYM ZEBANIEM POLSKIEGO ZWIĄZKU MOTOCYKLOWEGO

Warszawa. Walne Zebranie Polskiego Związku Motocyklowego odbędzie się w Warszawie w dniach 13 — 14 marca. Jednym z głównych punktów porządku dziennego będzie sprawa zmiany statutu. Szereg poprawek zgłasza Zarząd PZM projektując m. in. przyznawanie dodatkowych głosów na Walne Zebranie klubom, w zależności od wyników ich pracy sportowej.

Najbardziej rewolucyjny projekt zmian statutowych zgłosił Śląski OZM. Proponowany statut zmienia całkowicie strukturę organizacyjną PZM, tworząc jednolitą organizację zrzeszającą wszystkich motocyklistów polskich, którzy staliby się bezpośrednio członkami PZM, w przeciwieństwie do obecnego, stanu rzeczy, w którym PZM jest Związkiem klubów motocyklowych.

Zgłoszony projekt dowodzi, że prądy do zmiany struktury sportu polskiego nie ominęły i motocyklistów. Obawiamy się jednak, że projekt Śląskiego OZM wybiegł o kilka lat naprzód. Mimo, że daje on PZM olbrzymie szanse szybkiego rozwoju, jednak, obawiamy się przeciw niemu silnej opozycji ze strony działaczy klubowych stawiających swój macierzysty klub ponad wszystko!

Tegoroczne Walne Zebranie zapowiada się dość burzliwie. Ożywioną dyskusję wywoła sprawa mistrzostw Polski za rok 1947, działalności kapitanatu sportowego, Grand Prix Polski, które nie odbyło się mimo umieszczenia go w międzynarodowym kalendarzu sportowym itp.

Obok tych spraw przykrych nie brak i jaśniejszych punktów, przede wszystkim zaś pięknych wyników sportowych uzyskanych w r. ub. w wielu zawodach. Zresztą — przebieg obrad zależeć będzie w pierwszym rzędzie od zebranych i od ich nastawienia. Wierzymy, podobnie jak rok temu, dobra wola zattiumfuje i obrady potoczą się pod znakiem myśli i troski o przyszłość sportu motocyklowego w Polsce. (wlp)

KONGRES MOTOCYKLISTÓW

Katowice. Śląski OZM zaproponował Zarządowi zorganizowanie w rb. wielkiego Kongresu Motocyklistów, którego zadaniem byłoby przedyskutowanie w obecności przedstawicieli Władz, przemysłu i pokrewnych organizacji, wszelkich żywotnych spraw z zakresu motocyklizmu. Kongres taki odbyłby się na wiosnę rb. w Katowicach, organizacją podejmuje się Śląski OZM. (P)

MIN. GEN LUDVIK SVOBODA DO MOTOCYKLISTÓW POLSKICH

Warszawa. Podczas rozdania nagród XXII Sześciodniówki Motocyklowej w Zlinie prez. PZM mgr. Docha wręczył imieniem motocyklistów polskich upominek dla Ministra Obrony Narodowej Czechosłowacji Gen Ludvika Svobody, który jest jednocześnie prezesem AKRCS.

Ostatnio Min. Gen. Svoboda nadesłał pismo do PZM, w którym dziękuje serdecznie za otrzymany upominek, łącząc życzenia dla motocyklistów polskich! (P)

POTĘŻNY ROZWOJ POLSKIEGO ZWIĄZKU MOTOCYKLOWEGO

Warszawa. Polski Związek Motocyklowy liczy obecnie 181 klubów i sekcji motocyklowych, wobec ok. 70 w r. 1939. Najliczniejszym Okręgowym Związkiem Motocyklowym był dotychczas Śląski OZM, liczący 45 klubów, z których jednak „odstąpił” ostatnio 14 klubów i sekcji motocyklowych nowoutworzonemu Wrocławskiemu OZM-owi. Na drugim miejscu jest Warszawski OZM — 33 kluby, Łódzki OZM — 27 klubów i Poznański OZM — 22 plus 14 Oddziałów Motoklubu „Unia”.

W liczbie 181 klubów i sekcji motocyklowych mamy 47 klubów Związkowych, robotniczych i pracowniczych, 19 klubów przy organizacjach młodzieżowych, 13 klubów wojskowych i milicyjnych, 35 sekcji motocyklowych przy klubach sportowych nie podpadających pod wyżej wymienione, 8 klubów cyklistów i motocyklistów, wreszcie 59 klubów „czysto” motocyklowych.

Poważna liczba klubów związkowych, robotniczych, młodzieżowych i wojskowo - milicyjnych, stanowiąca 45% ogólnej liczby, świadczy najlepiej o popularności sportu motocyklowego, który mimo, że połączony jest ze znacznymi nieraz wydatkami, rozpowszechnia się jednak w stopniu niespotykanym przed wojną. (pik)

MOTOCYKLOWE MISTRZOSTWA ŚLĄSKA

Katowice. Motocyklowe mistrzostwa Śląska w poszczególnych kategoriach zdobyli:

Kategoria raidowa: Gargul Kazimierz („Polonia” — Bytom).

Kategoria wyścigowa: Draga Ludwik („Pogoń” — Katowice).

Kategoria wyścigów na żużlu: Pierchała Eryk (RKM — Rybnik).

Mistrzostwo turystyczne przypadło Kazimierzowi Gargulowi, który przejechał w r. ub. ponad 15,000 km, przed Romanem Stanowiczem (oba „Polonia” Bytom).

Punktacja mistrzostw Śląska przeprowadzona została z uwzględnieniem imprez ogólnopolskich, oraz okręgowych.

PRZED NOWYM SEZONEM

Okres zimowy wykorzystują nasi zawodnicy na przygotowanie swych maszyn do nowego sezonu. Wszystkie interesuje kto i na czym wystartuje w pierwszych wiosennych imprezach. Możemy zdradzić kilka tajemnic:

— Władysław Bębenek (RKS „Garbarnia”), młody zawodnik krakowski nabył od Stefana Sędzimiry (TKM — Zakopane) wyścigową „Motosacoche” 500 ccm. z zapasowym silnikiem.

— Stanisław Brun (PKM — Warszawa) przygotowuje pilnie swoją „Jawę” 250 ccm. ponadto, wraz ze swym bratem Ksyzstofem szykuje „GB 3” 125 ccm. do którego dorabiają wodne chłodzenie.

— Jerzy Dąbrowski (Pogoń — Katowice) przygotowuje jak zwykle całą kolekcję maszyn. Na pierwszy ogień idzie „Velocette” 350 ccm. wyścigowa o ile uda mu się otrzymać części z Anglii. Zużłówka z silnikiem „Rudge” 500 ccm. jest już gotowa. Kompletu dopełniają wyścigówka NSU 350 ccm: (nawet „w proszku”), no i „Jawa” 250 ccm..

— Herbert Henneck („Pogoń” — Katowice) dosiadzie zapewne „Sokoła” 125 ccm. i ma zamiar przygotować go specjalnie do wyścigów, na wzór DKW, na której startował dotychczas..

— Grzegorz Markowski (WKS „Legia” — Warszawa) za przykładem Sędzimiry posprzedawał swe motocykle i wycofuje się z czynnego życia sportowego..

— Jerzy Mieloch (WKS „Legia” — Warszawa) nabył „Velocette” 350 ccm od Markowskiego, ma kłopoty z wyścigówką DKW 350 ccm ze sprężarką która stoi od blisko roku z braku części wymiennych, poza tym czeka cierpliwie na nową „Velocette z Anglii, którą stara się oddawna sprowadzić..

— Tadeusz Wikaryjczyk (SSM Gdynia) sprzedał swą „Jawę” 250 ccm i ma stare kłopoty z żużlowym „Martin-JAP”, który „sypie” mu się już oddawna..

— Andrzej Żymirski (OM Tur „Okęcie”) — sprzedał „Jawę”, jeździ na scooterze i podobnie, jak Włodzimierz Markowski i wraz z nim, Rusiniakiem, Stefanem Urbaniakiem

i resztą kolegów z „Okęcia” czeka na nowe „Triumphy” 100 i 3 T, które via Czechosłowacja zamierza sprowadzić S.M. OM Tur „Okęcie” dla swych czołowych zawodników..

— Kazimierz Gargul („Polonia” — Bytom) chucha i dmucha w swoją BMW 750 ccm i przygotowuje ją do tegorocznej sportowej batalii, ciesząc się już na myśl o wspólnej rywalizacji z Rusiniakiem..

— Wszystkich niewymienionych, którzy zakonspirowali się lepiej, zabaczmy niedługo, bo za kilka tygodni na trasach wyścigów i raidów.. (pik)

MOTOCYKLIŚCI W SŁUŻBIE SPOŁECZENSTWA

Bytom. Jak podaliśmy już, motocykliści Sekcji Motocyklowej KS „Polonia” w Bytomiu obok doskonałych wyników na polu sportowym, osiągnęli niemniej piękne rezultaty w służbie społecznej. Oto na wezwanie swego prezesa, znanego przed wojną automobilisty Wielkopolski, Dr. Chrzanowskiego, od maja 1947 r. współpracują z Komendą Milicji Obywatelskiej w Bytomiu w zwalczaniu anarchii drogowej. W ciągu 7 miesięcy 1947 r. motocykliści „Polonii” na czele ze swymi mistrzami motocyklowymi odbyli ponad 400 patroli wyjeżdżając na teren m. Bytomia i powiatu. Zaproszeni na jeden z patroli przedstawiciele Sądu Okręgowego, Prokuratury, Władz Miejskich i Prasy; wyrazili swe pełne uznanie dla szarej, codziennej pracy prowadzonej przez zmotoryzowanych sportowców! (P.)

OLSZTYŃSKI KLUB MOTOCYKLOWY I JEGO ROZWOJ

W 1946 r. założony został w Olsztynie przez grono motorowców Olsztyński Klub Motocyklowy. Zadaniem jego było zrzeszenie wszystkich sportowców oraz ochrona i racjonalne użytkowanie sprzętu motorowego znajdującego się w dużych ilościach na tych terenach.

Walcząc z trudnymi warunkami organizacyjnymi i finansowymi przez pierwszy okres swego istnienia Klub dopiero w 1947 r. rozpoczął normalną pracę organizacyjną. Zorganizowano w sezonie 1947 — 5 imprez i raidów motocyklowych. Do najważniejszych z nich należał wyścig uliczny o nagrodę Prezydenta Olsztyna, który odbył się 21 września i zgromadził na trasie ponad 5 000 widzów.

Jednym z najważniejszych osiągnięć klubowych jest wyremontowanie pięknego lokalu klubowego, w którym urządzony zostanie w sezonie 1948 „hotel motorowy” — dla motocyklistów zrzeszonych, oraz „biuro turystyczne” udzielające motocyklistom zamierzającym dokonać wycieczek po pięknych asfaltowych szosach pojezierza mazurskiego, mieszkaniom oraz wszelkich informacjach.

W 1947 r. klub liczył 95 członków rozporządzających 40 maszynami przeważnie BMW 500 i 600.

Prezesem Klubu był mec. Smotrycki, sekretarzem M. Jeśionowski, kpt. turystycznym inż. Wodziński. Adres Sekretariatu Klubu — Curie Skłodowskiej 12.

GWIAZDKA ODDZ. KRAK. AP. DLA MILICJANTEK



Zdjęcie nasze przedstawia obdarowaną milicjantkę pełniącą funkcję kierownika ruchu drogowego. Obok Komendant Wojew. MO Płk. Ksęzarczyk, Komendant MO na miasto Kraków Mjr. Stańczak, z Zarządu APO Kraków: dyr. J. Szewski, inż. J. Jaroszyński, dyr. T. Damski, dyr. J. Krzepowski.

Wiadomości motocyklowe z całego świata

MISTRZOSTWA MOTOCYKLOWE FRANCJI

Paryż. Mistrzostwo Motocyklowe Francji na rok 1947 zdobył Lheritier. W imprezach eliminacyjnych zgromadził on 29 pkt., podczas gdy następni za nim uzyskali: Behra — 27 pkt., Houel i Berlie — po 15 pkt.,

Rozgrywki o mistrzostwo Francji w pilce motocyklowej dały następujące rezultaty:

- 1) RMB Carpentrasien — 26 pkt.
- 2) MBC Houllgatais — 23 pkt.
- 3) MBC Avignon i SUMA Troyes — po 19 pkt.

Zwycięska drużyna RMB Carpentrasien poniosła podczas całych rozgrywek tylko jedną porażkę! Pilka motocyklowa nieznana niemal zupełnie w Polsce jest we Francji bardzo popularną formą zawodów motocyklowych. Federation Francaise de Motocyclisme wydała w r. ub. Licencje 21 klubom piłki motocyklowej, 224 graczom, oraz 16 sędziom.

(wlp)

MIĘDZYNARODOWY KALENDARZ MOTOCYKLOWY NA ROK 1948.

Paryż. Zatwierdzony na ostatnim kongresie FICM międzynarodowy kalendarz sportowy na rok 1948 zawiera następujące pozycje:

- 28.III — Francja — Wyścig w Pau
- 10.IV — Francja — Wyścig o Nagrodę Nicei
- 18.IV — Francja — Wyścig terenowy
- 25.IV — Włochy — Grand Prix San Remo
- 2.V — Czechosłowacja — Grand Prix Pragi
- 2.V — Szwajcaria — Wyścig w Schaffhausen
- 6.V — Francja — Wyścig w Auvergne
- 8.V — Irlandia — Leinster 200
- 9.V — Finlandia — Grand Prix Finlandii
- 9.V — Węgry — Grand Prix Węgier
- 9.V — Belgia — Wyścig w Brukseli
- 15.V — Irlandia — North West 200
- 15.V — Francja — Wyścig Bol d'Or
- 16.V — Szwajcaria — Grand Prix Szwajcarii
- 23.V — Belgia — Wyścig we Floreffe
- 23.V — Szwajcaria — Wyścig w Lozannie
- 30.V — Francja — Wyścig w Montpellier
- 30.V — Włochy — Wyścig w Rzymie
- 30.V — Szwajcaria — Wyścig w Olten
- 5-6.VI — Belgia — Raid 24-godzinny
- 6.VI — Francja — Wyścig w Strassburgu
- 6.VI — Francja — Wyścig terenowy
- 7,9,11.VI — Anglia — Tourist Trophy
- 13.VI — Belgia — Wyścig w Brukseli
- 13.VI — Francja — Trophée de St-Europe na torze Monthéry
- 13.VI — Polska — Grand Prix Polski
- 21.VI — Włochy — Konkurs regularności
- 20.VI — Belgia — Wyścig w Ostendzie
- 20.VI — Włochy — Wyścig w Lugano
- 20.VI — Francja — II Wyścig w Bordeaux
- 26.VI — Holandia — Grand Prix Holandii (Dutch TT)
- 27.VI — Włochy — Raid de la Madonina dei Centauri
- 3.VII — Belgia — Grand Prix Belgii
- 3-4.VII — Szwajcaria — Wyścig w Bernie
- 10.VII — Francja — Wyścig w Angouleme
- 10.VII — Belgia — Wyścig w Limbourgu
- 10-11.VII — Francja — Wyścig 24 godzinny
- 11.VII — Szwajcaria — Wyścig w Porrentruy
- 25.VII — Francja — Wyścig do szczytu Mont Ventoux
- 25.VII — Francja — Wyścig w Arcachon
- 1.VIII — Francja — Wyścig Albi
- 8.VIII — Belgia — Terenowy Wyścig Narodów
- 14-16.VIII — Polska — Trzydniówka PZM
- 15.VIII — Czechosłowacja — Wyścig o nagr. Prez.
- Dr E. Benesza
- 15.VIII — Francja — Wyścig w Comminges
- 20-22.VIII — Belgia — Raid Liège — Milan — Liège
- 21.VIII — Irlandia — Grand Prix Europy
- 22.VIII — Czechosłowacja — Wyścig w Olumencie
- 29.VIII — Czechosłowacja — Wyścig w Pilźnie

- 1.IX — Norwegia — Grand Prix Norwegii
- 5.XI — Szwajcaria — Wyścig trawiasty w Zurychu
- 7-9.IX — Anglia — Manx Grand Prix
- 12.IX — Włochy — Grand Prix des Nations
- 12-19.IX — Czechosłowacja — XXIII Międzynarodowa Sześciodniówka FICM

19.IX — Francja — Wyścig w Avignon
Najwięcej imprez zgłosiła do kalendarza Francja, bo aż 16! Uderza niewielka liczba zawodów motocyklowych w Anglii (przyczyną są ograniczenia benzynowe), Polska zgłosiła do kalendarza dwie imprezy: Grand Prix Polski, które zorganizowane zostanie na Śląsku, ew. w Poznaniu w dniu 13 czerwca, oraz Raid Trzydniowy PZM, którego trasa powiedzie przez Ziemię Odzyskane. Organizację tego raidu otrzyma prawdopodobnie OM Tur „Okęcie”.

(wlp)

KLASYFIKACJA MOTOCYKLISTÓW CZECHOSŁOWACKICH

Praga. W roku bieżącym przeprowadzona będzie po raz pierwszy po wojnie klasyfikacja najlepszych motocyklistów czeskich. Komisja Sportowa AKRCS przeprowadzi tę klasyfikację na całkowicie odmiennych zasadach, niż np. rozgrywane motocyklowe mistrzostwa Polski. Motocykliści sklasyfikowani zostaną na podstawie osiągniętych przez nich wyników w kraju i zagranicą, przy czym klasyfikacja taka obejmie również automobilistów. Wyróżnienia kierowcy otrzymają odznaki złote (najwyżej trzech zawodników) lub srebrne (najwyżej 5 — 10 zawodników).

Złote odznaki uzyskali dotychczas następujący automobilści i motocykliści czescy: A. Vitvar (r. 1935, 36, 37 i 38), ś: p: F. Brand (1932 i 33), B. Sojka (1933 i 34), Zd. Houška (1935), F. Juhan (1934), J. Knapp (1934), J. Kubicek (1935), ś: p: J. K. Lebkowicz (1931), J. Lucak (1938), ś: p: inż: P. Mucha (1933), V. Rinler (1931), Zd. Pohl (1937), V. Stanislav (1937 i 38), R. Turek (1932) i Vl. Formanek (1938).

(wlp)

KALENDARZ SPORTOWY AKRCS

Praga. Już z początkiem stycznia r. b. Autoklub Republiki Ceskosłowackiej ogłosił kalendarz sportowy na rok 1948. Obejmuje on 75 pozycji (imprezy samochodowe i motocyklowe). A oto kilka ciekawszych pozycji:

- 18.IV — Międzynarodowy wyścig żużlowy w Brnie (motoc.)
- 25.IV — Grand Prix Pragi (samoch.)
- 25.IV — Wyścig w Strakonicach (motoc, otwarty)
- 2.V — Grand Prix Pragi (motoc.)
- 9.V — Wyścig żużlowy w Bratisławie (motoc, otwarty)
- 16-17.V — Wielki Raid im. Heinza (motoc, otwarty, wzgl. międz.)
- 23.V — Międzynarodowy wyścig żużlowy w Pilźnie
- 30.V — Wyścig „Ostrawski trojhelnik” w Ostrawie (motoc, otwarty)
- 6.VI — „Liberecky Okruh” — Liberec (samoch.-motoc otw.)
- 6.VI — Memoriał J. K. Lebkowicza (międz.) (motoc, żużlowy) — Pardubice.
- 20.VI — Wyścig żużlowy w Zlinie (motoc, otw.)
- 9-11.VII — Międz. wyścig żużlowy w Mar. Lázn (motoc)
- 15.VIII — Międz. wyścig o nagr. Prez. Dr. Beneša (motoc)
- 22.VIII — Międz. „Svatopecky Okruh” — Olumencie (motoc.)
- 29.VIII — „Lochotinsky Okruh” — Pilzno (międz. motocykl.)
- 5.IX — Wyścig o Złoty Kask Czechosłowacji (międz. nar. motoc.) Pardubice.
- 12-19.IX — XXIII Międzynarodowa Sześciodniówka Motocyklowa FICM
- 26.IX — Międz. wyścig żużlowy — Ostrawa (motocykl.)
- 10.X — Międz. wyścig żużlowy na Strahove (motocykl.)
- 17.X — Wyścig Samochodowy o Wielką Nagrodę im. Prez. Masaryka — Brno.

AKRCS wyprzedził znacznie PZM i AP ogłaszając już swój kalendarz. Wskazany jest, by obie nasze magistra-

tury sportów motorowych, zgodnie z podpisanym w Pradze porozumieniem, ułożyły tak kalendarz imprez samochodowych i motocyklowych w Polsce, by główne zawody w Czechosłowacji i w Polsce nie kolidowały ze sobą, co umożliwił starty Polaków w Czechosłowacji i odwrotnie! (wlp)

MISTRZOSTWA MOTOCYKLOWE WŁOCH

Mediolan. Mistrzostwa motocyklowe Włoch na rok 1947 przyniosły następujące wyniki:

Kategoria I:

Klasa do 250 ccm — Dario Ambrosini

Klasa do 500 ccm — Omobono Tenni

Kategoria II:

Klasa do 250 ccm — Alfredo Milani

Klasa do 500 ccm — Arciso Artesiani

Kategoria III:

Klasa do 250 ccm — Elio Scopigno

Klasa do 500 ccm — Teresio Castellanza

Kategoria motorowerów: Fausto Toni.

Kierowcy włoscy dysponują dziś doskonałymi motocyklami „Guzzi”, wysuwają się na czoło zawodników klasy światowej. Charakterystyczny jest fakt nierozgrywania we Włoszech wyścigów w klasie do 350 ccm. W klasie tej nie były też przyznane tytuły mistrzów. Tłumaczy się to tym, że Włosi wyspecjalizowali się w budowie 250-tek i 500-tek (wlp)

GERBER MISTRZEM SZWAJCARII

Genewa. Mistrzostwa Szwajcarii na rok 1947 przyniosły wielki sukces motocyklicie Wernerowi Gerberowi, który zdobył tytuł mistrzowski w klasie do 500 ccm. (wlp)

ECHA KONGRESU FICM W PARYŻU

Ze znacznym opóźnieniem dotarły do Polski ważniejsze postanowienia z ostatniego Kongresu FICM w Paryżu na którym — jak wiadomo — Polska nie była reprezentowana, powierzając zastępstwo swych interesów delegatom Czechosłowacji. W Kongresie wzięli udział delegaci zważków motocyklowych w Anglii, Austrii, Belgii, Finlandii, Francji, Holandii, Irlandii, Norwegii, Szwecji, Szwajcarii, Węgier i Włoch, oraz z państw słowiańskich — Czechosłowacji i Jugosławii. Szczególnie licznie reprezentowani byli Czesi: do Paryża przybyli inż. Rechziegel, inż. Mróz, dr. Frei i dyr. Julis.

Większość głosów przyjęto na członka FICM Monaco, zaś jednogłośnie reaktywowano w prawach członkowskich Austrię. Na posiedzeniu Międzynarodowej Komisji Sportowej delegaci AKRCS zdali sprawozdanie z XXII Śześciodniówki w Zlinie. Organizację uznano za doskonałą, jednak w dyskusji poruszono zbyt niewielką ilość odcinków terenowych, co tłumaczyli Czesi suszą. Organizację XXIII Śześciodniówki powierzono ponownie Czechosłowacji, która zdobyła „International Trophy”. Jednocześnie zaproponowano szereg zmian w regulaminie Śześciodniówki i tak: w Śześciodniówce startować będą mogły jedynie motocykle solo, teamy do „International Trophy” składać się będą z 5 zawodników, do konkursu o „Wielki Złoty Medal FICM” każda wytwórnia będzie mogła zgłosić najwyżej dwa teamy. Zobowiązano organizatorów do ufundowania kryształowego pucharu dla państwa, które uzyska najlepszy wynik w konkursie o „International Trophy” i „Silver Vase” łącznie.

W dalszych swych uchwałach postanowiła Międzynarodowa Komisja Sportowa FICM zalecić organizowanie większej ilości zawodów terenowych. Formułę paliw dopuszczonych do wyścigów międzynarodowych pozostawiono bez zmian. Utrzymano zakaz startowania w wyścigach międzynarodowych na motocyklach ze sprężarkami (kompresorami). Niedopuszczono do zawodów międzynarodowych motocyklistów niemieckich mających amerykańskie licencje motocyklowe. Komisja techniczna określiła, że motocyklami bez sprężarek są te, których cylinder napelniany jest ruchem normalnego tłoku roboczego. W ten sposób motocykle z silnikami z t. zw. pompą podawczą („Ladepumpe”) uznane zostały jako pracujące ze sprężarką.

Określono również warunki, jakim odpowiadać muszą przyrządki motocykli wyścigowych. Postanowiono na przyszłym Kongresie FICM rozpatrzyć sprawę stworzenia klasy

motocykli sportowych. Utworzono trzy nowe klasy motocykli z silnikami o pojemności: do 50 ccm, do 75 ccm i do 100 ccm.

Organizację Grand Prix Europy powierzono Irlandii. Wobec rezygnacji ACU (Anglia), przyszły Kongres FICM odbędzie się w dn. 12—14 kwietnia r. b. w Brukseli: (wlp)

W TRZECH SŁOWACH...

— Znany czeski zawodnik motocyklowy Antonin Cacák zginął w wypadku samochodowym. Cacák zdobył złoty medal podczas ostatniej Śześciodniówki w Zlinie.

— Ostatni wyścig motocyklowy Grand Prix Berna ogłądało 115,000 widzów.

— Angielska wytwórnia Triumph wypuszcza w r. b. na rynek nowy model wyścigowego motocykla.

— Harley Davidson produkuje modele 750 ccm (SV), 1000 ccm (OHV), oraz 1200 ccm (SV i OHV), ponadto specjalne typy motocykli dla policji.

— W Szwecji skonstruowany został pierwszy model szwedzkiego scootera.

— Motocyklista czeski V. Vojta z Brna przerobił na scootera 175 ccm. stary model motocykla Neracar. Scooter ten jest zaopatrzony w resorowanie tylnego koła.

— Nowy model Guzzi 250 ccm „Airone” zaopatrzony jest w widelec przedni teleskopowy, oraz resorowanie tylnego koła z amortyzatorami olejowymi.

— „Cucciolo” to jeszcze jeden motorower z silnikiem 4-taktowym 48 ccm, przedstawiony na ostatnim salonie motocyklowym w Mediolanie.

— Import motocykli do Szwajcarii w r. 1947 wyniósł 7284 sztuk, z tego w lipcu 1342 szt. Głównym dostawcą była Anglia (2141 szt.), Czechosłowacja (1737 szt., w tym 410 szt. CZ 125 ccm, i 1327 szt. Jawa), Włochy — 1305 szt. i Francja — 754 szt. Najwięcej sprowadzono motocykli Jawa, następnie BSA (1131 szt.) i Puch (869 szt.).

— Wytwórnia w Povázské Bystricy (CSR) planuje na rok 1948 wykonanie 20000 motocykli Manet 90 ccm. Cena ich wynosi 9700 Kcs. Dotychczas wykonano 500 szt. tych motocykli, które są najnowszą konstrukcją czeską. A u nas?

— Ceska Zbrojovka zaopatruje obecnie wszystkie swe modele motocykli 125 ccm. w przedni widelec teleskopowy.

— Cena nowych motocykli wyścigowych Velocette KTT 350 ccm — sławnych na całym świecie — wynosi obecnie 330 funtów szt. łącznie z takśa podatkową.

— 20 letni Alois Boxan zmontował ciekawy rodzaj scootera z silnikiem 100 ccm, nożną zmianą biegów, wagi 45 kg. Całkowita długość tej maszyny nazywanej przez pomysłodawcę Czecha „Valibuk” wynosi 165 cm., wysokość 65 cm. Ogumienie 8 x 4. Rozwija szybkość 40 km/godz.

Ciekawą wystawę motocykli wyścigowych zorganizowano w Londynie: znalazły się na niej maszyny zawodników światowej sławy, zwycięzców TT, Manx Grand Prix i inn. Wśród nich: Excelsior 250 ccm. Drinkwatera i Parkinsona, Velocette 350 ccm. Fostera, Norton 500 ccm. H. Daniellsa, Brough Superior Popego, Triumph Tw'n Whitwortha i „dirt - trackówka” Bill Kitchena.

— Kto chce ustanowić rekord świata? Należy się tylko spieszyć póki nie znalazł się nikt, kto wpisze pierwszy swe nazwisko na listę rekordzystów świata w nowoutworzonej klasie 2 motocykli do 50 ccm.

— Jak wiadomo polski rekord szybkości motocyklowej należy od lat 15 do Michała Negenasta. Podobnie przedstawia się sprawa w Czechosłowacji, której rekord wynoszący 179 km/godz. (trochę więcej, niż nasz) kończy w r. b. 15 lat! Ustanowiony został na motocyklu Jawa 500 ccm.

— Eksport motocykli brytyjskich osiągnął w r. ub. punkt kulminacyjny w miesiącu lipcu, w którym wywieziono z Anglii 6226 szt. motocykl wartości 487055 funtów szt.

Wypożyczyć, względnie kupić roczniki lub pojedyncze numery czasopism motocyklowych krajowych i zagranicznych do roku 1945, książki w języku polskim i obcym z zakresu techniki i sportu motocyklowego, w szczególności: BUSSSEN „AUTOMOBILTECHNISCHES HANDBUCH” (wyd. 1942 r.).

Inż. Władysław Pietrzak BYTOM, Szopena 7, tel. 41-54.

Nr X-4b-1/48

WIADOMOŚCI URZĘDOWE

DEPARTAMENTU SAMOCHODOWEGO MIN. KOMUNIKACJI

TYMCZASOWE NORMY ZUŻYCIA MATERIAŁÓW PĘDNYCH DLA POJAZDÓW MECHANICZNYCH

A. SAMOCHODY CIĘŻAROWE

M A R K A	Układ napędu	M O D E L (T y p)	Tonaż	Norma zużycia paliwa w 1/100 km.	U w a g i
Bedford	4×2	MW	3/4	25	
"	4×2	GXD	1,5	25	
"	4×2	OYD	3	31	
Chevrolet-Canada	4×2	C-15, C15-A	3/4	25	
"	4×4	" C30	1,5	27	
" USA	4×4	C60-L, C60-S	3	30	
"	—	US0, US6×4	2,5	30	
Dodge	4×4	T-214-1	3/4	26	
"	4×2	WF-32	1,5-2	28	
"	4×4	T-203-B	3	36	
Ford USA	4×2	218-TF	1,5-2	26	
" Canada	4×2	C-291-W, F15	3/4	25	
"	4×4	F-30	1,5	27	
"	4×4	C-395-Q, F-607	2	29	
GAZ — AA	4×4	C-298-Q, FGT, F60-L	3	31	
GMC	6×6	—	1,5	21	
Studebaker	—	CKW-352, 353	—	—	
ZIS — 5	4×2	AFKWX-353	2,5-4	39	
		US6, LS6×4	2,5-4	40	
			3	34	

B. SAMOCHODY OSOBOWE

Chevrolet	4×2	Fleetmaster	—	16	
Citroen	2×4	11-L	—	12	
Fiat (Simca 8)	4×2	1100	—	10	
Ford	4×2	V8	—	18	
Mercedes-Benz	4×2	170V	—	12	
"	4×2	2 0	—	16	
Opel	4×2	Olimpia	—	12	
Willys	4×2	—	—	15	
D. K. W.	2×4	Meisterkl. i Reichskl.	—	8	

C. NORMY ZUŻYCIA MATERIAŁÓW PĘDNYCH
DLA NIETYPOWYCH POJAZDÓW MECHANICZNYCH Z SILNIKIEM WYSOKOPRĘŻNYM (DIESLOWYM)

M A R K A	M O D E L (T y p) podwozie silnik	Tonaż	Norma zużycia paliwa w 1/100 km	Norma zużycia oleju w 1/100 km	U w a g i
Bussing NAG	350/LD5	3,5	24	0,8	
"	400/LD6	4	25	0,9	
Henschel	5G2/G	5	32	0,8	
Magirus	M25/S88D	2,5-3	20	0,6	
"	M27/S88D	2,5 3	22	0,6	
"	M30/S88D	2,5-3	24	0,6	
"	M35 F6M313	3,5	28	0,7	
"	M40/S116D	4	28	0,8	
"	M45/S316D	4,5	32	0,8	
"	M50 S316D	5	34	0,8	
M. A. N.	D DO540	4-4,5	21	0,7	
"	F4/D3515	6,5-8	38	1	
Mercedes-Benz	L3000/OM65	3	20	0,6	
"	L3750/OM67	3,5	25	0,7	
"	L6500/OM79	6-6,5	32	1	
Vomag	3L/4R1560	3,5	22	1,1	
"	5L/4R3080	5	26	1	
"	5L/6R3080	5	33	1,5	
"	6L/6R1060	6	36	1,45	
Chausson	siln Panh. Levassor	autob.	27	0,8	
Graf & Stift	" Stift S6	"	43	0,5	
Leyland	OPSL	"	24	1,1	
Mack	10 ton	"	44	—	
Saurer	LD6		28	0,5	

W obliczeniu przyjęto ciężar wł. benzyny etylizowanej = 0,760 przy 15°C Ciężar oleju gazowego i ropy do siln. Diesla = 0,870.

D.

Poprawki norm paliwa w zależności od warunków eksploatacji	zwiększenie normy do	zmniejszenie normy do
1. Przy szkoleniu kierowców	5 %	
2. W okresie zimowym (śnieg gołoledź)	5 %	
3. W okresie zimowym przy dużych opadach śnieżnych	10 %	
4. W okolicach górskich	10 %	
5. Jazda terenowa i po bardzo złych drogach	10 %	
6. Jazda na autostradach, drogach o nawierzchni ulepszonej		10 %
7. Jazda w dużych miastach	10 %	
8. Jazda po remoncie głównym silnika (le — 500 km)	5 %	
9. Jazda z przyczepą pustą lub obciążoną mniej niż 40% nośności samochodu: na 1-osiową przyczepę	3 %	

10. Jazda jak wyżej na każdą przyczepę 2-osiową 5 %
 11. Jazda z obciążeniem nie mniejszym niż 40% nośności samochodu (na przyczepie)
 a) na każdą tonę na przyczepie dla sam. o nośności:
 a) do 3/4 ton 13 %
 b) powyżej 3/4 do 1,5 t. 12 %
 c) „ 1,5 — 3 t. 9 %
 d) „ 3 — 7 t. 7 %
 e) „ 7 ton 5 %
 12. Jazda z pługiem przy oczyszczaniu śniegu na szosach i lotniskach 20 %

E. NORMY WEWNĄTRZ GARAZOWE

Zużycie dzienne paliwa

1. na sam. osob.: od 0,2 do 0,3 ltr:
 2. na sam. cięż.: do 1,5 — 0,3 ltr.
 3. na sam. powyżej 1,5 t. — 0,7 do 1 ltr:

F NORMA POSTOJOWA dla jałowego biegu silnika, (na postoju gdzie ze względów bezpieczeństwa silnika nie wolno uruchamiać) tyle paliwa na godzinę ile wynosi norma na 5 km. jazdy.

G. ZUŻYCIE OLEJU I SMARÓW

Olej silnikowy 5% wagowo w stosunku do zużycia paliwa w kg.

Olej dyferencjałowy o 5% w stosunku do zużycia paliwa w kg.

SMARY GĘSTE

Dla osobowych samochodów 100 gr. na 100 km. jazdy
 Dla ciężar. samochodów do 3 t. 150 gr. na 100 km. jazdy
 Dla ciężar. sam. powyżej 3 t. 200 gr. na 100 km. jazdy

H. PRZYBLIŻONE NORMY ZUŻYCIA PALIWA W ZALEŻNOŚCI OD POJEMNOŚCI SKOKOWEJ SILNIKA.

Do określenia zużycia paliwa dla samochodów gaźnikowych niewymienionych pod A i B należy posługiwać się następującą tabelą z uwzględnieniem niżej podanych procentowych poprawek:

Pojemność skokowa silnika w cm ³	Zużycie paliwa w ltr./100 km.
500	6
1000	10
1500	12
2000	14
2500	16
3000	18
3500	20
4000	22
4500	24
5000	26
5500	28
6000	30

Dla samochodów ciężarowych zwiększyć zużycie o 25%
 Dla samochodów terenowych zwiększyć zużycie o 40%
 więcej niż dla ciężarowych.
 • Dla silników dwusuwowych zwiększyć zużycie o 75% w stosunku do pojemności.

PRZYKŁADY:

poj. w cm³ zużycie pal.
 Fiat 1500 — 1500 — 12 l/100 km. (osobowy)
 International — 5220 — 34 „ (ciężarowy)
 Studebaker — 4600 — 40 „ (terenowy)
 DKW (Reichsklasse) 585 — 8 „ (osob z sil. dwusuwowym)

I. PRZYCZYNY NADMIERNEGO ZUŻYCIA PALIWA

W kosztach eksploatacji samochodu jedną z najważniejszych pozycji zajmują materiały pędne. Dlatego na tym polu należy prowadzić racjonalną gospodarkę i daleko posuniętą oszczędność. Niedbalstwo, niedomagania natury technicznej pojazdu mechanicznego i lekkomyślność a karygodne szafowanie materiałami pędnymi — powoduje olbrzymie straty. Oszczędność w użyciu materiałów pędnych winna stać się obowiązkiem obywatelskim każdego użytkownika i kierowcy pojazdów mechanicznych.

Podane tutaj normy paliw dla pojazdów mechanicznych opracowane zostały dla użytku kierowców i organów kontrolnych gospodarki samochodowej. W zastosowaniu praktycznym, w pewnych szczególnych wypadkach może się zdarzyć, że cyfry zużycia będą nieco odbiegały od podanych tu norm. Wypadki takie wymagają gruntownego sprawdzenia przez organa kontrolne celem uniknięcia nadużyć.

Zużycie paliwa, w praktyce uzależnione będzie między innymi od:

- a) stanu technicznego pojazdu mechanicznego;
 b) stanu dróg i warunków atmosferycznych;
 c) umiejętnego prowadzenia pojazdu mechanicznego.

Nadmierne, czy też prawidłowe zużycie paliwa, zależne jest więc głównie od kierowcy i obsługi technicznej pojazdu mechanicznego.

1. STAN TECHNICZNY POJAZDU MECHANICZNEGO

Zły stan techniczny pojazdu mechanicznego powoduje nadmierne zużycie paliwa, a specjalnie:

- a) wyrobienie cylindrów, tłoków pierścieni i nieszczelność zaworów;
 b) zbyt późny zapłon lub przerwy w zapalaniu;
 c) gaźnik rozregulowany, lub jego nieodpowiednia regulacja;
 d) zanieczyszczony filtr powietrza;
 e) ślizganie się sprzęgła;
 f) źle, lub nienasmarowane podwozie, ocieranie bębnow o szczebelki hamulca zła zbieżność kół przednich, małe ciśnienie w oponach;
 g) nieszczelność przewodów i zbiorników paliwa;
 h) przeciążenie pojazdu mechanicznego (pogarsza bardzo znacznie jego stan techniczny).

2. STAN DRÓG I WARUNKI ATMOSFERYCZNE

Na drogach dobrych samochod mniej zużywa paliwa, niż na złych. Na złych i górzystych drogach opory wzrastają i dla ich pokonania potrzeba większej mocy.

Przy jeździe po drogach terenowych w piachu, błocie, śniegu itp. pokonywanie oporów wymaga stosowania niskich przekładni. W obu tych wypadkach nastąpi większe zużycie paliwa. Biorąc pod uwagę nie tylko zużycie paliwa, ale i nadmierne zużycie samochodu, niejednokrotnie lepiej i korzystniej będzie wybrać drogę dłuższą lecz dobrą, niż krótszą a złą.

Warunki atmosferyczne w naszym klimacie odgrywają pośrednią rolę w odniesieniu do zużycia paliwa. W zimie zagrzanie silnika przed wyruszeniem w drogę będzie kosztować więcej paliwa, niż w lecie. Tak samo konieczność uruchomienia silnika na postojach. Mgła, deszcz i śnieg zmuszają do wolnej jazdy i często na niskich przekładniach. Droga mokra, gołoledź, śnieg i t.p. powodują poślizg kół. Wiatr i jego kierunek ma także wpływ na zużycie paliwa. Przy silnym wietrze przeciwnym zużycie to zwiększa się z szybkością jazdy.

3. UMIEJĘTNE PROWADZENIE POJAZDÓW MECHANICZNYCH

Może największy procent nadmiernego zużycia paliwa obciąża kierowcę. Od jego umiejętności prowadzenia samochodu i od jego doświadczenia zależy będzie głównie racjonalne i ekonomiczne wykorzystanie samochodu, a tym samym i oszczędne zużycie materiałów pędnych.

W szczególności:

a) Maksymalna szybkość pojazdu mechanicznego winna być stosowana tylko w wyjątkowych wypadkach. Największą ekonomiczną szybkością jest, mniej więcej, szybkość odpowiadająca $\frac{2}{3}$ maksymalnej. Jazda na szybkości maksymalnej powoduje blisko dwukrotnie, większe zużycie paliwa, niż na ekonomicznej, nie mówiąc już o przedwczesnym zużyciu silnika, mechanizmów i ogumienia.

b) Temperatura silnika ma również wpływ na zużycie paliwa. Jest ono najekonomiczniejsze przy temperaturze cieczy chłodzącej: 80 — 90°C (180 — 190°F).

Specjalne w zimie należy zwracać uwagę na temperaturę chłodzenia i dlatego należy odpowiednio przysłaniać chłodnicę. Przestrzegać również stosowania odpowiednich olejów w zimie i w lecie.

c) Używanie zasysacza ograniczać tylko do koniecznej potrzeby rozruchu silnika.

Nie ruszać z miejsca bez upewnienia się, że ciśnienie oleju jest normalne.

Dźwignia ogrzewacza karburatora winna być ustawiona do odpowiedniego poziomu (zima — lato), tak samo ustawienie skoku pompki przyspieszeniowej.

d) Używanie hamulców winno być ograniczone do koniecznego minimum. Z tych względów należy zawsze zawczasu zmniejszać szybkość przed znakami drogowymi świetlnymi, przed zakrętami oraz barierami zamykającymi drogę (przejazdy kolejowe), aby później nie być zmuszonym do gwałtownego hamowania. Na postojach wyłączać silnik.

e) Należy ściśle przestrzegać norm ciśnienia w oponach pojazdów mechanicznych. Niedopatrzanie w tym kierunku może być powodem nie tylko nadmiernego zużycia paliwa, ale i przedwczesnego zużycia ogumienia.

f) Napełnianie zbiorników paliwa, jeśli jest przeprowadzone ręcznie — nie na stacji benzynowej, powinno się odbywać tak, aby nie było strat przez rozlew, oraz aby do zbiornika nie dostały się cząstki wody i jakiegokolwiek zanieczyszczenia.

g) Przechowywanie benzyny w magazynach podręcznych winno się odbywać zgodnie z przepisami, aby nie dopuścić do strat wynikłych z parowania benzyny i niepotrzebnego rozlewu. Przy dłuższym przechowywaniu benzyny należy zwrócić uwagę na pogarszanie się jej wartości z powodu wyparowania jej składników lotnych.

DYREKTOR DEPARTAMENTU

Inż. L. Gronomski

SZYBY DO SAMOCHODÓW

HARTOWANE, ELASTYCZNE NOWEJ WYTWÓRNI

»PHIROFLEX«

W GATUNKU PRZEDWOJENNYMI

WYSYŁA POCZTĄ

PO OTRZYMANIU WYMIARÓW

Skład fabryczny K. SIKORA

WARSZAWA, UL. NOWOGRODZKA Nr. 2 (sklep)

Z KRAJU

PRZYDZIAŁ MATERIAŁÓW PĘDNYCH PO CENACH ULGOWYCH

Z dniem 1 stycznia 1948 r. nastąpiła podwyżka cen na produkty naftowe spowodowana w znacznej mierze zwiększeniem kosztów przewozów morskich, a poza tym koniecznością powstrzymania nadmiernego zużycia produktów naftowych.

Z uwagi na kontynuowanie polityki stabilizacji cen w 1948 r. zarządzenie Ministra Przemysłu i Handlu z dn. 31.12.48 r. przewiduje stosowanie dla niektórych grup odbiorców cen ulgowych i zwrotów pieniężnych za materiały pędne zakupione po dniu 1 stycznia 1948 r.

Do tego rodzaju odbiorców między innymi zaliczone są przedsiębiorstwa państwowe (PKS, PPT — EP, i C. Hartwig), samorządowe (komunalne i międzykomunalne zakłady komunikacyjne) oraz koncesjonowane spółdzielcze i prywatne, trudniące się zarobkowym przewozem publicznym osób i towarów i nadzorowane przez Departament Samochodowy. Ceny ulgowe przysługują jedynie na materiały pędne zakupywane do pojazdów mechanicznych, będących własnością, wyżej wymienionych przedsiębiorstw i dokonywujących zarobkowych przewozów publicznych, z wyłączeniem samochodów osobowych (taksówek, dorożek bagażowych) oraz samochodów administracyjno-gospodarczych.

Przydział materiałów pędnych dla wymienionej grupy odbiorców odbywa się przez Urzędy Wojewódzkie — Wydział Komunikacyjny, na terenie zaś Warszawy przez Zarząd Miejski m. st. Warszawy Wydział Ruchu i Motoryzacji, na terenie Łodzi przez Zarząd Miejski Wydział Komunikacji, na podstawie uzasadnionych zapotrzebowań poszczególnych odbiorców.

Sprawa zwrotów pieniężnych (refakcji) za styczeń i częściowo za luty ma być uregulowana w najbliższym czasie.

„STOMIL“ PRZEKROCZYŁ ILOŚCIOWO PRODUKCJĘ PRZEDWOJENNĄ

Jedyna w kraju fabryka opon i detek samochodowych oraz rowerowych „Stomil“ w Starołędzie pod Poznaniem, odbudowana ze zniszczeń wojennych. W ubiegłym roku wykazała ilościowo produkcję na poziomie przedwojennym.

W roku bieżącym — drugim roku planu trzyletniego „Stomil“ wyprodukuje 4 768 ton wyrobów gumowych czyli o 64 proc. więcej niż przed wojną. Tak podaje plan:

Dobre rezultaty dały wprowadzone na terenie fabryki oszczędności. Jeszcze w styczniu ub. r. zużywano 19304 kg węgla i 4457 kilowatogodzin na 1 kg produkcji, natomiast w październiku tylko 1835 kwg.

Przeciętny przebieg opon „Stomil“ wynosi — jak podaje fabryka — 15 tys. km dla samochodów ciężarowych, 20 — 25 tys. km dla opon autobusowych.

Jakościowo wytwory „Stomila“ pozostawiają jeszcze wiele do życzenia. Mamy nadzieję, że w roku bieżącym zasadniczą uwagę fabryka poświęci podniesieniu jakości swych produktów co da znacznie większe oszczędności w surowcu i robociznie, niż zbyt szybkie rozszerzenie ilości wytwarzanych opon i detek bez dostatecznego zwracania uwagi na ich jakość.

TRZYLETNIE SZKOŁY DLA MONTERÓW SAMOCHODOWYCH

Odbudowa i uruchomienie Zakładów Starachowickich, które przystąpią w niedługim czasie do produkcji samochodów ciężarowych, pociągnęły za sobą potrzebę przygotowania kadr wykwalifikowanych sił fachowych.

Ostatnio zorganizowano w Warszawie, Kaliszu, Głownie (koło Łodzi) i Solcu Kujawskim trzyletnie szkoły przemysłowe dla monterów samochodowych.

Niezależnie od tych szkół uruchomione zostanie gimnazjum tego typu w Gliwicach oraz liczne kursy w różnych punktach kraju.

TYLKO „MOTOZBYT“ ZAŁATWIA WYMIANĘ WRĄKÓW NA WOZY WYREMONTOWANE

Motozbyt — biuro sprzedaży Przemysłu Motoryzacyjnego (Warszawa ul. Mazowiecka 15) informuje, że wymiana sam. seryjnych zdanych do naprawy na sam. odnowione odbywać się będzie według urzędowego rozdzielnika.

Informacji udzielać będą tylko Oddziały „MOTOZBYTU“

JÓZEF WIATROWSKI

KRONIKOFELIETON

NOWY ROK MOTORYZACJI

W Nowy Roku 1948 Motoryzacja polska wstąpiła. Stare błędy, zdrowy rozsądek śmące, grzechy co większe a niepowodzenia po za sobą zostawić zamierza.

Rozrosła się Motoryzacja i pęcznieć poczyną. Z wiosną swe szerokokoplanowe zamierzenia objawi i ludków spokojnych zadziwi. Samochodów olbrzymich kuźnię wspaniałą pobuduje i wozy - giganty na drogi polskie wypuści. Diabelskich wynalazków, motocyklami w mowie potocznej zwanych, roje wyleże i kupować je za srogie denary masom szerokim zaleci. Części zamiennych stopy co niepotrzebniejszych sporządzi. Wernera Jana a Dębickiego profesora do pracy przymusi i typów osobowych ze czterdzieści rychno opracuje.

Przemysł prywatny przebrzydły z posad ruszy i klamki, a śrubki, a galki, a świeczki, a inne szpileczki znieść mu poleci.

I zaczernieją szlaki dalekobieżne automobiliów falami. I oczy ludziska otworzą i podziwiać dzieło wspaniałe będą. I roztrąbią się światła strony cztery sygnałami dźwięczno-brzmiającymi. I rozświetlą się noce ciemne łunami wstęgomiotającymi. I zamrą serca konisków struchlałe, taką konkurencję widzące. I zasromają się bata mistrzowie i kursa kierowców oblegać poczną, by i ich w tajemnicach samojazdowych oświecić a dobrobyt społeczny podnieść...

I benzyna znów pewnie zdrożeje i na kieliszki sprzedawana będzie. A motorowe smoki sołą łez gorzkich karmione, pić aqua pura poczną i tak się do niej przyzwyczają, że cały handel benzyną popuszą i na magistrackiej wodzie pracować poczną. I radość znów wróci wśród samochodowej braci a żagiew entuzjazmu na nowo roznieci.

Lecz Felietonowy Kronikarz czasów tych szczęśliwych nie doczeka, bowiem z braku pracy realnej a monoryzacyjnej na szczapkę z głodu benzynowego wyschnie i k'woli zadowolenia motoryzatorów polskich przesławnych — narzeczcie pisać a mruczeć przestanie

EWENEMENTOW POSUCHA

Łagodna zima jest i ludzka. Biedocie zmartwienia a węgla oszczędza, mieszkanki niezamarzającej do chłodu nie wymaga. Dobra jest zima i w doniosłe zdarzenia samochodowe chuda.

Dwie zaś sensacje motorowy świat na roku przełomie przeżywał. Przedstawicieli trzech do gospody co droższej delegował i pić im na Nowego Roku pomyślność nakazał. Piły więc nieboraki mieszkanki wybuchowe, piły monopolowe wyroby wytrawne i słodkie, piły w szklankach paliwowych pompek kubkach, piły z wczesnym i późnym zapłonem, piły ze sprzęgieł wyciskaniem, piły pod pierwszą i trzecią przekładnią, piły gromkie sygnały dając, aż wreszcie, gdy dzień jasny nastał, pić nagle przestały i... w tył pojechaly. A przez dni ...naście kwik koci umysły ich zaprzętał i w karburator szanowny kopał.

Sensacja druga osobistym prezesa złotoustego życiem do podstaw wstrząsnęła. Młodzian bowiem przystojny, jak topola smukły, serc warszawianek co nadobniejszych wodzicieli, prezesa synem się mieniący, uczelnie przesławna inżynieriyną chlubnie ukończył i za dorosłego mimo lat młodych został.

Prezesa srebrnowłosego czynem tym tak wzruszył, że jak fama stugębna głosi ojciec miodoustany różgę w piec płomienisty wrzucił i łanie święteczne do końca żywota najdłuższego mu odpuścił.

Kronikarz radość swą również w tym miejscu wyraża, bowiem nie będzie już prezesa dużego i małego, lecz od

tej pory dwaj wielcy motoryzację oporną za uszy ciągnąć przybędą, na czym autobusowa ekada chwalebny zysk odniesie.

MIAST STAROPOLSKICH KU CHWALE

Zdarzeń co większych samochodowych brakiem zasrąmiany, Kronikarz „Motoryzację” przeczytał, którą bez kolejowej a benzynowej podwyżki po starej cenie snadnie nabyć można.

Różnymi bajkami a opowiadań wierszami się zachwycił i w zawile przywary ludzkie, przez niejakiego Rychtera Witolda, trzaskodzioba sławnego eksplikowane, wnikliwie się wgłębił. Noce a dni trzy, od jazdy motorowej poszcząc, się umartwiał a pokutę srogą na brzydkich niechłujów serdeczną intencję odprawiał.

O Gdyni sławetnej i o Górze Zielonej i o Jeleniej Górze a Bolesławcu coś nie coś się dowiedział, a punktom kontrolnym i dróg publicznych zarządom z boleścią współczuł.

Kronikarz w umysłu swego ubóstwie, a sektorowego aspektu pokorze, mniemać się poważa, że nieporządek ów brzydki tak długo na drogach panować będzie, aż miasto Gacie - Sworne być przestaną, a Kał sąsiedni Męcić już nie będzie.

KOLOROWA ZABAWA

Kolorowe sygnały, rzeki samojazdów żyjących w łożyska właściwe kierujące, w Warszawie na trzecie święto Wyzwolenia zajaśniały. Lampiony tryumfalne barwne swe oczy kolejno potrzykroć zapalają, a pogromców motorowych co niesfornejszych do porządku publicznego przywołują. Bezpieczeństwa bojownicy na wysoką wieżycę się wdrapawszy sygnałami onymi zawiadują i grę towarzyską w „zdąży — nie zdąży” inicjują.

A że w Polakach fantazja niebyłajaka i przewidzieć jej postępowania nie można, przeto stoi często samojazdów chmara pod światłem czerwonym, czeka zmiłowania a liłości, benzynę na miejscu psuje, a powietrze zatruwa. A światło czerwone, dumne ze swej powagi, ustąpić ani myśli. Aż wreszcie nagle złote promienie raził tłumy porczynają, a kierowcy niesforni już na środek się cisną. Ale nie zdąży uciec piechurów gromada bowiem już kolor zielony panować poczyną. I zabawa sroga się robi i metlik potężny i zamieszanie.

Nie ma niestety mądrego w Polsce, któren by Milicji Szacownej słowy łagodnymi a przykładem wytłomaczyć potrafił, jak to z takimi sygnałami Kazio mały obchodzić się powinien, bowiem Milicia Młoda wszystkie rozumy już zjadła i przekonać się nijak nie da. Mądra jest Ona i często mądre głupstwa robi, a Felietonowy Kronikarz nie się od niej nauczyć nie może.

Nie szkodzi, że sygnały one, kolorowe a wspaniałe, podarunkiem Prądowych Zakładów Warszawskich będące, błędnie ustawione zostały, bowiem zasada kardynalna nie jest dotrzymana, że sygnał każdy samojazdowy po drugiej stronie ulicy dwukrotnie powtórzony być musi, by go kierowca jadący snadnie nie przeoczył, a piechur umęczony przed oczyma go miał.

Nie szkodzi że zabawy kierownik, z wieżycy nad ruchem panujący, nie pytał, jakie są tej zabawy prawidła i nad nie swe widzimisię stawia.

Nie szkodzi też, że Kronikarz krytyki fachowej się ima, bowiem krytyka rzeczowa budującą jest.

Szkodzić jednak będzie, jeżeli one sygnały wspaniałe, Warszawy odbudowę zwiastujące, rozgardiasz a harmider uliczny powiększą i do spełnienia celu się nie przyczynią. Aby zapobiec temu i dobro publiczne pomnożyć, skromny projekt sygnalizacji uzdrowienia Felietonowy Kronikarz wnosi i zapytać się fachowca o skutecznych rad sposoby bez obrazy proponuje.

Ceny ogłoszeń: cała stronica . . . 20.000 zł. 1/2 stronicy . . . 5.500 zł.
1/4 stronicy . . . 10.000 zł. 1/8 stronicy . . . 3.000 zł.