

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 270 zł., za pół roku 540 zł., za rok 1080 zł.

Rok III

WRZESIEŃ 1948

Nr 9

TREŚĆ 9-go ZESZYTU

	Str.		Str.
POTRZEBY ROLNICTWA W PLANIE MOTORYZACYJNYM — inż. mgr. Jan Smigielski	258	URZĄDZENIA STACJI OBSŁUGI — inż. T. Sokołowski	272
RADOSNA NOWINA — Jerzy Sas	263	GARAŻ I JEGO WYPOSAŻENIE — A. W.	278
PIĘĆDZIESIĘCIOLECIE P. Z. INŻ. UR- SUS — mgr. W. Dobrowolski	264	TENDENCJE KONSTRUKCYJNE MO- TOCYKLI POWOJENNYCH — J. Jan- kowski	280
NOWE ZASADY WALKI Z PIJAŃ- STWEM — mgr. E. Olechnowicz	265	Z KRAJU	282
NAWRÓT DO ŚREDNIOWIECZA — Kaz. Rosé	267	REFLEKSJE PORAJDOWE — Witold Rychter	283
NASZE SYGNAŁY — ZNAKI DROGO- WE — Z. Jarecki	269	INDIANAPOLIS I W. NAGRODA EURO- PY — Aldo Vivanti	285
FACHOWA LITERATURA WŚRÓD KIE- ROWCÓW — K. Szadkowski	270	ZE ŚWIATA	287
		MATOCYKLOWE TT 1948 — M. T. White	288

Inż. Mgr JAN SMIGIELSKI

Potrzeby rolnictwa w Planie Motoryzacyjnym

W chwili, kiedy opracowanie planu motoryzacyjnego zaliczone zostało przez czynniki powołane do ważnych i nader pilnych zagadnień państwowych, wydaje się wskazanym i pożytecznym poruszyć i naświetlić na łamach fachowego organu motoryzacji kluczowe pozycje problemu motoryzacyjnego w nowej polskiej rzeczywistości. Takich pozycji jest kilka. Rozpocniemy od jednej z nich, która niewątpliwie jest dotąd najmniej znana szerokiemu ogółowi fachowców motoryzacyjnych. Mamy tu na myśli traktoryzację rolnictwa.

Z pojęciem traktoryzacji rolnictwa łączy się przede wszystkim ciągnik rolniczy — jako siła pociągowa przy uprawie ziemi i jako siła pociągowa we wszelkich pracach transportowych rolnictwa. Zagadnienie ciągników rolniczych jest w Polsce nowe, tak pod względem szerokiego, powszechnego stosowania orki mechanicznej, jak i pod względem produkcji i obsługi ciągników. Przed wojną zagadnienie to nie istniało u nas w skali państwowej. Były robione pewne badania wartości i przydatności różnych traktorów, oferowanych nam przez zagranicę, były prowadzone niewielkie eksperymentalne gospodarstwa traktorowe, ale traktor w rolnictwie należał do rzadkości.

Po wojnie, po przeprowadzeniu reformy rolnej i w związku z koniecznością modernizacji produkcji rolniczej oraz w związku z koniecznością powiększania pól, a po części także z nagłą potrzebą wypełniania przejściowych luk, spowodowanych katastrofalnym ubytkiem pogłowia końskiego, ciągnik uznany został w rolnictwie za niezbędne narzędzie techniczne.

Od ilości ciągników, jaką potrafimy dać, od zaplecza technicznego, jakie potrafimy dla nich zorganizować, od dowozu środków napędowych, jaki potrafimy zabezpieczyć, od wyszkolenia traktorzystów i mechaników, wreszcie od pracy samego ciągnika w terenie zależeć będą w dużym stopniu wyniki gospodarki rolnej na ogromnej przestrzeni 16,5 milj. ha powierzchni uprawnej, a więc od wymienionych elementów zależeć będzie i problem wyżywienia kraju.

Zagadnienie jest olbrzymie. Zaskoczyło ono nas raptownie i zastało nas zupełnie nieprzygotowanych do jego szybkiego opanowania i należytego rozwiązania, bo w tym czasie, o którym mowa, Polska dzisiaj dźwigała się z wyniszczeń wojennych i dopiero się organizowała. Musimy jednak powiedzieć sobie otwarcie, że na odcinku traktoryzacji rolnictwa zrobiono u nas w ciągu ostatnich 3-ich lat znacznie mniej, niż w innych dziedzinach odbudowy kraju.

Nasz stan posiadania ciągników rolniczych jest uderzająco mały w stosunku do rzeczywistych potrzeb rolnictwa, a zły stan techniczny

poszczególnych maszyn i brak części zamiennych jeszcze bardziej obniża ilość ciągników nadających się do pracy lub redukuje pokaźnie ich czas pracy w sezonie.

Na 1.X.1947 ogólna ilość ciągników rolniczych wynosiła w Polsce:

ciągników amer. i ang.	8.875
w tym przezn. do kasacji	130
ciągników po-niemieckich	7.035
w tym przezn. do kasacji	1.547
	1.677 15.910
rozporządzalna ilość	14.233

Po 1.X.1947, ale jeszcze w r. 1947, zakupiliśmy w Czechosłowacji 300 szt. ciągników „Zetor“, a więc cały nasz park ciągnikowy wynosił 14.533 szt. na 1.I.1948 r. Z tej liczby ca 40%, w czym najwięcej ciągników poniemieckich, było i jest nadal stale w remoncie, toteż liczba ciągników pracujących w r. 1947 i na początku r.b. stanowi ca 8.500 szt.

Zakładamy, że jeden ciągnik w przeliczeniu na orkę średnią może zorać dziennie w naszych warunkach 1,5 do 2 ha, co przy 100 dniach orki rocznie daje 150 do 200 ha na jeden ciągnik rocznie. Przy takim założeniu 8.500 pracujących na orce ciągników zorać rocznie od 1.275 tys. do 1.700 tys. ha, a że cała powierzchnia uprawna wynosi w Polsce 16.5 miln. ha, musimy powiedzieć, że **zaledwie 7% — 10% posiadanej powierzchni uprawnej możemy zorać ciągnikami**, gdybyśmy ich używali tylko do orki. Taki stan rzeczy jest niezadawalający.

Dalsza analiza zagadnienia ujawnia duże braki i trudności w gospodarce ciągnikowej. Na tabor 8.875 ciągników amerykańskich i angielskich, które posiadamy, składa się kilkanaście różnych marek i typów, mianowicie:

Case	656
Case D.C.	267
Case V.A.C.	393
Farmall A	297
Farmall B	545
Farmall H	1.731
Farmall M	292
Ford Ferguson	1.307
John Deer	726
John Deer H	620
Empire 88	300
Fordson Junior	500
Fordson Maior	1.073
	8.707
ogrodnicze	150
inne	18
razem	8.755

Co do 7.035 ciągników poniemieckich, będących w naszym posiadaniu, to większość stanowią ciągniki Lanz-Bulldog, ale i te są reprezentowane aż przez pięć odmian, a mianowicie:

Lanz-Bulldog 15 KM	309
„ 25 „	859
„ 35 „	1.318
„ 45 „	1.339
„ 55 „	538

4.363

Taka mozaika marek i typów ciągników rolniczych jest zaprzeczeniem pojęcia unifikacji i przysparza nam duże trudności przy zaopatrywaniu się w części zamienne, jak również i w zakresie szkolenia traktorzystów.

Mamy więc przed sobą 3 zadania: a) zwiększenia w szybkim tempie ilości posiadanych ciągników rolniczych; b) przeprowadzenia unifikacji taboru ciągników rolniczych; c) szkolenia mechaników i traktorzystów.

Wszystkie 3 zagadnienia są wielkiej wagi i powinny znaleźć właściwe rozwiązanie w 6-cioletnim planie motoryzacyjnym, który znajduje się w opracowaniu.

**
*

Żeby odpowiedzieć na bardzo ważne pytanie, jakiej ilości ciągników rolniczych potrzebuje Polska, musimy podejść do tej sprawy z różnych stron. **Rozpocniemy od ustalenia obecnego stanu faktycznego w gospodarce rolnej.** Po wyeliminowaniu z 20.864.200 ha, stanowiących całość naszych użytków rolnych, powierzchni obejmującej łąki, pastwiska, sady i ogrody, pozostaje powierzchnia orna, wynosząca 16,5 miln. ha, którą trzeba zaorać i zagospodarować.

W odniesieniu do siły pociągowej stan faktyczny w końcu r. 1947 był następujący:

koni roboczych	1.615.000
wołów	46.000
plugów parowych czynnych	100
ciągników czynnych	8.500

Wychodząc z tego stanu faktycznego i przyjmując niżej podane roczne normy, określone przez Ministerstwo R. i R. R., mianowicie, że

1 koń obrabia	8,0 ha użytków roln.
1 wół	5,6 „ „ „
1 ciągnik	80,0 „ „ „
1 plug parowy	120,0 „ „ „

dochodzimy do wniosku, że posiadany przez nas inwentarz siły pociągowej w rolnictwie daje możliwość obrobienia w ciągu roku:

1.615.000 koni	12.920.000 ha
46.000 wołów	257.600 ha
8.500 ciągników	680.000 ha
100 plugów parow.	12.000 ha

13.869.600 ha

W związku z tym obliczeniem nasuwają się dwie uwagi. Po pierwsze musimy zawsze pamiętać, że jeśli chodzi o konie robocze, to istnieje tu ścisła zależność pomiędzy trakcją drogową, a siłą pociagową w rolnictwie. W zależności od tego, jak rozwiążemy trakcję drogową, wspomniana wyżej ilość koni roboczych pozostanie w całości dla pracy w rolnictwie lub tylko częściowo, a wtedy brak koni trzeba będzie uzupełnić dodatkową ilością ciągników rolniczych.

Dopóki nie ma planu rozwiązania trakcji drogowej, liczba 1.615.000 koni pracujących w rolnictwie i odpowiednik 12.920.000 ha zaoranej ziemi są liczbami warunkowymi. Po drugie norma 80 ha na traktor jest niewątpliwie normą przeliczeniową t. zn., że ciągnik po dokonaniu orki wjeżdża jeszcze na ten sam ha i to tyle razy, ile wymaga pełna uprawa roli i zbiórka pionów.

Gdybyśmy mówili tylko o orce, norma 80 ha musiałaby być uznana za zbyt niską*). Po zrobieniu powyższych dwóch uwag, przyjmujemy bez zmian obliczenie, zrobione na podstawie norm Ministerstwa R. i R. R., t. zn. że mamy pokrycie w siłę pociagową, żywej i mechanicznej na obrobienie 13.869.600 ha.

Mając do zagospodarowania 16,5 miln. ha i pokrycie w siłę pociagową na 13.869.600 ha, brakuje nam siły pociagowej na obrobienie 2.630.400 ha. Musimy więc otrzymać dodatkowo albo 328.800 koni, albo 32.880 ciągników, albo jedną i drugą siłę pociagową w określonej wzajemnej relacji. Przy każdym jednak rozwiązaniu wchodzić będzie w grę duża ilość ciągników, która powinna znaleźć pokrycie w 6-cioletnim planie motoryzacyjnym.

**
*

Zyliśmy dotąd pod sugestią, że ciągniki rolnicze są nam potrzebne dla wyrównania katastrofalnego ubytku koni w rolnictwie. Jest to słuszne ale tylko, do pewnego stopnia. W okresie najbliższych lat nastąpi niewątpliwie przyrost koni roboczych i bydła rogatego. Poza tym, uwzględnić musimy i tę okoliczność, że w wielu gospodarstwach krowy również używane są i będą do pracy na roli i w polu. W szczególności dotyczy to drobnych gospodarstw 1 — 5 ha, dla których koń jest za drogi, ale które będą w wielu wypadkach posiadać krowy, a takich gospodarstw jest prawie 50% z ogólnej ilości gospodarstw indywidualnych.

Z przyrostu koni i z faktu wykorzystywania krów do robót rolnych powstanie przyrost ży-

*) W małym podręczniku, wydanym w r. 1947 przez Zarz. Gł. Zw. Samop. Chłopskiej, na str. 26 powiedziane jest, że dla samego orania przeciętna dzienne wydajność ciągnika wynosi ok. 1,8 ha. Znaczy to, że w ciągu 100 dni pracy ciągnika w roku (1000 godzin) daje się zaorać ok. 180 ha. Normy niemieckie dla orki, podane w książce Doblara, są: 200 — 250 ha rocznie na traktor 25 KM i 300 — 370 ha rocznie na traktor 35 KM przy 100 dniach pracy w roku i 10 godzinach pracy dziennie.

wej siły pociągowej, która, w przeliczeniu na konie, ułoży się według pewnej wzrastającej progresji. W międzyczasie rozwijać się też będzie proces mechanizacji trakcji drogowej, co wyzwoli duże ilości koni, używanych dotąd w transporcie drogowym, na rzecz rolnictwa. W końcu wytworzy się taka sytuacja, że żywej siły pociągowej nie będzie brakowało w rolnictwie, a wtedy — w myśl niesłusznie dotychczas propagowanego hasła, że ciągnik tylko zastępuje konie w rolnictwie — ciągniki w rolnictwie uważane będą za niepotrzebne.

Gdybyśmy więc obstawali przy tym hasle, doprowadziłoby ono nas do prymitywu, nastąpiłaby detraktoryzacja rolnictwa. Nie można więc podchodzić do zagadnienia traktoryzacji rolnictwa jedynie z punktu widzenia przejściowego zjawiska, jakim jest u nas po wojnie ubytek żywej siły pociągowej i jedynie z punktu widzenia konieczności zastępowania jej ciągnikami. Nie można z tego punktu widzenia obliczać potrzebnej dla rolnictwa ilości ciągników, bo wtedy z każdym rokiem następnym potrzebna ilość ciągników zmniejszałaby się, aż wreszcie doszłaby do zera. **Motoryzacja rolnictwa jest zagadnieniem samoistnym.** Ciągnik jest niezbędnym uzupełnieniem żywej siły pociągowej, dającym intensywniejszą uprawę, zwiększającym plony i podnoszącym kulturę rolną. Taki jest pierwszy najistotniejszy aspekt zagadnienia.

Chłop w Polsce z reguły orze zbyt płytko. Z pomocą przyjdzie ciągnik wysłany przez spółdzielnię rolniczą, który zaorze pole na właściwą głębokość. Nawet gdybyśmy mieli nadmiar koni, to i wtedy ciągnik w gospodarce rolnej nie przestanie być konieczny. Jest to sprawa zasadnicza Rzeczą zupełnie inną, zależną od wielu najróżnorodniejszych czynników, jest **trafne ustalenie rozmiarów pracy, jaka przy kombinowanej sile pociągowej, przypada na potencjał ciągnikowy**, to znaczy trafne ustalenie, na podstawie prawidłowej oceny wszystkich wchodzących w grę czynników, ilości rzeczywiście potrzebnych nam ciągników rolniczych.

Drugi aspekt sprawy to efekt ekonomiczny, ale nie w sensie powiększenia plonów, bo ten problem już poruszyliśmy, tylko w sensie oszczędności, jakie się otrzymuje, używając przy orce ciągnika zamiast sprzężaju. Nie poczyniliśmy jeszcze własnych obserwacji i nie mamy własnego materiału porównawczego, wiadomo jednak ze źródeł zagranicznych, iż efekt ekonomiczny zastosowania ciągników w rolnictwie jest bardzo duży.

Niemcy przeprowadzili u siebie dokładne, wszechstronne i setki razy powtarzane badania, w różnych warunkach i z ciągnikami o różnej sile pociągowej i dla różnych robót. Wszystkie badania wykazały, iż **ciągnik w wyniku końcowym jest zawsze tańszy od sprzężaju.** W pracy Augusta Doblера „Dorfgemeinschaft-

liche Maschinenarbeit“ podane są obszerne i wyczerpujące tablice z zakresu tych zagadnień. Jako przykład i wniosek, zaczerpnięty z tych tablic, podajemy, że w Niemczech koszt orki jednego ha zmienia się jak 1 : 1,2 : 1,6 : 2,57 — w zależności od tego, czy się stosuje ciągnik 35 KM, 25 KM lub 15 KM, czy też sprzężaj. Przed wojną ta relacja była dla nas nieaktualna, bo ciągnik był u nas drogi, a sprzężaj tani. Obecnie te rzeczy się zmieniły i wskazówki zaczerpnięte z tablic Doblера stają się dla nas coraz to bardziej aktualne

**

Trzeci aspekt sprawy, który musimy brać pod uwagę, wynika ze specyficznych warunków, w jakich się znalazła nasza gospodarka rolna na dużych polaciach Ziemi Odzyskanych, zwłaszcza na terenach majątków pojunkierskich. Przed wojną dużo polskich robotników rolnych udawało się na sezonowe roboty rolne do Niemiec, w szczególności do Prus Wschodnich. Obecnie ogromne obszary Ziemi Odzyskanych nie mogą przyjąć większej liczby pracowników rolnych, bo wojna zmiotła z powierzchni ziemi budynki i wszelkie zabudowania w ogóle.

Budownictwo wiejskie, dla dźwignięcia się potrzebuje tak wielkich kredytów, że przekracza to narazie możliwości Państwa. Do czasu uruchomienia akcji budownictwa wiejskiego na wspomnianych terenach ciągnik będzie przyjmował na siebie większą część pracy niż ta, która zostanie u nas ustalona jako norma i rola jego będzie tam często dominująca

**

Czwartym aspektem rozpatrywanej sprawy jest okoliczność, że ciągnik, pracujący w rolnictwie, zwalnia automatycznie ludność wiejską na rzecz kadr robotniczych w przemyśle i rzemiośle.

Jako piąty i ostatni w naszym rozważaniu czynnik, który powinniśmy brać pod uwagę, gdy przystępujemy do ustalania **realnej liczby** ciągników dla naszego rolnictwa, wymieniamy zależność, jaka istnieje pomiędzy rozwojem traktoryzacji rolnictwa, a ilością materiałów pędnych, której jesteśmy w stanie dostarczyć na ten cel. Przyjmując, że praca jednego ciągnika wymaga przeciętnie rocznie 4,5 — 5 ton produktów naftowych, **musimy dysponować 225 — 250 tys. ton produktów naftowych rocznie**, jeśli park ciągników rolniczych będzie wynosił 50 tys. szt. Powstaje tu szereg zagadnień, które omówimy w jednym z następnych artykułów, gdy będziemy rozpatrywać całokształt spraw materiałów pędnych w planie motoryzacyjnym.

**

Rozpatrując zagadnienie od strony każdego z wyżej określonych aspektów i zachowując

między nimi równowagę odpowiadającą znaczeniu każdego z nich, postaramy się określić ilość ciągników potrzebnych dla naszego rolnictwa. Z 16,5 miln. naszej powierzchni ornej przypada w chwili obecnej niespełna 1,5 miln. ha na Państwowe Nieruchomości Ziemskie i ca 15 miln. ha na gospodarstwa indywidualne, które kształtują się jak następuje:

do ½ ha	4,5%
½ — 1 „	6,9%
1 — 5 „	46,6%
5 — 10 „	26,6%
10 — 20 „	12,6%
powyżej 20 „	2,8%
	100 %

Przyjmujemy dalej, że w naszych warunkach wystarczy mieć dla orki i wszelkich robót gospodarczych w rolnictwie 0,6 traktora na każde 100 ha powierzchni uprawnej*), po wyłączeniu Państwowych Nieruchomości Ziemijskich. Przy tym założeniu ilość ciągników, potrzebnych dla obsługi 15 miln. ha, wyniesie 90 tys. szt. Dla PNZ przyjmujemy 0,5 ciągnika na każde 100 ha. Stąd wynika, że dla obsługi 1,5 miln. ha powierzchni uprawnej PNZ potrzeba: 7,5 tys. ciągników. Łącznie otrzymujemy więc 97,5 tys. ciągników rolniczych. Dodajemy 2,5 tys. ciągników na uprawę ciężkich terenów, łąk i innych terenów poza rolą. Dochodzimy do ogólnego zapotrzebowania w wysokości 100 tys. ciągników.

100.000 ciągników — to jest górny plafon, który będzie mieć rację bytu wtedy, kiedy rolnictwo będzie przygotowane na wszystkich odcinkach do racjonalnego i pełnego wyzyskania tak dużej ilości ciągników. Inaczej mówiąc wtedy, gdy nie zabraknie maszyn i narzędzi rolniczych pracujących w połączeniu z ciągnikiem oraz przyczep dla przewozów gospodarczych, gdy nie zabraknie wyszkolonych kadr traktorzystów i mechaników, gdy nie będzie szwankowało zaplecze techniczne, gdy nie będzie mankamentów w zaopatrzeniu w materiały pędne i smary, gdy nie będzie dużych niedociągnięć w samej organizacji spółdzielczego ruchu traktorowego itd.

Dla dokonania tych wszystkich ubocznych ale koniecznych prac, dla rozbudowania organizacji, w której nie zabraknie ani jednego elementu dla należytego, pełnego wyzyskania posiadanej ilości ciągników, trzeba czasu i pieniędzy. W na-

*) Prof. Dr Inż. Kanafojski daje następujące umowne obliczenie: jeden ciągnik 20 — 24 KM, robiąc wszystkie roboty w polu i załatwiając transporty, z kompletnym wyeliminowaniem żywej siły pociągowej, może obrobić 66 ha, zastępując 16 koni normalnie używanych, gdzie nie ma ciągnika. To odpowiada: na 100 ha 1,5 ciągnika.

W razie używania ciągnika o podwójnej mocy tzn. 40 — 45 KM ilość ha nie zwiększa się podwójnie, a tylko o 50%, wtedy: na 100 ha 1 ciągnik.

szej rzeczywistości trudno liczyć na to, że w ciągu najbliższych lat życie przyniesie optymalne rozwiązanie wszystkich elementów zagadnienia. Z tych racji trzeba wprowadzić poprawkę do liczby 100 tys. ciągników rolniczych, obliczonej teoretycznie. Taką poprawkę moglibyśmy np. wprowadzić w formie współczynnika 0,8. Wtedy powiemy, że w planie długofalowym przewidujemy dla rolnictwa 80 tys. ciągników. Mocnemu utrwaleniu tej cyfry powinna odpowiadać intensywna praca przygotowawcza we wszystkich wyżej wymienionych dziedzinach. Musimy mieć również rozwiązany w tym czasie i wielki problem materiałów pędnych.

80 tys. ciągników przedstawia wartość co najmniej 200 miln. dolarów. Z drugiej strony jest to tak duża liczba, jak na nasze stosunki i możliwości produkcyjne, że nie możemy jej wstawić do 6-cioletniego planu motoryzacyjnego, gdyż nie zostałaby zrealizowana. **TYLKO PRZY POMOCY ANALIZY MOŻEMY DOJŚĆ DO USTALENIA REALNEGO PLANU ZAOPATRZENIA ROLNICTWA W CIĄGNIKI.**

Przystępujemy więc do takiej analizy. Zakładamy, że z liczby 14.533 ciągników (stan na 1.I.1948), zostanie w ciągu r. 1948 spisanych do kasacji 6.033 szt., i że wobec tego otworzymy bilans na 1.I.1949 r. liczbą 8.500 ciągników starych, ale zdalnych do użytku, zużycie których jest takie, że do kasacji spisywać się będzie 20% rocznie tzn. po 1.700 szt. rocznie, poczynając od r. 1949.

Zakładamy dalej, że w ciągu r. 1948 i 1949 rolnictwo otrzyma — częściowo z organizującej się produkcji krajowej — ogółem 10 tys. ciągników nowych (4 tys. szt. w r. 1948 i 6 tys. szt. w r. 1949).

Zakładamy wreszcie, że amortyzacja nowych ciągników, oddawanych do użytku rolnictwa, będzie się dokonywała w 7-letnim okresie tzn. że spisywać się będzie na amortyzację 15% rocznie. Inaczej mówiąc nowe ciągniki oddane do użytku w r. 1948 spisane będą do kasacji w r. 1955, a te, które wejdą w użycie w r. 1949, spisane będą do kasacji w r. 1956 itd.

Przy takich założeniach, gdybyśmy chcieli aby rolnictwo w r. 1955 posiadało 80 tys. jednostek, musielibyśmy wstawić do 6-cioletniego planu 14 tys. ciągników rocznie poczynając od r. 1950, co oczywiście pozbawiłoby plan cech realności.

Zakładając, że w najbliższych latach będziemy już mieli 2 rozwijające się normalnie fabryki ciągników rolniczych, które poczynając od r. 1953 dawać będą swoją pełną produkcję 12 tys. ciągników rocznie i że do tego czasu deficyt produkcji krajowej pokrywany będzie zakupami zagranicznymi, konstruujemy niżej podaną tabelę planu rozbudowy stanu posiadania ciągników rolniczych w długoterminowym planie motoryzacyjnym, który na odcinku 1950 — 1955 r. stanowi 6-cioletni plan.

Rok	Stan posiadania ciągników na początku roku	Przeznaczono do kasacji w ciągu roku	Dopływ nowych ciągników w ciągu roku
1948	14.533	6.033	4.000
1949	8.500 4.000	1.700	6.000
	12.500		
1950	6.800 10.000 16.800	1.700	6.000
1951	5.100 16.000 21.100	1.700	6.000
1952	3.400 22.000 25.400	1.700	9.000
1953	1.700 31.000 32.000	1.700	12.000
1954	31.000 12.000 43.000		12.000
1955	43.000 12.000 55.000	4.000	12.000
1956	51.000 12.000 63.000	6.000	12.000
1957	57.000 12.000 69.000	6.000	12.000
1958	63.000 12.000 75.000	6.000	12.000
1959	69.000 12.000 81.000	9 000	12 000

Z podanej tabeli wynika, że do r. 1955 można będzie zaopatrzyć nasze rolnictwo w ilość ciągników dochodzącą do wysokości 55 tys. szt. Powiększenie tej liczby o dalsze 25 tys. szt. do wysokości 80 tys. ciągników rolniczych przypadnie na okres późniejszy.

Z drugiej strony, stosując skalę innych państw, dostrzegających w traktoryzacji rolnictwa radykalny sposób podniesienia ilości plonów i ich potaniania, stwierdzić musimy obiektywnie, że po zrealizowaniu naszego 6-cioletniego programu będziemy jeszcze w tyle w stosunku do Anglii i Francji.

Wysunięty i opracowany przez nas umiarkowany program w zakresie produkcji i użytkowania ciągników rolniczych powinien być uznany za realny i zrealizowany w całości. Nie można opuszczać się poniżej poziomu wskazanego w tabeli, jeśli mamy traktować poważnie problem traktoryzacji rolnictwa i stosować właściwe tempo w jego realizowaniu.

Rozpatrując uważnie przytoczoną tabelę widzimy, jak wielkiego wysiłku potrzeba zarówno ze strony krajowej produkcji ciągników rolniczych, jak i ze strony kredytów na zakupy zagraniczne, żeby w ciągu tak długiego okresu jak 7 lat, (1948—1955), zmechanizować uprawę ziemi nawet w tak małym stopniu, jak 55% tego,

co teoretycznie potrzeba przy pewnych założeniach. Ta uwaga niech przemówi do wyobraźni czynników powołanych do decydowania o omawianym problemie i niech im powie o rozmiarach samego problemu i o środkach, jakimi trzeba w tym wypadku dysponować.

Jeśli potrafimy na drodze wyłożonej pracy nad uruchomieniem i rozwijaniem krajowej produkcji ciągników zrealizować plan w tej formie i w takich rozmiarach, jak to zostało podane w załącznej tabeli, będzie to niewątpliwie naszym wielkim osiągnięciem, świadczącym, że nasz przemysł traktorowy już jest „dotarty” i że rolnictwo może na niego liczyć.

Sprawa wyboru typów ciągników dla naszego rolnictwa została już poniekąd przesądzona, ale ostatnie słowo nie padło. Musimy zwracać specjalną uwagę na ekonomiczne zużycie materiałów pędnych w ciągnikach rolniczych oraz na rodzaj paliwa, jakim te ciągniki będą zasilane. **W Polsce może być rozpowszechniony tylko ciągnik ekonomiczny zasilany paliwem krajowym.** Jest to sprawa zasadnicza.

Odnosnie rodzaju paliwa, które ma odgrywać dominującą rolę w rolnictwie, wydaje się, iż **surówka spirytusowa** powinna zająć pierwsze miejsce jako środek napędowy do ciągników rolniczych. **WYSUWAMY ZAGADNIENIE BUDOWY POLSKIEGO CIĄGNIKA ROLNEGO Z SILNIKIEM NA SPIRYTUS GORZELNIANY,** a pozatym przeróbkę kilku tysięcy posiadanych ciągników pędzonych naftą, benzyną i ropą (ale nie Diesel) na napęd surówką.

W pierwszym rzędzie wchodzi tu w grę ciągniki Farmall H w ilości 1.731, Ford-Fergusson w ilości 1.307, John Deer w ilości 726 oraz Lanz-Bulldogi. Należy powołać komisję rzeczoznawców dla rozpatrzenia tego zagadnienia od strony technologicznej i ekonomicznej oraz dla sformułowania wniosków.

Sprawa przeróbek konstrukcyjnych nie będzie nasuwała większych trudności. Obawa, że nie będziemy mieli pod dostatkiem surówki, jest nie uzasadniona, gdyż produkcja naszych gorzelni w końcu r. 1955 może być doprowadzona do ca 220 miln. litrów surówki rocznie (w przeliczeniu na 100% spirytus).

Zachowując ten sam punkt widzenia tzn. że **w Polsce może rozpowszechnić się tylko ciągnik oszczędny w zużycie paliwa i oparty na paliwie krajowym,** sprawa adaptacji gazogeneratorów do ciągników rolniczych powinna być wprowadzona do programu prac D.P.Mot. Z tych samych względów pozostaje nadal aktualna sprawa ciągnika parowego.

Nad kompleksem niezmiernie ważnych spraw, które poruszyliśmy dominuje jedna: **końcowy dodatni efekt ekonomiczny zamierzonej rozbudowy traktoryzacji rolnictwa.** Jesteśmy zdania, że końcowy efekt ekonomiczny 6-cioletniego planu traktoryzacji rolnictwa powinien być ściśle obliczony i wiadomy, przed rozpoczęciem akcji.

RADOSNA NOWINA

Począwszy od bieżącego numeru prowadzić będziemy specjalną rubrykę pt. „Nasze fabryki”.

W rubryce tej będziemy informować naszych Czytelników o postępach w budowie nowej fabryki w Warszawie oraz o wszystkich fabrykach sprzętu motoryzacyjnego w Polsce.

REDAKCJA

W dniu 1.8.1948 ob. Minister Przemysłu i Handlu powołał do życia Fabrykę Samochodów Osobowych w Warszawie jako przedsiębiorstwo państwowe wyodrębnione.

Naczelnym dyrektorem fabryki został mianowany ob. Stanisław Komorowski, dotychczasowy dyrektor naczelny Fabryki Wagonów we Wrocławiu; dyrektorem administracyjno - finansowym mianowano ob. Stefana Askanasa.

Fabryka będzie się mieścić przy ul. Modlińskiej Nr 13, po obu stronach ulicy, a właściwie szosy. Obszar jej terenu fabrycznego wynosić będzie przeszło 20 ha plus jeszcze około 12 ha na tory fabryczne.

Plany fabryki i jej wyposażenie są przepracowywane wspólnie z firmą „Fiat”, która udzieliła licencji na budowę samochodu osobowego i zapewniła pomoc techniczną.

Zdolność produkcyjna fabryki wynosić będzie 10.000 samochodów rocznie — na jedną zmianę. Prawdopodobny litraż wozu — 1350 cm³.

Fabryka będzie zaprojektowana jako fabryka - ogród i posiadać będzie wszelkie możliwe urządzenia kulturalne i sportowe. Kolonia robotnicza — na którą składać się będzie około 1000 mieszkań, znajdować się będzie w odległości około 1,5 km od fabryki, przy linii W — Z, na wprost Ogrodu Zoologicznego i stanie się reprezentacyjną częścią Pragi.

Do czasu wybudowania budynku dyrekcyjnego, Zarząd Fabryki mieścić się będzie w domu przy ulicy Filtrowej 59 m. 16.

We wrześniu r.b. Naczelnny Dyrektor Przemysłu Motoryzacyjnego — inż. Wakalski wraz z nacz. dyr. Fabryki oraz dyr. Centralnego Biura Technicznego udają się do Włoch do f-my „Fiat”, celem omówienia szczegółów, dotyczących budowy fabryki i ustalenia trybu przyjmowania licencji.

Za trzy lata opuści mury fabryczne pierwszy polski samochód osobowy, zaś za lat pięć rok rocznie 10.000 pojazdów zasilac będzie polski rynek motoryzacyjny.

W lipcu rb. demonstrowano ob. wiceministrowi Szyrowi prototyp polskiego samochodu ciężarowego, w sierpniu powstaje nowa fabryka samochodów osobowych, równocześnie rozbudowyuje się fabrykę traktorów w Ursusie oraz

organizuje się nową fabrykę opon samochodowych. Doczekaliśmy się wreszcie lepszego okresu naszej motoryzacji. Będziemy pilnie śledzili wykonanie zamierzonych planów — tymczasem zaś życzymy serdecznie i krótko — powodzenia!

Jerzy Sas

Centralne Biuro Techniczne

Dziś, gdy polska motoryzacja zaczyna stawiać swoje pierwsze samodzielne kroki, wspomnieć należy o C. B. T., które jest kolebką naszych poczyniań na tym polu.

W pierwszym okresie powstały trzy biura konstrukcyjne: w Warszawie, Łodzi i Bielsku. Biura te rozpracowywały projekt samochodu ciężarowego i motocykla.

Po pierwszych projektach powołane zostało przez ówczesne Zjednoczenie Motoryzacyjne — Biuro Fabrykacyjne, które miało przepracować projekty konstrukcyjne i „przetłumaczyć” je na język fabryczny.

Początkowo Biuro to było szkołą dla adeptów sztuki techniki samochodowej. Dzięki temu jednakże, że pierwsze konstrukcje okazały się wartościowe — szkoła zdała egzamin i zmieniła się na pełnowartościowe biuro fabrykacyjne.

Biuro fabrykacyjne opracowywało również wyposażenie fabryk w potrzebne obrabiarki i pomoce techniczne.

Materiał wychodzący z Biura Fabrykacyjnego przesyłano do różnych przedsiębiorstw M.P. i H., celem wykonania pierwszych egzemplarzy części prasowanych, kutych lub lanych.

Powstały więc z kolei Zakłady Doświadczalne z zadaniem budowy prototypów.

W tym momencie prace poszczególnych biur były tak zaawansowane, a równocześnie niekoordynowane, że okazała się konieczność utworzenia jednego Centralnego Biura Technicznego. C. B. T. powstało jako przedsiębiorstwo państwowe, wyodrębnione, w ramach Centralnego Zarządu Przemysłu Motoryzacyjnego i na czele Biura stanął ob. inż. Rytel. Zastępcami zaś jego są: inż. Okołow oraz inż. Rummel.

Biuro oprócz prac bieżących musiało się również zająć nową fabryką samochodów osobowych. Została do tego celu powołana specjalna komórka, od której Dyrekcja nowopowstającej fabryki przejęła cały zebrany materiał.

Dziś C. B. T. przygotowuje wszelkie konstrukcje, wchodzące w zakres motoryzacji, opracowuje rysunki fabrykacyjne samych konstrukcji, jak również narzędzia i przyrządy potrzebne do fabrykacji, oraz posiada oddział doświadczalny, gdzie powstają prototypy zaprojektowanych konstrukcji. (J. S.)

PIĘCDZIESIĘCIOLECIE P. Z. INŻ. „URSUS”

Państwowe Zakłady Inżynierii w Ursusie pracują już pełną parą. Zarówno ilość produkcji, jak i stan zatrudnienia zwiększa się z miesiąca na miesiąc. Odbudowane i wyposażone w park maszynowy przystąpiły obecnie do normalnej produkcji.

Zakłady te powstały w 1927 r. jako własność Tow. Udział. Spec. F-ki Armatur i Motorów „Ursus”. Firma ta została zorganizowana pod koniec ubiegłego wieku przez grupę inżynierów w Warszawie przy ul. Siennej 15, gdzie przed 50 laty uruchomiono niewielką fabrykę sprzętu wojkowego.

Po kilkunastu latach, w 1910 r. Towarzystwo wybudowało przy ul. Skierniewickiej Nr 25/27 duże warsztaty mechaniczne i montażowe nastawione na produkcję silników Diesla. Produkcja ta jednak rozwijała się słabo. Około 1920 r. została zlikwidowana fabryka przy ul. Siennej, a produkcję w pozostałych oddziałach nastawiono na traktory. Ze względu jednak na brak zapotrzebowania na tego rodzaju maszyny musiano zamknąć dalszej ich produkcji.

W tym czasie Towarzystwo Udziałowe przekształciło się na Zakłady Mechaniczne Ursus — Sp. Akc. w Warszawie. Spółka ta wybudowała w Czechowicach pod Warszawą (obecny Ursus) nową fabrykę, przystosowaną do produkcji 50 samochodów ciężarowych miesięcznie.

* * *

Wskutek trudności finansowych w 1930 r. obie fabryki Ursus zostały przejęte przez Min. Spraw Wojskowych i wcielone do Państwowych Zakładów Inżynierii. W tym czasie zakres produkcji w zakładach Ursus rozszerza się w kierunku czołgów i silników lotniczych Waltera.

W kilka lat po upaństwowieniu zakładów powstała przy fabryce w Ursusie najpierw szkoła dokształcająca wieczorowa, a na rok przed wybuchem ostatniej wojny, szkoła przemysłowa. Miały one na celu kształcenie kadr rzemieślniczych dla własnych zakładów. Z chwilą wybuchu wojny szkoły zostały zamknięte.

W okresie okupacji Niemcy zwiększyli produkcję sprzętu wojennego, wyrabiając najpierw czołgi, później haubice a wreszcie ciągniki i pompki do silników lotniczych. Stan załogi wahał się wówczas od 3 — 4 tysięcy osób.

W 1944 r. Niemcy przystąpili do ewakuacji fabryki w Ursusie wywożąc wszelkie instalacje i motory oraz obrabiarki, całe urządzenia kuźni i odlewni oraz wszelkie zapasy surowca i półfabrykatów. Podczas eksplozji składów amunicji na terenie fabrycznym część budynków uległa uszkodzeniu.

Po uzyskaniu niepodległości dyrekcja zakładów przystąpiła w 1945 r. do remontu hal i rewindykacji sprzętu wywiezionego, w czym pomagały jej oddziały wojska polskiego i oddziały załóg fabrycznych. Po skompletowaniu parku maszynowego zakłady rozpoczęły produkcję traktorów, których pierwsza seria opuściła już warsztaty. Stan liczbowy zatrudnienia i produkcji zbliża się do stanu przedwojennego.

Równocześnie z odbudową zakładów następuje werbunek i szkolenie kadr rzemieślniczo — technicznych. Niezależnie od kursów krótkoterminowych została otwarta szkoła przemysłowa i gimnazjum przemysłowe.

Do szkoły przemysłowej uczęszcza około 200 młodocianych robotników fabrycznych, którzy ukończyli 7 względnie 6 klas szkoły powszechnej. Są to chłopcy w wieku 15 — 18 lat. Zawarli oni z dyrekcją zakładu zbiorową umowę o naukę zawodu.

Na naukę przedmiotów teoretycznych przeznaczają się dla nich 18 (20) godzin tygodniowo, a na zajęcia warsztatowe 28 godzin. Nauka szkolna obejmuje przedmioty specjalne, zawodowe i ogólne. Nauka teoretyczna odbywa się tak jak w każdej szkole średniej zawodowej, chociaż brak dostatecznie wyposażonego gabinetu

fizycznego i chemicznego utrudnia należyte przerabianie i pogłębianie materiału nauczania.

Nauka zawodu odbywa się w pierwszym roku w wydzielonych warsztatach szkolnych, w których uczniowie wyrabiają na własny użytek wszelkie narzędzia rzemieślnicze, jakie potrzebne są każdemu ślusarzowi. Dyrekcja szkoły tą drogą zmierza z jednej strony do wyposażenia warsztatu we własnym zakresie, a z drugiej strony do racjonalnego przerabiania materiału programowego na przedmiotach użytecznych tak dobranych, aby mogły być na nich opanowane zasadnicze czynności ślusarskie.

W drugim i trzecim roku młodociani robotnicy uczą się zawodu w normalnych warsztatach produkcyjnych pod kierunkiem instruktorów szkolnych przechodząc kolejno wszystkie czynności z obróbką i przeróbką surowca w zakresie obranej specjalności.

Stosunek uczniów do nauki jest pozytywny. Uczą się chętnie zwłaszcza przedmiotów zawodowych, gdyż wiedzą, że po trzech latach będą składali egzamin przed komisją, na podstawie którego otrzymają dopiero kwalifikacje zawodowe i stopień czeladnika.

Wychowankowie pozbawieni opieki rodzicielskiej i pomocy zostali umieszczeni w bursie szkolnej. Wszyscy uczniowie szkoły przemysłowej, jako młodociani robotnicy otrzymują za godzinę pracy zapłatę według umowy zbiorowej oraz korzystają ze świadczeń społecznych i gospodarczych na równi z robotnikami dorosłymi, jakkolwiek ci ostatni mają zawsze pierwszeństwo w otrzymywaniu przydziałów odzieżowych.

Do gimnazjum przemysłowego uczęszcza około 175 uczniów, którzy zostali przyjęci do szkoły po ukończeniu 7 klas szkoły powszechnej i złożeniu egzaminu wstępnego. Uczą się oni w tych samych salach szkolnych i warsztatach jak i wychowankowie szkoły przemysłowej, lecz nie są robotnikami fabrycznymi i nie biorą udziału w normalnej produkcji zakładu. Poza tym mają oni inny wymiar godzin nauki, a mianowicie: na zajęcia praktyczne 16 godz. tygodniowo a na przedmioty teoretyczne — 26 godzin. Obowiązuje ich obok przedmiotów przewidzianych dla szkoły przemysłowej nauka języka obcego i wychowania fizycznego.

Zwiększony wymiar godzin na naukę teoretyczną pozwala na obszerniejsze i głębsze przerabianie materiału programowego, co jest niezbędne ze względu na charakter gimnazjum, które przez 3 lata kształci czeladników na wydziale ślusarskim, mechanicznym i monterskim, a jednocześnie przygotowuje wychowanków do liceum odpowiedniego przemysłu, które kształci techników. Wszyscy wychowankowie gimnazjum otrzymują bezzwrotne stypendia, za co zobowiązują się do pracy w przemyśle przez tyle lat, przez ile lat korzystali z pomocy materialnej.

Pomimo rozmaitych trudności jakie mają uczniowie obu szkół w nauce ze względu na brak podręczników szkolnych czy pomocy naukowych, nastrój wśród nich jest dobry. Są oni zorganizowani w samorządzie uczniowskim, należą do organizacji młodzieżowych, redagują gazetkę ścienną, mają własną orkiestrę, bibliotekę i świetlicę.

Rozwój szkół przemysłowych w Ursusie zmusza dyrekcję zakładów do budowy nowego gmachu, w którym mogłaby się pomieścić zarówno szkoła jak i gimnazjum oraz projektowane liceum przemysłu metalowego. Uruchomienie tego liceum przewiduje się w przyszłym roku szkolnym. W ten sposób powstanie w Ursusie ośrodek szkolenia zawodowego o charakterze wzorcowym i reprezentacyjnym ze wszelkimi urządzeniami pomocniczymi, jak bursa i mieszkania służbowe.

Z nowym rokiem szkolnym dyrekcja szkoły zamierza ryć około 100 nowych kandydatów do nauki zawodu.

Mgr. Walenty Dobrowolski

Mgr. EUG. OLECHNOWICZ

NOWE ZASADY WALKI Z PIJAŃSTWEM

Samochody i motocykle są pojazdami przeznaczonymi do poruszania się z dużą szybkością. Powolny ruch pojazdu mechanicznego jest zaprzeczeniem jego istoty, jest pozbawieniem jego najbardziej charakterystycznej właściwości, to jakby samolot, który nie może wzbicić się w powietrze, lub wypchany w muzeum zoologicznym koń, który nie nadaje się do zaprzęgu, lub do jazdy wierzchem, a tylko do oglądania. Uświadomienie sobie tej właściwości pojazdu mechanicznego koniecznym jest do zrozumienia, że wszelkie nawoływania do powolnej jazdy samochodami są głosami: może nawet nie wołającymi... na puszczy, lecz raczej głosami wołającymi fałszywie! Bo nie chodzi o to, aby samochody czy motocykle jeździły wolno! Chodzi o coś zupełnie innego. **Niech pojazdy mechaniczne jeżdżą szybko, lecz bezpiecznie!**

Musimy nawoływać i nie tylko nawoływać, lecz wszelkimi sposobami dążyć do tego, by samochody i motocykle jadąc czy to ulicami miast, czy to drogami zamieszkimi, jechały w ten sposób, by nie zagrażały bezpieczeństwu innych użytkowników dróg: pojazdów i pieszych.

Jeżeli zamiast hasła sprzecznego z istotą pojazdu mechanicznego i dlatego „niezyciowego“ czyli hasła powolnego ruchu samochodowego wysuniemy hasło ruchu bezpiecznego, należy zastanowić się od jakich to czynników zależy bezpieczeństwo jazdy samochodem czy motocyklem. Czynnikami tymi są: pojazd w dobrym stanie technicznym, a nade wszystko odpowiedni kierowca.

Jeżeli mówimy **odpowiedni kierowca** to znaczy: kierowca, który jest dobrym fachowcem i który przede wszystkim zdaje sobie sprawę z odpowiedzialności, jaka na nim ciąży w związku z prowadzeniem pojazdu, kierowca, który pamięta o tragicznych skutkach lekkomyślności, wyrażającej się w lekceważeniu niebezpieczeństwa, w przypuszczeniu, że „jakoś tam będzie“!

I tu dochodzimy do istoty zagadnienia. Kierowca, który nie chce spowodować wypadku, ani też nie być postrachem innych znajdujących się na drodze, musi **zawsze czuwać**, nie odwracać nigdy swej uwagi od drogi (stąd w niektórych krajach przepisy o ruchu zabraniają kierowcom palenia i rozmowy w czasie prowadzenia pojazdu), nie zapominać ani na sekundę, że chwila roztargnienia lub nieuwagi może spowodować katastrofę, która pociągnie za sobą ofiary w ludziach bądź zniszczenie cennego majątku wskutek uszkodzenia lub rozbicia pojazdu.

Oczywista jest rzecza, że pełna świadomość odpowiedzialności, wynikającej z kierowania pojazdem mechanicznym, może istnieć jedynie u człowieka całkowicie trzeźwego. Lekarze i neurologowie twierdzą zgodnie, że najmniejsza nawet dawka alkoholu w organizmie powoduje stan, który charakteryzuje się m.in. lekceważeniem niebezpieczeństwa. Dlatego człowiek, który przed zajęciem miejsca przy kierownicy pojazdu mechanicznego wypije kieliszek wódki lub szklankę piwa, zmniejsza w mniejszym lub większym stopniu (zależy to od wielu różnorodnych czynników) swą świadomość niebezpieczeństwa, związanego z ruchem pojazdu mechanicznego.

Ogromna ilość nieszczęśliwych wypadków samochodowych na drogach połączona jest z okolicznością, że kierowcy nie byli trzeźwi. I z całym naciskiem trzeba podkreślić fakt — który niestety nie przeniknął jeszcze do świadomości licznych rzesz naszych automobilistów i osób w jakikolwiek sposób związanych z użytkowaniem samochodu czy motocykla — że **najmniejsza nawet dawka alkoholu wywiera wysoce ujemny wpływ na świadomość kierowcy oraz na jego szybkość spostrzegania i reagowania**, obniża więc tym

samym bezpieczeństwo jazdy samochodem lub motocyklem!

Wychodząc z tych założeń walka z pijaństwem wśród kierowców pojazdów mechanicznych oparta została na zupełnie nowych zasadach w porównaniu z istniejącymi dotychczas od r. 1937 przepisami. Mianowicie rozporządzenie z dn. 15 kwietnia 1948 r.^{*)}, **które weszło w życie z dniem 22 sierpnia r.b.**, zabrania kierowcy „w czasie prowadzenie pojazdu mechanicznego lub w czasie postoju okolicznościowego **używać lub znajdować się w stanie wskazującym użycie alkoholu lub innych podobnie działających środków**“ (§ 53 ust. 2).

Jeżeli porównamy nowe brzmienie przepisu z dawnym, zabraniającym „prowadzić w stanie nietrzeźwym pojazd mechaniczny“, łatwo zauważymy różnicę w ujmowaniu zakazu.

Przepis z 1937 r. wymagał ustalenia, czy kierowca znajdował się w „stanie nietrzeźwym“, nie określając co to jest „stan nietrzeźwy“: możliwa więc była rozmaita interpretacja tego stanu przez organa bezpieczeństwa publicznego, kontrolujące ruch na drogach publicznych oraz organa sądowe i administracyjne, orzekające o winie i karze kierowcy.

Obecne sformułowanie przepisu jest daleko bardziej proste i nie nasuwające wątpliwości, a tym samym bardziej praktyczne i celowe: kierowca nie może się znajdować w stanie wskazującym na użycie przez niego alkoholu. Wystarczy, aby organ kontroli drogowej np. milicjant lub kontroler ruchu stwierdził, że kierowca pił alkohol, nie wchodząc w to, czy pił dużo czy mało, czy pił dawno czy dopiero co, nie wdając się ponadto w jaki sposób spożyty alkohol działa na kierowcę, nie potrzebując określać, czy kierowca jest w stanie „opilstwa“ czy „zamroczenia“, czy tylko w stanie „podchmielnym“ — wszystkie te trudne, a raczej niemożliwe do skostatowania przez organa kontroli drogowej subtelności są obecnie całkowicie zbędne.

Również nie będzie koniecznym określanie w sposób naukowy stopnia zatrucia alkoholem. Wystarczy iż w sposób niebudzący wątpliwości zostanie ustalone, że kierowca, który prowadzi pojazd (choćaby w danym momencie nie jechał, a odpoczywał leżąc spokojnie w cieniu przydrożnego drzewa!) pił alkohol, albo — ściśle się wyrażając — pił napój, zawierający alkohol, by stwierdzić, że kierowca przekreślił zakaz §-u 53-go i **aby zaczął działać skutki prawne z tym przekroczeniem związane**.

Zbadajmy z kolei, jakie to są skutki przekroczenia tego tak surowego, a koniecznego dla bezpieczeństwa ruchu drogowego przepisu?

Nie będziemy tu omawiali wpływu, jaki ma stwierdzenie użycia alkoholu na orzeczenie sądu o winie kierowcy, który spowodował nieszczęśliwy wypadek, podpadający pod postanowienia kodeksu karnego, lecz ograniczymy się do omówienia skutków o charakterze administracyjnym, jakie wywołuje stwierdzenie użycia przez kierowcę alkoholu. Te ostatnie skutki przejawiają się w: a) ukaraniu kierowcy w trybie administracyjnym oraz b) zatrzymaniu, a następnie cofnięciu t.zw. prawa jazdy czyli pozwolenia na prowadzenie samochodu bądź motocykla. Podkreślić należy, że obydwa rodzaje skutków administracyjnych t.j. kara administracyjna i zatrzymanie lub cofnięcie pozwolenia występują łącznie i w stałej zależności.

^{*)} Rozporządzenie Ministra Komunikacji i innych z dnia 15 kwietnia 1948 r. o zmianie rozporządzenia o ruchu pojazdów mechanicznych na drogach publicznych (Dz. U. R. P. Nr 27 poz. 186).

W razie stwierdzenia, że kierowca używał alkoholu, a więc przekroczył zakaz § 53 ust. 2 rozporządzenia o ruchu pojazdów mechanicznych, kontroler drogowy lub funkcjonariusz Milicji Obywatelskiej doprowadza kierowcę do najbliższego posterunku Milicji, gdzie zostaje sporządzone doniesienie karne czyli „spisany protokół” i zatrzymane pozwolenie na prowadzenie.

Oczywistą jest rzecz, że jeżeli kierowca jest w stanie nietrzeźwym, nie może być zwolniony z posterunku tak długo, aż działanie alkoholu ustanie.

Spisane na posterunku Milicji doniesienie karne zostaje wraz z zatrzymanym pozwoleniem przesłane (przepisy wymagają, aby nastąpiło to bezzwłocznie) do starostwa, które: a) orzeka karę grzywny lub aresztu za przekroczenie przepisu § 53 ust. 2, o którym była mowa wyżej oraz b) **wydaje orzeczenie o cofnięciu prawa jazdy** na okres od 2—4 tygodni (jeżeli kierowca został zatrzymany w związku z użyciem alkoholu po raz pierwszy), lub na okres od 2—6 miesięcy (jeżeli to nastąpiło po raz drugi) lub — wreszcie — na okres nieoznaczony terminem (jeżeli to nastąpiło po raz trzeci).

Opisane postępowanie zachodzi wówczas, gdy stwierdzenie użycia przez kierowcę alkoholu nastąpiło na obszarze starostwa (powiatu), które wydało kierowcy pozwolenie. Często jednak stwierdzenie użycia przez kierowcę alkoholu następuje na obszarze innego „obcego” powiatu. Wówczas starostwo po nałożeniu kary za użycie alkoholu podczas prowadzenia pojazdu, odsyła zatrzymane pozwolenie wraz z zawiadomieniem o ukaraniu do tego starostwa, które wydało pozwolenie. Dopiero to starostwo, po sprawdzeniu w aktach kierowcy, który to raz zostało stwierdzone użycie przez niego alkoholu, wydaje stosowne orzeczenie o cofnięciu mu pozwolenia.

Takie jest postępowanie, gdy prawo jazdy zostało zatrzymane przez organa Milicji lub kontroli drogowej za użycie alkoholu, jednakże to stwierdzenie nie nastąpiło z okazji jakiegokolwiek nieszczęśliwego wypadku. W tych razach, a więc jeżeli miał miejsce nieszczęśliwy wypadek i w związku z nim zostało stwierdzone, że kierowca używał alkoholu, czasokres na jaki pozwolenie zostaje cofnięte, uzależnia się od dotychczasowego zachowania się kierowcy (czy był on karany już za wypadek bądź za pijaństwo) oraz od okoliczności towarzyszących wypadkowi (czy wypadek jest drobnym, czy też poważnym itp.) — **czasokres ten nie może być jednak krótszy aniżeli 3 lata!**

Jak widać z powyższego nowe przepisy o ruchu pojazdów mechanicznych wprowadzają bardzo daleko idące sankcje w stosunku do tych kierowców, którzy w czasie prowadzenia pojazdu mechanicznego znajdują się w stanie wskazującym na użycie alkoholu. **Takie stanowisko zostało podyktowane koniecznością radykalnego, zwalczania pijaństwa wśród niektórych kierowców**, pijaństwa, które powoduje wciąż jeszcze wiele nieszczęśliwych wypadków, w jakich ginie bądź ulega poważnemu okaleczeniu wielu ludzi i ulega zniszczeniu wiele sprzętu samochodowego, stanowiącego równowartość setek milionów złotych rocznie.

Przepisy te — i to trzeba wyraźnie podkreślić — zmierzają do tego, aby usunąć z szeregów kierowców tych spośród nich, którzy nie zdają sobie sprawy z groźnych skutków używania alkoholu w czasie prowadzenia pojazdu mechanicznego, lub bezpośrednio przed tym. Tego bowiem wymaga bezpieczeństwo ruchu samochodowego na drogach publicznych oraz troska o całość i stan sprzętu samochodowego.

Aby nowe przepisy osiągnęły swój cel koniecznym jest aby ogół kierowców dobrze się z nimi zapoznał. Leży to również w interesie wszystkich „ludzi kierowców”, gdyż jedynie dobra znajomość przepisów o ruchu umożliwi ich stosowanie i jednocześnie da możliwość uchronienia się przed nieprzyjemnymi ich skutkami.

E. Ol.

Przepisowe SZYBY bezpieczeństwa HARTOWANE ELASTYCZNE PHIROFLEX

w gatunku przedwojennym „Securit”
dostawa w każdej ilości

K. SIKORA
Warszawa, Nowogrodzka róg Brackiej

AUTOBUS „SKODA” 706 RO

W połowie sierpnia r.b. przedstawiciele „Skody” zademonstrowali nam pięknie wykonany duży autobus, który został ofiarowany przez Radę Zakładową Czechosłowackiego Banku Narodowego — Radzie Zakładowej Polskiego Banku Narodowego. Zagadnienie komunikacji autobusowej w Polsce jest ciągle jeszcze naszą bolączką, bo nie posiadając własnych wytwórni skazani jesteśmy na zakup i dostawę zagraniczne. „Skoda” niewątpliwie odgrywa i odegra jeszcze b. ważną rolę w dostawie samochodów dla Polski. Z tym większym zainteresowaniem oglądaliśmy zaprezentowany nam autobus, albowiem nie jest wykluczone, że i on może w niedługim czasie znaleźć należne mu miejsce na naszych liniach Państwowej Komunikacji Samochodowej.

Karoseria autobusu, o którym mowa, jest zbudowana na podwoziu ciężarowego samochodu „Skoda 706 R”. Wskutek tego wszystkie dane techniczne silnika i podwozia są te same dla autobusu 706 RO, co i dla ciężarówki 706 R. Są one następujące: nośność — około 8.000 kg; silnik typu „Diesel” — 4-ro taktowy; ilość cylindrów — 6; średnica x skok — 125 x 160 mm; moc — 145 KM (1800) min.; instalacja elektr. — 12 V; wymiar kół — 12,00 — 22; rozstaw osi — 5000 (5400) mm; rozstaw kół przed. — 1930 mm; rozstaw kół tyl. — 1815 mm; szybkość maks. — 55 (68) km/godz.; zużycie paliwa 32 ltr./100 km; zużycie oleju — 1 ltr./100 km; pojemn. zbiorników — 150 ltr.; dług. maks. — 8285 (10700) mm; szer. maks. 2500 mm; wysok. maks. 2400 (3000) mm.



Sądząc po danych technicznych, samochód ten ma dużo plusów. Sama karoseria jest rozwiązana w sposób prosty, celowy i pomysłowy, zapewniając pasażerom pełną wygodę, dopływ świeżego powietrza i doskonałą widoczność. W autobusie znajduje wygodne pomieszczenie 65 pasażerów a przy ustawieniu siedzeń wzdłuż i zwiększeniu ilości miejsc stojących 80 pasażerów (ruch miejski i zamiejski).

Uwaga: cyfry w nawiasach odnoszą się do autobusu
A. W.

ARTYKUŁ DYSKUSYJNY

NAWRÓT DO ŚREDNIOWIECZA

Artykuły dyskusyjne o nowych przepisach drogowych „wybuchają” od czasu do czasu na łamach Motoryzacji. Orientujemy się wówczas, że coś się robi, że to coś robi się długo, a jeśli długo, to zapewne dobrze. Słyszeliśmy o komisjach koordynacyjnych pracujących nad tym poważnym zagadnieniem, czytaliśmy nawet, że na posiedzeniu jednej z nich uzgodniono, co prawda dopiero po przekonywujących uzasadnieniach, podejście do najciekawszego i najtrudniejszego problemu jakim jest pierwszeństwo przejazdu. Rozesłane później ankiety do Oddziałów A.P. i Z.Z.T. zaprzeczyły jednak tej budującej jednomyślności poglądów i otóż ponownie rozpoczęła się dyskusja na ten temat i to artykułem stającym w obronie „średniowiecza samochodowego”.

Przepisy ruchu drogowego z roku 1937, w sprawie tak ważnej jak pierwszeństwo przejazdu, były skonstruowane najprawdopodobniej na doświadczeniach lat ostatnich przed wojną, lat upadku naszej motoryzacji i stałego zmniejszania się ilości pojazdów zmotoryzowanych, a nie w przewidywaniu znacznego ich wzrostu ilości i znaczenia.

Autor artykułu „O znakach drogowych” z Nr 6 Motoryzacji (K. Sz.), sugeruje, że odebranie pierwszeństwa przejazdu na skrzyżowaniach dróg równorzędnych pojazdowi konnemu, wózkowi i t. p. wymagałoby konieczności zwiększenia posiadania niezmiernie szybkiej orientacji kierowców zbliżających się do skrzyżowania. A przecież szybka orientacja kierowcy wymagana jest bez względu na rodzaj przepisu o pierwszeństwie przejazdu i utrzymanie zasady „każdy pojazd z prawej ma pierwszeństwo” — nie usuwa wcale konieczności posiadania przez kierowców tej cennej zalety. Rozróżnianie kategorii dróg, winno stać się obowiązkiem każdego uczestnika ruchu na jezdni, a nie tylko kierowców pojazdów zmotoryzowanych. W tej pierwszej „wątpliwości” autora nie widzę żadnych „wątpliwości”.

W dalszym ciągu, autor twierdzi, że tak nazywane przez niego, *wymuszanie pierwszeństwa* i *niezwracanie uwagi* na pojazdy konne lub wózki nadjeżdżające z prawej strony, są objawami fatalnych skutków „wykucia” przez naszych kierowców przepisów niemieckich, na szczęście jednak, przez niewielu z nich.

Nie mogę się zgodzić, by stosowane „wymuszanie pierwszeństwa” było tylko wynikiem wykucia niemieckich przepisów i stosowane przez niewielu. To nie jest kwestia „wykucia” — to jest 6 lat jazdy, surowo przez okupanta kontrolowanej, w porównaniu do 2 zaledwie lat przedwojennej praktyki, według naszych przepisów od roku 1937 do 1939. Wynika ono właśnie z poczucia przystosowania się tempa życia i do opa-

nowanych przez kierowcę przepisów w czasie tych sześciu lat.

Szeptana propaganda zwolenników uprzywilejowania pojazdu zmotoryzowanego podaje, że jednemu z ogólnie cenionych znawców ruchu ulicznego, zdarzyło się nie przepuścić pojazdu konnego nadjeżdżającego z jego prawej strony, „wymuszając” sobie w ten sposób (według określenia autora) pierwszeństwo przejazdu.

Zapytany, dlaczego tak postąpił, odrzekł: „Spiesz mi się”. Właśnie to „*spiesz mi się*”.

Powiedzenie to jednego z asów i arbitrów ruchu, jest najlepszą charakterystyką potrzeb dostosowania przepisów ruchu drogowego do tempa życia.

Pociąg pośpieszny dlatego właśnie nie zatrzymuje się na wszystkich stacjach, bo „spiesz mi się”. Czyż samochód, który jest po to, by dostosować szybkość przenoszenia się z miejsca na miejsce do tempa życia, ma zatrzymywać się na każdej stacji — skrzyżowaniu i przepuszczać powolne wehikuły?

To może cofniemy się jeszcze do odleglejszych czasów?

Należałoby zatem wydać ustawę, podobną do ustawy angielskiej z epoki pierwszej komunikacji kolejowej, którą, przerażone postępowaniem techniki, ustawodawstwo angielskie wydało, by



Tak się jeździło w roku 1900-ym...

przed pojazdem biegł goniec pieszy z czerwoną chorągiewką lub dzwonkiem. Wówczas i koń się spłoszy i nie wskoczy kopytami na masę samochodu.

Czasy „antychrysta-kierowcy”, w skótnionym, długowłosym futrze i wielkich okularach, jadącego z przerażającą i mrozącą krew w żyłach szybkością 20 klm/godz., bezpowrotnie chyba minęły.

Dla zilustrowania tego okresu, pozwalam sobie dołączyć zdjęcie tego wspaniałego wehikułu, z wszystkimi akcesorjami t.j. z futrami i dzwonkiem zawieszonym na przodzie pojazdu. Brak tylko wielkich okularów i przerażonych twarzy przygodnych widzów.

W dalszym ciągu swego artykułu, autor podkreśla i ręczy, że przy ponownym przeegzaminowaniu wszystkich kierowców z okresu wojennego, 50% nie będzie dokładnie znało przepisów. Jestem innego nieco zdania. Można było niejednokrotnie się przekonać, że brakiem znajomości przepisów grzeszą przede wszystkim ci kierowcy, którzy po wojnie powyciągali z ukrycia w różnych zakamarkach swe stare przedwojenne pozwolenia: „Stare” przepisy, niedokładnie opanowane wywietrzały, a do nowych okupacyjnych, nie jeżdżąc, nie mieli sposobności się wdrożyć. I ci są najniebezpieczniejsi. Jest to zwykle *zjawisko powrotnego analfabetyzmu*.

Skoro mówimy o tych procentach, to ciekaw jestem, czy autor obliczył również ile % mistrzów bata i rowerzystów wykazałoby się pod stawowymi wiadomościami z przepisów ruchu, bodajże tylko ze znajomości przysługującego mu prawa pierwszeństwa przy nadjeżdżaniu z prawej strony?

Zdaje się, że skończyło by się tylko na znajomości obowiązku wskazania ręką lub batem zmiany kierunku jazdy. Ogół nie zna i nie wykorzystuje swych praw pierwszeństwa, tak chojną ręką w r. 1937 im udzielonych.

Czy ktokolwiek i kiedykolwiek wpajał, pouczał i egzaminował ich z prawideł zachowania się na jezdni?

A może swą wiedzę czerpali wprost z Dz. U. R. P. Nr 85/37?

Ja osobiście w to wątpię i dlatego nie mam pewności, czy woźnica lub rowerzysta, nie okaże skłonności do „wymuszenia pierwszeństwa” przy nadjeżdżaniu nawet z mojej lewej strony.

Przyczyny wypadków z wozami konnymi są różne i nie wynikają tylko na skrzyżowaniach w razie rzekomego wymuszania pierwszeństwa przez samochody. Kopyta na masce i dyszle w szybie samochodu były, są i będą, dopóki niesforni woźnicy i nieostrożni kierowcy będą na jezdni. Wypadek inż. Siemiątkowskiego na szosie Modlińskiej, znany przed wojną, nie był wynikiem jazdy na skrzyżowaniu i wymuszania pierwszeństwa. Był skutkiem gazu i „gazu”.

Nie ma powodów do cofania się do epoki średniowiecza samochodowego i pozostawiania

ustawy, jak tego pragnie autor, do czasu, gdy koń zniknie zupełnie z ulic miasta i znajdzie należne i zaszczytne miejsce w muzeum lub ogrodzie zoologicznym. *Nie możemy czekać!*

Właśnie mamy najlepszy moment do unowocześnienia naszych przepisów. Wystarczy, by nieuczonym dotychczas woźnicom, rowerzystom itp. już dzisiaj nakazać: „*Stój gdy pojazd mechaniczny nadjeżdża, a nie znajdujesz się na drodze głównej!*”

Jest to proste i nawet każdy warszawski czy poznański dorożkarz i krakowski „fiakier” do tego się dostosuje. Kłopotów z tym nie będzie. Woźnice pojazdów konnych doskonale dostosowują się do tempa życia, rozumiejąc potrzebę przepuszczania pojazdu szybszego od siebie i chętnie unikając zetknięcia się z nim na skrzyżowaniu. Pocóż więc my sami, automobiliści, mamy wbijać im ponownie w głowy, że panowanie mistrzów bata na jezdni jeszcze się nie skończyło.

W dalszym ciągu, na uzasadnienie konieczności pozostawienia pierwszeństwa wszelkim wózkom z prawej, autor przedstawia następującą sytuację na skrzyżowaniu:

„Z lewej strony nadjeżdża samochód, natomiast z prawej parokonny ciężki wóz, a za nim 3 samochody, które w myśl obowiązującego przepisu o wyprzedzaniu muszą się za tym wozem zatrzymać. Ulica jest wąska. Samochód z lewej przejechał, ale w tym momencie wylania się drugi samochód i widząc że z prawej ma stojący pojazd konny, wjeżdża na skrzyżowanie, bo ma jako motorowy pierwszeństwo. W tym momencie zbliżył się trzeci samochód i znówu jedzie. Tymczasem za pojazdem konnym rośnie ogon pojazdów motorowych i czeka dopóki nie zjedzie woźnica”.

Autor zapytuje: „Kto tu więc zyskał, a kto stracił na czasie?”

Przyznaję, że tego rodzaju argument zupełnie mnie nie przekonał. Tego rodzaju sytuację stwarzać można w różnych warjantach. Dla czegoż nie przyjąć odwrotnie, że właśnie za tym wozem konnym z prawej, stoi cały szereg nie samochodów, jak chce autor, a dalszych wozów konnych, które mając pierwszeństwo zgodnie z obowiązującymi teoretycznie przepisami, zatarasowałyby drogę na dłuższy okres czasu, szybko nadjeżdżającym z lewej strony i zatrzymującym się dla przepuszczenia ślamazarnych pojazdów. Zapytam za autorem? „kto tu zyskał, a kto stracił?” Zyskał woźnica, bogatszy w przeświadczenie o wyższości końskiego ogona, a stracił kierowca samochodu na czasie i na benzynie przez próżną pracę silnika w czasie oczekiwania i na zużyciu opon, przez stałe hamowanie i zatrzymywanie samochodu przed pojazdami konnymi.

Autor w założeniu podał, że ulica jest wąska. „Korki” na wąskich ulicach są nieuniknione,

a punkt wrażliwy zostanie prędzej „odkorkowany”, gdy pojazd szybszy jak najprędzej będzie mógł skrzyżowanie opuścić. A zresztą czy wszystkie ulice są wąskie i dla nich wydajemy przepisy?

Stanowisko autora co do zachowania pierwszeństwa przejazdu dla woźniców jest tym dziwniejsze, że w końcowych zdaniach swego artykułu, słusznie proponuje konieczność przeegzaminowania woźniców, rowerzystów i setkarzy, określając ich mianem „zawalidrogów”. *Więc jak długo samochód będzie jeszcze ustępował z drogi wszelkiego rodzaju „zawalidrogom”?*

**

Sprawa tablic oznaczających drogę główną jest bardzo obszernie przez autora opisana. Obawiam się jednak, że zbyt skomplikowanie przedstawiona została sprawa orientowania kierowców w szlakach komunikacyjnych. Od różnego rodzaju kształtów tablic, kolorów i cyfr zakreśli się biednemu kierowcy w głowie i nie wybrnie z labiryntu tej mozaiki.

Dla oznaczenia szlaków komunikacyjnych i „przelotów” przez miasta wystarczyłyby dotychczas obowiązujące drogowskazy, dostatecznie gęsto, a przede wszystkim celowo, prawidłowo i z „głową” ustawione.

Jeśli chodzi o oznaczenie dróg głównych i podrzędnych, to pogląd autora jest najzupełniej słuszny. Kierowca musi wiedzieć na jakiej drodze się znajduje. Czy ma prawo jechać, czy też ma obowiązek przepuszczania wszystkich pojazdów.

Najprostszym byłoby przyjęcie znaku, podawanego swego czasu w Nr 5 „Motoryzacji” z r. 1947, z tą zmianą jednak, by dla wzrokowego uwypuklenia prawa pierwszeństwa, zróżniczkować szerokości odstępów między liniami dróg.

Początem dla oznaczenia miejsc szczególnie niebezpiecznych i obfitujących w wypadki samochodowe, pożądanym by było umieszczenie specjalnych znaków, chociażby z dodaniem trupiej czaszki z puszczelami, a w niektórych wypadkach nawet ustawienie na cokołach lub podwyższeniach, oryginalnego wraku strzaskanego samochodu. Stosowane jest to zagranicą i byłoby wiecznym „momento” dla naszych brawurujących kierowców.

Kazimierz Rosé
Poznań

Nasze sygnały — znaki drogowe

Artykuł dyskusyjny

Nawiązując do artykułu ob. Szadkowskiego o znakach drogowych (Nr 6 Motoryzacji) trzeba przyznać, że poruszone w nim sprawy ujęte są z życia i omówione bardzo na czasie. Przeczytało nas ten artykuł i przedyskutowało wielu kierowców i to od deski do deski i stwierdzi-

liśmy, że praktyka dyktuje takie ujęcie przepisów drogowych, abyśmy nareszcie wiedzieli, czego się trzymać.

Chociaż jestem starym kierowcą, ale przyznaję, że nie wszyscy kierowcy przestrzegają przepisów i stąd mamy dużo niepotrzebnych kraks i wypadków. Mam brata kolejarza, który przepisy sygnałowe nawet nosi przy sobie, chociaż zna je na pamięć, a mimo to poddawani są kolejarze okresowym egzaminom.

Autor słusznie zwrócił uwagę na brak oznakowania dróg i ulic głównych, co sprawia nam kierowcom duże zamieszanie w ruchu, a przy przejeżdżaniu przez obce miasta, człowiek naprawdę się błąka i nie wie, którą ulicą ma wyjechać, aby trafić na właściwą drogę, prowadzącą do danej miejscowości.

Nazwa „ulica komunikacyjna” byłaby najodpowiedniejszą, ale musi być oznaczona czworokątną tablicą z Nr drogi, jak również tablicą z napisem miejscowości, do których ona prowadzi.

Aby odróżnić tablicę czworokątną, ustawioną na ulicach komunikacyjnych, należałoby dać jej jakiś kolor, odróżniający takąż samą tablicę, wskazującą na skrzyżowaniach pierwszeństwo jazdy. Tablica ustawiona na ulicach komunikacyjnych wskazywałaby również pierwszeństwo na skrzyżowaniu. Natomiast na tych skrzyżowaniach ulic, których przecznice są zaopatrzone w trójkąty, odbierające pierwszeństwo przejazdu, należy postawić tablicę czworokątną koloru odmiennego od tablicy komunikacyjnej.

Ruch motorowy stale się wzmaga, my kierowcy jeździmy do różnych nieznanym nam miast. W niewielkim miasteczku kierowca nie może znaleźć ulicy, którą ma wyjechać, a nocą nie ma się u kogo poinformować. Tablic informacyjnych, wskazujących właściwy kierunek nie ma, ale zato pełno jest tablic zakazujących, jak gdyby pojazd mechaniczny był jakimś wrogiem lub niepotrzebnym intruzem, niepokojącym miejscowych dygnitarzy.

Słusznym również będzie utrzymanie zasady **pierwszeństwa dla pojazdu, nadjeżdżającego z prawej strony**, bo to jest jasne i wyraźne. Odwykliśmy już od skombinowanych niemieckich „vorfahrtów”, które wprowadzały chaos i nie chcemy do nich ponownie przywykać. Każdy z nas woli przepuścić t. zw. „pojazd miłośniowy”, jeżeli nadjeżdża z prawej strony, bo to przecież niewielka strata czasu, ale zapewnienia bezpieczeństwa, a to jest najważniejsze.

Teoretycy mogą mieć inne zdanie, ale inne zdanie będzie praktyków, którzy tysiące razy spotykali się z różnymi przypadkami ruchu drogowego.

Wobec tego, my doświadczeni kierowcy, głosujemy za ob. Szadkowskim.

Z. Jarecki
Wałbrzych, Dolny Śląsk.

K. SZADKOWSKI

Fachowa literatura wśród kierowców

Sprawa należytej obsługi taboru samochodowego, którym jeżdżą nasi kierowcy, wymaga specjalnego i stałego omawiania na łamach prasy fachowej. Kursujące w Polsce pojazdy mechaniczne stanowią taką masę różnorodnych marek i typów, że gdyby przeprowadzić statystykę — obawiam się — nie doliczyłobyśmy się ich ściśle liczby.

Pismo nasze, w każdym niemal numerze, omawia nowości z dziedziny motoryzacji, studiowane z całym zapałem przez kierowców — niestety nie wszystkich.

Przeglądając różne marki wozów, mówimy sobie: — „niechaj ich tam będzie nawet tysiąc!” Tu chodzi o właściwą obsługę tych wozów, o należyta ich pielęgnację, aby długo żyły.

Te różnorodne „rasy naszych koni mechanicznych” przysparzają nieraz wiele kłopotu naszym kierowcom, którzy (między nami mówiąc) pyszną się wprawdzie zjedzeniem wszystkich rozumów wiedzy automobilowej, ale nie chcą się przyznać, że niektóre elementy i zmiany konstrukcyjne nowszych typów wozów, są jednak dla nich niedostatecznie jeszcze pojętą nowością.

— „Ja, kochany obywatelu, jestem starym fachowcem; 20 lat prowadziłem Forda, a 10 lat — Fiata”... przechwała się nasz zawodowiec.

A tymczasem dostał mu się do rąk jakiś nowoczesny wóz, nawet nowoczesny Ford, i — zdechł pies...

— „Co to za karburator (po polsku — gaźnik), nie mogę go rozgryźć” — skarży się w nagłym porywie szczerości kierowca. „Te zychlery” (starszoferska gwara) — to tak jakoś zmienione, że niewiadomo, gdzie dmuchać, a gdzie chuchać”.

Nie wszyscy jednak mają odwagę przyznać się i brak wiedzy pokrywają raczej fanfaronadą. A przecież napewno w ciągu tych 25 — 30 lat fordowskiej praktyki, zaszyły ogromne zmiany w konstrukcjach samochodowych, które nie każdy miał okazję poznać i przestudiować.

No, ale to przecież jest stary kierowca — weteran...

— Myślę jednak, że ten stary kierowca może mieć za stare pojęcia, mimo, iż ma doskonałą praktykę, ale jako jeździec.

Niema reguły bez wyjątku. Nie bierzcie więc tej mojej aluzji do siebie wszyscy kierowcy — zwłaszcza ci, którzy okres wojny spędzili za kierownicą nowoczesnych wozów, w ciężkich warunkach terenowych, albowiem znakomita większość Was przeżyła też dobrą szkołę i — dobrą szkołę daje młodszemu kołegom.

Znam wielu kierowców, którzy nie rozstają się z literaturą fachową, a której niestety nie jest u nas za dużo. Od czasu do czasu na rynku księgarskim pojawiają się przeróżne broszury i podręczniki z dziedziny automobilowej. Nie dla reklamy wymienię tu paru autorów, ale przy okazji warto zanotować na nasze dobro książkę Witolda Rychtera, pod tytułem: — „Zasady obsługi nowoczesnych samochodów”.

Przyznam się całkiem szczerze, że książka ta (nie droga zresztą) sprawiła mi miłą niespodziankę. Napisała stylem żywym — jak to zapewne leży w charakterze tego bojowego automobilisty — przynosi wiele ciekawych wskazówek dla kierowców, może właśnie dla tych „starych”. Wyjaśnia wiele zjawisk, którym w zasadzie nie wiele poświeca się uwagi, a które nieraz wiele kłopotu sprawiają kierowcom.

Nasz „stary” profesor A. Tuszyński (przepraszam za „stary”, ale i ja nie jestem pierwszej młodości) również żwawo i z młodzieńczą werwą idzie z postępem czasu, a raczej z postępem automobilizmu. Książki tego autora są zawsze świeże i mają już swoją wyrobioną markę.

Wspominam na razie o tych dwóch najbardziej popularnych automobilistach. Ale wartoby zdopinguć kochanego kol. Rychtera, aby oprócz niezmiernie

miłych i ciekawych felietonów — „rąbnął” jeszcze swoim stylem jakiś „podręczniczek” dla naszych kierowców z tytułem: „Z praktyki — dla praktyki”. Będzie to powitane przez szeregi automobilistów z przyjemnością i myślą — z zaciekawieniem.

Bardzo na czasie ukazało się 2-gie wydanie „Przepisów o ruchu pojazdów mechanicznych” mgr. E. Olechnowicza, uzupełnione najnowszym zarządzeniem Min. Komunikacji o zmianie praw jazdy. Interesuje to wszystkich kierowców samochodowych i motocyklistów i sądzić należy, że nakład ten będzie szybko rozchwytyany.

Książeczkę tę powinien posiadać każdy bez wyjątku kierowca i motocyklista. Należy tylko udostępnić nabycie jej przez organizację zawodową.

Wśród całego połopu broszur różnych autorów, przepisy mgr. Olechnowicza są najbardziej wartościowym materiałem, zarówno do nauki jakoteż „przypomnienia” sobie wielu szczegółów, obowiązujących każdego kierowcę.

Uważam, że **podręcznik ten powinien być urzędowo zalecony dla szkół i kursów samochodowych.**

* * *

I jeszcze jedna sprawa na niegasnący temat fachowej literatury pod adresem zarówno autorów, jakoteż Zarządów Oddziałów Automobilistów ZZT, tudzież Automobilklubu Polski.

Autorzy nowości i wszelakiej, ale dobrej literatury fachowej — mam na myśli automobilowej — powinni zadzierznąć ściślejszy kontakt nie tylko z księgarzami, ale przede wszystkim z Oddziałami Automobilistów ZZT.

Przez lokale związkowe przewija się codziennie masa naszych członków ze składkami, po talony na obuwie, na cytryny, sodę (a jakże) itp. różnymi interesami... **Załużę, że nie ma jeszcze talonów na jeden z najbardziej potrzebnych produktów — literaturę fachową.**

Na kilka tysięcy członków — kierowców w jednym tylko województwie sprzedaje się nieproporcjonalnie mało czasopism i książek fachowych.

Stwierdziłem, że jest to wina w znacznej mierze naszych Oddziałów, które otrzymane egzemplarze chowają poprostu do szaf, a sprzedaż czasopism jest tylko przypadkowa.

Kiedyś, w jednym z Oddziałów, kupiłem egzemplarz „Motoryzacji” i siadłszy sobie w kąci, zatopiłem się w czytaniu ciekawego dla mnie artykułu. Niebawem zainteresowało się moją lekturą kilku kierowców. W ciągu niespełna godziny — sprzedano 11 egzemplarzy — ja zabezpieczyłem sobie 12-ty, chowając go do teki. Niektórzy koledzy prosili o skompletowanie im całych roczników. Inny podobny wypadek miał miejsce w jednym z warsztatów samochodowych, gdzie poprostu przemocą zabrano mi egzemplarz „Motoryzacji”.

Już to świadczy o interesowaniu się kierowców literaturą fachową, ale świadczy to również o zbyt małej trosce Oddziałów Związkowych o należyty kolportaż i propagandę potrzebnego nam pisma, którego — nie wiedzieć dlaczego — nie chce się... ujawnić. Nie chce się wyciągnąć z szaf i pokazać szerokim rzeszom automobilistów.

Prawdziwy automobilista — a myślę o takim, który interesuje się swoim zawodem i pragnie stale pogłębiać swoją wiedzę — będzie stałym czytelnikiem swojego pisma. Trzeba mu tylko to pismo raz dać do przeczytania — ręczę, że z niecierpliwością będzie oczekiwać na następny numer.

Spotkałem się już z uwagami, że „Motoryzacja” powinna się ukazywać częściej. Są więc i takie głosy — świadczą one o głodzie wiedzy fachowej, przede wszystkim w szeregach automobilistów.

Idziemy z postępem czasu. Umysł ludzki, jakby na przekór wszystkim konstruktorom świata, jest jedynym niemęczącym się mechanizmem, idącym uporczywie ciągle naprzód. Nie stójmy zatem w miejscu, bo to się nazywa cofaniem — i nie wstydźmy się uczyć dalej. Egzamin dojrzałości jest tylko patentem, prawem do wyfrunięcia w życie, które nam dopiero dobra daje szkołę.

Czytajmy zatem naszą fachową literaturę, a zaw sze się czegoś nowego dowiemy, coś nowego poznamy, wzbogacimy naszą wiedzę, a tego nikt już nam nie odbierze i nikt tej wiedzy zniszczyć nie zdoła.

Niezaprzeczoną jest fakt, że apetyt na wiedzę wzrasta w miarę jej spożywania. Wymieniamy pomiędzy sobą nasze myśli, spostrzeżenia i uwagi, różne i ciekawe doświadczenia — właśnie na łamach naszego fachowego pisma. Nie zasklepiajmy się nade wszystko w swoim fachowym snobizmie i imponowaniu innym wieloletnią praktyką na Fordach czy Chevroletach, aby w końcu nie powiedzieć sobie: „głupcem umrzesz“.

Technika samochodowa nie powiedziała jeszcze ostatniego słowa, chociaż stale coś nowego mówi, coś nowego tworzy.

Konstruktorzy samochodowi nieustannie łamią sobie głowy nad uproszczeniem, nad udoskonaleniem „rasy“ naszych koni mechanicznych. Widzimy przecież różnice w wehikułach z przed 25 — 30 lat w porównaniu z dzisiejszymi wozami. Spodziewać się też należy kolosalnej różnicy za drugie tyle lat.

Każdy wzorowy kierowca powinien i musi ustawicznie śledzić postęp w rozwoju motoryzacji, przynajmniej przez fachową literaturę.

K. Szadkowski

Z KRAJU

150 NOWYCH AUTOBUSÓW FIAT Z PRZYCZEPAMI I 100 NOWYCH „LEYLANDÓW“ DLA PKS

Z serii wózów zakupionych w rb. we Włoszech PKS ma otrzymać 180 autobusów (typ 666 RN) z przyczepami (50 sztuk — typ Viberti) oraz 400 ciężarówek typu Fiat 626 RN, oraz Fiat 666 N 7 z przyczepami towarowymi (300 sztuk).

Ciężarówki użyte będą do przewozu drobnicy towarowej. Organizacja tego transportu została już przepracowana. Obecnie czeka się tylko na samochody.

Niezależnie od tego zakupiono w Anglii 100 podwozi autobusowych marki „Leyland“. Transport ten charakteryzuje niezbędna dla polskich warunków ruchu (ruch prawostronny) przeróbka — kierownica z lewej strony. Konserwatywny produkcyjny Anglików został tym razem przełamany i nowe „Leylandy“ będzie polskim kierowcom znacznie łatwiej prowadzić.

Leylandy będą karosowane w kraju. Dotychczasowe nadwozia (praca jednego przedsiębiorstwa państwowego oraz jednej inicjatywy prywatnej) raczej nie zdały egzaminu. Nadwozia są zrobione bardzo prymitywnie; siedzenia są niewygodne i twarde, a nadto blacha często pęka i nadwozie szybko się roztrąsa.

W chwili obecnej przeprowadza się próby z produkcją nadwozi wynalazku szwedzkiego, — nadwozie budowane jest z małych, łatwo wymiennych elementów, złożonych z blachy (obudowa) ze środkiem drewnianym (listwa drewniana nasyciona płynem impregnującym, hermetycznie zamknięta w obudowie blaszanej). Zaletą tych nadwozi jest ich lekkość (są niemal dwukrotnie lżejsze w porównaniu z blachą stalową); moc (wytrzymałość około 60 procent większa) i łatwa wymiennność elementów (łatwe i tanie naprawy).

*

Nowe autobusy Fiat 666 RN z przyczepami zasilają przede wszystkim podmiejskie linie komunikacyjne

Warszawy (30 sztuk) i Wrocławia. Dalsze transporty autobusów Fiat i Leylandy zasilą głównie linie dalekobieżne.

Autobusy Fiat posiadają miejsca na 46 osób. w przyczepie autobusowej mieści się wygodnie 40 osób.

ZCENTRALIZOWANY DWORZEC PKS

W związku z uruchomieniem drobnicowych transportów towarowych oraz zwiększeniem nasilenia podmiejskich przewozów osobowych, PKS centralizując dworzec na placu zamkniętym ulicami Chmielną, Marszałkowską i Jerozolimską. Od sierpnia rb. zlikwidowano dworzec na wprost hotelu Polonia (dawniej dworzec autobusowy EKD) w Al. Jerozolimskich. Wszystkie autobusy dalekobieżne, podmiejskie i ciężarówki do przewozu drobnicy będą odjeżdżały (Warszawa lewobrzeżna) z centralnego dworca PKS.

W ciągu doby odjeżdżać będzie z tego dworca 365 autobusów i ciężarówek. Ilość kas powiększono do 9-ci.

WIELKA ZAJEJZDNIJA AUTOBUSOWA PKS W WARSZAWIE

Na obszernym placu u zbiegu ul. Wolskiej i Syreny PKS wybudował obszerną zajezdnię i garaże. Cztery hale garażowe mogą pomieścić 60 autobusów.

Zajezdnię wyposażono w urządzenia obsługi, w stację benzynową z podziemnymi zbiornikami.

Hale zaopatrzono oficie w sprzęt przeciwpożarowy (23 gaśnice planowych na jedną halę). Ogrzewanie hal w zimie będzie się odbywać przy pomocy t. zw. nagrzewnic wdmuchujących nagrzane powietrze. Wielkie wentylatory wyciągowe zapewnią krążenie powietrza.

W ciągu sierpnia wykańczano prace instalacyjne — wodociągowe, kanalizacyjne, ogrzewnicze i elektryczne oraz drogowe. Ostateczne wykończenie zajezdni projektowane jest na połowę września rb.

2321 TON OPON SAMOCHODOWYCH I MOTOCYKLOWYCH — PLAN PRODUKCJI

Agencje prasowe podały, że plan wytwórczy przewiduje na rok bieżący wytworzenie 2193 ton opon samochodowych, 128 ton opon motocyklowych oraz 1600 ton opon rowerowych.

Jednocześnie plan przewiduje wytworzenie 306 ton dętek samochodowych, 40 ton dętek motocyklowych oraz 256 ton dętek rowerowych.

Są to ilości, które mają poważne znaczenie dla rynku. Bylibyśmy bardzo radzi, aby łącznie ze wzrostem ilości wzrastała również jakość wyrobów, które dotychczas pozostawiają wiele do życzenia.

NOWA FABRYKA OPON POWSTAJE W PŁOCKU

Na terenach nadwiślańskich pod Płockiem — na lewym brzegu Wisły powstanie nowa wielka fabryka opon i dętek samochodowych. Taką decyzję powzięło ostatnio ministerstwo Przemysłu i Handlu.

Budowa fabryki ma być rozpoczęta jeszcze w roku bieżącym, zakończenie budowy projektuje się na rok 1950.

Nowa fabryka niewątpliwie znacznie ożywi Płock, pozbawiony większych zakładów przemysłowych.

Z 3-CH NOWYCH SZYBÓW W WOJ. KRAKOWSKIM TRYSKA ROPA

Wiercenia poszukiwawcze ropy w woj. krakowskim notują nowe sukcesy — oto trysnęła ropa z nowodowierconego szybu Graby 59, dając początkową samoczynną wydajność 20 ton dziennie.

Jest to już trzeci z ostatnio dowierconych na tym terenie szybów. Przedostatni z szybów nowodowierconych — Graby 65, daje 27 ton ropy dziennie.

Inż. TADEUSZ SOKOŁOWSKI

URZĄDZENIA STACJI OBSŁUGI

Właściwie sytuowane i rozplanowane pomieszczenie dla Stacji Obsługi (patrz artykuł w numerze 5 maj 1948) daje możliwość racjonalnego rozmieszczenia urządzeń wewnętrznych. Im staranniej rozplanowano pomieszczenie, unikając fałszywych i zgubnych w skutkach, a zatem pozornych oszczędności, tym sprawniejszą, a zatem i rentowniejszą, okaże się praca wykonywana przez Stację Obsługi. Z ciasnych, źle oświetlonych, źle dostępnych, niewygodnych dla pracowników i brudnych, lecz tanim kosztem założonych „bud”, wyciągnąć można tylko konunkturalne, krótkotrwałe korzyści.

Posiadając odpowiednie pomieszczenie przystąpić można do zainstalowania urządzeń wewnętrznych, które zanalizujemy w kolejności ustalonej w opisie planu Stacji Obsługi w poprzednim artykule.

1. Urządzenia biurowe nie odbiegają oczywiście od szablonu. Pokój dostępny wprost od wejścia z ulicy przeznaczony jest m. in. na miejsce załatwiania klientów, zaś pokój dostępny wprost z głównej hali (z oknem na halę) przeznaczony jest dla personelu kierowniczego. Poczekalnia jest nieodzowną. W razie braku jej, klientela uniemożliwi wszelką pracę w biurze. Jako atrakcję urządzać można wzdłuż korytarza przy wejściu, gablotki (dobrze oświetlone) zawierające wystawę różnych akcesoriów, jakie można zakupić na Stacji dla usprawnienia albo upiększenia samochodu.

2. Skład części i akcesoriów jest integralną częścią każdej stacji obsługi niezależnie od jej wielkości i zakresu wykonywanych operacji, podobnie jak i każdego zakładu dla napraw głównych.

Dorabianie na poczekaniu sposobem rzemieślniczym, jak również produkcja części zamiennych, nie mogą być zadaniem ani zakładu (war ształu) dla napraw głównych, ani tymbardziej jakiegokolwiek stacji obsługi.

Do zarządzeń magazynu należą:

A) Szafy z półkami (t. zw. regały) wykonane z blachy. Półki i przegródki na półkach są przesuwalne. W ten sposób każda pozycja katalogowa posiada swe oddzielne miejsce i to niezależnie od jej pojemności. Numeracje szaf, półek i przedziałów umożliwia odszukanie każdej pozycji bez najmniejszej straty czasu. Szafy blaszane zajmują dużo mniej miejsca od drewnianych, mogą być łatwo utrzymywane w bezwzględnej czystości i, umożliwiając nieodzowną przesuwalność półek i przedziałów.

B) Stół z blatem drewnianym lub gumowym, zawsze dobrze oświetlony dla rozpakowywania i sortowania przybywających towarów oraz dla

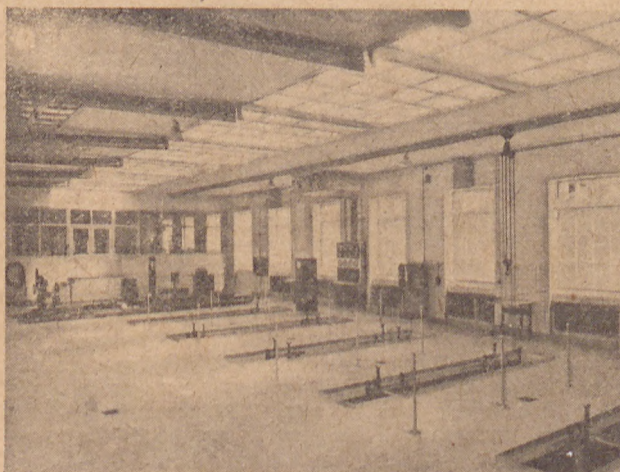
przygotowywania części dla ekspedycji według zapotrzebowania Stacji Obsługi.

Asortyment części i akcesoriów na Stacji Obsługi obejmować powinien tylko to co jest bieżąco potrzebne do wykonywania jej zadań. A zatem części i akcesoria standardowe, których wymiana nie wymaga żadnych napraw samochodu. Dla przykładu: są to świece, cewki i inne części zapłonu, żarówki, paski do wentylatora, korki do chłodnic i zbiorników i t. p. Równie jednak asortyment winien zawierać i części potrzebne bieżąco dla wykonywania napraw na poczekaniu będących w zakresie działania Stacji Obsługi, jak np. okładziny szczęk hamulcowych wraz z nitami, łożyska do kół, różne sworznie i tuleje, tłoczki gumowe dla hamulców hydraulicznych i t. p.

O ile Stacja Obsługi daje pierwszeństwo samochodom jednej określonej marki, to wówczas skład części i akcesoriów może zawierać dużo bardziej rozwinięty asortyment. Ewentualne chwilowe braki dadzą się wówczas łatwo uzupełniać z centralnego składu części danej marki samochodów. Praktyka potwierdza że „jakość obsługi zależy od ilości jednakowych samochodów do obsługi.”

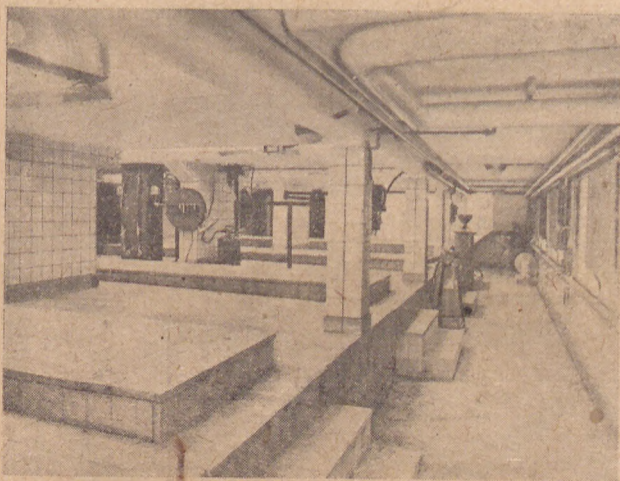
3. Smarowanie jest jednym z głównych urządzeń każdej stacji obsługi, a na małych stacjach stanowi ich podstawową czynność. Samochody są smarowane i obsługiwane ze wszystkich stron, a zatem dla obsługi muszą być albo podniesione za pomocą dźwigu, albo też smarowania musi znajdować się na dwu poziomach.

Podnośnik hydrauliczny stały, jest przyrządem szeroko rozpowszechnionym zwłaszcza dla obsługi samochodów osobowych. Dla obsługi ciężkich pojazdów stosuje się albo rowy rewizyjne (kanały) względnie rampy, albo też odpowiednio wymiarowane podnośniki hydrauliczne.

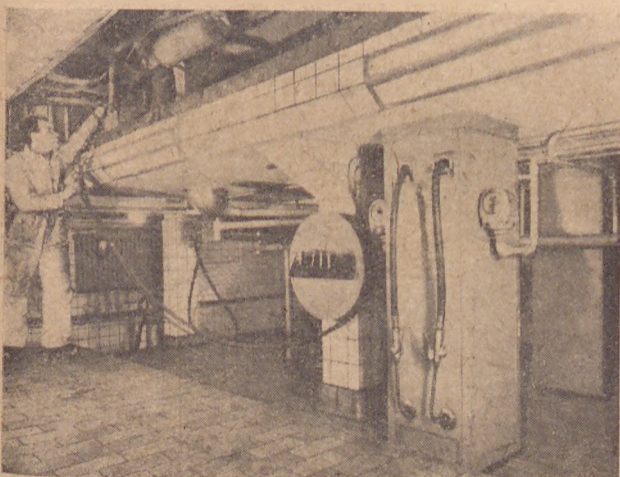


Rys. 1. Górny poziom z kanałami (Lowener — Kopenhaga).

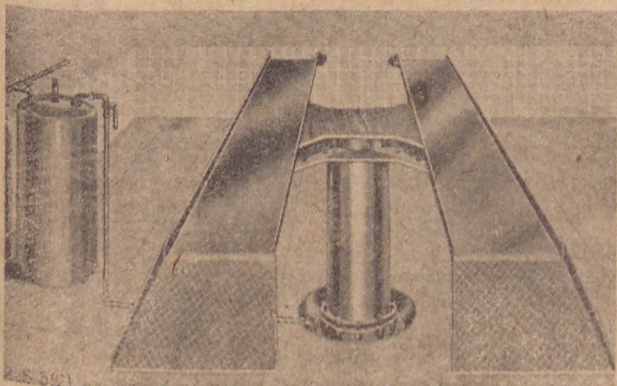
Rowy i rampy wymagają znacznie więcej miejsca niż podnośniki i mogą być stosowane tam, gdzie powierzchnia jest tania, o ile stacja nie jest zbudowana na dwu poziomach. Budowa stacji obsługi na dwu poziomach jest kosztowna, jednak racjonalna w razie jeśli stacja obsługuje głównie ciężkie pojazdy, bowiem podnośniki o dużym udźwigu są drogie.



Rys. 2. Dolny poziom pod kanałami (Lowener — Kopenhaga).



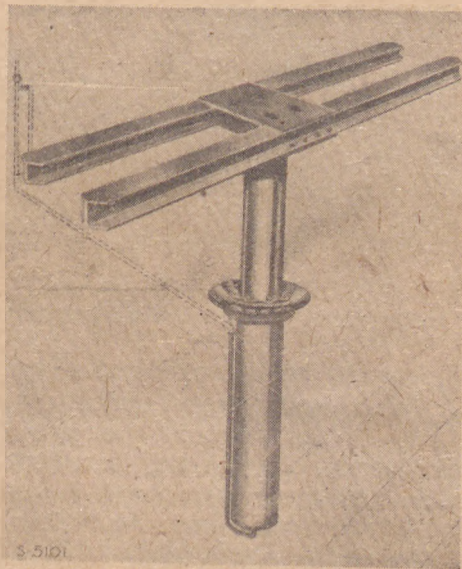
Rys. 3. Praca na dolnym poziomie (Lowener — Kopenhaga).



Rys. 4. Podnośnik pomostowy 12 ton. (Emanuel, Turyn).

Podnośniki hydrauliczne stale posiadają jeden lub dwa pionowe tłoki (kolumny) szczelnie umieszczone w cylindrach znajdujących się pod podłogą. Tłok podnosi oliwa (jako przenośnik energii) pod wpływem sprężonego powietrza. Podnośniki jednotłokowe są łatwo obracalne dookoła osi pionowej. Kolumna podnośnika dźwiga w górę albo podwójny pomost albo ramę podłużną.

Taki podnośnik posiada dwa pomosty na które samochód wjeżdża i stoi podczas operacji na kołach.

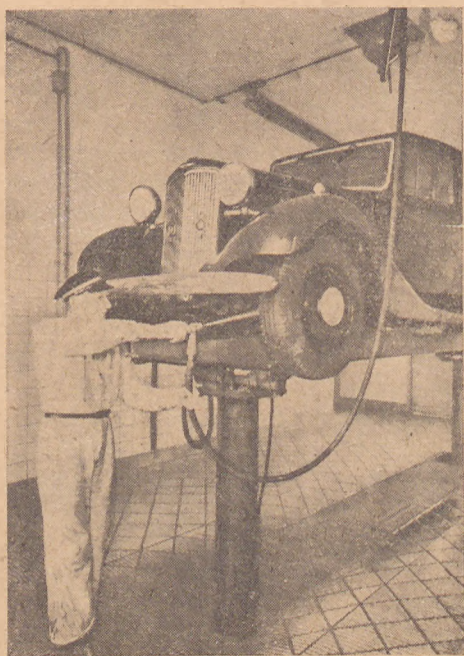


Rys. 5. Podnośnik ramowy 3,5 ton. (Emanuel, Turyn).

Samochód staje ponad ramą, która jest węższą od rozstawu kół (toru) samochodu i spoczywa odpowiednio umocowany, podczas operacji na swych osiach, wskutek czego koła mogą być dowolnie obracane. Podnośnik ramowy ma tę zaletę, że w stanie spoczynku może nie zajmować żadnego miejsca, gdyż rama zbudowana z dźwigarów zagłębiać się może w podłogę. W ten sposób w miejscu gdzie znajduje się opuszczony podnośnik ramowy mogą być ustawiane samochody.

Podnośniki hydrauliczne stale fabrykowane są seryjnie przez specjalne wytwórnie (w Polsce przed wojną istniała taka wytwórnia w Warszawie p. f. M. Bogusławski, została jednak całkowicie zniszczona podczas Powstania). Swe rozpowszechnienie zawdzięczają łatwości i taniości eksploatacji. Czas potrzebny do dźwignięcia samochodu na wysokość roboczą tj. ca 1350 mm wynosi, przy zastosowaniu odpowiedniego kompresora, nie więcej jak 10 sek.

Podnośnik przedstawiony na rys. 4 należy do typu ciężkiego o udźwigu 12 ton, a zatem przeznaczony jest dla obsługi wszelkich nawet najcięższych pojazdów. Działa pod ciśnieniem 8 atm. Średnica tłoczka (kolumny) wynosi 510 mm. Skok tłoka 1200 mm. Najwyższy osiągalny



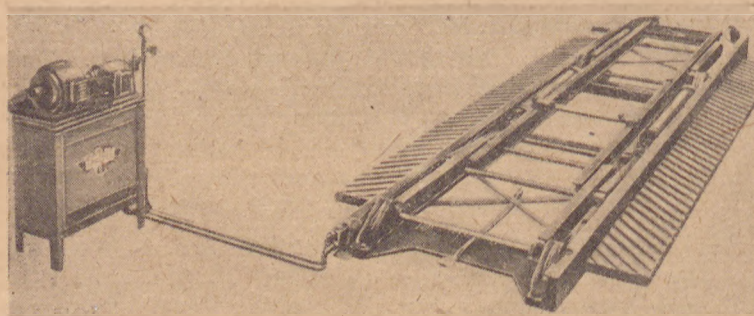
Rys. 6. Operacja na podnośniku dwukolumnowym (Lowener, Kopenhaga).

poziom pomostu 1460 mm. Długość pomostu 7 m. Na rysunku widzimy ten podnośnik nawpół podniesiony. Po lewej stronie widoczny jest dodatkowy zbiornik oliwy przenoszącej energię.

Podnośnik ramowy jak na rys. 5 o udźwigu 3,5 tony, przeznaczony jest dla obsługi samochodów osobowych i półciężarowych. Ciśnienie wymagane 8 atm. Średnica tłoka 270 mm, skok tłoka 1330 mm, najwyższy osiągalny poziom 1500 mm, długość ramy 4280 mm.

Oczywiście że cena zakupu, koszt instalacji wreszcie i koszt eksploatacji są zależne od wielkości podnośnika, a zatem są bardzo różne. Podnośnik 3,5 ton waży 680 kg, wymaga 140 lt oliwy oraz kompresora o wydajności 250 lt/godz. ze zbiornikiem powietrza sprężonego o pojemności 180 lt. Natomiast podnośnik dla pojazdów ciężkich waży 2600 kg, wymaga 380 lt oliwy i kompresora wraz ze zbiornikiem o odpowiednich wymiarach. Koszty zakupu, instalacji i eksploatacji są funkcją tych cyfr.

Należy zatem bardzo starannie dostosować podnośniki do potrzeb danej stacji obsługi. W pełni nie wykorzystany, zbyt duży podnoś-

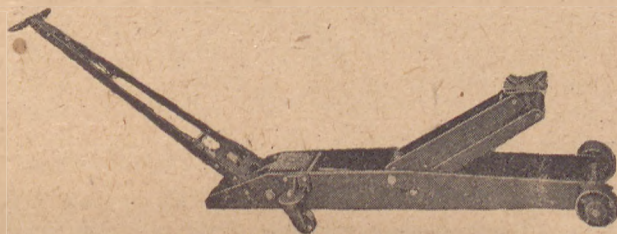


Rys. 7. Podnośnik hydrauliczny przenośny z elektropompą. Opuszczony. (Emanuel, Turyn).

nik może być niewygodny, a napewno będzie nie rentowny.

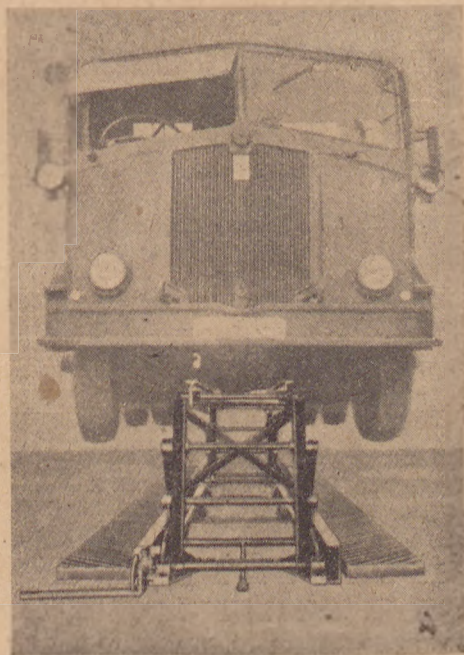
Podnośniki hydrauliczne - przenośne działające na zasadzie równoległoboku, posiadają poziomy cylinder wraz z tłokiem poruszającym za pomocą oliwy tłoczonej bezpośrednio przez elektropompę. Ten rodzaj podnośnika, w przeciwieństwie do podnośnika hydraulicznego stałego o cylindrze pionowym pod podłogą, nie wymaga stałego zainstalowania ani kompresora dostarczającego sprężone powietrze, jest zatem łatwo przenośnym.

Oprócz podnośników przeznaczonych do wykonywania pracy w pewnym określonym miejscu, jak np. w danym wypadku w smarowni, każda stacja obsługi zaopatrzona jest w ręczne podnośniki hydrauliczne (lewary) o udźwigu od 3 ton aż do 10 ton, które posuwa się pod przednią lub tylną oś samochodu, celem dźwignięcia go na tym miejscu, na którym się znajduje. Skok ręcznego podnośnika wynosi około 500 mm.

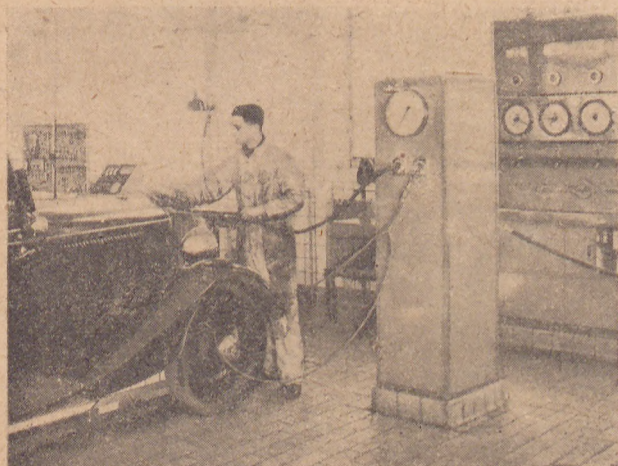


Rys. 9. Ręczny podnośnik hydrauliczny (K. R. Wilson, Buffalo).

Ręczny podnośnik hydrauliczny działa w następujący sposób: długa dźwignia z uchwytem ręcznym, która służy do przesuwania całego dźwigu z miejsca na miejsce, działa na pompę umieszczoną poziomo w ramie podnośnika tł-



Rys. 8. Podnośnik hydrauliczny przenośny. Podniesiony. (Emanuel, Turyn).



Rys. 10 (z lewej).
Uzupełnianie wody
w chłodnicy i rów-
noczesne pompo-
wanie przednich
opon. (Lowener,
Kopenhaga)

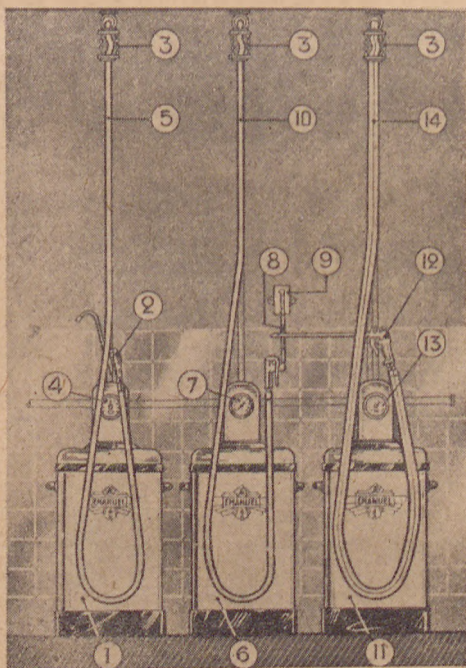


Rys. 11 (z prawej).
Polerowanie karo-
serii (Black &
Decker)

cząc oliwę pod tłok, który za pomocą dźwigni podnosi ciężar. Przez otwarcie zaworu zwalnającego oliwa wraca z cylindra do pompki, tłok wraca do pierwotnego położenia opuszczając wolno dźwignięty ciężar.

**
**

Operacje smarowania są trojaki: a) opróżnianie, przemywanie i napełnianie karteru silnika, skrzynki przekładniowej i transmisji po-



Rys. 12. Grupa przyrządów i zbiorników dla smarowania pod ciśnieniem (Emanuel, Turyn). 1) Zbiornik oliwy z zaworem bezpieczeństwa (10 atm.). 2) Pistolet do oliwy. 3) Zawieszenie przewodu oliwnego. 4) Licznik wskazujący ilość dostarczonej oliwy. 5) Przewód oliwny. 6) Zbiornik smaru pod wysokim ciśnieniem. 7) Ciśnieniomierz. 8) Pistolet do smaru. 9) Zawieszenie pistoletu do smaru. 10) Przewód wysokiego napięcia do smaru. 11) Zbiornik oliwy grafitowanej (10 atm.). 12) Pistolet do oliwy grafitowanej. 13) Ciśnieniomierz dla powietrza sprężonego. 14) Podwójny przewód.

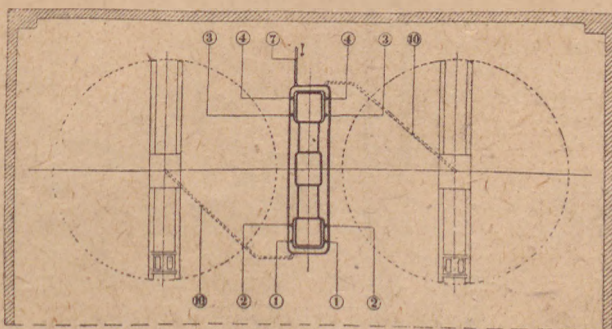
przeczej tj. tylnego i o ile jest, przedniego mostu; b) smarowanie pod wysokim ciśnieniem wszystkich punktów ciernych wymagających okresowego smarowania; c) opryskiwanie części podwozia oliwą grafitowaną.

Wobec tego, że smarowanie samochodu (lubryfikacja), przy użyciu właściwych przyrządów trwa do 20 minut, wykonywane być mogą podczas smarowania i inne czynności, a mianowicie: czyszczenie wnętrza karoserji — do czego służy odkurzacz elektryczny, polerowanie karoserji, uzupełnienie wody w chłodnicy i pompowanie opon.

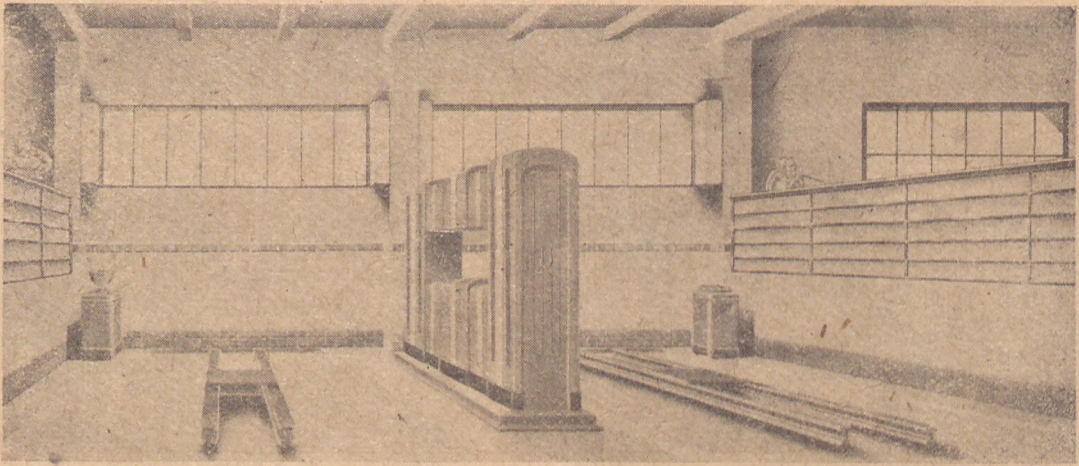
Podstawowym elementem smarowania jest zcentralizowana grupa przyrządów i zbiorników. (rys. 12).

Grupa do smarowania z podnośnikiem oraz zbiornikiem oliwy zużytej, tablicą z różnymi pistoletami i kolumną z przewodem wodnym oraz sprężonego powietrza, stanowią jeden komplet urządzeń smarowni.

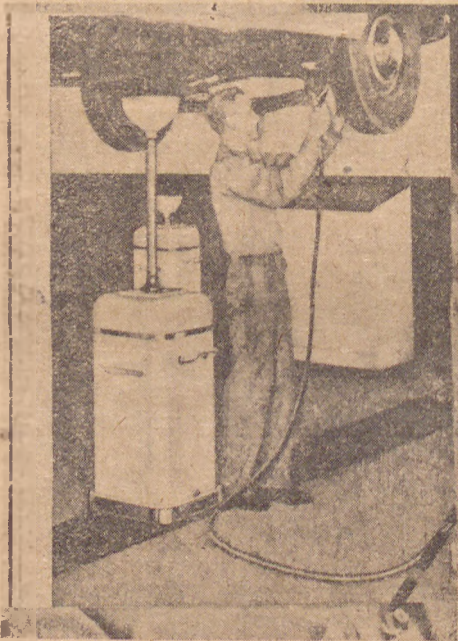
Smarownia z podwójną grupą przyrządów i dwoma podnośnikami jest rozplanowana jak na rys. 13.



Rys. 13. Plan podwójnej smarowni. 1) Punkty dystrybucji oliwy. 2) Punkty dystrybucji smaru. 3) Punkty dystrybucji powietrza. 4) Punkty dystrybucji oliwy grafitowanej. 7) Dopływ powietrza sprężonego. 10) Przewody do cylindrów podnośników.



Rys. 14. Smarownia z dwoma dźwigami (Emanuel, Turyn).



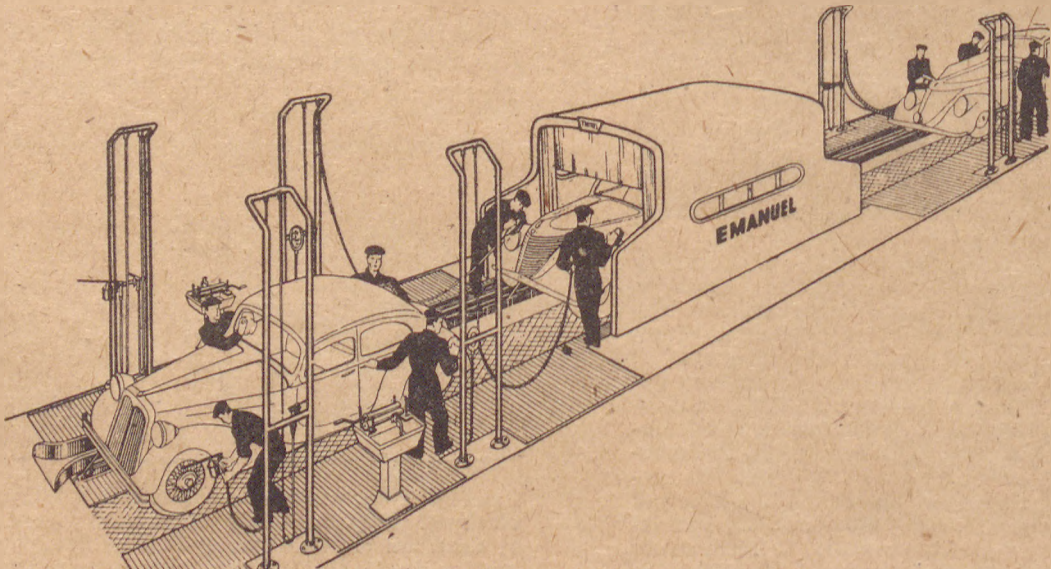
Rys. 15. Opróżnianie karteru.

W środku smarowni znajduje się podwójna grupa zcentralizowana. Po jej obydwu stronach — po jednym podnośniku hydraulicznym.

Szafa z blachy emaliowanej, znajdująca się w środku smarowni, zawiera zbiorniki pod ciśnieniem i przyrządy stanowiące zcentralizowaną grupę do smarowania wraz z przyrządami pomocniczymi. Zamiast zbiorników ustawionych luzem, tak jak to zwykle bywa na stacjach obsługi, skoncentrowanie ich wraz z przyrządami w jednej szafie jest nie tylko praktyczne lecz przyczynia się również do bardziej porządnego i estetycznego wyglądu miejsca pracy. W narożnikach stoją zbiorniki dla zużytej oliwy, których używa się podstawiając pod opróżniany karter.

Za szklaną przegrodą pomieszczony jest kompresor ze zbiornikiem, dostarczający sprężone powietrze dla grupy smarowniczej i podnośników. Podłoga i ściany smarowni są wykafłowane dla utrzymania absolutnej czystości. oświetlenie bardzo intensywne przy zastosowaniu reflektorów.

Wyżej opisana grupa do smarowania może



Rys. 16. Mycie i smarowanie systemem taśmowym. (Emanuel, Turyn).

być powiększona przez dodanie zbiorników dla olei specjalnych np. dla hypoidalnych kół stożkowych transmisji.

Stacja obsługi o bardzo wielkiej przelotowości w zakresie mycia i smarowania jak np. stacje dla obsługi jednolitego taboru autobusowego, posiadają specjalne urządzenia dla mycia, czyszczenia i częściowego smarowania, systemem taśmowym. Mycie pod wysokim ciśnieniem odbywa się w tunelu.

Przed wejściem do tunelu samochód, umocowany na odpowiednio wolno poruszającym się konwejerze (taśmie ruchomej), zostaje oczyszczony wewnątrz przy pomocy odkurzaczy. Przechodząc przez tunel myje się strumieniami wody tryskającymi pod wysokim ciśnieniem (20—25 atm.) ze wszystkich stron, w dalszym ciągu następuje polerowanie karoserii, uzupełnianie wody, pompowanie opon i częściowe smarowanie bez podnoszenia pojazdu. Na stojakach (antenach) znajdujących się po obu stronach taśmy zawieszone są przewody z pistoletami do smarowania. Oleju i smarów dostarcza grupa zcentralizowana umieszczona w pobliżu. Na rys. 16 widoczne są po obu stronach samochodu, który już opuścił tunel, wanieki na postumentach z wyżymaczkami służącymi do osuszania skórek irchowych bez których obsługa samochodów jest niewykonalna.

Wobec tego że smarowanie odbywa się tu bez podnoszenia pojazdu, musi on być okresowo kierowany do smarowni posiadającej podnośniki. Tunel jest zatem urządzeniem przede wszystkim dla masowego mycia i oczyszczania samochodów.

Urządzenia dla racjonalnej konserwacji i profilaktyki samochodów, nawet tylko na jednym odcinku mycia i smarowania, wymagają poważnych instalacji, a zatem i znacznych kosztów inwestycji.

Nasuwa się pytanie: jak często i w jaki sposób winien być samochód smarowany. Odpowiedź dają wskazówki zawarte w instrukcjach fabrycznych znajdujących się obowiązkowo przy każdym samochodzie. Dokładna znajomość tych instrukcji jest pierwszym obowiązkiem personelu zatrudnionego na smarowni każdej stacji obsługi. Personel ten winien stałe udzielać pouczeń kierowcom w zakresie smarowania. Jakiegokolwiek zaniedbania w smarowaniu samochodu przyczyniają się w pierwszym rzędzie do przyspieszenia groźnego terminu oddania samochodu spod opieki kierowcy do zakładu naprawczego.

Inż. Tad. Sokołowski

MECHANIK — PORADNIK TECHNICZNY

Nakładem Instytutu Wydawniczego S. I. M. P. ukazał się 5-y zeszyt Poradnika Technicznego (wydanie trzecie — całkowicie przerobione).

Zeszyt piąty zawiera ciąg dalszy działu logarytmicznego suwak rachunkowy, dalej rozdziały — tablice fizyczne, drgania i fale, podstawy akustyki oraz dział elektryczność i magnetyzm.

KRONIKA NAFTOWA

ŚRODKOWY WSCHÓD

W Londynie odbyło się posiedzenie Rady Brytyjskich Producentów Sprzętu Naftowego. Z wygłoszonych przemówień wynikało, że ośrodek produkcyjny przesuwa się co raz bardziej ze Stanów Zjednoczonych do Środkowego Wschodu.

Przed trzema laty produkcja roczna wynosiła około 34 miliony ton ropy. Produkcja wzrosła prawdopodobnie do 45 milionów ton w roku 1948-ym i wedle wszelkich przewidywań wyniesie około 70—80 milionów ton w 1951 roku.

W miarę wzrostu produkcji Europa będzie zaopatrywaną w coraz większym stopniu w ropę Środkowego Wschodu.

NIEMCY

W kwietniu b. r. niemiecka produkcja ropy wynosiła 50.141 ton w porównaniu z 50.673 tonami w marcu b. r. Po zahamowaniu działalności wiertniczej w miesiącach zimowych, podjęto wiercenia w marcu, kładąc główny nacisk na rejon graniczący z Holandią (Emsland).

Z początkiem roku rafinerie niemieckie przerabiały prawie wyłącznie ropę niemiecką. Obecnie zakontraktowano dla Bizonii 105.000 ton ropy wenezuelskiej do dostawy w 2-giej połowie 1948 roku. Ropa ta została zakupiona za cca 2,5 miliona dolarów, co w przeliczeniu na jedną tonę wynosi około 23.80 dolarów. 60% tej ceny przypada na koszt zakupu ropy, reszta na tomiast na wydatki związane z przewiezieniem ropy do portów niemieckich. Ropa wenezuelska zasili rafinerie w Hamburgu, Bremie i Nadrenii.

W pierwszym kwartale roku bieżącego rafinerie niemieckie w strefie brytyjskiej wyprodukowały 155.893 ton produktów, na co składa się:

benzyny	16.004 ton
oleju gazowego	14.545 „
parafiny	13.380 „
olejów smarniczych	44.561 „
asfaltu	14.983 „
oleju opałowego	12.867 „
innych produktów (w tym nafty)	39.553 „

155.893 ton

Produkty te otrzymano z ropy krajowego pochodzenia oraz z ropy wenezuelskiej, której import w pierwszym kwartale b. r. wyniósł 16.144 ton. Poza tym importowano do strefy brytyjskiej w tym samym czasie 54.284 ton benzyny i 57.453 ton oleju gazowego.

Strefa amerykańska nie otrzymała ropy w pierwszym kwartale b. r., sprowadziła natomiast 44.294 ton benzyny i 54.088 ton oleju gazowego. Ogółem importowano do obydwu stref w pierwszym kwartale b. r. 226.263 ton produktów naftowych i ropy.

INDIE

W okresie przedwojennym Indie konsumowały około 400.000 ton produktów naftowych, z czego około 20% dostarczała produkcja krajowa, reszta zaś była importowana z Burmy. W związku z pogorszeniem się sytuacji zaopatrzeniowej, władze indyjskie zwracają co raz pilniejszą uwagę na forsowanie produkcji spirytusu z melasy. Roczna produkcja melasy wynosi około 400.000 ton, z czego przerabia się zaledwie 150.000 ton na spirytus. W miarę wzrostu produkcji cukru, ilość melasy mogłaby być zwiększona.

Opracowano program przewidujący budowę 20 rafinerii spirytusu, przerabiających melasę. Rafinerie te miałyby być zbudowane w ośrodkach przemysłu cukrowego.

FRANCJA

W r. 1947 rejon Pechelbronn wyprodukował 49.130 ton ropy. Produkcja utrzymała się na poziomie 1946 roku, przyczem naftowe strefy francuskie uskarżają się na brak urządzeń wiertniczych, co uniemożliwia podwyższenie produkcji.

GARAŻ I JEGO WYPOSAŻENIE

W numerze sierpniowym „Motoryzacji” podaliśmy, jakie czynności może wykonać kierowca-mechanik przy swoim samochodzie. Obecnie podamy jak powinien mieć wyposażony garaż, aby te czynności mógł wykonać. Otóż A. W. Judge w swym podręczniku o obsłudze i naprawie samochodu tak ujmuje tę sprawę:

Zamiłowany kierowca, właściciel samochodu, o ile nawet nie zamierza wykonać poważniejszych przeglądów i napraw, powinien zastanowić się, czy nie warto mu wyposażać swego garażu w pewne urządzenia, które ułatwiłyby mu normalną obsługę i utrzymanie samochodu w czystości, a nadto, co jest jeszcze ważniejsze, umożliwiłyby mu wykonanie doraźnych napraw, względnie dorobienie tymczasowe jakichś części pomocniczych dla zaradzenia w wypadku nieprzewidzianego uszkodzenia.

W pierwszym rzędzie będzie to mały stół ślusarski, imadło, napędzana ręcznie tarcza szlifierska i trochę narzędzi ślusarskich. Na te ostatnie złoży się: młotek o wadze 1 kg. względnie lżejszy, jeden albo dwa przecinaki, piłka ręczna do metalu, wiertarka ręczna z kompletem wiertel od 1, do 6 mm, punktak, komplet pilników (płaski, półokrągły, kwadratowy, okrągły, trójkątny.), szczotka druciana do czyszczenia pilników, większy i mniejszy śrubokręt, przebijaki, szczypce i obcegi, nożyce do blachy, miarka 30 cm długości, szczelinomierz (od 0,02 do 0,50 mm) komplety kluczy płaskich i nasadowych (dla śrub od 5 do 25 mm średnicy) oraz dwa albo trzy różnej wielkości klucze nastawne.

O ile ktośby chciał mieć lepsze wyposażenie, to polecamy dodanie następujących urządzeń, które — zamiłowany kierowca-mechanik samochodu — uważa za potrzebne dla wykonywanych przez siebie prac. Komplet gwintowników dla gwintów normalnych i drobnozwojowych do 8 mm średnicy (dla samochodów angielskich dla gwintów Whitwortha do 5/16" i gwintów B.A. Nr 0 do 6), potrętko do gwintowników, szczypce do drutu, komplet łożysk do opon (łącznie z łyżką widlastą do wsadzania detki), mały zestaw do wulkanizowania, klucze nasadowe, młotek skórzany, szczypce stożkowe do oczek, komplet skrobaków, przebijaki do skóry i fibry oraz parę narzędzi do drzewa.

Dogodne wymiary stołu ślusarskiego są następujące: długość 120 cm szerokość 60 do 75 cm, a wysokość około 80 cm (od poziomu podłogi).

Stół powinien być wykonany z desek 2 calowych (5 cm), a nogi jego powinny mieć najmniej 3 cale (7,5 cm) grubości i najlepiej gdy są zacementowane w podłodze. Stół taki jest mocny, wytrzymuje uderzenia młotka i nałożenie na niego dużego ciężaru.

Warsztat mechanika samochodowego powinien posiadać w swym wyposażeniu tokarkę o wzniosie kłów 80 mm (może być napędzana

nożnie) oraz o ile możliwości prosta wiertarkę stołową. W wypadku gdy mamy doprowadzenie prądu elektrycznego, wtedy łatwo można zainstalować wspólny napęd tokarki, wiertarki i szlifierki. Dostępne obecnie elektryczne narzędzia ręczne, a to szlifierki i wiertarki, stanowią doskonałe uzupełnienie wyposażenia warsztatu. Ponadto można zwykle znaleźć miejsce na małe urządzenie do ładowania akumulatorów samochodowych i radiowych.

Kanał garażowy jest bardzo potrzebny w celu przeprowadzania kontroli regulacji mechanizmów napędowych: ponadto oddaje usługi przy spuszczeniu oleju z silnika, skrzynki przekładniowej i mostu tylnego. Wymiary kanału odpowiedniego dla samochodów osobowych małych i średnich są następujące: długość 180 cm, szerokość 90 cm głębokość od 120 do 140 cm.

Po obu stronach kanał posiada wnęki na narzędzia. Około 45 cm od dna kanału znajdują się występy pozwalające na ułożenie na nich desek szer. 25 cm. i grubości 2 cali (5 cm.) — ułatwia to dostęp do mechanizmów umieszczonych wysoko w podwoziu. Pochyłe dno kanału ze ścięciem zapobiega gromadzeniu się wody. Dla ułatwienia wchodzenia i wychodzenia z kanału, w jednym kącie znajdują się co 30 cm klamry z prętów żelaznych o średnicy 20 mm.

Oprócz oświetlenia dziennego przez okna, które powinny być dostatecznie duże i odpowiednio rozmieszczone, warto jeszcze mieć dobre oświetlenie sztuczne (najlepiej elektryczne) nad maską silnika, stołem ślusarskim oraz tokarką.

Gdy nie posiadamy oświetlenia elektrycznego, wtedy najwygodniejszą będzie żarówka lampy naftowa z kloszem cylindrycznym. Daje ona siłę światła około 200 świec i jest zupełnie bezpieczna w użyciu.

W odpowiednim miejscu powinny być też umieszczone jedno albo dwa gniazdko na wtyczkę elektryczną, dla włączania przenośnej lampy, narzędzi elektrycznych, urządzenia do ładowania akumulatorów oraz grzejnika do podgrzewania silnika w czasie zimy.

Ważnym jest zapewnienie stałej wentylacji garażu, w celu zapobieżenia osiadaniu wilgoci w miarę zmian temperatury, szczególnie w czasie miesięcy zimowych. Należy przewidzieć w tym celu osadzenie w jednej lub w dwóch ścianach, pod sufitem, nastawnych żaluzji albo kratki wentylacyjnych.

Skraplanie się pary zawartej w powietrzu powoduje w garażu rdzewienie części metalowych oraz tworzenie się pleśni, tak że odpowiednia wentylacja ma duże znaczenie.

Dobrze wyposażone większe garaże samochodowe posiadają prawie zawsze podnośniki hydrauliczne, albo jakieś inne specjalne urządze-

nia do podnoszenia wysoko całego samochodu, dla ułatwienia kontroli i naprawy.

W małym garażu czy warsztacie, gdy nie posiadamy kanału kontrolnego, można podnieść samochód za pomocą małego podnośnika, podnosząc kolejno raz jeden, a raz drugi koniec samochodu i opuszczając go na mocne klocki. Samochód może być w ten sposób podniesiony dostatecznie wysoko od ziemi, tak aby można było pod nim wygodnie pracować.

W wypadku gdy wystarczy podniesienie tylko jednego końca samochodu, to łatwo to wykonać przy pomocy równi pochyłej wykonanej z desek i cegieł. Najlepiej do tego celu, a także do ustawienia podniesionego samochodu, używać starych podkładów kolejowych.

Samochody małe można podnosić na platformie posiadającej podporę pośrodku, tak że po ustawieniu samochodu w jej środku można platformę przechylać raz w jedną raz w drugą stronę, podnosząc zależnie od potrzeby przód albo tył samochodu.

Można także podnieść samochód przy pomocy wielokrążka. Dla zawieszenia wielokrążka potrzebna jest mocna belka umieszczona pod sufitem, oraz mocny drąg stalowy lub kawałek belki drewnianej, które wstawia się pod podłużnice ramy, dla umożliwienia zaczepienia dolnego krążka możliwie w osi samochodu.

Przy każdym sposobie podnoszenia samochodu należy pod koła spoczywające na ziemi podłożyć kliny, aby zapobiec w ten sposób zjechaniu samochodu z podpór, gdyby hamulce zostały przypadkowo zwolnione.

A. W.

Wiadomości z zagranicy

„DRUGIE BAKU“ NA WSCHODZIE ZSRR

Na wschodzie ZSRR w Baszkurii powstaje nowy, wielki ośrodek naftowy zwany popularnie „Drugim Baku“. Największe miasto tego ośrodka — Oktiabrsk, które zostało założone po drugiej wojnie światowej, posiada już gotowe wielkie dzienne przemysłowe, a nadto szkoły, kluby, boiska i urzędy sportowe itp.

CZESI ZACZĘLI PRODUKCJĘ MINIATUROWYCH SAMOCHODÓW

Agencja PAP podała z Pragi o rozpoczęciu produkcji w Czechosłowacji miniaturowych samochodów, zużywających 3,5 litra benzyny na 100 km i rozwijających szybkość użytkową 60 km godzinę.

APARAT ZMYWAJĄCY NIESPALONE RESZTKI BENZYNY

Jeden z czeskich inżynierów samochodowych wynalazł aparat, dzięki któremu silniki spalinowe wykorzystują niespalone w czasie normalnego procesu resztki mieszanki benzyna — powietrze.

Dzięki nowemu aparatowi silnik zużywa mieszankę bez reszty, co przeciętnie daje około 10 procent oszczędności na paliwie.

Aparat znajduje się w próbach praktycznych w Czechosłowacji i w Polsce. Demonstrowany był m. in. na Targach Poznańskich.

15 — 26 WRZEŚNIA MIĘDZYNARODOWY SALON W TURYNIE

W dniach między 15 — 26 września r.b. odbędzie się w Turynie Międzynarodowy Salon Samochodowy. Organizatorzy spodziewają się, że Salon turyński będzie bardzo licznie obesłany przez wystawców, zarówno w dziedzinie samochodów, jak również w dziale motocykli.

INSTYTUT DOSKONALENIA W MOSKWIE

Instytut Doskonalenia, który pracuje w ścisłym związku z przemysłem radzieckim, ma za zadanie stosowanie wyników badań naukowych w procesach technologicznych, udzielanie pomocy wybitniejszym jednostkom w ich samodzielnej pracy, wreszcie prowadzenie wykładów, których celem jest zwiększenie kwalifikacji zawodowych kierowników zakładów oraz zapoznanie ich z najnowszymi osiągnięciami techniki.

W Instytucie pracuje szereg poważnych badaczy i uczonych, którzy całą swą wiedzę oddają na usługi przemysłu. Instytut wchodzi w porozumienie z dużymi zakładami pracy, przychodząc im z pomocą w rozwiązywaniu pewnych zagadnień. W ciągu czterech lat istnienia (1944 — 1948) w Instytucie przeszkolonych zostało 21.135 pracowników, a w filii Instytutu w Leningradzie przeszkolono w r. 1947 — 1.140 pracowników, w tym około tysiąca pracowników fabryk leningradzkich.

W bieżącym roku Instytut Doskonalenia przystąpił na zlecenie Ministerstwa Przemysłu Włókienniczego do organizowania trzymiesięcznych kursów dla kierowników zakładów przemysłowych i ich zastępców. Kursy te obejmują trzy cykle wykładów: 1) cykl ekonomiczny — socjalistyczny, obznajmiający słuchaczy z ekonomią polityczną socjalizmu, 2) cykl specjalny, obejmujący wykłady o najnowszych zdobyczach techniki w zakresie przedzenia, tkactwa, asorymentów i wykończenia, 3) cykl poświęcony gospodarce i organizacji produkcji, a więc zasadom organizacji i planowania, finansom, księgowości i innym zagadnieniom z tej dziedziny.

Ponadto Instytut Doskonalenia nie będąc w stanie dotrzeć do najbardziej oddalonych zakładów pracy prowadzi wykłady drogą korespondencyjną. Z wykładów tych korzysta obecnie ponad 600 specjalistów włókienniczych. (bisz)

KURSY MECHANIZATORÓW ROLNICTWA W ZSRR

Szkoły i kursy mechanizatorów rolnictwa Ukrainy opuściło w bieżącym roku ponad 18.000 traktorzystów, 1.700 kierowców samochodowych i pomocników kombajnerów.

Ponadto kursy mające na celu podwyższenie kwalifikacji zawodowych ukończyło około 27.000 traktorzystów, kierowników brygad traktorowych i kombajnerów. (bisz)

ROZWÓJ SZKOLNICTWA RADZIECKIEGO

W związku Radzieckim istnieje 5.000 szkół zawodowych. W roku bieżącym powstanie dalszych 440 szkół.

W roku 1948 ukończy szkoły zawodowe milion sto tysięcy absolwentów, podczas gdy w roku ubiegłym ukończyło je 700 tysięcy. Większość zatrudniona zostanie w przemyśle węglowym i hutniczym. (bisz)

KONGRES ORAZ WYSTAWA MIEJSKIEGO BUDOWNICTWA UŻYTECZNOŚCI PUBL. W LONDYNIE

Kongres oraz Wystawa Zdrowia Publicznego i Miejskiego Budownictwa Użyteczności Publicznej odbędą się w Londynie, od 15 do 20 listopada r.b.

Osoby, pragnące wziąć udział w tym Kongresie, lub otrzymać dalsze informacje, proszone są o zwracanie się bezpośrednio do Biura Organizacyjnego Wystawy: Public Health and Municipal Engineering, Congress and Exhibition — 68 Victoria Street — LONDON SW. 1.

JERZY JANKOWSKI

TENDENCJE KONSTRUKCYJNE MOTOCYKLI POWOJENNYCH

Mimo, że minęło już trzy lata od zakończenia wojny, dopiero teraz można mówić o skryształowaniu się tendencji konstrukcyjnych motocykli powojennych. Dlaczego dopiero po tak długim okresie, zrozumiemy łatwo, uprzytomniwszy sobie ogromne zniszczenia wojenne przemysłu — z jednej strony, z drugiej zaś fakt, że przestawienie produkcji z wojennej, na pokojową wymaga czasu i nowych nakładów pieniężnych. Dlatego też pierwsze powojenne typy motocykli są w większości niezmienionymi modelami przedwojennymi, względnie wojennymi.

Zacznijmy nasz przegląd od kierunku tendencji odnośnie wielkości (kubatury) budowanych po wojnie motocykli. Można tu z miejsca stwierdzić, że w chwili obecnej na całym świecie **największy nacisk kładzie się na motocykle małowitrazowe**, t.zw. popularnie „setki“.

W związku z tym nie może być mowy, o ewentualnym zubożeniu ludności po wojnie, co za tym idzie niemożności nabycia większego motocykla, gdyż objaw popularyzacji setek, datujący się już z przed wojny, obserwujemy również w krajach, które podczas wojny bardzo mało, względnie wcale nie ucierpiały. Najjastrawszym tego przykładem jest najnowszy model Harley-Davidson 125 ccm., nienotowany dotychczas i rewelacyjny wprost „kwiatek“ na gruncie super ciężkich amerykańskich motocykli o przeciętnej kubaturze 750/1000 ccm. (na marginesie poprzedniego stwierdzenia należy z uznaniem podkreślić bardzo trafny wybór i decyzję C.Z.P.M. zaczęcia produkcji krajowych motocykli właśnie od typów małowitrazowych).

Przejdźmy teraz kolejno do omówienia tendencji konstrukcji poszczególnych zespołów motocykla, zastanawiając się pokrótce, jakimi powodami kierują się konstruktorzy przy opracowywaniu nowych modeli.

W **konstrukcji ram** daje się zauważyć po czasowym (przed ostatnią wojną) dążeniu do ram z prasowanej blachy, raczej powrót do ram rurowych, z rur okrągłych i profilowych tj. prostokątnych i ostatnio owalnych. Do ram z rur owalnych stosuje się zmienny profil rur zależnie od potrzeby zwiększenia kierunku i wielkości sztywności.

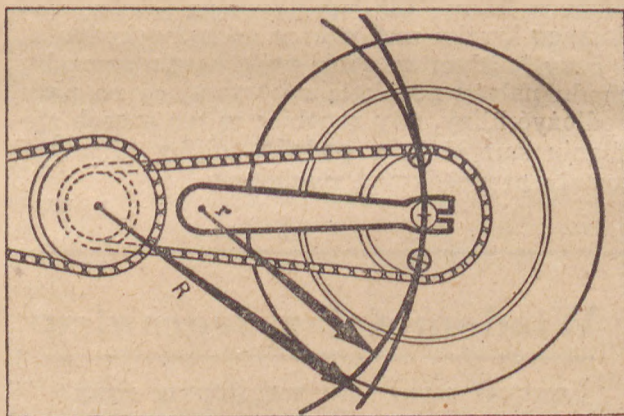
W związku z tym nie należy dochodzić do wniosku, że rama z prasowanej blachy okazała się gorsza od rurowej, gdyż podsumowawszy wszystkie za i przeciw jednej i drugiej koncepcji, żadna z nich nie wykazuje bezwzględnej wyższości nad drugą. Jest to raczej podyktowane względami estetyki i mody, której ton w konstrukcjach motocyklowych w ostatnich przedwojennych czasach nadawali Niemcy,

Zupełnie skryształowane natomiast jest dążenie do stosowania **resorowania tylnego koła**, które można śmiało stwierdzić zyskało sobie prawo obywatelstwa i uznanie motocyklistów całego świata.

Dlaczego się tak dzieje, zrozumie każdy, kto choć raz przejechał się motocyklem wyposażonym w resorowane tylne koło (prawidłowo pracujące) po „kociach łbach“, kto porówna trzymanie się drogi na wybojach i krótką drogę hamowania, w stosunku do ramy sztywnej.

Wszystkie znane dotychczas konstrukcje resorowanego tyłu można podzielić na trzy zasadnicze systemy: system **wahliwego widelca tylnego, wahliwej osi, oraz wahliwej piasty**.

System **wahliwego widelca** reprezentuje np. **Velocette**, gdzie koło tylne zamocowane jest w widelcu opartym ruchomo na sworzniu, któ-

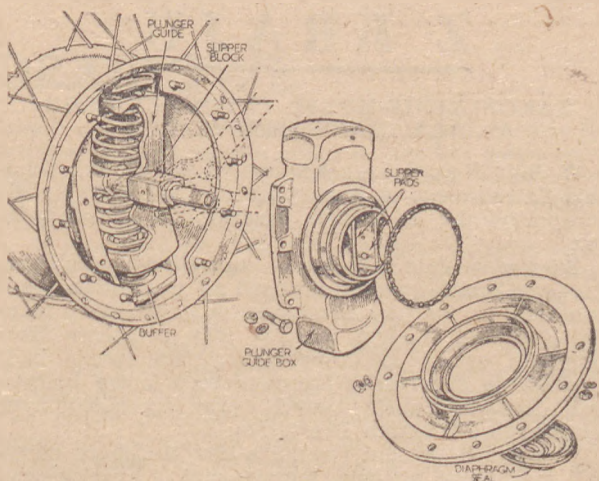


Resorowanie tylnego koła syst. wahliwego widelca. System ten umożliwia duży skok koła, jednak masa części nieresorowanych jest znaczna.

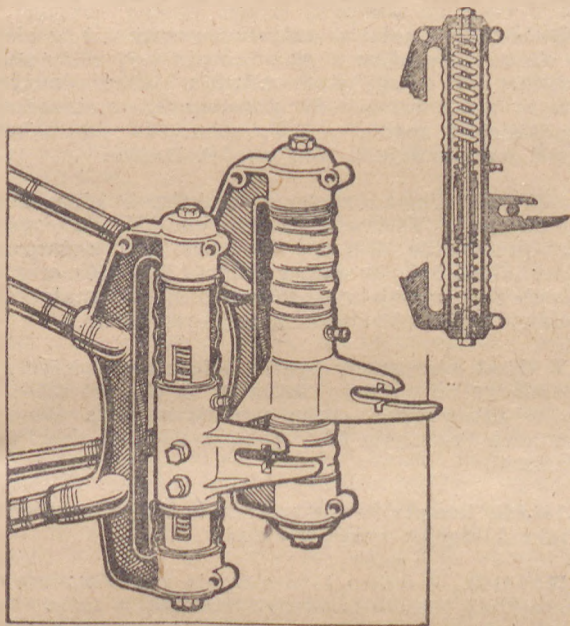
ry umieszczony jest blisko osi zębatai atakującej tylnego łańcucha. Dzięki temu przy optymalnym (krajowych pozycjach) skoku tylnego koła, różnica między promieniami r i R (patrz szkic) jest bardzo nieznaczna, co oznacza, że wydłużenie łańcucha (a zatem zwis) może być utrzymane w granicach „przyzwoitości“.

System ten znajduje coraz więcej zwolenników, ze względu na swoją prostotę, a zatem niezawodność, małą ilość części ruchomych, podlegających zużyciu i wymagających regulacji smarowania oraz wyżej wymienioną zaletę możliwości wykonywania **bardzo dużego skoku przy minimalnym zwisie łańcucha**. Na niekorzyść tego systemu należy zaliczyć konieczność znacznej przebudowy normalnej ramy (praktycznie trzeba zupełnie na nowo rozwiązać ramę) i stosunkowo **duże masy niere-**

System wahliwej osi, w Polsce nazywany popularnie tylnymi teleskopami, jest najbardziej znany w wersji B.M.W. System ten którego szczegóły konstrukcyjne uważam za ogólnie znane, ma tę zaletę, że może być po minimalnej przeróbce wbudowany do każdego rodzaju już istniejącej ramy, bez potrzeby dalszych zmian w konstrukcji samej ramy. Dzięki temu szereg firm zagranicznych zajmuje się dodatkowym wbudowywaniem tego rodzaju resorowania do motocykli wszelkich typów i marek.



Wahliwa piasta w motocyklu „Triumph” mod. „Tiger 100”.



Rozwiązanie resorowania tylnego koła konstrukcji Illichmana, w/g. systemu wahliwej osi, zastosowane m. inn. w motocyklach „Puch”.

Na dalszy plus tego systemu resorowania trzeba zaliczyć małą masę nieresorowaną t.j. oprócz samego koła tylko małe i lekkie (przeważnie aluminiowe) prowadnice oraz niezmienną sylwetkę motocykla i łatwość umocowania tylnego błotnika wraz z bagażnikiem i siodłem dla pasażera, jako elementów resorowanych.

Główną wadą tego systemu jest niemożność wykonywania przez koło dużej drogi (skoku) ze względu na łańcuch, który — ażeby pozwolił na duży skok — musiałby być całkiem luźny (wielki zwis), co jest niedopuszczalne ze względu na niebezpieczeństwo spadania i szybkiego zużycia łańcucha i zębatek. Ponadto przy niedostatecznej opiece (smarowanie) bardzo szybko wyrabiają się prowadnice, przyczem zużycie tychże stawia pod znakiem zapytania przydatność tylnego resorowania w ogóle.

Trzeci system wahliwej piasty reprezentuje w tej chwili jedynie angielska firma „Triumph” w modelu „Tiger 100”.

W konstrukcji tej oś koła jest umocowana na stałe w normalnej sztywnej ramie, a tylko piasta wraz z zębatką łańcucha jest ruchoma.

Prowadnice i sprężyny znajdują się wewnątrz dużej i szerokiej piasty.

System ten ze względu na to, że jednoczy w sobie szereg wybitnych zalet innych systemów ma duże szanse na ewentualną szybką popularyzację, względnie całkowite wyparcie innych.

Jako największą zaletę należy uznać możliwość zbudowania takiego resorowanego koła do każdego normalnego motocykla ze sztywną ramą bez jakichkolwiek przeróbek tej ostatniej. Dalszym plusem jest zredukowanie do minimum mas nieresorowanych (tylko część piasty i reszta koła), co wybitnie poprawia własności resorowania.

Następną zaletą tego systemu jest fakt, że prowadnice nadają kołu drogę idealnie pod takim promieniem, że naciąg łańcucha nie ulega zmianie. Niemniej i ten system nie jest idealny, gdyż wielkość (średnica) piasty jest ograniczona, ze względu na wagę, która — jak wiemy — powinna być przy częściach nie resorowanych jak najmniejsza, i ze względu na nieestetyczny wygląd. Niemożność zwiększenia średnicy piasty wiąże się ze stosunkowo niewielkim skokiem tylnego koła, bo około 2”, to jest tyle, ile osiąga się przy systemie wahliwej osi.

Jak więc widzimy żaden z wymienionych systemów nie jest idealny, ideałem bowiem byłoby resorowanie tylnego koła o możliwie dużym skoku (10 cm.), niepowodujące naciągania się łańcucha, wymagające nie wielkiej pielęgnacji i nie posiadające wielu części ulegających zużyciu (prowadnice, wahacze, przeguby itp.).

Przy użyciu napędu kardanowego najczęściej stosowane jest resorowanie tylnego koła, systemu wahliwej osi (np. B.M.W.), niemniej i tu skok koła jest ograniczony kątem łamania się przegubów kardanowych, który nie może przekroczyć pewnej wielkości. Chcąc pozwolić kołu na wykonywanie większego skoku trzeba stosować przeguby podwójne, kosztownego typu, który to fakt wybitnie podraża produkcję i eksploatację motocykla. (c.d.n.)

Z KRAJU

ZAKOŃCZENIE KURSU UNIFIKACYJNEGO DLA TRANSPORTOWCÓW

W dniu 26 maja br. zakończył się w Ośrodku Szkolenia Zawodowego w Warszawie kurs unifikacyjny dla transportowców, na którym przeszkolono 60 kandydatów.

Zorganizowanie tego kursu umożliwiło częściowe usunięcie braku kwalifikowanych sił w dziedzinie komunikacji na odcinku Ministerstwa Przemysłu i Handlu, słuchacze bowiem włączając jako pełnokwalifikowane siły, bądź to na dotychczasowe stanowiska, bądź też zajmują stanowiska kierownicze w nowo tworzonych działach transportowych przy poszczególnych Centralnych Zarządach Przemysłu.

W ciągu 6 tygodni rwaną kursu słuchacze otrzymali maksimum wiedzy teoretycznej i praktycznej z dziedziny ekonomiki transportu. Dotychczasowy brak literatury fachowej nie pozwalał zaznajomić się osobom chętnym z najnowszymi zdobyczami nauki i techniki na tym odcinku, tutaj jednak, dzięki doborowi wykładowców dano uczestnikom w stosunkowo szerokim zakresie i odpowiednio głębokim ujęciu zarówno materiał podstawowy jak i specjalny, włącznie z planowaniem i kontrolą w gospodarce transportowej. Ten pierwszy cel kursu został zatem w zupełności osiągnięty.

Drugim etapem kursu ma być unormowanie i postawienie na odpowiednim poziomie zagadnień transportowych poszczególnych jednostek gospodarczych. Zadanie to winni wypełnić uczestnicy kursu na powierzonych sobie odcinkach pracy, wykorzystując zdobytą wiedzę i doświadczenie praktyczne. Nie na tym jednak powinna się kończyć ich działalność: dalsze zgłębianie poznanych na kursie problemów i zastosowanie ich w swej pracy winno być ich dalszym celem.

Kurs ten przeprowadzono dla zaspokojenia najpilniejszych potrzeb. Zanim będziemy mogli przystąpić do planowego, normalnego szkolenia fachowców z dziedziny transportu, na absolwentach kursu spoczywa obowiązek przelania swej wiedzy i praktycznego doświadczenia na podległych sobie pracowników. (bisz)

TECHNICUM NAFTOWE W KROŚNIE

Dekretem Min. Przemysłu i Handlu z dnia 22.12.1947 r. zostało zatwierdzone Technicum Naftowe w Krośnie. Jest to szkoła specjalna typu technicznego, której zadaniem jest przygotowanie nowych kadr pracowników technicznych dla przemysłu naftowego. Nauka w Technicum trwa dwa lata, przyczem co drugi tydzień uczeń odbywa praktykę w swoim zakładzie pracy.

Do Technicum Naftowego może być przyjęty każdy kandydat w wieku 24 — 35 lat, który złożył egzamin wstępny, posiada przygotowanie szkolne co najmniej z zakresu szkoły powszechnej i pięcioletnią praktykę zawodową w przemyśle naftowym. Po ukończeniu nauki i zdaniu egzaminu końcowego absolwent otrzymuje tytuł technika ruchu kopalnianego. Każdy słuchacz w czasie nauki oraz w czasie praktyki na kopalni szkolnej otrzymuje bezpłatnie pomieszczenie w internacie oraz wynagrodzenie.

W r.b. prowadzi się naukę na wydziale kopalnianym gdzie kształcą się technicy dla ruchu wiertniczego i eksploatacyjnego. W przyszłym roku szkolnym zostanie zorganizowany wydział gazowo - gazolinianiany. (bisz)

PRODUKCJA. Agencja prasowa donosi, że Kaliska Fabryka Maszyn „Orkan” przystąpiła do produkcji tłoków żeliwnych do samochodów Chevrolet i Bedford. W najbliższym czasie fabryka „Orkan” rozpocznie również produkcję innych części do samochodów amerykańskich. Życzymy powodzenia!

107,1% planu półrocznego wykonał Przemysł Naftowy. Zjednoczone rafinerie wykonały w okresie 6 miesięcy r.b. plan produkcji gazoliny surowej w 107,9%, benzyny w 106,2%, nafty w 105,9%, olei smarowych w 165,9%, parafiny w 111,3% oraz asfaltu w 175%.

EKSPOATACJA. PKS „zaokrąglą” ceny biletów. Od 6 sierpnia r.b. najniższa cena przejazdu wynosi 20 zł. Ceny biletów powyżej 80 zł. zaokrąglone będą w górę do liczby dzielącej się przez 20.

Na sprężony gaz płynny (propan — butan) przerobiono w warsztatach PKS'u (przy pomocy CPN) silniki w kilku wozach marki ZIS. Wozy przerobione są w próbach. Zamierzone są dalsze przeróbki.

Duże oszczędności w zużyciu benzyny dał w efekcie okólnik Premiera o ograniczeniu wyjazdów służbowych. Od chwili wprowadzenia okólnika zużycie benzyny przez samochody państwowe, samorządowe i spółdzielcze spadło o 20%, mimo, że stan taboru wzrósł jednocześnie o 3800 wozów. Brawo!

IMPORT. Umowa zawarta pomiędzy Polskim Tow. Handlu Zagr. „Varimex” i radzieckim „Technoeksporem” przewiduje dostawę do Polski 400 ciężarówek marki „GAZ 51”, 50 wozów marki „ZIS 150” oraz 50 samochodów specjalnych (wywrotki automatyczne). Dostawy te mają być wykonane jeszcze w r.b.

Z Włoch otrzymamy pewną ilość samochodów typu specjalnego oraz cytryn wzamian za eksport polskich części rowerowych. Taką umowę zawarła Cenrała Handlowa Przemysłu Motoryzacyjnego z włoskimi importerami.

130.000 kompletów ogumienia z importu otrzyma w roku bieżącym rynek krajowy.

HANDEL. Z dniem 1-go sierpnia r.b. Ministerstwo Przemysłu i Handlu zniósło zeglamentację na wyroby gumowe i tworzywa sztuczne. Między innymi „patent” wolnorynkowy otrzymały opony i dętki rowerowe.

NASZE KŁOPOTY

O CZYSTOŚĆ JĘZYKA TECHNICZNEGO

Z wielką niecierpliwością oczekujemy zawsze ukazania się nowego zeszytu „Motoryzacji” i z prawdziwą przyjemnością śledzimy coraz bogatszą treść, oraz wyższy jej techniczny poziom. Z tego też powodu, każdy zauważony błąd lub niedociągnięcie „rusza nas”.

Wobec powyższych uczuć proszę Szanowną Redakcję w imieniu grona kolegów-automobilistów o zwrócenie uwagi na szereg błędnych określeń w słownictwie technicznym, użytych w artykule p.t. „Nowości z Huty Ludwików” zamieszczonym w Nr 8 poczynnego pisma, a mianowicie: „baku” zamiast „zbiornika”, „Mutry motylkowe” zamiast „Nakrętki motylkowe, lub skrzydełkowe”. Dalej „podwójne kable do sprzęgła i hamulca” — w tym wypadku jeżeli już użyjemy „obcojęzycznej gwary” to i tak, ani sprzęgło, ani hamulce, kabli nie mają, gdyż nazwa ta w „gwarze” określa przewody instalacji elektrycznej, natomiast powinno być użyte określenie „linki” lub „ciągiła”. I w końcu „siodełko na wachlarzu”, zamiast „na błotniku”. Coś to wygląda na „10 dk kompresji z apteki”.

Błędy są tym jaskrawsze, że popełnia je osoba z tytułem inżyniera i w dodatku stojąca blisko zagadnień „odpowiedzialności za rozwój motocykli SHL”, jak to wynika z treści artykułu.

Pilnujmy czystości naszego słownictwa technicznego i oczyszczajmy go z obcojęzycznych naleciałości. A czasu na czyszczenie już było dosyć!

Łączę wyrazy szacunku i poważania.

B. Nowakowski
Przew. ZZT. Olsztyn

WITOLD RYCHTER

REFLEKSJE POROIDOWE

SAMOCHODY

Jakość samochodów, biorących udział w raidzie była bardzo różna. Czesi wystawili pierwszorządne maszyny, szczególnie Skody i Aero Minor. Wydaje się, że były to samochody, przygotowane specjalnie do zawodów, bowiem niektóre zmiany konstrukcyjne, zauważalne z zewnątrz, oraz wyniki prób szybkości usprawiedliwiają takie przypuszczenie. Tatry i Jawy nie pokazały się tak dobrze, jak należało się spodziewać, lecz również wzbudziły wielkie zainteresowanie swymi niepoślednimi zaletami.

Maszyny polskie można podzielić na dwie grupy. Pierwszą z nich stanowią samochody, niedawno sprowadzone do Polski, jak Citroen i Skoda. Szły one bez kłopotów i w dobrych rękach wykazały swe możliwości. Drugą grupę stanowiły stare gruchoty, umiejętnie odmodnione i naprawione. Co potrafią — pokazali nam: Borowczyk, Łączyński, Łączkowski, Perkowski, Wasilewski i inni.

Było już jasnym przed raidem, że nie jesteśmy w stanie skutecznie zagrozić naszymi samochodami Czechom. Nowe samochody, które Ministerstwo Komunikacji postanowiło obsadzić pierwszą klasą polskich kierowców raidowych, dostarczono niestety dopiero na kilka dni przed zawodami i słusznie postanowiono wycofać je wczas, bowiem było już za późno. Na starych nic lepszego nie można było osiągnąć.

Polskie samochody jechały jednak wytrwale, płacząc rzeźnymi łzami z chłodnic, gubiąc przeguby, łamiąc łożyska kół, wyrzucając zęby kół zębnych, walcząc z rozlatującymi się oponami. Jechał Ferić na połamanych resorach, jechała Wójtowiczowa z wytopionymi panewkami. Jechali i... dojechali. Nie było komu wykonać naprawy w drodze: nie mieliśmy czeskiego zespołu fabrycznego, który tak wspaniale wykonywał poważne naprawy...

Szkoda, że nasze nowe maszyny tak się spóźniły. Może moglibyśmy pogadać z Czechami, jak równi z równymi...

KIEROWCY

Jak już wspominałem, pierwsza klasa polskich kierowców pozostała w domu z braku maszyn i pieniędzy. W raidzie nie brał udziału żaden kierowca, który by posiadał doświadczenie w konkursach międzynarodowych. Natomiast wyłoniło się kilka młodych talentów, których postawa pozwala spodziewać się najlepszych osiągnięć w przyszłości.

Tak więc: w klasie I. pojechali niegorzej: Gołowiecki i Niziołek na swych przestarzałych Dekawkach. W klasie II. błysnęła dużym talentem Wójtowiczowa, bijąc bez ceremonii pozostałych Polaków. Szkoda, że ta sympatyczna i wytrwała zawodniczka, nie posiada dostatecznej rutyny technicznej. Brak tego doświad-

czenia i niewiara w dobrą radę znanego fachowca kosztowały ją przerznięcie próby F, bowiem Wójtowiczowa, nie ufając zapewnieniu, że silnik bez panewek wytrzyma, zużyła wszystkie siły i nerwy na bezcelową „naprawę” tuż przed próbą.

W klasie III. na zbliżonym dobrym poziomie należy postawić Łączkowskiego i Perkowskiego, choć prawdopodobnie musieli by oni ulec wspaniałemu Postawce, którego grāt niestety nie wytrzymał.

Klasa IV. miała świetnego Borowczyka, który niewątpliwie zabyłby jeszcze wielkim talentem. Jechał on doskonale przez cały czas raidu, a dopiero na ostatniej próbie pechowe zgaśnięcie silnika odebrało mu zasłużone zwycięstwo nad silną konkurencją czeską. Spodziewamy się, że Borowczyk w przyszłości będzie pamiętał o konieczności niewielkiego podniesienia obrotów silnika na biegu jałowym przed próbą zręczności, jak to czynią stare wygi kierownicy. Kustosz jest kierowcą jeszcze mało doświadczonym, lecz również rokuje rychłe przejście do wysokiej klasy.

Klasa V. wymaga specjalnego omówienia. Do konkurencji z czeskimi „ogoniastymi” Tatrami odważyły się stanać zwykle Willysy, które przecież nie są wcale budowane do zawodów.

Wywiązała się zażarta walka między zespołem wojskowym i robotniczym zespołem z Państwowych Zakładów Samochodowych. Oba te zespoły zagrożone były cały czas przez doskonałego Ferica, jadącego też na Willysie indywidualnie. Tego świetnego kierowcę śląskiego dzielił tylko jeden punkt od nagrody. Majorowie: Wasilewski, Słowiecki i Sobel osiągnęli niewielką przewagę nad pracownikami P.Z.S.: Rózyckim, Smolarzem i Śliwińskim, choć szanse były cały czas uzupełnienie wyrównane, a różnicę spowodowała dopiero ostatnia próba zręczności. Wszystkim tym kierowcom należy się wielkie uznanie.

O klasie VI. nie mówię nic: po prostu nikt nie dojechał.

A teraz nieco o Czechach. Tutaj wyróżniał się organizacją i techniką jazdy zespół Skoda. Indywidualnie w klasie I świetnie jechali: niezawodny Hodac, Mráz Vleck, z którymi Polacy wogóle nie mogli konkurować. Druga klasa przyniosła rewelacyjnego Bobekę, Netusiła i Cemperę, choć i pozostali byli o całą klasę wyżej od nas. Sutnar nie wycisnął ze swego świetnego Singera wszystkich możliwości, choć jechał spokojnie i bardzo dobrze.

W klasie III. Czechów nie było. Natomiast w IV klasie tryumfator był Dobry na Bristolu. Jechał on jednak zbyt spokojnie, nie wykorzystując wszystkich możliwości tej wspaniałej maszyny. Nie przeszkodziło mu to zająć pierwszego miejsca, głównie przez pech naszego Borowczyka na próbie zręczności w Warsza-



Foto od lewej: 1. Sutnar na Singerze w Jabłonce. 2. Pani Wójtowiczowa w Jabłonce w rozmowie z Wicekomandorem dyr. Julianem Zabokrzeckim. 3. Niziołek na DKW wjeżdża do Jeleniej Góry

wie. Dobrze pokazali się również: Swetlik i Anton na B.M.W.

Czeska klasa V. naogół zawiodła nas. Spodziewaliśmy się wielkiego koncertu „ogoniastych“ Tatr, a tymczasem zawiodły one na całej linii. Jedynie inż. Hausman, kierowca raidowy o europejskiej marce, uratował honor wytwórni jadąc bez zarzutu. Dwie Tatry „skończyły się“ na drugim etapie, a pozostałe dwie doszły z dużymi punktami karnymi. Nie wiem, czy taki pogrom był winą maszyn, czy też słabych kierowców (osobiście, Tatra 87 bardzo mi się podoba i chętnie bym na niej pojechał w zawodach).

Niewątpliwie najbardziej efektownym zawodnikiem całego raidu był doskonały czeski kierowca Jaguara, — Pohl. Cały szlak raidowy przebywał zwycięsko, mając najlepsze punkty w każdej próbie (w swojej klasie). Dopiero w ostatniej próbie zręczności w Warszawie znalazł pogromcę w osobie mjr. Wasilewskiego na zwykłym Willysie. Fakt ten był prawdziwą sensacją, tym większą, że identyczne punkty w próbie F miał również mjr. Słowiecki też na Willysie. Ciekawe, że w trzech próbach szybkościowych nasz Borowczyk, jadący w klasie IV, był lepszy od Pohla.

ORGANIZACJA

Organizacja raidu była niewątpliwie dobra. Najgorzej było może w Warszawie, w której trudno i o nocleg i o komunikację. Nie mogliśmy niestety ugościć Czechów tak, jak to oni robią, ale przecież jesteśmy stokrotnie bardziej zrujnowani od nich. Czesi rozumieli to dobrze i przez palce patrzyli na drobne mankamenty gospodarcze.

Coś tam nie bardzo było w Międzyzdrojach: marne jedzenie, marne locum i drogo. Natomiast było ładnie. Pozostałe punkty etapowe, dzięki wielkim wysiłkom oddziałów A.P. spisały się na rzymską piątkę.

Sprężyną całej organizacji, twórcą regulaminu, człowiekiem który dniami i nocami pracował nad zorganizowaniem raidu, który zaniedbał pracę zarobkową na długi czas dla raidu, który wszystko dlań poświęcił, jest inż. Zeydowski, główny Komandor Sportowy A.P. Ma on w sporcie samochodowym, w którym pracuje prawie 30 lat, niezwykle zasługi, o których mówi zresztą bardzo niechętnie.

Raid prowadzony był przez Komandora dyr. Kosowskiego Wiesława i Wicekomandorów inż. Heynego i dyr. Zabokrzewskiego, przy współudziale szeregu działaczy sportowych. Trudno byłoby wymienić wszystkich zasłużonych, więc jedynie wymienię pełną temperamentu i niezmordowaną panią Muszkę de Lavaux, której prasowa dyktatura przyniosła w rezultatach ponad 100 wzmianek i sprawozdań we wszystkich dziennikach i tygodnikach, interesujących się choć trochę sportem samochodowym i doceniających właściwe znaczenie tego sportu. Sprawozdawcom prasowym należy się również wielka podzięką.

WNIOSKI

Z każdego sprawozdania i z każdej krytyki należy wyciągnąć pewne wnioski. W tym jednak przypadku wstrzymam się z wyciągnięciem wniosków, bowiem mogły być one ocenione, jako tendencyjne żale zawodowego raidowca, zmuszonego przez brak samochodu, pieniędzy i pomocy do pozostania w domu, właśnie podczas dziesiątego międzynarodowego raidu A.P. w jego karierze sportowej. Mogłbym być posądzonym o zмовę z Mazurkiem, Strengerem, Wierzbą i innymi, którzy również rzewnie płakali i z żalem liczyli karne punkty, zbierane obficie przez Polaków.

Nie wyciągam więc żadnych wniosków, natomiast uważam, że każdy znawca problemów motoryzacyjnych od prostego robotnika począwszy, a na ministrze skończywszy, potrafi wyciągnąć słuszne wnioski, przy zachowaniu zasady, że lepiej jest zwalczyć trudność niż zamknąć się na nią oczy, cofnąć się, bo tak wygodniej.

W. R.

SYLWETKI ZAWODNIKÓW CZESKICH

HAUSMANN NA TATRZE, to rutynowany kierowca, który liczy sobie wiele wyczynów sportowych o europejskiej klasie. W r. 1936-ym, czy 37-ym, zdobył drugie miejsce w klasie wozów małych w Rallye Monte-Carlo w konkurencji osiemdziesięciu kilku samochodów. To już nie kierowca, tylko wirtuoz kierowcy. Posiada nerw wyścigowca. Czuje się dobrze, powyżej 120 kilometrów na godzinę. Nerwowo, lecz wspaniale opanowany. Dla kogoś, kto umie rozróżnić klasę kierowcy, jazda z nim jest prawdziwą ucztą sportową. Zdobywa drugą nagrodę regulaminową w swojej klasie szybkości w Matejkowicach i 2-gą nagrodę za próbę zręczności w Warszawie.

SUTTNER NA „SINGERZE“, to kierowca rutynowany i opanowany, — gdy trzeba „jedzie na całego“. Zgrany ze swą maszyną. Jego wóz — „Singer“, to dla nas „marzenie ściętej głowy“, — niedoścignione, gdyż to jest rzeczywiste maszyną „jak marzenie“. Suttner w kilku imprezach europejskich klasyfikował się na czołowych miejscach.

POHL NA JAGUARZE zdobył tyle nagród (1-szą regulaminową w swojej klasie i wszystkie 1-sze nagrody we wszystkich próbach), że sam ten fakt mówi za siebie. As kierowcy, a przytym skromny, nie „noszący głowy wyżej od innych“, cieszący się jak dziecko z każdego swego zwycięstwa.

MRAZ NA AERO - MINOR, to również „extra klasa“. Klasyfikuje się na drugim miejscu w klasie nagrody zespołowej i zdobywa trzecią nagrodę zespołową. — Jest faworytem raidu i wszystkich pięknych pań. Wspaniała jego jazda jest oceniana bez cienia zazdrości, gdyż zdobywa sobie powszechną sympatię i uznanie. Uczynny, koleżeński, jest na wysokim poziomie od A do Z.

DOBRY NA „BRISTOLU“ zdobywa szereg nagród: 1-szą regulaminową w swojej klasie, 1-szą w próbach w Matejkowicach, w Gdyni i w Warszawie w swojej klasie. Bardzo spokojny, ostrożny. Ten „pewniak“, należy do elity jeźdźców samochodowych.

HODAC NA „AERO - MINOR“ — jedyny, który ma w swym wozie specjalną przekładnię górską, wziął cały szereg nagród w swojej klasie. Pierwszorzędnym jeźdźcą, chociaż jeszcze bardzo młody.

BOBEX NA SKODZIE, — to maszyna nie człowiek. Jedzie bez nerwów na każdej próbie i na trasie. Zdobywa 1-szą nagrodę regulaminową i 1-sze nagrody na próbach w Zakopanem, w Warszawie i w Matejkowicach.

O każdym z zawodników czeskich, biorących udział w XIV Międzynarodowym Raidzie Samochodowym można by wiele pisać, gdyż każdy z nich to wybitny jeździec. Niestety w skromnych ramach trudno pomieścić nawet w pobieżnych rysach sportową sylwetkę każdego z zawodników osobno.

Wszyscy jechali dobrze, ale gdyby naszych zawodników przesadzić na maszyny czeskie i odwrotnie, to nasi jeźdźcy polscy odnieśli by również sukcesy, gdyż — pomimo całej bezsprzecznej klasy ich jazdy, — nie wyobrażam sobie, by kierowcy np. Aero Minor, uzyskali jakiegokolwiek sukcesy na Dekawkach (z których każda miała do stu i więcej kilometrów na liczniku), idących z nimi w jednej konkurencji.

Na specjalne podkreślenie zasługuje wybitna koleżeńskość zawodników czeskich tak w stosunku do swoich, jak i do polskich zawodników.

Maria de Lavaux

ALDO VIVANTI

Indianapolis i Wielka Nagroda Europy

Według tradycji w dniu 30 maja, tak jak każdego roku odbył się klasyczny wyścig samochodów na prostokątnym i płaskim jak bilard, torze w Indianapolis w Stanach Zjedn. A. P., na przestrzeni 500 mil t.j. 805 km. Wzięli w nim udział nieznani nam kierowcy na nieznanych nam przeważnie samochodach wyścigowych.

Do startu przed trybuną stanęło w szyku trójkowym 33 zawodników. Trzech z nich „dosiada” znane nam, europejskie, wozy wyścigowe: Maserati 8-cyl — 3 litry — S., Alfa-Romeo 8 cyl — 3 litry — S i Mercedes 12 cyl — 3 litry — S. Dwóch zawodników posiada wyścigówki z silnikami Maserati 3 litry — S zbudowane w warsztatach poświęcających się wyłącznie budowie wyścigówek.

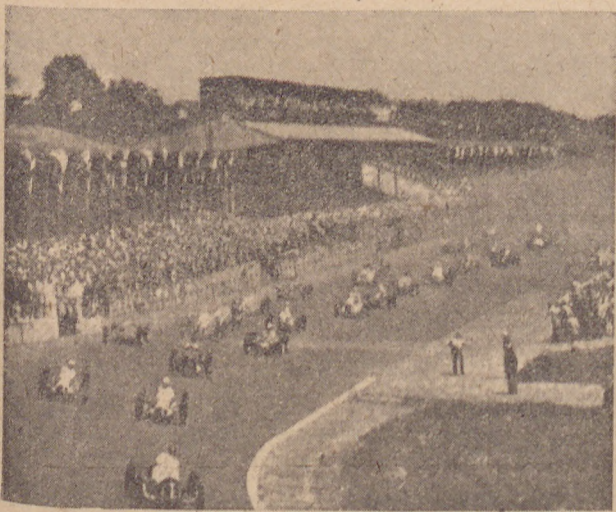
28 jeźdźców „dosiada” wyścigówek czysto amerykańskiego chowu pochodzących z różnych „stajen”. Z tych 21 ma silnik 4 cyl — 4 i pół litra bez sprężarki lecz z stosunkiem sprężania 12:1. Marka: Offenhauser. Dalszych dwóch posiada silniki tejże marki lecz 4 cyl — 3 litry — S. Reszta t.j. pięciu, posiada silniki: Winfield-Mayer V 8 — 3 litry — S, Thorne-Sparks 6 cyl — 3 litry — S i Miller 8 cyl — 4 i pół litra.

Tylko Mercedes i Alfa-Romeo pochodzą z fabryk produkujących samochody użytkowe na sprzedaż. Whiosek z tego, że przemysł samochodowy amerykański nie interesuje się aktywnie wyścigami samochodowymi jak to było i jest jeszcze w starej Europie.

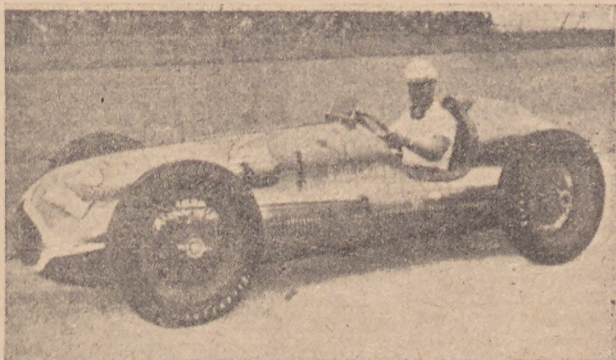
Wyścigi samochodowe w Ameryce są widowiskiem, oczywiście dochodowym. Dla tych widowisk samochodowy budują specjaliści pod kierunkiem sportowych i bardzo fachowych jeźdźców zawodowych. Jak wynika z listy startujących wyścigówek, specjaliści ci posługują się obecnie przeważnie silnikami 4 cyl — 4 i pół litra bez sprężarki i pochodzącym w znacznej większości z wytwórni Offenhauser.

Co do podwozi to pięciu zawodników posiadało wyścigówki z napędem na przednie koła (między nimi ci którzy zajęli 1, 2 i 3-cie miejsce w wyścigu), z tych czterech mieli silniki Offenhauser 4 cyl — 4 i pół litra, a jeden silnik Winfield Mayer V 8 — 3 litry — S.

Wyścigówki z napędem przednim mają swe tradycje na torze Indianapolis jako zwycięzkie w latach 1930, 1932, 1934 i 1947 i co ciekawe — nie były nigdy w większości wśród startujących.



Tak wyglądał start z przed trybuny w Indianapolis 1948. W pierwszej trójce obydwaj zwycięzcy (Rose i Holland) na jednakowych wyścigówkach.



Oto zwycięzca — Mauri Rose

Wyścig odbył się w zupełnym porządku, bez najmniejszego wypadku. Dwunastu z 33 startujących ukończyło go, z tych zaś siedmiu, którzy nie przekroczyli przepisanej czasu, klasyfikowano. Wielu było zatem chętnych lecz mało wybranych!

Wskutek przeróżnych defektów samochodów (nie jeźdźców!), 21 woźów odpadło „po drodze”. W roku bieżącym była mała epidemia na zbiorniki paliwa, które „rozklejały się”, albo na płoński które „się łamały”. Z silnikami w Indianapolis było mało kłopotów — głównie z przewodami olejowymi. W tych defektach uczestniczyła też nasza stara Europa. Słynny Mercedes 12 cyl — 3 litry — S, już zresztą niezbyt młody, miał właśnie przykrości ze swymi ośmioma pompkami oliwnymi.

Wyścigówki zbudowane w Ameryce z silnikami Maserati 8 cyl — 3 litry — S odpadły zaraz na początku wyścigu: jedna z powodu defektu w napędzie sprężarki, druga z powodu nieuszczelności przewodów oliwnych. Alfa-Romeo miała jeszcze przed zakończeniem wyścigu dziewiąte miejsce, a Maserati ukończył wyścig na czwartym miejscu!

Zwycięzca Mauri Rose na wyścigówce Blue Crown Spark Plug Special z przednim napędem i silnikiem Offenhauser 4 cyl — 4 i pół litra bez sprężarki, dał przeciętną 119,813 mil na godz. Przejechał zatem 500 mil t.j. 805 km (odległość Warszawa — Wiedeń szosa) w 4 godziny i nie całe 10 minut. Tuż za nim Bill Holland na identycznej wyścigówce. Trzecim był Duke Nalon na wyścigówce również z przednim napędem jednak z innym silnikiem (Winfield Mayer V 8 — 3 litry — S). Czwartym był Ted Horn na Maserati 8 cyl — 3 litry — S, a piąte, szóste i siódme miejsce zajęły wyścigówki z silnikami Offenhauser, takim samym jak miał zwycięzca wyścigu, jednak z tylnym napędem.

Najszybsze okrążenia należały do samochodów 8 cyl — 3 litry — S, jednak obydwie zwycięskie, bezsprężarkowe, 4 cyl — 4 i pół litrowe wyścigówki — chociaż wolniejsze — w rezultacie, na odległość 500 mil, pobiły sprężarkowe wyścigówki 8 cyl — 3 litry, których szybkości maksymalnej, doświadczeni jeźdźcy nie wykorzystali, prawdopodobnie nie chcąc ryzykować wycofania się z wyścigu. Ostrożnie zatem ze zbyt rasowym koniem!

Obydwa zwycięskie Offenhausery jechały na spytusie lotniczym z domieszką czteroeetylku ołowiu. Sprężarkowe wyścigówki — na mieszance spytusowej nie wprowadzając w tym względzie nic nowego.

*

Powojenne Grand Prix d'Europe odbyło się w tym roku dnia 4 lipca w Szwajcarii na bardzo urozmaico-

nym torze w lesie Bremgarten pod Bernem. Odległość 290 km, czyli 180 i pół mil, w 40 okrążeniach.

Trasa w Bremgarten posiada kształt nieregularny, niebezpieczne zakręty, wzniesienia, a wreszcie położona jest wśród lasu.

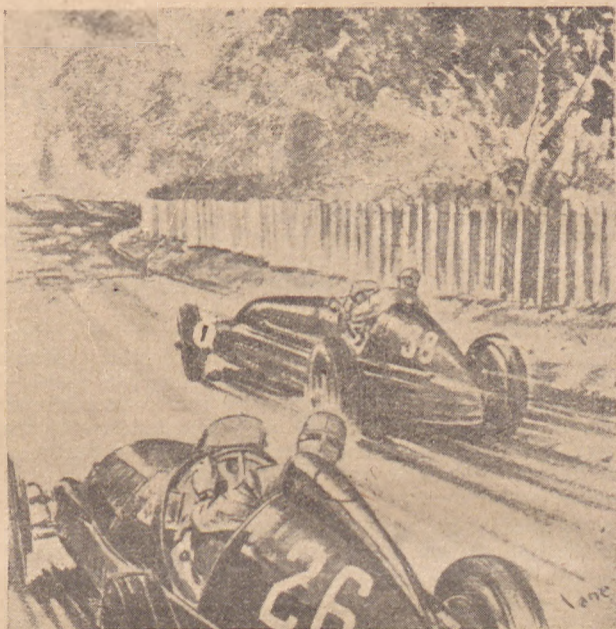
Na starcie jeźdźcy o dobrze i oddawna znanych nam nazwiskach i na samochodach znanych nam — wyłącznie europejskich — marek. Niestety brak wśród nich weterana i asa kierownicy Włocha Achille Varzi, powszechnie i słusznie przed wyścigiem typowanego na zwycięzcę. Na ostatnim treningu, w przeddzień wyścigu, podczas ulewnego deszczu, jego Alfa Romeo 310 KM wywraca się wskutek poślizgu. Varzi zabity na miejscu. Tego samego dnia ginie na tym samym torze włoski as motocyklowy Omobonni Tenni. Co więcej: podczas wyścigu samochodów 1100 ccm (Prix de Berne), który odbył się przed Grand Prix d'Europe na tym samym torze, zdarzyło się kilka niebezpiecznych kolizji, z których kierowcy wyszli mniej lub więcej szczęśliwie, ratując swe życie, natomiast podczas Grand Prix d'Europe, zaraz na początku wyścigu, kierowca szwajcarski Christian Kautz (Maserati) wpada na zakręcie, wskutek poślizgu, na drzewo i ginie na miejscu pod zmiażdżonym samochodem.

W dalszym ciągu następuje rzadka w dziejach wyścigów samochodowych, kolizja. Nadjeżdżający szwajcar Graffenried (Maserati) hamuje bardzo gwałtownie, a znajdujący się tuż za nim Włoch Fagioli (Maserati) wpada na niego i wyrzuca go z toru. Graffenried uchodzi z życiem, ale jego Maserati jest tak uszkodzony że musi wycofać się. Fagioli, aczkolwiek z uszkodzonym przodem, jedzie dalej i wycofuje się dopiero w 29 okrążeniu wskutek defektu silnika.

Zbyt dużo żałoby jak na jeden wyścig!

Startowało 20 wyścigówek: 7 różnych Maserati, z których pięć nie ukończyło wyścigu. Dwie z powodu defektów silnika, jedna wskutek defektu skrzynki przekładniowej, jedna z powodu kolizji i jedna wskutek katastrofy. 5 Talbotów 4 i pół litra, z których dwa miały defekt silnika, reszta zaś nie wykonała wszystkich okrążeń z powodu zbyt małej szybkości. 2 angielskie wyścigówki: ERA wycofana z powodu złamania półoski i „Alfa” wycofana z powodu kolizji. Dalej: 2 Ferrari, z których jeden wycofany z powodu przegrzania silnika. 1 Simca, wycofana w czwartym okrążeniu wskutek defektu silnika i wreszcie trzy zwycięskie wyścigówki Alfa-Romeo model 158.

Emocjonującym był pojedynek pomiędzy dwoma zwycięskimi Alfa-Romeo. Prowadził od początku Wimille na Alfa aż do 26-go okrążenia, potem stracił czas na punkcie zaopatrzenia dając możliwość swemu koledze Trossi na takiej samej Alfa-Romeo zając pierwsze miejsce. Na 35-ym okrążeniu Wimille miał 11 sec. różnicy, potrafił jednak wyrównać swój czas tak, że na mecie różnica na korzyść Trossi wyniosła już tylko 0,2 sec.



Piękny moment wyścigu. Trossi na Alfa-Romeo wypredza Farinę na Maserati. Typowy fragment toru Bremgarten.

Wyniki Grand Prix d'Europe z 4 lipca 1948 przedstawiają się następująco: 1 — Trossi na Alfa Romeo 1 godzina 59 min. 17,3 sec.; 2 — Wimille na Alfa Romeo 1 godzina 59 min. 17,5 sec.; 3 — Villoresi na Maserati 2 godziny 1 min. 54 sec.; 4 — Sanesi na Alfa Romeo 39 okrążeń; 5 — Ascari na Maserati 39 okr.; 6 — Chiron na Talbot 38 okr.; 7 — Pozzi na Talbot 37 okr.; 8 — Giraud na Talbot 36 okr.; 9 — Trubecok na Ferarri 35 okr.

Najszybsze okrążenie: Wimille 2 min. 51 sec. t.j. 95 mil/godz. czyli 152,883 km/godz.

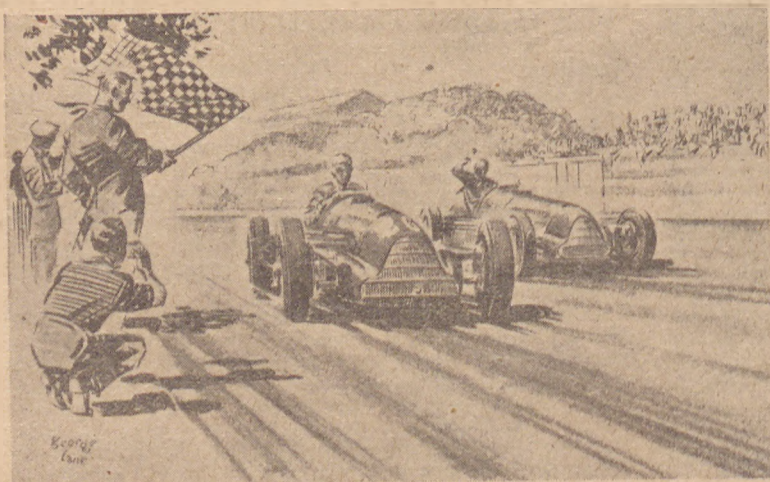
Na 20 startujących: trzech zawodników zwycięzcami, dalszych sześciu zakwalifikowanych poza limitem czasu, jedenastu odpadło z różnych przyczyn.

* * *

Indianapolis i Grand Prix d'Europe — dwa wyścigi odbyte w bardzo różnych warunkach. W obydwu zwycięzcami są dwa zupełnie jednakowe samochody. W Indianapolis: dwa Offenchausery, w Bernie dwa Alfa-Romeo.

Tor w Bremgarten pod Bernem był trudny, tor w Indianapolis przedstawiał sobą typowy autodrom. Stąd różnice szybkości i — niestety — liczne i poważne katastrofy na trudniejszym torze.

Aldo Vivanti



Dwie Alfa-Romeo na mecie. Trossi o 0,2 sekundy przed Wimille, który prawą ręką zasłania sobie oczy od promieni słońca przeświecających przez liście drzew (według „The Motor“).

Ze świata

DWÓCH NA JEDNYM ROWERZE — — NIEBEZPIECZNIE

Narodowa Rada Bezpieczeństwa w Ameryce (Safety) ogłosiła, że spośród dzieci zabitych w wypadkach drogowych w 1946 roku, 12% przypadało na dzieci jadące na rowerach.

Wiele spośród tych wypadków powstało z tej przyczyny, że na jednym rowerze jechało dwóch chłopców. Wynika z tego, iż jazda na jednoosobowym rowerze w dwójkę jest niebezpieczna, albowiem utrudnia prowadzącemu widoczność, orientację i swobodę manewrowania.

Dla zwiększenia bezpieczeństwa, Narodowa Rada Bezpieczeństwa w Ameryce prowadzi propagandę pod hasłem podanym w tytule tej notatki, popartej odpowiednią ilustracją.

REKORD PRODUKCJI SAMOCHODOWEJ

Według oświadczenia amerykańskiego Urzędu Zatrudnienia, ilość zatrudnionych w amerykańskim przemyśle samochodowym w chwili obecnej osiągnęła najwyższą liczbę w stosunku do wszystkich lat poprzednich. Na tej podstawie przypuszcza się, iż rekord z 1929 roku, wyrażający się liczbą 5.633.000 wyprodukowanych pojazdów mechanicznych zostanie pobity.

Spodziewana w tym roku produkcja przemysłu motoryzacyjnego wyniesie prawdopodobnie 6 milionów samochodów osobowych, ciężarowych, traktorów itd.

(SAE Journal — June 1948).

PASOWA PRODUKCJA SILNIKÓW

Przy zastosowaniu w Ameryce specjalnej metody pasowej, montaż silnika samochodowego pochłania zaledwie 55 minut, a jego wytworzenie (od rudy żelaznej, poprzez odlewy, obróbkę mechaniczną, do montażu włącznie) tylko 28 godzin 50 minut.

Istotnie czas rekordowy.

(SAE Journal — June 1948).

WYŚCIGI SAMOCHODOWE

Słynne w Ameryce wyścigi samochodowe w Indianapolis odbywają się już od 31 lat. W ciągu tego czasu startowało 928 samochodów, z których tylko 306 ukończyło bieg, pokrywając w sumie odległość 158.000 mil (254.000 km). 622 samochodów odpadło podczas wyścigów nie dochodząc do mety.

Jak nieraz były ciężkie warunki wyścigów, świadczy fakt, że w 1941 roku z powodu deszczu tylko 1 samochód ukończył wyścig.

W roku obecnym suma koni mechanicznych jaką posiadały wszystkie samochody, stojące do wyścigów wynosiła ponad 4.500 KM. Ta moc wystarczyłaby na uruchomienie dużego okrętu oceanicznego lub na zaopatrzenie w prąd elektryczny miasteczka o 7.000 ludności.

(SAE Journal — May 1948).

50.000 UCZESTNIKÓW W WYŚCIGACH SAMOCHODZIKÓW

W Stanie OHIO odbędą się we wrześniu wyścigi samochodów, a właściwie finały wyścigów amatorskich, jedynych w swoim rodzaju.

Warunki wyścigów są następujące: samochód musi kierowca wykonać całkowicie sam. Jego koszt nie może przekraczać 6 dolarów.

Do wyścigów w całej Ameryce zgłosiło się 50.000 uczestników. Po eliminacjach na starcie w OHIO staną finaliści. Pierwszą nagrodą będzie stypendium na studia czteroletnie w odpowiednim College.

Nie trudno się domyśleć, że chodzi tu o wyścigi młodzieży na małych samochodzikach **pedałowych**. O ich popularności świadczy, iż przewidzianą ilość widzów na tych wyścigach oblicza się na 100.000.

W ten sposób Ameryka wprowadza u najmłodszych zainteresowanie sportem samochodowym.

(SAE Journal — July 1948).

A. W.

Sport motorowy

M. M. M.

Międzynarodowy Maraton Motocyklowy, który rozegrano w okresie 9 — 16 sierpnia r.b. na drogach Czechosłowacji i Polski, przyniósł ciężką i zaciętą walkę konkurentów. Ze 199 zawodników, którzy 9 sierpnia wystartowali w Zlinie do pierwszego etapu, zaledwie 71 motocyklistów przybyło do mety we Wrocławiu.

Maraton odbył się w kilku konkurencjach. W konkurencji drużyn narodowych o Wielką Nagrodę Maratonu zespół polski w składzie: Dąbrowski, Jankowski, Żymirski i St. Brun odniósł wielki sukces zajmując pierwsze miejsce przed zespołem Czechosłowacji w składzie: Dulis, Nowotny, Bednar i Stanislav. Zespoły włoski i węgierski odpadły w drodze.

Indywidualnie mistrzem Maratonu z kat. 125 cm. został Butula (CSR) na CZ przed Dąbrowskim (P) i Jankowskim (P). W kat. 250 cm. — Kaiser (CSR) na Javie przed Paluchem (P). W kat. 350 cm. — Kinl (CSR) na „Ogarze“. W kat. 500 cm. nie było mistrza, gdyż żaden z zawodników nie ukończył jazdy bez punktów karnych.

W meczu Polska — CSR zwyciężyła drużyna czechosłowacka mając 5.599 pkt. karnych przed Polską — 12.555 p. k.

W konkurencji zespołów fabrycznych zwyciężyła „Java“ — 17 p. k., przed CZ II — 24 p. k.

W konkurencji klubowej o Nagrodę Tatr zwyciężył zespół AK Podebrady (CSR) mając 13 p. k. przed Svaz Zawodniku II — 25 p. k. i AK Decin — 32 p. k. Z zespołów polskich najlepszy był Klub Motorowy Okęcie I — zajmując 8-e miejsce — (326 p. k.). Polonia — Bytom zajęła 12-e miejsce, Okęcie II było 13-e, a PKM Warsz. — 15-e.

W konkurencji drużyn wojskowych o Nagrodę Sił Zbrojnych zwyciężył SNB — 140 p. kar., przed MON II — 609 p. k. i MON IV — 750 p. kar.

WYŚCIG O LAUR WAWELU

Oddział Krakowski AP organizuje w dniu 12 września r.b. o godz. 16-ej wyścig samochodowy po ulicach Krakowa pod nazwą „Wyścig o laur Wawelu“ dla zawodników posiadających międzynarodowe licencje sportowe.

Trasę wyścigu tworzy zamknięty obwód ulic: Daszyńskiego, Masarskiej, Rzeźniczej i Grzegórzeckiej. Długość jednego okrążenia wynosi ok. 2000 mtr. Długość trasy wynosi 15 okrążeń, czyli ok. 30 km.

Samochody biorące udział w wyścigu zaliczone będą do dwu kategorii: A) Turystycznej, B) Sportowej. Kategoria turystyczna podzielona będzie na 4 klasy: do 750 cm³, do 1200 cm³, do 2000 cm³, powyżej 2000 cm³. Kategoria Sportowa podzielona będzie na 3 klasy: do 1500 cm³, do 2500 cm³, powyżej 2500 cm³.

Trening zawodników zgłoszonych dopuszczony jest jedynie i wyłącznie dnia 12-go września od godz. 6—8 rano przy trasie zamkniętej.

Za najkrótszy bezwzględny czas wyścigu ustanowiono trzy nagrody regulaminowe AP Oddz. Kraków oraz czwartą nagrodę za najlepszy czas dnia w jednym okrążeniu.

Ogłoszenie wyników i rozdania nagród nastąpi 12 września o godz. 19-ej względnie 21-ej w Hotelu Poliera ul. Szpitalna 32.

SPROSTOWANIE

W zeszycie nr 8 (sierpień 1948 r.) w artykule p. t. „Cudze chwalecie, swego nie znacie“ omyłkowo podano, że inż. Adam Głuchowski był konstruktorem podwozi motocykli S.H.L. wykonywanych w Hucie Ludwików. Inż. A. Głuchowski prowadził przed wojną w Hucie Ludwików oddział motocyklowy, natomiast konstrukcja ramy S.H.L. opracowana była przez kogo innego.

MOTOCYKLOWE „TT 1948“

(Korespondencja własna)

Rozgrywany od wielu lat TOURIST TROPHY („TT“) na wyspie Man, gigantyczny wyścig na trasie 425 km, mamy już poza sobą. Miara zainteresowania tym największym wyścigiem motocyklowym świata może być fakt, że wobec olbrzymiego napięciu zgłoszeń organizatorzy musieli ograniczyć liczbę startujących w poszczególnych klasach do 100 zawodników!

Nic w tym zresztą dziwnego, że tegoroczny TT miał tak wielki napięć, bowiem od wielu lat jest on największym wydarzeniem w świecie motorowym. W tym roku znaczenie wyścigu podniósł jeszcze bardziej fakt poważnego ograniczenia liczby wyścigów rozgrywanych w Anglii w związku z dotkliwym zmniejszeniem przydziałów benzyny na Wyspach Brytyjskich.

Tegoroczny TT wzbudzał tym większą ciekawość, że miało dojść podczas niego do generalnej rozgrywki pomiędzy motocyklami angielskimi a włoskimi. Przemysł włoski rozpoczął bowiem swą wielką ofensywę i łamy fachowych pism angielskich od wielu już tygodni wypełniane były alarmującymi artykułami, pod takimi np. tytułami: „Czy zmierzch brytyjskiej supremacji w sporcie motocyklowym?“... Anglicy z respektem patrzyli na 250-tki włoskiej marki „Guzzi“, oraz na 500-tki „Guzzi“ i „Gilera“, zdając sobie dobrze sprawę, że maszyny te są dużo bardziej nowoczesne w swej konstrukcji i... o wiele szybsze, niż angielskie „Excelsiory“, „Nortony“, czy „Velocette“!

A jednak... pojedynek nie został właściwie rozstrzygnięty. Ale o tym za chwilę.

Zgodnie z wieloletnią tradycją, pierwszego dnia „TT“ odbył się wyścig „Junior TT“, t. zn. — w kontynentalnej nomenklaturze — klasy do 350 ccm. Wystartowało do niego aż 99 maszyn, w tym 39 „Nortonów“, 32 „Velocette“, 24 „AJS“, 3 „Excelsiory“ i 1 „OK Supreme“. Jak widać była to rozgrywka wyłącznie angielska, bowiem Włosi nie interesują się zasadniczo budową maszyn tej klasy. Wyścig był popisem L. Fritha na „Velocette“, który poprowadził go od startu do mety i uzyskał niesłychaną przeciętną 131,304 km/godz., ustanawiając w ten sposób nowy rekord trasy dla 350-tek.

Łatwo jest przeczytać tę cyfrę 131 km/godz. Proszę jednak pomyśleć, że jest to tylko **przeciętna** na 425 kilometrowej trasie, której jedno okążenie wynosi ponad 27 km, a o której trudności świadczą niezliczone zakręty i wielkie różnice poziomów — wzniesienia i spadki. Jedynie w 4 okążeniu udało się wyjść na czoło A. R. Forsterowi (również na „Velocette“), jednak Frith natychmiast odebrał mu prowadzenie, tak że Forster zadowolił się musiał drugim miejscem i przeciętną 127,915 km/godz.

Harold Danielli — najsympatyczniejszy zawodnik angielski, znajdował się początkowo na III m., jednak odpadł na skutek pęknięcia zbiornika z olejem (jest to widać wada „Nortonów“ — podobny defekt miał przy swoim nowym „Nortonie“ nasz Jankowski podczas ostatniego Grand Prix Polski — przyp. Red.). Wyścig ukończył jako trzeci A. Bell na „Nortonie“.

Po tym prelude nadszedł moment startu do najcięższego wyścigu motocykli klasy 500 ccm („Senior TT“), który miał miejsce w 4 dni później. Z niepokojem spoglądali Anglicy na wspaniałą i szybką „Guzzi“, dosiadaną przez championa Włoch Omobone Tenniego.

Gdy ze startu wyruszyło kolejno 96 maszyn i już po pierwszym okążeniu startujący jako 29 Tenni znalazł się na I m. o równe 29 sekund przed H. L. Daniellem i 31 sekund przed Grahamem, nikt nie wątpił, że ten wyścig przyniesie druzgocącą klęskę barwom brytyjskim.

Tenni ze startu stojącego uzyskał przeciętną ponad 140 km/godz.!!! Co gorsza, w III okr. odpadł Graham i chociaż na drugie miejsce wysunął się A. J. Bell i przybliżył się nawet do Tenniego, jednak już w następnym okążeniu Tenni uzyskał przewagę 1 m. 29 sek., uzyskując rekordową przeciętną okążenia 141,5 km/godz.

A jednak... prawdziwe jest przysłowie: fortuna kołem się toczy! W następnym, piątym okążeniu sensacja: Tenni zatrzymuje się przy boksach, zmienia błyskawicznie świecę, jedzie dalej, jednak Bell jest już 2 m. 50 sek. z przodu, o 41 sek. przed Daniellem. Pech i w tym wyścigu prześladowa Daniella. Odpada on w ostatnim okążeniu. Nie szczęści się również Tenniemu, który spada na 9 pozycję. Ostatecznie zwycięża Artie Bell na „Nortonie“ z przeciętną 136,539 km/godz., przed W. Doranem, również na „Nortonie“ (129,179 km/godz.), oraz J. A. Weddellem (Norton) — 128,043 km/godz.), Murdochem, Popem i Petchem. Prestige Wielkiej Brytanii został uratowany.

Włosi „odbili“ sobie niepowodzenie w ostatnim wyścigu „Lightweight TT“ (klasa do 250 ccm). Do mety przybyła jako pierwsza niezwyciężona od kilku lat włoska „Guzzi“, dosiadaną przez Irlandczyka M. Cannana. Przeciętną 121,800 km/godz. uznać należy za wcale dobrą! Na drugim miejscu znalazł się R. M. P. Ke („Rudge“), dalej Beasley („Excelsior“) — ten ostatni o blisko 15 min. w tyle.

Tak zakończyło się „TT 1948“, nie dając konkretnej odpowiedzi na frapujące wszystkich motocyklistów świata pytanie: Anglicy, czy Włosi? Bezstronnie stwierdzić należy, że najlepszy czas okążenia ustanowił Tenni. „Guzzi 500“ była bezwzględnie najszybszą spośród startujących maszyn. Anglicy śmiało powiedzieć sobie mogą, że zwycięstwo Bella w „Senior TT“ należy do szczęśliwych i... niespodziewanych. Chociaż „TT“ stanowi rok rocznie clou motocyklowego sezonu i wyniki jego mają swoją wagę, można być jednak pewnym, że już w najbliższych tygodniach, w szeregu wielkich wyścigów motocyklowych na kontynencie i... na Wyspach Brytyjskich, „Guzzi“ będą miały nie jedną okazję do zadokumentowania swojej przewagi!

M. T. White

Z K r a j u

NOWE WŁADZE AUTOMOBILISTÓW W CHEŁMŻY

W Chełmży w sali restauracji Obywatelskiej, odbyło się walne roczne zebranie Sekcji Automobilistów Związku Zawodowego Transportowców R. P. Oddział w Toruniu. Na zebranie przybyli przedst. Zarządu Okręgowego Z.Z.T. przewod. Szymański, zastępca Wegenko, sekr. Michałek, oraz z Zarządu Oddziału przewod. Grzywiński, sekretarz Świtajski, przewod. Sekcji Ostojski i zastępca sekretarza Boczek, Piechowicz i Przyborowski.

Sprawozdanie ustępującego Zarządu złożyli przewodniczący Stoliński, sekretarz Pilecki i skarbnik Szkutowski i przewod. Komisji Rewizyjnej Rutkowski.

Po szerokim i treściwym referacie przewod. Szymańskiego i udzieleniu absolutorium ustępującemu Zarządowi nadano dotychczasowemu prezesowi Sekcji Stolińskiemu Józefowi za długoletnią pracę społeczną — związkową i za współorganizowanie Sekcji, godność członka honorowego Sekcji.

Następnie przystąpiono do wyboru Zarządu Sekcji, który ukonstytuował się w składzie następującym: Przewod. Stoliński Józef, sekretarz Pilecki Feliks, skarbnik Szkutowski Antoni.

PRENUMERATA: kw. 270 zł.; półrocz 540 zł.; roczna 1080 zł.

Ceny ogłoszeń:

cała stronica	20.000 zł.	1/2 stronicy	5.500 zł.
1/3 stronicy	10.000 zł.	1/4 stronicy	3.000 zł.