

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

LISTOPAD 1948

Nr 11

TREŚĆ 11-go ZESZYTU

	Str		Str
CIĄGNIK SIODŁOWY CZY SAMOCHÓD NOŚNY? — Tractorius.	322	P. K. S. PRZEWOZI TOWARY — De La	338
WPLYW WARUNKÓW EKSPLOATACJI NA CZAS UŻYTKOWANIA SAMOCHODU — St. Czajkowski.	325	FABRYKA SAM. OSOBOWYCH — S. A.	339
W OBRONIE MILICJI — W. R.	328	NABYTEK WŁOSKI — A. W.	340
PAN NACZELNIK I NIEWŁAŚCIWA WSPÓŁPRACA — mgr. M. Szmidt.	330	KRONIK NAFTOWA	344
PO ZAKOŃCZENIU LETNIEGO SEZONU WCZASÓW	331	EKSPORT ANGIELSKIEGO PRZEMYSŁU SAMOCHODOWEGO — K. J. Weber.	345
URLOPY PRACOWNIKÓW	332	ANGIELSKI SAMOCHÓD TERENOWY — Agnis	346
W POGONI ZA NONSENSAMI DROGOWYMI (2) — W. Rychter.	333	ZE ŚWIATA	348
ZMIANY W UTAWODAWSTWIE SAMOCHODOWYM — dr T. Piotrowski	336	WYŚCIGI SAMOCHODOWE W KRAKOWIE	349
GOSPODARKA SAMOCHODOWA — A. WOYTYGA	337	O WIELKĄ NAGRODĘ WŁOCH — Aldo Vivanti	350
		FINAL MISTRZOSTW ŻUŻLOWYCH W WEMBLEY — K. B.	351
		Z ŻYCIA AUTOMOBILKLUBÓW	352

PRENUMERATA: kw. 270 zł, półroczna 540 zł, roczna 1.080 zł.

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

Druk. Spółdz. Wyd. „Prasa Demokratyczna“ — W-wa, Sniadeckich 16

B-59975

K O M U N I K A T

ZARZĄDU GŁÓWNEGO

ZWIĄZKU ZAWODOWEGO TRANSPORTOWCÓW R. P.

Na początku listopada 1948 roku ukaże się w druku Instrukcja dla Kierowców Pojazdów Mechanicznych (ogłoszona w Dzienniku Taryf i Zarządzeń Komunikacyjnych Nr. 29 z dnia 17 września 1948 r.).

Instrukcja zostanie rozesłana Zarządom Okręgowym Z. Z. Transportowców dla rozprowadzenia w terenie.

ZARZĄD GŁÓWNY

ZW. ZAWODOWEGO TRANSPORTOWCÓW R. P.

CIĄGNIK SIODŁOWY CZY SAMOCHÓD NOŚNY?

Rozłączenie mechanizmów od nadwozia (czyli maszyny od wozu) w samochodzie ciężarowym stanowi zagadnienie o tak wybitnym znaczeniu praktycznym, że warto go naświetlić na podstawie dotychczasowych doświadczeń, z ciężarówką nośną z przyczepą lub bez, z ciągnikiem i przyczepami. wreszcie z ciężarówką w roli ciągnika z naczepem (ciągnik siodłowy).

Właściwym zakresem działania dla ciężarówki nośnej są transporty o dorywczym charakterze handlowym wzgl. gospodarczym. Sprzętem czyniącym zadość tym zadaniom jest ciężarówka o ładowności netto od 1-ej do 3-ch ton. skarosowana do potrzeb jako platforma, skrzynia lub furgon zamknięty. Znaczna szybkość i łatwość manewrowania jest warunkiem racjonalnego zastosowania tego środka transportu.

W początkowym okresie automobilizmu istniały tylko ciężarówki o charakterze dostawczym, używane do transportów dorywczych, w miarę jednak powiększania mocy silnika i nośności podwozi ciężarowych powstały zagadnienia związane z zastosowaniem ciężarówek do transportów masowych.

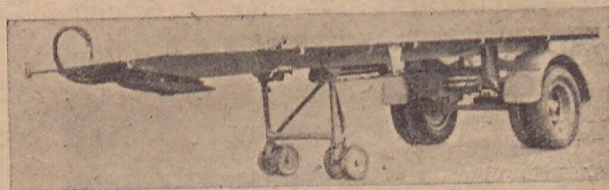
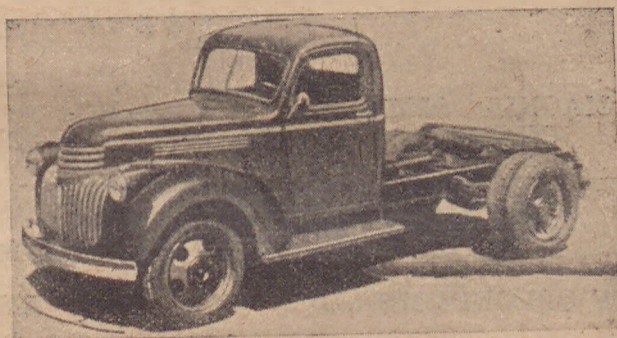
W procesie racjonalizacji transportu masowego ciężarówkami, nie tylko szybkość odgrywała dominującą rolę, co wykorzystanie nośności i pełnego czasu pracy. Zaczęto stosować przyczepy. Samochód z przyczepą przedstawiał w sumie większą ładowność od samego samochodu nośnego. Przyczepa ograniczała jednak szybkość i utrudniała prowadzenie samochodu. Ponad to zastosowanie przyczepy do powiększenia ładowności samochodu niosącego nie mogło radykalnie poprawić stosunku pomiędzy czasem przebiegu (p) a czasem pracy samochodu (p1), gdyż rozładowanie i naładowanie przyczepy odbywało się równocześnie z taką samą pracą wykonywaną z ładunkiem samochodu niosącego. Samochód nie mógł odjechać z miejsca za — lub wyladowania jego nadwozia.

Jak wspomnieliśmy, z chwilą zastosowania ciężarówek wysokiej ładowności, zdolnych do

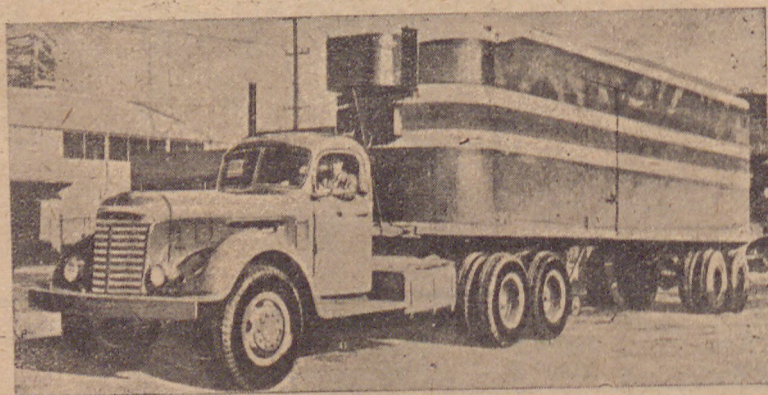
transportów masowych, powstało zagadnienie oddzielenia maszyny od wozu.

Początkowo próbowano rozwiązać to zagadnienie przez zastosowanie ciągnika czyli lokomotywy drogowej. Oczywiście, że trakcja bezszynowa nie pozwalała na stosowanie długich pociągów drogowych. W konsekwencji ciągnik, któryby spełniał rolę lokomotywy miał tylko ograniczone pole działania. Próby z pociągami drogowymi w ciągu pierwszej wojny światowej i w latach dwudziestych dały w praktyce wyniki negatywne, ze względu na zbyt daleko idące ograniczenie szybkości.

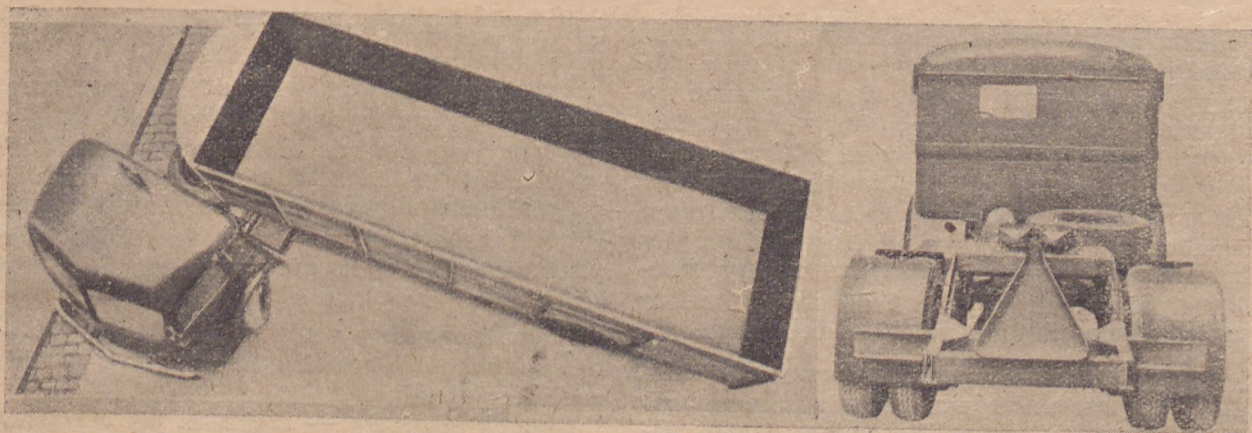
W latach trzydziestych pojawia się inny sposób rozdzielenia maszyny od wozu w postaci ciężarówki z naczepem czyli t. zw. ciągnika siodłowego. Na normalnym (lub lepiej na skróconym) podwoziu ciężarowym spoczywa przód przyczepy, który posiada tylko oś tylną i dlatego nazywamy go naczepem lub pół-przyczepem (semi-trailer).



Rys. 1 — u góry: A) — normalne podwozie do ciężarówki 3 tony ze sprzęgiem do naczepu. U dołu: B) — naczep o wielkiej powierzchni ładunkowej (ładowność 5 ton). W postoju przód oparty na podporze z kołami



Rys. 2. Podwozie o wysokiej nośności (10 ton) sprzęgnięte z naczepem o podwójnej tylnej osi z nadwoziem zamkniętym o ładowności 16 ton



3

4

Rys. 3 (z lewej). Ciągnik siodłowy z podwoziem skróconym o rozstawie osi 2,25 m może zawrócić na ulicy o szerokości 9,3 m. Rys. 4 (z prawej). Podwozie ciągnikowe ze sprzęgłem.

Naczep, spoczywając swym przodem na podwoziu, obciąża je wystarczającym ciężarem tak, aby było ono zdolne ciągnąć dodatkowy ciężar załadowany na przyczepie podpartym jedną (tylną) osią.

Ciężarówka z naczepem, czyli ciągnik siodłowy, stanowi całość, która podczas jazdy zachowuje się podobnie jak ciężarówka nośna bez przyczepu. Tylko sprawność jazdy wstecznej jest ograniczona, z drugiej jednak strony podwozie ciągnikowe o bardzo małym rozstawie osi, a zatem małym promieniu skrętu, daje możliwość zawracania ciągnikiem siodłowym prawie na miejscu, co powiększa zdolność manewrowania bez jazdy wstecz.

Dzięki rozdzieleniu maszyny od wozu, sama tylko maszyna tj. ciągnik zajmuje miejsce w krytym garażu, na stacji obsługi i w warsztacie naprawczym, pozostawiając naczepę tj. wóz w ruchu lub też na placu do parkowania. Ciągnik, będąc z reguły podwoziem ciężarowym skróconym i z natury rzeczy nie posiadającym nadwozia, zajmuje mniej miejsca od ciężarówki nośnej.

Przez zastosowanie przyczepu, ładowność normalnego podwozia ciężarowego wzrasta o 60%. To samo podwozie skarosowane jako ciężarówka nośna o ładowności 5 ton, przez zastosowanie naczepu zdolne jest przewozić 8 ton netto, nie tracąc zalet samochodu nośnego bez przyczepu z wyjątkiem manewrowania wstecz, je-

dnak przy polepszonej zwrotności. Efekt hamowania przez dodanie jednej osi t. j. z reguły czterech kół hamowanych, jest polepszony w stosunku do dwuosiowej ciężarówki nośnej.

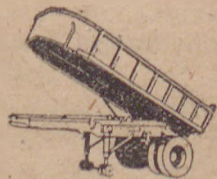
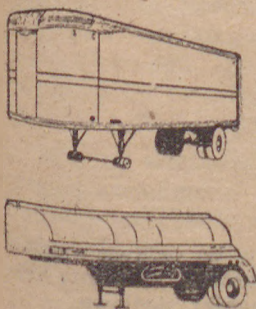
Rozdział pomiędzy maszyną a wozem daje, poza możliwością stosowania wszelkich rodzajów i wymiarów karoserii, również możliwość pełnego wykorzystania czasu pracy (p1) ciągnika na przebiegu (p), sprowadzając prawie do zera czas oczekiwania na za- i wyładunek. W tym celu stosuje się trzy naczepy jak to pokazuje rysunek reklamowy pewnej firmy amerykańskiej.

Przy krótkich przebiegach, stosunek między czasem przebiegów t. zn. czasem, w którym maszyna jest w ruchu (p), a czasem pracy ciągnika (p1) jest zbliżony od 1-sci, gdyż p1 jest większe od p tylko o czas potrzebny do rozsprzęgnięcia i sprzęgnięcia naczepu na obydwu końcach przebiegu.

Dla transportu zapomocą samochodu nośnego stosunek p: p1 wyniesie 0,32 przyjmując dla przykładu długość trasy 5 km., szybkość przebiegu 25 km/godz., czas załadowania 30 min. i czas rozładowania 20 min.

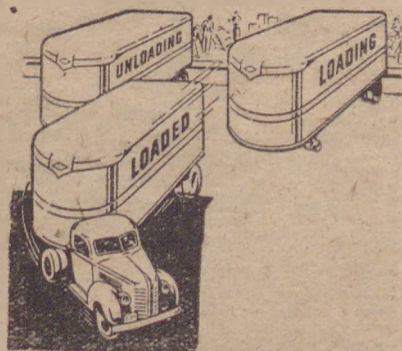
W tych samych warunkach przy zastosowaniu 3 naczepów i przyjmując czas na sprzęganie 1 min., stosunek p: p1 wyniesie 0,92.

Na długich przebiegach ciągnik siodłowy może być stosowany narówni z ciężarówką nośną.



Rys. 5 (z lewej). Różne nadwozia na naczepach

Rys. 6 (z prawej). Podwozie z naczepionym załadowanym furgonem (loaded) odjeżdża pozostawiając jeden furgon do wyładowania (unloading) i jeden do załadowania (loading).



Przez zastosowanie ciągników siodłowych, naczepy mogą być załadowywane w razie potrzeby na platformy kolejowe i odbierane na miejscu przeznaczenia przez inny ciągnik siodłowy, celem dostarczenia szosą odbiorcy położonemu zdala od stacji kolejowej. System ten jest w praktyce stosowany w Ameryce. Stacja załadowcza przejmuje wieczorem naczepy i przewozi je w nocy do różnych stacji przeznaczenia, gdzie odbierają je rano ciągniki celem przewiezienia ich dalej w ciągu dnia szosą.

W kraju najbardziej zmotoryzowanym jakim jest Ameryka, ciężarówki nośne z przyczepami nie są obecnie używane, natomiast użycie ciągników siodłowych staje się powszechnym.

Tabela poniższa wykazuje ewolucję taboru ciężarowego w Stanach Zjednoczonych Ameryki Północnej:

Tabor ciężarowy	ciężarówki z naczepem	ciężarówki nośne
Stan w 1935 r.	25 %	75 %
Zakupy 1935 do 1939 r.	55 %	45 %
„ 1939 do 1942 r.	70 %	30 %

Taka sama ewolucja da się zauważyć również we Francji i w Anglii oraz postępuje nadal w szybkim tempie, co pozwala na twierdzenie, że ciężarówka z naczepem wyparła ciężarówkę nośną z przyczepą oraz ciągnik do transportów drogowych, potwierdzając tym samym swą praktyczność.

Ewolucja ciągnika drogowego (lokomotywy) poszła w kierunku transformacji na ciągnik terenowy przeważnie gąsienicowy (Cietrac i inne).

Ciężarówkę nośną, poza swym właściwym zastosowaniem jako szybkobieżny środek transportowy, stosuje się również tam, gdzie wyma-

gane jest manewrowanie w terenie przy załadunku.

Reasumując: ciężarówka nośna z przyczepą lub bez — duża szybkość i ładowność manewrowania, a zatem racjonalne zastosowanie dla transportów na daleką odległość i tam gdzie załadunek odbywa się w trudnym terenie. Przy transportach masowych na krótką odległość samochod jest nie wykorzystany, gdyż czeka na załadunek.

Ciągnik drogowy z szeregiem przyczepów — mała szybkość. Prowadzenie pociągów na drogach jest utrudnione.

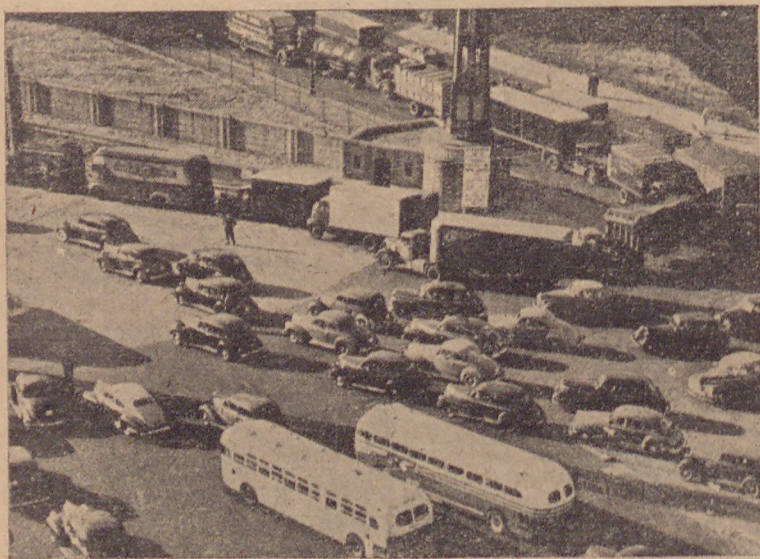
Ciągnik siodłowy — szybkość jak ciężarówka nośna, a zatem zdolny do transportów na daleką odległość, z drugiej strony dzięki rozdzielaniu maszyny od wozu, daje się w pełni wykorzystać przy zastosowaniu trzech przyczepów, do masowych transportów na małą odległość.

Nasza własna praktyka z naczepami na normalnych lub skróconych podwoziach „Polski Fiat 621“, które w latach trzydziestych były budowane w Państwowych Zakładach Inżynierii, potwierdza praktyczność tego środka transportu. Liczne podwozia „Polski Fiat 621“ przeznaczone dla ciężarówek nośnych o ładowności 3 tony, były przerabiane przez klientów na ciągniki siodłowe o ładowności 5 ton. Przerabiano tak samo podwozia „Chevrolet“ montowane przez fabrykę Lilpopa.

*

Powyższe podajemy pod rozwagę właściwym czynnikom planującym nową produkcję w Państw. Zakł. Sam. Starachowice. Jeżeli ten nowy wariant produkcyjny znajdzie aprobatę należałoby już dzisiaj pomyśleć o zorganizowaniu seryjnej produkcji skróconych podwozi ciężarowych z siodłem (ciągników siodłowych) oraz podwozi do naczepów ze sprzęgłem i automatycznie działającą podporą postojową.

Traktorius



Rys. 7. Ruch uliczny w jednym z miast amerykańskich. Ciężarówki wyłącznie kryte. Liczne ciągniki siodłowe.

WPŁYW WARUNKÓW EKSPLOATACJI NA CZAS UŻYTKOWANIA SAMOCHODU

Wydatki, które ponosi Państwo na naprawę samochodów wynoszą wiele miliardów złotych. Celowym przeto jest zanalizowanie podstawowych czynników eksploatacyjnych, od których zależy długotrwałość użytkowania samochodów, oraz wyprowadzenie wniosków co do wy mogów, jakie należy stawiać przyszłym typom samochodów, organizowaniu ich obsługi i kulturze eksploatacji.

Czynniki eksploatacyjne, wywierające wielki wpływ na czasy donaprawcze i międzyna-
prawcze użytkowania samochodów, można po-
dzielić na 3 grupy. Do pierwszej grupy należy
zaliczyć warunki drogowe i klimatyczne — czy-
nniki niezależne od użytkowników. Do
drugiej grupy należą — intensywność i cha-
rakter eksploatacji (tj. średni dobowy i średni
roczny przebieg, średnia szybkość jazdy itd.),
jakość paliwa i smarów tj. czynniki tylko czę-
ściowo zależne od użytkowników. Do trzeciej
grupy należą — jakość prowadzenia samocho-
du, organizacja i jakość obsługi oraz napraw —
są to czynniki całkowicie zależne od użytkow-
ników — łącznie z jakością materiałów eksplo-
atacyjnych stanowiące kulturę eksploatacji.

Prawie wszystkie wymienione tu czynniki są
w ścisłej zależności wzajemnej i pod wieloma
względami splatają się między sobą. Tak więc
przebieg pracy samochodu zależy z jednej stro-
ny od warunków drogowych, z drugiej zaś od
charakteru i intensywności eksploatacji, te
ostatnie zaś są podporządkowane warunkom
drogi. Czyli rozmaite przyczyny mogą tu spró-
waczać się do wyników podobnych, co utrud-
nia w rezultacie różniczkowanie oceny roli zu-
pełnie różnych czynników.

Rozpatrzmy znaczenie tych czynników oraz
ich wpływ na długotrwałość użytkowania sa-
mochodów w warunkach istniejących w Związ-
ku Radzieckim.

WARUNKI DROGOWE

Wiadomo powszechnie, że warunki drogowe
mają wielki wpływ na czas pracy wszystkich
zasadniczych zespołów i detali samochodu. Nie
jest to nowe. Niewiele jednak osób może wyo-
brazić sobie niszczący wpływ ciężkich warun-
ków drogowych w formie ilościowej. Tymcza-
sem jedynie ilościowa ocena znaczenia tego lub
innego czynnika eksploatacyjnego daje możność
prawidłowego podejścia do konstruowania,
wykorzystania i obsługi samochodu. Przyto-
czymy kilka przykładów.

Między wielkością obciążenia wielu ważnych
części samochodu a długotrwałością ich pracy
istnieje zależność w stopniach potęgi. Naprzy-
kład obciążenia dynamiczne na koło, zjawiające
się przy przejeździe przez przeszkodę, mogą
przewyższać obciążenia statyczne 1,3 do 2,2

razy. Trwałość resoru (zszcharakteryzowana
przy próbach na standzie przez ilość cykli obcią-
żenia, które resor wytrzyma do momen-
tu zniszczenia go); przy zmianach przegięcia od
zera do maksimum, zmienia się w stosunku
odwrotnym do wartości największego napręż-
nia podniesionego do około 9-tej potęgi. Nale-
ży tu zaznaczyć, że w rzeczywistości zmiany
przegięcia nie zaczynają się od zera (dlatego
też w praktyce różnica wartości naprężeń nie
ma tak znacznego wpływu), jednakże resor wy-
trzymujący w warunkach laboratoryjnych oko-
ło 100 tys. cykli (okresów) maksymalnego na-
prężenia i zdolny do przebiegu około 150 ty-
sięcy km po autostradach, przy eksploatacji
samochodu na drogach wiejskich (bocznych)
może stać się bezużytecznym już po przebiegu
15 tys. km, lub wcześniej.

Według posiadanych danych, czas pracy kół
zębatych cylindrycznych reduktora mostu ty-
nego, zależy od sześciastu naprężeń. Dla kół zę-
batych stożkowych — od naprężeń do 7-ej po-
tęgi.

Według danych firmy „Tmken“, kres pracy,
wynikający z obliczeń dla typowej pary kół zę-
batych stożkowych głównej przekładni samo-
chodu ciężarowego, mającego 4-stopniową
skrzynkę przekładniową, przy wykorzystaniu
całkowitego momentu skręcającego silnika, sta-
nowi w pracy tylko na wyższej przekładni —
więcej niż 4 miliony km, na trzeciej przekładni
— 85 tys. km, na drugiej — 460 km, a na pierw-
szej — 30 km.

Czas pracy łożysk toczonych jest odwrotnie
proporcjonalny do wielkości obciążenia w po-
tęgę 3,3. Jeżeli więc obciążenie podwyższa się
2 razy, to czas pracy łożyska tocznego należy
zmniejszyć 10 razy.

Poniższa tablica podaje — w godzinach, czas
pracy dla najczęściej obciążonych łożysk rolko-
wych kół zębatych, napędzających w samoch-
dach ZIS.

Przebieg pracy przekładni głównej	ZIS — 110 osobowy	ZIS — 5 ciężarowy
I. Na przekładni bezpośredniej, przy niezmiennym wykorzys- taniu największego momentu skrę- cającego silnika (0,43 dla ZIS-110 0,82 dla ZIS-5)	850	10200
II. Na przekładni bezpośredniej, przy największym wykorzysta- niu momentu skręcającego sil- nika	50	5200
III. Na pierwszej przekładni, przy obliczeniowym momencie skrę- cającym silnika (jak w pkt. I)	150	240

Analogiczny obraz powstaje przy obliczaniu
skrzynek przekładniowych. Dla zilustrowania

tego przytoczono poniższe dane z terminami pracy łożysk skrzynki przekładniowej osobowego samochodu ZIS — 101 (w godz.).

Przebieg pracy skrzynki przekładniowej	Tylnie łożysko wałka głównego		Tylnie łożysko wałka pośred.	
	przy pracy tylko na I przekładni	przy pracy tylko na II przekładni	przy pracy tylko na I przekładni	przy pracy tylko na II przekładni
Przy wykorzystaniu 0,45 maksymalnego momentu skręcającego silnika	248	291	2930	487
Przy maksymalnym momencie skręcającym	18	20	208	34

Porównanie wyników badań na standach (stanowiskach) z badaniami eksploatacyjnymi wykazało, że jednogodzinna praca II-giej przekładni skrzynki przekładniowej na stanowisku (przy maksymalnym momencie skręcającym silnika) odpowiada 4600 km przebiegu samochodu w zwykłych warunkach ruchu podmiejskiego a przy eksploatacji samochodu w miejscowości górzystej lub piaszczystej — tylko 1600 km przebiegu.

Sposób obliczania wytrzymałości łożysk samochodowych, zalecany przez Ministerstwo Przemysłu Samochodowego i Traktorowego w ZSRR, przewiduje czas użytkowania przekładni obniżających w samochodach osobowych do 7% całkowitego przebiegu, dla samochodów ciężarowych do 30% (w tym 15% na III przekładni).

Wyżej omawianą typową przekładnię główną samochodu ciężarowego amerykańskiego, projektowano wychodząc z założenia, że w eksploatacji rzeczywistej samochód ten w 90% czasu eksploatacji pracuje na przekładni bezpośredniej. Jednak w warunkach eksploataowania samochodów na złych drogach (bezdrożach), przeciąg czasu w jakim korzysta się z niższych przekładni wybitnie wzrasta.

Badania samochodu ZIS — 150 w rozmaitych warunkach wykazały, że przy ruchu tego samochodu z ładunkiem 4,2 t. na szosie asfaltowej 97% czasu ruchu przypadało na jazdę na 5-ej przekładni a na błotnistej drodze wiejskiej przy jeździe z ładunkiem 3,5 ton 32% przypadło na

jazdę na 2-ej przekładni i 38,5% czasu na jazdę na 3-ej przekładni.

Przy użytkowaniu samochodu ZIS — 5 do wywożenia pni drzew z lasu, a więc w warunkach ciężkich, średni czas stosowania przekładni niższych wzrósł z 15 do 39%, a przy ruchu z ładunkiem wynosił 60%.

Wpływ jakości drogi na szybkość jazdy może być scharakteryzowany w przybliżeniu przez dane L. A. Bronszejna (CNIAT) w/g których średnia techniczna szybkość samochodu GAZ — 51 z ładunkiem 2,5 ton wynosi na autostradzie 40 km/godz., na szosie I-szej klasy 35 km/godz., na drogach IV-ej klasy (szosie z uszkodzoną nawierzchnią) — 15 km/godz.

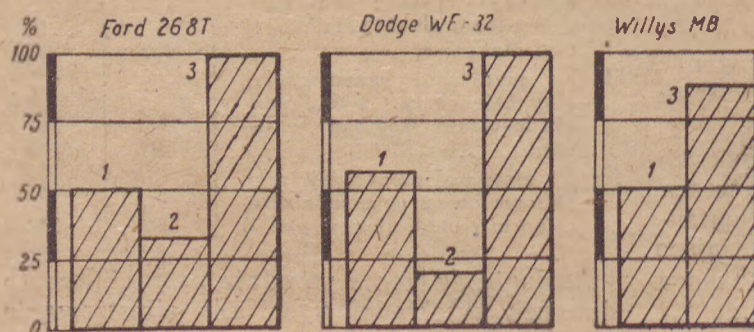
Średnia szybkość techniczna samochodu ZIS — 5 z ładunkiem 3 t. wynosi odpowiednio 35, 30 i 10 km/godz.

Wpływ stanu drogi na liczbę przełączeń przekładni, hamowań, wyłączeń tulei sprzęgła i innych czynności przy prowadzeniu samochodu ilustruje poniższa tablica:

Nazwa czynności	Liczba czynności podczas przejazdu odcinka drogi przed wykonaniem szosy	Liczba czynności podczas przejazdu po szosie wykonane na tym samym odcinku drogi
Nacisk na pedał akceleratora	597	5
Hamowanie	491	3
Włączanie przekładni:		
I szej	6	1
II-ej	15	1
III-ej	45	1
najwyższej	36	1
Włączanie tulei sprzęgła	105	4
Obrót koła zębatego mechanizmu kierunku o kąt większy od 17 stopni	5700	10

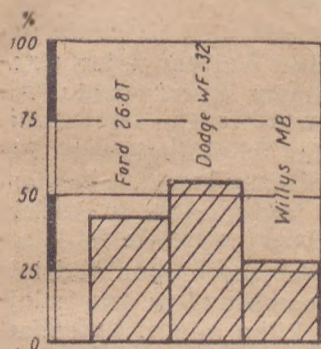
Przy jeździe po bezdrożach zużycie części zespołów ruchu, w szczególności zaś części silnika, w dużym stopniu zależy od ilości i własności pyłu otaczającego samochód, te zaś z kolei zależą nie tylko od geograficznych cech miejscowości oraz warunków klimatycznych, ale również od jakości drogi.

Wpływ złych warunków drogowych na mechanizm samochodu przedstawiono na rys. 1.



Rys. 1. Ilość części wału kardanowego zmierzonych w 100 samochodach (Ford, Dodge, Willys) po przebiegu 14 tys. km. w ciężkich warunkach frontowych (w % od ogólnej ilości części danej nomenklatury zmontowanych na wszystkich samochodach): 1. łożyska igłowe wału kardanowego; 2. wiszące łożysko wału kardanowego; 3. krzyżak przegubu kardanowego.

2 i 3 przez ilość resorów i części mechanizmu przeniesienia mocy, które musiano wymienić w 100 samochodach Ford, Dodge i Willys po przebiegu 14.000 km w strefie frontowej.



Rys. 2. Ilość resorów wymienionych w 100 samochodach (Ford, Dodge, Willys) po przebiegu 14 tys. km w ciężkich warunkach frontowych (w % od ogólnej ilości resorów zmontowanych na wszystkich samochodach).

Warto również przytoczyć dane W. W. Jefremowa o zużyciu silnika Ford 2G8T. Zużycie cylindrów silnika, eksploatowanego w ciężkich warunkach doszło do 0,47 mm po przebiegu 7,5 tys. km. Przy eksploatacji w warunkach normalnych takiemu zużyciu odpowiada przebieg samochodu 20 tys. km.

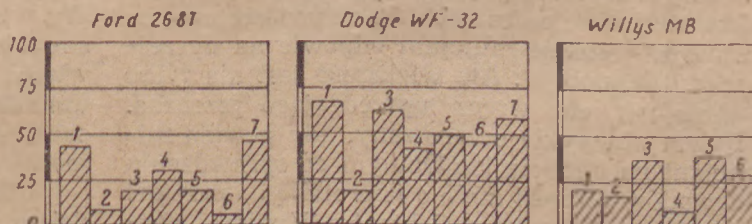
Wnioski płynące z niszczącego działania złych dróg opracowało Radzieckie Ministerstwo Przewozów Samochodowych dając normy przebiegu (w tyś. km) do naprawy głównej dla samochodów radzieckich i zagranicznych.

Marka samochodu	Klasy drog			
	I	II	III	IV
GAZ-AA	60	50	40	30
ZIS-5	80	70	60	50
Ford Chevrolet, Dodge	50	45	35	25
Studebaker, International, G M C. (dwie osie napędowe)	60	50	40	30

Uwaga: Przebieg silników do naprawy głównej jest dwa razy mniejszy niż przebieg podwozia do naprawy głównej.

Z powyższej tabeli wynika, iż normy obowiązujące przewidują dwukrotne skrócenie czasu służby (pracy) samochodu, przy eksploatacji na drogach IV klasy, w porównaniu z eksploatacją na drogach I klasy (wyjątek stanowi: ZIS — 5, dla którego skrócenie wynosi około 40%). W rzeczywistości skrócenie czasu służby (pracy) jest różne dla różnych zespołów,

Rys. 3. Ilość części mostu tylnego zmienionych w 100 samochodach (Ford, Dodge, Willys) po przebiegu 14 tys. km w ciężkich warunkach frontowych (w % od ogólnej ilości części danej nomenklatury zmontowanych na wszystkich samochodach): 1) koło zębate napędowe, 2) koło zębate główne, 3) satelit, 4) koło zębate półosi, 5) oś (lub krzyżak), 6) osłona dyferencjału, 7) półoś.



a dla niektórych nawet może normę przewyższać. (Dok. nast.).

Opracował na podstawie danych czasopisma „Awtomobil”.
St. Czajkowski

NOWE WYDAWNICTWA

SKOROWIDZ PRZEPISÓW PRAWNYCH

Autor — Zdzisław Keck.

Wydawca — S. W. „Wiedza”.

Bardzo pożyteczny skorowidz przepisów ogłoszonych w Dzienniku Ustaw Rzplitej Polskiej w latach 1918 — 1948 r., według stanu prawnego z dnia 31 marca 1948 r. Skorowidz zainteresuje każdego prawnika.

WIERTARKI.

Autor — inż. Tad. Leszczyński.

Wydawca — Sp. Wyd. „Meta”, Katowice.

Praca napisana popularnie, ilustrowana dużą ilością bardzo przejrzystych rysunków. Zalecona przez M. O. jako książka pomocnicza dla średnich szkół zawodowych i gimnazjów o kierunku metalowym.

CO DAŁA NAM MECHANIKA KLASYCZNA?

Autor — dr inż. M. T. Huber.

Wydawca — Sp. Wyd. „Meta”, Katowice.

Autor w swej pracy przedstawił w skrócie główne twierdzenia i wyniki mechaniki klasycznej punktów materialnych i układów z nich złożonych, ograniczając się do części elementarnych tej obszernej nauki i jej zastosowań w różnych dziedzinach wiedzy przyrodniczej i techniki.

WYKŁAD ELEMENTÓW MASZYN

Cz. I. — „Połączenia”.

Autor — dr inż. Wacław Moszyński.

Wydawca — Inst. Wyd. S.I.M.P., Warszawa.

Praca prof. W. Moszyńskiego stanowi pierwszy w literaturze polskiej obszerniejszy podręcznik z dziedziny elementów maszyn, utrzymany na poziomie wyższych szkół technicznych. Ze względu na szerokie i gruntowne ujęcie tematu, praca ta posiada charakter dzieła podstawowego. Wartość dydaktyczną książki podnosi wielka ilość starannie wykonanych rysunków oraz przykładów liczbowych.

BUDOWA, STATECZNOŚĆ I TRWAŁOŚĆ PODTORZA KOLEJOWEGO

Autor — inż. J. Nowkuński.

Wydawca — Wyd. Techniczne Min. Komunikacji.

Praca inż. Nowkuńskiego omawia zasady budowy podtorza kolejowego, wydajność pracy i koszty robót w różnych gruntach, organizację robót oraz odbiór i przekazywanie kolei do użytku publicznego.

Szczególną uwagę poświęca autor budowie nasypów na białach, wzmocnianiu stoków i podtorza i naprawę jego odczyszczeń.

Książka podaje szereg przykładów z praktyki budowy kolei w Polsce i zagranicą.

Szereg rysunków i fotografii oraz wykresów ułatwia czytanie tej pracy.

Cena zł 360.

MECHANIK — PORADNIK TECHNICZNY

Wydawca — Inst. Wyd. S. I. M. P. — W-wa

Ukazał się w druku 6 zeszyt Poradnika Technicznego. Zeszyt ten zawiera nast. działy: elektryczność i magnetyzm, optyka, zarys wiadomości o budowie materii, mechanika ogólna.

W OBRONIE MILICJI

Wiem, że moje felietony nie zyskują sobie uznania wśród niektórych zainteresowanych. Natomiast Czytelnicy naogół przyjmują je co najmniej z życzliwą obojętnością. Mam jednak ostatnio dodatkowe kłopoty: oto wielu automobilistów zwraca się do mnie z wiadomościami o setnym bałaganie drogowym i żąda niedwuznacznie, by to „opisał“ z dodatkiem wielu zjadliwości.

Ostatnio przeważają skargi na Milicję Obywatelską, poparte spisаныmi faktami z podaniem numeru służbowego, daty, godziny i miejsca. Oczywiście odrzucam bezapelacyjnie wszelkie informacje, spisane niezwłocznie po wyjściu z knajpy oraz takie, które pochodzą od słynnych „niedzielnich kierowców“. Natomiast poważne dane o pewnych incydentach z Milicją bardzo mnie zastanawiają, martwią i wywołują przykre refleksje.

Milicja — to nasi przyjaciele! Milicja — to nasi obrońcy przed piratami drogowymi! Milicja Ruchu — to nasi ulubieńcy! (przynajmniej tak być powinno).

Rzeczywiście, zdarzają się różne drobne i grubsze mankamenty, za które płacą automobilisci. Niewątpliwie pożałowania godny jest udokumentowany fakt czatowania w Katowicach na kierowców, którzy zatrzymują się na 10 metrów od skrzyżowania. Milicjant tłumaczył się, że i jemu jest nie przyjemnie, lecz niestety taka jest dyspozycja. Zarządu Miejskiego, który w ten sposób wzmacnia swą sytuację finansową (nie bardzo chce mi się wierzyć, by tak było na prawdę).

Nie zawsze miło jest zatrzymywać się na każdym skrzyżowaniu z pustymi poprzecznikami, gdy milicjant właśnie wtedy zamyka ruch, gdy nadjeżdża mój samochód, a odczekawszy z pół minuty, puszcza wypaniałomyślnie ten jedyny wóz na ulicy. Sytuacja pogarsza się, gdy takie zatrzymanie następuje raz po raz. Wygląda to, że regulujący chcą pokazać swą władzę i zapominają o stratach automobilisty na zatrzymanie samochodu i ruszenie odnowa, nie mówiąc już o zbędnej stracie czasu.

Nie wydaje się być to w porządku, gdy milicjant skazuje kierowcę na 200 złotych kary, a gdy automobilista prosi uprzejmie o pokazanie numeru służbowego — mandat rośnie natychmiast do 500 złotych (wiem o jednym takim wypadku).

Ciągle słyszy się utyskiwania na zbędne punkty kontrolne na szosach. Rzeczywiście, nie na każdym punkcie milicjant odpowie na uprzejme „dzieńdobry“. Ale większość jest nie tylko uprzejma, ale wręcz sprzedającą grzeczną. Byłem niezwykle oczarowany, gdy pewien milicjant na punkcie kontrolnym po sprawdzeniu dowodów poprosił mnie o ścieraczkę i... przetarł mi zabłocone szyby reflektorów, bowiem „oby-

watel jedzie na noc, to światło będzie lepsze...“. To się nazywa grzeczność!

Niewątpliwie, punkt kontrolny na szosie poznańskiej przy wyjeździe z Warszawy, jest ustawiony bez sensu, na samym skrzyżowaniu. Tamuje idealnie ruch, wprowadza zamieszanie i jest niezmiernie trudny do obsługi. Pannuje na nim zawsze serdeczny bałagan, bowiem pojazdy zjeżdżają się jednocześnie w sześciu kierunkach. Jedynie dzięki wprawie milicjantów, dwojących się i trojących, punkt działa jako tako i nie trzeba oczekiwac na swą kolejkę kontroli więcej, niż kilka minut. Natomiast w nocy zaczyna się już tragedia, bowiem punkt działał kilka miesięcy bez światła, a ostatnio został oświetlony wyjątkowo nędzną żarówką. Ale czyja to wina? Milicjantów? Napewno nie! Dlaczego punkt ten nie zostanie przesunięty o sto metrów w przód, lub w tył? Tajemnica urzędowa.

Niewątpliwie wielu milicjantów ma zupełnie swoje pojęcie o obowiązujących przepisach ruchu, opartych nie na rozporządzeniu ministerialnym, lecz na „instrukcjach obywateli poruczników“. Miałem kiedyś sam dowód tego będąc zatrzymanym na punkcie kontrolnym, gdy wziął z grzeczności późno w nocy jakiegoś starszego jegomościa, by go podwieźć do Włoch (pod Warszawą). Oskarżono mnie o nielegalny przewóz pasażerów i usiłowano zatrzymać dowód rejestracyjny samochodu, co było oczywiście bezprawne.

Gdy powołałem się na przepisy drogowe, nie zakazujące przewożenia kogokolwiek prywatnym samochodem bez zapłaty, milicjant powołał się ze swej strony na „instrukcję“ — swego przełożonego. Incydent zakończył się nieoczekiwanie, bowiem po półgodzinnej miłej dyskusji, podczas której milicjant był nota bene uprzedzającym grzecznym, choć stanowczym, podmiot „przestępstwa“ ułoił się z samochodem i nie było już powodu do oskarżania mnie o konkurowanie z Pekaesem.

Przytoczyłem umyślnie kilka faktów, by wywołać niewątpliwie potwierdzenie mych „oskarżeń“ ze strony wielu automobilistów. Ale zaraz, Moi Najdrożsi! Hola! Spokoju!

A czy Wy wszyscy zawsze jesteście w porządku? Drobne uchybienia milicjantów zdarzają się stosunkowo bardzo rzadko, a napewno coraz rzadziej. Natomiast zastanówcie się, najbardziej krzyczący i krytykujący, jak często Wy właśnie przekraczacie przepisy ruchu. Jak staracie się być w pełnym porządku jedynie wtedy, gdy patrzy na Was czujne oko białego umundurowanego milicjanta. Jak pozwalacie sobie na wszystko, gdy jest pusto i nikt nie może schwytać Was na przekroczeniu.

Chcecie dowodów? Mam ich mnóstwo codziennie. Z numerami, czasem i miejscem prze-

kroczenia. Jeżeli chcecie czynić zarzuty milicji, to musicie być przed tym sami w zupełnym porządku — zawsze i wszędzie.

Wydźcie tylko na ulice miasta i krytycznym okiem popatrzcie, co się dzieje. Oto skrzyżowanie. Po prawej stronie zatrzymał się samochód jadący prosto, a na środku jezdni oczekuje na otwarcie ruchu skręcający w prawo. Kierowca bez ceremonii zakręca i zajeżdża drogę innym. Prowadzi ministerialną maszynę i „giba sobie“ przepisy.

Koło Hal Mirowskich w Warszawie ruch jest jednokierunkowy. Milicjanta ani śladu, więc co chwila samochód skraca sobie drogę jadąc pod włos. Gdy zwrócić uwagę kierowcy, ten klnie.

Ciągnik wlecze mozolnie cztery przyczepki tarasując całą ulicę. Nie ma tablic rejestracyjnych. Pewnie kierowca nie posiada i prawa jazdy. Czy tak być powinno? Czy to też wina Milicji, że prąt drogowcy buszuje bezkarnie na ulicy tylko dla tego, że jeździ w S.P.B.?

Wielka ciężarówka gna z przyczepką. Na samochodzie inny numer rejestracyjny, a na przyczepce inny. Milicjanta nie ma, zresztą cóżby on zrobił na piechotę? Jego wina?

Elegancka limuzyna conajmniej za dwa miliony złotych „pruje“ do Wilanowa. Przez całe miasto kierowca trzyma rękę na sygnale. Milicjant zatrzymuje ruch. Limuzyna z rejestracją „H“ staje tuż pod jego ręką. Rusza nie na znak lecz znacznie wcześniej. Widocznie panu dyrektorowi inicjatywy prywatnej bardzo się spieszy na popijawę.

Charakterystyczną odpowiedź dał niedawno pewien kierowca, sadzony za spowodowanie ciężkiego wypadku. Na zapytanie sędziego, dlaczego wyprzedzał autobus miejski, mimo, że nie miał ku temu bezpiecznych warunków, odparł zdziwiony: „przecież żaden kierowca nie lubi, gdy mu ktoś jedzie przed nosem“. Czy też Milicja winna, że kierowcy usiłują zawsze wyprzedzić jadących przed nimi?

Czy Milicja winna, że kierowcy nie spoglądają w lusterka wsteczne i nie liczą się z jadącymi za nimi? Że uważają całą jezdnię (a czasem i chodnik) za swą wyłączną własność? Że nie krepują się w używaniu nieprzepisowych świateł? Że ignorują znaki zakazu zatrzymywania się i parkowania? Że urządzają dzikie harce tam, gdzie nie ma milicjanta?

Na przykład, coż winien temu kapral milicji ruchu, stojący wieczorem na skrzyżowaniu Królewskiej i Marszałkowskiej, że mu wbrew znakom wyjeżdżają spod ręki samochody, kiedy jakieś dowcipne władze założyły na cokole latarni miejskiej zieloną lampę z mało widocznymi strzałkami. Strzałki nakazują objeżdżać latarnię dookoła, co jest oczywiście nonsensem, jeżeli się jedzie prosto Królewską, natomiast zielony kolor wskazuje, zgodnie z przepisami, że droga jest wolna. Tak więc kierowca nie

wie, czy słuchać milicjanta, czy zielonej latarni, bowiem wzajemne sygnały przeczą sobie. Czy to też wina milicjanta?

Czy milicja temu winna, że na wiadukcie mostu Poniatowskiego w Warszawie pojawiły się znaki zakazu wyprzedzania, które nie było zakazane, a objaśnienie, że zakaz dotyczy tylko autobusów dodane zostało po dwóch tygodniach?

Tak, Drodzy Automobiliści. Nie przeczę, że zdarzają się jeszcze niedociągnięcia w służbie milicjantów, ale musicie się chyba zgodzić ze stałą poprawą w tej dziedzinie. Musicie inaczej podejść do tego zagadnienia. Nie rzucajcie gromów na Milicję, jeżeli sami jesteście co chwila nie w porządku. Nie doszukujcie się przysłowiowej drzazgi w oku bliźniego. Pilnujcie się wzajemnie, badźcie jak najbardziej krytycznie przede wszystkim w stosunku do siebie, a wybaczajcie błędy innych.

Ponadto jeszcze jedna bardzo ważna rzecz. Oto nie traktujcie wrogo milicji. Jeżeli najprzykrejszą nawet rozmowę potraficie przeprowadzić z milicjantem w sposób uprzejmy, odpłaci on się równą uprzejmością.

Czy wydaje się Wam, że milicjantowi bardzo wielką przyjemność sprawia stanie kilka godzin dziennie na posterunku i regulowanie ruchu? Że słońce, słońce, ulewny deszcz, czy dotkliwy mróz, stanowią rozkosz dla milicjanta? Że milicjantowi specjalnie zależy na użeraniu się z niesfornymi woźnicami i kierowcami? Że robi to dla własnej przyjemności?

Dawno już przeminęły przedwojenne czasy, gdy granatowy policjant miał obowiązek dostarczyć dziennie określona ilość doniesień karnych, a taki, który nie „zapisywał“, był szykanowany. Obecnie milicjant jest (z małymi wyjątkami) rzeczywistym stróżem bezpieczeństwa publicznego i takim ragnie być z całego serca w całym społeczeństwie. Elementy mało wartościowe zostały już dawno wydalone z szeregów milicji.

Oczywista, nie od razu Kraków zbudowany. Każdy człowiek ma wady, a więc może je mieć i milicjant. Wady te należy traktować jak najbardziej pobłażliwie, bowiem człowiek jest tylko człowiekiem.

Każdy z nas oburza się na niesprawiedliwie nałożony mandat karny za 100 złotych, ale również każdy roześmieje się w głos, gdy mu wytknąć siadanie za kierownicę po jednym kieliszku czystej. A wielu z nas pełniejszy przekroczenie nie przyzna się otwarcie i nie uzna swej winy, lecz kłóci się zapiętą z milicjantem, by wykręcić się od kary.

To są rzeczy ludzkie. Można to zrozumieć przy dobrych chęciach. Rozumie to również i milicja. Ale wzamian za to i my musimy rozumieć milicję i traktować ją, nie jako naszych wrogów, lecz, jako najlepszych przyjaciół i opiekunów.

W. Rychter

WIADOMOŚCI ZWIĄZKOWE

PAN NACZELNIK I NIEWŁAŚCIWA WSPÓŁPRACA

Najpierw fakty. Wskutek niedbalstwa pewnego referenta w pewnym Oddziale P.K.S. „zapomniano” wypłacić pracownikom Oddziału na terenie całego podległego Okręgu należności za przepracowane tzw. godziny przygotowawczo-zdawcze. Należności te za okres 9 miesięcy (!) wyniosły ponad 3 miliony złotych. A więc ile to musiało być roboczo-godzin?!

Nie chcę tu na razie mówić o śpiączce, jaka widać ogarnęła w tym wypadku Rady Zakładowe, które do takiego stanu dopuściły i tolerowały go przez 9 miesięcy.

Nie mówię tu też o lekceważeniu przepisów układu zbiorowego tak ze strony administracji jak i Rad Zakładowych.

Sprawa wreszcie po 9 miesiącach musiała doczekać się załatwienia. Ale jak ją załatwić?

Otóż Naczelnik Stacji wpadł na świetny pomysł. Najlepiej będzie, gdy pracownicy zrzekną się swych należności i ofiarują tę sumę Przedsiębiorstwu względnie Skarbowi Państwa (i zasługa i obywatelskie stanowisko...). Słusznym by było takie stanowisko, gdyby pracownicy najpierw powzięli uchwałę o bezpłatnym oddaniu swej pracy na ten czy inny cel, jak to się często zdarza (np. odbudowa Warszawy, różne akcje społeczne, państwowe itp.), ale w tym wypadku trudno zaiste mówić o słuszności.

Sobie tylko wiadomymi sposobami ob. Naczelnik spowodował w wyniku szeroko przeprowadzonej akcji, że i pracownicy wszystkich Stacji i Rady Zakładowe i lokalne Oddziały ZZT — w idealnej zgodzie z kierownictwem Oddziału, postanowiły zrzec się tych należności na rzecz Skarbu Państwa!

Należy zanaczyć, że Zarząd Główny ZZT zwrócił się do Dyrekcji PKS o wypłacenie tych należności pracownikom, zgodnie z przepisami.

Zadowolony z wyniku swej akcji Ob. Naczelnik Oddziału zawiadomił Dyrekcję Naczelną o „chwalebnym wyniku”, czekując pochwały (a może nawet i orderu?), oraz proponując jednocześnie z „zaoszczędzonej” w ten sposób kwoty — przyznanie premii tym pracownikom PKS (w tym i członkom Rady Zakładowej), którzy przyczynili się do pomyślnego przeprowadzenia akcji (ciekawe, w jaki sposób — czy samymi argumentami, — i jakimi?).

Oto moralność.

Tak się przedstawiają fakty. O opisanym wyżej zdarzeniu dowiedziałem się w czasie podróży inspekcyjnej.

Gdy zastanowimy się nad tą sprawą, to nie wiadomo na co się bardziej oburzać. Tak pojęta współpraca administracji, Rad Zakładowych

i Związku jest godna najwyższego potępienia. Rady Zakładowe i Związek, który ma stać na straży praw pracowniczych, czynią wysilek, aby zmniejszyć zarobek pracownika!

Nie mówimy o karygodnym niedbalstwie administracji, jak również wątpię, czy Dyrekcja Naczelna pochwali ob. Naczelnika za jego „energię”, ale cóż na to Rady Zakładowe i Zarządy Oddziałów Związku, które w ten sposób pracują? Jak możliwe są w dzisiejszej rzeczywistości — takie rzeczy?

Dyrekcja Naczelna PKS zajęła w tej sprawie jedyne słuszne stanowisko, tj. poleciła (wbrew opinii Oddziału PKS, Rad Zakładowych i Oddz. Związku) wypłacić pracownikom należne im sumy.

Sprawa powyższa jest przyczynkiem i nauką dla towarzyszy-działaczy związkowych i wskazuje, że nasze Rady Zakładowe, jak i niestety, niektóre Zarządy Oddziałów Zw. stoją jeszcze bardzo często na niskim poziomie,

Towarzysze - aktywiści Związkowi muszą zwrócić baczną uwagę na właściwy dobór ludzi tak do prac związkowych, jak i Rad Zakładowych, oraz wzmocnić swą kontrolę nad działalnością czynników administracyjnych.

Nade wszystko zaś muszą być w stałym i bezpośrednim kontakcie z ogółem pracowników, znać ich troski i trudności, a nie, w oderwaniu często — „urzędować” w Związku.

O takim sposobie pracy mówią ostatnie uchwały czerwcowego Plenum KCZZ.

Należy przestrzec, że o ile by jeszcze takie wypadki miały mieć w przyszłości miejsce, to Zarząd Główny nie ograniczy się do publikowania podobnego artykułu, ale z całą stanowczością wystąpi przeciw winnym tak pracownikom administracji, jak i członkom Rad Zakładowych i Zarządów Związku.

Nazwiska zaś takich „działaczy” i „społeczników” będą opublikowane dla zapamiętania ich przez ogół pracowniczy i związkowy.

Kier. Wydz. Organizac. Zarz. Gł. ZZT.
Mgr. Szmidt Mirosław

Prosimy o uregulowanie należności za prenumeratę „Motoryzacji”

ADMINISTRACJA

PO ZAKOŃCZENIU LETNIEGO SEZONU WCZASÓW

Domy nasze cieszyły się zawsze popularnością. Smaczne i obfite posiłki, staranna obsługa i malownicze położenie na zboczach Karkonoszy spowodowały, że uczestnicy turnusów w roku ubiegłym zrobili naszej „Kotwicy“, „Jadwidze“ i „Dąbrówce“ odpowiednią reklamę. Rezultat był taki, że w bieżącym roku, gdybyśmy dysponowali pięciokrotnie większą ilością miejsc, to jeszcze nie wystarczyłoby dla wszystkich chętnych, którzy zgłaszali się na wczasy do Karpacza i Bierutowic.

Dla wprowadzenia Czytelnika w przebieg naszej akcji chcę podać parę cyfr. Przy stanie 120 miejsc w każdym turnusie we wszystkich domach ZTT, od dnia 1.1.1948 r. do dnia 30.9.1948 r. skorzystało z wczasów w Ośrodku Wypoczynkowym Karpacz-Bierutów 1.564 osoby, w tym 1.295 pracowników i 269 członków rodzin. Jest to zaledwie 1,5% ogólnej liczby naszych członków, jednak nie można już było bardziej wykorzystać naszych domów, jak to miało miejsce w bieżącym roku.

W m-cu listopadzie będą domy wypoczynkowe ZTT nieczynne. W tym czasie należy przeprowadzić niezbędne prace i przygotować domy do sezonu zimowego. W związku z tym należy anulować wszystkie skierowania, wydane na turnusy: od 1.11.48 r. do 14.11.48 i od 16.11.48 do 30.11.48 r.

Teraz parę słów o wymianie wczasowej z zagranicą. Na podstawie umowy, zawartej przez K.C.Z.Z. z Centralą Związków Zawodowych w Czechosłowacji (URO), w r. 1948 wyjechało z Polski 500 wczasowiczów do Kariowych Warów. W tym samym czasie 500 przedstawicieli świata pracy z Czechosłowacji przybyło do Polski w 5 turnusach na atrakcyjny dla nich pobyt nad morzem.

Dla naszego Związku przydzielono miejsca w V turnusie, tj. od 4 do 18 września 1948 r. Ogółem wyjechało 15 osób z Z.Z.T. ze wszystkich Okręgów. Byli to wybrani przez Okręgi przodownicy pracy, lub towarzysze, wyróżnieni w pracy w transporcie. W grupie naszej było 12 pracowników fizycznych.

Do Bułgarii wyjechała nieliczna grupa, gdyż tylko 18 osób z całej Polski. Z naszego Związku wyjechało dwóch towarzyszy: tow. Albekier — robotnik portowy, i tow. Pytel — przodownik pracy z portu Czerniakowskiego.

Do Jugosławii wyjechał tow. Mikliński.

Wszyscy uczestnicy wczasów zagranicą, wysłani przez nasz Związek, zachowali właściwą postawę, przeprowadzili szereg rozmów z działaczami związkowymi, robotnikami, zasłużyli na pochwały kierownictw turnusów zagranicą.

Jedno tylko niedociągnięcie należy wytknąć. Czterech towarzyszy, mimo jaknajdokładniejszych instrukcji, mimo zapewnienia Oddziałów, które ich wytypowały na wyjazd zagranicę, nie przyjechało do Zembrzydowic, gdzie było wyznaczone spotkanie całej grupy.

W ten sposób zostały zmarnowane cztery miejsca na wczasach w Karlowych Warach. Jest to nauka na przyszłość, że wysyłać należy ludzi sumiennych i obywatelskich, za których naprawdę Oddział wysyłający może ponosić odpowiedzialność.

Zarząd Główny postanowił, że w przyszłym roku żaden z tych towarzyszy, którzy zawiedli w r. 1948 — na wczasy zagranicę nie pojedzie.

Pomijając koszty, jakie poniósł Związek, mimo, że towarzysze ci nie wyjechali, to zmarnowały się cztery miejsca, które mogliby wykorzystać ci, dla których pobyt w Karlowych Warach przydałby się dla poprawy ich zdrowia.

*

Tyle, jeśli chodzi o sprawozdanie z akcji wczasów Pracowniczych, która w bieżącym roku nie ograniczała się tylko do wczasów w kraju, lecz rozszerzona została na wymianę zagraniczną.

Należy jeszcze, kończąc letni sezon wypoczynkowy, spojrzeć krytycznie na dotychczasowe mankamenty

akcji, które znikną całkowicie po zakończeniu centralizacji.

Uregulowanie spraw urlopowych i zorganizowanie dobrego wypoczynku wymaga w pierwszym rzędzie uporządkowania gospodarki w domach wypoczynkowych w ramach centralizacji wczasów.

Rok 1948 był pod znakiem przeprowadzenia centralizacji. Nakreślona w październiku ub. r. na konferencji porozumiewawczej w Spale, przez Przewodniczącego KCZZ tow. Witaszewskiego, koncepcja scentralizowania wczasów, została konsekwentnie i planowo przeprowadzona przez Fundusz Wczasów Pracowniczych KCZZ.

Związek nasz posiada tylko trzy Domy Wypoczynkowe, wszystkie w rejonie działania Dyrekcji Okręgowej FWP w Jeleniej Górze. W tej chwili jesteśmy w przededniu przekazania tych domów już zorganizowanej i dobrze pracującej Dolno-Sląskiej Dyrekcji F.W.P.

Napewno wszyscy członkowie naszego Związku zdają sobie sprawę, że z chwilą zakończenia reorganizacji ogólnej akcji wczasowej, tzn. w przyszłym roku, zlikwiduje się definitywnie pewnego rodzaju niesprawiedliwość społeczną, wyrażającą się tym, że członkowie jednego Związku nie mogą wykorzystać wczasów nawet w 10%, podczas gdy w innych Związkach, o mniejszej ilości członków, lecz posiadających dziesiątki domów wypoczynkowych, korzystali w 60, a nawet w 70%.

Przez centralizację wczasów zlikwiduje się drugą formę niesprawiedliwości, wprowadzając równomierne poziomy wyżywienia we wszystkich domach.

Wreszcie, i to jest najważniejsze, centralizacja da możliwość wykorzystywania wczasów pracownikom fizycznym, robotnikom, — którzy dotychczas byli zawsze mniejszością we wszystkich turnusach wczasowych.

Zwrócić należy baczną uwagę na to, aby uniknąć strat, które są konsekwencją bezplanowego działania. Wszystkim znane są fakty, że domy wypoczynkowe, wypełnione i nabite wczasowiczami w miesiącach letnich (lipiec i sierpień), oraz zimowych (styczeń i luty), w innych świecą kompletnymi pustkami, lub mają niewielu chętnych do spędzenia urlopu w tzw. „martwym sezonie“. A przecież koszty utrzymania domu i administracji są w każdym miesiącu w roku jednako, są to koszty sztywne, niezależne od frekwencji w danym miesiącu.

Musimy podjąć walkę z tym marnotrawstwem. Jeżeli wczasowicz, który zgłosił się na turnus i otrzymał skierowanie, rezygnuje w ostatniej chwili z tego miejsca, to robi krzywdę temu, który odszedł z braku miejsca, niezadowolony, a jednocześnie zwiększył koszt utrzymania w domu wypoczynkowym. A przecież tacy „niezdecydowani“ nie są wyjątkami nielicznymi. W całej Polsce, we wszystkich domach liczba ich rośnie w setki, powiększając, rzecz jasna, straty w ogólnej gospodarce wczasowej.

W systemie wczasów, rozpracowanym obecnie przez FWP, nie ma miejsca na „martwe okresy“. Każdy Związek otrzyma, proporcjonalnie do ilości zrzeszonych członków, określoną ilość miejsc w domach na terenie wszystkich Dyrekcji Okręgowych FWP. Ale za wykorzystanie tych miejsc będą odpowiedzialni działacze związkowi na wszystkich szczeblach organizacyjnych. Dopilnowanie wykorzystania w 100% powierza się Zw. Zawodowym i musimy robić wszystko, aby nie zmarnować ani jednego miejsca.

Nie może mieć miejsca fakt, jaki zaistniał przy wyjeździe naszej grupy na wczasy do Czechosłowacji. Czterech członków naszego Związku, wytypowanych przez Oddziały, jako wyróżnieni w pracy przodownicy, bez uprzedniego zawiadomienia nie wyjechali, mimo, że na ich miejsce zgłosziliby się przynajmniej tysiąc tych, którzyby chcieli wyjechać do Karlowych Warów.

W realizowaniu zasady planowania potrzebna jest współpraca całego aktywu związkowego. Współpraca polega na uświadomieniu szerokich rzesz związkowych co do strat, które powoduje bezplanowość czasów. Jednocześnie trzeba zapoznać naszych członków z korzyściami, wynikającymi z realizacji zasady planowania.

Zarówno idea centralizacji czasów jak i zasady planowania nie są jeszcze dostatecznie popularne wśród szerokich rzesz pracowniczych. Wynika to z przyzwyczajenia do form dotychczas istniejących, oraz z niepełnego zrozumienia wielkich korzyści dla całego świata pracy, jakie będą konsekwencją urzeczywistnienia tych zasad.

URLOPY PRACOWNIKÓW

zatrudnionych w małych zakładach przemysłowych i rzemieślniczych.

Przedwojenna ustawa o urlopach dla pracowników zatrudnionych w przemyśle i handlu z dnia 16.5.1922 r. wraz z późniejszymi nowelizacjami, obowiązująca jeszcze dziś, krzywdziła pewną część ludzi pracy, a mianowicie zatrudnionych w drobnych zakładach przemysłowych.

Dekret z dnia 28.VII.1948 r. znówelizował ustawę z 1922 r. z korzyścią dla wymienionej grupy pracowników.

Ustęp drugi artykułu 1-ego omawianej ustawy został skreślony. Ustęp ten brzmiał:

„zakłady przemysłowe, rzemieślnicze, zatrudniające czterech lub mniej pracowników, nie podlegają przepisom niniejszej ustawy“.

Oprócz tej zmiany, ustęp 3-ci artykułu 2-go otrzymał nową następującą treść:

„Pracownicy młodociani poniżej lat 18, korzystają po półrocznej nieprzerwanej pracy w danym zakładzie pracy z 7-mio dniowego urlopu, a po rocznej pracy z 14-to dniowego urlopu. Z urlopów tych korzystają również terminatorzy i uczniowie“.

Dotychczasowa treść ustępu 3-go artykułu 2-go była następująca:

„pracownicy młodociani, poniżej lat 18 korzystają po roku pracy nieprzerwanej z 14-to dniowego urlopu. Z powyższego urlopu korzystają również terminatorzy i uczniowie, nie włączając zakładów, zatrudniających do 4 pracowników“.

Widzimy więc, że dzięki zmianie tego artykułu, młodociani otrzymali prawo do urlopu wypoczynkowego już po półrocznej nieprzerwanej pracy w danym zakładzie.

Również w artykule 5 ustawy z 1922 r. dokonano zmian, nadając ustępowi 3-mu nowe brzmienie:

„Nie można udzielać urlopów na miesiąc marzec i listopad, chyba, że pracownik zgłosi życzenie skorzystania z urlopu w tych właśnie miesiącach“.

★

Tak więc dekretem z dnia 28.VII br. naprawiona została, omawianym „pariasom“, nieczym nieuzasadniona krzywda. Przyznano im prawo do korzystania z urlopów wypoczynkowych na równi z innymi pracownikami.

Jak nas jednak informuje Ministerstwo Pracy i Opieki Społecznej, uprawnienie to nie jest w pełni wykorzystane przez zainteresowanych. Fakt ten prawdopodobnie spowodowany jest niedostatecznym rozkolportowaniem wiadomości o wspomnianej nowelizacji ustawy przez odpowiednie organa związkowe i świadczy, iż zainteresowani pracownicy nie mają kontaktu ze Związkami Zawodowymi, bądź do nich nie należą.

Dodatkową przyczyną niewykorzystania uzyskanych uprawnień urlopowych jest prawdopodobnie brak uświadomienia i doceniania potrzeby i korzyści płynących z urlopu.

Ministerstwo Pracy i Opieki Społecznej, pragnąc

przyjść z pomocą pracownikom zatrudnionym w drobnych zakładach rzemieślniczych, poleciło inspektorom pracy skontrolować czy uprawnieni do korzystania z urlopów wykorzystują je według przysługującego im prawa oraz nakazało stosowanie ustalonych sankcji karnych w stosunku do pracodawców, którzy uchylają się od przyznawania tych urlopów.

Rolą Związków Zwodowych jest powiadomienie zainteresowanych pracowników w drobnym rzemiośle o pomyślnej dla nich zmianie ustawy oraz przeprowadzenie wśród nich odpowiedniej akcji uświadamiającej, o konieczności wykorzystywania nadanych im uprawnień.

Z PRAC ORGANIZACYJNYCH

We wrześniu i październiku 1948 r. odbyły się następujące zebrania komasacyjne i wybory do Zarządów Oddziałów i Okręgów ZZT:

11.IX.48r. w Oddziale Żeglugi Śródl. w Puławach — z ramienia Zarządu Głównego uczestniczył tow. Gajzler.

18.IX.48 r. Wybory do Sekcji Flisaków w Krakowie — obsłużył tow. Żmuda.

19.IX.48 r. wybory do Oddziału w Gorzowie — obsłużył Sekretarz Gen. tow. Gajzler.

20.IX.48 r. Wybory do Sekcji Żegl. Śródl. w Krakowie — z ramienia Zarządu Głównego — tow. Gajzler.

26.IX.48 r. Wybory do Oddziału ZZT w Krakowie (komasacja), z ramienia Zarządu Głównego ttow. Siedlecki i Szmidt.

26.IX.48 r. Wybory do Oddziału ZZT w Szczecinie (komasacja) — obecny Sekretarz Gen. tow. Gajzler.

26.IX.48 r. Wybory do Okręgu Gdańskiego ZZT — z ramienia Zarządu Głównego przeprowadził tow. Oryński.

10.X.48 r. Zjazd Okręgu ZZT w Krakowie — z Zarządu Głównego obecni ttow. Sekretarz Gen. Gajzler i Kier. W. Organiz. Szmidt.

10.X.48 r. Wybory do Oddziału ZZT w Radomiu — z Zarządu Głównego obecny tow. Saar.

17.X.48r. Zjazd Okręgu w Szczecinie — z ramienia Zarządu Głównego tow. Oryński, Przew. Zarz. Gł. ZZT.

17.X.48r. Wybory do Oddziału ZZT w Poznaniu (komasacja), z ramienia Zarządu Głównego obsłużyli ttow. Sekretarz Gen. Gajzler i Kier. Organizac. Szmidt.

17.X.48r. Wybory do Zarządu Sekcji Automobilistów w Łodzi.

17.X.48 r. Wybory do Zarządu Sekcji Lotniczej w Warszawie — z ramienia Zarządu Głównego Wiceprzewodniczący tow. Siedlecki.

17.X.1948 r. Wybory do Zarządu Sekcji Spedycji w Łodzi.

24.X.48 r. Wybory do Zarządu Okręgu ZZT w Lublinie.

24.X.48 r. Wybory do Oddziału ZZT w Częstochowie.

31.X.48 r. Zjazd Okręgu w Poznaniu.

R ó ż n e

NOWA PLACÓWKA SZKOLENIA SPAWACZY

W ramach akcji szkoleniowej Hutniczego Instytutu Spawalniczego w Katowicach w porozumieniu z CZP Chemicznego powstał Oddział Szkolenia Spawaczy przy fabryce „Perun“ w Warszawie. Pierwszy kurs spawania acetylenowego rozpoczął się 4 maja br. Czas trwania kursu określony został na 8 tygodni. Wykłady i zajęcia odbywały się po godzinach pracy. W kursie uczestniczy 30 osób.

Wykorzystanie urządzeń fabryki „Perun“ do celów szkoleniowych z jednej strony w znacznym stopniu odciąża Instytut Spawalniczy w Katowicach, z drugiej zaś umożliwi uczestnikom kursu naukę, bez odrywania się od swych codziennych zajęć.

Nowopowstała placówka jest przedłużeniem działalności Hutniczego Instytutu Spawalniczego, który w okresie dotychczasowej działalności wyszkolił już duży zastęp spawaczy, pracujących obecnie we wszystkich dziedzinach przemysłu. (bisz)

WITOLD RYCHTER

W POGONI ZA NONSENSAMI DROGOWYMI (2)

Sopot. Miasto marzeń każdego szanującego się turysty. Miasto pięknego drogowego hotelu, braku masła, bezsensownie ustawionych znaków drogowych i... rozporządzeń o ruchu, o których wie jedynie miejscowa milicja.

W swoim czasie ujemnie wyrażałem się o ograniczeniu szybkości na całym odcinku od Gdańska do Gdyni do 30 km/godz. Okazuje się, że i mój felieton w „Motoryzacji” może się na coś przydać: ograniczenie to jest już cofnięte.

Dojeżdżam do skrzyżowania ulicy Stalina z jakąś tam bocznica. Przed skrzyżowaniem zatrzymuję jeepka, by mu pokazać, jak nie powinno się ustawiać znaku postoj. Znak ten stoi bowiem tuż przed skrzyżowaniem i w tym miejscu oczywiście nie ma najmniejszego sensu.

Dziwi się jeepek, dziwię się ja. Wtem zjawia się milicjant z mandatem na sto złotych. Nic nie pytać, tylko płacić. Za co? Za niedozwolony postój. Przed znakiem chyba wolno? Okazuje się, że tylko ciemna masa z głębokiej prowincji, z Warszawy, nie wie, że na całej ulicy Stalina nie wolno zatrzymywać się. Ogłoszenie wojewody było we wszystkich dziennikach. Nie ma znaków? Co to szkodzi, skoro wojewoda zarządził?...

Stu złotych nie zapłaciłem i podałem mój rozcwód do notatnika milicjanta. Otrzymać mam według jego obietnic powinszowanie na znacznie większą sumę. Oczywiście odeślę je do tego obywatela Władzy, który nie ustawił znaków zakazu. Po sprawiedliwości, on powinien zapłacić.

A znaków zakazu na całej długości „zakazanej” trasy spotkałem tylko trzy. Powinny być

na początku każdego skrzyżowania, a jest ich trzy, rozmieszczone najfantastyczniej.

Hej, Władze Drogowe miasta Sopotu! Czytajcie „Motoryzację”, to znów dowiedzie się czego ciekawego o ruchu drogowym i znakach zakazu. Wiedźcie, że jeżeli się czegoś zakazuje, to trzeba koniecznie obwieścić o tym ustawieniem odpowiednich znaków. Inaczej nie można. Po pierwsze — nie wolno, a po wtóre... a zresztą, dla czego ja właśnie mam Wam to tłumaczyć?

Wybrzeże ma swe zwyczaje, z których niektóre są nawet wygodne. Czy wiecie, że jeżeli samochód nie posiada kierunkowskazów, to można uwidocznic zamiar zakręcenia, pokazując milicjantowi drzwi. Wprawdzie „pokazywać drzwi” nie należy do przyjemności, lecz tu chodzi dosłownie o pokazanie otwartych drzwi. Kto o tym nie wie, może znaleźć się w kłopotliwym położeniu, gdy nie zamknie drzwi jadąc prosto: będzie musiał wtedy zakręcić mimo woli.

Czas było wracać do Warszawy. Droga ta, tak dobrze znana, taka wyjeżdżona, była dla mnie pasmem rewelacji.

Już w Oruni nowość: zniesiony został punkt kontrolny z zapisywaniem do Wielkiej Księgi Motoryzacji przed Orunią, a natomiast ustawiony został nowy, prawie że murowany punkt kontrolny przy wyjeździe. Solidna, oszklona kancelaria, wspaniały napis, — wszystko wskazuje na dłuższy pobyt. Ku memu zdziwieniu, uprzedzając grzeczny milicjant sprawdził papiery nie każąc mi wysiadać z wozu. Co więcej, zapytał o stan techniczny samochodu i sprawdził działanie świateł. Cudo!



W Gdyni ograniczają ruch do... 5 km/godz., choć ulica pusta i doskonała...



Znak zakazu zatrzymywania się u wjazdu do miasta Drobina. Według znaku nie wolno już zatrzymać się do... nieskończoności



„Nowy model” znaku ostrzegawczego „szkoła” — z bezsensownym ograniczeniem szybkości. Znajduje się w siedzibie Urz. Wojew.

Między Gdańskiem, a Tczewem — wielkie roboty drogowe. Nareszcie koszmarna, wyboista droga należeć będzie do przeszłości. Spodziewać się należy, że wraz z dziurami znikną wreszcie niemieckie znaki drogowe w Oruni, uparczywie panoszące się na polskiej ziemi. A może również znikną zabawne ograniczenia szybkości na pustych i dobrych odcinkach dróg, widniejące na znakach zakazu: „10 km“ i „30 km“. Droga dobra, prosta i pusta — a znak stoi i śmieje się z naiwnych, którzy go słuchają. A wogóle, jak można samochodem jechać 10 km/godz.?

Równie dziwne znaki stoją na drodze Malbork — Kwidzyn. Są to czarne wykrzykniki na białej okrągłej tarczy, obrzeżonej czerwonym pasem. Do złudzenia przypominają niemieckie „Achtung“!

Roboty drogowe w całej pełni. Praca wre. Ale miejsca naprawy dróg oznaczone są śmiesznie: znaki ograniczenia szybkości od 5 do 10 km/godz. Jeden ze znaków stał nawet odwrotnie i wskazywał „01“. Może by wreszcie miejscowi znawcy zastanowili się nad problemem ustawiania znaków zakazu z jakim takim zdrowym rozsądkiem.

Jechaliśmy z jeepkiem wzdychając ciężko, aż wjechaliśmy do Brodnicy. Co znaczy tam, u wjazdu do miasta, znak drogowy w postaci czerwonego ukośnego krzyża po przekątnych białego kwadratu nie wiem ani ja, ani mój jeep. Pewnie nikt nie wie. Może Depsam (Departament Samochodowy), albo Depkoł (Dep. Dróg Kołowych) rozwiąże tę zagadkę?

W Brodnicy nie tylko zimną zupę dają. Wynaleziono tam jeszcze jeden tajemniczy znak. Jest to czerwona duże P na białej tarczy, obrzeżonej na czerwono, oczywiście bez przekreślenia. Czy to oznacza zakaz, czy zezwolenie na postój? Widać, że władze miejskie w Brodnicy nigdy nie słyszały o przepisowych znakach drogowych. Ale forse z mandatów karnych pobierają.

Z Brodnia konkuruje dzielnie Drobin. Przed wjazdem do miasteczka — zakaz zatrzymywania się. Przy wyjeździe z miasta — drugi taki znak zakazu. Znaczyło by to, że w Drobinie nie wolno ani na chwilę zatrzymać się, jak również nie wolno zatrzymać się już nigdy po wyjeździe z Drobin, bowiem nie ma znaku z zakończeniem zakazu. Jak nazwać tego tumana, który owe znaki ustawił? I co powiedzieć, o tym, który znaki te toleruje? Zapytajmy Depsamu, lub Depdrókołu z Emka. Zapewne otrzymamy odpowiedź... odmowną.

Człek jedzie i zachwyca się zupełnym brakiem słynnych punktów kontrolnych. Nawiasem należy dodać, że w Tczewie wreszcie zniesiono nie tylko zapisywanie do Wielkiej Księgi z obowiązkową „spowiedzią“, lecz zniesiono wogóle „słynny“ punkt kontrolny, za co Władzom należy się serdeczne podziękowanie tak ze strony

automobilistów, jak i „pisarza“ mozolącego się nad zapelnieniem Wielkiej Księgi.

Wiwat Władze! Wiwat brak punktów kontrolnych! Wiwat.. a właśnie wcale nie wiwat, bo oto Płońsk i punkt już jest. Po co? Kto zgłębi tę tajemnicę?

Od Płońska wszystko już w porządku, tylko wspaniałe roboty drogowe oznaczone są niemieckimi znakami uwagi! (Znaki świeżutko pomalowane). Oczywiście, wszędzie ograniczenia szybkości do 5 i 10 km/godz., dowodzące, że wielokrotne apele „Motoryzacji“ są nadal głosem wołającym na puszczy.

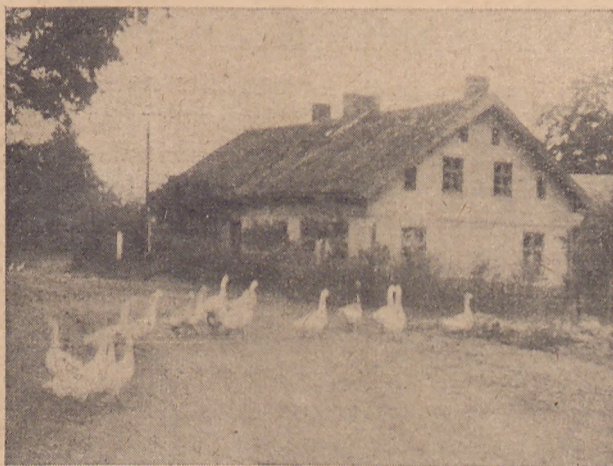
Lecz oto już Jabłonna. U wjazdu do miasteczka — znak ograniczenia szybkości do 20 km/godz. Jabłonna ma rzeczywiście bardzo zwolnione tempo. Jeżeli porównać intensywność ruchu Warszawy z Jabłonną, to Warszawa w tej skali musiałaby mieć ograniczenie szybkości chyba do 0,002 km/godz. A nie ma.

Porządku jednak w Jabłonie brak. Gdy się robi głupstwo, to już powinno się zrobić je konsekwentnie. A w Jabłonie u wjazdu od strony Warszawy żadnego znaku z ograniczeniem szybkości nie ma. Niechlujstwo, czy głupota?

Ubawiony Jabłonną jeepek mknie rażno do Warszawy i wpada na potworny bruk „kocih łbów“, uzupełniony.. oczywiście punktem kontrolnym ze sprawdzaniem, po raz niewiem który, papierów samochodu i prawa jazdy. Muszę uprzedzić wszystkich turystów samochodowych, że milicjant pyta, skąd się jedzie i nieokrślony ruch ręką nie starcza za odpowiedź. To samo w Płońsku.

Wróciliśmy z jeepkiem do domu. Pogaworzyliśmy tylko nam znanym językiem, oczyściliśmy się nieco, pochwaliliśmy z całego serca wielką pracę nad odbudowaniem dróg. Zastanowiliśmy się, po co wogóle podawać nonsensy drogowe i dowody bałaganu, kiedy i tak nikt powołany tego nie przeczyta, a nawet, gdyby przeczytał, to i tak nic nie poprawi — jedynie nam nawymyśla, obrazi się, nadmie urzędową wielkością i..

Tak! Walka z nonsensami drogowymi, z bezyśmiałością i niechlujstwem powołanych do znakowania dróg wydaje się beznadziejna. Jeżeli w mieście, będącym siedzibą Urzędu Wojewódzkiego, wynaleziono i ustawiono najnowszy, nie znany dotąd nikomu znak drogowy, który ma oznaczać, że koło szkoły należy zwolnić do 10 km/godz.; jeżeli będący w tym mieście specjaliści nie wiedzą nawet, że ograniczenie 10 km/godz. dla samochodu jest nonsensem, że „szkołę“ oznacza się innym znakiem, który zupełnie wystarcza bez żadnego ograniczenia szybkości; jeżeli samochody tegoż Urzędu Wojewódzkiego same nie stosują się do ograniczenia i rzną bez żadnej ceremonii koło szkoły — to jak można mieć pretekst do drogomistrza, który naprawę drogi zabezpiecza znakiem „5 km“?



Setki, tysiące kur, gęsi, kaczek sterczy na szosie...

Najtrudniej jest dać sobie radę z drobiazgami. Wielkie rzeczy załatwia się zazwyczaj jednym pociągnięciem pióra. Ale, a propos piór. Czy możecie sobie wyobrazić, co się dzieje na szosach z ptactwem domowym?

Setki, tysiące kur, gęsi, kaczek sterczy na szosie, przebiega jezdnię, wpada pod samochód. Zatrzęsienie ptactwa domowego, psów i innych miękkich, choć niebezpiecznych „gadów” zalega szosy w każdej zamieszkałej okolicy. Nikt nie sobie nie robi z obowiązującego prawa, że nie wolno wypuszczać na drogę publiczną ptactwa domowego i zwierzyny.

Sytuacja taka jest nie tylko nieprzyjemna. Może ona w każdej chwili stać się niebezpieczną i spowodować poważny wypadek. Wydaje się, że automobilści mają prawo wymagać poszanowania przepisów od ludności wiejskiej tak, jak wymaga się poszanowania przepisów od kierowców. A pytamy, czy kiedykolwiek został kto ukarany za wypuszczenie zwierząt i ptactwa na drogę publiczną. Kto miał nieprzyjemności za przejechanie kury, która wybiła szybę reflektora? Jak dotąd — tylko kierowca.

Nie, moi drodzy. Jak równość, to równość! Nas, kierowców, pilnują, jak oka w głowie. Najdrobniejsze wykroczenie, niedopatrzenie — natychmiastowa kara... Milicja drobiazgowo sprawdza nasze papiery na punktach kontrolnych, pakuje mandaty karne, gdy zatrzymamy się zbyt blisko skrzyżowania... Ale, czy zdarzyło się gdziekolwiek, by Milicja zapytała chociaż, czemu gęsi leżą stadem na środku szosy? Czemu stado kur dziobie wytrwale w zmiotkach na drodze? Kto wypuścił zrebaka tuż przed nadjeżdżającym samochodem?

Na to się nie zgadzamy! Na to nie możemy... Stop! Jeepek mówi, żeby dać spokój, gdyż i tak nikt nie zrozumie z powołanych, a oberwać się co może. Już lepiej lawirować wśród osłów, kur, świń i pomniejszych domowego ptactwa...

W. Rychter

NASZE KŁOPOTY

W ODPOWIEDZI OB. B. NOWAKOWSKIEMU

„Motoryzacja” nie jest pismem w całym słowa znaczeniu technicznym lecz jest to popularne, fachowe czasopismo sportowe-informacyjne. Zwraca się nie tylko do inżynierów i techników, ale przeważnie do szerokiej masy sportowców motorowych i amatorów tego sportu. Dlatego też sposób pisania autorów zbliża się do felietonowego, podobnie jak np. świetne artykuły kol. inż. Rychtera.

Artykuł mój „Nowości z Huty Ludwików” — pisany jest w stylu felietonu technicznego. W takich razach słusznym jest posługiwanie się gwarą sportową, gdyż wiąże to najsilniej felietonistę z Czytelnikiem, który widzi z treści, że pisał to „mój” człowiek, jeden z „braci motorowych”.

Tyle co do używania „gwar”. A teraz o terminologii technicznej. Można by kwestionować wyrazy używane przez autora, gdyby te wyrazy używane były niewłaściwie, fałszywie, lub przedstawiały dowolną kompozycję autora. Ale tu muszę nie zadowolonego rozczarować i skierować do — bądź co bądź — autorów na polu słownictwa: prof. K. Stadtmuellera i inż. K. Stadtmuellera — słownik techniczny, opracowany przy użyciu materiału Towarzystwa Politechnicznego we Lwowie i kontrolowany przez komisję językową Akad. Umiej. w Krakowie.

Tu czytamy pod „Schraubenmutter” (str. 544) — mutra, nakrętka, naśrubek. Dalej str. 347 „Kotflügel” — skrzydła, wachlarz. Na stron. 303 pod „Kabel” — kabel, liną, przewód (nie ma tu mowy o elektryczności).

Jedynie tak bardzo popularnego słowa „bak” w słowniku nie ma. Ale taka już gwarą wśród nas sportowców motorowych. A czystość języka? Owszem zastosujemy ją tam, gdzie się należy: „W „Przeglądzie Technicznym”, w „Mechaniku” i także w „Motoryzacji”, ale nie zawsze w felietonach, bo byłyby zbyt suche.

Ale co to wszystko ma wspólnego z niedorzecznym i nierozsądnym porównaniem „10 dk. kompresji z apteki”?

Prezes Kieleckiego Klubu Motocyklowego.
Inż. Otmar Kwieciński

25-CIO LECIE

ODDZIAŁU WIELKOPOLSKIEGO

W dniu 20 listopada br. przypada jubileusz ćwierćwiecza działalności Oddziału Wielkopolskiego Automobilklubu Polski.

Nazwa tutejszego Automobilklubu brzmiała: „Automoklub Wielkopolski”. Obszar działania Klubu obejmował Województwo Poznańskie z siedzibą w Poznaniu. Klub posiadał trzy delegatury: w Ostrowie Wlkp., Lesznie i Krotoszynie.

Do roku 1939 Klub przechodził trzy fazy rozwoju. Pierwsze pięć lat istnienia charakteryzował duży rozwój Klubu, po czym nastąpił upadek rozwoju i następnie stopniowe dźwiganie się Klubu, by przed wojną wejść ponownie w fazę jego wielkiego rozwoju.

Nazwa Klubu została zmieniona w r. 1946 na Oddział Wielkopolski Automobilklubu Polski.

Jesteśmy trzecim z kolei najstarszym klubem Automobilowym w Polsce. Wyprzedzają nas: najstarszy Oddział Warszawski, następnie Krakowski. Oddział Wielkopolski (Automobilklub Wielkopolski) posiada piękne tradycje, których nie można zapomnieć i pominąć.

Naczelnym hasłem Klubu było zawsze i pozostało: „Motoryzacja kraju” przez udostępnienie szerokiemu ogółowi samochodu i wpojenie w społeczeństwo, że samochód nie jest luksusem.

W dniu 25-cio lecia zostanie wydana specjalna broszura, w której zostanie podany zarys historii „Automobilklubu Wielkopolski”.

Jan Antezak,
Prezes Zarządu, OWAP

ZMIANY W USTAWODAWSTWIE SAMOCHODOWYM

W miesięczniku „Motoryzacja“, w numerach 6, 7, 8 i 9 — 1948 r. podaliśmy w omówieniu szereg zmian w ustawodawstwie samochodowym dokonanych rozporządzeniem ministrów: Komunikacji, Administracji Publicznej, Ziem Odzyskanych i Obrony Narodowej, ogłoszonych w Dz. U.R.P. Nr 27/28 poz. 186 wprowadzonych w życie z dniem 21 sierpnia 1948.

Ponieważ powyższe rozporządzenie dotyczy nie tylko osób, pragnących uzyskać prawo kierowania pojazdami mechanicznymi, lecz w szerszej nawet mierze szeroki rzesz dotychczasowych posiadaczy tj. „licencji szoferskich“, którzy pragnęliby w dalszym ciągu korzystać z dotychczasowych pozwoleń, podajemy poniżej normy cytowanego wyżej rozporządzenia, dotyczące się wymiany dotychczasowych pozwoleń, na pozwolenie nowego typu, zamiany pozwoleń wojskowych, wydawanie wtórników w razie zagubienia oryginałów, tudzież warunki cofnięcia pozwoleń przez władze do tego powołane.

WYMIANA CYWILNYCH POZWOLEŃ

Jak wiadomo, nowe rozporządzenie znosi dotychczasowy podział na „kierowców zawodowych“ (tz. czerwone prawo jazdy) i „niezawodowych“ (zielone prawo jazdy), wprowadza natomiast podział na cztery kategorie kierowców pojazdów mechanicznych. (szczegóły w cytowanych w nagłówku numerach czas. „Motoryzacja“).

Posiadacze dotychczasowych pozwoleń na prowadzenie, mogą je wymienić w terminie do dnia 30 czerwca 1949, w powiatowej władzy administracji ogólnej, właściwej wedle miejsca zamieszkania kierowcy (starostwie) przy zastosowaniu następujących zasad:

- 1) pozwolenia na prowadzenia motocykli podlegają wymianie na pozwolenia kategorii IV;
- 2) pozwolenia na prowadzenie samochodów, wydane kierowcom niezawodowym, podlegają wymianie na pozwolenia kategorii III;
- 3) pozwolenie wydane na prowadzenie pojazdów zarobkowych, wydane kierowcom zawodowym podlegają wymianie na:
 - a) pozwolenia kategorii II, jeżeli posiadacz pozwolenia otrzymał je co najmniej przed 12 miesiącami i co najmniej pracował jako kierowca przez 12 miesięcy lub wykaze się posiadaniem wymaganych kwalifikacji;
 - b) pozwolenia kategorii I, jeżeli posiadacz pozwolenia otrzymał je co najmniej przed 12 miesiącami i co najmniej przez 12 miesięcy pracował jako kierowca autobusu lub pociągu drogowego;
 - c) pozwolenia kategorii I-ej, jeżeli posiadacz pozwolenia otrzymał je co najmniej przed 10 laty i udowodni dokumentami, że w ciągu tego czasu co najmniej przez cztery lata kierował samochodami, przy czym przedstawi zaświadczenie osoby, instytucji, urzędu lub przedsiębiorstwa, w których był zatrudniony, o nienagannym wywiązywaniu się ze swoich obowiązków.

Pozwolenia wydane obywatelom polskim za granicą po dniu 1 września 1939, traktowane będą tak, jak pozwolenia wydane kierowcom niezawodowym, pod warunkiem wykazania znajomości przepisów o ruchu drogowym. Mogą oni ubiegać się o pozwolenie kategorii II-ej, jeżeli wykazają się posiadaniem kwalifikacji fachowych, przewidzianych w rozporządzeniu o ruchu pojazdów mechanicznych (Dz.U.R.P. z 1937 Nr 85, poz. 616).

Pozwolenia wydane na podstawie dotychczasowych przepisów tracą swą ważność z dniem 30 czerwca 1949 r.

ZAMIANA POZWOLEŃ WOJSKOWYCH

Osoba posiadająca pozwolenie wydane przez władze wojskowe może otrzymać w czasie służby wojskowej, lub w ciągu 3-ch miesięcy po zwolnieniu z tej służby, odpowiednie pozwolenie kategorii IV-ej lub

III-ej bez sprawdzania kwalifikacji fachowych. Pozwolenia wojskowe nie uprawniają zatem do zamiany na pozwolenie kategorii II i I.

Zaznaczyć przy tym należy, że pozwolenia wojskowe uprawniają tylko do prowadzenia pojazdów wojskowych, zaopatrzonych w wojskowe znaki rejestracyjne. Oficerom, posiadającym tylko pozwolenie wojskowe, wolno ponadto prowadzić pojazd mechaniczny stanowiący prywatną własność, nie przeznaczony do przewozów zarobkowych. Wszystkie postanowienia i rygory przepisów o ruchu pojazdów mechanicznych na drogach publicznych obowiązują bez wyjątku tak kierowców cywilnych, jak i wojskowych.

WYDAWANIE WTÓRNIKÓW

W razie zaginięcia pozwolenia, kierowca może się zwrócić do powiatowej władzy administracji ogólnej, która pozwolenie wydała, o wydanie wtórnika pozwolenia. Podanie o wydanie wtórnika pozwolenia winno zawierać: imię, nazwisko i dokładny adres kierowcy urzędowo potwierdzony, wskazanie jakiej kategorii, przez jaki urząd i pod jakim numerem pozwolenie było wydane, oświadczenie, w jakich okolicznościach pozwolenie zaginęło, przy czym winny być dołączone dwie nienaklejone fotografie o wymiarach 4 x 6 cm. Jedna z tych fotografii winna być zaopatrzona w stwierdzenie tożsamości osoby kierowcy, dalej winien być dołączony kwit z opłaconia ogłoszenia o zaginięciu pozwolenia w wojewódzkim dzienniku urzędowym i w czasopiśmie „Motoryzacja“.

COFNIĘCIE POZWOLEŃ

Nowe rozporządzenie rozróżnia dwa rodzaje cofnięcia pozwoleń: 1) z ostrzeżeniem i 2) bez ostrzeżenia.

W cięższych wypadkach naruszenia przepisów o ruchu pojazdów mechanicznych, stwierdzonych prawomocnym orzeczeniem karno-administracyjnym lub wyrokiem sądowym, powiatowa władza administracji ogólnej ostrzeże kierowcę o grożącym mu cofnięciu pozwolenia i zaznaczy to na legitymacji kierowcy.

Jeżeli kierowca, pomimo dwukrotnych ostrzeżeń w ciągu roku, skazany zostanie za czyn naruszający przepisy — o ruchu pojazdów, pozwolenie będzie mu cofnięte na przeciąg 6 — 12 miesięcy.

Cofnięcie pozwolenia bez ostrzeżenia następuje w przypadkach następujących:

1) Jeżeli kierowca w czasie prowadzenia pojazdu, lub w czasie okolicznościowego postoju, używał lub znajdował się w stanie wskazującym na użycie alkoholu, choćby wypadek nie nastąpił;

2) jeżeli kierowca, w razie spowodowania wypadku z ludźmi, nie udzielił pomocy ofiarom wypadku lub przynajmniej nie zgłosił się bezpośrednio po wypadku do najbliższego posterunku M.O. w celu zawiadomienia o zaszłym wypadku, lub gdy kierowca nie zatrzymał się, po wyrządzeniu szkody innemu pojazdowi znajdującemu się na drodze publicznej przez potrącenie lub najechanie, powodując częściowe lub całkowite zniszczenie pojazdu, choćby nie było wypadku z ludźmi;

3) w razie stwierdzenia u kierowcy wad organicznych, lub cech psychicznych, utrudniających prowadzenie pojazdów mechanicznych.

* * *

Podane w dwóch moich artykułach najważniejsze zmiany w przepisach o ruchu pojazdów mechanicznych nie wyczerpują w całości ich treści. Należy przeto z całym naciskiem podkreślić, że już nie tylko obowiązek obywatelski i społeczny nakazuje tysiącennym rzeszom kierowców pojazdów mechanicznych znać całość tych przepisów i przepisów tych przestrzegać, lecz choćby wzgląd na dobro własne każdego kierowcy, który niestety dopiero wtedy zapoznaje się z ich wagą, gdy nieprzestrzeganie ich spadnie w formie hańbiącego wyroku karnego na jego własną głowę.

Dr Tadeusz Piotrowski

GOSPODARKA SAMOCHODOWA

W numerze sierpniowym „Motoryzacji” poinformowaliśmy Czytelników o stanie prac nad realizacją Uchwały Rady Ministrów z dnia 23 lutego 1948 roku w sprawie gospodarki samochodami państwowymi. Obecnie pragniemy podzielić się z Czytelnikami wiadomościami o dalszym postępie wymienionych prac.

Obowiązek jaki wziął na siebie Departament Samochodowy w tej sprawie nie jest łatwy, gdy się zważy jaki ogrom prac pozostał do wykonania aby wyścić i usprawnić naszą gospodarkę samochodową. Obowiązek ten niejednokrotnie musi być dzielony pomiędzy zainteresowane resorty, gdyż istnieje szereg tego rodzaju zagadnień, których nie da się rozwiązać w ramach samego Departamentu Samochodowego, bądź też w ramach Ministerstwa Komunikacji.

Przy rozwiązywaniu zagadnień gospodarki samochodowej przyjęto zasadę, aby wprowadzić stopniowo w życie te wszystkie zarządzenia w postaci instrukcji i przepisów, które są konieczne i podstawowe dla usprawnienia tej gospodarki.

Doświadczenie uczy nas, iż wydanie naraz wielu, nawet bardzo wartościowych i celowych zarządzeń, może spowodować skutek wręcz odmienny od zamierzonego. Po prostu może wprowadzić chaos. Umysł ludzki chłonie i przyswaja sobie stopniowo pewne wiadomości. Im one są prostsze, rozumnie i jasno podane, tym łatwiej zostaną w mózgu przetrwone i wprowadzone w życie. Na wprowadzenie w życie każdej nowej instrukcji potrzeba czasu. Nasz motoryzacyjny świat pracy składa się z wielu zdolnych i inteligentnych pracowników. Świat ten żywo reaguje na wszystkie poczynania mające dobro i rozwój motoryzacji na celu. Ale świat ten, dzięki swej inteligencji, jest równocześnie bardzo krytycznie nastawiony do wszelkiego rodzaju nieprzemyślnych pociągnięć, reklamiarstwa, oraz patetycznych i zazwyczaj nie — lub źle realizowanych zapowiedzi coraz to innych „proroków” polskiej motoryzacji.

Piszemy o tym dlatego, aby podkreślić, iż zadanie uzdrowienia gospodarki samochodowej musi być dobrze przemyślane i wszechstronnie rozważone. Zarządzenie raz wydane, nieprzemyślane, nie mające szans łatwej realizacji, może przynieść więcej szkody niż pożytku. Czasem lepiej aby takie zarządzenie wogóle nie ujrzało światła dziennego.

Te wszystkie względy były brane pod uwagę w czasie kiedy przygotowywano projekty zarządzeń, jakie w tej sprawie ma wydać, lub wydał już Minister Komunikacji, względnie tych, które ukażą się w postaci uchwały Rady Ministrów.

Omówmy sobie to, co już ujrzało światło dzienne w postaci zarządzeń Ministra Komunikacji, ogłoszonych w Dziennikach Taryf i Zarządzeń Komunikacyjnych Min. Kom.

Do jednej z pierwszych prac należy zaliczyć Zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 16 lipca b.r. o książkach prowadzonych przez użytkowników pojazdów mechanicznych. Chodzi tu o: „Książkę pojazdu mechanicznego” i o „Książkę wyposażenia mechanicznego”.

Co to jest „Książka pojazdu mechanicznego” mówi nam odnośna instrukcja w § 5, który pozwolimy sobie w całości tutaj zacytować,

„Książka pojazdu mechanicznego jest jakby księgą metrykalną pojazdu. Wpisu do niej dokonuje się na podstawie dokumentów lub dowodów. Książka zawiera w formie ewidencji opis pojazdu w kolejności zaistniałych zasadniczych zmian na skutek czynników, wpływających w sposób istotny na cechy charakterystyczne i stan techniczny pojazdu. Książka mieści ponadto wpisy o charakterze administracyjno-kontrolnym, dotyczącym zarządzania pojazdem. Należy do niej również wkładka kartonowa do wyrwania, odtwarzająca w sposób dokładny opis techniczny zawarty w książce, a przeznaczona do

kartoteki ewidencyjnej nadrzędnej jednostki organizacyjnej “...

Natomiast „Książka wyposażenia pojazdu mechanicznego”, jak sama nazwa wskazuje jest dokumentem, stwierdzającym co należy do wyposażenia samochodu (wyposażenie i narzędzia, opony, dętki, części oraz materiały zapasowe i wymienne). Za wyposażenie to odpowiedzialnym jest kierowca, któremu wyposażenie na jego samochód wydano, obciążając tym samym, jak gdyby jego konto osobiste.

Nad opracowaniem „Książki pojazdu mechanicznego” męczono się dość długo, nim wreszcie znaleziono najodpowiedniejszą dla niej formę.

Następną instrukcją, wydaną jako Zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 26.IX.1948, którą możemy uważać za podstawową i jedną z najważniejszych, to **instrukcja o prowadzeniu kart kontrolnych pracy pojazdów mechanicznych**. Co to jest „Karta kontroli pojazdu mechanicznego” mówi nam odnośna instrukcja, której pkt. 2 tutaj w całości zacytujemy:

„...Karta kontrolna pracy pojazdu mechanicznego jest dokumentem uprawniającym do wyjazdu z miejsca garażowania. Określa ona dokładnie zadanie kierowcy i pracę jaką powierzony jego pieczy pojazd mechaniczny ma dokonać w określonym czasie i miejscu. Jest ona dokumentem sprawozdawczym i kontrolnym zgodnie z § 7-ym Okólnika Prezesa Rady Ministrów Nr 19 z dn. 22.V.1948 r. w sprawie używania osobowych pojazdów mechanicznych oraz zgodnie z § 6-ym Okólnika Prezesa Rady Ministrów Nr 27 z dn. 18.VIII.1948 r. w sprawie ciężarowych pojazdów mechanicznych”...

W zasadzie mamy dwa wzory dla kart kontrolnych pracy poj. mech. Jeden odnosi się do samochodów osobowych, drugi do samochodów ciężarowych. Przy instrukcji dla samochodów osobowych dołączony jest wzór tzw. „Delegacji Służbowej”, upoważniającej do wyjazdów w sprawach służbowych poza określony promień wyjazdów.

Wprowadzenie jednolitych kart kontrolnych pracy poj. mech. ma bardzo duże znaczenie w uporządkowaniu i kontroli ruchu samochodów państwowych. Karty te są poza tym podstawowym dokumentem pracy poj. mech., zawierającym wszystkie potrzebne dane dla późniejszego obliczenia kosztów eksploatacyjnych.

Następnym z kolei (choć nie w kolejności czasu) Zarządzeniem Ministra Komunikacji z dnia 25 czerwca b.r. jest „Instrukcja o użytkowaniu i przechowywaniu ogumienia pojazdów mechanicznych”. Mówi ona o magazynowaniu, o wymianie i uzupełnieniu ogumienia, o jego konserwacji, o obowiązkach kierowcy w tej dziedzinie, o przepisach zdejmowania i zakładania ogumienia, o jego kwalifikowaniu, o ewidencji i wreszcie o normach ogumienia.

Instrukcja, choć jeszcze nie całkiem wyczerpująca zagadnienie, ale w każdym razie wartościowa i pożyteczna. Musimy pamiętać, iż od umiejętnego użytkowania i konserwacji ogumienia zależna jest długość żywota tego cennego sprzętu, za który skarb państwa płaci wielkie sumy producentom zagranicznym.

Ostatnio wydał Minister Komunikacji zarządzenie z dnia 2 września b.r. o zatwierdzeniu „Instrukcji dla kierowców pojazdów mechanicznych”. Jest to bardzo interesująca i na czasie instrukcja, ustalająca jasno obowiązki kierowców. Jest rzeczą bezsporną, iż kierowcy odgrywają jedną z najważniejszych ról w użytkowaniu pojazdów mechanicznych. Rola ta im jest ważniejszą tym musi być ściślej określona. Jeżeli się od kogoś czegoś wymaga i jeśli się tego kogoś czyni za coś odpowiedzialnym, to musi się jasno określić jego prawa i obowiązki oraz zakres jego odpowiedzialności! To właśnie ma spełnić wymieniona instrukcja.

Ta szczegółowa i jasna instrukcja omawia w poszczególnych rozdziałach:

— Czynności kierowcy w warunkach normalnych,

— Kierowanie pojazdem mechanicznym w warunkach specjalnych,
— Zasady obsługi i konserwacji pojazdu mechanicznego,

— Zasady przygotowania poj. mech. na zimę i lato,
— Okresowy przegląd poj. mech.,
— Postanowienia specjalne w razie wypadków i t.d.

Równocześnie z instrukcją dla kierowców, wyszło zarządzenie Ministra Komunikacji zatwierdzające „Przepisy o stosowaniu przyczep samochodowych”. Projekt tej instrukcji opracował na zaproszenie Dep Samochodowego inż. Habich profesor Szkoły Inżynierskiej im Wawelberga.

Instrukcja ta jest niejako orientacyjną, specjalnie tam, gdzie użytkownik przyczep samochodowych nie posiada szczegółowej instrukcji fabrycznej w tej materii. Omawia ona cel zastosowania przyczepy, cechy konstrukcyjne samochodu odpowiedniego do ciągnięcia przyczep, zasady eksploatacji samochodu z przyczepą, dobór przyczepy, normy zużycia paliwa, hamulce, światło i t.d.

Na ostatku warto przypomnieć, że jedną z pierwszych instrukcji były „Tymczasowe normy zużycia materiałów pędnych”, wydane przez Departament Samochodów Min. Kom., a które następnie ukazały się w postaci broszury wydanej przez Spółdzielnię Wydawniczą „Autor”. Tymczasowe normy, po zebraniu odpowiedniego materiału doświadczonego i uzupełnieniu w/g ostatnich wymagań, winny ukazać się w niedługim czasie jako normy stałe w postaci zarządzenia Ministra Komunikacji.

Jeżeli dotychczasowy dorobek uzupełnimy jeszcze dwoma okólnikami Prezesa Rady Ministrów w sprawie używania osobowych i ciężarowych pojazdów mechanicznych oraz zarządzeniem wprowadzającym specjalny system kontroli ruchu państwowych pojazdów mechanicznych, to dojdziemy do wniosku, iż nareszcie ruszyliśmy z miejsca na drodze do poprawy gospodarki samochodowej. Są to pierwsze kroki, ale najważniejsze, że dzięki nim będziemy mogli uporządkować dotychczasowy stan nieskoordynowanych i nieraz rozbieżnych poczynań rozmaitych władz i urzędów, nie zawsze do tego powołanych.

Jest rzecz jasna, że na pierwszych krokach nie po-
przestaniemy, ale pójdziemy dalej, aby kolejnymi etapami osiągnąć zamierzony cel.

W najbliższej przyszłości zostaną rozwiązane zagadnienia organizacji kolumn samochodowych, obsługi technicznej i napraw pojazdów mechanicznych, gospodarki materiałowej i finansowej, kwalifikacji pracowników samochodowych, premiowania, współzawodnictwa pracy, a wreszcie planowania i sprawozdawczości.

O postępie prac na tym polu postaramy się w swoim czasie poinformować naszych Czytelników, tak jak to ma miejsce obecnie.

A. Wojtyła

P. K. S. PRZEWOZI TOWARY

Podstawą życia gospodarczego jest sprawna komunikacja.

Zagadnienia komunikacji muszą iść w tym samym tempie co i ogólnogospodarcze odrodzenie naszego państwa.

Na polu komunikacji osiągnięcia nasze są olbrzymie — tak w kolejnictwie, jak i w trakcji samochodowej. Państwowa Komunikacja Samochodowa, jedyny przewoźnik w Państwie upoważniony do przewozów osób i towarów, usprawnia się również coraz intensywniej.

Z dniem 15 lipca r.b. na zlecenie Ministerstwa Komunikacji P.K.S. przystąpiło do uruchomienia i zorganizowania w ciągu roku bieżącego publicznej, towarowej, komunikacji zarchbowej. Na ten cel koniecznym było uzyskanie dostatecznej ilości taboru.

Dla P.K.S. przewidziano z dostaw włoskich samochody 10-cio, 7-mio, i 4 tonowe wraz z przyczepami. Po dostarczeniu całości taboru, zdolność przewozowa PKS-u będzie opiewała ogółem na 5,3 tysięcy ton, co

odpowiada przeciętnemu, dziennemu przewozowi około 2,7 ton.

Dotychczas P.K.S. uprawiała jedynie wynajem ciężarówek obecnie, prócz wynajmu, przyjmuje na swoich placówkach wszelkie przesyłki do przewozu.

Do niedawna stosowała P.K.S. wynajem pojazdów, oddając do dyspozycji klienta pojazd razem z kierowcą i paliwem na jego ryzyko i odpowiedzialność, czyli wynajęta ciężarówka P.K.S. spełniała dotąd rolę taksówki bagażowej, wynajętej na określony czas i kurs.

Obecnie P.K.S. przyjmuje przesyłki towarowe w celu ich przewiezienia, na odpowiedzialność PKS-u, do określonego przez nadawcę odbiorcy. Rola ciężarówek PKS-u teraz, to jakby wagony kolejowe, którym P.K.P. przewozi przyjęty od klientów towar. Opłata stosowana jest nie od ładowności pojazdu, ale od wagi przesyłek i w zależności od drogi, którą przesyłka odbyła.

Zasadniczo towary przewożone trakcją samochodową, to towary droższe a przede wszystkim drobne i pośpieszne, to jest ulegające zepsuciu, gdyż kolej ma trudności w zorganizowaniu dostawy szybkiej.

Rzecz jasna, że ryzyko zepsucia uzasadnia używanie w szerszym zakresie droższego środka transportu, jak np. do przewozu ryb, owoców, jarzyn, mięsa itp.

Dodatknie cechy transportu samochodowego to większa od kolejowej elastyczność komunikacji samochodowej, ułatwiającej penetrację w terenie, oraz dostawa „z domu do domu”, przyspieszająca dostawę, a znacznie oszczędzająca na przeładunku i magazynowaniu.

Ruch przesyłkowy, samochodowy jest dla klienteli bardzo korzystnym, tym bardziej, że taryfy przewozowe są dostosowane do różnych typów przesyłek. Przesyłka zawierać bowiem może minimum 50 kg, a jako maximum zawartość całego pojazdu.

W nowej koncepcji przesyłek towarowych, załatwianych już przez P.K.S., można odróżnić trzy rodzaje przesyłek:

- 1) Przesyłki liniowe, ekspresowe, to znaczy przewóz towarów poza zasięg miasta w ruchu międzymiastowym lub z miast do wsi.
- 2) Przesyłki liniowe „zbiorcze”, czyli przewóz towarów z miast do punktów leżących na trasach, nie posiadających ekspedycji P.K.S. i ruch między dwoma punktami, nie mającymi ekspedycji. Ciężarówki te mogą również zabierać ludzi z towarem, udających się np. na targ.
- 3) Lokalne przesyłki w granicach miasta, np. przewóz z domu do domu, (dobrze znane zagranicą), z domu na kolej i odwrotnie.

Idąc po linii największego udogodnienia dla klienteli, ciężarówki P.K.S. będą przyjeżdżały do klientów na miejsce, przyjmując i wydając przesyłki. Jest to wielkie udogodnienie, którego brak dawał się dotąd odczuwać bardzo dotkliwie.

Dotychczas uruchomiony został stały przewóz towarów na liniach: Warszawa — Radom; Warszawa — Przasnysz; Warszawa — Ciechanów przez Płońsk.

W najbliższym czasie uruchomione zostaną następujące linie: Kraków — Myślenice; Nowy Targ — Szczawnica — Nowy Sącz; Rzeszów — Kolbuszowa.

Linie te są i będą obsługiwane starym i nowym taborem (w ogólnej sumie obecnie około 240 samochodów), z czego nowego taboru około 100 pojazdów, a starego około 140-tu.

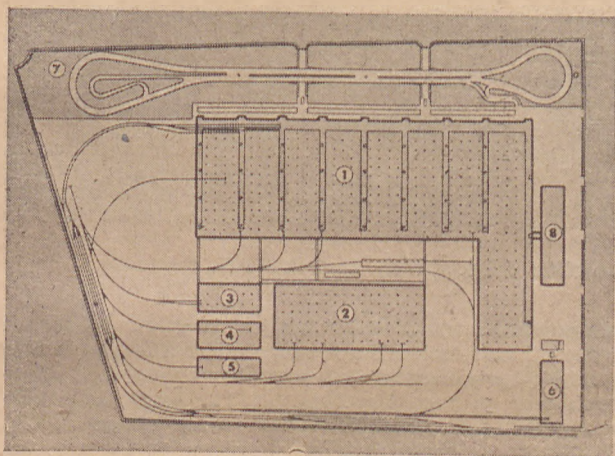
Dotychczas wszelkie sektory naszego życia gospodarczego, a więc państwowy, spółdzielczy i prywatny, sprawę transportu potrzebnych towarów załatwiali niejako we własnym zakresie, mając jako kontrahenta koleje żelazne, które zaspakały ich potrzebny w tak zwanych przesyłkach masowych, pełnowagonowych lub drobnicowych.

Dzisiaj Państwowa Komunikacja Samochodowa bierze na siebie całość zagadnienia, przyjmując zasadę stopniowego, jednak możliwie szybkiego, skoncentrowania całego towarowego transportu samochodowego z tym, że w komunikacji towarowej, wspólnej, kolejowo-samochodowej, każdy środek transportu stosuje swoją taryfę przy zasadzie bezpośredniej odprawy z doliczeniem kosztu przeładunku.

De-La.

FIAT w Turynie

F. S. O. w Warszawie



Fabryka samochodów „Fiat” zajmuje powierzchnię 100 ha, z czego zabudowanych jest 30 ha oraz uzbójnych dalsze 40 ha.

Długość fabryki wynosi 740 m, szerokość 500 m.

Podziemnych korytarzy pod budynkami — 7 km.

Torów kolejowych — 11 km 600 m oraz tor fabryczny dojazd próbnych 2,5 km.

Na rysunku u góry: Schemat zabudowań fabryki „Fiata” w Turynie. 1. oddział mechaniczny i montażowy; 2. odlewnia; 3. kuźnia; 4. skład stali; 5. stacja termoelektryczna; 6. skład samochodów ciężarowych; 7. tor samochodowy; 8. budynek administracyjny.

Fabryka jest w stanie zatrudnić 22.000 robotników na dwie zmiany. W fabryce są produkowane wszystkie elementy wchodzące w skład pojazdu mechanicznego, z wyjątkiem instalacji elektrycznej, gaźnika oraz drobnej galanterii.

Zaczynamy od początku — tak wygląda teren, gdzie powstanie F.S.O.

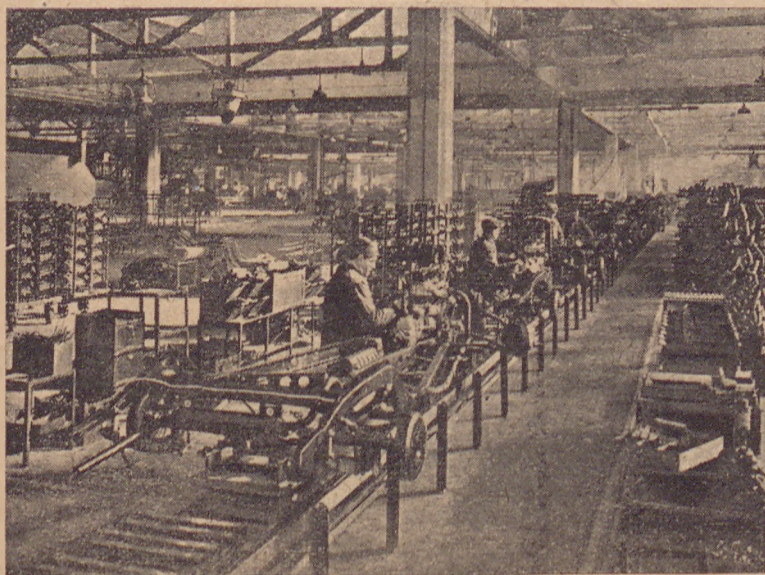
FSO (tak brzmi skrót Fabryki Samochodów Osobowych) staje się coraz bardziej realną.

W miesiącu wrześniu objęto tereny przeznaczone dla fabryki. Przeprowadzono pomiary terenu, rozpoczęto próbne wiercenia dla stwierdzenia wartości budowlanej gruntu, na którym będą stawiane budynki fabryczne.

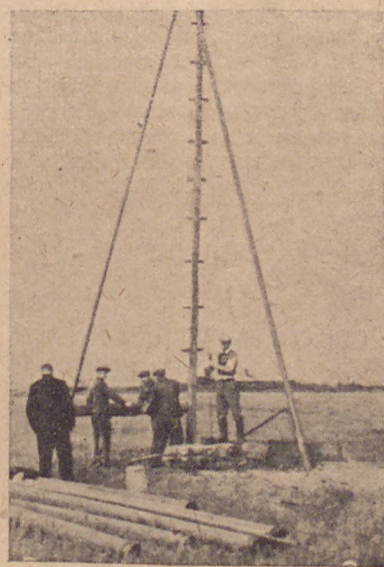
Uzgodniono przejęcie budynku, w którym będzie początkowo mieściła się administracja fabryki, później zaś przemysłowa szkoła samochodowa. Budynek ten obecnie się remontuje.

Niebawem przystąpi się do układania fundamentów pod przyszłe hale fabryczne, a w międzyczasie teren fabryczny zostanie uzbrojony w światło i wodę, zniwelowany i ogrodzony.

S. A.

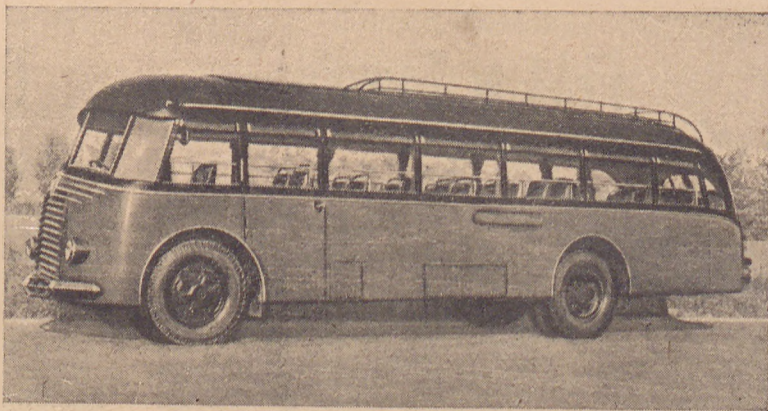


Linia montażowa Fiata w Turynie obsługuje zarówno samochody ciężarowe, jak i osobowe.



Wiercenia mające na celu badanie gruntu na terenie FSO

NABYTEK WŁOSKI



Autobus dalekobieżny Fiat 666 RN.

W wyniku umowy polsko-włoskiej (patrz „Motoryzacja” z czerwca br.) nasz rynek samochodowy został poważnie zasilony samochodami fabrykacji „Fiat”. Samochody te wydatnie przyczyniają się do usprawnienia komunikacji osobowej i ciężarowej. Tego rodzaju zastrzyk jest bardzo na czasie, ze względu na zużycie dotychczasowego sprzętu i jego niewystarczającą ilość dla zaspokojenia wszystkich potrzeb komunikacyjno-transportowych kraju. Potrzeby te będą wzrastały proporcjonalnie do rozwoju gospodarczego kraju, dlatego musimy się liczyć, że aż do czasu uruchomienia własnej produkcji samochodowej, zapotrzebowanie na samochody będziemy musieli jeszcze przez pewien czas zaspokajać na rynkach zagranicznych. Przy tej okazji godziłoby się oddać „salut” naszym górnikom, dzięki których ofiarnej pracy, wzamian za wydobywany przez nich węgiel, możemy zaopatrywać i utrzymywać naszą komunikację na odpowiednim poziomie.

„Fiat” nie jest nam nieznany. Stosunki z nim datują się jeszcze z przed wojny, kiedy to umowa z nim zawarta miała stać się podstawą rozwoju motoryzacji w Polsce.

Dziś „Fiat” nawraca do starych kontaktów i pragnie nas zaopatrywać w gotowy sprzęt samochodowy wzamian za węgiel, jednakże na warunkach lepszych, niż przedwojenne, kiedy to, oprócz państwa, zainteresowane były nadto inne czynniki.

W dalszej konsekwencji „Fiat” pomoże nam uruchomić na terenie Polski fabrykę samochodów osobowych oraz pomoże w rozbudowie i wyekwipowaniu stacji obsługi. Jeśli „Fiaty” mają zapłacić nasz rynek motoryzacyjny, to oczywiście możnaby tylko przyklasnąć myśli o fiatowskich stacjach obsługi.

Jak już mówiłem, produkty fabryki „Fiat” w postaci samochodów są nam znane nie od dziś. Nie są to żadne rewelacje, bo zresztą takich i gdzieindziej niema. „Fiat” jest starą, solidną firmą, więc według wszelkich założeń o solidnych firmach, żadnej tandety na rynek

nie powinien wypuścić. I tak jest istotnie. „Fiat” nie wypuścił na rynek nic nowego. Wszystkie typy, z którymi się spotykamy, to już wypróbowane modele o znanych nam plusach i minusach. Takie czy inne udoskonalenia czy przeróbki istoty rzeczy nie zmieniają. U „Fiata” dalej czynnikiem głównym jest ekonomia. Kraj tego rodzaju co Włochy, nie posiadający węgla, ropy i żelaza, a niezamierzony z natury, musi wykorzystywać wszystkie możliwości, aby produkować samochody tańsze i ekonomiczne w użyciu z pełną ich użytkową wydajnością.

Naogół, według tego założenia, Fiat osiąga pomyślne rezultaty w swych rozwiązaniach konstrukcyjnych, tym bardziej, że doskonałe drogi włoskie wybornie temu zadaniu sprzyjają. Czy ten sam sprzęt spisze się równie dobrze na naszych drogach i w naszym klimacie, to zdaje się budzić niejakie wątpliwości. Ale dopóki sami nie przystąpimy do produkcji własnych samochodów, przystosowanych do naszych warunków, to z tymi wątpliwościami będziemy mieli zdaje się zawsze do czynienia. W międzyczasie musimy również wyszkolić odpowiednią ekipę mechaników i kierowców, która zapewni długi żywot dostarczonym „Fiatom”.

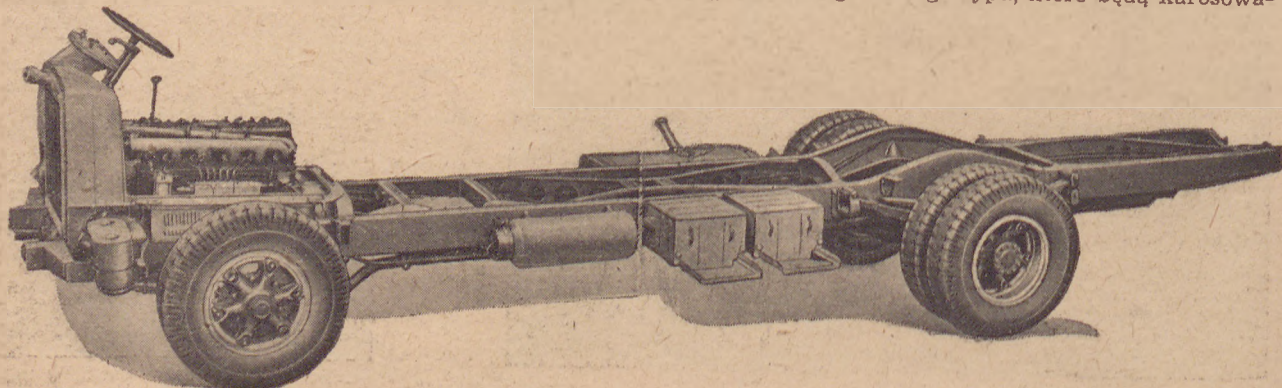
Zakup dokonany we Włoszech szedł po linii zaspokojenia krajowych potrzeb komunikacyjno-transportowych. Sprowadzono również pewną ilość samochodów osobowych (4-ro i 6-cio osobowych).

Cechy charakterystyczne zakupionych samochodów przedstawiają się jak poniżej.

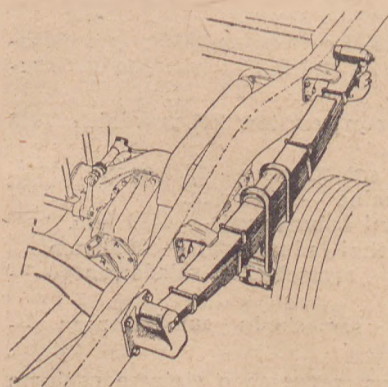
AUTOBUS „FIAT 666 RN”

Autobus o konstrukcji całkowicie metalowej, wygodny, z doskonałą widocznością i dobrą wentylacją, przeznaczony jest do ruchu międzymiastowego. Został on zakupiony w większej ilości dla Państwowej Komunikacji Samochodowej.

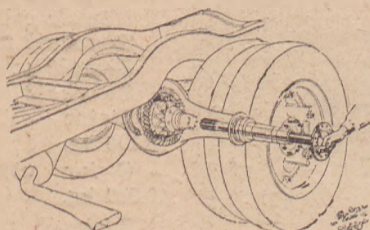
Oprócz gotowych już autobusów zakupiono pewną ilość podwozi tego samego typu, które będą karosowa-



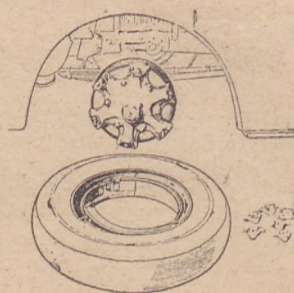
Podwozie autobusu Fiat 666 RN



Tyłny resor z podwójnym zamocowaniem



Półoski można wyjmować bez demontażu kół



Koła „Trilex” umożliwiają łatwą i szybką wymianę opony

ne w kraju według planów, jakie zostały zastosowane przy oryginalnych karoseriach włoskich.

Autobus posiada 38 miejsc pasażerskich i 2 miejsca dla załogi. Ilość miejsc pasażerskich można powiększyć o 7 przez podnoszone siedzenia w przejściach, tak iż razem autobus mieści zupełnie wygodnie 45 pasażerów, kierowcę i konduktora. Ten sam autobus w dogodnych warunkach drogowych może pociągnąć za sobą przyczepę o tej samej ilości pasażerów.

Dane techniczne pojazdu:

Silnik Diesla o wtrysku bezpośrednim typ 366/45.
6 cylindrów w jednym rzędzie o pojemności 9365 cm.
sześciennych.

Srednica i skok: 120 x 138 mm., stosunek sprężania 15:1.

Maksymalna moc silnika — 113 KM przy 1900 obrotów min.

Rozstaw osi — 5100 mm., rozstaw kół przednich — 1866 mm., tylnych — 1756 mm.

Długość podwozia — 9453 mm., promień skretu — 8,8 m.

Koła typu „Trilex” z obręczami o wymiarach 22" x 8" (tylne podwójne).

Rozmiar ogumienia: 11.00 — 22.

Ciężar podwozia — 4560 kg.

Ciężar pustego autobusu gotowego do jazdy ca. 7895 kg.

Ogólny ciężar autobusu całkowicie załadowanego ca. 11 655 kg.

Normalna przekładnia mostu tylnego 16/57 — 19 26... 1:4,875.

Ilość biegów: 8 do przodu, 2 do tyłu.

Szybkość maksymalna: ca. 77 km/godz.

Zdolność do pokonywania wzniesień na normalnym 1 biegu: 15,3 proc.

Zdolność do pokonywania wzniesień na redukcijnym 1 biegu 28,8 proc.

Zawartość zbiorników paliwa: 142 ltr.

Normalne zużycie paliwa na 100 km. — 23 ltr.

Wymiary karoserii:

wewnętrzna wysok. karoserii z przodu 1920 mm.

wewnętrzna wysok. karoserii z tyłu 1810 mm.

wewnętrzna szer. karoserii w środku 2215 mm.

maksymalna długość karoserii 9880 mm.

maksymalna szerok. karoserii 2410 mm.

maksymalna wysok. karoserii od ziemi łącznie z bagażnikiem na dachu ca. 3200 mm.

SAMOCCHÓD CIĘŻAROWY „FIAT 666 N7”

Samochód ten należy do najnowszych typów ciężkich samochodów ciężarowych, nadających się do przewozów towarowych na duże odległości, przy stosunkowo niskich kosztach eksploatacyjnych przypadających na jeden tonokilometr.

Kabina kierowcy wysunięta do przodu o doskonałej widoczności i wygodnym urządzeniu, tak jak we wszystkich innych samochodach ciężarowych „Fiat”.

Samochód ten zabiera normalnie 7 ton ciężaru użytecznego a oprócz tego jest zdolny do pociągnięcia przyczepy z ładunkiem o ciężarze 10,5 ton. Całkowity ciężar użyteczny (ładunku) samochodu i przyczepy — 17,5 tony.

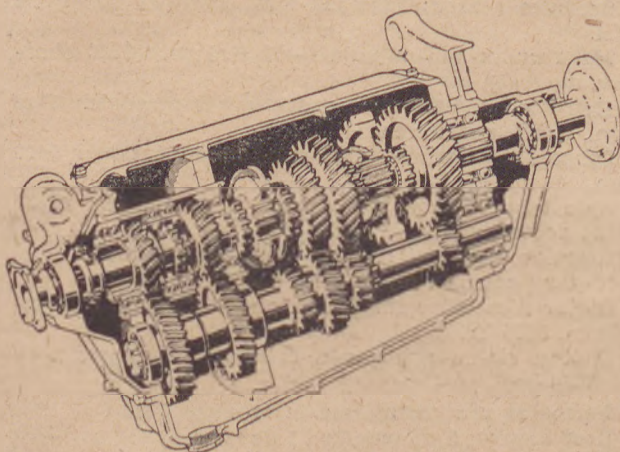
Dane techniczne:

Silnik Diesla typ 366/45, a więc ten sam, który jest stosowany w autobusie „Fiat 666 RN”. Dane techniczne tego silnika podane są przy opisie wymienionego autobusu.

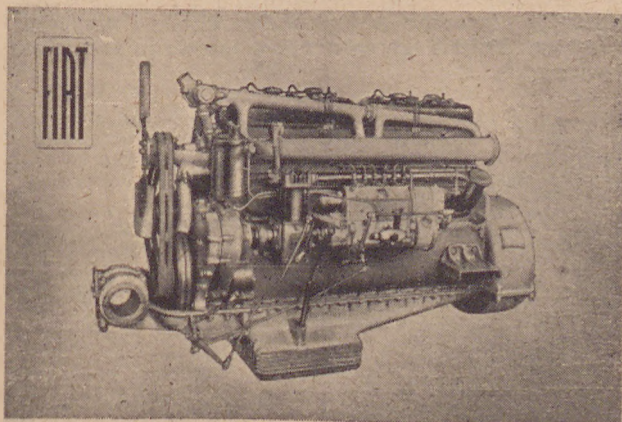
Rozstaw osi: 3850 mm., rozstaw kół przednich: 1836 mm., tylnych 1756 mm.

Długość podwozia: 7095 mm., promień skretu 6800 mm.

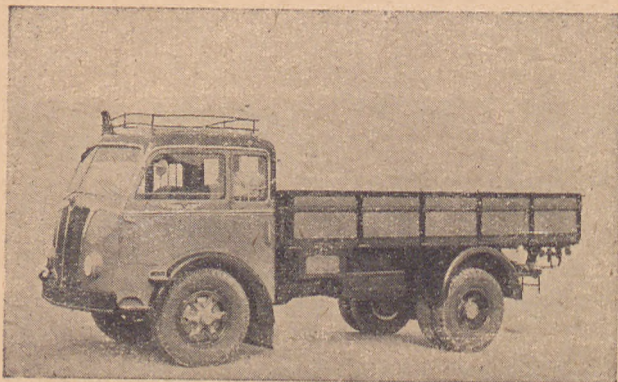
Koła typu „Trilex” z obręczami: 22" x 8".



Skrzynka przekładniowa Fiat 666 ICI z 8 biegami w przód i 2-a wstecznymi



Silnik Diesel typ 366/45



Samochód ciężarowy Fiat typ 666 N 7

Dane techniczne:

Silnik Diesla typ 366/45 — ten sam, który jest stosowany do autobusu „Fiat 666 RN” i samochodu ciężarowego „Fiat 666 N7”.

Rozstaw osi: 4850 mm., rozstaw kół przednich: 1985 mm, tylnych 2000mm.

Długość całkowita samochodu — 8835 mm.

Szerokość maksymalna — 2500 mm.

Długość powierzchni ładunkowej — 6460 mm.

Szerokość powierzchni ładunkowej — 2340 mm.

Ciężar całkowity samochodu załadowanego — 18.100 kg.

Ciężar użyteczny samochodu załadowanego — 10.000 kg.

Zdolność pociągowa przyczep o ciężarze ogólnym 15.000 kg (w tym ciężar przyczepy 4 400 kg).

Ciężar całkowity użyteczny na samochodzie i przyczepie — 21.600 kg.

Szybkość maksymalna — 51,4 km/godz.

Zdolność do pokonywania wzniesień przy pełnym obciążeniu z przyczepą — 12%.

Zdolność do pokonywania wzniesień na pierwszym biegu bez przyczepy — 23%.

Promień skrętu — 10 m.

Ilość biegów: 10 w przód i 2 w tył.

Zużycie materiałów pędnych: na 100 km. — bez przyczepy na równej drodze — 37 ltr.

Zużycie materiałów pędnych: na 100 km. z przyczepą — 55 ltr.

Ilość kół — 6.

Ilość osi — 3.

Wymiar ogumienia: 12,75 — 20.

Autobus 666 FN i samochody ciężarowe 666 N7 i SPA A 10 000 mają podwójną ilość biegów do przodu i tyłu. Samochód, przy którym np. podano w opisie 8 biegów do przodu i 2 biegi do tyłu, ma normalne 4 biegi do przodu i 1 do tyłu. Pozostałe są to tak zwane międzybiegi, których się używa na drogach pagórkowatych i górskich ciężkich warunkach drogowych, specjalnie przy pełnym obciążeniu samochodu itd.

SAMOCOD CIĘŻAROWY „FIAT 626 NL”

Samochód ciężarowy odpowiadający najnowszym wymaganiom o bardzo silnej konstrukcji. Kabina kierowcy wysunięta do przodu, dobrze i wygodnie urządzona z doskonałą widocznością na wszystkie strony. Samochód ten zabiera normalnie 3,5 tony ciężaru użytecznego a prócz tego zdolny jest do pociągnięcia przyczepy z ładunkiem o ciężarze 4,5 ton. Całkowity ciężar użyteczny (samoch. plus przyczepa) — 8 ton.

Dane techniczne:

Silnik: Diesel typ 326, 6 cylindrów w jednym rzędzie o pojemn. 5750 cm. sześć.

Średnica i skok: 100 x 122 mm., stosunek sprężania 18:1.

Maksymalna moc silnika — 72 KM przy 2200 obrotów/min.

Rozstaw osi 3320 mm., rozstaw kół przednich 1712 mm., tylnych 1610 mm.

Długość podwozia — 6180 mm., promień skrętu 5800 mm.

Koła typu „Trilex” z obręczami o wymiarach: 20 x 6 tylnie podwójne).

Rozmiar ogumienia: 210 — 20, albo 8,25 x 20.

Ciężar podwozia ca. 2720 kg.

Ciężar niezaladowanego samochodu gotowego do jazdy ca. 3875 kg.

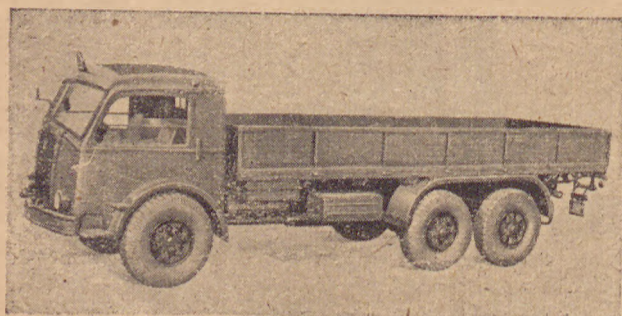
Ogólny ciężar samochodu całkowicie załadowanego ca. 7520 kg.

Normalna przekładnia mostu tylnego: 7/41.

Ilość biegów: 5 do przodu i 1 do tyłu.

Szybkość maksymalna: 63,6 km/godz.

Zdolność do pokonywania wzniesień przy pełnym obciążeniu — 27 proc.



Samochód ciężarowy Fiat typ SPA A 10.000

Wymiar ogumienia: 11,00 — 22.

Ciężar podwozia: ca. 4355 kg.

Ciężar niezaladowanego samochodu gotowego do jazdy: ca. 5870 kg.

Ogólny ciężar całkowicie załadowanego samochodu: ca. 13040 kg.

Normalna przekładnia tylnego mostu — 1:6,637.

Specjalna przekładnia tylnego mostu (górska) — 1:7,520.

Ilość biegów — 8 do przodu i 2 do tyłu.

Szybkość maksymalna: a) przy normalnej przekładni tylnego mostu — 57,6 km/godz.; b) przy specjalnej przekładni tylnego mostu — 50,8 km/godz.

Zdolność do pokonywania wzniesień — przy pełnym załadunku i redukcyjnym pierwszym biegu: a) przy normalnej przekładni tylnego mostu — 25 proc., b) przy specjalnej przekładni tylnego mostu — 32 proc.

Przeciętne zużycie paliwa na 100 km. — 25 ltr.

Przeciętne zużycie paliwa na 100 km. z przyczepą — 38 ltr.

Zawartość zbiorników paliwa — 142 ltr.

Wymiary nadwozia:

długość powierzchni ładunkowej — 4750 mm.

szerokość powierzchni ładunkowej — 2200 mm.

wysokość skrzyni 600 mm.

Maksymalna szerokość całego samochodu — 2350 mm.

Maksymalna długość całego samochodu — 7095 mm.

Maksymalna wysokość całego samochodu ca 2740 mm.

SAMOCOD CIĘŻAROWY SPA A 10000

Jest to najcięższy samochód ciężarowy — 3 osiowy o silnej konstrukcji, zdolny do przewozu ładunku na duże odległości przy możliwie najniższych kosztach eksploatacyjnych przypadających na jeden ton-km. Samochód ten zabiera normalnie 10 ton ciężaru użytecznego, a prócz tego jest zdolny do pociągnięcia przyczepy z ładunkiem o ciężarze całkowitym 15 ton. Ciężar całkowity użyteczny (ładunku) samochodu i przyczepy 21 600 kg. Kabina kierowcy jak w innych samochodach ciężarowych.

Przeciętne zużycie paliwa na 100 km. — ca. 18 ltr.
 Przeciętne zużycie paliwa na 100 km z przyczepą — ca. 25 ltr.
 Zawartość zbiorników paliwa — 75 ltr.
 Zawartość zbiorniczka rozruchowego — 5,5 ltr.
 Wymiary nadwozia:
 długość powierzchni ładunkowej 4000 mm.
 szerokość powierzchni ładunkowej 2000 mm.
 wysokość skrzyni ładunkowej 600 mm.
 wysokość powierzchni ładunkowej przy załadowanym samochodzie ca. 1080 mm.

SAMOCHÓD OSOBOWY „FIAT 1100“

Limuzyna 4-ro osobowa całkowicie metalowa o następujących danych technicznych:
 Silnik gaźnikowy, 4-ro cylindrowy.
 Średnica i skok: 68 x 75, pojemność cylindrów 1089 cm³.

Moc maksymalna silnika: 32 KM przy 4400 obr./min.

Pojemność zbiornika benzynowego: 33 ltr.

Ilość biegów: 4 do przodu i 1 do tyłu.

Podwozie nisko opuszczone, wzmocnione krzyżakami.

Rozstaw osi: 2,42 m., rozstaw kół przednich 1,23 m., tylnych 1,226 m.

Wymiar kół: 15 x 3,00, wymiar opon: 5,00 — 15.

Instalacja elektryczna — 12 V.

Samochód osobowy „Fiat 1100 L“. Jest odpowiednikiem samochodu „Fiat 1100“ z tą różnicą, że karoseria jego została zbudowana na 6 osób.

*

Z tego pobieżnego opisu widać, iż samochody ciężarowe 7 i 10 ton oraz autobus są zaopatrzone w ten sam silnik. Ma to swoje dobre strony jeśli chodzi o obsługę, wymianę części i naprawy silników. Ma także i swoje złe strony, o których jednak nie będziemy mówić, dopóki samochody te nie zdadzą egzaminu z praktycznych prób w eksploatacji. Do tematu tego powrócimy w swoim czasie, musimy jednak przed tym zdobyć odpowiednie dane doświadczalne z eksploatacji wszystkich tu wymienionych samochodów w naszych warunkach.

Oprócz samochodów tu omówionych sprowadzono przyczepy autobusowe typu „Viberti“ na 47 miejsc i przyczepy ciężarowe „Viberti“ model „85“ — 7 ton, model „140“ — 10 ton i model „140“ — 15 ton.

A.W.

AUTOBUSY SZWEDZKIE

Szwedzka wytwórnia autobusów „Aktiebolaget Svenska Järnvägsverkstäderna“ w Linköping, na podstawie złożonej oferty i przeprowadzonych rozmów, sprowadziła do Polski dwa autobusy. Jeden do komunikacji międzymiastowej, a drugi do komunikacji miejskiej.

Autobus do komunikacji międzymiastowej zbudowany na podwoziu „Volvo“ typ 513 w warsztatach rzeczonoj wytwórni w Linköping został oddany na okres 2-ich miesięcy do Państwowej Komunikacji Samochodowej, celem przeprowadzenia z nim prób i doświadczeń w normalnej eksploatacji. Autobus ten posiada 36 miejsc siedzących, a maksymalnie zabiera 46 osób, nie licząc szofera. Autobusy tego typu zaopatrzone być mogą w silniki Diesla lub gaźnikowe.

Autobus, który otrzymała P.K.S. do prób, ma następujące cechy charakterystyczne:

silnik Diesel typ VDA 6 cyl. o pojemności 6,13 ltr (374 cal³)

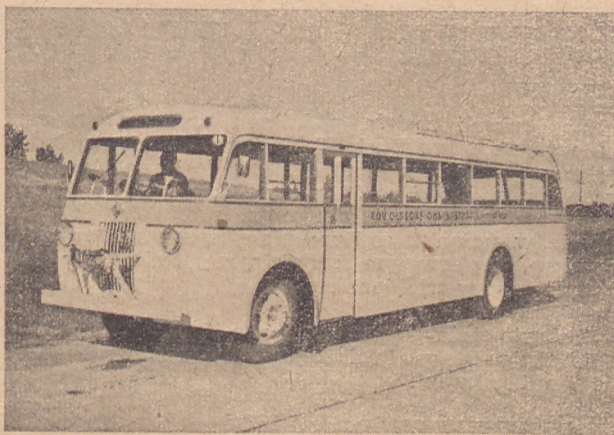
moc 95 KM przy 2000 obr./min.

stosunek sprężania — 21:1

średnica x skok — 100 x 130 mm

zbiornik paliwa o pojemności 120 litrów

rama podwozia normalna z prasowanej stali



Autobus komunikacji międzymiastowej „Volvo“ — model B 513

koła przednie tylne (błazniacze) o wymiarach opon 8.25-20, lub 9.00-20 przy podwoziu obliczonym na dodatkowe obciążenie

hamulce hydrauliczne Lockheed na cztery koła hamulce ręczne na tylne koła.

Instalacja elektryczna przy podwoziu z silnikiem Diesla 24 volt, dwie 12 voltowe baterie 113 amp./godz; generator z automatycznym regulatorem napięcia.

Wymiary podwozia:

rozstaw osi — 5200 mm

długość podwozia — 9500 mm

szerokość z przodu — 2200 mm

„ z tyłu przy oponach 8.25-20 — 2163 mm
 „ „ „ 9.00-20 — 2218 mm

rozstaw kół przednich 1721 mm

„ „ tylnych 1676 mm

promień skrętu 9350 mm

Ciążar autobusu:

maksymalny ciężar ogólny 9500 kg

„ obciążenie na oś przednią 3500 kg

„ „ „ tylną 6100 kg

ciężar podwozia z silnikiem Diesla 3285 kg

Autobus do ruchu miejskiego na podwoziu „Scania Vabis“ został odesłany z powrotem do Szwecji po okresie krótkiej, pobieżnej próby.

Na podstawie umowy pomiędzy P.K.S. a wymienioną wytwórnią szwedzką, zostaną prawdopodobnie sprowadzone jeszcze następujące autobusy celem wypróbowania w użyciu praktycznym:

1) autobus na podwoziu „Volvo“ typ 532 z 6-cio cylindrowym silnikiem Diesla o mocy 130 KM;

2) autobus na podwoziu „Scania Vabis“ typ 22 z 6-cio cylindrowym silnikiem Diesla o mocy 120 KM.

Karoserie do tych autobusów firma szwedzka chce wykonać według specyfikacji podanej przez P.K.S., ze specjalnym uwzględnieniem polskich warunków drogowych i klimatycznych.

Karoserie szwedzkie są znane ze swej dobroci, dlatego stało się dobrze, że nawiązaliśmy rozmowy na ten temat ze Szwedami.

Do sprawy tu poruszonej jeszcze powrócimy po otrzymaniu praktycznych wyników z prób eksploatacyjnych, które przeprowadza P.K.S. z autobusami szwedzkimi na swych liniach.

A. W.

SPROSTOWANIE

W Nr 10 „Motoryzacji“ w artykule „O.N.Z. bada zagadnienie ruchu drogowego“ wkładła się omyłka drukarska. Mianowicie konwencje międzynarodowe dotyczące: 1) ruchu samochodowego oraz 2) ruchu drogowego zostały podpisane w Paryżu w dniu 24 kwietnia 1926 r., a nie w 1924 r., jak mylnie na str. 223 w kolumnie 2-giej w wierszu 10 i 16 od dołu podano.

E. Ol.

KRONIKA NAFTOWA

RUMUNIA

W Brukseli została podpisana umowa handlowa, wydane przez Ruch Kołowy w Warszawie, katej umowy każdy z kontrahentów dostarczy towarów w ogólnej wartości po 22 miliony dolarów.

Eksport z Rumunii obejmuje produkty naftowe i zboże, wzamian za co Rumunia otrzyma towary przemysłowe, w pierwszym rzędzie sprzęt techniczny, maszyny i towary włókiennicze.

★

Odkryto złoża gazu ziemnego w Transylwanii w rejonie Targu-Mare. Produkcja dzienna wynosi obecnie 7 milionów m³.

ŚRODKOWY WSCHÓD.

Przedsiębiorstwo Trans Arabian Pipeline, budujące rurociąg, który ma połączyć w przyszłości arabickie pola naftowe z portami Morza Śródziemnego, podało do wiadomości publicznej, że zdolność przepustowa tego rurociągu zostanie podwyższona na 70.000 ton ropy dziennie, zamiast zaprojektowanych 43.000 ton.

Rewizja projektów nastąpiła w związku z ostatnio dokonanymi obliczeniami, z których wynika konieczność zwiększenia w rachubę wzrostu spożycia produktów naftowych w krajach europejskich. — Zwiększenie przepustowości rurociągu wymaga zwiększenia ilości zbiorników, zespołów pompowych i t.d., w rezultacie czego ogólny tonaż stali potrzebny do budowy rurociągu wzrośnie z 323.000 na 365.000 ton stali.

Ukończenie rurociągu o przepustowości 43.000 ton winno nastąpić w połowie 1950 roku, natomiast urządzenia techniczne potrzebne do zwiększenia przepustowości do 70.000 ton dziennie będą gotowe dopiero w 1951 roku.

JAPONIA.

Dla przewozu ropy zakupionej w Iranie dla rafinerij japońskich użyto ostatnio 2 tankowców z załogą japońską. Dotychczas przewóz ropy był dokonywany w tankowcach płynących pod banderą amerykańską. Sygnalizowane wypłynięcie na morze statków japońskich stanowi pierwszy wypadek tego rodzaju.

Kwaterna gen. Mac Arthura zapowiedziała równocześnie, że wszelkie tankowce japońskie nadające się do ruchu zostaną wykorzystane dla zwolnienia statków amerykańskich użytych do tego celu.

Sfery australijskie wypowiedziały się stanowczo przeciwko dopuszczeniu do żeglugi na wodach australijskich jakichkolwiek jednostek pływających pod banderą japońską.

MEKSYK.

W miejscowości Reynosa, w Stanie Nuevo Leon, uwiercono ropę na głębokości ok. 2.155 m z produkcją początkową około 150 ton dziennie. W miejscowości tej wierci się ogółem siedem szybów. W innym szybie napotkano na ślady ropy na głębokości 1.620 m.

Mekykańskie sfery naftowe przywiązują duże znaczenie gospodarcze do możliwości produkcyjnych pól naftowych w Reynosa. W najbliższym czasie zostanie ułożony rurociąg łączący Reynosa z Monterey; całkowita produkcja ropy z pól w Reynosa jest przeznaczona na eksport.

Geolodzy amerykańscy oceniają rezerwy ropne Meksyku na około 150 milionów ton.

INDIE.

Indyjski Minister Przemysłu i Zaopatrzenia rozpoczął pertraktacje z przedsiębiorstwem amerykańskim w sprawie przygotowania sprawozdania dotyczącego możliwości produkcji paliw syntetycznych. Sprawa ta była również przedmiotem rozmów prowadzonych z Francuskim Instytutem Naftowym. Poza tym są w toku pertraktacje w sprawie zaangażowania specjalistów niemieckich.

IRAN.

Parlament irański zatwierdził projekt rządowy w sprawie zaangażowania 3-ch ekspertów naftowych narodowości francuskiej, belgijskiej, holenderskiej, szwedzkiej albo szwajcarskiej. Eksperti ci mają być doradcami rządu irańskiego w sprawach technicznych, prawnych i ekonomicznych, specjalnie w związku z udziałami Iranu w Towarzystwie Anglo-Irańskim.

EGIPT.

Rzecznik Rządu egipskiego oświadczył, że Egipt pokrywa 3/4 swego zapotrzebowania naftowego i że przypuszczalnie w ciągu najbliższych 5-ciu lat wszelki import paliw płynnych okaże się zbędny.

FRANCJA.

Rząd francuski zamierza udzielić zagranicznym przedsiębiorstwom naftowym koncesji na wiercenia poszukiwawcze w Tunisie. O koncesje te ubiega się koncern Shella oraz Gulf Oil Corporation.

HOLANDIA.

Koncerny naftowe zamierzają stworzyć w Rotterdamie poważny ośrodek produkcyjny, zaopatrujący nie tylko Holandię, lecz i inne kraje Europy Zachodniej, w szczególności Kraje Skandynawskie, Belgię, Austrię i Niemcy.

Istniejąca w Rotterdamie rafineria koncernu Shella posiada zdolność przerobczą około 4.000 ton ropy dziennie. Rafineria ta jest obecnie w rozbudowie i w najbliższym czasie będzie przerabiała do 8.000 ton ropy dziennie.

Poza rafinerią Shella jest w budowie rafineria amerykańskiej grupy „Caltex” (Standard Oil Company of California i The Texas Oil Company). Rafineria ta będzie ukończona w 1950 r. i jest obliczona na przerobkę dzienną 3 do 4 tysięcy ton ropy. Ropa będzie dostarczana z kopalń naftowych koncernu w Arabii Saudyjskiej.

Również Standard Oil Company of New Jersey — jeden z największych koncernów naftowych w Stanach Zjednoczonych, zamierza przystąpić do budowy rafinerii w Rotterdamie.

WENEZUELA.

Rząd wenezuelski, dysponujący poważnymi ilościami ropy z udziałów brutto, oferuje ostatnio partię około 17.000 ton ropy asfaltowej o ciężarze gatunkowym ok. 0.950.

Sprzedaż następuje w drodze aukcji. Cena minimalna, ustalona przez rząd wenezuelski wynosi ok. 18.40 dolarów za long-ton farb port wenezuelski Caribito. Cena ta jest wyższa o blisko 70 centów na tonie od cen płaconych przez odbiorców anglosaskich i jest niewątpliwie wynikiem usiłowań rządu wenezuelskiego wywarcia pewnej presji na koncerny naftowe celem uzyskania korzystniejszych niż dotychczas warunków sprzedaży.

W myśl warunków przetargowych sprzedaż może nastąpić tylko na rzecz odbiorców z wykluczeniem pośredników.

PALESTYNA.

Przez Palestynę przebiega rurociąg naftowy łączący pola naftowe Iraku z Hajfą.

Jak oświadczył niedawno temu rzecznik rządu Izraela, Wysoki Komisarz Brytyjski podpisał na pięć dni przed wygaśnięciem mandatu brytyjskiego akt koncesyjny, ustanawiający nową koncesję na rzecz Irac Petroleum Company. Koncesja ta zezwala na budowę nowych rurociągów i zwalnia koncesjonariuszy od opłaty jakichkolwiek opłat celnych, podatków i t.p. Koncesjonariusz płaci rocznie £ 43.000.— Pierwsza rata została wniesiona przy podpisaniu koncesji. Rząd Izraela zastrzegł sobie rewizję umowy koncesyjnej.

K. J. WEBER

EKSPORT ANGIELSKIEGO PRZEMYSŁU SAMOCHODOWEGO

Angielskie fabryki samochodów wyprodukowały w roku 1947-ym ogółem 444.945 pojazdów. Z tego wypada na samochody osobowe 287.000, na samochody ciężarowe 145.203 i na autobusy 12.737. W porównaniu do roku 1938 wykonano 132 pojazdy więcej, jednakże 54.000 wozów osobowych mniej, wyrównując różnicę zwiększeniem produkcji wozów ciężarowych.

Uzyskane cyfry ogólne różnią się od rekordowej produkcji z roku 1937, — w którym zanotowano 507.000 jednostek — o 12,1%. Prasa fachowa twierdzi, że w roku ubiegłym zdolności wytwórcze nie zostały w pełni wykorzystane, a w roku bieżącym ma podobno być wyprodukowanych łącznie tylko 390.000 pojazdów, tj. 260.000 osobowych oraz 130.000 ciężarówek i autobusów. Jako przyczyny podaje się trudności w dostawie surowców (nieдостateczne przydziały stali) i pewne zdezorganizowanie fabryk skutkiem nieusunięcia jeszcze wszystkich szkód wojennych.

Racjonowanie przydziałów benzyny i nawet znaczne ich ograniczenie, nie wywarło na ogół zbyt wielkiego wpływu na poziom produkcji, która głównie przeznaczona jest na eksport.

W pierwszych miesiącach 1947 r. przewidziano na wywóz 46% nowowyprodukowanych osobowych i 30% ciężarówek. Później podniesiono udział eksportu do 64% względnie 37%. Pod koniec czwartego kwartału 1947 r. wywóz przekroczył już 70%, wykazując nadal tendencję wzrastającą. Przeciętna wartość eksportu przemysłu samochodowego wynosiła 7.500.000 funtów szterlingów miesięcznie, czyli tyleż, ile wynosi import Wielkiej Brytanii z Australii. W roku 1947 wywieziono 143.000 samochodów osobowych oraz 49.300 ciężarowych i autobusów. W stosunku do ostatniego roku przedwojennego wynosi to 210% względnie 346%.

Najpoważniejszymi odbiorcami są kraje Brytyjskiej Wspólnoty i Imperium: Australia, Nowa Zelandia, Indie, Unia Południowo - Afrykańska i Irlandia, które zakupiły łącznie ponad 60 tys. pojazdów, wartości ponad 14 i pół miliona funtów. Z europejskich rynków najlepszym była Belgia — 12.000 wozów, wartości prawie 4 milionów funtów. Na dalszych miejscach znalazły się Szwajcaria, Szwecja, Portugalia i Holandia.

Argentyna, kraj „o twartej monecie“, była najlepszym odbiorcą wozów ciężarowych, których zakupiła 4.000, wobec zaledwie 500 wozów osobowych.

Anglicy mogą się nawet poszczycić poważnym sukcesem na rynku Stanów Zjednoczonych. Korzystając z chwilowej chłonności i tendencji w kierunku mniejszych wozów wyeksportowali — według źródeł USA. — 457 samochodów. W pierwszym kwartale br. cyfra ta została wielokrotnie przekroczone. W lutym br. na 1.200 wozów angielskich, sprzedanych do USA, było 1.055 Austinów.

Wywóz do Stanów wykazuje nadal korzystną linię rozwoju. Nawiasem warto nadmienić, że angielska fabryka traktorów Ferguson uzyskała w lutym obrót eksportowy 20 milionów dolarów, w kwietniu zaś notowała portfel zamówień zagranicznych na 50 milionów dolarów.

Najlepiej przygotował się do eksportu Koncern Nuffield'a, który w zależności od lokalnych potrzeb 65 krajów wysyła 6 różnych wersji popularnego Morrisa.

Austin zorganizował w porozumieniu z Rolls - Roycem i Bentleyem w Stanach Zjednoczonych wspólną sieć przedstawicielstw i punktów obsługi. Henry Ford jr. oświadczył, że modele „Anglia“ (790,9 ccm) i „Prefekt“ (1,2 ltr.) wyrabiane w Dagenham, rozprowadzone będą w Stanach przez macierzystą organizację Forda.

Udział wielkich producentów w puli eksportowej

jest oczywiście większy aniżeli wynikałoby z ogólnej proporcji produkcji. Nie mniej jednak mniejsze wytwórczo wykazują wielką aktywność w handlu zagranicznym. Dobitnie ilustruje to przykład firmy „Al-lard“, która wyrabia lekkie wozy sportowe, posługując się oryginalnymi silnikami, osiami i ramami Forda. Pomimo stosunkowo szczupłej produkcji, połowa przeznaczona jest na eksport.

Firma „Jowett“, wyrabiająca półtora litrowy wóz z cztero - cylindrowym silnikiem typu bokser, wydelegowała kilku członków dyirekcji do Stanów Zjednoczonych, celem zorganizowania tam sieci sprzedaży.

W ślad za przemysłem samochodowym otwierają w Ameryce własne placówki firmy trudniące się wyrobem zespołów i urządzeń pomocniczych, jak np. fabryka sprzętu elektrycznego Lucas.

**

Wysiłek angielski o zdobycie rynków eksportowych można dopiero ocenić wówczas, jeżeli się zważy, że nawet popularny wóz małodrożowy kosztuje (bez podatku) 340 funtów, czyli około 1.000 dolarów, przyczem konstrukcje są na ogół konserwatywne, (model Hillman Minx produkowany jest prawie bez zmian już od 18 lat). Nie trzeba również zapominać o wielkich trudnościach gospodarczych, w których się znalazła Anglia po drugiej wojnie światowej co i r a t le doskonale zorganizowanego przemysłu amerykańskiego tymbardziej wskazuje na sukces eksportowy W. Brytanii. Mimo to wszystko Anglicy z powodzeniem zdobywają sobie nowe rynki i utrwalają się nawet na amerykańskim rynku wewnętrznym. Przypnać należy że np. mały Austin „40“ przy pojemności 1,2 ltr. posiada ciekawą charakterystykę i nowoczesną konstrukcję, która nawet u Jankesów wzbudzić musi zainteresowanie.

Wynikiem daleko idącego faworyzowania eksportu jest brak nowych wozów na rynku krajowym. Do ruchu powróciły pojazdy, które już kilka lat przed wojną przeleżały wśród szmelcu. Wiadomo było przed wojną, że Anglia była krajem najstarszych kursujących po drogach wozów. Dzisiaj sytuacja wygląda, nawet na tle polskich stosunków — bardzo niekorzystnie. Ogłoszenia oferujące sprzedaż wozów z okresu 1924 — 26 są w prasie zjawiskiem codziennym i wozy te uzyskują nawet dobrą cenę. Pomimo ograniczeń w przydziale paliwa rynek wewnętrzny wykazuje bardzo poważny popyt i samochody z roczników 46 — 47 mające na liczniku około 15 tys. km. sprzedawane są za cenę o 100 — 120% wyższą jak nowe wozy z tej samej serii bieżącej produkcji, obciążone 33% podatkiem (purchase - tax). Dzisiaj w Anglii dwu lub trzy-osobową awionetkę, z silnikiem 100 — 140 KM. można nabyć łatwiej i taniej niż używany samochód seryjny z silnikiem o pojemności 2 ltr. Pewien luz wykazują jeszcze mniejsze fabryki, specjalizujące się w wozach sportowych, lecz i tutaj nie rzadko zamówienia przyjmowane są z nieobowiązującym terminem dostawy w ciągu 12 miesięcy.

Skutkiem wojny w angielskim przemyśle samochodowym można zauważyć silną koncentrację i zmniejszenie ilości budowanych modeli. 10 lat temu czynnych było dziewięćdziesiąt fabryk. Obecnie 20 koncernów kontroluje trzydzieści kilka fabryk. Firmy Daimler i Lanchester obecnie wyrabiają tylko 5 typów zamiast poprzednich 11. Koncern Nuffielda, obejmujący fabryki Morrisa, MG, Riley i Wolseley, wyrabia obecnie zamiast 38 modeli i 21 typów silników tylko 10 modeli, używając do nich 5 typów silników.

ANGIELSKI SAMOCHÓD TERENOWY



Konstruktorzy brytyjscy pozazdrościli sukcesów, osiągniętych przez słynne wojskowe „jeepy” Willysa, Forda i GAZ 87. Długo trwało wprowadzenie konstruowanie własnego modelu tego rodzaju wozu terenowego do wszelakiego użytku, lecz wreszcie w roku bieżącym, dawno po wojnie, firma angielska Rover Co, Ltd, wypuściła pierwsze modele swego nowego produktu, nazwanego Land Rover.

Jest to samochód bardzo podobny zewnętrznie i konstrukcyjnie do znanych ogólnie Willysów. Poniżej podajemy kilka danych, dotyczących Land Rovera.

Rama składa się z dwóch stalowych podłużnic, zespawanych z mocnymi poprzeczkami. Wszystkie elementy ramy są przekroju skrzynkowego. Rama ma być podobno specjalnie wytrzymała i znosi doskonale uderzenia zderzakiem oraz brutalne ciągnięcie na linie.

W ramie osadzony jest na czterech wspornikach silnik benzynowy czterocylindrowy z samochodu osobowego Rover 60. Jest to silnik o pojemności 1595 cm³ o wiszących zaworach ssących w głowicy i wydechowych — bocznych w bloku. Silnik przy stopniu sprężania 6,8:1 i przy

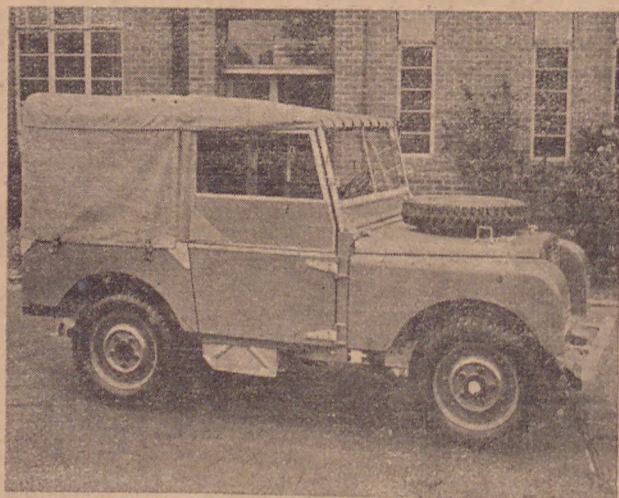
4.000 obrotów na minutę rozwija moc 50/55 koni parowych brytyjskich.

Silnik zblokowany jest z normalną skrzynką przekładniową samochodu osobowego Rover 60, a ta z kolei przenosi napęd na zwolnicę (skrzynkę przekładniową pośrednią), umieszczoną po prawej stronie.

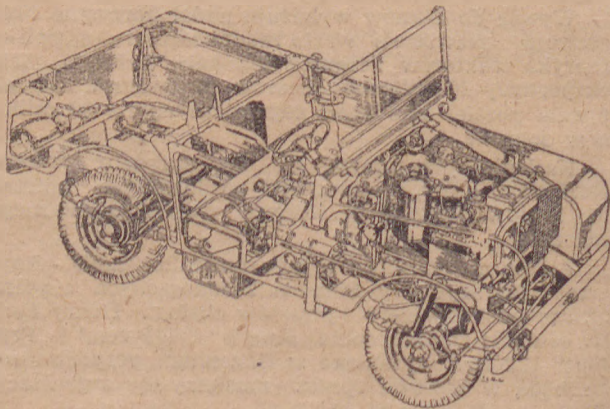
Ze zwolnicy wyprowadzone są dwa wałki napędowe, do tyłu i do przodu. Wałki te poprzez przeguby wahlowe Hardy - Spicer napędzają dwa wały napędowe, które znowu przez dwa przeguby wahlowe przenoszą napęd na przednią i tylną oś.

Ze skrzynki przekładniowej wyprowadzony jest do tyłu wałek, który napędzać może umieszczone za ostatnią poprzeczką ramy koło pasowe. Koło te może być użyte do poruszania maszyn rolniczych, lub innych maszyn. Wał włączany jest za pomocą zwykłego sprzęgła kołowego, łączonego dźwignią, umieszczoną pod podłogą na środku samochodu, a dostępną po podniesieniu pokrywki w podłodze.

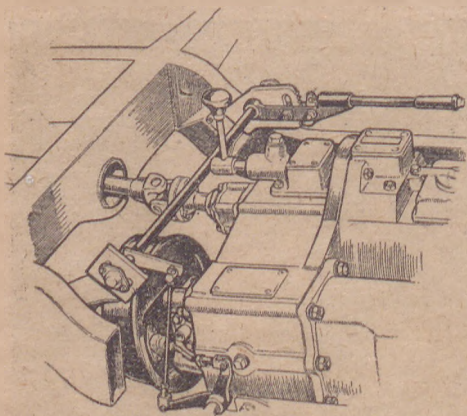
Przewidziane jest wbudowanie na życzenie klienta kabestanu (bębna z liną) na przodzie samochodu. Bęben ten byłby napędzany bezpośrednio przez przedni koniec wału korbowego silnika mechanizmem ślimakowym o przekładni 1:30.



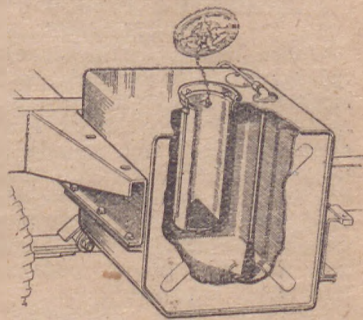
Land Rover w postaci wózka dostawczego



Rysunek (częściowo w przekroju) samochodu Land Rover



Z lewej: szczegół ręcznego hamulca samochodu terenowego Land Rover. Po środku — dźwignia do włączania napędu pasowego koła z tyłu pojazdu.



Z prawej: budowa zbiornika paliwa samochodu Land Rover. Rura wlewowa, do której przyczepiona jest pokrywa wlewu wyciągana ku górze zastępuje lejek

Obie osie — o napędzie stożkowymi kołami zębatymi, o uzębieniu spiralnym — posiadające normalnego typu wyrównywacze satelitowe, zawieszone są na płaskich resorach piórowych, które przejmują reakcję popychającą i skręcającą. Amortyzacja zapewniona jest przez cztery teleskopowe amortyzatory typu hydraulicznego.

Kierowanie pojazdem odbywa się przy pomocy skomplikowanego układu drążków, przenoszących ruch mechanizmu kierowniczego na koła przednie. Kierownica może być wbudowana po prawej lub lewej stronie wozu.

Na uwagę zasługuje dążenie do zmniejszenia ilości punktów do smarowania podwozia. Tak więc resory posiadają przeguby i wieszaki w gumie, a połączenia drążków kierowniczych są całkowicie zabezpieczone od wyciekania nałożonego przy wyrobie przegubów smaru i nie wymagają żadnej obsługi.

Land Rover posiada hamulce hydrauliczne wyrobu Girling na wszystkie koła, oraz hamulec ręczny mechaniczny na wał napędowy osi tylnej.

Ciekawe jest zastosowanie wolnego koła na napędzie przedniej osi. Urządzenie to motywowane jest przez wytwórcę tym, że koła przednie na zakrętach mają do przebycia większą drogę, niż tylne. Tak więc na zakrętach koła przednie obracając się prędzej od tylnych nie są napędzane, a jedynie toczą się po jezdni, natomiast przy równej z tylnymi ilościami obrotów — ciągną tak, jak tylne. System ten ma zapewnić jakoby lepsze trzymanie się wozu na zakrętach. Wolne koło daje się blokować sprzęgłem kłowym przed wykonywaniem jazdy w tył, by w tych warunkach uzyskać napęd na cztery koła.

Manewrowanie przekładniami odbywa się przy pomocy dźwigni przekładniowej, umieszczonej po środku, między siedzeniami przednimi. Samochód posiada normalne cztery przekładnie w przód (ostatnia — bezpośrednia) oraz jedną w tył.

Zwolnica posiada dwie przekładnie: jedną — bezpośrednią, a drugą — nieco poniżej połowy

szybkości. Tak więc w rezultacie samochód posiada osiem przekładni w przód i dwie w tył. Zwolnicy używa się jedynie podczas jazdy w bardzo ciężkim terenie, lub przy ciągnięciu bardzo ciężkiej przyczepki.

Napęd przedniej osi jest wyłączany i używany jest jedynie podczas jazdy w terenie. Ciągła do włączania zwolnicy, wolnego koła osi przedniej, przedniego napędu i napędu tylnego koła pasowego umieszczone są na desce przedniej samochodu pod deską rozdzielczą.

Zbiornik paliwa na 10 galonów brytyjskich znajduje się pod siedzeniem kierowcy, po prawej stronie samochodu. Zaopatrzony on jest w wyciągany ku górze wlew, zasłonięty u dołu sitkiem.

Koła ogumione są oponami terenowymi wymiaru 6.00×16 . Obręcze kół są dwudzielne, tak jak w Willysach, celem umożliwienia założenia w razie potrzeby ogumienia bojowego (opony bez dętek, wypełnione porowatą gumą, lub piłkami gumowymi).

Instalacja elektryczna 12 woltowa, akumulator obok chłodnicy, po prawej stronie silnika o pojemności 51 Ah.

Błaszane nadwozie — otwarte o dwóch drzwiach, podobne jest do nadwozia Willysa, jednak wygodniejsze i obszerniejsze. Może ono być dostarczane ze spawanym rusztowaniem na płócienną budę oraz z drzwiami, posiadającymi ramki na boczne szyby. W ten sposób Land Rover może służyć, jako mały wózek dostawczy.

Koło zamienne umieszczone jest zasadniczo w środku wozu tuż za przednimi siedzeniami, jednak może być łatwo przeniesione na wierzch maski silnika, która posiada w tym celu odpowiednie wzmocnienie.

Ciężar samochodu Land Rover w wykonaniu „połowym” wynosi nieco ponad 1 tonę, a cena jego w tym wykonaniu jest £. 450.

Blіsze szczegóły tego nieco spóźniejszego samochodu terenowego (a może zbyt wczesnego?) widać z załączonych rysunków i fotografii.

Foto: „The Moto”.

Agnis.

Ze świata

ANGIELSKA WYŚCIGÓWKA PÓLLITROWA

Wobec ostatnio zauważonej popularyzacji krótkich wyścigów małych samochodów klasy 500 cm sześć. tak na torach poziomych, jak i na wzniesieniach (hill-climb), została zbudowana przez Cooper Car Co, Ltd, Surbiton (Anglia) mała wyścigówka Cooper, której rysunek oraz fotografię z Cooperem-ojcem (stoi) i Cooperem synem (za kierownicą) podajemy przy niniejszym (z prawej).

Podwozie tego ciekawego pojazdu zbudowane jest wyjątkowo lekko i posiada glinowe (aluminiowe) nadwozie, przyspawane do podwozia, jako część niosącą.

Przednia i tylna oś, o niezależnym zawieszeniu kół, zbudowana jest z części Fiat-Smca 500, nieco zmodyfikowanych i resortowana jest poprzecznymi resorami piórowymi z amortyzacją teleskopową. Koła do ogumienia 4.00 x 15 (tył również 5.00 x 15) wykonane są z lanego glinu (aluminium) i posiadają wprasowane trące powierzchnie bębnow hamulcowych z żeliwa. Hamulce hydrauliczne Lockheed.

Zespół silnikowo-napędowy stanowi motocyklowy jednocylindrowy silnik wyścigowy J.A.P. 497 cm³ o stopniu sprężania 14:1 (bez podkładki pod cylindrem 16:1), napędzany alkoholem, rozwija moc 36 HP przy 6000 obrotów na minutę i pozwala na osiągnięcie szybkości jazdy około 105 mil ang. na godzinę (ok. 168 k/g).

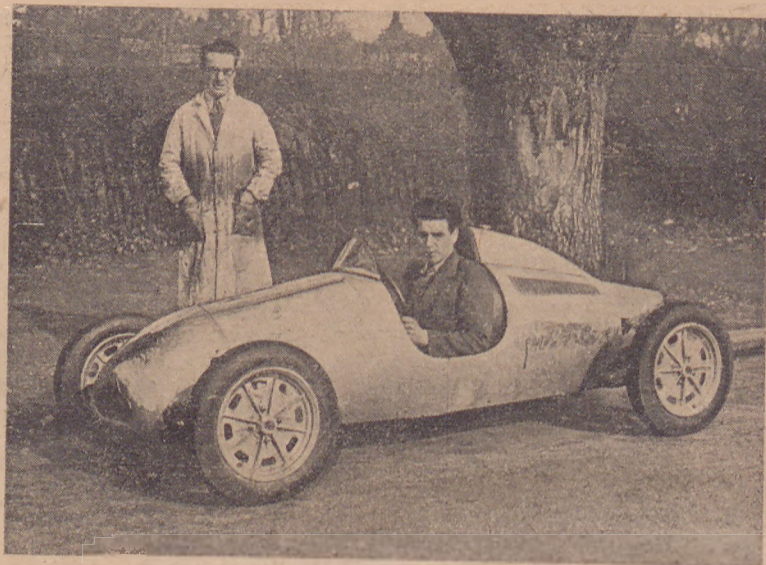
Skrzynka przekładniowa 4 biegowa Burman, zbudowana jest w bloku z silnikiem i przenosi napęd na tylną koła bez wyrównywacza przy pomocy łańcucha. Cały zespół umieszczony jest z tyłu za kierowcą i wsparty na dwóch małych poprzecznych resorkach piórowych celem wyeliminowania wpływu wstrząsów silnika.

Chłodzenie silnika zapewnia strumień powietrza, pobierany na przodzie samochodu i prowadzony rurą aż do żeberek chłodzących.

Ze względu na bardzo ograniczone wymiary samochodziku, ułożenie pedałów i przyrządów kierowniczych musi być każdorazowo dopasowane fabrycznie do kierowcy.

Ciężar pojazdu pustego wynosi około 250 kg.

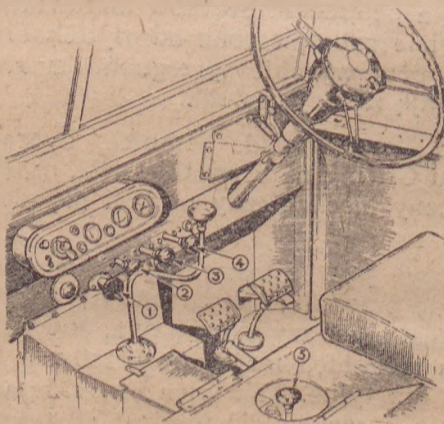
Samochodzik ten odniósł znaczne sukcesy w tegorocznych wyścigach klasy A w Anglii, co przyniosło firmie sporo zamówień, również i z zagranicy. Obecnie jest w budowie seria tych pojazdów, przy czym przewidziane jest zastosowanie silnika Norton 500 cm³, lub nawet J.A.P. 1.000 cm³ dwucylindrowego, z którym wyścigówka podpadałaby pod klasę B.



Niestety nie podana została cena tych samochodów, których osiągnięcia sportowe budzą powszechne zainteresowanie. W każdym razie produkcję tych pojazdów należałoby zaliczyć do pewnego rodzaju prac amatorskich, bowiem samochodziki takie nie posiadają żadnej wartości użytkowej i mogą być właściwie uważane za „czterokołowe motocykle“ wyścigowe. (Foto „The Motor“).

DESKA ROZDZIELCZA SAMOCHODU LAND ROVER

Zdjęcie poniższe przedstawia deskę rozdzielczą angielskiego samochodu terenowego — Land Rover, którego dokładny opis podajemy na stronie 346 i 347.

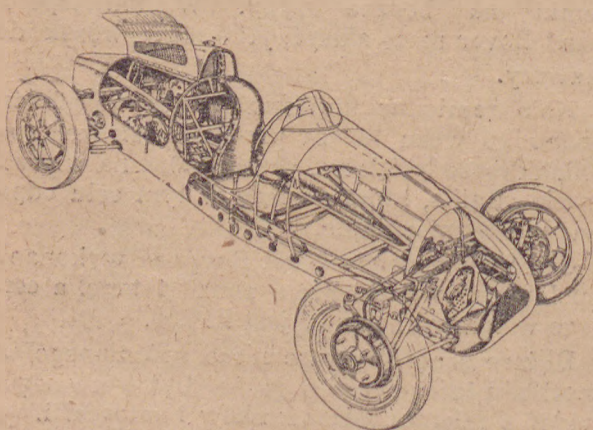


Objaśnienia do rysunku: 1 — cięgió ręcznego „gazu“, 2 — cięgió do włączania zwolnicy; 3 — cięgió do wyłączania wolnego koła osi przedniej; 4 — cięgió do włączania napędu osi przedniej; 5 — cięgió do włączania napędu koła pasowego, służącego do poruszania maszyn rolniczych, lub innych.

Na desce rozdzielczej widnieją następujące wskaźniki: (od prawej do lewej): szybkościomierz i licznik mil; wskaźnik ilości paliwa w zbiorniku; amperomierz; lampka kontrolna ciśnienia oleju w silniku; lampka kontrolna, wskazująca na działanie samoczynnego zasycacza przy rozruchu silnika; lampka kontrolna włączenia zapalania i ładowania.

Ponadto na rysunku widać koło kierownicze i pedały: sprzęgła, hamulca nożnego oraz przyspiesznika (akceleratora). Na kole kierowniczym umieszczony jest przełącznik świateł.

Obok cięgieł po lewej stronie umieszczone jest gniazdko do wtyczki lampki przenośnej.

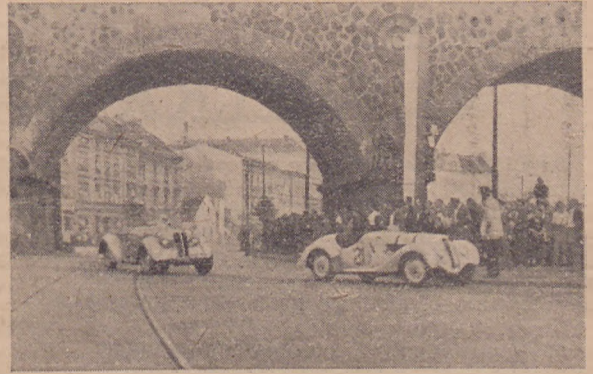


Rysunek (częściowo w przekroju) angielskiej wyścigówki póllitrowej

WYŚCIGI SAMOCHODOWE W KRAKOWIE



Inż. Frantisek Dobry — zdobywca Złotego Lauru Wawelu



Na wirażu pod arkadami wiaduktu kolejowego. Na zdjęciu pierwszy inż. Dobry (A.K. CSR) — I miejsce kat. sport. kl. do 2500 cm³, za nim — L. Lancman (A.K. CSR) — II miejsce kat. sport. kl. II do 2500 cm³



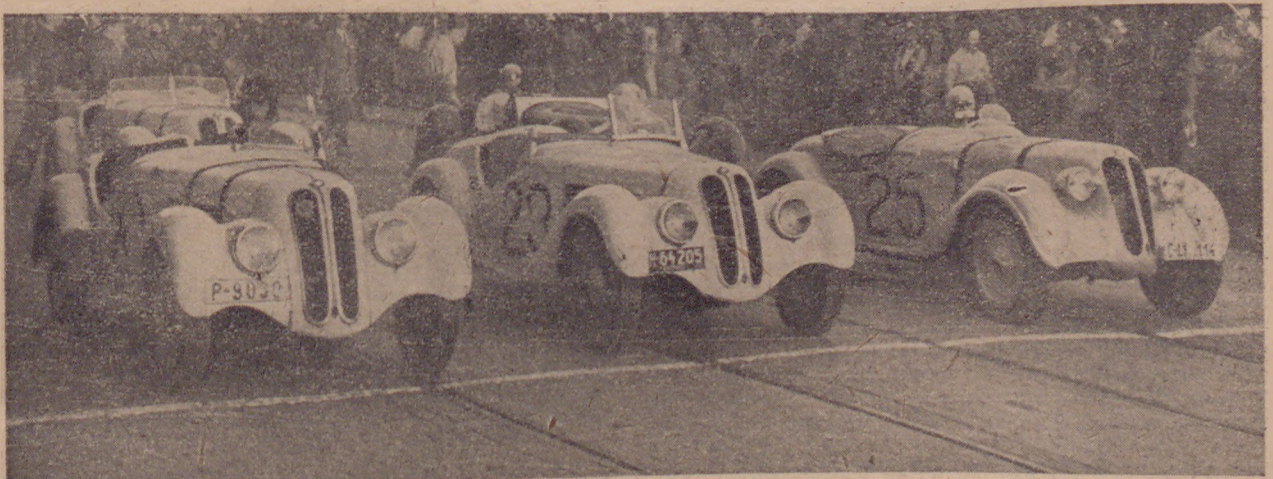
J. Vicek (ARC) na wirażu — I miejsce w kat. sport. kl. I do 1500 cm³

Wyścigi samochodowe w Krakowie o Złoty Laur Wawelu były najbardziej interesującą, atrakcyjną i udaną imprezą automobilową, jaka została zorganizowana w Polsce od szeregu lat. Doborowa stawka kierowców i maszyn, stosunkowo niewielka ilość „outsiderów” z góry skazanych na „zamiatanie ogona”, albo na zejście z trasy po 2—3 okrążeniach, atrakcyjnie pod względem sportowym i widowiskowym wybrana trasa, dobrze ułożony program oraz właściwy klimat sportowy imprezy i sprawna organizacja — oto punkty, których suma złożyła się na określenie: impreza udana.

Nie można przy tej okazji przemilczeć startu naszych kolegów z Czechosłowacji, którzy poza niewątpliwym, najzupełniej klarownym kunstem jeździeckim, pokazali doskonale, a co najważniejsze świetnie przygotowane do wyścigu, maszyny.

Czesi pokazali jak maszyna powinna być na zawody sportowe przygotowana, Czesi pokazali naszym renomowanym asom kierownicy, jak prowadzi się wóz w szybkościach wyścigowych.

Należy sądzić, że lekcja ta nie poszła na marne. (tg)



Start kategorii sportowej: od lewej inż. Dobry (CSR), Kaźmierk (AP Kat.), L. Lancman (CSR). Z tyłu T. Tabencki (AP. Krak.).

ALDO VIVANTI

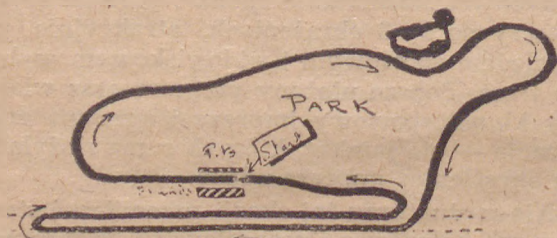
O WIELKĄ NAGRODĘ WŁOCH

Regularnie powtarzające się, na wielkich wyścigach europejskich, zwycięstwa zespołu wyścigówek Alfa-Romeo nie mogły zostawić w spokoju innych „stajni” wyścigowych. Wszakże wyścigi nie są pokazem dla jednej stajni! Na wyścigach musi dziać się ciągle coś nowego! Krótko — wyścigi to walka dostępna dla każdego kto ośmieli się i potrafi ją podjąć.

Nie było więc tajemnicą, że i u Ferrari i u Maserati pracowano z całym entuzjazmem i całą wrodzoną Włochom, inteligencją, aby zdążyć na Wielki Wyścig w Turynie i wyrwać palmę pierwszeństwa mocno utrzymaną w bieżącym roku przez zespół Alfa-Romeo.

Już na francuskim Wielkim Wyścigu (Reims 18 lipca 1948) Villoreti na nowym bardzo szybkiej, wyścigówce Maserati 4CTL typ „San Remo” był groźnym przeciwnikiem dla zespołu Alfa-Romeo. Ale wielka bitwa między Włochami musiała być rozegrana u siebie w domu — w stolicy włoskiego automobilizmu, dnia 5 września 1948, w Turynie na 29-ym wyścigu o Wielką Nagrodę Włoch.

Tego dnia samochody goniły się w alejach parku Valentino w podobnych warunkach jak te, które można by z łatwością stworzyć, gdyby urządzić wyścigi samochodowe w Warszawie, na przykład w parku Ujazdowskim lub Skaryszewskim.



Tor w parku Valentino.

Samochody goniły dookoła parku po tzw. szybkich zakrętach, czyli takich, które umożliwiają rozwinięcie znacznej szybkości, poczem wpadały w szeroką i prostą aleję, jadąc po lewej stronie, by przy jej końcu zawrócić na miejscu, zmniejszając szybkość do minimum i wracać drugą stroną alei.

Ten niebezpieczny wyczyn wymagający mistrzowskiej jazdy i niesłychanej wytrzymałości tak wozu jak i kierowcy, trzeba było powtórzyć 75 razy, gdyż przebieg wynosił 360 km, a jedno okrążenie 4,8 km.

Oczywiście miejsca niebezpieczne zabezpieczono barierami zbudowanymi z „kostek” prasowanej słomy. Te bariery nieraz się przydały. Dzięki najwyższej klasie jazdy nie było takich wypadków jak na przykład na wyścigu Albi w południowej Francji, który odbył się na kilka dni przedtem. W Albi jeden z młodszych asów kierowcy tak zaryzykował na wirażu, że zniszczył bariery ze słomy i tylko cudem ocalał, oczywiście w nader opłakanym stanie zdrowia.

Już z samej charakterystyki toru można wnioskować jak trudnym był tegoroczny Wielki Wyścig w Turynie. Stał się on stokroć trudniejszym, niż można było przypuszczać, gdyż od rana napróżd siąpił, a potem bez ustanku lał deszcz. W jednej chwili po wystartowaniu dwudziestu uczestników gęsta mgła rozpylonej wody z błotem pokryła pędzące samochody. Wyścig zapowiadał się na nielada „mordownię”. Śliski tor i jak najgorsza widoczność mogły zmęczyć najlepszych kierowców. Obawiano się poważnych katastrof. Na szczęście wyścig zakończył się bez wypadku, co świadczy o tym, że prawdziwy as kierowcy nie tylko musi być odważnym, ale przede wszystkim rozsądnym.

Wystartowało 20 wyścigówek: 3 Alfa Romeo, z których dwie model 158, 6 cyl. — 1 i pół ltr. — S, zwycięskie w bieżącym roku na „Grand Prix” Europy w Bernie i Francji w Reims. Trzecia była już inna,

najnowszego typu o bardzo wysokim stopniu sprężania, mocy 300 KM i tej samej pojemności silnika. Kierowcą był zwycięzca z Berna i Reims francuz Jean-Pierre Wimille. I tym razem Wimille na swojej specjalnej Alfie był zwycięzcą, jednak jego towarzysze zespołowi nie wytrzymali tego wyścigu. Jeden wycofał się w 42-im okrążeniu z powodu skrzywienia przedniej osi w kolizji ze słomą na ostrym zakręcie. Drugi musiał wycofać się na 53-im okrążeniu z powodu defektu sprężarki.

Poza A. Romeo wystartowało 7 Maserati 4 CTL/48 4 cyl. — 1 i pół ltr. S. — groźnych rywali dotychczasowych zwycięzców. Z pomiędzy wielkiego zespołu Maserati, drugim po Wimille był Włoch Villoreti, czwartym Włoch Ascari, piątym Anglik Parnell, dziełowym Szwajcar Graffenried i wreszcie jedenastym Anglik Brooke, który przy końcu wyścigu miał kolizję z słomą na osławionym zakręcie.

Nie mogąc uruchomić silnika Brooke dopchał samochód do mety. Po trzech godzinach najbardziej wyczerpującej jazdy w ulewnym deszczu dopchanie samochodu bez niczyjej pomocy aż do mety było wyczynem prawdziwie sportowym, który zasługiwał na nagrodę. Brooke został zaklasyfikowany jako jedenasty, publiczność zgatowała mu entuzjastyczną owację.

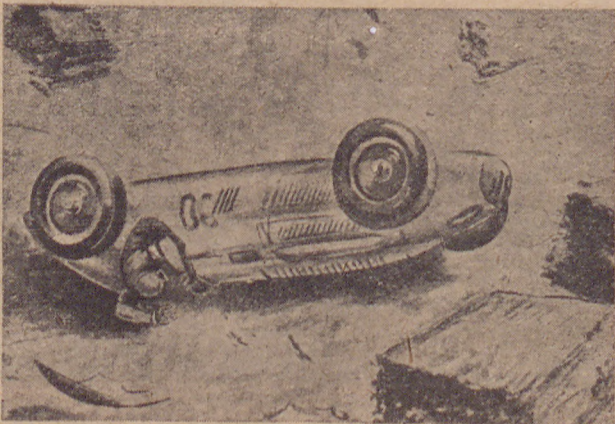
Dwa Maserati wycofały się z powodu usterek silnika. Dwa na siedem to nie wiele. Gdyby nie specjalna maszyna w rękach Wimille to palma pierwszeństwa przypadła by marce Maserati.

Nadto startowało 3 Ferrari 12 cyl. — 1 i pół ltr. — S z najnowszym silnikiem dającym ponoć 155 KM przy 7.000 obr/min (dane bez gwarancji). Wozy te debiutowały w Turynie jako największa sensacja wyścigu. Zespół Ferrari, podobnie jak zespół Alfa-Romeo, został rozbity. Aczkolwiek francuz Sommer na Ferrari był trzecim w klasyfikacji, to towarzysze jego wycofali się. Włoch Farina w 51 okrążeniu uszkodził chłodnicę w kolizji z słomą tam gdzie i inni. Zbyt szybko wjechał w zakręt i blokując koła poślizgnął się na mokrym torze. W każdym razie kolizja wykonana była po mistrzowsku. Drugi towarzysz zespołu miał defekt transmisji na 66 okrążeniu.

W wyścigu brały również udział 4 Talbot’y z których trzy najnowsze Lago-Talbot 4 cyl. 4 i pół ltr. bez sprężarki ukończyły wyścig w doskonałej formie — jako szósty, siódmy i ósmy. Odpadł tylko na 41 okrążeniu Chiron jadący na starszej maszynie, wskutek wyrwania uszczelki głowicy.

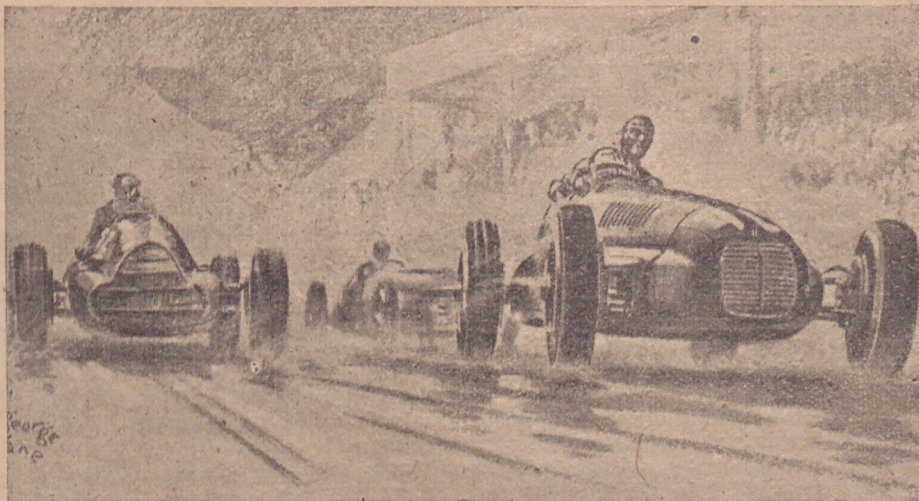
Francuzi jechali doskonale podtrzymując stare tradycje. Wśród nich Etancelin — mistrz wirażów, który miał pole do popisu jadąc na dużej maszynie.

Jadące poza tym 2 wyścigowe Simca nie miały szczęścia. Obydwie wycofały się z powodu usterek silnika.



Wypadek w Albi.

Nieuchwytny Wimille na Alfa-Romeo (na lewo) kończy wyścig. Spóźnieni o jedno okrążenie Villoresi na Maserati i Sommer na Ferrari walczą jeszcze o drugie miejsce.



1 Delahaye 6 cyl. 4 i pół ltr. bez sprężarki prowadzony przez Francuza Chaboud ukończył wyścig jako dziesiąty, jadąc bez zarzutu.

Angielskich wozów nie było, ale dwóch Anglików brało udział na włoskich wozach. Zobaczymy na czym jeździć będą 2 października na „Grand Prix” Anglii.

Najszybsze okrążenie zrobił Wimille na Alfa-Romeo. Było to jego czwarte okrążenie, które zrobił w 2 min. 22,4 sek. osiągając szybkość średnią 121,3 km/godz. na przestrzeni 4,8 km zawierającej dwa ostre zakręty i do tego jadąc w tumanie deszczu i błota. Jego przeciętna na całym przebiegu wyniosła 113,2 km/godz.

Za nim pędzili przez cały czas wyścigu nieomal koło przy kole Villoresi na Maserati i Sommer na Ferrari. Tylko dzięki mistrzowskiej jeździe nie było tragicznej kolizji między nimi. Na metę przybył Wimille o całe okrążenie przed parą Villoresi-Sommer.

Po tym wyścigu wszyscy byli zmoknięci do szpiku kości — tak kierowcy jak i publiczność. Nie tylko od deszczu, ale i spceni od emocji, jakich dawno nie było na wyścigach samochodowych.

Przy końcu wyścigu te maszyny, które wytrzymały do końca, harcowały i rzęziły ze zmęczenia — kierowcy też.

Aldo Vivanti.

Finał mistrzostw żużlowych w Wemb'ey

Finałowa rozgrywka o indywidualne Mistrzostwa Żużlowe na rok 1948 odbyła się na torze w Wembley i była największą serią niespodzianek żużlowych sezonu.

Najpoważniejszym kandydatem do tytułu Mistrza Żużlowego był Jack Parker, niemłody już zawodnik, bo liczy sobie już 42 lata, dysponujący za to największym doświadczeniem, rutyną i opanowaniem.

O Parkerze mówią, że gdy naprawdę zechce i da z siebie wszystko, może wygrać każde spotkanie. Zapytywany kiedyś na ten temat Parker oświadczył, że gdyby w każdym biegu przy każdej okazji jechał „na całego” dając z siebie wszystko, dawno by się już skończył i nie mógłby się utrzymać przez 20 lat w czołówce gwiazd żużlowych całego świata.

W ostatnim mistrzostwie Jack Parker doświadczył szczególnego pecha. Na trzy dni przed finałem, w meczu na torze Belle Vue, Parker urywa w swoim najlepszym silniku zawór, co zmusza go do zmientenia cylindra i tłoka. Nie mając czasu dotrzeć tego silnika nawet w najmniejszym stopniu, startuje Parker do pierwszego biegu w którym bierze udział w Mistrzostwie, na swojej zapasowej żużłowce.

Ze startu wychodzi słabo i pierwszy zakręt przechodzi za Chitty'm i Waterman'em. W drugim zakręcie Waterman obejmuje prowadzenie, w sóstym zakręcie Parker'owi udaje się minąć Chitty'ego. Waterman oddala się przez cały ten czas i chociaż Parker finiszując w czwartej rundzie zmniejsza znacznie dzielącą ich od-

ległość, to w rezultacie musi zadowolić się drugim miejscem.

W meczu o mistrzostwo punktacja jest następująca: za pierwsze miejsce — 3 punkty, za drugie — 2 p., za trzecie — 1 p., za czwarte — 0 p. Każdy ze startujących jedzie pięć razy, a więc maksymalna ilość punktów jaką można zdobyć jest 15.

Parker zajmując drugie miejsce za stosunkowo dużo gorszym i mniej doświadczonym Waterman'em, uzyskuje 2 p., a więc ma stracony 1 p. Jest to sensacja Nr 1, która rozpoczyna serię, która kończy się dopiero z chwilą wręczenia mistrzowi żużlowemu srebrnego pucharu i czeku na £. 200.

W biegu czwartym sensacja nr. 2, Alec Statham mija na pierwszym zakręcie drugiego kandydata na mistrza Vic Duggan'a i wygrywa bieg, pozbawiając go również jednego punktu. Bieg piąty wygrywa Duggan bijąc Amerykanina Wilbur'a Lamoreaux.

Bieg szósty tak jak i pierwszy rozegrany zostaje między zawodnikami słabszymi i na przebieg rozgrywki między asami nie wpływa.

W biegu siódmym z kandydatów do mistrzostwa startują, J. Parker, R. Johnson i A. Statham. jako czwarty jedzie nieodgrywający roli Gilbert. Johnson i Statham, mają po jednym pierwszym miejscu. J. Parker jedno drugie miejsce. Parker, wbrew swojej zasadzie, startuje na swoim ulubionym motorze z niedotartym silnikiem! Ze startu wychodzi najlepiej Parker, przez pierwszy zakręt oddala się od przeciwników i zwycięstwo w tym biegu ma już w kieszeni, gdy nagle silnik jego żużłowki zaczyna wyraźnie „puchnąć”. Przez trzy okrążenia udaje się Parkerowi przez ciągłe przymykanie gazu uratować go przed zatarciem, jednak na przedostatnim zakręcie silnik zaciera się na sztywno, i Parker traci 3 p. co przekreśla go jako kandydata do tytułu Mistrza. Bieg wygrywa w ostrej walce Statham przed Johnsonem.

W dalszej rozgrywce sytuacja przedstawia się następująco: Vic Duggan po zajęciu jednego drugiego miejsca za Statham'em w czwartym biegu, wygrywa wszystkie pozostałe swoje cztery konkurencje, czem osiąga 14 punktów na 15 możliwych. Ron Johnson przegrał w biegu siódmym ze Statham'em, a w czternastym biegu, po zażartej walce przegrał z Duggan'em, na błotach, wzmacnianiu steków podłona i naprawę utracił więc 2 p. od maksimum i uzyskał w sumie 13 p.

W międzyczasie Alec Statham wygrywa bieg czwarty z Dugganem, siódmy z Johnsonem, jak również biegi dziesiąty i szesnasty z mniej znanymi zawodnikami. W czterech biegach uzyskuje więc 12 p. Groźnych przeciwników jak Duggan, Johnson, Parker już pobił, jedzie jeszcze tylko w biegu ze słabszymi jeźdźcami jak Longley, Waterman, i D. Oliver. Ma więc wielkie szanse na zdobycie 14 czy 15 punktów i wygrania meczu.

Bieg siedemnasty i tu największa sensacja, — Statham startując z zewnętrznej pozycji, słabo wychodzi ze startu i przy wejściu w zakręt zostaje zasypany

i oślepieniony żużlem z zażartego pojedynku Longley — Waterman. Tor po ostatnim równaniu i polaniu jest bardzo mokry, wilgotny i lepki żużel zalepia okulary, Statham nie chce ich jednak zrzucić dopóki nie przebieje się przez strumienie mokrego żużlu, nie udaje mu się to jednak i prawie kompletnie oślepieniony kończy bieg jako trzeci, tracąc za jednym zamachem dwa punkty i pewne Mistrzostwo, a uzyskując sumę 13 p. — to jest ilość równą uzyskanej przez Johnsona.

Mistrzostwo zdobywa więc Vic Duggan sumą 14 punktów.

O drugie miejsce zostaje rozegrany między Johnsonem a Statham'em dodatkowy bieg, który należy do najciekawszych z całego meczu. Obaj zawodnicy ze startu wychodzą równo, początkowy pojedynek o wewnętrzzną pozycję na torze rozstrzyga na swoją korzyść Statham. W drugim zakręcie Johnson jedzie dosyć zewnątrz, Statham sądząc, że Johnson chce go obejść od zewnątrz daje się nieco wynieść, w tym samym momencie Johnson zmienia nagle taktykę dodając gazu załamuje szeroki łuk robiąc ostry skręt a następnie bez obślizgu z wyprostowaną maszyną ścina ostatnią ćwiartkę zakrętu, wykorzystując całą możliwą siłę motoru i adhezyję koła w zrywle na prostą, w ten sposób mija Statham'a od wewnątrz z dużą nadwyżką szybkości, rozstrzygając bieg na swoją korzyść.

Ostateczny wynik: Mistrzostwo Żużłowe na rok 1948 Vic Duggan, drugi Ron Johnson trzeci Alec Statham.

Br.

Z życia Automobilklubów

JEDNODNIOWA JAZDA KONKURSOWA AP WARSZAWA

Bardzo udaną imprezę zorganizował w dniu 10 października Oddział Warszawski AP — jednodniówka pomyślana była wszechstronnie, zawierała w sobie szereg wartościowych elementów i przeprowadzona była na ogół sprawnie. Licząc się z zalecanymi oszczędnościami benzynowymi ograniczono „wykreślenie kilometrów” do około 100 km (jazda okrężna na trasie Okęcie — Łazy — Tarczyn — Gróciec — Chynów — Góra Kalwaria — Jeziorna — Klarysew — Wilanów). Niedługi, ale dość urozmaicony odcinek drogi gruntowej i terenowej (ok. 11 km. — Góra Kalwaria — Kawęczyn — Słomczyn — Jeziorna) na ogół „smakował” kierowcom. Nadto program Jednodniówki przewidywał próbe szybkości płaskiej na dystansie 500 metrów (w miejscu startu) oraz — po zakończeniu jazdy okrężnej i terenowej — efektowną próbę zręczności oraz próbę zrywu i hamowania na dystansie około 250 mtr.

Ogółem do imprezy zgłoszono 27 maszyn, z tego 5 zawodników startowało w klasie I (do 750 ccm), 5 w kl. II (750 — 1300 ccm), 9 — w kl. III (1300 — 2000 ccm), oraz 8 — w kl. IV (ponad 2000 ccm).

Jazde terenową określić należy raczej jako łatwą, natomiast próba zręczności umożliwiała wykazanie całego wachlarza umiejętności kierowcy, ze względu na to, że pozwalała na rozwinięcie dość znacznych szybkości (do 50 km/h). Próba zrywu i hamowania wykazała, że znaczna część kierowców (m. in. zwycięzca w IV kl. — Z. Gebethner) nie posiada sztuki hamowania silnikiem plus hamulce, kładąc przy hamowaniu cały nacisk na hamulce, z negligowaniem roli silnika przy tej funkcji.

Łatwa na ogół próba jazdy terenowej okazała się jednak trudna dla Sucharda, któremu inż. Rychter pomagał wydostać się z głębszego, miękkiego dołka.

Sucharda na swym pięknym Jaguarze miał najlepszy czas dnia w próbie szybkości (500 mtr. — ze startu stojącego — 24 sek.). Najładniej i najpłynniej pojechał w dość trudnej próbie zręczności Zygmunt Gebethner na „Willysie” osiągając doskonały czas 39 sek. (Rekord próby). Troskliwie przygotowanie maszyny i pilny trening kierowcy pod okiem naszego „asa” — Al. Mazurka dały doskonałe rezultaty. Inż. Rychter na swym wysłużonym Willysie pojechał wolniej — my-

ślę że zła widoczność (Willys z drewnianą budą, inne były otwarte), było największym utrudnieniem.

Wyniki:

W kl. I: 1) Gajewski (DKW) — 4 p. karne; 2 i 3 E. Niziolek i Z. Chodowiecki (oba na DKW) — po 7 p. k.

W kl. II: 1) J. Podkański (Skoda) — 3 p. k., 2) Stankiewiczowa (Opel — Kadet) — 9 p. k.

W kl. III: 1) W. Perkowski (Lancia — Aprilia) — 2 p. k.; 2) T. Czarnecki (Opel — Olimpia) — 25 p. k.; 3) Stankow (Opel — Olimpia) — 28 p. k.

W kl. IV: 1) Z. Gebethner (Willys) — 8 p. k., 2) W. Rychter (Willys) — 15 p. k.; 3) Ferić (Willys) — 16 p. k. W pobitym polu w tej klasie: mjr. Sobel na rajdowym Willysie, Chenoire na Willysie, Kowalski na Mercedes 230, Krause na Wanderer, Sucharda na Jaguarze.

×

Jednodniówka była przeprowadzona starannie, opracowana b. szczegółowo, punktualność — ściśle przestrzegana. Należy podkreślić dużą pomoc milicji, która walczy przyczyniła się do sprawnego przeprowadzenia zawodów, współdziałając szybko, sprawnie i chętnie.

(t).

OGŁOSZENIA DROBNE

o zgubionych pozwoleniach na prowadzenie poj. mech. których zamieszczanie na łamach „Motoryzacji” obowiązuje stosownie do § 30 Instrukcji Departamentu Samochodowego Min. Komunikacji z dnia 31 lipca 1946 roku. — Nr X — 3c — 36/48.

ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie samochodu wydane przez Ruch Kołowy w Warszawie, kategorii IV, Nr na nazwisko Burczyńska Jana zamieszkałego w Warszawie, ul. Bracka Nr 18 m. 72.

ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie samochodu i motocykla wydane przez urząd wojewódzki w Lublinie, kategorii zawodowe Nr 2687 na nazwisko Kordygę Jana, zamieszkałego w Zamościu, ul. Kolejowa Nr 1.

ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie samochodu wydane przez starostwo w Warszawie, kategorii II, Nr 5935 na nazwisko Szczukiewicz Juliana zamieszkałego w Warszawie, ul. Krasińskiego Nr 21 m. 3.

SKRADZIONO pozwolenie na prowadzenie samochodu wydane przez urząd wojewódzki w Warszawie, kategorii I Nr 1251 na nazwisko Kosmana Wacława zamieszkałego w Warszawie, ul. Garwolińska Nr 3.

ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie motocykla wydane przez urząd wojewódzki w Kielcach, Nr 3350, na nazwisko Waczyńskiego Jana, zamieszkałego w Radomiu, ul. Drewniana Nr 23.

SKRADZIONO pozwolenie na prowadzenie motocykla wydane przez urząd wojewódzki w Poznaniu, Nr 32149, na nazwisko Dorniaka Piotra zamieszkałego w Lubsku.

SKRADZIONO pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urząd wojewódzki w Rzeszowie, czerwone, Nr 869 na nazwisko Koszeli Tadeusza zamieszkałego w Zabkowicach Śląskich, ul. Legnicka Nr 6.

ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie samochodu wydane przez urząd wojewódzki w Warszawie, kategorii III, na nazwisko Chylińskiego Zygmunta, zamieszkałego w Warszawie, ul. Stalina Nr 19 m. 11.

SKRADZIONO pozwolenie na prowadzenie samochodu wydane przez urząd wojewódzki w Warszawie, kategorii III, Nr 02121, na nazwisko Bartnickiego Kazimierza, zamieszkałego w Warszawie, ul. Szwedzka Nr 25 m. 32.