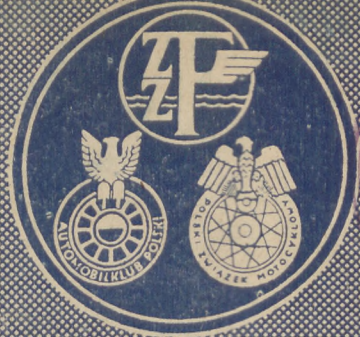
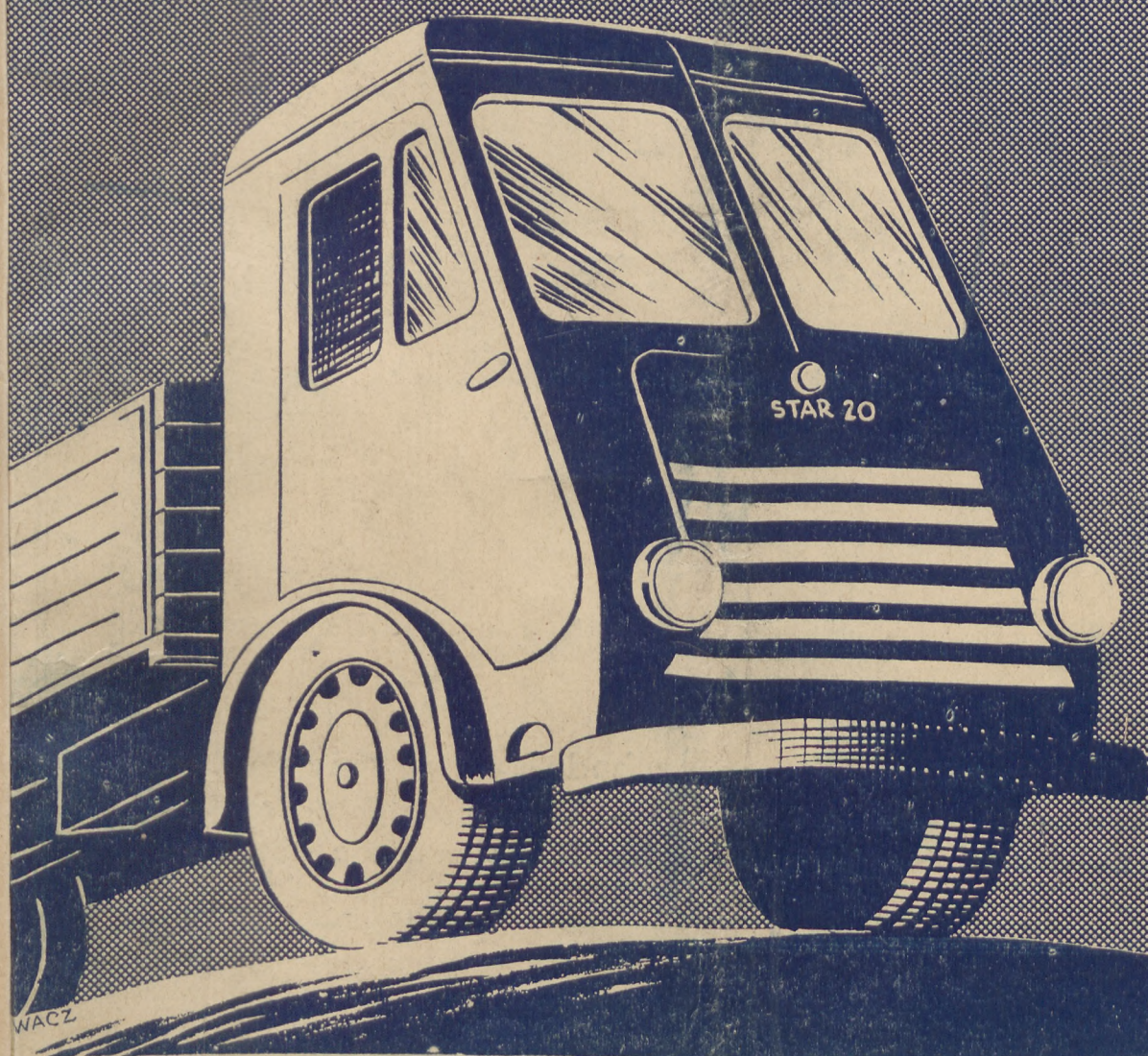




Motorzysta



MIĘDZY Narodowi Ekspedytorzy

C. HARTWIG S. A.

Warszawa, Zgoda 3

Telefon 88-620 - Adres telegraficzny: CEHARTWIGZA

ROK ZAŁOŻENIA 1858

ODDZIAŁY W KRAJU:

Bydgoszcz	Katowice
Elbląg	Kraków
Gdańsk	Łódź
Gdynia	Poznań
Gliwice	Szczecin
Jelenia Góra	Warszawa
	Wrocław

EKSPOZYTURY:

Chałupki
Międzylesie
Słubice
Terespol
Zebrzydowice

PRZEDSTAWICIELSTWA ZAGRANICZNE:

C. Hartwig Inc. New York,
C. Hartwig A. G. Warszawa, Agentur Wien,
PSA Transport Ltd. London,
PSAL S. A. Antwerpia,
Botrans SARL. Paryż,

oraz korespondenci we wszystkich innych krajach Europy

Transporty kolejowe i samochodowe. Wagony zbiorowe.
Clenie. Magazynowanie. Ubezpieczanie przesyłek.
Przeładunki morskie masowe i drobnicowe. Inkaso.

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 IV

LUTY 1949

Nr 2

TREŚĆ 2-go ZESZYTU

	Str.		Str.
O RACJONALNE WYKORZYSTANIE TABORU (3) — Tractorius	34	PROWADZENIE SAMOCHODU W WARUNKACH POLARNYCH — Al. Pfau	48
CZYNNIKI ROZWOJU RADZIECKIEGO PRZEMYSŁU SAMOCHODOWEGO — inż. A. Minhejmer	40	KIEROWCY LENIGRADU PRZODUJA — St. Cz.	51
O CZYSTOŚĆ SŁOWNICTWA — B. Nowakowski	42	ZE ŚWIATA	52
UDZIAŁ POLSKI W PRACACH GENIEWSKICH — dr T. Bissaga	43	AKTUALNOŚCI I SPORT — Aldo Vivanti	53
JAK WYMIENIAĆ PRAWA JAZDY — M. S.	43	O BEZPIECZEŃSTWO W ZAWODACH MOTOCYKLOWYCH — Krzysztof Brun	56
CHARAKTERYSTYKA POLSKICH POJ. MECHANICZNYCH — J. S.	44	TENDENCJE KONSTRUKCYJNE MOTOCYKLI POWOJENNYCH (2) — J. Jankowski	59
DRUGA STRONA MEDALU — W. Rychter	45	POD ZNAKIEM WYŚCIGÓW NA ŻUŻLU — Wł. Pietrzak	62

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

Ceny ogłoszeń: cała stronica 30.000 zł 1/2 stronicy 15.000 zł 1/4 stronicy 8.000 zł 1/8 stronicy 4.000 zł

Druk Spółdz Wyd „Prasa Demokratyczna” — W-wa, Śniadeckich 16

B-65875

TRACTORIUS

O RACJONALNE WYKORZYSTANIE TABORU SAMOCHODOWEGO (3)

Transport pasażerski rozporządza długą gamą różnych modeli samochodów. Umiejętnością organizatorów tej gałęzi transportu jest taki dobór samochodu osobowego do wykonywania pewnych określonych zadań, który zapewni największe korzyści użytkownikowi przy najmniejszych kosztach własnych. Wybór stanowi tutaj różne modele samochodów osobowych do komunikacji masowej — czyli autobusów, jak również — do innego rodzaju transportu pasażerskiego — samochody osobowe rozmaitej wielkości, a zatem i różnej wagi, a w konsekwencji z silnikami o różnej pojemności i mocy.

Porównanie wyników transportu osobowego masowego przy założeniu dwu krańcowo różnych zadań przewozowych przedstawia tabela 1.

Wykazuje ona wartość eksploatacyjną czterech różnych modeli autobusów przy szczytowym wykorzystaniu ich w warunkach korzystnych, to znaczy przy istnieniu takiej organizacji obsługi technicznej, która umożliwiłaby wykonywanie wszelkich napraw bez straty czasu na oczekiwanie nadejścia części zamiennych lub innych materiałów potrzebnych do technicznej obsługi i napraw.

Model I jest to autobus z silnikiem gaźnikowym o mocy około 80 KM, wyposażony w 30 miejsc siedzących przystosowanych do komunikacji dalekobieżnej (łącznie posiada 36 miejsc przy zastosowaniu go do ruchu miejskiego lub podmiejskiego).

Model II jest to autobus z silnikiem wtryskowym (Diesel) o mocy około 100 KM o 43 miejscach siedzących i 60 ogółem.

Model III posiada silnik wtryskowy o mocy 120 — 140 KM i 54 względnie 80 miejsc. Jest to zatem potężny „krążownik” drogowy albo typowy wielkomiejski autobus ze specjalnym nadwoziem, tramwajowym.

Model IV jest to pociąg drogowy składający się z autobusu o wielkiej pojemności, lecz lekkiej nowoczesnej konstrukcji nośnej z przyczepą samokierującą się, również bezramową (samonośną). Dzięki usunięciu ram konstruktor osiągnął oszczędność ponad 2.000 kg wagi, co odpowiada możliwości zmniejszenia mocy silnika o około 30 KM bez zmniejszenia sprawności pojazdu.

Oszczędność na wadze, a w konsekwencji na mocy silnika daje w wyniku zużycie tylko 0,3 ltr oleju gazowego na 100 km to jest około 0,3 ltr na 100 km i 1 pasażera, gdy zużycie pociągu „normalnego” w tych samych warunkach wynosi 0,4 ltr na 100 km i 1 pasażera.

Oczywiście że zastosowanie pociągu autobusowego jest możliwe tylko w komunikacji dalekobieżnej i na trasie, która pozwala na zastoso-

wanie przyczepy osobowej. Ostrożność i względy techniczne wymagają zmniejszenia szybkości technicznej w razie stosowania przyczepy do autobusu.

Przy założeniach jak w tablicy 1 wynika, że w intensywnym ruchu dalekobieżnym i jeżdżąc na dwie zmiany (960 min. — 16 godz.) jeden autobus może wykonać dziennie od 8400 do 15000 pasażero - km (pociąg autobusowy blisko 34.000), natomiast w intensywnym ruchu miejskim (jednak znacznie mniej intensywnym niż obecnie w Warszawie), te same modele mogą wykonać od 5000 do 11.000 pasażero-km i przebież w ciągu roku od 300 do 680 tysięcy osób.

O tym jaki model autobusu należy zastosować w danych warunkach decydować będzie koszt 1 pasażero - km. Tabela 2 wykazuje wszystkie składniki kosztów zmiennych szczegółowo i koszty stałe ryczałtowo. Z wykazanych kosztów można wnioskować, że autobus gaźnikowy może być stosowany do komunikacji nie stałej, o charakterze nie zarobkowym (jak np. dowóz pasażerów na lotnisko) i na liniach zarobkowych o małym ruchu, w tych razach jednak gdy praca autobusu jest intensywna, racjonalnym jest stosowanie autobusów z silnikiem wtryskowym (tańszy od benzyny olej gazowy) i o pojemności odpowiedniej do spodziewanego zaludnienia. Wyższy koszt zakupu tych autobusów jest wówczas usprawiedliwiony całkowicie.

Ze względu na to, że nie otrzymaliśmy autobusów ani z dostaw UNRRA, ani z demobilów, powstał u nas problem stworzenia taboru autobusowego. Potrzeby w tym kierunku nie wymagają uzasadnienia. O ile przed wojną posiadaliśmy 6 autobusów na 100.000 mieszkańców to obecnie cyfra ta nie wykazuje żadnego polepszenia, przeciwnie, biorąc pod uwagę znaczną ilość autobusów niemieckich i tzw. „ciężarówkę” przystosowanych do transportu osobowego — nie będących jednostkami o pełnej wartości, a wchodzących w skład taboru autobusowego — jesteśmy w obecnej chwili jakościowo w gorszym położeniu niż przed wojną.

Ilość samochodów ciężarowych w stosunku do ilości mieszkańców wzrosła prawie czterokrotnie, samochodów osobowych o około 30%. Pozwala nam to mieć pewność, że brak autobusów jest tylko chwilowy, wywołany trudnościami zakupu w krajach produkujących, jak również chwilowymi trudnościami w osiągnięciu pożądanego tempa budowy nadwozi w kraju.

Znaczne i szybkie powiększenie ilości sprawnych autobusów umożliwi ich bardziej racjonalną eksploatację (zwłaszcza w wielkich miastach) oraz przyczyni się do stopniowego przekazywania samochodów ciężarowych, nie właś-

TABELA 1

Porównanie wyników transportu osobowego na odległość 90 km. i 5 km. (autobusy)

L. p.	Rodzaje pojazdów	Jedn. miary	I	II	III	IV
Założenia i wyniki						
1	Długość dnia pracy	min.	900 960	900 960	900 960	960
2	Szybkość techniczna	km/godz.	40 25	40 25	40 25	36
3	Średnia odległość 1 jazdy	km	90 5	90 5	90 5	90
4	Czas 1 jazdy w jednym kierunku	min.	135 12	135 12	135 12	130
5	Czas postojów	min.	50 15	50 15	50 15	50
6	Ilość miejsc	jedn.	30 36	43 60	54 80	130
7	Współczynnik zaludnienia		0,6 0,8	0,6 0,8	0,6 0,8	0,6
8	Ilość pasażerów na 1 jazdę	j. dn.	18 28,8	25,8 48	32,4 64	78
9	Ilość jazd w ciągu dnia	jedn.	5,2 35,4	5,2 35,4	5,2 35,4	4,8
10	Przebieg w ciągu dnia	km	408 177	408 177	408 177	432
11	Współczynnik wykorzystania przebiegu		1 1	1 1	1 1	1
12	Pasażero-km w ciągu dnia	pasaż. km	8400 5097	12000 8496	15000 11328	33700
13	Cykl międzynaprawczy	1000 km	50 50	70 70	70 70	70
14	Ilość dni pracy w ciągu roku	dni	250 300	252 300	252 300	252
15	Przebieg roczny	1000 km	117 52	118 53	118 53	109
16	Planuje się wykonanie rocznie	1000 pas. km	2100 1530	3000 2550	3780 3400	8500
17	Planuje się przewóz roczny	1000 pasaż.	23 205	34 510	42 680	94

TABELA 2

Porównanie kosztów transportu osobowego na odległość 90 km i 5 km (autobusy)

L. p.	Rodzaje pojazdów	Jedn. miary	I	II	III	IV
Założenia i koszty						
	Wartość	1000 zł.	3600	4500	6000	9000
	Zużycie paliwa	1000 zł.	30 33	21 23	37 40	40
	Koszty	"				
1	Naprawa	"	1267 583	1062 477	1180 530	1635
2	Obsługa	"	222 100	248 111	260 120	272
3	Paliwo	"	2808 1400	1150 549	1965 954	1962
4	Smary	"	140 64	190 85	260 116	295
5	Ogumienie	"	936 424	1062 477	1180 530	1335
6	Amortyzacja po 300.000 km	"	1404 636	1770 795	2300 1060	2180
7	Kierowcy i konduktorzy	"	1400 1500	1500 1500	1500 1500	2000
8	5% od ceny zakupu	"	180 180	225 225	300 300	450
9	Inne stałe	"	1100 1000	1000 1000	1100 1100	1200
	Razem	zł.	9477 5877	6207 5210	10105 6210	1169
	1 Wozu — km	zł.	81 111	70 98	80 117	107
	1 Pasażer — km	zł.	4,5 3,8	2,7 2	2,6 1,8	1,35

Amortyzacja: autobusy po przebiegu 300.000 km (mod. IV, autobus po 100.000 km, przyczepa po 600.000 km)

ciwie wykorzystywanych, tylko do przewozu pracowników do i z miejsca pracy oraz do produkcji towarowych usług transportowych.

J**

Rola samochodu osobowego w produkcji usług osobowego transportu jest oczywiście zupełnie odmienna. Samochód osobowy może służyć do dowolnego zaspakajania indywidualnych potrzeb komunikacyjnych jego właściciela i wówczas posiada cechy jednego w nowoczesnych sprzętów w gospodarstwie domowym, podobnie jak odkurzacz, radio itd. lub też może być publicznym środkiem transportu osobowego.

Rozpowszechnienie samochodu osobowego jako własności indywidualnej jest ściśle związane z wysokością dochodu społecznego. Zagadnienie to nabierze w Polsce w przyszłości wielkiej wagi. Obecnie interesuje nas samochód osobowy do potrzeb publicznych w roli taksówki i samochodu służbowego, stosowanego w tych wyjątkowych wypadkach, w których zastosowanie innego, tańszego środka komunikacji, nie jest racjonalne.

Tabela 3 zawiera porównanie wyników eksploatacyjnych trzech samochodów osobowych: małolitrażowego o pojemności silnika 1100 ccm, średniolitrażowego — 2000 ccm i wielkolitrażowego — 3600 ccm (pojemności silników odpowiadają w zbliżeniu pojemnościom silników samochodów typowych, będących obecnie w użyciu).

Porównane są dwa krańcowe zadania transportowe: codzienna jazda na daleki dystans tj. 150 km tam i z powrotem oraz praca samochodu służbowego wyłącznie w mieście, na krótkich przebiegach. Przyjmując, że samochód używany jest pół w ruchu mieszanym daleko- i krótkobieżnym, wyniki eksploatacyjne, jak również i koszty, będą średnią wyników krańcowych wykazanych na tabelach 3 i 4.

Z tabeli 3 widzimy, że przy założeniu 12 godzinnego dnia pracy, codzienna jazda na odległość 150 km, celem załatwienia czynności służbowych i z powrotem tego samego dnia, najkorzystniej będzie wykonana przy użyciu samochodu wielkolitrażowego, o załadunku do czterech osób (oprócz kierowcy) gdyż czas jazdy będzie najkrótszy, a tym samym pozostanie najwięcej czasu na załatwianie spraw.

Tabela 4 wskazuje natomiast, że koszt 1 woz-km będzie o 20% niższy w stosunku do takiej samej jazdy wykonanej samochodem średniolitrażowym i o 17% — w razie zastosowania samochodu o małym litrażu. Koszt pasażer-km będzie o 20% niższy w stosunku do samochodu średniego i o 10% niższy w stosunku do samochodu małego.

Mając na uwadze, że samochód duży, po zakończeniu okresu amortyzacji, będzie przedstawiał niewątpliwie większą wartość użytkową od samochodu małego i nie pomijając komfortu

jazdy jako czynnika pozytywnego, można wywnioskować, że duży samochód osobowy jest bardziej racjonalnym środkiem transportowym od samochodu małego. Korzyści które daje samochód duży muszą być jednak okupione bardzo ciężką dla nas ofiarą. Duży samochód zużyje w ciągu roku w stosunku do samochodu małego, do wykonania tego samego zadania, o 4875 litrów benzyny więcej, a w stosunku do samochodu średniego — o 1625 litrów więcej.

Do wykonania drugiego zadania rozchód benzyny wyniósł by w pierwszym porównaniu 942,5 ltr więcej, a w drugim — 507,5 litrów. Przyjmując średnią wartość, dla zobrazowania przykładu, otrzymujemy w pierwszym wypadku 2908 ltr, a w drugim 1066 ltr.

Wyobraźmy sobie, że tabor samochodów osobowych złożony np. z 30.000 jednostek wyłącznie małolitrażowych zostaje zamieniony na tabor złożony wyłącznie z samochodów wielkolitrażowych. Dodatkowy rozchód benzyny wyniósłby rocznie: w pierwszym wypadku 87.240.000 ltr czyli 66.300 ton benzyny, a w drugim 32.000.000 ltr czyli 24.300 ton.

Nie chodzi w danym razie o koszt tych materiałów pędnych, gdyż widzieliśmy wyżej, że rozchodując więcej benzyny osiągamy nie tylko tańszy ale i jakościowo lepszy przewóz. Zagadnienie leży w deficytowości benzyny gdyż produkujemy jej mniej niż potrzebujemy i każdą tonę kupioną zagranicą powinniśmy oszczędzać. Kraj produkujący benzynę i posiadający jej nadmiar do eksportu może sobie pozwolić na osiąganie pewnych korzyści kosztem spalania większej ilości paliwa. Oto przyczyna stosowania przez St. Zjednoczone wyłącznie samochodów osobowych dużych, o pojemności silnika ponad 3.000 ccm.

**

Tabela 5 przedstawia porównanie wyników prób zużycia benzyny, które wykonano w Anglii w 1948 roku. Ostatnia rubryka wykazuje zużycie paliwa na 100 km i 1 tonę wagi samochodu. Porównanie tych wartości jest w pewnym stopniu porównaniem wartości użytkowej samochodu. O ile z rubryki przedostatniej wykazującej zużycie na 100 km bez względu na wielkość (i nośność oraz trwałość i szybkość) samochodu, należałoby wnioskować, że najbardziej ekonomicznym samochodem spośród porównywanych jest Renault 4, to analizując cyfry ostatniej rubryki można dojść do wniosku, że relatywnie najekonomiczniejszym jest Ford Prefekt i Austin Devon o pojemności silnika 50% większej, oraz Chrysler Windsor o pojemności 5,4 razy większej od małego Renault.

Z tej tabeli porównawczej dalej wynika, że osiągnięcie zużycia poniżej 10 ltr/100 km da się osiągnąć tylko przez daleko idące ograniczenie wartości użytkowej samochodu. O ile samochód małolitrażowy jest niewątpliwie zdolnym do użytku pojazdem służącym do potrzeb indywidualnych właściciela, który oczywiście

TABELA 3

Porównanie wyników transportu osobowego na odległość 150 i 2,5 km (samochody osobowe)

L. p.	Rodzaje pojazdów Założenia i wyniki	Jedn. miary	1100 ccm	2000 ccm	3600 ccm
1	Długość dnia pracy	min.	600 720	600 720	600 720
2	Średnia szybkość techniczna	km/godz.	50 25	60 25	70 25
3	Średnia odległość 1 jazdy	km	150 2,5	150 2,5	150 2,5
4	Czas 1 jazdy	min.	180 6	150 6	128,6 6
5	Czas pos. oju	min.	240 30	300 30	243 30
6	Ilość miejsc	jedn.	3 3	3 4	4 4
7	Współczynnik załadunku		0,7 0,4	0,7 0,4	0,7 0,4
8	Ilość pasażerów	jedn.	2,1 1,2	2,1 1,6	2,8 1,6
9	Ilość jazd		2 20	2 20	2 20
10	Przebieg dzienny	km	300 50	300 50	300 50
11	Współczynnik wykorzystania przebiegu		0,9 0,7	0,9 0,7	0,9 0,7
12	Planowane dzienne wykonanie	pasaż. km	567 420	567 60	753 560
13	Cykl międzynaprawczy	1000 km	45 45	55 55	70 70
14	Współczynnik wykorzystania taboru		0,67 0,78	0,68 0,80	0,69 0,81
15	Ilość dni w pracy	dni	245 285	250 290	253 292
16	Przebieg roczny	1000 km	73 14,25	75 14,5	76 14,6
17	Planowane wykonanie	1000 pasaż. km	140 120	142 162,5	191 164
18	Planowany przewóz	pasaż.	514 6840	514 9280	708 9344

TABELA 4

Porównanie kosztów transportu osobowego na odległość 150 i 2,5 km, (samochody osobowe)

L. p.	Rodzaje pojazdów Założenia i koszty	Jedn. miary	1100 ccm	2000 ccm	3600 ccm
	Wartości	1000 zł	800	900	1000
	Zużycie paliwa	1 ltr/100 km	8,5 10	11,5 12,5	15 16
1	Naprawa	1000 zł	485 94	472 91	433 83
2	Obsługa	„	110 21	112 22	114 22
3	Paliwo	„	500 114	690 145	910 187
4	Smary	„	50 10	60 13	90 17
5	Ogumienie	„	99 20	112 22	136 26
6	Amortyzacja	„	392 76	386 75	379 73
7	Kierowca	„	300 300	300 300	300 300
8	5% od kapitału	„	40 40	45 45	50 50
9	Inne stałe wydatki	„	60 60	65 65	70 70
	R a z e m	zł	2036 735	2242 778	2482 828
	1 Wozo — km	zł	28 51	30 53	33 56
	Średnio	zł	39,5	41,5	44,5
	1 Pasażero — km.	zł	14,6 6,1	16,6 4,8	13 5

U w a g i: *) amortyzacja 1100 ccm — 150.000 km, 2000 ccm — 175.000 km, 3600 ccm — 200.000 km

TABELA 5
Porównanie zużycia benzyny w/g „The Motor”

L. p.	MARKA i MODEL	Data próby	Pojemność cylindrów	Waga podt czas próby	Zużycie na 100 km przy stałej szybkości km/godz.						Zużycie na całym przebiegu	Zużycie na 100 km i 1 tonę
					32,18	48,27	64,36	80,45	96,54			
										l		
			ccm	kg.							lt.	lt.
1	Standard-Vanguard	21.7.48	2,088	1,333	9,4	10,1	11,3	12,3	12,8		11,8	9,1
2	Bristol	19.5.48	1,971	1,346	—	9,4	9,1	9,3	10,3		13,2	10,1
3	Citroen 11 L.	5.5.48	1,911	1,194	10,7	9,6	9,6	10,7	12,0		12,4	10,3
4	Sunbeam Talbot 90	30.6.48	1,944	1,372	—	8,0	8,8	9,9	11,5		12,3	8,8
5	Vauxhall Velox	1.12.48	2,250	1,250	—	8,2	8,7	9,7	11,3		11,4	8,9
6	Vauxhall 14	25.2.48	1,781	1,092	7,8	7,6	8,3	10,3	13,2		10,7	9,7
7	Imperia TA 8	16.6.48	1,340	1,133	7,1	8,1	8,4	8,9	10,1		11,7	10,6
8	Austin A 40 Devon	3.3.48	1,200	1,168	6,8	7,0	7,8	8,8	10,6		8,8	7,3
9	Ford Prefect 10	4.2.48	1,172	1,016	5,8	6,0	6,9	8,3	—		8,4	8,4
10	Renault 4 C.W.	12.11.47	0,760	736	4,6	4,8	5,1	6	—		6,3	9,0
11	Ford V8 Pilot	25.8.48	3,620	1,689	—	12,5	13,1	14,9	16,6		15,7	9,2
12	Chrysler Windsor	26.5.48	4,100	1,994	—	12,5	12,9	14,5	15,7		15,6	7,8
13	Studebaker Champion	11.8.48	2,780	1,498	—	9,4	9,9	11,8	13,2		14,8	9,9

Przebieg poszczególnych prób opisany jest w różnych numerach tygodnika „The Motor”.

U w a g a: Niektóre samochody wykazują większe zużycie na całym przebiegu, niż na próbach szybkości co tłumaczy się warunkami trasy (wzgórza, zakręty, przeszkody w drodze) i właściwościami samociodu (przekładnie i wymiar koł)

sam się nim posługuje i w większości wypadków odbywa jazdy bez niczyjego towarzystwa, to przeznaczenie zbyt małego samochodu do celów służbowych ze stałą obsadą jednego miejsca przez kierowcę, nie może być uważane za racjonalne.

Jeśli taki samochód ma za zadanie nie tylko jazdy miejskie lecz również dalsze przebiegi i to z pełnym obciążeniem (a nawet przeciążeniem) po drogach różnej jakości, to takie zastosowanie jego jest niewłaściwym i da się porównać do zaprzęgania jednego konia do zaprzęgu parokonnego. Jeden koń nie wykona zadania tak jak dwa konie i padnie przedwcześnie.

O ile w konstrukcji amerykańskiego samochodu widać oddawna ustaloną unifikację typów, to konieczność osiągnięcia jak najdalej posuniętej oszczędności paliwa we wszystkich krajach Europy spowodowała wielką różnorodność modeli, jak również n'ejedno ryzykowne i niepraktyczne rozwiązanie.

Kwestia tzw. samochodu ludowego stała się przysłowiowym „wężem morskim“. Godząc się nawet na daleko idące ograniczenie wartości użytkowej samochodu ludowego i rezygnując z komfortu jazdy, pozostaje walka pomiędzy małym kosztem paliwa i wysokim kosztem amortyzacji. Zużycie paliwa, będąc zależne od mocy silnika, można zredukować tylko przez zmniejszenie wagi pojazdu (oczywiście przy stosowaniu silników o takim samym zużyciu paliwa na 1 KM i godzinę czyli w praktyce o tym samym stosunku sprężania).

Daleko posunięte zmniejszenie wagi pojazdu pociąga za sobą skrócenie okresu amortyzacyjnego i — przy stosowaniu samochodu do zadań ponad jego siłę — skrócenie okresu międzyna-prawczego wyrażające się zwykłą koszta napraw. W wyniku tych prawd samochód „ludowy“ staje się równie kosztowny jak samochód większy, wygodniejszy i przyjemniejszy w użytku.

Wśród konstrukcji wielkich wytwórni europejskich można zauważyć tendencję w kierunku budowy samochodów zupełnie małych lecz nie niżej 600 ccm.

Pozatem obserwujemy tendencję w kierunku znalezienia „złotego środka“ w postaci samochodu uniwersalnego, o umiarkowanym zużyciu benzyny (w granicach 10 — 12 ltr), przy zastosowaniu silnika znacznie ponad 1.000 ccm, i mocy ok. 60 KM, dającego możliwość rzadkiego używania przekładni (biegów), przy umiarkowanej przekładni głównej i normalnych wymiarach kół. Chodzi o taki samochód, którego wartość eksploatacyjna byłaby zbliżona do wyników wykazanych w tabelach 3 i 4 przez samochód o pojemności silnika 2.000 ccm. Chodzi o taki samochód, który znośiłby na krótkich przebiegach ciężar 4 pasażerów (oprócz kierowcy) i który dawałby wystarczającą szybkość oraz niezbędne minimum komfortu jazdy na przebiegach długich.

Tractorius

NOWE WYDAWNICTWA

MECHANIKA TECHNICZNA CZ. I. STATYKA.

Autor — dr inż. Stefan Neumark.

Wydawca — Inst. Wyd. SIMP i Tow. Kursów Technicznych, Warszawa.

W końcu roku ubiegłego wyszło z druku drugie wydanie (pierwsze wydanie ukazało się w r. 1937-ym) znanej dobrze w świecie technicznym pracy dr inż. Stefana Neumarka pt. *Mechanika Techniczna* — część pierwsza: statyka.

Jest to praca znana i bardzo wartościowa, wydana — jak wszystkie wydawnictwa SIMP — b. starannie i przejrzyście.

Logiczny układ treści, ścisły wykład, uzupełniony licznymi, starannie dobranymi przykładami — stawiają tę książkę w szeregu czołowych podręczników polskich z dziedziny mechaniki.

Książka przeznaczona jest zasadniczo dla liceów mechanicznych. Treść jej przekracza w niektórych wypadkach poza program szkolny.

KALKULACJA ROBÓT TOKARSKICH.

Autor — Wiktor Polak.

Wydawca — Inst. Wyd. SIMP, Warszawa.

Zeszytem pt. „Kalkulacja Robót Tokarskich — Obróbka Skrawaniem“ Instytut Wydawniczy SIMP. zapoczątkował wydanie dzieła zbiorowego pt. „Obliczanie Czasów Roboczych“, obejmującego zasięgiem swej treści wszystkie dziedziny wytwórczości przemysłu metalowego.

LOGARYTMICZNY SUWAK RACHUNKOWY.

Autor — inż. mech. Heliodor Chmielewski.

Wydawca — Inst. Wyd. SIMP.

Praca zawiera podstawowe wiadomości z techniki liczenia suwakiem logarytmicznym, oparta na przykładach, podanych łatwo i przejrzyście.

ZARYS ELEKTROMECHANICZNYCH URZĄDZEŃ BEZPIECZEŃSTWA RUCHU NA STACJACH KOLEJOWYCH.

Autor — inż. Jerzy Zazulak.

Wydawca — Wyd. Techniczne Min. Kom.

Praca inż. Zazulaka wypełniła lukę powstałą po wyczerpaniu książki inż. St. Haupta pt. „Urządzenia Blokowe“, będącą pierwszą tego rodzaju pracą w polskiej literaturze fachowej, a wydaną w r. 1932-im.

Urządzenia bezpieczeństwa stanowią bardzo ważną i obszerną gałąź wiedzy kolejowej, a poznanie jej było dotychczas — wskutek braku odpowiedniego podręcznika — bardzo utrudnione (tylko wykłady na kursach fachowych Min. Kom. dawały podstawy tej nauki).

Praca inż. Zazulaka, aczkolwiek nie wyczerpuje całkowicie tej gałęzi wiedzy kolejowej, w znacznej mierze zaspokaja jednakże potrzeby istniejące, służąc doskonałą radą i pomocą pracownikom kolejowym zatrudnionym przy urządzeniach bezpieczeństwa na kolejach.

JAK JEŹDZIĆ.

Autor — dr Jarosław Frei.

Wydawca — Fa Skubal i Machaidik, Praha.

Książka dr Frei „Jak Jeździć“, która doczekała się w krótkim czasie drugiego wydania, jest bodajże najlepszą pracą tego rodzaju, jaka wyszła z druku na terenie Europy w latach powojennych.

Nie małą zasługę ponosi tutaj inż. Wład. Stis który opiekał się ilustrowaniem tej książki — rysunki dobrze znakomicie, wykonane bardzo przejrzyście, odbite bez zarzutu. Całość na b. wysokim poziomie.

„Jak Jeździć“ jest jedną z serii książek wydanych przez „Popularną Bibliotekę Motorową“ redagowaną przez jednego w najwybitniejszych dziennikarzy i publicystów motoryzacyjnych Europy Śr. — inż. Ad. Tumę. (tg)

Inż. mech. ADAM MINHEJMER

CZYNNIKI ROZWOJU RADZIECKIEGO PRZEMYSŁU SAMOCHODOWEGO

Na łamach „Motoryzacji” i innych naszych czasopism samochodowych omawiano już nie jednokrotnie osiągnięcia i historię radzieckiego przemysłu samochodowego, nie zawsze jednak zwracano uwagę na szereg podstawowych czynników, które odegrały bardzo poważną rolę i umożliwiły właśnie osiągnięcie tych wspaniałych wyników, które wszyscy podziwiamy.

Czynnikami tymi były: racjonalność planu technicznego rozwoju przemysłu, szkolenie kadr fachowców oraz szeroka rozbudowa podstawy naukowo-badawczej.

Poniżej pragnę po krótko naświetlić jak te czynniki były kształtowane i rozwijane.

W toku uruchamiania i opanowywania produkcji w zbudowanych w latach 1929—33 fabrykach rozwinięta została odrazu systematycznie i na szeroką skalę zakrojona akcja szkolenia kadr fachowców potrzebnych do dalszego rozwoju przemysłu samochodowego. Skoncentrowanie w początkowym okresie produkcji pozwoliło na należyte rozpracowanie zagadnień wytwórczych, potrzebnych do przyszłego przemysłu pomocniczego.

Poza placówkami badawczymi w samych wytwórniach stworzony został specjalny instytut naukowy, który kolejno przechodził różne etapy organizacyjne i który podjął na szeroką skalę zakrojone badania nie tylko z dziedziny produkcji, ale także konstrukcji i eksploatacji samochodów i ciągników. Powstały również specjalne samochodowe wyższe uczelnie techniczne.

Osiągnięte wyniki badań i zdobywane doświadczenia znalazły odbicie w produkcji. Podnosi się jej jakość i ilość tak, że już w roku 1936 radziecka wytwórczość samochodów ciężarowych przekroczyła łączną produkcję tych wozów we Francji i w Niemczech, a w roku 1938 łączną produkcję samochodów ciężarowych we wszystkich krajach europejskich wraz z Anglią, wysuwając tym samym radziecki przemysł samochodowy pod tym względem na drugie miejsce na świecie.

W drugiej pięcioletce Stalinowskiej uległ również zmianie sam ustrój przemysłu samochodowego: rozbudowywać zaczyna się przemysł pomocniczy, powstają specjalne wytwórnie części zamiennych, zaczynają być tworzone w różnych okolicach kraju montownie. Zaczynają być produkowane odmiany dotychczasowych modeli, dostosowane do specjalnych zadań.

Historia rozwoju radzieckiego przemysłu ciągnikowego była podobna do historii przemysłu samochodowego. Już w latach 1918—1923 szereg wytwórni jak Zakłady Putiłowskie w Le-

ningradzie, wytwórnia parowozowa w Charkowie, Zakłady Mechaniczne w Kołomeńsku i inne, podjęło próby produkcji ciągników, opierając się na różnych wzorach zagranicznych lub też na rodzimej konstrukcji Mamina.

Pierwsza Stalinowska pięcioletka stawia zagadnienie produkcji ciągników na zupełnie innym poziomie: w roku 1930 rozpoczynają produkcję olbrzymie Zakłady ciągnikowe imienia Dzierżyńskiego w Stalingradzie, a w roku 1932 analogiczne Zakłady imienia Ordżonikidze w Charkowie. Obie te wytwórnie produkowały kołowe ciągniki CT3 i XT3 oparte na wzorze amerykańskiego ciągnika International.

W roku 1933 zakończono budowę zakładów ciągnikowych w Czelabińsku, które rozpoczęły wytwórczość gąsienicowych ciągników „Staliniec” C—60, opartych na wzorze Caterpillar—60.

Zakłady Putiłowskie (obecnie imienia Kirowa) zarzuciły w tym okresie dotychczasową produkcję ciągników typu Fordson i przeszły na masową produkcję kołowych ciągników do uprawy międzyrzędowej typów Y—1 i Y—2 opartych na wzorze Uniwersal.

Na początku 1936 roku było już w Związku Radzieckim blisko 380.000 ciągników, a w ciągu drugiej pięcioletki produkcja przemysłu ciągnikowego osiągnęła 512.000 sztuk, wysuwając Związek Radziecki na pierwsze miejsce na świecie. Równolegle z rozwojem przemysłu ciągnikowego następowała rozbudowa sieci motorowo-ciągnikowych stacji (MTC), będących ośrodkami mechanicznej uprawy roli oraz obsługi i napraw ciągników.

W wyniku samodzielnych prac badawczych i konstrukcyjnych stworzona została drogowa odmiana ciągnika CT3 na oponach, a od roku 1937 zakłady w Stalingradzie i Charkowie zaczęły przechodzić na produkcję gąsienicowego ciągnika CT3—NATI. Zakłady w Czelabińsku przeszły na produkcję gąsienicowego ciągnika „Staliniec” C—65 z silnikiem wysokoprężnym, zakłady Kirowa zaczęły produkować również gąsienicowy ciągnik do uprawy międzyrzędowej Y—3. Charkowska wytwórnia parowozów rozpoczęła produkcję wielkich ciągników gąsienicowych „Komintern” z silnikiem wysokoprężnym.

„Powrót” do pokojowej produkcji po zakończeniu wojny dla radzieckiego przemysłu samochodowego stał się nie powrotem, ale nowym olbrzymim krokiem naprzód. Opierając się na dorobku dotychczasowych doświadczeń, badań i prac konstrukcyjnych, które nie uległy przerwie nawet w okresie wojny, przy przedstawianiu

produkcji wojennej przystąpiono do uruchamiania produkcji całej gamy nowych ulepszonych typów obszernie już omówionych na łamach naszej prasy.

Uruchamiając produkcję nowych typów wprowadzono równocześnie znaczne usprawnienie i unowocześnienie samych metod wytwórczych. Wprowadzono cały szereg samoczynnych linii obrabiarkowych, zastosowano liczne duże i małe samoczynne obrabiarki agregatowe, przeciągarki dla kadłubów silników, frezowanie frezami o ujemnych kątach natarcia, indukcyjne utwardzanie powierzchni prądami wysokiej częstotliwości, obróbkę cieplną stali austenitycznych przy zastosowaniu temperatur poniżej OC, oporowe i stykowe zagrzewanie odkuwek itp.

Cała struktura przemysłu samochodowego ulega równocześnie przebudowie i rozbudowie. Głównie wielkie zakłady nastawiają się na produkcję podstawowych nowych typów, nowe zaś wytwórnie zbudowane w czasie wojny lub po jej zakończeniu, przeznaczone zostały do montażu lub produkcji specjalnych odmian, jak np. odmiana dużej ciężarówki Zakładów Jarosławskich wykonywana, jako samochód samowyladowczy, przez nowe zakłady w Mińsku, następnie do produkcji pomocniczej i części zamiennych oraz do produkcji dawniejszych typów, które w dalszym ciągu będą stosowane do takich zadań transportowych, do których właśnie te wozy są najbardziej właściwe. To ostatnie posunięcie ma na celu również zapewnienie stałego zaopatrzenia w części zamienne taboru sięgającego wielu setek tysięcy wozów.

Analogicznej przebudowie i rozbudowie uległ również i przemysł ciągnikowy. Wielkie zakłady w Stalingradzie i Charkowie zostały już odbudowane, liczne zaś nowe średnie i mniejsze zakłady przestawiły się na nową produkcję. Obecny program produkcyjny obejmuje odmianę gaśnicowego ciągnika CT3—NATI z silnikiem wysokoprężnym, ciężkie ciągniki gaśnicowe „Staliniec” typ C—65 oraz jego silniejszą odmianę C—80, wreszcie lekkie ciągniki gaśnicowe „Kirowiec” D—33. Charakterystyczne jest, że program ten obejmuje jedynie gaśnicowe ciągniki z silnikami wysokoprężnymi, a więc odznaczające się zarówno największą sprawnością uciążu jak i najmniejszym jednostkowym zużyciem paliwa. W roku 1950 produkcja ciągników osiągnie 112.000 sztuk rocznie.

*

O znaczeniu jakie przywiązują władze radzieckie do zagadnienia przemysłu samochodowo-ciągnikowego oraz motoryzacji świadczy również ilość resortów państwowych im poświęconych: przemysł kierowany jest przez specjalne ogólnozwiązkowe Ministerstwo Samochodowego i Ciągnikowego Przemysłu, zagadnienia eksploatacji samochodów i gospodarki

technicznej nimi (obsługa i naprawy) należą do kompetencji związkowo republikańskich Ministerstw Gospodarki Komunalnej, a sprawy eksploatacji ciągników rolniczych i gospodarki technicznej ciągnikami kierowane są przez ogólnozwiązkowe Ministerstwa Rolnictwa.

Obecny wspaniały rozwój radzieckiego przemysłu samochodowego i ciągnikowego jest wynikiem wieloletniego wysiłku robotników i inżynierów i owocem od samego początku dobrze ugruntowanej pracy naukowo-badawczej i szkoleniowej, która przygotowała dostatecznie liczne kadry pierwszorzędnych fachowców, zdolnych do twórczej technicznej pracy. W szeregach pracowników przemysłu samochodowego jest 41 Laureatów Nagrody Stalinowskiej — przodowników pracy, inżynierów i konstruktorów. W Naukowo-Badawczym Instytucie Samochodowo-Ciągnikowym, w laboratoriach badawczych przy fabrykach i w oddziałach badawczo-dosлідczych ukształtował się liczny zespół naukowców, wśród których jest teraz 50 doktorów i kandydatów nauk technicznych.

Ważną rolę w kształceniu pracowników i w upowszechnianiu zdobytych naukowych i technicznych spełnił należyty rozwój literatury technicznej i czasopiśmiennictwa. W początkowym okresie w latach 1929—1933 wydane zostały w tłumaczeniu na język rosyjski podstawowe dzieła silnikowe i samochodowe Ricardo, Güldnera, Riedla, Judge'a, Heldt'a i Devillier'a.

Rozumiejąc jednak, że tłumaczenie obcych dzieł, powstałych w odrębnych środowiskach i na tle odrębnych zagadnień przemysłowych i eksploatacyjnych, nie może zaspokoić potrzeb rozwoju rodzimego przemysłu samochodowego i motoryzacji, dość wcześnie położono nacisk na wydawanie książek opracowywanych przez autorów radzieckich i już w latach 1933—36 zaczęły ukazywać się pierwsze ogólne podręczniki techniczne z dziedziny silnikowej i samochodowej lub dzieła poświęcone poszczególnym zagadnieniom konstrukcyjnym lub wytwórczym takich znanych autorów jak Czudakow, Lwow, Pietrow, Kalisz, Brieling, Ginzburg, Kirszanow, Kowan lub Orlin.

Bardzo poważnym osiągnięciem było wydanie w latach 1934 i 1936 dwóch kolejnych wydań „Informatora o materiałach części samochodowych i ciągnikowych” (*Materiały detalej awtomobilej i traktorow*) oraz w latach 1937—38 czterotomowego „Informatora samochodowo-ciągnikowego” (*Awto-truktornyj sprawocznik*), Zbiorowe te prace zawierały obok licznych i szczegółowych informacji technicznych zarówno o radzieckich samochodach i ciągnikach jak i zagranicznych, które dla celów porównawczych były w Związku Radzieckim badane, także i omówienie teoretycznych i praktycznych podstaw konstrukcji.

Ukazywał się w tym okresie również szereg czasopism samochodowych, z których najważniejsze były „Motor“ i „Awtotraktornoje Dielo“.

Powojenny rozwój i przebudowa przemysłu samochodowo-ciągnikowego znalazły również odbicie w nowej obszernej akcji wydawniczej. W latach 1946—47 ukazały się nowe, znacznie rozszerzone podręczniki dla wyższych uczelni technicznych Czudakowa (teoria, konstrukcja i obliczanie samochodów), Pietrowa i Malawinskogo (silniki), Lwowa (ciągniki) i Jerusolimskiego (motocykle). Podręczniki te dostosowane są już ściśle do programów naukowych specjalnych samochodowych wyższych uczelni (*wtuzów*), których są zresztą dwa odrębne typy: samochodowo-komunikacyjne (*awto-doroznyje*) kierowane przez Ministerstwo Komunalnej Gospodarki i poświęcone eksploatacji i gospodarce technicznej oraz samochodowo-techniczne (*awto-techničeskie*) kierowane przez Ministerstwo Samochodowo-Ciągnikowego Przemysłu i poświęcone przede wszystkim wytwórczości.

Poza licznymi nowymi książkami poświęconymi specjalnym zagadnieniom teoretycznym, konstrukcyjnym i eksploatacyjnym zaczęły ukazywać się badawcze i naukowe prace instytutów. Ukazały się również nowe, rozszerzone i uzupełnione wydania wspomnianych już poprzednio „Informatorów“.

Cechą charakterystyczną i wybitną zaletą radzieckich samochodowych książek technicznych, jest to, że obok gruntownej i wnikliwej analizy teoretycznej zawierają one obszernie zestawienia, dotyczące stosowanych rzeczywistości wielkości w konstrukcji radzieckich i zagranicznych samochodów, oraz szereg informacji technicznych, które nie są nigdy przez firmy publikowane w prasie światowej. Nie starają się one narzucić autorytarnie sztywnych poglądów i szablonów, ale wskazują drogi samodzielnego rozwiązywania zagadnień.

Reorganizacji i większemu zespoleniu uległy również czasopisma samochodowe. Każda z instytucji, kierujących głównymi odcinkami zagadnień samochodowo-ciągnikowych wydaje obecnie swój organ: Ministerstwo Komunalnej Gospodarki wydaje czasopismo „Automobil“, Ministerstwo Samochodowo - Ciągnikowego Przemysłu „Awtomobilnaja Promyslenność“, a Ministerstwo Rolnictwa „Maszino Traktornaja Stancja“.

Poza tym zagadnienia samochodowe są poruszane stale na łamach czasopisma „Wiesticznik Maszynostrojenia“, który jest wspólnym organem Ministerstw Przemysłów Budowy Ciężkich Maszyn, Samochodowego, Budowy Sprzętu Transportowego i Budowy Obrabiarek, Przyrządów i Narzędzi.

inż. A. Minhejmer

NASZE KŁOPOTY

O CZYSTOŚĆ SŁOWNICTWA

Szanowna Redakcjo.

Pozwól, że jeszcze raz zabiorę głos w sprawie „Nowości z Huty Ludwików“. Może w tym wypadku uda mi się w końcu przekonać Autora powyższego artykułu o słuszności moich uwag, dotyczących zachowania właściwego słownictwa technicznego. Będę kolejno omawiał poszczególne punkty odpowiedzi zamieszczonej w Nr 11 — 1948 r. „Motoryzacji“ — w rubryce „Nasze kłopoty“.

Zgadzam się z Autorem odpowiedzi, że „Motoryzacja“ nie jest pismem wyłącznie technicznym, jednak jest pismem niosącym w masę idee motoryzacyjną Kraju i pogłębiania wiedzy fachowej i tylko, aby „nie nudzić — ucząc“ zamieszcza artykuły „lżejsze“ i feljtony, żeby „treść nie była suchą“ (jak słusznie zauważa Autor odpowiedzi), nie mniej jednak ta „lekka treść“ nie odbiega od aktualnych tematów i z tego też tytułu słownictwo techniczne nie może być „wykoślawione“ obcojęzyczną „gwarą“.

Autor odpowiedzi powołuje się na feljtony nierównanego dotychczas inż. Rychtera, który zyskał sobie u nas przydomek „Wiecha samochodowego“ (jako, że ob. Wiech jest „starszy“ w swoim zawodzie), lecz „mała“ uwaga: feljtony inż. Rychtera, który ze swoim „Sancho Pancho-Jeepem“, „podpatruje“ bolączki naszego życia „samochodowo-kołowo-drogowego“, czasem zajrzą i „do wódki z lejkiem“ (po godzinach służbowych) i wnikliwie „ostrojęzycznie“ i z humorem „wywieka“ je na „światło dzienne“, co bawi nawet laików samochodowych, walcząc właśnie przy każdej okazji z „gwarą obcojęzyczną“, za co niech nam wpłotą jeszcze jeden liść do laurowego wieńca zasług.

Powołam się tylko na jeden z licznych przykładów: „Motoryzacja“ Nr 5, tytuł: „W góry w góry miły bracie“ — proszę przeczytać uważnie. Inż. Rychter używa przy tym dużo „gwarowych powiedzonek“, ale naszych rodzimych, które rozweselają czytelnika.

Autor odpowiedzi powołuje się na słownik techniczny prof. Stadtmüllera i inż. K. Stadtmüllera, z którego czerpał materiał „dyskusyjny“, w celu obalenia stawianych mu przeze mnie zarzutów w Nr 9 „Motoryzacji“, podając cytaty powyższego słownika. Nie mniej jednak: na str. 544 autorzy powyższego wydawnictwa podają: „Szaubenmutter“ — mutra (w „uszy drze“ to słowo), **nakrętka**, **naśrubek**. Powstaje pytanie dlaczego Autor „Nowości z Huty Ludwików“ (Nr 8 „Motoryzacji“) nie wybrał dwóch pozostałych, **polskich** określeń.

Po drugie, na str. 308 „kabel“ — kabel, **lina**, **przewód**. Jak w takim razie przetłumaczyć z polskiego na niemiecki „lina“ lub „przewód“? O ile mi wiadomo „Seile“ i „Leitung“.

Po trzecie — dlaczego mamy tłumaczyć nasze słowa z niemieckiego, a nie używać bezpośrednio wyrazów ojczystego języka?

Swego czasu i my samochodziarze zawodowi słyszeliśmy wypowiedziane przez Kolegów określenia takie, jak „plajsztang“, „szpursztangi“ itp. lecz „to tak było“.

Dbać o czystość słownictwa należy wszędzie, nie tylko tam „gdzie się należy“, tzn. w pismach o „wysokim poziomie technicznym“, tym bardziej, że jeżeli chcemy „okrasić“ artykuł lub feljton (coprawda, zagadnienia produkcji i nowości „Huty Ludwików“ są „niewdzięcznym“ tematem do feljtonu), to możemy użyć „gwar“ sportowej i zawodowej, ale **ojezystej**.

Co do ostatniego punktu odpowiedzi, dotyczącego „nierozsądnosci i niedorzeczności“ użycia porównania „10 dkg kompresji z apteki“, to była to „okrasa“, by dyskusja nie była „sucha“.

B. Nowakowski — Olsztyn

UDZIAŁ POLSKI W PRACACH GENEWSKICH

Od jednego z przedstawicieli Polski na posiedzenie Grupy Pracy Ruchu Drogowego w Genewie — dr Teofila Bissagi radcy Ministerstwa Komunikacji uzyskaliśmy poniższe aktualne informacje. (Red.).

W numerze 10 „Motoryzacji“, z października 1948 r. w artykule „O.N.Z. bada zagadnienia ruchu drogowego“ podaliśmy wiadomość, że Grupa Pracy Ruchu Drogowego, (działająca w łonie Podkomitetu Transportów Wewnętrznych, będącego organem Komisji Ekonomicznej ONZ dla Europy) przygotowuje projekt nowej Międzynarodowej Konwencji o ruchu drogowym i o ujednolicieniu znaków (sygnalizacja, znakowa i świetlna) drogowych, które to nowe Konwencje mają zastąpić analogiczne Konwencje z lat 1924 i 1931, dziś już przestarzałe wobec wielkiego postępu techniki w dziedzinie budowy dróg (autostrady) i konstrukcji samochodów (wielkość, ciężar i szybkość).

O ile chodzi o Europę kontynentalną wielkie spustoszenia, które wojna pozostawiła w spadku naszemu pokoleniu, doprowadziły do zupełnego nieomal zniszczenia w wielu krajach całej sygnalizacji drogowej.

Doświadczenia międzywojenne i wojenne nakazują również i w tej dziedzinie wprowadzenie koniecznych zmian przez unowocześnienie znaków i dostosowanie ich do wymogów rzeczywistości.

Ponadto czynnikiem istotnym nakazującym zmianę przestarzałych Konwencji jest niebywały rozwój motoryzacji na drogach publicznych krajowych i międzynarodowych (tranzyt), który wymaga bardziej sprecyzowanych przepisów, a jednocześnie elastycznych i liberalnych, aby zapewnić pełne bezpieczeństwo na drogach ludziorom, zwierzętom i wszelkiego typu pojazdom.

W czasie od 23 listopada do 1 grudnia 1948 r. włącznie na zebraniu wspomnianej na wstępie Grupy Pracy Ruchu Drogowego, które odbyło się w Genewie przygotowano w ostatecznej redakcji projekt „Międzynarodowej Konwencji o Ruchu Drogowym“, uzupełniony załącznikami, które będą obejmować następujące sprawy: 1) Wyposażenie pojazdów mechanicznych; 2) Znaki rejestracyjne; 3) Znaki identyfikacyjne (do oznaczania państwa z którego pojazd pochodzi); 4) Pozwolenia na prowadzenie pojazdów mechanicznych; 5) Rowery; 6) Znaki i sygnały drogowe; 7) Postanowienia dotyczące rowerzystów; 8) Wymiary i ciężar pojazdów.

W powyższym zebraniu uczestniczyli przedstawiciele następujących państw: Austrii, Belgii, Czechosłowacji, Danii, Francji, Holandii, Luksemburgu, Polski, Norwegii, Szwecji, Szwajcarii, Stanów Zjedn. A. P., Turcji, Wielkiej Brytanii i Włoch. Interesy zachodnich stref okupacyjnych Niemiec reprezentowali przedstawiciele odpowiednich państw okupacyjnych.

Poza tym w zebraniu brali udział: 1) Międzynarod. Organizacja dla Standaryzacji (I.S.O.), 2) Międzynarod. Związek Turystyczny i Międzynarod. Zrzeszenie Automobilowe (A.I.T. F.I.A.), 3) Międzynarodowa Unia Transportów Drogowych (I.R.U.), 4) Stałe Międzynarod. Biuro Konstruktorów Samochodów (B.P.I.C.) oraz 5) Liga Stowarzyszeń Czerwonego Krzyża.

Zgodnie z postanowieniem Rady Gospodarczej i Społecznej O.N.Z. opracowany projekt wspomnianej Konwencji Międzynarodowej będzie przedmiotem obrad Światowej Konferencji w połowie 1949 r., w celu ewentualnego zespolenia go z panamerykańską „Konwencją o Przepisach Międzyamerykańskiego Ruchu Samochodowego“ z 1943 r.

Istnieje więc możliwość doprowadzenia w przyszłości do jednej światowej Konwencji o komunikacji na drogach publicznych.

Na ostatnim Zebraniu omawianej Grupy Pracy za-

rysowały się wyraźnie trzy tendencje, reprezentujące odmienne poglądy na dziedzinę ruchu drogowego. Stany Zjedn. A. P. usiłowały wprowadzić do projektu Konwencji zwyczaje i obyczaje, panujące na drogach amerykańskich. Wielka Brytania z kolei dążyła do utrzymania swoich odrębnych wyspiarskich przepisów drogowych. Natomiast przedstawiciele Europy kontynentalnej, reprezentowali stanowisko wspólne, wynikające z tradycji, z ducha i litery prawa łączących ich starych Konwencji z 1924 r. i 1931 r.

Ostatecznie jednak dzięki umiejętności i taktowi przewodniczącego p. Andre Rumpler, jego wiedzy fachowej i umiejętności prowadzenia obrad, udało się po 8-dniowych naradach doprowadzić do zredagowania ostatecznych tekstów, będących wynikiem wzajemnych ustępstw w interesie rozwoju komunikacji drogowej.

Z ramienia polskiej delegacji w Komitecie Redakcyjnym uczestniczył Inż. Franc. Wichrzycki, Nacz. W-łu Komunikacyjnego Urzędu Wojewódzkiego Gdańskiego.

Dr Teofil Bissaga

JAKIE DOKUMENTY SĄ POTRZEBNE PRZY WYMIANIE „PRAW JAZDY“

Posiadacze praw jazdy wystawionych przez:

1. Okręgowy Urząd Samochodowy,
 2. Wydział Ruchu Kołowego Zarządu Miejskiego lub przez
 3. Wydział Ruchu i Motoryzacji Zarz. Miejskiego,
- muszą złożyć następujące dokumenty, celem wymiany na pozwolenia na prowadzenie: na kategorię III-4 (zielone):

1. wypełniony formularz wg. wzoru Nr. 6;
2. dwie fotografie o wym. 4 x 6, z czego jedna poświadczona przez Administrację Domu;
3. potwierdzenie miejsca zamieszkania.

Na kategorię I i II (czerwone):

1. wypełniony formularz wg. wzoru Nr. 6;
2. dwie fotografie o wym. 4 x 6, z czego jedna poświadczona przez Administrację Domu;
4. dwuletnie świadectwa z jazdy, przy czym dla kat. I wymagana jest albo roczna jazda na autobusach zarobkowych, czy pociągach drogowych — z podaniem Nr. rejestracyjnego wozu, lub wykazaniem się 10--cioletnią jazdą na samochodach.

Posiadacze praw jazdy wystawionych przez:

1. Starostwo Grodzkie Warszawsko-Praskie;
 2. oraz przez wszystkie inne Urzędy Wojewódzkie,
- muszą złożyć na kat. III-cią (zielone) następujące dokumenty:

1. wypełniony formularz wg. wzoru Nr. 6;
2. dwie fotografie o wym. 4 x 6, z czego jedna poświadczona przez Administrację Domu;
3. potwierdzenie miejsca zamieszkania.
4. świadectwo lekarskie wg. ustalonego wzoru;
5. metrykę lub jej odpis.

Na kat. I i II:

1. wypełniony formularz wg. wzoru Nr. 6;
2. dwie fotografie o wym. 4 x 6, z czego jedna poświadczona przez Administrację Domu;
3. potwierdzenie miejsca zamieszkania;
4. świadectwo lekarskie wg. ustalonego wzoru;
5. metrykę lub jej odpis;
6. dwuletnie świadectwa jazdy dla kat. II.

Na kat. I i II:

Dla kat. I natomiast wymagane jest złożenie świadectwa z rocznej jazdy na autobusach lub pociągach drogowych z podaniem Nr. rejestracyjnego wozu, ewentualnie wykazanie się 10-cioletnią jazdą na samochodach.

M. S.

Należy zaznaczyć, że w termin wymiany starych pozwoleń na nowe upływa w czerwcu rb. (red.).



Na fotografii widnieje pięć 3,5 tonowych ciężarówek „Star 20” całkowicie polskiej konstrukcji i produkcji, zademonstrowanych przez załogę robotniczą Zakładów Starachowickich uczestnikom Kongresu Zjednoczeniowego. Pokaz Polskich samochodów wzbudził falę entuzjazmu wśród uczestników Kongresu. Takich samochodów — 3,5 tonowych ciężarówek polskiej konstrukcji, marki „Star. 20”, produkować będą Zakłady Starachowickie w końcu planu sześcioletniego po 15.000 sztuk rocznie.

CHARAKTERYSTYKA POLSKICH POJAZDÓW MECHANICZNYCH

I. CIĄGNIK „URSUS” 45

Silnik

Silnik jednocylindrowy poziomy dwutaktowy średnioprężny z gruszą żarową.

Moc

Moc maksymalna 45 KM. Stała 38 KM.
Obrotы robocze 630 n/min. jałowy bieg 350 n/min.
Chłodzenie obiegiem wodnym i powietrznym.
Sprzęgło cierne dwutarczowe.
Oś przednia resorowana.
Hamulce ręczny i nożny.
Skrzynka przekładniowa 6 biegowa.

Wymiary zewnętrzne ciągnika

Długość ciągnika	3.540 mm
Szerokość	1.675 mm
Wysokość	2.055 mm
Rozstaw osi	2.035 mm

Waga Ciągnika

W pełnym pogotowiu do pracy	3.380 kg
Ciężar właściwy ciągnika netto	3.380 kg

II. SAMOCHÓD CIĘŻAROWY A — 20

Wymiary

Rozstaw osi	3 000 mm
Rozstaw kół	1.600 mm
Rozstaw tylnych kół (między osiami symetrii kół bliźniaczych)	1.600 mm
Wymiar ogumienia	8,25 x 20
Wymiar obręczy	17,00 x 20
Wysokość samochodu bez pałaków	2.200 mm
Wysokość z pokryciem i pałakami	3.870 mm
Szerokość samochodu	2.200 mm
Powierzchnia ładowania	8,2 m ²

Ciążary

Podwozie	2.450 kg
Nadwozie	750 kg
Wóz pusty — 2 koła zapasowe	3.700 kg
Ładowność	3.500 kg

Nośność podwozia (ładowność nadwozia)	4.800 kg
Największy dopuszczalny ciężar wozu z ładunkiem	7.250 kg

Mechanizm

Sprzęgło suche, jednotarczowe półśrodkowe.
Skrzynka biegów 4 łus wsteczny.

Hamulce nożne hydrauliczne z pomocniczym cylindrem próżniowym.

Własności trakcyjne

Pełne obciążenie wozu w najlepszych warunkach drogowych.

- a) silnik 2.800 szybkość 75 km
 - b) silnik 2.500 szybkość 60 km
- przyczepa o wadze brutto 3.000 kg.

III. SILNIK S — 42

Typ

Silnik niskoprężny czterosuwowy górnozaworowy sześciocylindrowy.

Moc

85 KM przy 2.800 obr./min.

Wymiary główne

Srednica cyl (przekrój) 82, skok 105, pojemność skokowa 6 cyl. 4188 cm³.

Paliwo

Benzyna o liczbie oktanowej 74.

Rozruch

Rozrusznik elektryczny lub korbą.

Instalacja

12 — 0 wolt.

IV. MOTOCYKL S.H.L. — 125 i SOKÓŁ — 125

Silnik

Typ SO1 dwuosobowy, z przepłukiwaniem nawrotnym, 1 cylindrowy.

Moc

4,3 KM przy 4.300 obr./min.

Główne wymiary

Srednica cyl. 52 mm, skok 58 mm, pojemność skokowa 123 cm³.

Skrzynka przekładniowa — 3 biegowa.

Zmiana biegów nożna.

Sprzęgło wielotarczowe wyłożone korkami.

Zbiornik paliwa — pojemność 10 litr.

Łańcuch napędowy 1/2" x 5,2.

Opony balonowe wymiar 3.00 x 19.

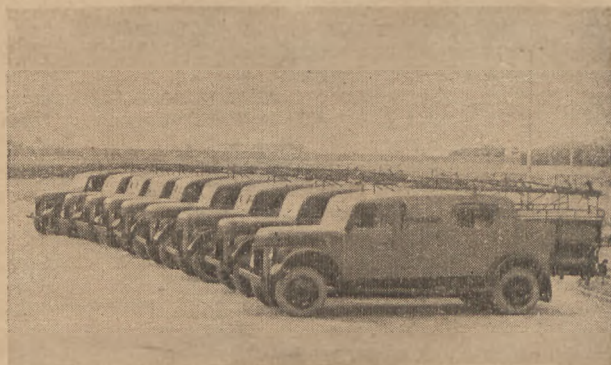
Rozstaw kół 1280 mm.

Ciężar własny kompletnego motocykla S.H.L. — 125,78 kg, Sokół — 125,72 kg.

Szybkość maksymalna 72 km/godz.

Zużycie benzyny 2,5 — 3 litr. na 100 km.

J. S.



Rząd gotowych do odbioru samochodów ze specjalnymi nadwoziami dla straży pożarnej, wyprodukowanych przez jedną z polskich fabryk państwowych.

WITOLD RYCHTER

DRUGA STRONA MEDALU

Pisałem niedawno o „piratach drogowych“, którzy korzystają z każdej okazji, gdy ich nie widzi oko milicjanta, by gwałcić przepisy ruchu drogowego.

Nie wierzono mi. Twierdzono, że moje zarzuty, to czeze wymysły. Wmawiano we mnie, że to wszystko nie prawda.

Włec wziąłem się na sposób i „ponotowałem“ numer-y. Podałem ich kilka zaledwie (na 186 zanotowanych) na łamach „Motoryzacji“ do publicznej wiadomości, by wywołać zaprzeczenie. Chciałem spowodować, by właściciele zanotowanych numerów oświadczyli, że moje obserwacje wyssałem z palca, że oni nigdy nie przekraczali przepisów, a już szczególnie przywoicie jechali w czasie i miejscu, wymienionym przeze mnie w mych felietonach.

Jeżeli „ujawnieni“ — myślę sobie — nie odezwą się, to tym samym potwierdzą stawiane im zarzuty i przyznają się do przekraczania przepisów. A, gdy się przyznają, to może poskromią swe temperamenty i poczną przywoicie kierować samochodami. Może również przeczytają sobie „Przepisy“ Olechnowicza i nauczą się ich.

Aż tu naraz wynikł skandal...

Nigdybym nie przypuszczał, że moja akcja, mająca na celu dobro publiczne i kultywowanie kultury jazdy, przyjmie taki obrót. Oto, ni mniej, ni więcej, tylko zjawiają się „poszkodowani na honorze“ i interweniują, by nie podawać do publicznej wiadomości numerów samochodów, przekraczających przepisy, choćby samochody te zachowywały się na drodze publicznej w sposób najbardziej złośliwy. Nie życzą sobie i już. Zresztą ich samochody, to przeważnie pojazdy państwowe... więc...

Wobec takiego postawienia sprawy muszę odwołać się do opinii publicznej. Proszę o przyznanie mi racji, lub o odmówienie tej racji. Poczekam następny miesiąc i postąpię w myśl życzeń większości Czytelników. Ciekawym, czy wiele osób odezwie się, poza rodzinami przekraczających przepisy drogowe?

Całe moje życie „motoryzacyjne“, to jest bądź co bądź ładne dwadzieścia pięć lat, wojuję bez kompromisu o bezpieczeństwo ruchu drogowego i o przyzwyczajenie w prowadzeniu samochodu. Jestem nieprzejednanym wrogiem „piratów drogowych“, ale najlepszym przyjacielem przywoitych i szanujących przepisy kierowców. Kto nie wierzy, niech zapyta tych kierowców.

* * *

Ostatnio, jak wspominałem, pisałem o przekraczaniu przepisów i o niekulturalnej jeździe. Jednak sprawa ta ma i odwrotną stronę medalu. Spójrzmy na nią od strony kierowcy. Siadamy w wyobraźni na miejscu kierowcy, ujmijmy kierownicę w dłonie i... jazda!

Przepisy mówią wyraźnie, że przejeżdżanie na lewą stronę jezdni jest zabronione. Jedziemy więc po prawej. Ale nagle pojawia się przed nami wóz konny, jadący samym śródeczkiem...

Czy możemy nie przejechać na lewą stronę? Czy też mamy posuwać się za wozem konnym i czekać „zmiłowania“ woźnicy?

Oczywista, wyprzedzamy wóz konny, przejeżdżamy nieco na lewą połowę jezdni. Już przekroczyliśmy przepisy...

Na Marszałkowskiej w Warszawie ruch jest spory. By wszystkie pojazdy zmieściły się, muszą czasem w godzinach dużego ruchu jechać w trzy rzędy. Zresztą i w innej porze jadący szybciej samochód trzyma się blisko środka ulicy. Oczywiście nikomu nie przyjdzie do głowy, że jazda po szynach tramwajowych może

komuś przeszkadzać. A tymczasem, gdyby tak regulujący ruch milicjant chciał, to nie prostszego, jak wyciągnąć obowiązujące jeszcze formalnie rozporządzenie o ruchu ulicznym w m. st. Warszawie (z dnia 15 maja 1925 roku) i ukarać nas, bowiem § 54 mówi, że „pojazdom nie wolno jeździć po szynach tramwajowych“.

Wbijają nam w głowę, uczą nas na każdym kroku, że chcąc skrócić w lewo należy zaczynać zakręt nie od prawej strony, lecz od środka jezdni. Tymczasem § 55 wyżej wymienionego rozporządzenia właśnie nakazuje „skręcać w lewo dużym łukiem trzymając się jaknajbliżej prawego chodnika“... Co mamy robić? Jeżeli pojedziemy „przepisowo“, to zatamujemy ruch uliczny, narazimy się na śmiech i wymyślanie kolegów, jeżeli nie na karę. Jeżeli pojedziemy tak, jak wymagają zasady ruchu, to będziemy w sprzeczności z przepisami. Więc?...

Ktoś tu jest winien. Mnie się zdaje, że ani my, ani niefortunni autorzy rozporządzenia, lecz... pewien sławny urząd, który jeszcze nigdy nie powiedział „tak“, lecz zawsze mówił... „nie“. (Ostatnio znów powiedział „nie“, co było zupełnym nonsensem. O co chodzi — innym razem). Nie prostszego, jak uchylić przestarzałe rozporządzenie. Ale urząd wtrąca się do wszystkiego, co do niego należy i nie należy, lecz „rozporządzenia“ nie rusza. Wprawia tym w kłopot nie tylko kierowców, ale i sądy Rzeczypospolitej.

* * *

Wyjeżdżamy w Aleję Niepodległości. W tej części ulicy stoja wprawdzie po obu stronach domy, lecz ruchu ani śladu. Przed nami puściuteńko. Nikt nie przechodzi przez jezdnię. Naciskamy więc nieco naszej Skodzie „na ogon“ i wkrótce osiągamy całe 42 kilometry na godzinę.

Szybkość? Co za szybkość! Można powiedzieć — żółwia — w tych warunkach. Ale przepisy już przekroczyliśmy. O całe dwa kilometry na godzinę. Gdyby tak akurat ustawił się za węgłem obywatel inspektor „szóstka“... O jej, wolę sobie tego nie wyobrażać. Pamiętam jeszcze ten pogrom na Zielenieckiej, kiedy obywatel „Szóstka“ wziął się na przekraczanie czterdziestu. Kary sypały się, jak z rogu obfitości.

Pewien przepis mówi: „nie wolno nikomu zajeżdżać drogi“. Jedziemy spokojnie przed siebie. Zatrzymujemy się na skrzyżowaniu blisko środka jezdni, bowiem mamy zamiar skrócić w lewo. Lecz oto z naszej lewej strony pojawia się kolega i zatrzymuje się obok nas. Oczywiście wygląda na to, że i on skręca w lewo, bowiem pocóżby stawał na środku jezdni?

Ruch otwarty. Dajemy lewy kierunkowskaz i skręcamy. Nagle sygnał naszego lewego sąsiada poczyną rzyć. Okazuje się, że miły sąsiad ma zamiar jechać prosto. Zajechaliśmy mu drogę. Już stało się przekroczenie przepisów.

* * *

Wyjeżdżamy na szosę. Kilkadziesiąt kilometrów upływa nam bez „kryminału“. Lecz wkrótce napotykamy solidny drewniany most, na trzy metry długi i na osiem szeroki, potężnymi poręczami opatrzony. Most, po którym bezpiecznie największy Pekaes z przyczepą bez zmrżenia oka przejedzie. A przed mostem znak „5 km“...

Wzdychamy ciężko. Hamujemy gwałtownie, przekładamy dźwignię biegów na jedynkę i noga za nogą wlecemy się owe trzy metry. Ale chochlik, ukryty za naszymi plecami, śmieje się złośliwie: oto jechaliśmy całe 7 km/godz. Jesteśmy już w kolizji ze znakiem ograniczenia szybkości...

Oczywista, możemy tłumaczyć naiwnym, że nie ma takiego, któryby jechał 5 km/godz, że nawet nie tylko wozy konne, ale piesi przebywają most w szybszym tempie. Tłumaczenie tłumaczeniem, a przekroczenie... przekroczeniem.

* * *

Mam znajomego, młodego mistrza kierownicy. Mistrzu często jeździ Wilyskiem w trzy osoby na przednim siedzeniu. Ma zrobione jedno szerokie siedzenie i jedno oparcie. Szerokość wynosi łącznie 145 cm. Mistrzu liczy tak: „Na kierowcę — 60 cm, jak nakazuje rozporządzenie o autobusach; pozostaje na dwie osoby 85 cm, to jest: na narzeczoną 40 cm, a na przyszłą teściową — 45 cm“. Obliczenie, jak w zegarku. Przepisy nie zakazują jazdy w trzy osoby. (Gdyby zakazały, to Amerykanie musieliby przestać budować trzyosobowe siedzenia).

Jedzie mistrzu, jedzie. Aż tu kontrola. Awantura! Mandat! Trzy osoby? Skandal! Obraża władzę...

Mistrzu uśmiecha się i odmawia. Z mandatu nici. Natomiast protokół. Tak zwane „doniesienie“. Mistrzu nadal się uśmiecha, bowiem kontrola nie mogła pokazać mu „odnośnego“ paragrafu. Jedzie dalej. Wygrał!

A właśnie, że nie. Nie wygrał! Oto po kilku tygodniach dostaje orzeczenie karne z Wydziału Ruchu i Motoryzacji. Idzie tam. Tłumaczy. Żąda pokazania paragrafu. A oni nic, tylko...

Eh, „szczaw — pomidory“, jak mówi piosenka Olszy...

Ostatecznie skończyło się na stu złotych. Mistrzu niestety zbijał się, gdyż zapłacił, zamiast iść na sprawę sądową. Więc tym samym przyznał się. Jest winien choć jednocześnie jest niewinny.

* * *

Jedzie pewnego razu, tuż przed Nowym Rokiem, pewien miły i uczynny „wielki człowiek“. (Wielki dosłownie, bowiem waży ze 120 kilo, a każdemu radby nieba przychylić. Poza tym narzędzia sprzedaje, prawdziwe, dobre narzędzia). „Wielki“ jedzie przez most i ulicę Waszyngtona. Za nim o szmat drogi, może sto, może dwieście metrów — Skoda.

Kierowca przejechał przez most i pragnie zawrócić. Wertuje dla pewności przepisy i stwierdza, że nie zabraniają one takiego manewru. Pokazuje więc kierunkowskazem oraz ręką zamiar zakręcenia, ogląda się za siebie zgodnie z § 60, a następnie poczyną zakręcać.

Z przeciwnej strony zbliża się taksówka. Kierowca zatrzymuje się więc na chwilę, by ją przepuścić przed sobą, a wszystko to robi w powolnym tempie. Nagle...

Owa Skoda, jadąca hen daleko z tyłu, już od dłuższego czasu usiłuje zahamować. Ślizga się, kręci po jezdni, obraca się bokiem i... ryp w naszego miłego „wielkiego“. Rozbija mu wóz, jemu samemu nadwyręża zebra i kręgosłup. Kierowca ponoć zjeje... alkoholem.

Sprawa jasna. Ale okazuje się, że nie dla wszystkich. Oto „wielkiemu“ zatrzymują prawo jazdy. Zatrzymują również wóz w Komisariacie, gdzie (na ulicy) niektóre drobniaki, jak komplet narzędzi i inne ulegają chorobie, zwanej „kamforą“. Dobrze, że nie ukradziono całego wozu, stojącego dniami i nocami na ulicy. Kierowca leży w łóżku. Po wóz musi iść osobiście, gdyż inaczej wozu nie chcą wydać.

Wreszcie „wielki“ czuje się na tyle dobrze, że idzie. Czeką na przesłuchanie i doczekuje się. Ale prawa jazdy mu oddać nie chcą. Dla czego? Przecież rozporządzenie wyraźnie mówi, kiedy zatrzymuje się prawo jazdy. Żaden z tych przypadków tutaj nie występuje. Więc?...

Okazuje się, że sprawa nie jest taka prosta. „Wielki“ jednak zawinił. Zawracał nie na skrzyżowaniu

ulic. Owszem sygnał dał, ręką pokazał, miejsce miał, tamten jechał po wariacku i był urażony, ale... zawracanie odbyło się nie na skrzyżowaniu.

Iść nie można było poradzić. Nie pomogło powoływanie się na przepisy, które wcale nie zakazują zawracania po za skrzyżowaniami. Prawo jazdy zatrzymano...

Tak robi się winnego z najniewinniejszego człowieka.

* * *

Ale wracajmy do tematu. Ostatnio jechaliśmy szosą w dal. Doskonała szosa skończyła się na skrzyżowaniu i pojechaliśmy w prawo drogą bitą, tak zwanymi „kociimi łbami“. Nawierzchnia wąska i wypukła. Tak wypukła, że niepodobna utrzymać samochodu po prawej stronie. Trzeba jechać samym środkiem.

Więc jedziemy środkiem. Jedziemy i... przekraczamy przepis § 58 punkt (1). Już zasłużyliśmy na karę.

Tak nas ta świadomość zropaczyła, że zatrzymaliśmy się w najbliższym miasteczku (dajmy na to w Drobinie — bez obrazy), celem pokrzepienia się łykiem... herbaty. Zatrzymaliśmy się na rynku, szerokim co najmniej na 100 metrów.

Siedzimy przy stole i przeglądamy od niechcenia jakieś pismo. Okazuje się, że jest to „Motoryzacja“, numer 11. I tam właśnie „stoi“, jak wół, że w Drobinie, słynnym mieście, u wjazdu ustawiono znak zakazu zaurzymywania się...

Włosy stają nam na głowie. Pędzimy z powrotem przed miasto i... rzeczywście. Stoi! Stoi, jak ten koń! Piękny znak okrągły, czerwoną obwódką obreżony, niebieskie tło mający i ukośną czerwoną kreskę. Zakaz zatrzymywania się... Jesteśmy więc przestępcami drogowymi... Powinni nas ukarać... Uciekajmy, póki czas.

Uff! Odetchnęliśmy! Nikt nie zainteresował się naszym postojem w Drobinie. Jedziemy dalej i zatrzymujemy się w Sierpcu, gdzie nie ma zakazu. Udajemy się do knajpki. Zatrzymujemy więc silnik i wyciągnąwszy kluczyk boszowski zabieramy go ze sobą (oczywiście kluczyk, nie silnik).

Aż tu nagle przyjaciel, wertujący przepisy jazdy, § 53 ustęp 2 punkt b, że nie wolno oddalić się od samochodu bez zabezpieczenia go od uruchomienia przez osoby niepowołane.

Rozumujemy więc tak: kto jest osobą najbardziej niepowołaną do uruchomienia naszego samochodu? — Złodziej, jasne. Czy złodziej może uruchomić nasz samochód wbrew naszej woli? — Oczywiście, tak. Wsunie czteromilimetrową zwłeczkę w boszowski zameczek i zapłon zostanie włączony.

Czy więc zabezpieczyliśmy pojazd przed uruchomieniem przez osoby niepowołane? Nie! Stanowczo nie! A więc — przekroczyliśmy przepisy.

I tak dalej, i tak dalej. Co chwila stwierdzamy, że przekraczamy przepisy. Może są to przekroczenia drobne i mało znaczące, może nawet nie da się inaczej jechać, ale **litera prawa jest obrażona**. Gdyby ktoś uparł się, to mógłby nas karać co chwilę.

* * *

A teraz zapytajmy siebie samych, jak często przekraczamy przepisy zupełnie świadomie, wyraźnie w celu usprawnienia ruchu drogowego. Co? — zapytacie. A tak! Na przykład:

Jesteśmy jednym z wielu samochodów, sunących trzema szeregami wzdłuż szerokiej ulicy. Przed nami, za nami, z obu boków — jadą inni. Oczywiście, zupełnie świadomie utrzymujemy szybkość, równą szybkości innych samochodów, choć ta szybkość wynosi ponad 50 km/godz.

A co byłoby, gdybyśmy oparli się na literze prawa i jechali w tych warunkach 40 km/godz.? Jasne! Narobilibyśmy bałaganu, wszyscy wyprzedzaliby nas, kłębiliby, potracaliby... Spowodowalibyśmy zatamowanie ruchu, czyli przekroczenie § 53 ustęp 1.

I tak źle — i tak nie dobrze. Co wybrać? Już ja tam wołę to pierwsze. Kiedy wejdiesz między wrony, musisz...

Doszliśmy w naszym rozumowaniu do przykładu, który **zmusza nas tak, czy inaczej do przekroczenia przepisów**. I to do świadomego przekroczenia. Co zrobić w tym przypadku? Może nam Depsam wyjaśni, gdyż ja nie potrafię.

Dochodzimy nareszcie do sedna. Zbliży się już wyraźnie owa tytułowa odwrotna strona medalu.

Nie ma na świecie kierowcy, który nie przekracza przepisów jazdy. **Natomiast są kierowcy, którzy nie zagrażają bezpieczeństwu**. A to są całkiem różne rzeczy. Można jechać przepisowo i fatalnie zagrażać nie tylko porządkowi na drodze, ale nawet bezpieczeństwu publicznemu, a można również co chwila przekraczać przepisy, a jechać najzupełniej bezpiecznie. Nie jest to wcale absurd.

Nam chodzi przede wszystkim o to, by nie zagrażać bezpieczeństwu. Oczywiście, również nie powinniśmy przekraczać przepisów, bowiem wiemy, że wydane są one dla naszej ochrony. Nie zawsze da się to pogodzić. Tak twierdzą oświadczeni, mimo, że zapewne Depsam twierdziłby inaczej.

Jedno jest pewne. Kierowca, który kieruje samochodem w ciągu całych dni, a nie rzadko i nocy; który pracuje na samochodzie; który większą część życia spędza na pojeździe mechanicznym za kierownicą — ten kierowca stale żyje, że tak się wyrażę, pod grozą przekraczania przepisów.

Zrobmy doświadczenie. Siadźmy spokojnie i postanówmy siedzieć tak małe pięć minut bez mrugnięcia powieką oka. Czy potrafimy? Ile razy mrugniemy?

Tak! Nie potrafimy wytrzymać pięciu minut bez mrugnięcia, a żądamy od kierowcy by całe życie przejeździł za kierownicą i ani razu nie przekroczył przepisów? Co za nonsens!

I jeszcze jedno. Jazda w tłoku i ścisku pojazdów, szczególnie w serdecznym bałaganie mieszanego konno-mechaniczno-rowerowo-pieszego ruchu na ulicach polskich miast, wymaga nie bylejakiej uwagi i byskawicznej wprost orientacji. Wielu kierowców twierdzi stanowczo, że nie tylko obawiają się najechania na kogoś, lecz by ktoś na nich nie najechał. I mają zupełną słuszość.

Czy jest możliwe, by kierowca przez kilka godzin potrafił utrzymać nerwy i zmysły w takim napięciu, by ogarnąć wszystkie sytuacje, zmieniające się jak w kalejdoskopie? Czy nie ulegnie on choć na chwilę nieuwadze, czy nie przeoczy jakiegoś ważnego zdarzenia, czy nie pominie jakiegoś małego znaku, jakiegoś ledwo widocznego kierunkowskazu, jakiegoś dźwięku sygnału, których jest całe mnóstwo w mieście? Czy można wymagać od kierowcy takiej doskonałości, żeby mu się to nigdy nie zdarzyło?

Nie! Po stokroć — nie! Ani nie możemy tego wymagać, ani nie jest to wogóle możliwe. Kierowca może być bardziej doświadczony, może być uważniejszy, lub mniej uważny. Może być wreszcie bardziej spostrzegawczy. Ale żaden kierowca nie może widzieć, ani spostrzec **wszystkiego**.

Stwierdzono naukowo, że zmysły ludzkie nie są zdolne sprostać w stu procentach wymaganiom, jakie im stawia kierowanie samochodem w szybkości już ponad 10 km/godz. Jeżeli szybkość reakcji bardzo bystrogo kierowcy wynosi osiemnaście setnych sekundy, to wszystkie zdarzenia, które zachodzą w czasie krótszym od tych osiemnastu setnych sekundy, wymykają się z pod kontroli kierowcy. Do tego, jeżeli samochód jedzie na doskonałej i pustej szosie z „umiarkowaną“ nowoczesną szybkością — 120 km/godz, to znaczy, że przejeżdża w sekundę przeszło 33 metry — możemy sobie wyobrazić, jakie są możliwości kierowcy, który zauważy nagle na odległości 20 metrów przed samo-

chodem taką dziurę w pięknym bruku kostkowym, jaka pokutuje na ulicy generała Świerczewskiego w Warszawie.

Aha! — powiecie. Mamy cię, kochasiu! A paragraf 54 przepisów? Przepis o szybkości, która musi być tak normowana, żeby kierowca w każdej sytuacji... i tak dalej; przecież znacie przepisy.

O, moi mili! Mówicie teraz tak, jak ów sędzia przedwojenny w Sedlcach, który wymagał od kierowcy stałego ograniczenia szybkości jazdy do... 6 km/godz, bowiem w każdej chwili może ktoś przechodzić przez jezdnię, wybiec dziecko, spłoszyć się koń, przewrócić się drzewo przydrożne lub zawalić się dom...

Nie o to chodzi. Paragraf 54 będzie tematem innego felietonu. Teraz celem moim jest jasno wykażać, że kierowca, nawet najlepszy, nawet sam dyrektor departamentu; co ja mówię: nawet sam autor przepisów drogowych — nie jest w stanie uniknąć przekraczania przepisów. I to nie tylko nieumyślnie — **czasami nawet zupełnie świadomie**.

Kierowców pilnuje stale kontrola drogowa. Kontrola ta, można powiedzieć, czyha tylko na nas, by nas chwycić za frak. Jest to jej zadaniem i świętym obowiązkiem. A naszym zadaniem jest uniknąć przyłapania na gorącym uczynku. To jest oczywiste.

Jedno jest tylko pewne. Oto szanse są nierówne. Kontrola ma z góry zapewnioną przewagę. My będziemy zawsze bici w skórę. Nie jesteśmy w stanie zabezpieczyć się całkowicie od przekraczania przez nas przepisów, a to właśnie przekroczenie może się właśnie wydarzyć na oku kontroli. I już wpadamy.

Jaki stąd wypływa wniosek?

Oto taki. Musimy sprawę postawić otwarcie. Musimy zaapelować do kontroli, do Milicji, do kontrolerów drogowych i inspektorów, by byli oni również automobilistami. By zrozumieli nas, kierowców. Musimy żądać od kontroli: nie tyle względów, ile zrozumienia. **Nie pobłażliwości, lecz znajomości rzeczy**.

Musimy żądać od kontroli: nie automatycznego stosowania litery prawa, lecz kontroli pozytywnej, to jest takiej, która przyczyni się rzeczywiście do ujażdżenia elementów społecznych, kierowców niebezpiecznych, „piratów drogowych“.

Nie powinno się ostro karać kierowcy, który ruszając wieczorem po całym dniu spędzonym za kierownicą — zapomni zapalić świateł. Nie powinno się ukrywać za węglem domu, lub za kioskiem, gdy się mierzy szybkość przejeżdżających. Nie powinno się czekać w bramie na chwilę, kedy kierowca zairzyma się zbyt blisko skrzyżowania. **Nie powinno się „czatować“ na kierowce!**

Służba bezpieczeństwa drogowego wymaga zastosowania naczelną zasadą: nie wyczekiwać na przekroczenie przepisów i karać za to przekroczenie, lecz **zapobiegać** przekroczeniom.

My, kierowcy, prosimy kontrolę drogową o zastosowanie się do tej zasady. Prosimy, by kontrola wczuła się w trudności kierowcy; by zrozumiała, że siedząc po kilkanaście godzin za kierownicą trudno jest ustrzec się absolutnie od drobnych przekroczeń przepisów.

A ponadto prosimy najusilniej, by kontrola karała nas tylko za rzeczywiste przekroczenia, a nie za naruszenie przepisów, istniejących jedynie w imaginacji kontrolującego. Byłoby oczywiście niezmiernie pożądane, by każdy kontrolujący ruch miał przy sobie kieszonkowe wydanie przepisów i wskazał kierowcy, któremu „wlepią“ mandat, jaki przepis został przekroczony. W ten sposób kierowca nie miałby już nic do powiedzenia, gdyż zobaczyłby czarno na białym, co uczynił, a kontrolujący już po jednym dniu pracy... nauczyłby się przepisów.

* * *

Tak wygląda problem przekraczania przepisów, oglądany z siedzenia kierowcy przez szybę przednią samochodu. Myślę, że sprawa ta warta jest zastano-

wien'a się nie tylko na terenie Związku i Automobilklubu, lecz i w gabinecie Dyrdepsamu, skąd mogą popłynąć odpowiednie wskazówki do organów kontroli, a wydane w ciągu najbliższych kilku miesięcy (droga urzędowa jest okropnie długa i mozolna) przyczynią się niewątpliwie do usunięcia krzywdy ludzkiej, krzywdy uczciwych kierowców.

Gdy takie wskazówki, poparte urzędową powagą, wyjdą, to niewątpliwie nie zdarzy się już, jak się to zdarzyło, że pewien wysoki inspektor ruchu chwalił się: „a wczoraj złapałem kilkanaście samochodów, jadących ponad 40 km/godz. Zapłacili po 500 złotych...”

A, fe, inspektorze! Tak, a fe! Cofnę to i przeproszę Was, ale dopiero wtedy, gdy pochwalicie się, ile to „wlepiście” właścicielowi ciągników, które biorąc po osiem przyczepk bez hamulców buszują bez świateł, bez tablic rejestracyjnych, bez zezwoleń na pociągi drogowe, bez odpowiednich praw jazdy, wogóle bez jakiegokolwiek poszanowania kardynalnych przepisów

bezpieczeństwa jazdy po mieście stołecznym Warszawie, przez całe dnie i noce.

Natomiast mamy jedno zastrzeżenie. Oto nie solidaryzujemy się z tymi, którzy świadomie i bezczelnie przekraczają przepisy jazdy, którzy zagrażają bezpieczeństwu, którzy „pod gazem” siadają za kierownicę którzy nie mają nic wspólnego z kulturą jazdy.

Tych „piratów drogowych” będziemy zawsze wytykali palcami, nawet, gdy będą protegowani lub osłanianiani. Od tych ludzi odgradzamy się stanowczo, bowiem tacy psują nam dzieło odbudowy, niszczą cenny sprzęt, narażają zdrowie i życie ludzkie na szwank i — co najważniejsze — psują nam opinię i markę.

Takie jest nasze zdanie, starych Związkowców, starych i doświadczonych kierowców; kierowców, którzy starają się wypełnić swój zawód najbardziej uczciwie.

Może Czytelnicy napiszą coś w tej sprawie? Czekamy!

W. Rychter

ALEKSANDER PFAU

PROWADZENIE SAMOCHODU W WARUNKACH POLARNYCH

(rysunki autora)

Zupełnie przypadkowo wpadły w moje ręce niemieckie czasopisma poświęcone motoryzacji, wydane w czasie ostatniej wojny. Zawierały one cały szereg artykułów traktujących o prowadzeniu samochodu w ciężkich warunkach terenowych, a szczególnie w okolicach polarnych.

W okresie wojny 1940 - 1945 pracowałem w Z.S.R.R. jako kierowca i mechanik garażowy. Większą część mojej praktyki samochodowej odbyłem na dalekiej północy (Jakuck nad Leną), gdzie średnia temperatura trzech zimowych miesięcy wynosi około —55 stopni C, zaś w ciągu czterech miesięcy lata, bagnista ziemia tajg wystarczająco utrudnia poruszanie się samochodu. Czytając owe niemieckie przepisy, w niektórych przypadkach zastanawia się nad naiwnością autorów.

Korzystając z łamów „Motoryzacji” chciałbym się moim doświadczeniem i doświadczeniem kolegów z dalekiej północy podzielić z polskimi kierowcami. Przypuszczam, iż większość opisywanych przeze mnie wypadków będzie znana ogółowi Czytelników. Zauważyłem jednak, iż nawet starzy kierowcy, przyzwyczajeni do dobrych warunków drogowych, w wypadku niespodziewanego znalezienia się w specjalnych sytuacjach, poprostu „gubili się”, zapominając o logicznym myśleniu i starali się wyciągnąć swój wóz „na siłę”, co nie zawsze się udawało, a w każdym razie niszczyło bardzo samochód.

Tak na przykład zdarza się w Polsce, iż na równej ulicy miejskiej kierowca wjeżdża w świeży śnieg przy krawężniku, zatrzymuje samochód, a potem nie może ruszyć z miejsca, gdyż naprzemian raz jedno, raz drugie koło „bukuje”. Nie pomaga dawanie tylnego biegu — koła „bukuja” w przeciwnym kierunku, a kierowca łązi niezaradnie koło wozu, patrząc na kręcące się w miejscu koła — przy wyjąłym na pełnych obrotach silniku.

Taki sam wypadek może się zdarzyć na polnej drodze, gdzie będzie więcej śniegu, a koła, nawet mimo założonych łańcuchów, będą „bukuować”.

Przyczyną „bukowania” jest śnieg, który pchany oponami wtył i wprzód, tworzy małe pagórki, niepozwalające kołom przeskoczyć przez nie. Zamiast biegać wokół samochodu i prosić przechodniów, by pchnęli wóz, winien kierowca, w ostatecznym wypadku — nie mając łopaty — chociażby butem rozkopać wytworzone pagórki i — tak przed przednimi jak i tylnymi

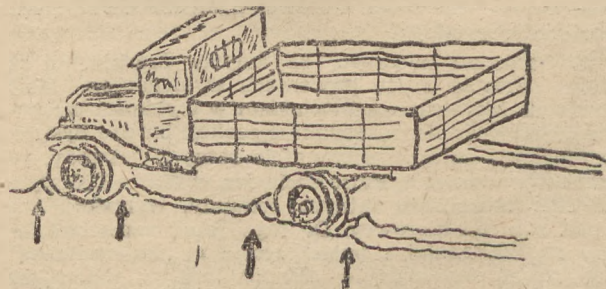
kołami, a w wypadku większych opadów śnieżnych utworować kilka metrów drogi dla rozpędu.

Taki wypadek jest zasadniczym i klasycznym przykładem. Należy zrozumieć, że ruch wozu wstrzymuje nie śliska powierzchnia drogi, lecz gromadzący się przed kołami i ubijany nimi śnieg.

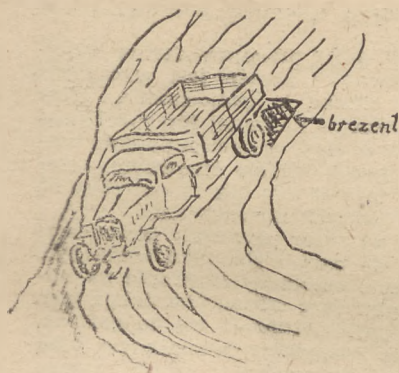
W wypadku, gdy droga została oczyszczona, a koła — kręcąc się po wysłizganych uprzednio miejscach — nie poruszają wozu, należy stosować „metodę trzeciego biegu”. Poprostu przy samochodzie cztero lub pięcio biegowym należy starać się ruszyć z miejsca na trzecim biegu (zamiast na drugim). Wykorzystując fakt, że silnik z mniejszą siłą działa na koła, otrzymujemy mniejsze obroty początkowe tylnych osi, a tym samym lepsze sprzężenie z gruntem. Oczywiście na trzecim biegu trudno jest wyjechać, lecz można doprowadzić do rozhuśtania wozu, a w odpowiednim momencie włączyć drugi bieg.

Posługując się metodą trzeciego biegu należy bardzo powoli zwalniać sprzęgło powodując prawie ścichnięcie śliska i starając się uzyskać jaknajmniejszą ilość początkowych obrotów tylnych osi. Kierowca w miarę huśtania się wozu wprzód i wtył musi odczuwać rytm ruchu. Przy potoczeniu się wprzód nachyla się więcej nad kierownicą, naciskając akcelerator i zdejmując nogę ze sprzęgła, przy ruchu wtył, unosząc się, podnosi nogę z gazu i wyciska sprzęgło.

Zdarza się, w zależności od warunków i właściwego oczyszczenia drogi, iż udaje się nieraz wyjechać wyłączenie na trzecim biegu.



Nie tylko śliski grunt, lecz przede wszystkim pagórki śniegu utrudniają poruszanie się



Przy takim położeniu samochodu należy używać wyjechać „na korbie”, włączwszy tylny bieg

Sposobu tego należy używać bardzo ostrożnie i z umiarem, gdyż łatwo można spowodować „spalenie” się sprzęgła. Używa się go także przy wyjeździe z niedużych rowków lodowych i glinianych, o ile jest nieco miejsca na rozhuśtanie.

Powinno się pamiętać, że im słabiej i powolniej silnik działa na tylne koła, tym lepsze jest sprzężenie z gruntem. Dlatego przy śliskim terenie, ruszając z miejsca drugim biegiem nie należy dawać dużych obrotów i bardzo powoli zwalniać pedał sprzęgła, a w żadnym wypadku nie stosować pierwszego biegu (oczywiście przy nienaładowanej maszynie), gdyż wtedy pierwszy obrót koła jest nagły, a zatem następuje przeslizgnięcie się opony i „buksovanie”.

Opierając się na tym, używany jest sposób wyjeżdżania „na korbie”.

Gdy wszystkie środki zawiodą, a dalsze poruszanie wozu, lub próby rozhuśtania mogą doprowadzić do stoczenia się samochodu do rowu albo przepaści, tzn. jeśli przy nieodpowiednim pochyleniu drogi nazewnątrz, wóz, miast przy „buksovaniu” poruszać się wprzód czy też wtył, stacza się w bok, należy wtedy zgasić silnik, włączyć pierwszy bieg, podłożyć pod koła ciągnące worki, lub brezent i kręcąc korbą starać się najeżdżać na owe „nieśliskie” materiały. Bywają wypadki, iż takim sposobem należy się nieraz posunąć o kilka metrów dla całkowitego wyeliminowania groźby upadku.

Sposobu tego używa się również w wypadku, gdy jedno z kół zawisnie nad przepaścią — np. wóz zarzuca wyskakując poza krawędź mostu, albo drogi i dzięki śliskości terenu ściąga samochód w swoim kierunku w razie dalszych prób jazdy.

Wyjeżdżając na „korbie”, czy też normalnie przy pomocy silnika, kierowca nie powinien skręcać silnie przednich kół, gdyż w takim wypadku koła, miast spełniać swoje przeznaczenie, wykonują rolę pługów, zbierając przed sobą śnieg, czy też grzązkę ziemię, a jeśli nawet tego nie czynią, to oślizgując się nie wyprawiają wozu w żaden kierunek.

★

Jak wiadomo samochód cięższy i więcej ładowany jest mniej narażony na buksowanie niż wóz pusty. Uwzględniając to przy mijaniu na wąskich drogach śnieżnych (koleinach), gdzie zjechanie na stronę grozi utkwieniem i parogodzinny wykopywaniem, utworzyły się na dalekiej północy niepisane przepisy mijania. Wóz cięższy przy spotkaniu ustępuje drogi lżejszemu, cofając się ostrożnie tyłem w śnieg, pod ostrym kątem, prawie równoległe do koleiny.

Czyni to w ten sposób, iż posuwa się w tył stopniowo, co kilkadziesiąt cm wyjeżdżając wprzód, by wydeptać drogę, którą potem wyjedzie z powrotem na właściwą koleinę.

Kierowca winien uważać na to, by samochód w żadnym wypadku nie stanął w poprzek drogi, gdyż wtedy bardzo ciężko jest ustawić auto w koleinie. Dlatego zasady nigdy nie nawraca się w takich wypadkach na środku drogi, a woli objechać jeszcze chociażby kilka kilometrów, by uniknąć ryzyka kilkugodzinnego

kopania. To samo dotyczy także gliniastych dróg gruntowych, oślizgłych w czasie deszczu i ściągających wóz do rowu.

ŁAŃCUCHY

Użycie łańcuchów nie we wszystkich wypadkach daje dobre rezultaty. Doświadczeni kierowcy w warunkach polarnych używali ich bardzo umiarkowanie, gdyż niekiedy używanie ich dawało efekty ujemne — mianowicie łańcuchy zwiększały boczny poślizg samochodu. Przy wysokich opadach śnieżnych, tam gdzie droga była pokryta grubą, ubitą warstwą śniegu, łańcuchy potrafiły nieraz zakopać wóz — grzebiąc przy buksowaniu jamę. Z powodu boczego poślizgu ciężko było prowadzić samochód w koleinie, a zupełnie niebezpiecznie na wąskich, krętych drogach nad przepaściami.

Wadę boczego poślizgu posiadały także poprzecznie — karbowane opony wojskowe — obliczone do pracy na piaskach. Dlatego chociażby na przednie koła nakładano opony podłużnie karbowane.

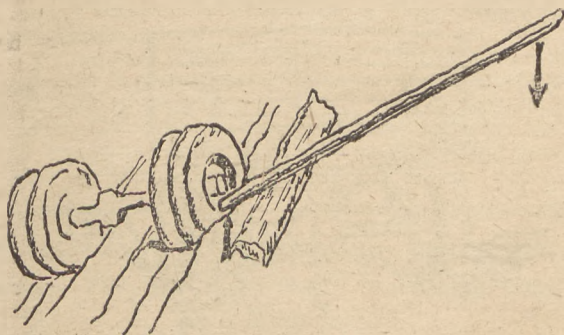
Przy sposobności zaznaczam, że śmiesznym wydaje mi się fakt używania przez niektórych naszych kierowców na trzyosiowych samochodach (GMC — Sztudebaker) łańcuchów. Dowodzi to ich beznadziejności. Samochody trzyosiowe i tak mają zapewniony posuw wprzód prawie we wszystkich warunkach, a używanie łańcuchów jest zupełnie bezcelowe i niszczy tylko opony. Jeśli się już zdarzy, że trzyosiowy samochód się zakopie, to już mu żaden łańcuch nie pomoże.

Przy forsowaniu zasp, błota, trzęsawisk, dobry kierowca „z góry” winien włączyć odpowiedni bieg, aby w trakcie przejeżdżania w najcięższych miejscach nie przełączać biegów. Przełączanie takie zatrzymuje w tym wypadku wóz, może spowodować poślizg kół, np. przy forsowaniu oblodzonej pochyłej drogi górskiej, lub zakopanie się samochodu wskutek zatrzymania, a następnie przy usiłowaniu ruszenia w grząskiej ziemi.

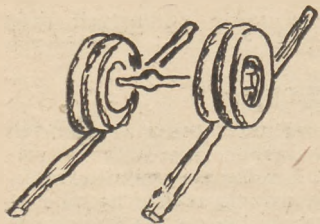
Forsując nawet kilkukilometrową górę, wiedząc przedtem, iż droga cały czas jest pochyła, „z góry” włącza się bieg odpowiedni dla najcięższego odcinka, by potem już go nie przełączać.

Zdarzało się, że nawet dobrzy lecz niedoświadczeni kierowcy musieli w tym wypadku wracać tyłem kilka kilometrów. W takich wypadkach nagłego zabuksovania przy wznoszeniu się w górę, należy momentalnie włączyć tylny bieg, gdyż ani hamulce, ani próby buksowania nie dają żadnych rezultatów, a mogą spowodować, iż wóz zamiast iść do przodu, posunie się bokiem do rowu lub przepaści. Także hamować w tych okolicznościach należy ostrożnie, ponieważ samochód na wyslizganej drodze, mimo łańcuchów i przy całkowitym zatrzymaniu kół, będzie się powoli posuwał wtył. Dlatego, jak już wspominałem, najlepiej użyć tutaj tylnego biegu i samemu, panując nad wozem, zjeżdżać wdół, do wygodnej pozycji. Zaznaczam, że na zamrożonych oponach nawet przy równej drodze, ciężko jest ruszyć z miejsca z powodu poślizgu.

W wypadku niespodziewanego zabuksovania wozu w śniegu, luźnej i rozmokłej ziemi, czy piasku, należy natychmiast wyjść z kabiny i zbadać przyczynę. Zły



Sposób wydobywania samochodu z wykopanej dziury zwany „waga”.



Tak należy najechać na pałki.

jest kierowca, który nie wychodząc, ani nie wyglądając z wozu, usiłował „na siłę” — szarpnąć wtył i wprzód, wyjechać; najczęściej zakopywał on samochód nieraz po skrzynię. Nie należy nigdy lekceważyć przy grzązkiej ziemi, czy śniegu małej trudności, by potem nie być zmuszonym do prośbienia o ciągnik do wyciągnięcia auta.

Kierowca winien wtedy oczyścić pagórki ziemi lub śniegu, które stworzyły się z obu stron kół i starać się najechać na podłożone pałki. W warunkach polarnych wozilo się często 2 — 4 pałki o nierównej powierzchni, umieszczone wzdłuż skrzyni. Jeśli uda się już najechać na pałki, lecz dalej grozi powrotne ugrzęźnięcie, wtedy oczyszcza się przestrzeń poza pałkami, czy też kładzie dalsze, aby samochód, nabierając rozpędu nie wpadł odrazu w warstwę hamującą.

Pałek używano także przy stawianiu samochodu do ładowania w tajdze, gdy groziło, że wóz obciążony „siadzie” w grunt, lub podkładano je przy podjeżdżaniu po ładunek na piaszczystej plaży.

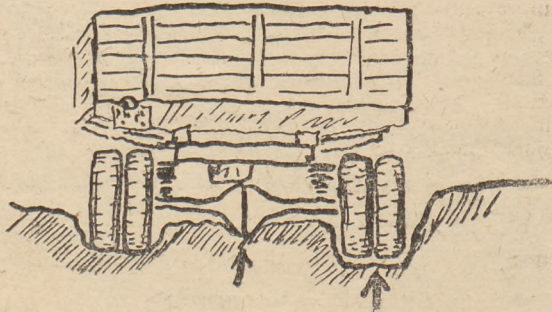
Zasadą dobrego kierowcy jest, by nie być leniwym. Raczej przejść się pieszo chociażby paręset metrów, aniżeli utkwąć potem na jakimś ukrytym pniu, czy wilczej jamie. To samo przy stawianiu wozu na miękkim gruncie. Raczej, podając wóz do ładowania najechać na wszelki wypadek na pałki, niż tracić kilka godzin na wykopywanie samochodu. Do wyciągania aut, które ugrzęzły, używa się jak zwykle dużych drągów (system wagi).

Przy jeździe kolejnymi np. po zlodowaciałym piasku czy śniegu, kierowca winien zważać na głębokość tych-że, by nie zawisnąć na obudowie tylnego mostu. Kierowca winien wiedzieć, że dłuższe nadużywanie sprzęgła, czy też pozostawienie ślizgającego się wozu z jednym kręcącym się kołem, niszczy części samochodu nieprzystosowane do tej pracy przez czas dłuższy.

MRÓZ

Ze słowem tym kojarzyło się na dalekiej północy pojęcie stałej mgły, ciemności, niedającego oddychać suchego, różącego chłodem powietrza, niebezpieczeństwa zamarznięcia i do pewnego stopnia psychicznego urazu, powodowanego warunkami wyżej wymienionymi, a wykazującego się w myśleniu systemem impulsów, nienormalnym reagowaniem na bodźce zewnętrzne, i stałym stanem podrażnienia nerwowego.

Praca kierowcy w tych warunkach, gdzie, jak to mówili Rosjanie „mózg zamarza”, wymagała wielkiego poświęcenia, silnej woli, bezustannego napięcia nerwów, roztropności, ufności we własne siły i dokład-



Przy jeździe w głębokich koleinach samochód może zawisnąć na tylnym moście.

nej znajomości samochodu, sposobów naprawy i tzw. „smykałki”.

Przy takich mrozach, gdzie przeprowadzenie jakiegokolwiek naprawy nazewnątrz garażu jest wycynem, a nawet zapuszczenie silnika w samochodzie, który noc przestał na polu, wymaga najmniej trzygodzinnego ogrzewania motoru, przykrytego w całości do dołu brezentem, przy pomocy kosza z węglem drzewnym — samochód, już w garażu musiał być tak zaopatrzony na drogę, by nie sprawiał żadnych niespodzianek.

Nieraz nawet białe na pozór przyczyny powodowały, że wóz nie wracał do bazy. Np. taką wadą było niedostrzegalne cieknięcie chłodnicy (2 krople na minutę). Wentylator rozpylał parę wodną powstałą z tych kropeł nad silnikiem, para dostawała się do gaźnika, następowało oblodzenie rozpylaczy i silnik po paru godzinach „łykania kropli”, stawał.

Oczywiście, że zdjęcie, czyszczenie, lub przepalanie gaźnika na takim mrozie, gdy benzyna wylana na palce momentalnie zostawiała ślad odmrożenia, nie było łatwe do wykonania, a trzeba się było spieszyć, ponieważ silnik w ciągu paru minut przy podniesionej masce stygł i potem niezawsze zaskakiwał.

Jeśli się zdarzyło, iż kierowca zbyt szeroko odkrył wiatowaną zasłonę zakrywającą całą maskę i chłodnicę „przylapało”, para wodna z gotującej się wody w chłodnicy natychmiast osadzała się na szklach kabiny uniemożliwiając jazdę. Przy wielkich mrozach otwierano powierzchnię chłodnic nie więcej niż na szerokość dłoni.

W okolicach leśnych pracowały samochody „gazogeneratory” na drzewnym paliwie (byłem dwa lata kierowcą takiego wozu). Wozy wyjeżdżały, oczywiście odpowiednio zaopatrzone, nawet przy temperaturze —55 stopni C z tym, że przez cały dzień pracy maszyny się nie gasiło. Ponieważ zdarzało się, że w benzynie znajdowało się kilka kropli wody, co mogło spowodować, w takich warunkach uszkodzenie, musiano zwracać uwagę na staranne filtrowanie paliwa przez filc.

Na mroź czułe były wszystkie części metalowe i tak np. koła odkręcać należało ostrożnie, gdyż śruby pękały przy silniejszym uderzeniu młotkiem po napiętym kluczu.

Kierowcy wozów udających się w daleki rejs (1600 km) w zupełnie niezaludnionych okolicach, gdzie drogami były zamarznięte rzeki: Lena, Alach, Aldan i tylko bardzo rzadko można było zagarażować maszynę, zaopatrywali się w piecyki ogrzewane przez gazy spalnicowe.

Piecyk stanowiła bańka blaszana, do której prowadziła grubsza rura z kolektora wydechowego i z drugiej strony cienka rurka odprowadzająca gazy. Używanie piecyka miało jednak strony ujemne, mianowicie stałe zachodzenie mgłą szkieł kabiny, czemu nie zawsze przeciwodziłał ogrzewacz.*

Przy garażowaniu samochodu na dworze częstokroć spuszczano olej, który rano grzano oddzielnie i wlewano prócz gotującej się wody do ogrzanego już silnika. Takie gotowanie oleju nie wychodziło mu na dobre, zmniejszając jego własność smarową.

Ponieważ przy półtoragodzinnym postoju na wielkim mrozie olej w dyferencjale i skrzyni biegów tak zamarzał, że groziło to zerwaniem sprzęgła, dolewano do tych mechanizmów nieco nafty (około pół ltr.) co opóźniało zamarzanie.

Przy mrozie 55 stopni C silnik ZIS odpowiednio nakryty wiatowaną zasłoną (boczne kapoty) i nieco przegrzany przed tym mógł stać nie pracując do pół godziny (jeśli nie było wiatru), byleby w międzyczasie nie podnosić maski. Po dłuższym postoju silnik nie zaskakiwał.

Garaże musiały być stale zaopatrzone w gorącą wodę, którą przed zapuszczeniem motoru nalewano do chłodnicy, spuszczano, następnie zalewano drugi raz

* System ten w razie najmniejszej nieszczelności przewodów w kabine, grozi śmiertelnym zatruciem (przyp. red.).

dla lepszego podegrzania motoru. Gotująca się woda służyła także do maczania kluczy w wypadku przy podkowej naprawy na dworze. Klucze maczano, by nie parzyły od mrozu.

Jeśli chodzi o użycie trzyosiowych amerykańskich wozów, to przy sposobności chcę zauważyć, że mimo dobrej zdolności przechodzenia przez śnieg, do wad ich należała mała zwrotność (słaby skręt przednich kół) i mała widoczność z kabiny, co zaznaczało się szczególnie przy pracy w warunkach leśnych, oraz nadzwyczajna zdolność łapania gwoździ.

Zdarzało się, że Studebaker tak zaplatał się między pniami, nie mogąc stamtąd wylądować, że przy pomocy dziesięciu kół „drepnąć” w jednym miejscu zdołał się bardzo ładnie zakopać w grząskiej ziemi, w tym samym miejscu, gdzie przed chwilą potrafił przejechać zwykły ZIS.

*

Sądzę, iż artykułem moim nie odkryłem, zwłaszcza doświadczonym kierowcom, nowych prawd i możliwych, że niektóre zdania mogą wyglądać nawet jak jakieś srogie przepisy, czy paragrafy, gdyż zawierały w sobie zwroty w rodzaju: „kierowca powinien pamiętać”, lecz w surowych warunkach północy owe podstawowe zasady wyrobione praktyką stawały się niepisany prawem.

Ponieważ wiele z moich rad można zastosować i w Polsce, cieszyłbym się szczerze gdyby jaknajliczniejszy ogół kierowców zastosował w praktyce przytoczone przeze mnie sposoby prowadzenia wozu w ciężkich warunkach terenowych.

Aleksander Pfau

KIEROWCY LENINGRADU PRZODUJĄ

Kierowcy w Leningradzie osiągają wysokie przebiegi międzynaprawcze samochodów oraz oszczędności na benzynie, ogumieniu i innych materiałach, powiększając jeszcze chwałę tego hohaterskiego miasta.

W parkach samochodowych „Lenawtogruzu” — z 610-ciu kierowców, którzy stanęli do szeregów socjalistycznego współzawodnictwa o przedłużanie norm przebiegu międzynaprawczego, 145 kierowców już osiągnęło przebieg wozów ponad 100 tys. kilometrów bez naprawy głównej. Kierowcy N. G. Rumiancew J. A. Perfiljew oraz J. A. Makarow — osiągnęli ponad 120 tys. kilometrów przebiegu bez naprawy głównej.

Uzyskanie takich rekordowych przebiegów dało kierowcom „Stotysięcznikom” Lenawtogruzu wiele doświadczenia w prowadzeniu i obsłudze samochodów. Przeszukiwanie doświadczeń kierowców Leningradu jest materiałem cennym, godnym najszerszego rozpowszechnienia. Dokładny obraz pracy tych kierowców wymagałby napisania obszernej broszury. Ograniczymy się na tym miejscu do uwidocznienia metod pracy wybitnych nowatorów oraz do opisu doświadczeń, charakteryzujących większość leningradzkich kierowców „Stotysięczników”.

408 TYS. KM. PRZY JEDNEJ NAPRAWIE GŁÓWNEJ

W 1939 r. kierowcy pierwszej klasy W. N. Pietruszczkinowi powierzono w 2-gim ciężarowym autoparku samochód ciężarowy marki J. G.—4 — przerobiony na samowywrotkę. Pietruszczkin prowadził ten samochód 9 lat po asfaltowych ulicach miejskich i po drogach wiejskich. Przejechał już na nim dziesiątki tysięcy kilometrów m. in. w czasie jesiennej pluchy.

W latach wojny i blokady Pietruszczkin dostarczał samochodem ładunek wojenny. Nieraz znajdował się on pod kulami wroga i w strefach nalotów powietrznych. Gęsto ostrzelany i poraniony pojazd

funkcjonował jednak bez zarzutu dzięki umiejętności i doświadczonym rękóm kierowcy.

W ciągu 9 lat samochód przeszedł 408103 km, podlegając w tym czasie jednej naprawie głównej oraz trzem naprawom średnim, zamiast pięciu i pół napraw głównych oraz jedenastu napraw średnich, które należały mu się według obowiązujących norm.

Na samych naprawach Pietruszczkin oszczędził 48.500 rubli. Ponad 105 dni, które przewidziano w planie na naprawę samochodu oszczędzono i użyto dla pracy na linii. Dało to kierowcy możność przewiezienia 3255 ton ładunku.

Pietruszczkin pracuje po stachanowsku i systematycznie wykonuje z nadwyżką zadania w obrocie ładunkowym tak w tonach jak i w tono-kilometrach. W ten sposób przewiózł on w ciągu dwóch ubiegłych lat 8700 ton ładunku. W okresie 9-ciu lat pracy stachanowiec Pietruszczkin przysporzył państwu powyżej 150 tys. rubli oszczędności ponad plan.

* * *

Celem wykrywania i usuwania we właściwym czasie niedomagań silnika i przedłużenia zdolności do pracy samochodu Pietruszczkin codziennie sprawdza na słuch silnik w stanie zimnym i po rozgrzaniu. Wszelkie zabiegi profilaktyczne kierowca ten wykonuje **osobiście**. Usuwa on drobne usterki systematycznie przeglądając co dzień samochód. Po powrocie do garażu pozostaje tylko do wykończenia to, co jest związane z udziałem specjalistów od regulacji i innych czynności.

Przed oddaniem samochodu do przeglądu technicznego lub naprawy, Pietruszczkin w odpowiednim czasie zamawia wszystkie niezbędne części, interesuje się terminami ich wykonania i jakością. Przy naprawach swego samochodu ucieka się do pomocy drużyny remontowej tylko w nadzwyczajnych wypadkach.

Stawiając samochód do garażu Pietruszczkin dba o zachowanie silnika w stanie ciepłym, okrywając karter specjalnym pokrowcem, a chłodnicę nagrzewając dodatkowym ogrzewaczem.

Kierowca ten przedłużył termin zużycia opon półtora raza, a paliwa zużywa zawsze mniej niż wskazuje przepisana norma.

Bliższe zbadanie metod pracy W. Pietruszczkina wskazuje, że w jego sposobach nie ma nic takiego, co by było niedostępne dla każdego z kierowców.

NIEMIECKI VOLKSWAGEN OPANOWUJE EUROPEJSKIE RYNKI ZBYTU

„Samochody niemieckie, wykonywane rękami taniego robotnika, mogą stać się w najbliższym czasie straszną groźbą dla europejskich rynków eksportowych”. Takie oświadczenie opublikował R. Gresham Cook — dyrektor Związku Producentów i Kupców Samochodowych w Anglii.

„Niemiecki wóz ludowy „Volkswagen” jest już w chwili obecnej produkowany w ilości ponad 2.000 sztuk miesięcznie”.

„Pozwolono samochodowemu przemysłowi niemieckiemu rozwinąć produkcję na zbyt szeroką skalę. Skutki: samochody niemieckie są lokowane w poważnych ilościach w Szwajcarii, Holandii i Belgii, skąd wypierają coraz intensywniej produkcję „innych krajów” („Daily Worker” — styczeń 49).

W Warszawie w dniu 20.I br. odbyło się zebranie Zarządu Głównego Naczelnej Organizacji Technicznej.

Szczegółowe sprawozdanie ukaże się w następnym nr. „Motoryzacji”.

7e świata

CORAZ WIĘCEJ SAMOCHODÓW SPRZEDAJĄ PRYWATNYM ODBIORCOM SKLEPY W ZSRR

W drugiej połowie 1948-go roku w większych miastach Związku Radzieckiego otwarto sklepy sprzedające samochody osobowe dla prywatnych nabywców. Do końca roku ubiegłego otwarto sklepy samochodowe w Moskwie, Leningradzie, Kijowie, Tyflisie, Baku i w Rydze. Na początku roku 1949-go otwarto magazyny samochodów osobowych w Minsku, Swierdłowsku, Nowosybirsku, Chabarowsku, Taszkencie i Ałma — Atcie.

W ciągu najbliższych trzech lat — do roku 1952 włącznie — sieć sprzedaży samochodów dla nabywców prywatnych rozciągnęta będzie na wszystkie wielkie i średnie miasta Związku Radzieckiego.

Jednocześnie z uruchomieniem sklepów sprzedających samochody osobowe na użytek osób prywatnych uruchomiono na terenie szeregu obwodów (w miastach i pod miastami) setki stacji obsługi i ośrodków pomocy technicznej dla samochodów osób prywatnych. Rozbudowa stacji obsługi dla automobilistów prywatnych trwa dalej.

Należy zaznaczyć, że w wyżej wymienionych sklepach każdy obywatel, bez żadnych starań bądź specjalnych pozwoleń, może kupić na własny użytek samochód produkcji radzieckiej: małolitrażowy „Moskwicz” lub sześciocylindrowy, dwu i pół litrowy wóz „Pobieda”.

Wśród kupujących przeważają robotnicy — specjaliści i przodownicy pracy, którzy dzięki dużej wydajności pracy dysponują znacznymi oszczędnościami pieniężnymi.

Jak podają zestawienia ilość samochodów sprzedanych do użytku prywatnego z miesiąca na miesiąc zwiększa się.

Aby zaradzić brakowi garaży, hamującemu rozwój automobilizmu, rząd Zw. Radzieckiego wydał w r. 1948ym dekret nakazujący wszystkie nowe domy mieszkalne, hotele i budynki administracyjne budować z garażami.

RADZIECKIE MOTOCYKLE — M 335

Motoryzacyjny przemysł radziecki rozpoczął już masową produkcję motocykli sportowych typu M-335, przeznaczonych dla szerokiego użytku młodzieży.

Próby z modelem M 335 wykazały, że motocykl ten posiada b. duże zalety, łatwo przebywa piaszczyste lub błotniste drogi, zaspy śnieżne lub wysokie wzniesienia. Szybkość tego modelu — 120 km/godz.

BRAK ROBOTNIKÓW W AMERYKAŃSKIM PRZEMYSŁE SAMOCHODOWYM

Wielkie zakłady samochodowe w Detroit narzekają na brak robotników kwalifikowanych i niekwalifikowanych, co przy trudnościach w otrzymaniu surowców i zagadnieniu plac, stwarza dodatkowe trudności. Rozwój przemysłu, który osiągnął rekordowy poziom po wojnie, dziś obecnie przed zagadnieniem nowych rąk roboczych.

W ciągu ostatnich kilku miesięcy zapotrzebowanie przemysłu samochodowego na robotników nie zostało pokryte przez lokalne urzędy pośrednictwa pracy w listopadzie 1948 r. w wysokości 12.700 w stosunku do 11.500 z poprzednich miesięcy. Dowodzi to, że zapotrzebowanie rynku amerykańskiego na samochody ogromnie wzrosło po wojnie i nie znajduje pokrycia całkowitego w produkcji krajowej, jeżeli weźmiemy pod uwagę, że angielski przemysł samochodowy lokuje na rynku amerykańskim wielką część swego eksportu.

CZESKI KONKURS NA NAJMNIJSZY SAMOCHÓD

Czeski konkurs na najmniejszy „samochód ludowy” zgromadził w Pradze 24 modele. Konkurs ukończył się bez przyznania pierwszej nagrody, albowiem Jury konkursowe orzekło, że żaden z wystawionych do konkursu modeli nie nadaje się do masowej produkcji.

Drugą nagrodę, w wysokości 10.000 koron czeskich, przyznano młodemu 19-letniemu studentowi Rudolfowi Vykukal, najmłodszemu uczestnikowi konkursu. Skonstruował on dwuosobowy samochód zaopatrzony w miniaturowy silnik dwu - cylindrowy chłodzony wodą. Samochodzik zaopatrzony jest w mechaniczne hamulce na dwa koła, co nie podobało się sędziom konkursu, uważających tego rodzaju hamulce za niewystarczające.

Vykukal budował swój samochodzik 2 lata kosztem 30.000 koron.

Sądząc po obecnych osiągnięciach, zapewne już niedługo posłyszemy o młodym konstruktorze, który zapewne nie zakończy swych prac na tym jednym modelu.

„OPEL” POWRÓCIŁ DO GENERAL MOTORS

Jak donoszą z Detroit fabryka samochodów „Opel” w Russelsheim koło Frankfurtu powróciła pod zarząd General Motors.

Oplowi odpisano w 1942 r. tytułem strat wojennych 34.890.024 dolarów. General Motors zakupił w 1929 roku około 80% akcji Opla za około 26.000.000 dolarów, a pozostałe nabył w 1931 roku.

Po zakończeniu wojny zarząd nad niemieckim towarzystwem Opla przejęły amerykańskie władze wojskowe, co nie dowodzi, że General Motors zrezygnował z prawa własności do tej wytwórni. Wkrótce po zakończeniu wojny wznowiono produkcję w odzyskanej części przedsiębiorstwa. Ograniczona z konieczności produkcja obejmowała samochody lekkie i ciężarowe. Obecnie produkcja koncentruje się na znanym 4-ro cylindrowym samochodzie (1,488 cm³) Opel - Olympia.

Ogólna przedwojenna produkcja zakładów Opla wynosiła 120.000 samochodów rocznie. Część wyposażenia fabryki została uszkodzona w czasie wojny, ale obecnie straty te już uzupełniono, tak że fabryka jest całkowicie gotowa do podjęcia planowej produkcji.

Na rok 1949 przewiduje się produkcję 25.000 — 35.000 samochodów, głównie typu „Olimpia” i ciężarowych. Realizacja zależy od dostaw surowców. Część produkcji będzie eksportowana, przeważnie do innych krajów europejskich. Eksport będzie zależny od pozwolenia władz okupacyjnych.

Jak widzimy z powyższego przemysł niemiecki powraca do swej przedwojennej, czy raczej wojennej produkcji przy pomocy kapitału amerykańskiego.

JEST JUŻ FORD DLA NIEMCÓW

Jak podają agencje Zakłady Forda w Kolonii wyprodukowały w pierwszych dniach grudnia r. ub. pierwszy w Niemczech samochód osobowy — przeznaczony do użytkowania w Niemczech przez Niemców.

Nowy samochód jest to mała czterocylindrowka, której cena wynosi 7.000 marek zachodnich.

Zakłady Forda przewidują wytwarzanie 150 sztuk takich samochodów na miesiąc.

Ford zamierza dalszą rozbudowę swych zakładów i w tej sprawie prowadzi rozmowy z koncernem General Motors Corp., produkującym samochody „Opel”

Z Worms (Niemcy Zachodnie) nadeszła wiadomość podana przez agencje prasowe, że Zakłady Samochodowe Forda w St. Zj. rozpoczęły na terenie tego miasta budowę wielkiej fabryki samochodów.

W chwili obecnej stawiany jest na terenie obejmującym 5.500 metrów kwadratowych kompleks budynków, w których będą wytwarzane części samochodowe

ALDO VIVANTI

AKTUALNOŚCI I SPORT

„Warsaw Road Tunnel“ — warszawski tunel drogowy, czyli trasę W—Z, opisuje tygodnik londyński „The Motor“ w jednej z czołowych notatek w numerze z dnia 17 listopada ub. r.

**

Według statystyki zamieszczonej w dwutygodniku „La Vie Automobile“, Francja rozporządza taborem samochodów liczącym 1.675.000 samochodów i ciągników w transporcie drogowym. W tej liczbie jest 18.300 autobusów.

Według statystyki w miesięczniku „American Automobile“ w Indiach (Hindu- i Pakistan) kursuje 27.000 autobusów co stanowi 13% całego taboru samochodowego. Istnieje dążność do nacjonalizacji linii autobusowych.

**

Według dwutygodnika „Auto-Italiana“, przemysł samochodowy niemiecki, którego produkcja była przed wojną — pod względem ilości — trzecią w świecie, ma w roku 1949 wyprodukować: 22.700 szt. „Volkswagen“ (4 cyl. — 1 ltr.), 8.500 szt. Opel-Olimpia (4 cyl. — 1,5 ltr.), 4.400 szt. Opel-Kapitan (6 cyl. — 2,5 ltr.), 1.000 szt. Ford-Taunus (8 cyl. — 2,6 ltr.) — z fabryki w Kolonii, która produkuje głównie ciężarówki 3 tony. Dalej 8.000 szt. Mercedes 170-V (4 cyl. — 1,7 ltr.) łącznie z sanitarkami.

W strefie radzieckiej ponoć ma być już w produkcji DKW — 3 cyl. — 0,9 ltr. Samochód ten był przygotowany do produkcji już przed wojną (tzw. model F 9). Posiada silnik dwutaktowy, 3 cylindrowy, o mocy 30 KM i waży 830 kg (38 KM na 1 tonę), co daje szybkość do 110 km/g. Pierwszy DKW z hamulcami hydraulicznymi.

**

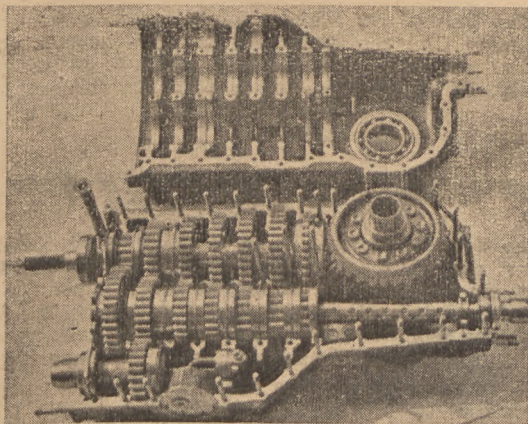
Współdziałanie przemysłów samochodowych angielskiego i włoskiego, przy współpracy niemieckich konstruktorów światowej sławy, jest coraz bardziej widoczne, zwłaszcza w zakresie samochodów sportowych i wyścigowych — będących awangardą postępu.

Tak więc Bristol i Frazer-Nash używają do swych sportówek silników BMW, a najpiękniejsze egzemplarze karosuje firma włoska „Carrozzeria Superleggera“ w Medolanie.

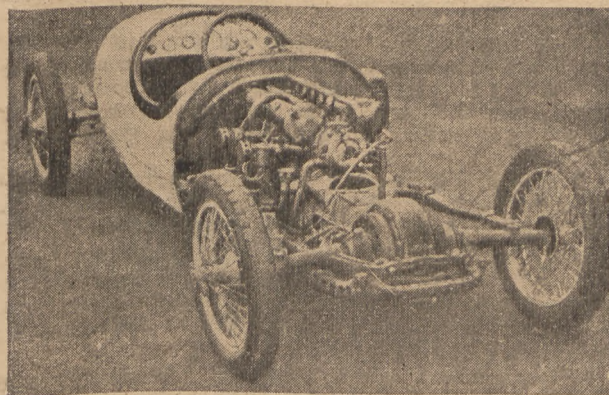
Wyścigówka Cisitalia szykowana na sezon wyścigów w r. 1949, budowana jest przy udziale wybitnych niemieckich konstruktorów z Porschem na czele. Szefem ekipy ma być Hans Stuck!

Wyścigówka Cisitalia ma posiadać silnik 12 cyl — 1 i pół ltr. ze sprężarką wielostopniową. Silnik ten ma dać 400 KM tj. 265 KM z jednego litra!

Na Cisitalii widoczną jest ręka Porsche. Silnik ma być z tyłu, zbiornik paliwa w środku (podobnie jak w wyścigówkach Auto-Union, które wyszły z jego ręki), skrzynka biegów ma 5 stałe zazębionych przekładni (przewidziana możliwość napędu obydwu osi).



Pięcioprzekładniowa skrzynka biegów wyścigówki Cisitalia 1949.



Wyścigówka - weteran. Benz 6 cyl. — 2 ltr. bez sprężarki, który na autodromie w Monza (Włochy) w 1923 roku dał przeciętną 225 km/g. Silnik z tyłu, obudowa przekładni głównej i mechanizmu różnicowego (dyferencjału) oraz bębny hamulcowe na ramie dla zmniejszenia ciężaru mas niezawieszonych. Konstrukcja nadal aktualna i stosowana.

W Zurychu otwarto szkołę kierowców wyścigowych. Między profesorami odnalazł się słynny wyścigowiec niemiecki Rudolf Caracciola.

**

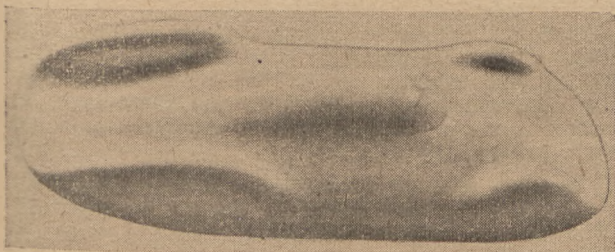
Dnia 31 października ub. r. rozegrano w Barcelonie wyścigi samochodowe znane pod nazwą Penya Rhin. Pierwszym był Villoresi na Maserati 4 CLT/48,

NASZ KONKURS

dla kierowców i pracowników
transportu samochodowego

KUPON Nr 2

Szczegóły w nr. 1 - styczeń 1949 r.
(wyciąć i dołączyć do pracy konkursowej)



Model wyścigówki Cisitalia 1949 przeznaczonej do prób w tunelu aerodynamicznym.

drugim Parnell na takim samym samochodzie, trzeci i czwarty Chiron i Rosier na Talbot - Lago. Ci sami spotkali się znów na torze, aby wykazać te same rezultaty. W braku Alfa-Romeo pierwsze miejsce zajął jak zawsze w tym sezonie Maserati. Może w 1949 skończy się ta monotonia!

48.000 DOLARÓW — NAGRODY ZDOBYTE PRZEZ M. ROSE W R. 1948

Nie bywa monotonii za to w Indianapolis, gdzie od 1909 r. dnia 30 maja może stanąć do eliminacji każdy komu się to podoba. Pomimo, że amerykańskie nie obserwują oficjalnych formuł (które w tym sezonie były przyczyną monotonicznych wyników), to jednak ten szalony wyścig zawsze figuruje w kalendarzu sportowym.

W Indianapolis osiąga się zdumiewające wyniki (patrz numery 9 i 12 „Motoryzacji” z r. ub.) i tam zdobywa się zdumiewające nagrody. Oto zwycięzca z r. 1947 i 1948 — Mauri Rose („w cywilu” inżynier w fabryce samochodów Studebaker) zgarnął jako nagrody w ciągu roku 48.000 dolarów.

Żaden ze startujących nie wyszedł „na sucho” i to nie zależnie od tego czy i z jakim wynikiem ukończył wyścig.

Impreza w Indianapolis jest wielkim interesem. Samochody, budują specjalne warsztaty (przyznać należy że umieją to robić) na zamówienie firm produkujących sprzęt samochodowy, (cena wyścigówki około 40.000 dolarów, to znaczy 8 razy drożej niż Cadillac lub Packard).

Firmy te wypuszczają wyścigówki pozyskawszy sobie kierowców też nie za darmo, tylko po to, aby na kupionym samochodzie umieścić swą reklamę.

Dwa zwycięzkie w roku 1948-ym samochody nazywały się „Blue Crown Spark Plug” — to znaczy świece Blue Crown, które w ten sposób wprowadzają się na rynek. Reklama kosztowna, jednak w razie zwycięstwa napewno skuteczna.

Konstruktorzy wyścigówek nie reklamują wcale swych firm, gdyż nie budują samochodów na handel. Zresztą większość samochodów pochodzi z tej samej wytwórni, jednakże samochody te nie są jednakowe.

Przemysł samochodowy w wyścigach czynnego udziału nie bierze, ale obserwuje wyniki i wyciąga z nich niewątpliwie wnioski.

**

Innym polem doświadczalnym jest typowy angielski sport samochodowy uprawiany przez amatorów,

Prosimy o uregulowanie należności za prenumeratę „Motoryzacji”

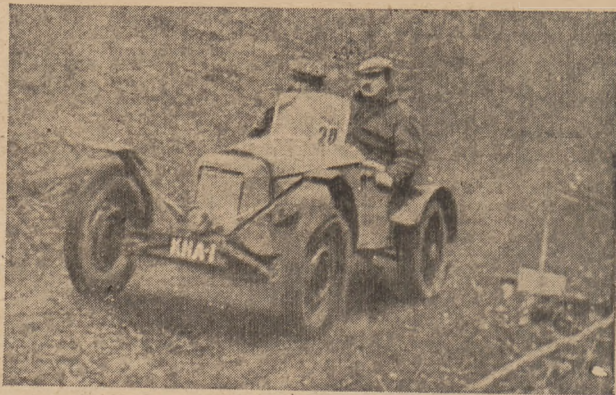
ADMINISTRACJA

Do
Redakcji czasopisma „MOTORYZACJA”

W WARSZAWIE
ul. Żurawia 24-a

„NASZ KONKURS”

(wyciąć i dołączyć do pracy konkursowej)



W typowej jeździe na przełaj bierze udział sportowiec na samochodzie własnej konstrukcji. Silnik Ford angielski 4 cyl., podwozie stary model Austin'a, zawieszenie przodu własnego pomysłu i konstrukcji.

którzy potrafią z różnych zespołów zestawiać dla własnego użytku ciekawe sportówki (patrz artykuł pt „Wyścigi i Sport” w Nr 10 z ub. r. w „Motoryzacji”).

REKORD ZGŁOSZEŃ DO M. CARLO

Do tegorocznego międzynarodowego rajdu gwiazdzistego do Monte Carlo — który odbył się po raz pierwszy po wojnie w dniach 24 — 30 stycznia 49 r. — zgłosiła się rekordowa ilość uczestników — 210 startujących.

Najwyższa liczba startujących — 163 osób, brała udział w rajdzie M. Carlo w r. 1935-ym.

Do zawodów w rb. zgłosili się kierowcy Czechosłowacji.

TERMINY WIELKICH WYŚCIGÓW W R. 1939-ym

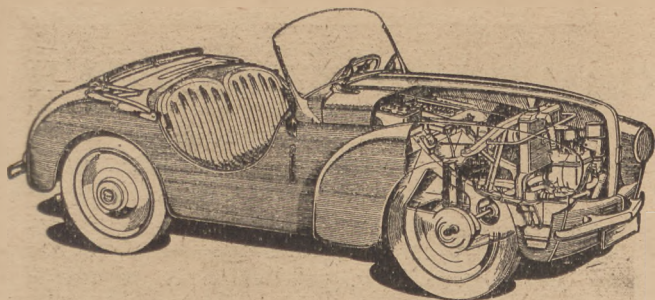
Kalendarz zawodów samochodowych na 1949 r. przewiduje między bardzo licznymi zawodami o charakterze międzynarodowym, następujące wielkie wyścigi: 14 maja — Grand Prix Anglii, 30 maja — tak jak zawsze od wielu lat — Indianapolis, 5 czerwca — Gr. Prix Monaco (aczkolwiek „państwo” małe, to wyścig jest wielki. Trasa z trudem mieści się w granicach „państwa” i oczywiście przebiega w niezliczonych skrajach ulicami „stolicy”), 10 czerwca — Gd. Prix Belgii, 3 lipca — Szwajcarii, 7 sierpnia — Francji, 11 września — Włoch oraz Grand Prix Europy i 25 września Grand Prix Czechosłowacji (które zamierzamy licznie obesłać... obserwatorami).

SENSACJA CHAUSSONA — C.H.S.

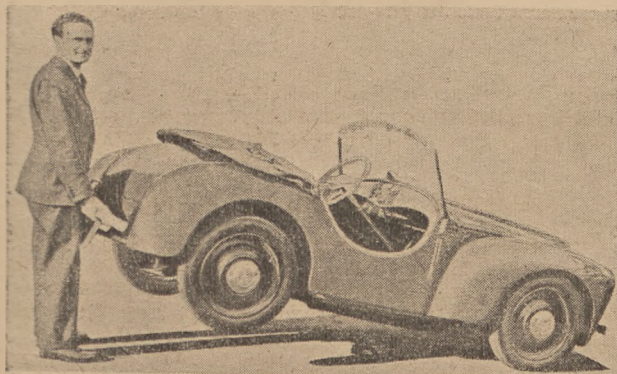
Powszechnie znane są wysiłki konstruktorów zwłaszcza francuskich, w kierunku budowy zdatnego do użytku małego samochodu mogącego podjąć walkę konkurencyjną z motocyklem.

Ostatnio pojawił się, budowany z zachowaniem ścisłej tajemnicy, prototyp samochodziku pod marką C.H.S., zbudowany przez paryską wytwórnię autobusów Chausson, która rozporządza potężnymi środkami technicznymi w zakresie budowy nadwozi samonośnych, całkowicie stalowych.

Prototyp małego samochodu, który pojawił się w Londynie i został dokładnie opisany w tygodniku „The Motor” wzbudza większe zainteresowanie od innych, gdyż nie oferuje więcej niż można wymagać od samochodu z silnikiem 0,33 ltr. Przede wszystkim jest on tylko 2-osobowy i otwarty (podobnie jak motocykl, z którym ma konkurować).



Oto rysunek szkicowy samochodu C.H.S. Silnik 1 cyl. — 330 ccm dwutaktowy. Waga samochodu około 300 kg — daje to ten sam stosunek mocy do wagi który charakteryzuje wszelkie jedno-litrówki. Napęd na przednie koła. Hamulce mechaniczne. Zawieszenie niezależne z przodu i z tyłu. Nadwozie samonośne dwu-osobowe otwarte.



Wyżej widok prototypu samochodziku C.H.S. Jest on estetyczny i lekki. Gdyby konstruktor usiłował zbudować go jako cztero-osobówkę „z obszernym bagażnikiem” to byłby z pewnością nie ładny i nie budzący zaufania.

„ANGLIK” V — 16

Apel angielskich organizacji sportowych do przemysłu o samochód wyścigowy, który postawiłby na właściwym poziomie angielską wyścigówkę na wielkich wyścigach (patrz „Motoryzacja” Nr 10 z 1948 r artykuł pt. „Wyscigi i Sport”) dał w szybkim czasie następujące rezultaty: specjalne biuro studiów wykonało rysunki wyścigówki V-16 cyl. — 1 i pół ltr.-S (ze względu na to, że ważność formuły „A” będzie utrzymana do 1952 r.).

Sprężarkę wykonał „Rolls-Royce”. Silnik zrobiła fabryka „Standard”, używając części obrobionych również i w innych wytwórniach.

Skrzynkę przekładniową zrobił „Austin”. „Girling” zrobił hamulce. Sprzęgło skonstruował „Borg & Beck” i t. d.

Wyścigówka będzie więc solidarnym dziełem angielskiego przemysłu samochodowego. W przyszłym roku zobaczymy dużo wielocylindrówek na wyścigach. Już jest gotowa Ferrari V-12, w przygotowaniu Cisitalia V-12 i „Anglik” V-16. A w Ameryce króluje, pasująca do tej samej formuły „A”, bezsprężarkowa 4 cyl. — 4 i pół ltr.

Aldo Vivanti

OGŁOSZENIA DROBNE

ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie samochodu wydane przez Wydz. Ruchu i Kom. w Warszawie kat. II Nr 6137 na nazw. Jan Ogrzebac zam w Warszawie ul. Stolarska Nr 6 m 28.

SKRADZIONO pozwolenie na prowadzenie samochodu wydane przez urząd woj. w Krakowie, kat. I, Nr 1945, na nazwisko Wojciech Jedynak, zam. w Krakowie, ul. Pawła Popiela Nr 19 m. 1.

SKRADZIONO pozwolenie na prowadzenie samochodu i motocykla wydane przez urząd woj. w Bydgoszczy kat. zawodowe Nr 7040a na nazw. Kazimierz Grzeszczakowski zam. w Łodzi ul. Siewna Nr 4a.

ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie motocykla wydane przez urząd woj. w Poznaniu Nr 34099 na nazw. Albin Płoszyński zam. w Dobrowie pow. Kolskiego.

ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie samochodu i motocykla wydane przez urząd woj. w Pruszkowie kat. zawodowe Nr 1351 na nazw. Bronisław Szymański zam. w Szczecinie ul. Jagiellońska Nr 87.

ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie samochodu wydane przez starostwo we Wrocławiu kat. zawodowe Nr 366 na nazw. Stanisław Harowicz zam we Wrocławiu ul. Monte Cassino Nr 69 m 4.

ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie samochodu i motocykla wydane przez urząd woj. we Wrocławiu kat. zawodowe na nazw. Ryszard Kaniewski zam. w Wałbrzychu ul. Szopena Nr 1.

ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie samochodu wydane przez urząd woj. w Kielcach Nr 2079 na nazw. Mieczysław Wysocki zam. w Busku Zdroju pow. Stopnicki woj. Kielckie ul. Chmielnicza Nr 14.

ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie samochodu i motocykla wydane przez urząd woj. w Pruszkowie kat. zawodowe Nr 5395 na nazw. Mikołaj Głowacki zam. w Warszawie ul. Attykowa Nr 16.

ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie samochodu i motocykla wydane przez urząd woj. w Poznaniu kat. zawodowe Nr 873 na nazw. Antoni Ludwiczak zam. w Obornikach ul. Czarnkowska Nr 42.

ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie samochodu i motocykla wydane przez urząd woj. we Wrocławiu kat. zawodowe Nr 14611 na nazw. Bronisław Foszcz zam. we Wrocławiu ul. Henryka Pobożnego Nr 24 m 9.

ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie samochodu wydane przez urząd woj. we Wrocławiu kat. amatorskie na nazw. Zygmunt Sokołowski zam. we Wrocławiu ul. Łukasiewicza Nr 16 m. 6.

ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie motocykla wydane przez Okręg. Urząd Samoch. w Kielcach Nr 4099 na nazw. Wanda Frejtag zam. w Radomiu ul. Wałowa Nr 17.

ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie samochodu wydane przez urząd woj. w Katowicach kat. amatorskie Nr 16805 na nazw. Stefan Kempski zam w Katowicach ul. Kilińskiego Nr 24.

SKRADZIONO pozwolenie na prowadzenie samochodu wydane przez Wydz. Ruchu w Warszawie kat. III Nr W-02744 na nazw. Edward Jakubaszek zam. w Warszawie ul. Szwedzka Nr 11

ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie samochodu na nazw. Janusz Guliński zam. w Częstochowie ul. Brzeźnicka Nr 14.

ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie samochodu Nr 150 kat. zawodowe Nr 12863 na nazw. Bronisław Kuśnierz zam. w Bytomiu ul. Nowrota Nr 11.

ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie samochodu Nr 7561 na nazw. Henryk Osiński zam. w Poznaniu ul. Przemysłowa Nr 70 m 8.

ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie samochodu na nazw. Stanisław Sieradzki zam. w Dąbrowie Górniczej ul. Okrzei Nr 12.

ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie motocykla wydane przez urząd woj. w Pruszkowie kat. amatorskie Nr 6832 na nazw. Jerzy Brywczyński zam w Rembertowie ul. Kaweczyńska Nr 6.

ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie samochodu wydane przez urząd woj. w Krakowie Nr 21-794 na nazw. Stanisław Koczvara zam. w Krakowie ul. Turecka Nr 1 m 11.

KRZYSZTOF BRUN

O BEZPIECZEŃSTWO W ZAWODACH MOTOCYKLOWYCH

Sezon sportowy 1948 zakończył się dużymi sukcesami polskiego sportu motocyklowego, z których największymi były, zwycięstwo polskiej drużyny narciarskiej w Pierwszym Międzynarodowym Maratonie Motocyklowym, największej motorowej imprezie, w jakiej braliśmy udział w roku 1948, oraz nieznacznie niemniej jednak ważne i zasłużone zwycięstwo polskich żużlowców w międzypaństwowym meczu z Czechosłowacją zakończonym wynikiem 75 do 71.

Przygotowaniem pierwszego sukcesu było obesłanie polskimi zawodnikami zeszłorocznej

Międzynarodowej Sześciodniówki w Czechosłowacji, przygotowaniem drugiego, przeprowadzenie rozgrywek Ligi Żużlowej, zorganizowanie szeregu meczów z udziałem Czechów oraz sprowadzenie nowych specjalnych maszyn żużlowych.

Do list członków naszych zawodników, we wszystkich gałęziach sportu motocyklowego, dopisaliśmy szereg nowych nazwisk, a tabor naszych maszyn sportowych wzbogacił się w tym roku dość znacznie.

O tych tak miłych sprawach mówiono i pisano już wiele, natomiast o rzeczach przykrych nie pisze się, nie szuka się wcale ich przyczyny, nie analizuje i nie usiłuje im zapobiedz, po prostu przechodzi się nad nimi do porządku, co gorsza traktując je jako zło konieczne.

Zrozumiałym jest, że ze sportu motocyklowego, tak jak i z lotnictwa czy z zawodów konnych, momentu pewnego niebezpieczeństwa, jeżeli chodzi o zawodników, całkowicie usunąć się nie da. Jednak zawodnicy, organizatorzy imprez, publiczność, a przede wszystkim Polski Związek Motocyklowy powinni zawsze dążyć do tego, aby ten moment niebezpieczeństwa stale zmniejszać. Niestety jednak tak nie jest.

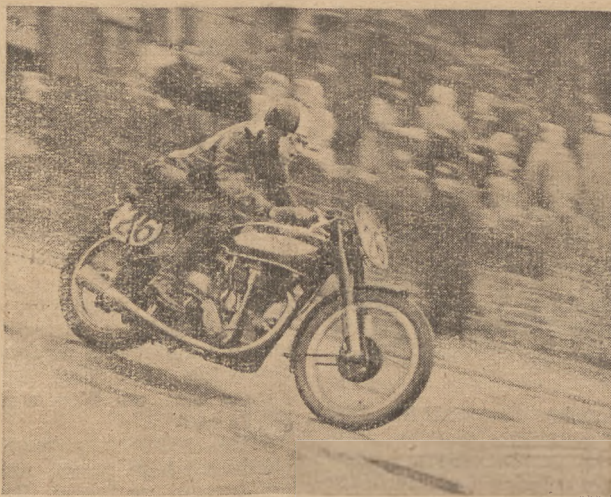
W wyścigach żużlowych publiczność naogół oddzielona jest od toru ogrodzeniem, chroniącym ją przed ewentualnym zetknięciem z zawodnikiem i jego maszyną, natomiast samo właśnie ogrodzenie przedstawia często największe niebezpieczeństwo dla zawodników. Drewniane czy betonowe słupki, żelazne bariery są absolutnie niedopuszczalne! Najlepsze jest ogrodzenie gładko szalowane deskami o dostatecznej wysokości. Taki idealnie ogrodzony tor mamy w tej chwili bodajże jeden tylko —

w Warszawie. Fakt że dotąd na niektórych torach nie było wypadków — to wielkie szczęście, niemniej trzeba te tory natychmiast zabezpieczyć w odpowiedni sposób.

Co się tyczy rańców, to bezpieczeństwo zależy od: zawodników, publiczności, organizatorów wyznaczających trasę i przeciętnej szybkości, od służby porządkowej, milicji oraz od innych użytkowników danej trasy.

Wszystkie te czynniki, z wyjątkiem ostatniego, występują jednak najjaskrawiej w wyścigach szosowych i ulicznych. Wyścigi te odbywają się często na nieodpowiednich trasach,

zawodnicy startują na maszynach, których stan techniczny nie daje gwarancji pewnej jazdy, organizatorzy nie zadają sobie trudu z racjonalnym obstawieniem, zabezpieczeniem i oczyszczeniem trasy, służba porządkowa i publiczność zachowuje się lekko-myślnie, zawodnicy o różnej klasie jazdy i na różnych maszynach biorą udział w tych samych biegach. Przy startowaniu jed-



ni zapalają przez zapchnięcie inni ze startera itd. itd.

Ostatnio miało miejsce szereg wyścigów, do których treningi odbywały się na otwartej trasie. Organizatorzy w tych wypadkach **zrzucili z siebie odpowiedzialność**, podając w regulaminie, że treningi do zawodów, godzina taka i taka, odbywać się muszą zgodnie z przepisami milicyjnymi o ruchu kołowym, co przecież jest kompletnym nonsensem. Jeździć po trasie zgodnie z przepisami drogowymi, to znaczy, z tłumikami, światłem, sygnałem, z przepisową szybkością 40 km/g., nie ścinając oczywiście zakrętów, wskazując ręką zmianę kierunku, zwalniając przed szkołami, przestrzegając pierwszeństwa ruchu itp. może każdy o każdej porze dnia i nocy, to nie ma nic wspólnego z treningiem i tego nie potrzeba podawać w regulaminie zawodów.

Zapcznać się z trasą w pewnym stopniu można również i pieszo. Solidny trening zawodników na niezabezpieczonej całkowicie trasie jest albo niemożliwy, albo w najwyższym stopniu niebezpieczny tak dla zawodników jak i dla innych. Brak dobrze przeprowadzonego treningu nie tylko obniża rezultaty osiągnięte potem w wyścigu, lecz i zwiększa niebezpieczeństwo

w samych zawodach, nie pozwala na odpowiednie dobranie przełożenia, miejsc hamowania i zmiany biegów, docisku amortyzatorów, ciśnienia w ogumieniu itp. zmusza zawodników do jazdy w nieznane, dając przewagę szaleńcom i ryzykantom, na niekorzyść zawodników ostrożnych.

Sama trasa może również stwarzać mniejsze lub większe niebezpieczeństwa. Jezdnie o zmiennej szerokości lub zbyt wąskie, latarnie i ślipy przy samym krawężniku, kurz, piasek i śmiecie na nawierzchni, błoto, wilgotne liście, gwoździe, nagłe przejścia z miejsc o dużym naświetleniu do miejsc bardzo zacienionych — to wszystko stwarza dodatkowe niebezpieczeństwo, a więc winno być brane pod uwagę przy wybieraniu tras.

Komisje techniczne badają maszyny mające wziąć udział w zawodach, dziwne, że nie zaspobiega to jednak, że w wyścigach zaliczonych do Mistrzostw Polski startują motocykle bez przedniego hamulca, o oponach całkowicie bez protektora, bez błotnika itp. Obowiązujące międzynarodowe regulaminy F.I.C.M. dotyczące np. skierowania i długości systemu wydechowego, szerokości i długości błotników, są mało komu znane nawet spośród członków komisji technicznych przyjmujących maszyny przed wyścigiem.

Publiczność nasza nie orientuje się w niebezpieczeństwie, jest lekkomyślna i niesfora. Przekonano się już chyba dostatecznie, że nawoływanie przez megafony nie daje oczekiwanych rezultatów. Poprawić ten stan rzeczy można przez uświadomienie publiczności i przemówienie jej do rozsądku z jednej strony, a przez energiczną i dobrze wyszkoloną służbę porządkową z drugiej strony.

Zdarzały się wyścigi gdzie widzowie stali na jezdni, siedzieli na krawężnikach, pozostawiając jedynie wąski przejazd, a zawodnicy stojący na linii startu mieli przed sobą w odległości 100 metrów mur z ludzi, który dopiero po starcie rozstępował się na boki. Takie czy też podobne zachowanie publiczności stwarza warunki, w których łatwo o wypadek, który niegroźny w innych okolicznościach, przy blisko stojącej publiczności może spowodować wiele ofiar. Widocznie o tragicznym wypadku w Strudze, już wszyscy dawno zapomnieli.

Niedopuszczalne jest przebywanie publiczności na zewnętrznych łukach zakrętów, a na wewnętrznej stronie, tak widzowie jak i służba porządkowa, winni znajdować się w pewnej odległości od jezdni, aby nie zasłaniać i nie stwarzać sztucznie złej widoczności trasy. Jeżeli prosta poprzedzająca zakręt w który skręca trasa, przebiega dalej należy ją opróżnić z widzów, aby zawodnik, który czy poślizgnął się, czy źle ocenił długość hamowania, lub któremu zawiodły hamulce, mógł pojechać jeszcze kawałek dalej w tym samym kierunku. Jeżeli tych warunków nie będzie się przestrze-

gać, może się zdażyć, że zawodnik, który zatrzymałby się na takim wybiegu, **zaryje się wraz z maszyną — dwustukilogramową masą w publiczność**, która napewno niezdąży się rozstać, powodując szereg ofiar.

Niesłychaną lekkomyślnością jest siadanie na krawężnikach, nawet na prostych, szerokich odcinkach. Trzeba sobie uprzytomnić, że na skutek defektu gumy, zatarcia się silnika, zablokowania transmisji czy pęknięcia sprężyny w zawieszeniu, zawodnik, poruszający się z pełną szybkością, może się wywrócić, a czyż jego leżący rozpędzony motocykl będzie sunął środkiem jezdni aż do momentu zatrzymania? Napewno nie — zboczy trochę i uderzy w krawężnik kalecząc siedzących. Krawężniki doskonale chronią widzów, ale tylko wtedy, gdy są oni odsunięci conajmniej o 2 metry od ich krawędzi.

Przed wojną doskonały angielski zawodnik Mellors wywrócił się na prostej w wyścigu Ulster Grand Prix, na skutek zerwania i zablokowania przedniego łańcucha, przy szybkości ponad 160 km/g. i ani on ani nikt z publiczności nie odniósł żadnych obrażeń. Nie jest to wypadek odosobniony, bo fabryczny jeździec B.M.W. Meier uległ wypadkowi, obślizgując się na łagodnym łuku przy szybkości ponad 140 km/g. Wprawdzie kierowca później spędził parę tygodni w szpitalu, ale obyło się bez innych ofiar.

Jest jeszcze inny powód, dla którego wszelkie osoby winny się znajdować w pewnej odległości od jezdni. Otóż publiczność stojąca czy siedząca zbyt blisko, a przede wszystkim przebiegająca, w celu zmiany miejsca, trasę wyścigu, absorbuje w niewłaściwym kierunku uwagę zawodnika, która winna być skupiona na jeździe, a odwrócenie której może również spowodować wypadek.

Proszę sobie wyobrazić jak czuł się zawodnik na Grand Prix Polski w Poznaniu, gdy na 60 metrów przed nim, przy wysokiej szybkości, z gęstego szpaleru widzów wysunął się biały dziecienny wózek a za nim pchająca go kobieta. Mijać przed, czy za? Czy kobieta będzie przechodzić zdecydowanie na drugą stronę, czy też zawaha się i zatrzyma gdzieś na jezdni. Przecież kompletnie zaskoczony zawodnik, jadący z szybkością stukilkudziesięciu kilometrów na godzinę może na przestrzeni 60 metrów przesunąć linię swojego toru zaledwie o jakiś 1 metr. Dosłownie w 2 sekundy jest już dawno po wszystkim. Proszę policzyć, szybkość 145 km/g. równa się 40 metrom na sekundę a więc po 2 sekundach zawodnik jest już 20 metrów za przeszkodą, ale te dwie sekundy będzie napewno pamiętał do końca swojego życia.

Trzeba pamiętać, że szybkość, a więc i czas zbliżania się przedmiotów poruszających się bezpośrednio w kierunku na nas, ocenia się przeważnie źle. Dobra wyścigowa 500-tka wyciągająca 180 km/g. przebywa 50 metrów

w 1 sekundę, a czas reakcji przeciętnego człowieka wynosi również 1 sekundę.

Niebezpieczne odwrócenie uwagi, lub bezpośrednią przyczynę wypadku może również spowodować pies, który gdy się raz dostanie na jezdnię, między zwarte szpalery ludzi, głupieje kompletnie i jest niezmiernie trudny do usunięcia.

Uważam osobiście, że pewną poprawę w zachowywaniu się widzów możnaby osiągnąć przez zamieszczanie pewnej instrukcji czy przykazań w programach zawodów. Bardzo dużo dałoby się zrobić przez odpowiednią prasę, szczególnie przed samymi zawodami.

O jednej rzeczy zapominają u nas organizatorzy zupełnie, a mianowicie o tym że w niewielkiej odległości od startu i mety, prawy brzeg trasy musi być na przestrzeni kilkudziesięciu metrów, wolny od publiczności, gdzie każdy zawodnik miałby wyznaczone miejsce, do którego mógłby podjechać, w celu tankowania, drobnej naprawy, zmiany okularów itp., a skąd by z kolei jego mechanik mógł go informować za pomocą tablic o sytuacji na trasie. Brak takiego miejsca stwarza nieraz warunki, w których o wypadek nie trudno.

Sprawa wspólnych startów juniorów i seniorów jest również bardzo ważna z punktu widzenia bezpieczeństwa jazdy. Licencje seniorów posiadają, a przynajmniej powinni posiadać, tylko zawodnicy starsi doświadczeniem, opanowani, startujący na maszynach wyścigowych, lub szybkich — dobrze przygotowanych — maszynach sportowych. Przed wojną seniorzy i juniorzy startowali w wyścigach, przy dostatecznej ilości zawodników, w oddzielnych biegach. Junior otrzymywał licencję seniora po zdobyciu trzech pierwszych miejsc w poważniejszych imprezach. Warunek dobry, ale niewystarczający, gdyż junior dysponujący szybką maszyną, łatwo zdobędzie trzy pierwsze miejsca bijąc innych juniorów. Winna być wobec tego określona konieczna ilość startów, zapewniająca pewne minimum rutyny, konieczne do otrzymania licencji seniora.

Senior, jadący z dobrze zakwalifikowanymi seniorami, wie czego może się spodziewać po swoich konkurentach. Tymczasem dziś, gdy często jedzie z nim nieznanym junior, musi uważać nie tylko na swoją jazdę, ale także na to, jakie niebezpieczeństwo grozić mu może ze strony niedoświadczonego konkurenta. Tak np. jadąc pierwszy bci się ostro hamować i śmiało wchodzić w zakręt, gdyż nie jest pewien czy nieopanowany a podjudzony, niedoświadczony zawodnik, źle nie oszacował długości hamowania, lub szybkości w zakręcie i naskutek tego nie nastąpi zderzenie.

Niedoświadczony zawodnik bywa czasem zupełnie nieobliczalny, a często się zdaża, że, ostro jadący na szybkiej maszynie, senior mu-

si go mijać, niejednokrotnie w zakręcie, z nadwyżką kilkudziesięciu km/g. W dziale sytuacji na mokrej trasie gdzie senior jadący z szybkością około 140 km/g. był zmuszony mijać środkiem dwóch zawodników jadących 60 km/g., a więc wymijał przeszkody „stojące“ na jezdni z szybkością 80 km/g.

Chociaż jestem zwolennikiem jak największego umasowienia każdej dziedziny sportu, i chociaż niezawsze najbardziej cenię uzyskanie pierwszego miejsca, bo często wartościowszym jest, z punktu widzenia sportowego, wynik zawodnika przychodzącego na dalszej pozycji, to w sporcie wyścigowym musimy koniecznie eliminować niektórych ludzi i niektóre maszyny.

W krajach o dużym doświadczeniu pod tym względem, klasyfikuje się jeźdźców według uzyskiwanych rezultatów, rutyny i dzieli się ich na grupy. W treningach do niektórych poważnych wyścigów, określone są minimalne przeciętne jakie trzeba osiągnąć, aby być dopuszczonym do wyścigu. Ustalenie czasów treningowych dałoby okazję organizatorom i delegatom P.Z.M. do sprawdzenia umiejętności nieznanych jeźdźców i stanu maszyn, przed wyścigiem.

Pozostaje jeszcze ciągle jedna sprawa, która winna być koniecznie rozpracowana i zastosowana w praktyce w realnej i przystępnej formie, a jest nią ubezpieczenie zawodników.

Reasumując otrzymujemy następujące najważniejsze punkty:

- 1) staranny wybór i przygotowanie tras do wyścigów;
- 2) oficjalny trening na zamkniętej trasie z ewentualną kwalifikacją zawodników na podstawie określonych czasów;
- 3) dokładny i fachowy odbiór maszyn przed zawodami;
- 4) odpowiednio rozlokowana publiczność;
- 5) miejsce przy trasie dla mechaników;
- 6) w miarę możliwości oddzielne biegi dla seniorów i juniorów;
- 7) ubezpieczenie zawodników.

Krzysztof Brun

2 NOWE REKORDY MOTOCYKLOWE ŚWIATA

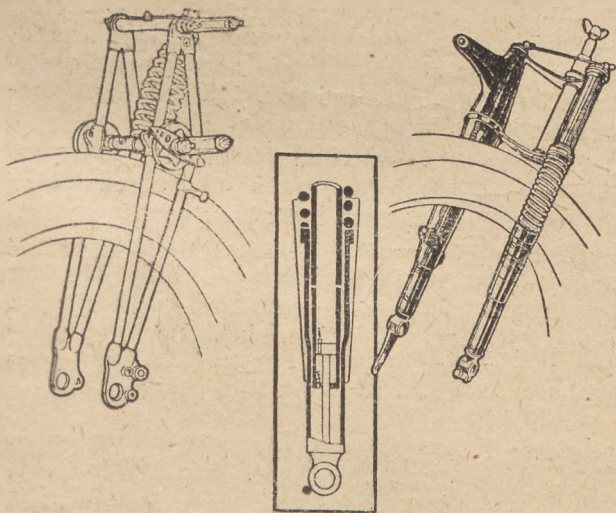
Na autodromie Montlhéry (Francja) motocyklista Remondini ustanowił na nowej maszynie „Jenghi“ (125 ccm) dwa nowe rekordy świata: 1) na dystansie 50 km — czas 24 min. 26,7 sek. (dawny rekord 26 min. 0,088 sek.); 2) na dystansie 50 mil. (około 80 km 450 mtr.) — czas 39 min. 12,33 sek. (dawny rekord 42 min. 2,22 sek. Przeciętna szybkość w biegu 50 km wyniosła 122,424 km/godz.; na dystansie 50 mil — 123,146 km/godz.

JERZY JANKOWSKI

TENDENCJE KONSTRUKCYJNE MOTOCYKLI POWOJENNYCH (2)

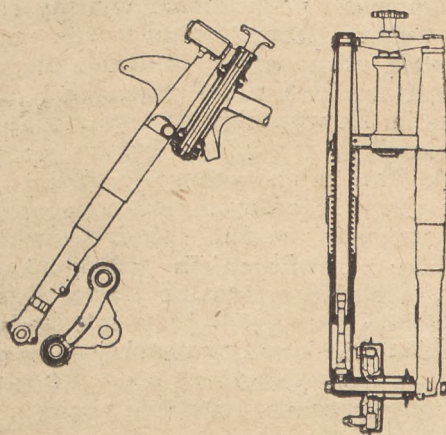
W Nr. 9 „Motoryzacji“ (1948) zaznajomiliśmy się z tendencjami konstrukcyjnymi w budowie ram motocykli powojennych, łącznie z zagadnieniem resorowania tylnego koła. Przechodząc do dalszego ciągu naszego przeglądu tendencji konstrukcyjnych zajmiemy się skolei **widelcem przednim**. „Oczywiście teleskopowy“ — skonstruuje tu każdy z Czytelników. Istotnie — teleskopy! — Zastanówmy się jednak dlaczego to właśnie rozwiązanie przeważa w powojennych konstrukcjach motocyklowych, czy jest to tylko kwestia mody, czy też powodują to specjalne względy natury technicznej?

W najczęściej spotykanych przed wojną normalnych widelcach trapezowych masę nieresorowaną — oprócz samego koła — stanowił cały widelec wraz z przymocowanym zwykle do niego reflektorem i licznikiem, co nawiasem mówiąc nie wpływało korzystnie na długowieczność zarówno żarówek, jak i licznika. Jak więc widzimy **masę nieresorowaną w widelcach trapezowych były bardzo duże**. Dalsze mankamenty tego systemu to duża ilość sworzni i tulei wymagających regularnego smarowania i kontroli.



Z lewej: widelki typu najczęściej spotykanego przed wojną mają poważną wadę: znaczny ciężar mas nieresorowanych (koło, cały widelec wraz z reflektorem, licznikiem itp.). Z prawej widelec BMW z r. 1939. Jest to klasyczny widelec teleskopowy. Na rysunku z lewej strony zasada działania tłumienia olejowego.

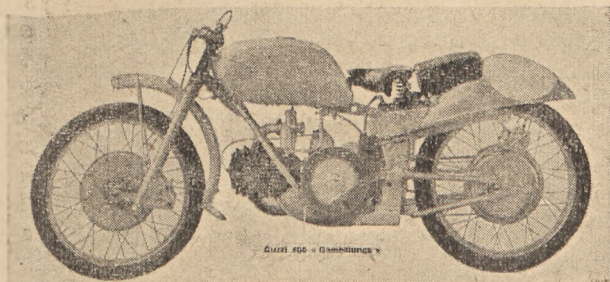
Widelec teleskopowy jest pozbawiony tych wad, posiada natomiast szereg zalet, którymi góruje nad widelkami trapezowymi. Przede wszystkim posiada on **bardzo małą masę nieresorowaną**, tj. — oprócz koła — tylko małe i lekkie tuleje prowadzące — wykonane często nawet z lekkiego metalu, oraz około połowy wagi sprężyn resorujących. Tuleje prowadnic teles-



Widelec Norton z r. 1948. Widelec ten, podobnie jak w konstrukcji BMW ma wielką zaletę w postaci zredukowania mas nieresorowanych do minimum (koło i lekkie tuleje prowadzące) oraz wadę w postaci zmiennej odległości między kołami podczas jego pracy.

kopów pracują przeważnie w kąpielii olejowej i są szczelnie osłonięte od kurzu i błota, a reflektor i licznik umieszczone są na resorowanej partii motocykla.

Mimo swych niezrównanych zalet widelec teleskopowy też nie jest idealny, gdyż w czasie jego pracy zmienia się w dużo większym stopniu odległość pomiędzy kołami motocykla, co wpływa ujemnie na „trzymanie się“ drogi. Dlatego też konstruktorzy motocyklowi w poszukiwaniu jak najlepszego rozwiązania opracowali szereg wersji klasycznych teleskopów. Niektórzy z nich zastosowali na dolnych końcach teleskopów **dodatkowe wahacze**, w których umieścili koło, aby w ten sposób uzyskać skok przedniego koła bez zmiany odległości od tylnego („Guzzi“ mod. Gambalunga). Inni usiłują zmniejszyć różnicę odległości kół przez stosowanie **mniejszego kąta nachylenia widełek**, przy jednoczesnym przesunięciu punktu zamocowania osi koła na

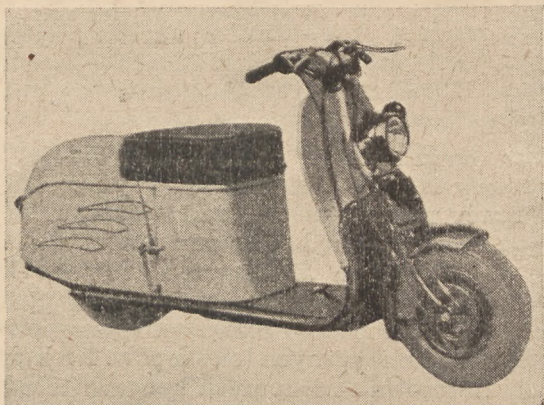


Guzzi 500 mod. „Gambalunga“. Przykro jest patrzeć na tę brzydotę! Przyjemnie natomiast jest osiąść tej maszyny będącej jedną z najszybszych na świecie! Ciekawe jest rozwiązanie przednich teleskopów, w których zastosowano dodatkowe wahacze dla uzyskania niezmienniej odległości kół podczas pracy widełca.

przewodnicy ku przodowi motocykla — celem utrzymania korzystnego przodowania widelca („Royal Enfield“).

Omawiając nadal podwozie motocykla zwróćmy uwagę na to, co zrobiono w motocyklach powojennych dla podniesienia wygody i komfortu jazdy. Na pierwszy plan wysuwa się coraz częstsze stosowanie **tłumienia olejowego** (amortyzatorów) tak przedniego, jak i tylnego resorowania. Ze wyposażenie tego rodzaju jest ze zrozumiałych względów bardzo pożądane wskazuje fakt, że spotykamy je dzisiaj nawet przy mniejszych i tańszych motocyklach. Z tych samych względów można już dziś stwierdzić, że **siodelko z zawieszeniem jednopunktowym** zdobyło sobie niezaprzeczalne prawo obywatelstwa. Ponadto dla wygody i łatwiejszego dostosowania do warunków fizycznych jeźdźcy stosuje się **przestawne podnóżki** i uchwyt kierownicy osadzony w gumie, regulację napięcia sprężyny siodłowej itp.

Dalej stwierdzamy coraz częstsze stosowanie **osi przetykowej** ułatwiającej demontaż kół (nawet w konserwatywnej Anglii!), oraz — ze względu na niezawodność, prostotę i łatwość



Takich maszyn dosiadają chętnie nie tylko Bety, Anny i Barbary, lecz również poważni zawodnicy („Sześciodniówka“). Scooter „Swallow“ jest w pełnym tego słowa znaczeniu maszyną komfortową!

zmiany linki — prawie wyłączną hegemonię **nawojowej ręczki pokrętnej gazu**.

Mówiąc o wygodzie i komfortie jazdy nie możemy zapomnieć o ciekawym rozwiązaniu konstrukcyjnym, któremu na imię „scooter“. Scooter to jakby skrzyżowanie dziecięcej „hulajnog“ z dorosłym motocyklem. Ta motorowa hulajnoga, której krajem rodzinnym jest Ameryka i która do niedawna traktowana była jako curiosum, lub zabawka dla dzieci bogatych ludzi, jest dziś normalnym obywatelem ulic i dróg krajów zachodnio europejskich. Ostatnio scooterami zainteresowali się Czesi, którzy srobowadzili próbną partię tych maszyn z Włoch i rozważają możliwość produkowania ich u siebie (już produkują — przyp. red.).

Scooter jako bardzo wygodny i poręczny stał się chętnie używanym środkiem lokomocji

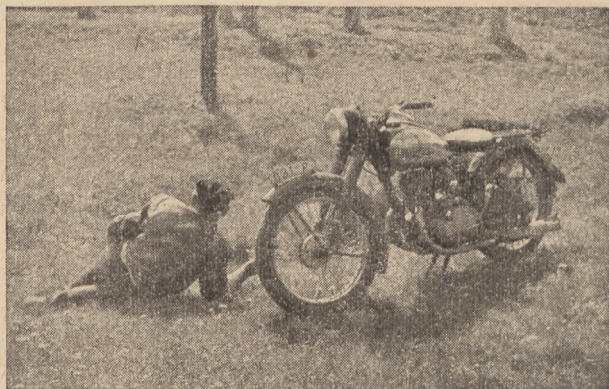
miejskiej, a nawet służy do dalszej drogi. To, że używają go chętnie panie nie oznacza bynajmniej, że jest to tylko niewieści środek lokomocji. Na ostatniej Sześciodniówce w San Remo startowało sporo scooterów i spisały się wcale nieźle. Jak opowiadał nam Red. Tuma (CSR), który w tych dniach odwiedził Polskę, były momenty, gdy widzowie Sześciodniówki zamykali wprost oczy patrząc na scootery dokazujące prawdziwych cudów na swych małych kółkach, podczas próby szybkości na okrążeniu Ospedaletti. Jednak scooter „Vespa“ zdobył **srebrny medal**, dwie dalsze „Vespy“ i jedna „Lambretta“ skończyły Sześciodniówkę z brązowymi medalami.

Wsiadanie do takiej motorowej hulajnog i wysiadanie z niej jest nadzwyczaj wygodne. Niemniej wygodna jest pozycja w trakcie jazdy nie różniąca się prawie od tej, jaką umożliwia nam „wygodny fotel“. Dokładne osłonięcie przedniego i tylnego koła, oraz dodatkowa osłona z przodu, zabezpieczająca jeźdźcę od błota, a w znacznej mierze i od kurzu małe ale wyposażone w balonowe opony kółka plus dobre resorowanie przedniego i tylnego zawieszenia — gwarantują **wielki komfort jazdy**.

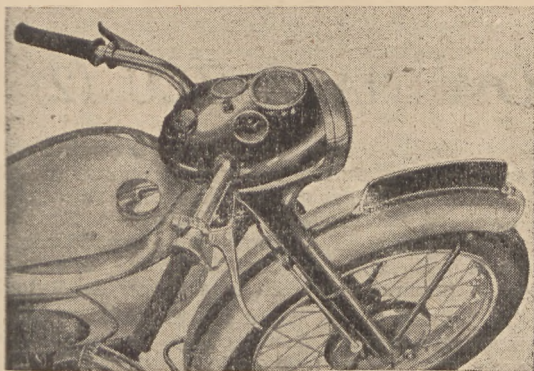
Zespołem napędowym scootera jest silniczek o przeciętnej kubaturze 125 cm, przeważnie dwutaktowy, wraz ze skrzynką biegów, zazwyczaj trzybiegową. Silnik chłodzony jest powietrzem.

Prawie we wszystkich rozwiązaniach scooterów przyjęło się stosowanie aerodynamicznego kształtu osłon mechanizmu, lub też aerodynamiczna konstrukcja samonośna.

Ciekawe że w konstrukcjach motocyklowych, mimo niezaprzeczalnej dążności do nadawania niektórym elementom kształtów aerodynamicznych („Jawa“ — reflektor w teleskopowym widelcu, karter silnika i skrzynki biegów, nowe „Triumphy“ 1949 r. — reflektor podobnie jak u „Jawy“), rozwiązania o kształtach opływowych jak np. „Miller — Balsamo“ nie przybijają się, a odwrotnie: toleruje się takie brzy-



Jawa 250 cm. mod. 1948 — jedna z najładniejszych konstrukcji powojennych, mająca na swym koncie doskonałe wyniki w najcięższych raidach. Motocykl do sportu, turystyki i... na codzień!



Nowe triumfy na rok 1949 mają przednie widelce rozwiązane na wzór Jawy: reflektor stanowi jedną całość z widełkami syst. teleskopowego.

doty konstrukcyjne, jak „Moto — Guzzi“. Dla tej ostatniej śmiało mogłoby się przyjąć powiedzenie: „brzydki, jak Guzzi“! Tylko; że... „Guzzi“ nie tylko bije rekordy brzydoty, ale **bije też światowe rekordy szybkości i bije przy każdym prawie wyścigach na łeb i szyję wszystkich swoich konkurentów...** „Taką już ma tendencję konstrukcyjną“...

Jerzy Jankowski

Z kraju

ROBOTNIK — NACZELNYM DYREKTOREM „STOMILA“

Na stanowisko naczelnego dyrektora Państwowej Fabryki Opon i Detek Samochodowych i Rowerowych „Stomil“ powołany został Piotr Jewpak, który przed 18-u laty rozpoczął w „Stomilu“ pracę jako robotnik.

Obecny dyrektor naczelny przeszedł kolejno przez wszystkie działy pracy, wyróżniając się szczególnie na stanowisku kierownika kontroli produkcji.

PAŃSTW. ZAKŁ. LOTNICZE WYKONAŁY CAŁKOWICIE POLSKIE NADWOZIE DLA LEYLANDA

W styczniu rb. przybył do Warszawy autobus z podwoziem marki Leyland, skarosowany całkowicie w Państwowych Zakładach Lotniczych. Nadwozie wykonano całkowicie z materiałów krajowych.

Konstruktor nadwozia, które ochrzczono mianem LOPS 3/1 jest znany z przed wojny pracownik Państw. Zakł. Inżynierji — specjalista nadwoziowiec — inż. Panczakiewicz, obecnie pracownik Centralnego Biura Technicznego Przemysłu Motoryzacyjnego.

Wóz próbny, o którym piszemy, posiada 46 miejsc dla pasażerów i 2 dla obsługi. Nadwozia wyposażono w instalację grzejną.

Autobus LOPS 3/1 przejdzie rozliczne próby na liniach P.K.S.-u.

Po kilkutygodniowych próbach, które będą pilnie obserwowane przez specjalistów, nastąpi ostateczne zatwierdzenie typu nadwozia i techniki wykonania.

Należy zaznaczyć, że nadwozia wykonane w roku 1947 i 1948-ym m. in. przez przedsiębiorstwa prywatne — wykazały szereg zasadniczych braków.

PIERWSI ZWYCIĘZCY WE WSPÓŁZAWODNICTWIE PRACY PKS'u

W dniu 31 grudnia ub. roku został zakończony I etap współzawodnictwa pracy w samodzielnej stołecznej stacji samochodowej PKS na Woli. Współzawodnictwo obejmowało kierowców oraz konduktorów

i miało dodatni wpływ na gospodarkę samochodową PKS-u.

Niektórzy z kierowców, dla wykazania własnej inicjatywy i dobrego stosunku do pracy samorzutnie próbili o przerzucenie ich na gorsze samochody, na których punktacja była wyższa.

Na pierwszym miejscu wśród kierowców znaleźli się: przodownik **Koczko Tadeusz** na samochodzie GMC, uzyskując 5616 punktów i zaoszczędzając 644 litrów benzyny.

Szabelski Józef na samochodzie Leyland — 3808 punktów, zaoszczędził 482,5 litrów oleju gazowego.

Dobijański Zygmunt na Bedfordzie — 3714 p., zaoszczędzając 970 litrów paliwa o wartości 77.600 zł.

Mak Franciszek na Leylandzie — 3586 punktów, zaoszczędził 564,5 litrów oleju.

Grzeszek Stanisław Fiat — 3525 punktów, oszczędził 332 litrów oleju i **Stepajtis Antoni** GMC, 3515 punktów, oszczędził 503 litry oleju.

Do punktacji ogólnej przy obliczaniu wyników współzawodnictwa wchodziły: gotowość pojazdu do ruchu (za każdy dzień), oszczędność paliwa, dobre utrzymanie wozu, punktualność jazdy (wg. rozkładu) oraz przestrzeganie przepisów drogowych i uprzejme zachowanie się w stosunku do podróżnych.

Rozdanie nagród dla przodowników, którzy wyróżnili się w swojej pracy, nastąpiło w połowie stycznia rb. Otrzymali oni między innymi radioodbiorniki, meble i nagrody pieniężne.

Po wprowadzeniu nowej umowy zbiorowej stołeczna stacja samochodowa PKS wprowadzi współzawodnictwo we wszystkich działach stacji obsługi, w hali napraw oraz między konduktorami i kierowcami.

110% i 196% PONAD PLAN

Według wypowiedzi Ministra Komunikacji — inż. J. Rabanowskiego na odcinku przewozu osób samochodami w roku 1948-ym wykonano plan w 110%, przewożąc 19,8 miliona pasażerów.

W przewozie towarów transportem samochodowym w r. 1948 wykonano plan w 196%, przewożąc 239.000 ton towarów.

NUMERY MUSZĄ BYĆ CZYSTE I OŚWIETLONE

Władze kontrolujące ruch drogowy zwróciły uwagę, że kierowcy wielu pojazdów nie zwracają dostatecznej uwagi, aby numery były czyste i właściwie oświetlone, co oczywiście utrudnia niejednokrotnie kontrolę. W stosunku do niedbałych kierowców stosowane będą sankcje karne.

NASZE KŁOPOTY

ZAMIAST USRANKI POWINNO BYĆ UŻRANKI

Do
Redakcji mies. „Motoryzacja“

W związku z artykułem zamieszczonym w 10-tym numerze „Motoryzacja“ (str. 302—304 — rok 1948) referat prasowy Ministerstwa Komunikacji wyjaśnia, że nazwę „Usranki“, o której wspomina autor artykułu, umieszczono na tablicy drogowskazu z powodu niedopatrzienia powiatowego zarządu drogowego. Ustalona urzędowo nazwa miejscowości brzmi „Użranki“.

Jeśli chodzi o nazwę „Gnojewo“ to jest to, jak wyjaśnia Komisja Ustalania Nazw Miejscowości — forma historyczna. Nazwa „Gnojewo“, przekształcona za niemieckich czasów na „Gnojau“, przetrwała kilkadziesiąt lat i nie było żadnego celu teraz jej zmieniać. W Polsce jest zresztą sporo nazw w rodzaju: Gnojno, Gnojnik i Gnojewo. O ich utrzymaniu decydują względy historyczne.

W sprawie nazwy „Usranki“ wydano już polecenie zmiany napisu na tablicy kierunkowej.

Gabinet Ministra Min. Kom.
Referat Prasowy
Nr. G. 1—4/25/156/1120/48

WŁADYSŁAW PIETRZAK

POD ZNAKIEM WYŚCIGÓW NA ŻUŻLU (2)

Zanim przejdziemy do omówienia przygotowań do pierwszych spotkań międzypaństwowych na żużlu powrócić musimy jeszcze do Ligi Żużlowej. U schyłku sezonu zakończone zostały rozgrywki II Ligi Żużlowej. Na czele II Ligi ulokowała się ostatecznie „Polonia” — Bytom, mająca 11 (83) pkt., przed RKM Rybnik — 11 (76) pkt. Tak więc, zgodnie z naszymi przewidywaniami te dwie drużyny zasią w r. 1949 żużlową ekstraklasę.

Katowicka „Pogoń” zlekceważyła sobie ostatni mecz z „Polonią”. Bydgoszcz i oddała punkty walkowerem. Zarobiła na tym na czysto „Polonia” wysuwając się na III m. z 10 (89) pkt., podczas gdy „Pogoń” zajęła dopiero IV m. mając 8 (59) pkt. Te dwie drużyny walczyć będą o wejście do I Ligi nie z 6 i 7 drużyną I Ligi, jak miało to być początkowo, a z 6 — 9 zespołem, tj. DKS — Łódź, GKM — Gdańsk, „Okęcie” — Warszawa i „Tramwajarzem” — Łódź.

W podanej przez nas tabeli zaszła bowiem zmiana: Komisja Sportowa PZM zweryfikowała mecz LKM — DKS „Okęcie” nie przyznając „Okęciu” wątpliwego punktu w jednym z biegów, co zmniejszyło dorobek punktowy „Okęcia” na 6 (50) pkt. i powiększyło punkty DKS na 6 (59) pkt. Ostatecznie więc dół tabeli I Ligi wygląda jak wyżej (6 m. DKS, 7 m. GKM itd.).

Lubiących statystyki zainteresują wyniki indywidualne z I i II Ligi. Największą ilość punktów podczas rozgrywek zdobyli:

W pierwszej Lidze:

1. Wąsikowski Jan — PKM Warszawa — 35 pkt. (na 36 możliwych)
2. Olejniczak Józef — LKM Leszno — 32 pkt.
3. Najdrowski Jan — SM „Olimpia” Grudziądz — 31 pkt.
4. Dąbrowski Jerzy — PKM Warszawa — 30 pkt.
5. Smoczyk Alfred — LKM Leszno — 29 pkt.

W drugiej Lidze:

1. Jankowski Jerzy — „Polonia” Bytom — 35 pkt. (na 36 możliwych)
2. Filipczak Jan — „Legia” Warszawa — 26 pkt.
3. Osowiecki Bogusław — „Legia” Warszawa — 25 pkt.
4. — 5 Paluch Jan — „Polonia” Bytom — 24 pkt.
Poroszewski Stefan — „Polonia” Bytom — 24 pkt.

PIERWSZY OBOZ TRENINGOWY

Niejednemu Czytelnikowi wyda się dziwne, że w styczniu 1949 r. powracamy do wydarzeń z jesieni ubiegłego roku. Ma to jednak swoje uzasadnienie. Obóz treningowy w Rybniku, trzy mecze z Czechami należą już dziś do historii sportu motocyklowego, jednak ten okres czasu od pierwszych wyścigów na torach żużlowych w r. 1946, aż do zwyciężkiego spotkania „CZECHOSŁOWACJA-POLSKA” zasługuje na bliższe omówienie. Sukcesy w żadnej dziedzinie sportu nie przychodzą same przez się — muszą być poprzedzone wyteżoną i planową pracą. Zwycięski mecz na torze „Skry” w Warszawie był wynikiem trzech lat pracy na wszystkich szczeblach organizacyjnych PZM, bvi wynikiem konsekwentnej realizacji planów rzuconych w r. 1946.

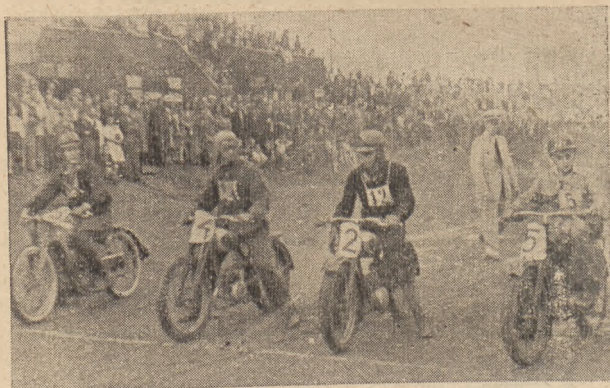
Z wyścigów na starych „DKW”, czy „Royalach” narodziła się Liga Żużlowa. Dalszym etapem Ligi był obóz treningowy w Rybniku, po nim dopiero nastąpiły sukcesy!

Liga Żużlowa i częste starty naszych czołowych zawodników w najsilniejszej krajowej konkurencji spowodowały takie wyrównanie i podniesienie się przeciętnego poziomu zawodników, że można by o wreszcie pomyśleć o zorganizowaniu pierwszego obozu treningowego żużlowców, tymbardziej, że równocześnie ukoronowane zostały powodzeniem starania PZM o sprowadzenie do Polski prawdziwych żużlowek — nowych „Martin-JAP-ów”.

Z tym obozem było z początku nieco bałaganu

W nadziei, że ukończony zostanie na czas budowany w Warszawie (nareszcie!) nowy tor żużlowy na Stadionie „Skry”, PZM zciągnął z końcem sierpnia wyznaczonych 20 zawodników do Warszawy. Skonczyło się na kilkudniowym obijaniu się obozowiczów po Warszawie, po czym — tor ciągle nie był jeszcze gotowy — przeniesiono obóz treningowy do Rybnika.

RKM Rybnik swego czasu złożył PZM propozycję zorganizowania obozu treningowego na bardzo korzystnych warunkach (całkowita samowystarczalność obozu) i, mimo zaskoczenia przyjazdem nieawizowanych przez niego zawodników, dosłownie w ciągu kilkunastu godzin zorganizował obóz, a zrobił to tak



Pierwsze ogólnopolskie wyścigi na torze żużlowym w Chorzowie — Batorym w r. 1946. Na starcie DKW, ba! — nawet „Moj”. Nr. 5 to 14-letni wówczas Janek Henek („Pogoń” Katowice) — dzisiejszy mistrz Polski na r. 1948 w kl. wyścigowej do 125 ccm. W głębi komandor zawodów i przedwojenny mistrz Polski w kat. raidowej Michał Nahorski (PKM Warszawa).

(Fot. K. Seko — Bytom)



Nr. 2 — Pierchała (RKM Rybnik) na „Nortonie” 350 ccm. Jeszcze w r. 1947 potrafił zdobyć na tej maszynie mistrzostwo żużlowe Polski w swej klasie. W r. 1948 konkurencja była już zbyt silna! Nr. 8 — Jankowski („Polonia” Bytom) na przygotowanym własnoręcznie „Rudge” 500 ccm, bardzo szybkim, niestety mniej zrywnym od „JAP-ów”. Obaj czekają na start podczas meczu „Morawy — Śląsk” (kwiecień 1948 r.). Obok Jankowskiego starter — K. Gargul („Polonia” Bytom) turystyczny mistrz Polski na rok 1947.

(Foto Cz. Datka — Katowice)

dobrze i dokładnie, że zarówno obozowicze, jak i delegaci PZM wyrażali się o nim w samych superlatywach.

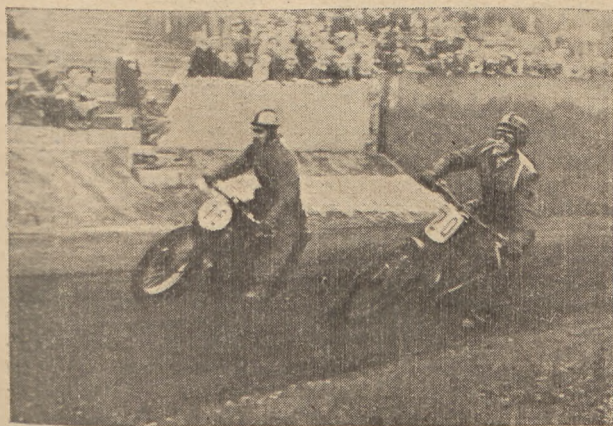
Warto też wspomnieć o tych wszystkich, którzy swą wyteżoną pracą przyczynili się do organizacji obozu i przeprowadzili go na jak najwyższym poziomie: mgr. Bysiek — prezes RKM, komendant obozu kpt. Zapłatyński, członkowie RKM Stalmach, Kudlek i Sanechnik — że tych tylko wymienimy — dobrze zasłużyli się swym trudem i poświęceniem!

Jako trener naszych chłopców zaangażowany został **czołowy zawodnik czechosłowacki Franta Seberka**. Mimo, że po zakończeniu obozu miał on wystąpić przeciw naszej reprezentacji żużlowej w drużynie Czechosłowacji, nie zaniedbał niczego, by jak najlepiej wyszkolić polskich zawodników. Nauczył ich popraw-



RKM — Rybnik odniósł nie tylko wielki sukces organizacyjny przez wzorowe przygotowanie i przeprowadzenie I Obozu Treningowego Reprezentacji Żużlowej Polski, ale ma także w swoim dorobku nie jeden sukces sportowy. Reprezentacja Rybnika dwukrotnie pokonała w r.b. drużynę Trzyńca (CSR) wzmocnioną zawodnikami Ostrawy i Brna. Na zdjęciu odprawa Rybniczaków przed rewanżowym meczem w Trzyńcu — od lewej Sanechnik, Pierchała, J. Henek („wypożyczony” z „Pogoni” katowickiej), Dziura, Rybka i autor artykułu.

(Foto B. Berger — Brno)



Musiał („Legia” Warszawa) — Nr. 16 i Bonin („Polonia” Bydgoszcz) — Nr. 20 walczyli na torze w Rybniku podczas meczu II Ligi Żużlowej. W trzy miesiące później Bonin dosiadł „JAP-a” i na tym samym torze trenował zawzięcie. W meczach Ligi Żużlowej startował jeszcze na NSU 350 ccm Musiał jeździć także na NSU, ale 250-tce.

(Foto RKM — Rybnik)

nego stylu jazdy, zapoznał z tajnikami „Martin-JAP-ów”, dał wiele wskazówek taktycznych i technicznych. Pomagali mu w pracy dwaj obozowicze — Wasikowski (zając a praktyczne) i Jankowski (teoria). Mechanik Filipkowski napracował się co niemiara, ale też wiele mają mu do zawdzięczenia uczestnicy obozu.

Odwołując się parokrotnie obóz w Rybniku, przekonałem się z przyjemnością, że kpt. Zapłatyński nie zapomniał o ogólnej zaprawie sportowej obozowiczów, co dobrze wpłynęło na podniesienie ich kondycji fizycznej. Karność i dyscyplina były wzorowe. Wśród uczestników obozu panowało wielkie koleżeństwo, na humory oczywiście nie zbywało.

Mieszkańcy wielkich miast! — doprawdy, zazdrościć możecie Rybnikowi. Niewielkie stosunkowo miasto przemysłowe Śląska oglądało w r. 1948 wyścigi żużlowe na pierwszorzędnym poziomie: mecz „Rybnik — Trzyńca” z udziałem zawodników czeskich z Trzyńca, Ostrawy i Brna, trzy mecze II Ligi, w których brały udział cztery jej czołowe drużyny, a wreszcie dwa wyścigi zorganizowane na początku i na zakończenie obozu treningowego, w których wystąpił Seberka — to chyba wystarczy na jeden sezon!

Żadne miasto nie zna dziś tak dobrze naszych czołowych żużlowców, jak Rybnik. Rybnik był też pierwszym miastem, które zobaczyło na starcie nowe „Martin-JAP-y”. Te piękne imprezy są zasłużoną nagrodą dla Rybnika za serdeczne i gościnne przyjęcie, z jakim spotykali się zawsze nie tylko obozowicze, ale wszyscy zawodnicy, przyjeżdżający na start do tego „zmotoryzowanego miasta”.

Celem obozu treningowego było nie tylko podniesienie poziomu zawodników, nie tylko zapoznanie ich z „JAP-ami” oraz stworzenie kadry instruktorów, ale przede wszystkim wyłonienie reprezentacji Polski na mecz z Czechosłowacją. Wszystkie te cele zostały zrealizowane w 100%. W wyniku obozu okazało się, że nie wszyscy zawodnicy czują się dobrze na JAP-ach. W rezultacie skład reprezentacji przedstawiał się inaczej, niżby to można było przewidywać przed obozem.

TRZY RAZY CZECHOSŁOWACY

Tak się dobrze złożyło, że przed międzypaństwowym meczem „CZECHOSŁOWACJA-POLSKA” zorganizowano spotkanie „PRAGA-ŚLĄSK” w Katowicach i „MORAWY-POLSKA ŚRODKOWA” w Łodzi. Oczywiście pod nazwą „Pragi” i „Moraw” występowała za każdym razem drużyna reprezentacyjna Czechosłowacji, jednak skład zespołów polskich był zmieniany, tak że można było pozwolić sobie na eksperymenty i wypróbować ostatecznie w ogniu walki kandydatów do reprezentacji Polski.

W Katowicach wystąpił skład stosunkowo silny. Znaleźli się w drużynie Śląska: **Smoczyk** (najlepszy zawodnik obozu treningowego), **Dziura, Jankowski, Dziura, Wrocławski i Siekalski**, w rezerwie **Wasikowski i Zwoliński**. Najważniejszym zadaniem „Ślązaków” było „rozgrzycenie” drużyny czechosłowackiej, co miało wielkie znaczenie przed głównym meczem w Warszawie.

Nie będziemy powtarzali szczegółowych wyników tego spotkania, znanych z prasy codziennej. Z obowiązku kronikarskiego podajemy ostateczny wynik: **zwyciężył Śląsk w stos. 37:22 pkt.** Triumfotorem toru był Smoczyk, który nie tylko, że wygrał swe wszystkie jazdy, ale ustanowił nowy rekord toru doskonałym wynikiem 1:34,3 min. (na 4 okr. à 500 m), co odpowiada przeciętnej 76,3 km/godz.

Szczególne pech prześladował tego dnia czołowego zawodnika czechosłowackiego **Havelkę**, który na skutek defektów nie ukończył ani jednej jazdy oraz naszego Jankowskiego, również zgnębił defektami maszyny. Niektórzy „znawcy” ostro skrytykowali wówczas niedawnego pupila Śląska, sugerując PZM zrezygnowanie z udziału Jankowskiego w reprezentacji Polski. Na szczęście nie doszło do tego.

Gorzej poszło w Łodzi, gdzie **triumfowali Czechosłowacy zwyciężając w stos. 35:20 pkt.** Trzeba jednak

zaznaczyć, że skład zespołu polskiego został zmieniony niemal w 100%, by móc wypróbować tych wszystkich zawodników, którzy mogliby wchodzić w grę przy ostatecznym ustalaniu składu reprezentacji Polski. Tak więc startowali jako „Polska Środkowa”: **Kraków, Koleczek, M. Nowacki, Chlebicz, Wąsikowski, Bonin, Olejniczak i Najdrowski.**

Pierwsze dwa mecze wykazały wiele jeszcze braków reprezentantów, jak opóźniony refleks przy starcie, zbyt późne wchodzenie w wir, niedostateczne opanowanie „gazu”, braki taktyczne i... prawie zupełna nieznajomość przeróżnych „tricków” przy bezpośredniej walce na wirażu.

Oczywiście braki te występowały w różnym stopniu u poszczególnych zawodników, a w każdym razie nawet u tych najlepszych występował brak rutyny w spotkaniach z tak poważnymi przeciwnikami, jak Czechosłowacy, uważani za ekstraklasę Kontynentu. Rzucało się też w oczy niedostateczne jeszcze „oswojenie się” z kapryśnymi „JAP”ami. W razie niespodziewanych, drobnych stosunkowo defektów, zawodnicy byli niemal bezzadni, nie znając ich przyczyn, tymczasem o defekty takie jest bardzo łatwo, bowiem „JAP-y” są niezwykle wrażliwe na niewłaściwe obchodzenie się z nimi.

Tych wszystkich braków nie można było mieć za złe naszym chłopcom, którzy przecież po raz pierwszy dosiedli „JAP”ów przed niespełna trzema tygodniami, a w ciągu tak krótkiego czasu niesposób było i nabyć rutyny i poznać wszystkie słabe strony maszyn. Dlatego też wszyscy wyznaczeni do reprezentacji wzwani zostali do Warszawy już na 3 dni przed meczem, by czas ten wykorzystywać na ostatnie treningi na nowym torze.

26 WRZESIEŃ 1948

Ta data przejdzie do historii naszego sportu motocyklowego. Młoda reprezentacja żużlowa Polski, po zaciętej walce doprowadzającej nerwy widzów do krańcowego wprost napięcia, pokonała renomowaną reprezentację Czechosłowacji w stosunku 75:73 pkt.!

Wypełniony po brzegi nowy stadion „Skry” przeżywał nieznane dotychczas emocje. Stan meczu zmienił się na korzyść to jednej, to drugiej drużyny. Przez długi czas prowadzili Czechosłowacy ze stałe zmieniającą się przewagą od 7 do 1 pkt. **Końcowe biegi przeważały szale zwycięstwa na stronę Polaków.** Zaciętość walki ilustruje najlepiej stan punktów po każdym biegu (na pierwszym miejscu punkty drużyny polskiej): 6:4, 6:11, 10:17, 15:22, 22:25, 26:28, 30:31, 34:36, 38:41, 44:45, 49:50, 54:55, 61:57, 64:64, 70:68, 75:73!

I znów bohaterem meczu stał się **Smoczyk**, zwycięzca we wszystkich swych 5 biegach! **Smoczyk sam jeden zdobył 20 pkt.**, to jest maksimum. Doskonałe wypadł **Jankowski**, który dał przykład celowej, zespołowej jazdy, okazał się **najlepszym taktykiem** w drużynie polskiej i zdobył 15 pkt. Niespodziewane defekty osłabiły wyniki **Siekalskiego**, który jednak zdobył 10 pkt. zajął 3 m. w naszej reprezentacji. **Draga** brawurował, jak nigdy — rezultat był oczywisty: niepotrzebne upadki i strata punktów, która omal nie postawiła pod znakiem zapytania wyniku meczu. **Draga** zrehabilitował się ambicją, jaką wykazał nierezygnując nawet na już straconej pozycji.

Wrocławski raz jeszcze pokazał pazurki starego wagi, niestety nie jest w pełni zdrowia i pod koniec zawiodł kondycyjnie. Bardzo słabo wypadł **Wąsikowski**, który od dłuższego czasu przeżywa kryzys formy. Doprawdy wystawienie go do reprezentacji wyrządziło krzywdę temu dobremu zawodnikowi, narażając go na gwizdy publiczności. O wiele lepiej wypadli obaj Łódzianinie — **Kraków** i **Koleczek**, którzy startowali niewiele w biegu rezerwowych, ale z powodzeniem zastąpili w końcowych biegach **Wąsikowskiego** i **Wrocławskiego**.

CI, KTÓRYM ZAWDZIĘCZAMY SUKCESY

Bezwątpienia są nimi przede wszystkim zawodnicy. Są nimi w dalszym rzędzie kluby, które tych zawodników potrafiły wychować. Nie zapominajmy jednak

o tych, których myśl i praca kierowały drogą rozwoju sportu motocyklowego w Polsce we właściwym kierunku, o tych którzy umożliwili obudzenie i rozwinięcie drzemiących talentów i zapewnili wreszcie warunki, w których mogliśmy zacząć odnosić sukcesy.

Znamy ich od wielu lat. Czy to będą starzy członkowie zarządu PZM, jak **prez. Wacław Kossowski** i **inż. Zenon Sokołowski**, czy obaj kapitanowie: dawny — **kpt. Adolf Klimkowski**, i obecny — **mjr. Władysław Boczoń**, czy wreszcie wszyscy pozostali członkowie zarządu i Komisji Sportowej PZM przez trzecią już kadencję ustalający formy sportu motocyklowego w Polsce — ci ludzie mają bezsprzeczną zasługę pchnięcia sportu motocyklowego na nowe tory. Nie sposób jednak nie wymienić w tym miejscu nazwiska **dyr. Stefana Askanasa** — honorowego prezesa PZM, którego wielki wkład pracy i energii zwłaszcza w ostatnich miesiącach, umożliwił realizację wielu najśmielszych „fantazji” rzuconych w teren śmiało i trafnie.

Rewanżowy mecz „CZECHOSŁOWACJA-POLSKA” miał odbyć się jeszcze w r. 1948 w Pradze. Bądźmy szczerzy — **dobrze, że do tego nie doszło.** Daleki jestem od umniejszania sukcesu zawodników polskich. Twierdząc, że mogliśmy zwyciężyć w Warszawie w znacznie wyższym stosunku, z różnicą 10 — 15 pkt.! Reprezentacja Czechosłowacji miała więcej szczęścia: wszyscy jej czołowi zawodnicy dojeżdżali do mety bez defektów. **Spinka i Havelka** zdobyli jednak tylko po 17 pkt. (ten ostatni wprawdzie nie skończył jednego biegu po zderzeniu z Dragą, ale startował dodatkowo jeden raz), jeszcze słabiej wypadł **Seberka**, pokonany przez **Smoczyka**, **Jankowskiego** i **Siekalskiego**. Dużo słabsi byli **Kałec, Fiala, Tuma, Vanek** i **Seiner**. Niektórzy z nich zdobywali punkty tylko wtedy, gdy nasi nie dojeżdżali do mety.

Trzeba jednak pamiętać, że **jedynie Seberka, Spinka i Havelka stanowią ekstraklasę czechosłowacką.** Dlatego cieszą nas zwycięstwa odniesione przez Polaków nad tymi zawodnikami. Ale pewne jest, że w składzie Czechosłowacji w Pradze nie znajdzie się ani **Seiner**, ani **Tuma**, ani prawdopodobnie **Fiala**. Ich miejsce zajmą takie asy, jak **Lucak i Rosak**, którzy w dniu meczu warszawskiego startowali w Szwajcarii i w Szwecji. Niewątpliwie siądzie raz jeszcze na „JAP”a **Stanislav**, który chociaż ostatnio nie startował na żużlu, jednak nie jest gorszy od **Seberki**, czy **Spinki**.

Na tle tak rutynowanych zawodników braki naszych jeźdźców staną się jeszcze bardziej widoczne. „Sztuczki”, jakie pokazali w Warszawie **Spinka, Seberka i Havelka**, jak np. jazda „na bandę”, „wyhamowanie” przy wyjściu z zakrętu maszyną będącą w pełnym bocznym poślizgu, błyskawiczne przechodzenie z lewej pozycji na prawą, gdy nie można wyprzedzić od wewnątrz toru zajeżdżającego drogę rywala — „sztuczki”, których niesposób jest nauczyć się w jednym, czy dwóch meczach, doskonale są znane **Rosakowi, Stanisławowi i Lucakowi!** **To wszystko może poważnie zaważyć na wyniku meczu, mimo wspaniałych talentów, brawury i... nowych maszyn naszych jeźdźców.**

Wniosek prosty: **przed rewanżem, który powinien się odbyć możliwie wcześniej na wiosnę (maszyny!) należy zorganizować obóz doskonalący dla reprezentacji Polski, a jako trenera sprowadzić zawodnika angielskiego (Anglicy mają co najmniej 30 zawodników na poziomie najlepszych Czechosłowaków i są największymi rutyniarzami w Europie!).**

Zawody rozegrane w Warszawie na zakończenie obozu z udziałem trenera pokryją koszty jego sprowadzenia. Jest to konieczne, bo **nie ma mowy o dalszych postępach bez dobrego nauczyciela i dobrego wzoru.** Bez tego nauka „we własnym zakresie” przeciągnąć się może do kompletnego zajeżdżenia „JAP”ów, a wtedy chociaż będą dobrzy zawodnicy, to niestety nie będą mieli na czym startować...

Władysław Piętrzak

OGŁOSZENIA DROBNE

SKRADZIONO pozwolenie na prowadzenie motocykla wydane przez urząd woj. w Poznaniu, kat. amatorskie Nr 137/8 na nazwisko Eugeniusz Wendorff, zam. w Polichno - Stare, poczta Santok, pow. Gorów Wlp.

SKRADZIONO pozwolenie na prowadzenie samochodu wydane przez urząd woj. w Katowicach, kat. amatorskie Nr 1870, na nazwisko Zytka Stanisław, zam. w Maczkach, ul. Skwerowa Nr 21.

SKRADZIONO pozwolenie na prowadzenie samochodu wydane przez urząd woj. w Krakowie, kat. zawodowe Nr 9480, na nazwisko Zygmunt Gośliński, zam. w Krakowie, Szpital Kobiety.

ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie samochodu na nazwisko Piotr Godziec, zam. w Sosnowcu ul. 1-go Maja Nr 9.

ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie samochodu kat. amatorskie 8998, na nazw. Józef Wojciechowski, zam. w Nowej Soli, pow. Kozuchów, ulica Szeroka Nr 7.

ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie samochodu i motocykla wydane przez urząd woj. w Rzeszowie kat. zawodowe na nazw. Żdebel Alojzy zam. w Piotrowicach Śląskich pow. Katowice, ul. Sobocińskiego Nr 9 m. 1.

ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie samochodu wydane przez urząd woj. we Wrocławiu kat. amatorskie Nr 13218 na nazw. Tadeusz Marcinkiewicz, zam. we Wrocławiu, ul. Kasprzaka Nr 2.

ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie samochodu wydane przez urząd woj. w Lublinie, kat. zawodowe Nr 806, na nazw. Andrzej Gut, zam. w Zamściu, ul. Narutowicza Nr 18.

ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie samochodu wydane przez urząd woj. w Gdańsku, kat. III-a i IV Nr 4772, na nazw. Roman Grabowski, zam. Gdańsk - Wrzeszcz, ul. Piramowicza Nr 1 — 2.

ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie samochodu wydane przez urząd woj. w Gdańsku kat. III Nr 4429 na nazw. Adam Widuch zam. Gdańsk-Wrzeszcz ul. Twarda Nr 21

ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie samochodu na nazw. Henryk Pleśniak zam. Gdańsk - Wrzeszcz, ul. Kościuszki Nr 35.

ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie samochodu wydane przez urząd woj. w Gdańsku, kat. amatorskie Nr 3020, na nazw. Piotr Dobrylko, zam. w Gdyni — Orłowo, ul. Gdańska 203.

ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie samochodu wydane przez urząd woj. we Wrocławiu kat. III na nazw. Henryk Pobel zam. w Legnicy, Plac Wolności Nr 6.

SKRADZIONO pozwolenie na prowadzenie samochodu wydane przez urząd woj. w Kielcach kat. amatorskie Nr 1151 na nazw. Witalis Skrzeczanski zam. w Częstochowie ul. Garibaldiiego Nr 19.

ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie samochodu wydane przez urząd woj. w Gdańsku kat. III Nr 5361 na nazw. Stanisław Ornowski zam. w Gdańsku ul. 3 Maja Nr 21 c

SKRADZIONO pozwolenie na prowadzenie samochodu wydane przez urząd woj. w Lublinie kat. amatorskie Nr 720 na nazw. Leopold Nitychoruk zam. w Szczecinie ul. Parkowa Nr 27.

ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie samochodu wydane przez Wydz. Ruchu i Mot. w Warszawie kat. III Nr W—02316 na nazw. Wiesław Królikowski zam. w Warszawie ul. Bema Nr 76.

ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie samochodu kat. amatorskie na nazw. Edward Kiełtyka, zam. w Olkuszu, ul. Czarna Góra Nr 11.

SKRADZIONO pozwolenie na prowadzenie samochodu wydane przez Okr. Urz. Samoch. w W-wie kat. zawodowe Nr 04046, na nazw. Czesław Karpowicz, zam. w Warszawie, ul. Płocka Nr 2 b.

ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie samochodu na nazwisko Kistowski zam. w Pobudziska, ul. Kostrzyńska Nr 1.

ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie samochodu wyd. przez urząd woj. w Poznaniu, kat. amatorskie, na nazw. Jan Ziemiński, zam. w Poznaniu ul. Klasztorna Nr 21.

ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie samochodu wyd. przez urząd woj. w Warszawie, kat. II, Nr 11015, na nazwisko Stefan Kotliński, zam. w Warszawie, ul. Poznańska Nr 12.

ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie samochodu wydane przez urząd woj. w Pruszkowie, kat. III Nr 5359, na nazw. Antoni Trzaskowski, zam. w Karczewie, ul. Kościelna Nr 47.

ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie samochodu na nazwisko Romuald Chyliński, zam. w Łodzi, ul. Gazowa Nr 12 m. 4.

ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie samochodu na nazwisko Jerzy Stybanowicz, zam. w Katowicach, ul. Śląska Nr 30.

ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez Wydział Ruchu Kołowego w Warszawie, kat. amatorskie Nr 01366, na nazw. Kazimierz Zarecki, zam. w Marysin Wawerski, ul. Cedrowa Nr 80.

ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie samochodu wydane przez urząd woj. w Poznaniu, kat. zawodowe Nr 26849, na nazw. Stefan Kaszak, zam. w Gnieźnie, ul. Mieczysława Nr 22 m. 22.

SKRADZIONO pozwolenie na prowadzenie samochodu wydane przez urząd woj. w Poznaniu, kat. zawodowe Nr 4491, na nazwisko Wacław Kamiński, zam. w Krotoszynie, ul. Słodowa Nr 2.

ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie samochodu wydane przez Wydział Ruchu w Warszawie, kat. III-a, Nr 5253, na nazwisko Mieczysław Przybysz, zam. w Warszawie, ul. Borzymowska 5 m. 1.

ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie samochodu, na nazwisko Franciszek Hannszek, zam. w Mysłowicach, ul. Stawowa Nr 19-a.

ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie samochodu wydane przez Urząd Sam. w Białymstoku, kat. zawodowe, na nazw. Arkadiusz Brodacki, zam. w pow. Oborniki, poczta Rokitnica, Rostworowo.

ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez Urząd Sam. w Rzeszowie, kat. zawodowe Nr 4897, na nazw. Zbigniew Januszewski zam. w Kolbuszowej Dolnej 51.

ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie samochodu Nr W — 497, na nazwisko Jan Wyporek, zam. Chyliczki, gm. Nowa Iwiczna.

ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie samochodu na nazwisko Kostrzewski, zam. w Warszawie.

ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie samochodu na nazwisko Marian Michalski, zam. w Mogiła Nr 49.

ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie samochodu na nazwisko Marian Kulaga, zam. w Krakowie, ul. Łanowa Nr 27.

ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie samochodu na nazwisko Józef Gaciorz, zam. w Krakowie.

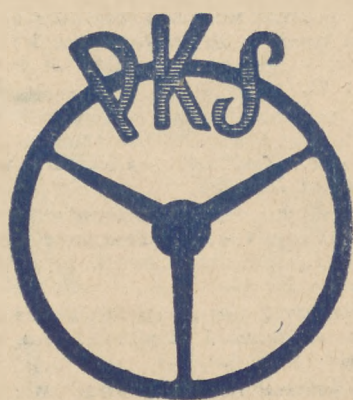
ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie samochodu na nazwisko Janusz Piotrowski, zam. w Katowicach.

ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie samochodu na nazwisko Antoni Bęczkowski, zam. w Warszawie, ul. Puławska Nr 118.

ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie samochodu na nazwisko Józef Zoli, zam. w Puszczykówo, ul. Kopernika Nr 12.

ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie samochodu na nazwisko Bolesław Broniasz, zam. w Zabrze.

ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie samochodu wydane na nazwisko Franciszek Kirek, zam. w Czerwieńcu.



PAŃSTWOWA KOMUNIKACJA SAMOCHODOWA

DYREKCJA:

Warszawa, Grójecka Nr. 42a. Tel. 8.68.61,-2,-3,-4,-5

KONTA BANKOWE:

P. K. O. I Nr. 1010. - Bank Gospodarstwa Krajowego 20a/392
Narodowy Bank Polski

wykonuje:

stałą **komunikację pasażerską** na liniach autobusowych w myśl Urzędowego Rozkładu Jazdy.
Przewozy towarów na liniach towarowych PKS., obsługiwanych przez ekspedycje towarowe.
Wynajem samochodów ciężarowych dla transportów międzymiastowych, lokalnych oraz na cele akcji masowych państwowych i publicznych, według zamówień przyjmowanych w Stacjach PKS:

w Białymstoku
w Bielsku
w Bydgoszczy
w Ciechanowie
w Gdańsku
w Gliwicach
w Inowrocławiu
w Jeleniej Górze
w Katowicach
w Kielcach

w Krakowie
w Koszalinie
w Legnicy
w Lublinie
w Łodzi
w Olsztynie
w Opolu
w Ostrowiu Wlkp.
w Poznaniu
w Płocku

w Rzeszowie
w Radomiu
w Słupsku
w Szczecinie
w Tarnowie
w Turku
w Warszawie
we Wrocławiu
w Zawierciu
w Zielonej Górze