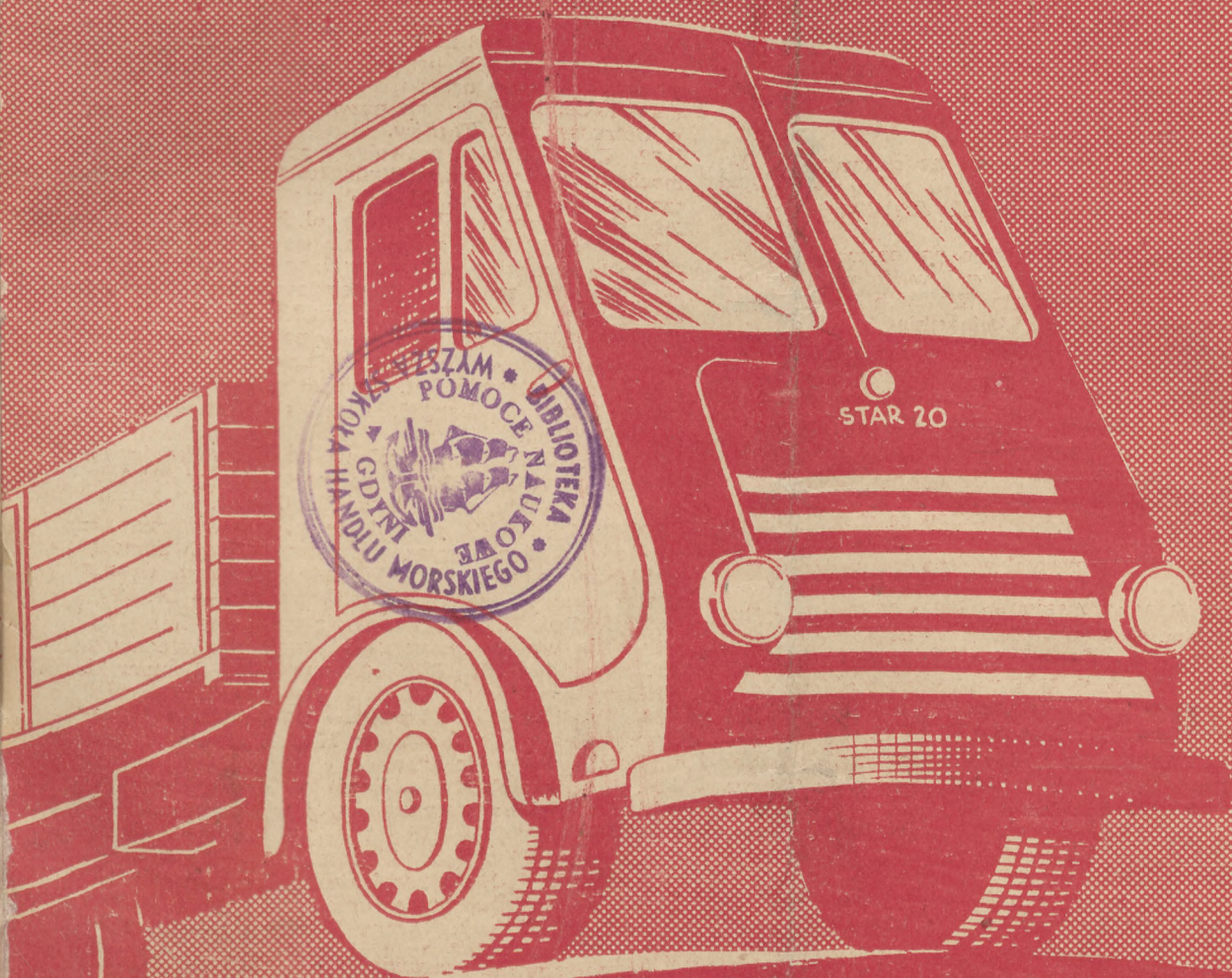




Motoryzacja



H. LEWACZ

OGŁOSZENIA DROBNE

1. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu wydane przez Zarząd Miejski w Łodzi kat. amatorskie, Nr 1462, na nazw. Gawiński Stanisław, zam. w Łodzi, ul. Dr. Próchnika Nr 49 m. 25.
2. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu wydane przez urząd woj. w Łodzi Nr 6852, na nazw. Zdzisław Otwinowski, zam. w Łodzi, ul. Wólczańska Nr 220.
3. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu wydane przez urząd wojewódzki w Gdańsku kat. II, Nr 6437 na nazw. Augustyn Kędziora, zam. w Wejherowie, ul. Długa Nr 16.
4. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu wydane przez Okręgowy Urząd Samoch. w Warszawie, kategorii III, Nr W-08920, na nazw. Jerzy Tomorowicz, zam. w Gdyni, ul. Korzeniowskiego Nr 25.
5. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mechanicznych wydane przez Wydział Ruchu i Mot. w Warszawie, kat. III, Nr W-0322, na nazw. Aleksander Lipski, zam. w Warszawie, ul. Wolska Nr 42.
6. **SKRADZIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech. wydane przez urząd woj. we Wrocławiu, kat. amatorskie, Nr 14209, na nazw. Ignacy Kmiecik, zam. w Milczu, ul. Wolności Nr 3/4.
7. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu wydane przez urząd woj., kat. zawodowe, Nr 2149 na nazw. Józef Krawczyński, zam. w Łodzi, ul. Rawska Nr 6.
8. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu wydane przez urząd wojewódzki w Szczecinie, kat. amatorskie, Nr 5710, na nazw. Morawski Maksymilian, zam. w Słupsku, ul. Rapackiego 10 m. 3.
9. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu na nazwisko Ludwik Kulpa, zam. w Pszczynie.
10. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu wydane przez urząd woj. w Krakowie, kat. zawodowe, na nazw. Eugeniusza Nazar, zam. w Krakowie, ul. Lelewela Nr 7 m. 8.
11. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu kat. zawodowe, Nr 6830 na nazw. Antoni Chwastek, zam. w Szczecinie, ul. Jagiellońska Nr 92 m. 24.
12. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu wydane przez urząd woj. w Katowicach, kat. amatorskie, Nr 2173, na nazw. Wojciech Porada, zam. w Chorzów — Batory, ul. Winiawskiego Nr 8/8.
13. **SKRADZIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu wydane przez urząd woj. we Wrocławiu, kat. zawodowe, Nr 9207, na nazw. Tadeusz Dobrzyński, zam. we Wrocławiu, ul. Cieplicka Nr 19.
14. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu wydane przez urząd woj. w Katowicach, kat. amatorskie, Nr 8094/9987, na nazw. Emil Wilczak, zam. w Spytkowicach Nr 8 pow. Wadowice woj. Krakowskie.
15. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu wydane przez Wydz. Ruchu i Mot. w Warszawie, kat. II, Nr W-00926, na nazw. Mieczysław Buraczynski, zam. w Warszawie, ul. Stalowa Nr 48.
16. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech. wydane przez O. U. S. w Warszawie, kat. amatorskie, Nr 4883, na nazw. Adam Ryszard Szewczyk, zam. w Warszawie, ul. Kawcza Nr 45 m. 5.
17. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu na nazw. Elżbieta Skolda, zam. w Zabrzu, ul. Wolności Nr 265.
18. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu na nazw. Henryk Czajka, zam. w Poznaniu, ul. Małeckiego Nr 36 m. 2.
19. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu na nazw. Ryszard Kemiorz, zam. Rydułtowo.
20. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech. wydane przez Wydz. Ruchu i Mot. w Warszawie, kat. zawodowe, Nr W-6802, na nazw. Wiktor Wujek, zam. w Warszawie, ul. Jadowska Nr 7.
21. **SKRADZIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech. wydane przez starostwo Praskie w Warszawie, kat. I, Nr 2708, na nazw. Jan Nieporęcki, zam. w Jelonkach gm. Blizne, ul. Poznańska Nr 20.
22. **SKRADZIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu wydane przez urząd woj. w Krakowie, kat. zawodowe, Nr 21712, na nazw. Józef Czermak, zam. w Tarnowie, ul. Jasna Nr 31 m. 5.
23. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu wydane przez urząd woj. w Gdańsku, kat. II, Nr 03373, na nazw. Stefan Protasiuk, zam. w Gdańsku-Wrzeszcz, ul. Jaśkowa Dolina Nr 10.
24. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech. wydane przez urząd woj. w Krakowie, Nr 8832, na nazw. Stanisław Żółtek, zam. w Zabrzu, ul. Szczęście Boże Nr 18 m. 11.
25. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu wydane przez urząd woj. we Wrocławiu, kat. amatorskie, Nr 7486, na nazw. Władysław Jabłoński, zam. we Wrocławiu, ul. Bydgoska Nr 6 m. 2.
26. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu wydane przez urząd woj. w Bydgoszczy, kat. amatorskie, Nr 9525, na nazw. Franciszek Grzempka, zam. w Toruniu, ul. W. Garbary Nr 17.
27. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech. wydane przez starostwo w Warszawie, kat. II, Nr 3948, na nazw. Badowski Piotr, zam. w Warszawie, ul. Osiecka Nr 54 m. 8.
28. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu wydane przez Okręg. Urz. Samoch. w Poznaniu, kat. amatorskie, Nr 13047, na nazw. Władysław Szymański, zam. w Zielonej Górze ul. Pionierska Nr 92.
29. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu na nazw. Jan Gromadkiewicz, zam. w Warszawie.
30. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu wydane przez urząd woj. w Gdańsku, kat. II, Nr 939, na nazw. Zygmunt Molika, zam. w Gdańsku, ul. Kopernika Nr 8 m. 2.
31. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu wydane przez urząd woj. w Krakowie, kat. amatorskie, Nr 9179, na nazw. Tadeusz Kłoc, zam. w Ostruszy, pow. Tarnów.
32. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez Wydz. Ruchu i Mot. w Warszawie, kat. III, Nr W-2400, na nazw. Władysław Juśkiewicz, zam. w Warszawie, ul. Żabkowska 2 m. 6.
33. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu wydane przez urz. woj. w Kielcach, amatorskie, Nr 7053, na nazw. Mieczysław Szpryngier, zam. w Częstochowie, ul. Waszyngtona Nr 57.
34. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu i motocykla, wydane przez Wydz. Ruchu i Mot. w Warszawie, kat. zawodowe Nr W-02875, na nazw. Zdzisław Bargiel, zam. w Warszawie, ul. Żmudzka Nr 7.
35. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, kat. zawodowe, na nazw. Alojzy Naskręt, zam. w Poznaniu, ul. Miodowa Nr 37 m. 2.
36. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez Okręgowy Urząd Samoch. w Warszawie, kat. II, Nr W-05936 na nazw. Tomasz Skolek, zam. Nowy-Służewiec, Warszawa — Okęcie.
37. **SKRADZIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urząd woj. we Wrocławiu, kat. zawodowe, Nr 262/46, na nazw. Jan Lamparski, zam. we Wrocławiu, ul. Klaczki Nr 33 m. 1.
38. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu na nazw. Stanisław Manko, zam. w Gdyni, ul. Dembińskiego Nr 119 a.
39. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urząd woj. w Katowicach, kat. amatorskie, Nr 8640 6928, na nazw. Alexander Godzwan, zam. w Gliwicach, ul. Zimnej Wody Nr 5.
40. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urząd woj. w Olsztynie, kat. II, Nr 1945, na nazw. Stanisław Wasilkowski, zam. w Elblągu, ul. Nowowiejska Nr 8 a.
41. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu na nazw. Zdzisław Chrustka, zam. w Katowicach.

Motoryzacja

O R G A N: ZWIĄZKU ZAWODOWEGO TRANSPORTOWCÓW R. P., AUTOMOBILKLUBU POLSKI.
POLSKIEGO ZWIĄZKU MOTOCYKLOWEGO

W Y D A W C A: SPÓŁDZIELNIA „AUTOR“

R E D A G U J E: 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

MARZEC 1949

Nr 3

T R E Ś Ć 3-go Z E S Z Y T U

	Str.		Str.
O MASOWY SPORT MOTOROWY — ppłk. inżynier Paweł Solski . . .	66	NIEDBALSTWO CZY BRAK ROZ- SĄDKU? — W. Rychter . . .	76
LIKWIDACJA ZBĘDNego SPRZĘTU SAMOCHODOWEGO W INST. PAŃ- STWOWYCH — E.	67	Z FRONTU NOWEGO KODEKSU DRO- GOWEGO — Agnis	78
JAK WYMIENIAĆ PRAWA JAZDY NA OBSZARZE CAŁEGO PAŃSTWA — E.	68	KIEROWCY LENINGRADU PRZODUJĄ — St. Czajkowski	79
PRZYSPIESZENIE WYMIANY POZWO- LEŃ KIEROWCOM I i II KATEGO- RII — E.	68	RADZIECKA „GWIAZDA“ OSIĄGA JUŻ 165,8 KM/GODZ.	80
O KATEGORII III-a SŁÓW KILKA — Kaz. Rosé	69	ZAJEZDZANIA SAMODZIELNEJ STOŁ. STACJI OSOBOWEJ PKS — T.	81
CZYJA WINA? — Zb. Chojnacki	70	TRANSPORTOWCY W DNIU SWOJE- GO ŚWIĘTA — A.	82
KIEROWANIE RUCHEM W SZCZECI- NIE — E. O.	71	URZĄDZENIA DO OBSŁUGI SAMO- CHODÓW (5) — inż. T. Sokołowski . . .	83
JESZCZE O PIERWSZEŃSTWIE PRZE- JAZDU — mgr. J. Wojciechowski . . .	71	Z KRAJU	87
PROMIEŃ PRZEJAZDÓW SAM. SŁUŻ- BOWYCH BEZ ZMIAN — E.	72	O GRAFICIE KALOIDALNYM — inż. W. Stattler	88
JAK PRZEROBIĆ SILNIK DKW? — S. M. Wellington	72	RADZIECKIE MOTOCYKLE SPORTO- WE — St. Cz.	89
NASZ KONKURS	73	KONSTRUKTORZY — AMATORZY — A. Szklarzyk	91
PIERWSZE PRACE KONKURSOWE	74	AKTUALNOŚCI I SPORT — Aldo Vi- vanti	93
		ZE ŚWIATA — A. W.	95
		Z ŻYCIA AUTOMOBILKLUBÓW	96

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

Ceny ogłoszeń: cała stronica . . . 30.000 zł ¼ stronicy . . . 8.000 zł
½ stronicy . . . 15.000 zł 1/8 stronicy . . . 4.000 zł

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

B-69373

Ppłk. inż. PAWEŁ SOLSKI

O MASOWY SPORT MOTOROWY

Historyczny Kongres Zjednoczeniowy obu partii robotniczych wskazał naszemu narodowi jasną drogę wielkiego rozwoju, drogę do dobrobytu, postępu i sprawiedliwości społecznej — drogę do socjalizmu.

Droga ta, to — między innymi — droga olbrzymiego rozwoju naszego przemysłu i naszej techniki, jej upowszechnienia i zbliżenia do najszerszych mas, jej zaprzęgnięcia do codziennej służby dla zwiększenia wydajności pracy i zmniejszenia związanego z nią wysiłku oraz ułatwienia życia codziennego.

Droga ta, to droga stale rosnącego dobrobytu mas pracujących, wzrastania ich potrzeb kulturalnych i siły nabywczej.

Znane już nam wytyczne planu 6-letniego, wskazują na szybkie tempo wprowadzania w życie tych założeń.

Realizacja tych wielkich przemian stawia każdemu odcinkowi naszego życia gospodarczego i społecznego nowe zadania i nowe metody pracy.

Należy się zastanowić, jakie zadania stają na obecnym etapie przed sportem motorowym i jak winny one być realizowane.

Powiedzieliśmy, że nowe drogi rozwojowe Polski prowadzą do rozkwitu techniki. To znaczy, że rozbudowujący się przemysł będzie corocznie wchłaniał nowe dziesiątki i setki tysięcy ludzi, a zmechanizowane rolnictwo mieć musi wielkie zastępy ludzi, obsługujących technikę na wsi. W szczególności racjonalna eksploatacja i techniczna obsługa szybko rosnącego liczebnie naszego parku pojazdów mechanicznych, wymaga stałego dopływu wyszkolonych pracowników.

Niezależnie od zagadnienia samego przygotowania zawodowego kadr dla potrzeb naszego przemysłu i obsługi eksploatowanych wszelkiego rodzaju maszyn, temu procesowi przekwalifikowania setek tysięcy ludzi na wsi i w mieście winna towarzyszyć atmosfera zrozumienia dla techniki, szacunku i chęci jej opanowania, atmosfera świadomości, że jest ona potężną dźwignią postępu, dobrobytu i potęgi naszego kraju.

Czy sport motorowy może pomagać tym procesom, sprzyjać tej atmosferze? Oczywiście, że tak ale w wypadku spełnienia pewnych podstawowych warunków. Aby sport motorowy wniósł swoją cegiełkę do realizacji tych wielkich przemian, musi być po pierwsze masowy, a po drugie włożyć o wiele więcej wysiłku pracy w popularyzowanie motoryzacji, w szczególności wśród młodzieży. Celowi temu służy szeroki wachlarz środków, jak np.: organizowa-

nie wykładów teoretycznych i zajęć praktycznych, organizowanie amatorskiego szkolnictwa, pogłębianie wiadomości i umożliwienie zajęć praktycznych osobom nieposiadającym własnych środków motorowych itd. itd.

**

Rozwój właściwego przemysłu motoryzacyjnego oraz stały wzrost siły nabywczej mas pracujących, stwarzają realne perspektywy szerokiego rozpowszechnienia w społeczeństwie indywidualnych środków motorowych. Już dziś, dzięki coraz bardziej rozwijającej się produkcji małowielitrażowych motocykli, stają się one popularnym środkiem indywidualnej komunikacji. Ten rozwój indywidualnych środków motorowych wśród pracujących jest zjawiskiem ze wszech miar pożądanym, sprzyja bowiem wzrostowi kultury technicznej, oszczędza czas w życiu indywidualnym, stwarza bodziec do zwiększenia wydajności pracy, umożliwia turystykę i ułatwia korzystanie z dobrodziejstw kultury, oraz stwarza poważny rynek rezerwowego sprzętu motoryzacyjnego w kraju.

Procesowi temu sportowe kluby motorowe mogą w poważny sposób sprzyjać przez zorganizowanie tych wszystkich posiadaczy indywidualnych środków motorowych, ułatwianie im eksploatacji sprzętu oraz doszkalanie fachowe. Na przykład: zbieranie opinii użytkowników o wadach i zaletach eksploatacyjnych różnych typów sprzętu, wnioskowanie na podstawie ich życzeń o najwłaściwszym rozmieszczeniu stacji benzynowych, stacji obsługi i garaży, wnioskowanie odnośnie remontu dróg i ich znakowania, organizacja spółdzielczego budownictwa garaży, organizacja ratulnej sprzedaży popularnych pojazdów mechanicznych, organizowanie zbiorowe turystyki motorowej oraz pożytecznego i kulturalnego wykorzystania dni świątecznych itp. Oczywiście, w najbliższym okresie czasu, jako indywidualny pojazd motorowy należy uważać motocykl.

Również imprezy sportowe winny być organizowane z punktu widzenia ich momentu wychowawczego i wyszkoleniowego, a nie wyczynowego. Winny one być masowe, przynosić w efekcie hartowanie zdrowia i wytrzymałości zawodników, pogłębianie ich wiedzy o sprzęcie, o jego właściwościach i niedomaganiach, winny dać lepsze opanowanie techniki jazdy a nie niszczenie sprzętu i nadszarpnięcie zdrowia.

Imprezy wyczynowe winny być przede wszystkim rozpatrywane z punktu widzenia popularyzacji motoryzacji.

Wreszcie kluby motoryzacyjne winny sprzyjać i kultywować amatorską myśl konstruktor-

ską. Wdrażać swych członków w głębokie poznawanie typów sprzętu i szukanie nowych rozwiązań, ulepszeń i konstrukcji.

**

Z tych kilku uwag nasuwają się już wnioski, że nasz sport motorowy winien pójść po nowych drogach, winien być zreorganizowany. Trzeba mu nadać charakter masowy, odpowiadający nowym zadaniom. Trzeba mu dać bazę materialną w postaci sprzętu klubowego, w zasadzie w postaci sprzętu treningowego, sal szkolnych wyposażonych w eksponaty i pomoce poglądowe oraz niewielki warsztat szkolno-eksperymentalny. Trzeba w klubach wytworzyć atmosferę koleżeńską, wzajemnej pomocy doświadczonych członków — młodszymi. Trzeba, aby całej pracy klubowej towarzyszył duch wychowania społeczno-politycznego najszerszych mas i poważna atmosfera pracy nad pogłębieniem kultury technicznej.

Wydaje się słusznym, ażeby pierwszym krokiem do wspomnianej wyżej reorganizacji było połączenie P.Z.M. z A.P. Powstała z połączenia organizacja uzyska bardziej masową bazę ludzką i złączy dotychczas rozproszone wysiłki, da poważne oszczędności materialne i finansowe.

Połączenie to pozwoli zlikwidować dotychczasowy elitarny charakter klubów A.P., nieodpowiadający naszemu układowi społecznemu i dlatego zawieszający go w próżni. W stworzonej jednolitej organizacji sportu motorowego trzonem będą na obecnym etapie motocykliści — pracujący wsi i miast, którym wydajna praca pozwoli na kupno i eksploatację indywidualnego pojazdu mechanicznego.

Połączone organizacje — Automotokluby istnieją już w szeregu krajów i swoją żywotnością wykazują słuszość takiego rozwiązania.

Idea masowego sportu motorowego, idea pracy nad faktyczną popularyzacją motoryzacji, wprowadzenie jej tam, gdzie jej nigdy nie było — do najdalszych wsi i miasteczek, niewątpliwie zmobilizuje miłośników motoryzacji do wydajnej, efektywnej pracy społecznej.

Paweł Solski
pplk. inż.

Pragnąc wywołać dyskusję nad sprawami poruszonymi w artykule pplk. inż. Solskiego, redakcja „Motoryzacji” zaprasza Czytelników do wymiany poglądów na temat organizacji sportów motorowych. (red.)

Likwidacja zbędnego sprzętu samochodowego w instytucjach państwowych

Komitet Ekonomiczny Rady Ministrów na posiedzeniu w dniu 27 sierpnia 1948 r. uchwalił zasadę likwidacji zbędnego taboru samochodowego, jaki jeszcze znajduje się w urzędach, przedsiębiorstwach oraz instytucjach państwowych. W wykonaniu tej uchwały zostało ostatnio ogłoszone zewnętrznie, o sposobie w jaki ta akcja ma się odbywać, zarządzenie Ministrów Przemysłu i Handlu, Komunikacji oraz Skarbu z dnia 18 listo-

pada 1948 r. w sprawie trybu postępowania przy sprzedaży nietypowych, nadetatowych lub zbędnych pojazdów mechanicznych użytkowanych przez urzędy, przedsiębiorstwa i instytucje państwowe (Dziennik Taryf i Zarządzeń Komunikacyjnych Nr 1 z dnia 24.I. 1949 r.).

Zarządzenie wymienia na początku pojazdy jakie mają być zlikwidowane. Są to więc samochody i motocykle nadetatowe i zbędne należące do grupy pojazdów nietypowych, wraki takich pojazdów oraz zespoły wymontowane. Sprzęt ten powinien być zakwalifikowany przez powołane specjalnie w tym celu komisje kwalifikacyjno-szacunkowe w sposób następujący: do kategorii 1-ej — pojazdy (również zespoły lub części) zdolne do pracy bez potrzeby dokonywania naprawy; do kategorii 2-ej — pojazdy (zespoły lub części), które nadają się do pracy, ale dopiero po dokonaniu naprawy; do kategorii 3-ej — pojazdy (zespoły) nie nadające się do naprawy, lub których naprawa nie opłaca się ze względu na wysokość kosztów lub brak części zamiennych; wreszcie do kategorii 4-tej — wraki lub części nie nadające się do naprawy.

Komisje kwalifikacyjno-szacunkowe, jakie mają być powołane w każdym urzędzie, przedsiębiorstwie lub instytucji państwowej składać się mogą z przedstawiciela dyrekcji, kierownika komórki transportowej oraz przedstawiciela miejscowego oddziału przedsiębiorstwa państwowego „Motozbyt”. Do Komisji tych Wydziały Komunikacyjne Urzędów Wojewódzkich (Zarządu Miejskiego m. st. Warszawy i m. Łodzi) mogą delegować przedstawicieli z głosem doradczym.

Komisje kwalifikacyjne oprócz dokonania kwalifikacji technicznej sprzętu samochodowego mają jeszcze za zadanie sporządzenie wykazów sprzętu, który podlega kwalifikacji w myśl uchwały Komitetu Ekonomicznego oraz oszacowanie tego sprzętu.

W myśl dokonanej kwalifikacji urząd (przedsiębiorstwo państwowe) powinien zaofiarować „Motozbytowi” sprzęt kategorii 1-ej do sprzedaży komisowej, sprzęt zaś kategorii 2-ej sprzedać w drodze przetargu. Co zaś do sprzętu zakwalifikowanego do kategorii 3-ej to należy wymontować z niego zespoły lub części, które nadają się do użytku dla własnych pojazdów, a pozostałe części (wrak) sprzedać Centrali Złomu, której należy sprzedać również sprzęt zaliczony do kategorii 4-ej.

Zarządzenie określa szczegółowo postępowanie w przypadku, jeżeli przetarg nie dał rezultatu lub gdy najwyższa zaofiarowana na przetargu cena jest niższa od ceny szacunkowej, ustalonej przez komisję, oraz ustala sposób likwidowania sum uzyskanych ze sprzedaży sprzętu nadetatowego. Urzędy i przedsiębiorstwa państwowe mają składać sprawozdania z akcji tej władzom przełożonym, a poszczególne ministerstwa będą przysyłać kwartalne sprawozdania zbiorcze do Departamentu Samochodowego Ministerstwa Komunikacji. Na podstawie tych sprawozdań resortowych Ministerstwo Komunikacji będzie przedstawiać ogólne sprawozdanie okresowe Podkomitetowi Motoryzacyjnemu.

Streszczone zarządzenie nie określa terminów rozpoczęcia oraz zakończenia tej akcji, której celem jest oczyszczenie taboru samochodowego odcinka państwowego z nietypowego i zbędnego sprzętu i która upłynni duże ilości sprzętu; z wiarogodnych jednak źródeł dowiadujemy się, że akcja ta ma być prowadzona bardzo intensywnie i zakończona możliwie szybko.

(e)

**PAMIĘTAJ
O ODBUDOWIE STOLICY**

Jak wymieniać prawa jazdy na obszarze całego Państwa

W Nr. 2 „Motoryzacji“ z r. 1949 (str. 7) umieściliśmy notatkę p.t. Jakże dokumenty są potrzebne przy wymianie „praw jazdy“. Informacje zamieszczone w tej notatce (otrzymane z Oddz. Warszawskiego Aut. Polski) dotyczyły wyłącznie posiadaczy pozwoleń, zamieszkałych w Warszawie i dlatego zwróciliśmy się do **władz miarodajnych**, które udzieliły wskazówek o postępowaniu przy wymianie dotychczasowych praw jazdy na nowe. Poniżej podany tryb postępowania obowiązuje na obszarze całej Rzeczypospolitej w myśl **instrukcji Ministerstwa Komunikacji**.

* * *

Posiadacz prawa jazdy niezawodowego t.zw. „zielonego“ lub zawodowego t.zw. „czerwonego“ powinien zwrócić się do starostwa, na którego terenie zamieszkuje w celu wymiany swego prawa jazdy:

1. NA POZWOLENIE KATEGORII III-A LUB IV
złożyć podanie na druku ustalonego wzoru;
do podania dołączyć:

a) 2 jednakowe fotografie bez nakrycia głowy, z których jedna powinna być poświadczona przez zarządkę gminy lub administrację domu, komitet blokowy, zakład pracy itp. Rozmiary fotografii 4 x 6 cm.;

b) potwierdzenie miejsca zamieszkania (dokonane przez urząd gminy, miejski lub wiejski, lub administrację domu — komitet blokowy) w tym przypadku, jeżeli kierowca zamieszkuje obecnie na terenie innego powiatu, aniżeli uwidocznił w pozwoleniu, które przedstawia do wymiany;

c) obecnie posiadane prawo jazdy (które po stwierdzeniu przez urzędnika, przyjmującego podanie, zostaje zwrócone kierowcy).

2. NA POZWOLENIE KATEGORII II-EJ

należy dokonać czynności jak przy ubieganiu się o pozwolenie kat. III-a (pkt. 1-a, b, c), a ponadto dołączyć do podania:

d) zaświadczenie urzędu, instytucji, przedsiębiorstwa o tym, że przez okres posiadania („czerwonego“ prawa jazdy), co najmniej przez 12 miesięcy pracował jako kierowca pojazdu mechanicznego.

Uwaga: zaświadczenie takie może wydać również osoba, która posiada lub posiadała zarejestrowany pojazd mechaniczny, u której posiadacz prawa jazdy był lub jest zatrudniony w charakterze kierowcy.

3. NA POZWOLENIE KATEGORII I-EJ

należy dokonać czynności, jak przy ubieganiu się o pozwolenie kat. III-a (pkt. 1. a, b, c), a ponadto dołączyć do podania:

e) zaświadczenie urzędu, instytucji, przedsiębiorstwa, gdzie kierowca był lub jest zatrudniony, że co najmniej przez okres 12 miesięcy pracował jako kierowca autobusu lub pociągu drogowego.

Ci zaś przedwojenni kierowcy, którzy otrzymali t.zw. „czerwone“ prawo jazdy co najmniej przed 10-ciu laty — jednak nie kierowali autobusami lub pociągami drogowymi

powinni dołączyć zamiast wyżej wymienionego zaświadczenia (pkt. 3 e):

f) dowody stwierdzające, że w ciągu posiadania prawa jazdy (nie mniej niż 10 lat) co najmniej przez 4 lata kierowali samochodami (obojętnie jakimi).

Uwaga do pktów 2 i 3: W razie niemożności uzyskania zaświadczenia o pracy w charakterze kierowcy pojazdów mechanicznych od instytucji, w których kierowca pracował, zaświadczenia takie może wydać Związek Zawodowy Transportowców.

* * *

W stosunku do kierowców, ubiegających się o wymianę dotychczasowego prawa jazdy na pozwolenie

kat. I-ej, którzy posiadają t.zw. „czerwone“ prawo jazdy (zawodowe) i 5-cio letnią praktykę w prowadzeniu pojazdów mechanicznych, ale nie posiadają warunków do wymiany na pozwolenie kat. I-ej, mogą otrzymać pozwolenie kat. I-ej po uprzednim zdaniu egzaminu.

Podając powyższe wskazówki do wiadomości wszystkich zainteresowanych, redakcja „Motoryzacji“ przypomina, że termin wymiany dotychczasowych „zielonych“ i „czerwonych“ praw jazdy upływa z dniem 30 czerwca 1949-go roku.

PRZYSPIESZENIE WYMIANY POZWOLEŃ KIEROWCOM I-ej i II-ej KATEGORII

Wobec stwierdzenia, że wymiana pozwoleń na prowadzenie pojazdów mechanicznych odbywa się zbyt powoli, co może szkodzić interesom kierowców zawodowych w związku z zaszeregowaniem ich według nowej siatki płac, Ministerstwo Komunikacji wydało do wszystkich Urzędów Wojewódzkich oraz Zarządów Miejskich w m. st. Warszawie i m. Łodzi okólnik (Nr SmR-III-28/49 z dn. 1 lutego 1949 r.) polecający natychmiastowe przyspieszenie akcji wymiany w stosunku do tych kierowców, którzy ubiegają się o pozwolenie kategorii I-ej i II-ej. Wymiana dotychczasowych pozwoleń na pozwolenia tych kategorii ma być załatwiana w pierwszej kolejności, a dopiero później wymiana na kategorię III-a oraz IV-a.

Biorąc również pod uwagę okoliczności, że wobec zniszczenia w czasie wojny wielu dokumentów oraz nieistnienia szeregu osób i firm, które mogłyby stwierdzić w sposób autorytatywny przebieg pracy kierowców w okresach przedwojennym i wojennym, Ministerstwo Komunikacji wyjaśniło przy okazji, że urzędy dokonujące wymiany pozwoleń powinny honorować w szerokim zakresie odpowiednie zaświadczenia Związku Zawodowego Transportowców, szczególnie jeżeli chodzi o kierowców ubiegających się o pozwolenie kategorii I-ej oraz tych kierowców, którzy co najmniej od 5-ciu lat prowadzą samochody i mając pozwolenie zawodowe (koloru czerwonego), mogą być dopuszczeni do egzaminu na pozwolenie kategorii I-ej.

Z zestawienia wyjaśnień Ministerstwa Komunikacji zarówno z dnia 1 lutego 1949 r. jak również wydanych poprzednio (patrz Nr 1 z r. 1949 „Motoryzacja“) wynika, że tzw. „starzy kierowcy“ mogą otrzymać pozwolenie kategorii I-ej, jeżeli:

- 1-o udowodnią dokumentami, a jeżeli dokumenty ich uległy zniszczeniu z powodu działań wojennych, to za pomocą odpowiednich zaświadczeń Związku Zawodowego Transportowców, że pracowali co najmniej przez 4 lata jako kierowcy samochodowi (bez różnicy na jakich samochodach) i posiadają zawodowe (koloru czerwonego) pozwolenie co najmniej od 1939 r., lub też, jeżeli obecnie posiadają pozwolenie zawodowe (koloru czerwonego) i udowodnią w sposób wyżej podany, że co najmniej od roku 1939-go posiadali również zawodowe (koloru czerwonego) pozwolenie, albo
- 2-o posiadają obecnie zawodowe (koloru czerwonego) pozwolenie i co najmniej przez 12 miesięcy (np. od stycznia 1948 r.) kierowali autobusami lub pociągami drogowymi (pociąg drogowy to samochód ciężarowy lub ciągnik z dwoma lub więcej przyczepami), co należy stwierdzić dokumentami, albo
- 3-o udowodnią w sposób podany pod punktem 1-o, że w ciągu 5 lat pracowali, jako kierowcy zawodowi lub wojskowi (np. od r. 1943), obecnie zaś posiadają zawodowe (koloru czerwonego) pozwolenie, bez względu na datę jego wydania i zdadzą egzamin przewidziany dla kierowców I-ej kategorii.

(e)

ARTYKUŁ DYSKUSYJNY

O KATEGORII IIIa SŁÓW KILKA

W powojennym chaosie wydawania i wymiany pozwoleń, wydawanych niezgodnie z obowiązującym rozporządzeniem o ruchu pojazdów mechanicznych (Dz. U. R. P. Nr 85 z r. 1937), przez wszelkiego rodzaju urzędy, instytucje, związki lub organizacje, a nawet przez przedsiębiorstwa transportowe, nastąpiła stabilizacja.

Znowelizowanie rozporządzenia z roku 1937 przez wprowadzenie nowego podziału pozwoleń (Dz. U. R. P. Nr 27/28), przecięło nareszcie możliwości stosowania zasady: „wolność Tomku w swoim domku” — w tej tak ważnej dziedzinie naszego życia i częściowo uporządkowało dotychczasowy bałagan praktykowany przez niepowołanych.

W wyniku wprowadzenia w życie nowego rozporządzenia, powstała między innymi specjalna kategoria kierowców posiadających pozwolenia t. zw. kategorii III-a.

Jak wiemy z treści rozporządzenia, pozwolenie tej kategorii uprawnia do prowadzenia samochodów oraz ciągników najwyżej z jedną przyczepką o łącznej nośności do 1,5 tony włącznie i nie przeznaczonych do przewozów zarobkowych. Kandydat na kierowcę tej kategorii powinien posiadać **ogólną** znajomość obsługi i działania mechanizmów samochodu w stopniu niezbędnym do prowadzenia pojazdu oraz umiejętności obchodzenia się z materiałami pędnymi, znajomość przepisów drogowych oraz praktyczną umiejętność prowadzenia samochodu w stopniu zapewniającym bezpieczeństwo ruchu.

Widzimy więc, że wymagania są dosyć skromne i świadczą, że w tej kategorii mieć będziemy do czynienia przede wszystkim z kierowcami początkującymi, którzy osiągnąwszy, częściowo na różnego rodzaju kursach, a nawet i bez nich, wymagane minimum wiadomości, przeszli przez sito Komisji Egzaminacyjnej. Będą to ci wszyscy kandydaci na kierowców, którzy pragnąc poświęcić się temu zawodowi, piąć się będą, w ciągu 3 lat praktyki w prowadzeniu i obsłudze pojazdu, ku wyższej kategorii. Będzie to również liczna rzesza „amatorów”, uzyskujących pozwolenie na prowadzenie własnego pojazdu, lub tych, a chyba najliczniejszych, którzy chociaż nie posiadają własnego pojazdu i nie mają na razie możliwości jego prowadzenia, uważali znajomość obsługi i prowadzenia samochodu za nakaz chwili i dążenie do zmotoryzowania siebie i kraju.

Jakież są możliwości i widoki na przyszłość tych młodych, pełnych zapału i dobrych chęci kandydatów na prawdziwych kierowców?

Musimy stwierdzić, że możliwości uzyskania pracy, a więc osiągnięcia żądanej przez ustawę trzyletniej praktyki w charakterze samodzielnego kierowcy, są znikome. Uzyskane pozwolenie bezużytecznie spoczywać będzie w kieszeni młodego entuzjasty motoryzacji.

Urzędy, instytucje, przedsiębiorstwa państwowe, samorządowe czy też spółdzielcze, zatrudniają przeważnie doświadczonych kierowców, posiadających pozwolenia wyższej kategorii (choćaby tylko ze względu na tonaż posiadanego sprzętu samochodowego), nie mogąc eksperymentować i powierzać drogiego sprzętu samochodowego, nawet o tonażu do 1,5 tony, jeszcze zupełnie „zielonemu” kierowcy.

A jednak właśnie te instytucje, urzędy lub przedsiębiorstwa, jako posiadające większy tabor samochodowy, powinny znaleźć **możliwość ułatwienia odbycia praktyki tym wszystkim młodym adeptom kierownicy**. I to pomimo faktu, że doszkalanie kadr przyszłych kierowców nie leży bezpośrednio w kręgu ich najbliższych zainteresowań.

Instytucje te mogłyby więc stworzyć pewien rodzaj „stypendiów dla młodych kierowców” w postaci zatrudnienia ich we właściwym fachu jako pomocników przy kierowcach II kategorii. Świadomość posiadania

w chwili obecnej dobrego i doświadczonego kierowcy, nie powinna zastanawiać najbliższej przyszłości, w której na miejsce weteranów kierownicy przyjdą młodzi. Czyż mają przyjść gorsi i mniej doświadczeni?

Wydanie przepisu o obowiązku zatrudnienia pomocnika kierowcy z pozwoleniem kat. III-a przy samochodach obsługiwanych przez kierowców II kategorii, jeszcze radykalniej rozwiązałoby tę kwestię. Dałoby to możliwość pewnej części młodych kierowców odbywania wymaganej praktyki, podnosząc w znacznym stopniu ich przydatność i zwiększając doświadczenie fachowe.

Dla pozostałej rzeszy posiadaczy pozwoleń kategorii III-a, którzy nie mogą „utrzymać się w formie” z braku możliwości prowadzenia pojazdu, należałoby znaleźć inne wyjście. Nie można dopuścić do powrotnego analfabetyzmu! Nie można dopuścić, by włożony kapitał pracy, czasu, dobrej woli i zapału został zmarnowany, a uzyskane pozwolenie stało się bezwartościowym papierkiem! Kierowcy tacy, bez możliwości jazdy i zetknięcia się z samochodem i jego obsługą, w krótkim czasie staną się jedną z cyfr w odpowiednich rubrykach Rocznika Statystycznego, dających **falszawy** obraz rzeczywistości.

I tu powinny zabrać głos, i nie tylko zabrać głos, lecz i przystąpić do czynu Automobilklub i Związek Zaw. Transportowców. Nie będą jednak w stanie niczego dokonać, jeżeli im nie przyjdzie z pomocą ustawa.

Znany jest chyba wszystkim obowiązek, że pilot dla utrzymania ważności swej licencji pilota, powinien w ciągu roku „wylatać” pewną ilość godzin. Jest to konieczność zupełnie zrozumiała. Nasuwa się więc, przez analogię warunków, myśl rozciągnięcia tego obowiązku i na kierowców, a zwłaszcza na posiadaczy pozwoleń kategorii III-a. Rozszerzenie tego obowiązku i na pozostałe kategorie kierowców „niepraktykujących” będzie również celowe. Mamy dziś często do czynienia z kierowcami, którzy z wielką pewnością siebie podkreślają ilość lat posiadania pozwolenia, którzy jednak w rzeczywistości wykazują całkowite potwierdzenie teorii powrotnego analfabetyzmu. To, że ktoś kiedyś prowadził starego Forda z okresu I-ej Wojny Światowej, nie świadczy bynajmniej o jego obecnych zaletach jako kierowcy.

W interesie zatem każdego kierowcy niezatrudnionego w jakimkolwiek urzędzie, instytucji, przedsiębiorstwie lub innym zakładzie pracy, lub niejeżdżącym z powodu wykonywania chwilowo innego zawodu, będzie odbycie pewnej przepisanej ilości godzin jazd treningowych pod kontrolą Automobilklubu.

Jazdy treningowe mogłyby się odbywać bądź na spręcie dostarczonemu przez zainteresowanego, bądź też na spręcie przeznaczonym specjalnie do doskonalenia kierowców (i to różnych marek, typów, a nawet różnego tonażu), a zgrupowanym w należytym zorganizowanym **STACJACH SAMOCHODOWYCH AUTOMOBILKLUBU**.

Odbycie jazd treningowych według ustalonego rocznego, a jeszcze lepiej — ze względu na różne pory roku, a tym samym i różne warunki — kwartalnego minimum, stwierdzone każdorazowo przez Automobilklub, z podaniem czasu jazdy oraz rodzaju pojazdu, na specjalnych wkladkach dołączonych do pozwoleń, stanowiłoby o utrzymaniu w ważności pozwolenia na rok następny i zmuszałoby w ten sposób posiadaczy pozwoleń niezatrudnionych jako kierowców, do starań w utrzymaniu się w dobrej kondycji.

Rzuconą tutaj myśl trzeba by przedyskutować. Rozpracowanie zasad, szczegółów wykonawczych i organizacyjnych należałoby do starych doświadczeń, lecz młodych dążeniami i ideami specjalistów, oczywiście w pełnym porozumieniu z czynnikami kompetentnymi do wydania zarządzeń z mocą obowiązującą.

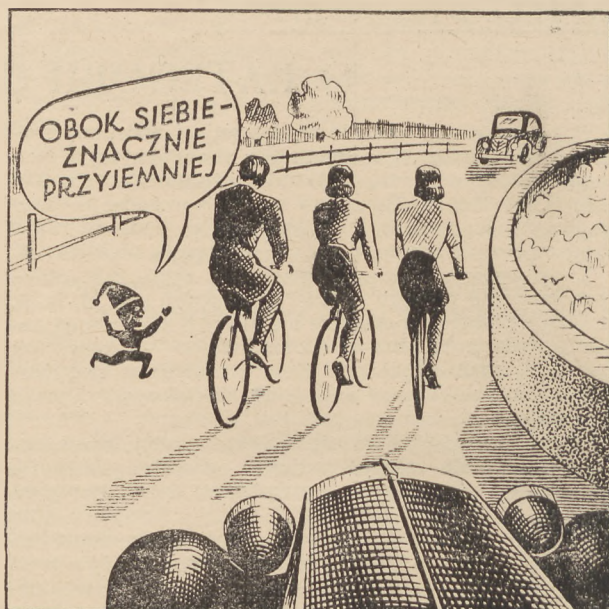
Kazimierz Rosé



Diablik ruchu drogowego kusi Cię: „wał, bracie, na całego! Prześlizgniesz się! Gwiżdż na przepisy!”

Automobilisto! Motocyklisto! Nie słuchaj kuszącego głosu diablika ruchu drogowego. Wielu go usłuchało, ale ci przeważnie już nie żyją. Diablik drogowy uśmierca tysiące ofiar rocznie, a z dziesiątków tysięcy czyni inwalidów.

Bądź rozsądny i szanuj przepisy o ruchu. Panuj nad sobą i nie daj się namówić do złego! Nie bądź „piratem drogowym”!



Diablik drogowy kusi was: „Jedźcie wachlarzykiem! Samochody ominą was, mają jeszcze całą drugą połowę jezdni. Nie zwracajcie uwagi na sygnały!”

Nie czyńcie tego nigdy! Pamiętajcie, że jezdnią jest dla wszystkich. Przepisy nakazują wam jechać jeden za drugim. Wylamanie się z pod przepisów stwarza niebezpieczeństwo katastrofy. Ponad trzy tysiące wypadków samochodowych rocznie spowodowane jest przez rowerzystów. Pamiętajcie o tym i zachowujcie pełne bezpieczeństwo jazdy!

NASZE KŁOPOTY

CZYJĄ WINA?!

Zastraszająca wprost ilość wypadków drogowych powodowanych przez pojazdy zarówno mechaniczne jak i inne, zarówno w miastach jak i na szosach, nie zmniejsza się, pociągając za sobą życie ludzi młodych, starszych, dzieci, powodując przewlekłe procesy sądowe o odszkodowania materialne itp. Gdzie szukać winy i kto ją ponosi?

Winne są niewątpliwie obydwie strony, to jest zarówno kierowcy jak i poruszający się pieszo lub jadący pojazdami konnymi, na rowerach itd. Za wypadki — gdzie w grę wchodzi dzieci, które spowodowały wypadek, odpowiedzialni są rodzice, względnie opiekunowie tychże. Za wypadki, które spowodowały psy, koty, krowy lub inne zwierzęta domowe, odpowiedzialni są właściciele.

Co robić by zmniejszyć ilość wypadków?

Co robić by ochronić cenne życie ludzkie od śmierci lub trwałego, ciężkiego kalectwa i zmniejszyć liczbę związanych z tym spraw sądowych?

Odpowiedź na to pytanie jest stosunkowo łatwa!

Kierowcy wszelkich pojazdów winni do przesady przestrzegać wszystkich obowiązujących przepisów o ruchu na drogach i ulicach, powinni stosować się do znaków drogowych ruchowych zarówno ostrzegawczych, zakazujących, jak i informacyjnych, już nie tylko pod groźbą ewentualnych kar, ale z racji wyrobienia społeczno-obywatelskiego!

Piesi oraz prowadzący inne środki lokomocji drogowej winni na równi z kierowcami znać przepisy o ru-

chu i zachowaniu się pojazdów mechanicznych w miastach i na drogach i nie tylko stosować się do nich, ale także ponosić pełną odpowiedzialność moralną i materialną za wypadki powstałe z racji nieprzestrzegania lub nieznajomości wzmiankowanych przepisów. Odnosić się to także musi do tych, którzy będąc właścicielami zwierząt domowych nie roztaczają nad nimi wystarczającego dozoru, wskutek czego mogą mieć miejsce wypadki, pociągające za sobą daleko idące następstwa.

Przepisy o ruchu i zachowaniu się na drogach i ulicach powinny być podawane do wiadomości szerokiego ogółu wszelkimi dostępnymi środkami informacji publicznej. A więc w szkołach, w prasie, przez radio, w kinach i przy wszelkiego rodzaju sposobnościach — łącznie z odpowiednio dobranymi ilustracjami, przezroczami, filmami, ogłoszeniami itp.

W celu dalszego zmniejszenia liczby wypadków należy wprowadzić ograniczenia w używaniu dźwiękowych sygnałów samochodowych. Naturalnie ograniczenie tego rodzaju może być wprowadzane w życie po przynajmniej dwutygodniowej intensywnej akcji podawania powyższego zarządzenia do wiadomości szerokich mas społeczeństwa.

Co takie ograniczenie da w swym końcowym efekcie?

Kierowcy, którzy do czasu wydania zarządzenia ograniczenia sygnałów dźwiękowych jeździli nieostrożnie, polegając przeważnie na ostrzeganiu publiczności przez nadmierne używanie przeraźliwych sygnałów (powodując bardzo często przestrach u dzieci, osób starszych lub nerwowych), zaczęli uważać, będą używać więcej oczu, będą jeździć ostrożniej, zdając sobie sprawę, że odpowiedzialność ich zwiększyła się i przypomniał sobie zarazem fakt, iż ulice i drogi prze-

znaczone są przede wszystkim dla użytku pieszych, a dopiero później dla wszelkiego rodzaju pojazdów.

A przechodnie?

Piesi uświadomią sobie, że nikt ich nie będzie specjalnie i przeraźliwie ostrzegał. Zaczną chodzić uważniej i ostrożniej. Będą musieli pamiętać o ponoszeniu odpowiedzialności za spowodowanie wypadku. Pamiętać dalej musimy, iż ograniczenie w używaniu sygnałów dźwiękowych (z wyjątkiem sygnałów straży pożarnej, pogotowia lekarskiego, lub pojazdów MO jadących do specjalnych wypadków), wprowadzi do naszych miast ciszę, co u wielu, wielu ludzi wywoła duże odprężenie nerwowe.

I jeszcze jeden apel. Tym razem do rodziców i opiekunów dzieci. Zwracajcie więcej uwagi na dzieci będące na ulicy! Uczcie je jak powinny się zachować w stosunku do przejeżdżających pojazdów. Zwracajcie uwagę by przechodziły przez jezdnię tylko wtedy, gdy jest wolna, lub by zwracały się o pomoc do starszych. Tylko przez ścisłe stosowanie się do przepisów o ruchu, wykonywanie zarządzeń i współdziałanie z czynnikami za nie odpowiedzialnymi, wreszcie wzajemne zaufanie, usuniemy groźbę śmierci i kalectwa czyhającą na każdym kroku przy zwiększającym się stale ruchu na drogach i ulicach miast.

Chojnacki Zbigniew.
Kraków

KIEROWANIE RUCHEM ULICZNYM W SZCZECINIE

Jeden z kierowców szczecińskich ob. W. K. zwrócił się do „Motoryzacji” z prośbą o wyjaśnienie czy przekroczył przepisy o ruchu jadąc wzdłuż ulicy (Aleja Wojska Polskiego od strony Pl. Zgody), jeżeli tramwaj (linia 7) jadąc w tym samym kierunku skręcił w poprzeczną ulicę w lewo (ul. Jagiellońska).

Kierowca ów, wylegitymowany za przekroczenie przepisów, oczekuje kary, chociaż uważa, że postąpił zgodnie z obowiązującym przepisami o ruchu ulicznym.

Obywatel W. K. pisze: „Gdy tramwaj rusza w kierunku Pl. Sprzymierzonych, ruszam i ja, sądząc, że kierujący ruchem dał drogę wolną. Z miejsca, gdzie stoję za tramwajem nie widać milicjanta, regulującego ruch, więc o tym czy droga jest wolna orientuję się z ruchu pojazdów stojących przede mną, a w tym wypadku z ruszenia tramwaju”.

„Gdy tramwaj — jadąc dalej — zaczął skręcać (w ulicę Jagiellońską (tj. w ulicę poprzeczną idącą w lewo) zobaczyłem, że regulujący ruch (w tym momencie odsłonięty przez tramwaj) obrócił się do mnie piersiami, czyli wstrzymał ruch w Al. Wojska Polskiego i dlatego zatrzymałem się i stanąłem koło wysepki...”.

Odpowiadamy.

Pełnie słusznie Obywatel postąpił i dlatego nie wydaje się nam możliwym, aby starostwo ukarało Obywatela za naruszenie przepisów o ruchu. W danym przypadku trudno nam nawet określić za złamanie jakiego przepisu mógłby Obywatel być ukaranym. Jeżeli bowiem ruszył tramwaj, za którym Obywatel stał, to należy przypuścić, że regulujący ruch puszcza wszystkie pojazdy, a więc zarówno tramwaje biegnące po szynach, jak samochody, wozy konne, rowery i inne. Nie ma zaś u nas w Polsce przepisu, któryby — w razie podania sygnału „ruszaj” — zezwalał jechać na wprost i w prawo, a wzbraniał skręcać w lewo.

Jeżeli w Szczecinie na jakimś skrzyżowaniu regulujący ruch stosują praktykę nie opartą na obowiązującym przepisie, należy zwrócić się do miejscowego oddziału Związku Zawodowego Transportowców lub Automobilkłubu Polski o interwencję u miejscowych władz, które niewątpliwie pouczą, jak należy kierować ruchem ulicznym.

Co zaś do ewentualnych skutków wylegitymowania Obywatela, to w razie nawet skazania Obywatela przez Starostwo, może Obywatel odwołać się do Sądu Okręgowego (w ciągu 7 dni od daty doręczenia Mu orzeczenia karno-administracyjnego starostwa).

Na rozprawę sądową należy spowodować wezwanie biegłego do spraw ruchu ze Związku Zawodowego Transportowców lub z Automobilkłubu Polski, albo z Oddziału Ruchu Drogowego (Wydziału Komunikacyjnego Urzędu Wojewódzkiego).

Jeżeli chodzi o ruch na skrzyżowaniu ul. Jagiellońskiej z Al. Wojska Polskiego, wydaje się, że władze ruchu powinny zbadać na miejscu sprawę i zastanowić się jak uregulować ruch (w tym miejscu. A może trzeba założyć sygnalizację świetlną?

E. O.

JESZCZE O PIERWSZEŃSTWIE PRZEJAZDU

Temat „pierwszeństwo przejazdu” stał się modnym na łamach prasy motoryzacyjnej. Jakiegokolwiek będzie jego rozwiązanie, jasne jest, że można przytoczyć argumenty i za i przeciw. Na obrońców dawnego przepisu (nota bene obowiązującego od r. 1924) posypały się gromy ze strony „postępców”, zarzuty powrotnego analfabetyzmu itp. Czy całkiem słuszne, trudno powiedzieć bez zastrzeżeń.

Sądę, że dyskusja ta na tyle dojrzała, że można pokusić się o to, aby szukać sposobów rozwiązania tego zagadnienia nie na tej platformie, na której w tej chwili stanęła.

Rozważmy tu przede wszystkim czynniki, od których rozwiązanie to zależy. Z jednej strony skrzyżowanie ulic — dróg, z drugiej pojazd mechaniczny lub koń z wozem, bądź wózek. Inaczej wygląda sprawa w mieście, inaczej poza miastem. Poza miastem sprawa stosunkowo łatwa jest do rozwiązania przez oznaczenie dróg głównych i dróg podporządkowanych. Skrzyżowania 2 dróg głównych poza miastami nie są częste. Na drogach podporządkowanych ruch nie jest duży, a więc zagadnienie pierwszeństwa przejazdu traci tam na ostrości.

Inaczej wygląda sprawa w mieście, a zwłaszcza w mieście dużym, o znacznym ruchu samochodowym. Tu kwestia utrzymania jak najwyższej przełotności ulic staje się zagadnieniem kapitalnym. Niewątpliwie pojazd powolniejszy, wóz konny, wózek ręczny przyczynia się do spadku przełotności. Równie dobrze czyni to jednak tramwaj, skoro biegnie środkiem jezdni.

Nasuwa się tu szereg rozwiązań. Pierwszeństwo przejazdu pojazdu mechanicznego przed konnym jest jednym z nich. Innym jest wyeliminowanie pojazdów konnych z ulic o największym natężeniu ruchu, chociażby w pewnych godzinach. Jeszcze innym — regulacja przy pomocy milicjantów, regulujących ruch. Dalszym znowu rozwiązaniem jest udzielenie prawa pojazdom mechanicznym wyprzedzania na skrzyżowaniach wszelkich innych pojazdów, o ile ulica jest dostatecznie szeroka i kierowca upewnił się, że droga jest ze wszystkich stron wolna, tym bardziej, że kierowca obowiązany jest zwolnić szybkość, gdy zbliża się do skrzyżowania. Faktycznie bowiem udzielenie pierwszeństwa pojazdowi mechanicznemu na skrzyżowaniach przed pojazdami konnymi mało różni się od prawa wyprzedzania na skrzyżowaniach.

W konkluzji wysuwam następujące postulaty dla podniesienia przełotności dróg — ulic i rozwiązania zagadnienia pierwszeństwa przejazdu:

poza miastami:

1) należy jak najszybciej oznaczyć drogi główne i drogi podporządkowane;

w miastach:

2) należy również oznaczyć ulice główne i ulice podporządkowane;

3) zezwolić na wyprzedzanie na skrzyżowaniach pojazdów konnych i innych przez pojazdy mechaniczne i tramwaje pod warunkiem zachowania jak największej ostrożności;

4) wyeliminować pojazdy konne i wózki ręczne z ulic o dużym ruchu albo całkowicie, albo w okresach największego natężenia ruchu.

Moim zdaniem z takiego rozwiązania będą zadowolone obie strony. Automobilści bowiem będą mieli swoje ulice — drogi, na których będą uprzywilejowani, będą mogli wyprzedzać na skrzyżowaniach pojazdy konne i inne powolne pojazdy, a zasada pierwszeństwa przejazdu na skrzyżowaniach nie zostanie naruszona, co znowu zadowoli jej obrońców, wychodzących z założenia, że trzeba dać coś i pojazdom konnym, których niestety w Polsce jest jeszcze duża większość.

mgr. Józef Wojciechowski
Poznań

PROMIEŃ WYJAZDÓW SAMOCHODÓW SŁUŻBOWYCH BEZ ZMIAN

Jeden z wojewodów wystąpił do Ministerstwa Administracji Publicznej o zwiększenie promienia wyjazdów samochodów służbowych osobowych będących w użytkowaniu naczelnika oraz pracowników Wydziału Komunikacyjnego. Jak wiadomo w skład Urzędów Wojewódzkich wchodzi Wydziały Komunikacyjne, do których obowiązków należą sprawy budowy i utrzymania dróg i mostów, sprawy samochodowe (rejestracja pojazdów mechanicznych, sprawy kierowców, nadzór nad ruchem drogowym, sprawy przewozów zarobkowych oraz gospodarki techniczno-samochodowej), sprawy lotnictwa cywilnego i wreszcie sprawy hydrologii. Do zaspakajania potrzeb poruczonych pracownikom tych Wydziałów przeznaczonych jest kilka samochodów osobowych, które mogą być używane poza obszarem miasta wojewódzkiego jedynie na podstawie każdorazowego specjalnego upoważnienia wojewody.

Ministerstwo Administracji Publicznej ustosunkowało się negatywnie do prośby wojewody o zwiększenie promienia wyjazdów tych samochodów bez każdorazowego upoważnienia, wychodząc z założenia, że intencją obowiązujących ograniczeń w używaniu samochodów służbowych jest zarówno usprawnienie pracy taboru samochodowego, jak i oszczędność w zużyciu sprzętu i paliwa, sprowadzanego do kraju za dewizy. Dlatego Ministerstwo Adm. Państwowej uważa, że podróż na dalekich odcinkach powinny w zasadzie odbywać się przy pomocy publicznych środków lokomocji, a jedynie w przypadkach wyjątkowych, gdy pilność sprawy tego wymaga, można odbyć podróż służbową samochodem poza granice określone ustalonym promieniem, lecz na podstawie specjalnego upoważnienia wojewody (—e—)

JAK PRZEROBIC SILNIK DKW?

M. Wachowski, Elbląg, Wspólna 18

Ma Pan samochód DKW typ Meisterklasse i pragnie Pan przerobić silnik tak, by móc z szansami stawać do wyścigów ulicznych. Prosi Pan o przesłanie Pańskiego listu Mr Wellingtonowi, by otrzymać od niego wskazówki, w jaki sposób przebudować silnik na większą moc.

List Pański przesłaliśmy p. Wellingtonowi i otrzymaliśmy następującą odpowiedź:

„Będę zobowiązany Redakcji za poinformowanie Mr M. Wachowskiego, jak następuje: Silnik dwusuwowy DKW da się przerobić na wyścigowy, jak i czterosuwowy, jednak wyniki nie będą tak zadowalające. Należy zastosować dmuchawę (impeller), której budowę amatorską opisać oddzielnie i nadesłać do „Motoryzacji” wraz z rysunkiem.

Można do silnika DKW zastosować również oddzielną pompę ładującą, obustronnego działania, którą na-

leży napędzać wałem korbowym silnika. Można również dobudować do silnika taką pompę, wycinając skrzynkę korbową i dołączając do niej skrzynkę pompy ładującej.

Należy oczywiście przerobić również jeden lub dwa korbowody tak, by czopy wału korbowego poruszały również i korbowody pompy ładującej. Mieszanka będzie wtedy zasysana przez pompę i przez nią wtłaczana do cylindrów, natomiast w skrzynce korbowej nie będzie mieszanki. Najlepiej zmienić wał korbowy i zbudować inny, przewidziany do napędu tak przez korbowody silnika, jak i napędzający korbowody pomp.

Silnik taki przerabialiśmy już w St. Zj., lecz osiągnięte rezultaty nie zadowolili nas, bowiem znacznie prościej jest zamiast dość ciężkiego silnika DKW zastosować silnik z motocykla Harley-Davidson lub Indian podniósłszy o 80% jego moc w sposób, opisany w mej korespondencji.

Tak samo i p. Wachowskiemu odradzałbym przeróbkę silnika DKW, która jest i dość trudna i dość kosztowna, a nie da specjalnie dobrych rezultatów. Znacznie prościej byłoby zmienić silnik na Harley-Davidson.

Do małych samochodów, przerabianych na wyścigowe, napędzanych tylną osią w sposób klasyczny, specjalnie dobrze nadaje się wyścigowy silnik BMW 750 cm³, o czym również napiszę do Was szczegółowo w niedługim czasie“.

S. M. Wellington

„DRUGA STRONA MEDALU“ ZNAŁAZŁA WŁAŚCIWY ODDZWIĘK

Szanowny Panie Redaktorze!

W związku z artykułem inż. Rychtera pt. „Druga strona medalu” zamieszczonym w Nr 2 miesięcznika „Motoryzacja”, chciałem też coś w tej sprawie napisać.

Jeśli chodzi o rację autora w zajęтым stanowisku, to jest ona dla mnie zupełnie pewna i przypuszczam, że moje zdanie podzieli większość. Autor ma ją w 100%.

Uważam życzenie „poszkodowanych na honorze” za szantaż nacechowany bezczelnością i zasłonięty parawanem „że, to pojazdy państwowe, więc...“.

Należy bezwzględnie opublikować tych „bohaterów przykładnie kulturalnej jazdy”, aby byli znani szerszemu ogółowi i żeby wszyscy mieli możliwość napiętnowania takich kierowców i podobnych im współników-szefów (jeśli faktycznie są winni szefowie).

Dziś, kiedy tak nam zależy na dobrej pracy w każdej dziedzinie życia społeczno-państwowego, nie możemy pozwolić, aby na tym odcinku ktokolwiek aprobował, czy też patrzył przez palce na jakąkolwiek anarchię i co gorsze, działał na naszą niekorzyść w okresie odbudowy kraju.

Jeżeli znajdują się tacy, którzy będą chcieli osłaniać piratów drogowych, tych należy jeszcze bezwzględniej potępić jako sabotażystów przepisów o ruchu drogowym.

Więcej na ten temat nie mogę nic powiedzieć, gdyż temat został całkowicie wyczerpany przez inż. Rychtera. Proponuję natomiast wprowadzenie przymusu zakupienia do użytku służbowego każdemu szefowi: „Instrukcji dla Kierowców Pojazdów Mechanicznych”, aby był współodpowiedzialnym z kierowcą za ich przekroczenia.

Z poważaniem:

Hankiewicz Jerzy,

członek Zw. Zaw. Transportowców RP
Wrocław, ul. Piastowska 31 m. 6

NASZ KONKURS

DLA KIEROWCÓW I PRACOWNIKÓW TRANSPORTU SAMOCHODOWEGO

Dla silniejszego związania Czytelników „Motoryzacji” — Redakcja, przy współudziale Zarządu Głównego Z. Z. Transportowców, ogłasza Konkurs na najlepszą pracę, napisaną przez członka Związków Zawodowych, na jeden z czterech poniżej podanych tematów:

- I. Jakie oszczędności lub usprawnienia można zastosować w transporcie i gospodarce samochodowej.
- II. Bolączki w pracy zawodowej kierowcy.
- III. Dlaczego pociąga mnie zawód kierowcy.
- IV. Współzawodnictwo pracy, osiągnięcia i braki transportu samochodowego w rejonie mojej pracy.

WARUNKI KONKURSU

1) W Konkursie mogą wziąć udział wszyscy członkowie Zw. Zaw. Transportowców R. P., oraz członkowie innych Zw. Zawodowych, jeżeli są kierowcami, mechanikami lub pracownikami transportu samochodowego.

2) W Konkursie nie mogą brać udziału osoby, które trudniły się lub trudnią zawodowo pracą dziennikarską lub publicystyczną.

3) W Konkursie nie mogą brać udziału osoby, których prace dorywczo lecz wielokrotnie były publikowane w prasie codziennej lub czasopiśmie.

Jednym słowem jest to konkurs dla czystych „amatorów” sztuki pisania, dla tych osób, które nie szkoliły się ani w dziennikarstwie, ani w publicystyce i z tym zawodem nie miały dotychczas nic wspólnego.

4) Temat zasadniczo winien być zawarty w objętości dwóch stron piśma maszynowego — z jednym odstępem (wymiar strony 30x20 cm.) Niewielkie odchylenia nie eliminują uczestnika z konkursu.

Pożądanym jest, aby praca była napisana na maszynie, może być jednak pisana ręką lecz możliwie wyraźnie, ale w każdym razie po jednej stronie kartki.

5) Przed tytułem, u góry z lewej strony kartki, należy wypisać nazwisko oraz imię, dokładny adres miejsca pracy wraz z pełną nazwą instytucji, oraz numerem legitymacji Związku Zawodowego.

Jeżeli autor nie życzy sobie ujawnienia nazwiska przy publikacji jego pracy — należy podać pseudonim i wyraźną dyspozycję nie ujawniania nazwiska.

6) Požadane jest (ale nie obowiązujące) załączenie fotografii ilustrującej nadesłaną pracę.

7) Jeden autor może opracować dwa, trzy lub wszystkie cztery tematy — każda praca liczy się jako osobny udział w Konkursie.

8) Redakcja zastrzega sobie prawo wydruko-

wania nadesłanej pracy za zwykłym honorarium autorskim.

9) Prace na „NASZ KONKURS” należy kierować pod adresem: Redakcja czasopisma „Motoryzacja” — Warszawa, ul. Żurawia 24-a z wyraźnym napisem na kopercie „Nasz Konkurs”.

10) Do każdej pracy konkursowej musi być dołączony jeden kolejny „kupon konkursowy”, zamieszczony w czasop. „Motoryzacja”, począwszy od nr. 1 — styczeń 1949 roku.

TERMIN KONKURSU

Ostateczny termin nadsyłania prac na konkurs upływa z dniem

30 czerwca 1949-go roku.

W wypadkach wątpliwych obowiązuje data stempla pocztowego.

NAGRODY

Po zakończeniu „NASZEGO KONKURSU” zostaną przyznane następujące nagrody pieniężne za pierwsze trzy najlepsze prace:

- | | | |
|-----|---|------------|
| I | — | 30.000 zł. |
| II | — | 20.000 zł. |
| III | — | 10.000 zł. |

Pozatym autorzy dziesięciu wyróżnionych prac otrzymają bezpłatną całoroczną (12 zeszytów) prenumeratę czas. „Motoryzacja”.

Nadto pomiędzy wszystkich uczestników Konkursu zostanie rozlosowane 30-ci książek z dziedziny motoryzacji i techniki.

*

Redakcja czas. „Motoryzacja” otrzymała od Zarządu Spółdzielni Wydawniczej „Autor” 20 książek świeżo wydanej pracy jednego z najwybitniejszych znawców samochodu w Polsce — Witolda Rychtera — p.t.

ABC SAMOCHODU.

Komitet „Naszego Konkursu” postanowił, aby książki te rozlosować wśród tych Czytelników, jacy wezmą udział w głosowaniu (na piśmie) na temat, która z zamieszczonych korespondencji „Naszego Konkursu” najwięcej im się podoba. Jest pożądane (ale nie konieczne), podanie w liście dlaczego dana korespondencja przypadła głosującemu do gustu.

Do listu z głosowaniem należy dołączyć cztery kolejne kupony konkursowe.

NASZ KONKURS

dla kierowców i pracowników
transportu samochodowego

KUPON Nr 3

(wyciąć i dołączyć do pracy konkursowej)

PIERWSZE ODPOWIEDZI NA „NASZ KONKURS“

BOLAŁCZKI W PRACY ZAWODOWEJ KIEROWCY

(temat 2)

Jestem szoferem na ciężarówce w jednym przedsiębiorstwie budowlanym jednego ministerstwa. Zarabiam nawet niegorzej, ale nie podoba mi się i bardzo chciałbym przenieść się gdzieś indziej.

Chodzi o to, że pracuję we dwóch na jednym gracie. Ja 24 godziny, a potem inny szofer 24 godziny. Oczywiście nie jeżdżę 24 godziny, ale pojadę i czekam na załadowanie — to jest już dwie, trzy godziny. W nocy też zawsze czasu się znajdzie na drzemkę. Ale nie o to chodzi.

Pracuję we dwóch na zmianę. Niby to zdaje maszynę jeden drugiemu, ale kto to może zdać samochód w pięć minut? Przecie do obejrzenia maszyny, czy wszystko jest w porządku — potrzeba dobre dwie godziny — i pod maskę zajrzeć i podwozie dobrze sprawdzić i motor wypróbować i hamulce i inne rzeczy. A tak, to przyjma się maszynę od zmiennika i nie wie się, co jej brak. Wczoraj například ciągną, jak złoto, a dziś ledwo idzie i grzeje się bardzo.

Dlaczego ja mam mniej wykonać roboty z gorszą maszyną, niż wczoraj? Przecie każda tona gruzu — to moja premia. Nie mogę dostać maszyny dla siebie? Przecie tyle jest maszyn i takie teraz tanie, a nasze przedsiębiorstwo doskonale zarabia. Lepiej byłoby dać każdemu szoferowi maszynę, żeby za nią odpowiadał. Wtedy i on lepiejby jeździł i więcej wyrabiał i maszyna chodziłaby trzy razy dłużej. A tak, to każdy zwala wszystko na drugiego i sam kierownik nie rozbierze, który jest winien. To wtedy już nic nie mówię, tylko zamyka oczy i każe jechać dalej.

* * *

A teraz druga sprawa. Jak tu jeździć ciężarówką, która się rozłata? Proszę już od dwóch miesięcy, żeby mi zmienili kable do świateł, bo przebijają i w wilgotne pogody motor pali na pięć cylindrów, albo na cztery. To mówią mi, że nie ma czasu. Dopiero, jak stanie na dobre, to bierą maszynę do warsztatu, ale jaki tam warsztat: dwa złamane klucze i meśel. A stacji obsługi, takiej, jak ma PKS w Warszawie, to u nas nie ma, nie wiem czy oni wogóle wiedzą, co to jest stacja obsługi?

* * *

Teraz trzecia sprawa. Jak nie ma kolegi, to siadam na traktorkę i ciągam przyczepki. Ale przyczepki nie mają hamulców, a przyczepiają ich kilka. Raz nawet dwanaście przyczepili pustych, ale zahamować nijak

nie można. Traktorek letki i sunie się, a hamulców nie ma. Dobrze, jak się jeździ w nocy, bo to i ciemno, milicja się nie czepia i nikogo nie ma na ulicy. Ale jak się jeździ w dzień i ciągnie kilka przyczepek bez hamulców, to ciągle jest się o krok od nieszczęścia. Ja im mówię, że tak nie można, a oni mówią, że mogą brać mniej przyczepek, ale wtedy premia będzie mniejsza, bo oni płacą premie od ilości ton.

Mówił mi jeden, że jak będę miał wypadek, to będę musiał płacić tej danej ofierze. A ja myślę, że jak mnie każą, to nie ja będę płacił, ale oni. Przecież muszę zarobić, a jak mi każą jechać z kilkoma przyczepkami bez hamulców, to ich sprawa.

Milicja czepia się nas, że jeździmy bez numerów, tylko na zaświadczenia przedsiębiorstwa. Dużo mnie to nie obchodzi, bo to nie moja sprawa, ale wczoraj plutonowy powiedział, że muszę się postawić kierownikowi, żeby zarejestrował maszynę. Ale jak ja to mam powiedzieć? Jak powiem, to kierownik da mi gorsze robotę, da mi najgorszy wóz, którego się psuje co kilka kilometrów i trzeba z nim stać, a co się człek umęczy, to niepodobna.

* * *

Teraz o benzynie. Mamy te oszczędności. Trzeba jak najmniej wyjeżdżać, to premia idzie. Najgorzej, że zarobiona benzyna rozlewa się przy nalewaniu do baka. Jest u nas stacja benzynowa, ale nie można pod nią podjechać i trzeba brać benzynę w karnistry i nalewać do baków. A jak karnistrów nie ma, to trzeba brać w kubelki i co się rozleje, to się rozleje. A potem mówią, że się jeździ bez oszczędności.

Józef Kocaj

JAKIE OSZCZĘDNOŚCI MOŻNA ZASTOSOWAĆ W GOSPODARCE SAMOCHODOWEJ

Transport w poszczególnych instytucjach powinien być prowadzony w ten sposób: samochody każda instytucja powinna sprowadzać jednego typu i jednej marki dlatego, że w wypadku gdy zostaną uszkodzone części wymienne w kilku samochodach, wówczas nie potrzebujemy unieruchomić wszystkich samochodów, które są uszkodzone, ale możemy wymienić poszczególne części z jednego samochodu do drugiego i w ten sposób unieruchomiony by był tylko jeden samochód do czasu sprowadzenia poszczególnych części, a nie wszystkie samochody co by nastąpiło, gdy transport w danej instytucji składa się z samochodów różnych typów i marek.

Muszę nadmienić, że mało jest instytucji, w których transport składa się z samochodów jednego typu i marek.

Oddziały Motozbytu powinny zaopatrzyć się w części zamienne do samochodów typowych ze względu na to, że część zużyta czy uszkodzona można wymienić na miejscu, co będzie dużo taniej wynosić od holowania do najbliższego Motozbytu nie licząc pracy w warsztatach Motozbytu.

* * *

W każdym garażu samochodowym powinien być kanał, a gdy warunki terenowe nie pozwalają (woda podskórna) specjalny pomost — co nie kosztuje drogo, na który samochody mogą wjeżdżać, celem przeglądu podwozia i smarowania go, bo wiemy że bez tego jest niewygodnie pracować i nie każdy kierowca chce wchodzić pod samochód szczególnie w porze jesiennej i zimowej, a bez odpowiedniej konserwacji samochód szybciej się zużywa.

Do

Redakcji czasopisma „MOTORYZACJA“

w WARSZAWIE

ul. Żurawia 24-a

„NASZ KONKURS“

(wyciąć i dołączyć do pracy konkursowej)

Kierownik garażu powinien przynajmniej raz w tygodniu, albo po przejechaniu około 500 km. przeglądać każdy samochód, czy jest dobrze konserwowany i na opieszłych kierowców nakładać kary.

Samochód ciężarowy od 4,5 tony nie powinien być używany na krótkie trasy, co się nie amortyzuje. Samochody wysyłane na dalsze odległości powinny mieć ładunek w obie strony.

Kierownicy poszczególnych wydziałów powinni do wydziału transportowego nadsyłać zapotrzebowania na samochody, przynajmniej na 3 dni naprzód, żeby kierownik transportu mógł odpowiednio rozplanować pracę samochodów. W przeciwnym razie jednego dnia będzie za mało samochodów, a drugiego dnia samochody będą stały bezczynnie.

Samochód osobowy czy ciężarowy powinien obsługiwać jeden kierowca, który jest za niego odpowiedzialny. Samochód, który jest prowadzony co dzień przez innego kierowcę nigdy nie będzie dobrze utrzymany, z powodu tego, że każdy będzie jeździł, a żaden nie będzie konserwował i w tym wypadku trudno będzie kierownictwu ustalić (w razie uszkodzenia) czyja jest wina. Gdy samochód kursuje przez 24 godziny powinien być obsługiwany przynajmniej przez 2 kierowców, którzy będą jeździli, konserwowali i **wspólnie** będą pojazd odpowiedzialni.

Zaopatrywanie w paliwo nie powinno odbywać się wyłącznie w instytucji, do której samochód należy, ale każdy kierowca powinien otrzymywać talony, za które może otrzymać benzynę i olej w drodze w stacjach C. P. N. przez co zmniejszą się koszty utrzymania transportu.

CO HAMUJE ROZWÓJ TRANSPORTU SAMOCHODOWEGO W POLSCE?

W pierwszym rzędzie jest w Polsce brak części wymiennych do samochodów typowych. Mamy w Polsce fabryki, gdzie znajdują się bardzo precyzyjne maszyny i mamy inżynierów-konstruktorów, którzy mogą robić rysunki poszczególnych części, które się najczęściej psują, czy zużywają. Oczywiście do takich samochodów, których mamy w Polsce dość dużo, ponieważ do pojedynczych typów kreślenie rysunków nie kalkuluje się.

Części wyprodukowane u nas, nie były by może tak wytrzymałe, jak oryginalne, a to dlatego, że bardzo trudno jest ustalić jakie składniki posiadają materiały, których używają zagranicą, ale inżynierów i rzemieślników mamy na tyle zdolnych, że dadzą sobie napewno radę. Co jest najważniejsze, że z dwóch rzeczy złych musimy wybrać jedną, która jest lepsza, a tym lepszym rozwiązaniem jest właśnie możliwość produkowania części wymiennych w Polsce, aniżeli unieruchomienie samochodów powodu braku tych części, co powoduje milionowe straty dla państwa.

Jak zaznaczyłem mamy w Polsce fabryki, gdzie znajdują się maszyny, na których możemy wszystko robić, więc nie potrzebujemy budować specjalnych fabryk do tego celu, ponieważ jest to okres przejściowy do czasu, gdy zacniemy masowo produkować samochody własnej konstrukcji w naszym państwie (n.p. samochody ciężarowe „Star“, które zaczęliśmy produkować w Starachowicach).

* * *

Na wstępie zaznaczyłem, że w poszczególnych instytucjach, gdzie znajdują się samochody jednego typu i marki można zamieniać części uszkodzone z jednego samochodu do drugiego, ale nie jest to rozwiązaniem na dłuższy okres i nie jest to rozwiązanie ogólnopństwowe. Rozwiązanie, które podałem w drugiej części

jest już rozwiązaniem na dłuższy okresu czasu i może być zastosowane w całym kraju.

Państwo nasze nie może sobie pozwolić i nie powinno na sprowadzanie samochodów z innych państw różnego typu i marek. Czym mamy w kraju więcej samochodów różnych typów i marek, tym bardziej utrudniona jest gospodarka samochodami.

* * *

Na zakończenie chciałbym zwrócić specjalną uwagę Rządu naszego Państwa Ludowego na transport samochodowy, który odgrywa bardzo wielką rolę w rozwoju gospodarczym naszego państwa.

Rząd nasz powinien dolożyć wszelkich starań, żeby znaleźć środki finansowe na uruchomienie masowej produkcji samochodów ciężarowych i osobowych w kraju, przez co uniezależnimy się od dostaw zagranicznych, a dewizy przeznaczone na zakup taboru samochodowego zużyjemy na inny cel, żeby podnieść gospodarkę narodową i przestaniemy być państwem zacofanym w rozwoju motoryzacji.

Fruba Henryk,

b. kierowca Państwowej Fabryki Sztucznego Włókna Nr. 7 w Jeleniej Górze,
ul. Karola Miarki Nr. 42, leg. Zw. Zaw.
Transportowców Nr. 58753.

ZAJEZDNIENIE NA 150 AUTOBUSÓW PRZY DWORCU GDAŃSKIM

Plan odbudowy i rozbudowy dawnych garaży autobusowych przy Dworcu Gdańskim w Warszawie jest już na ukończeniu. Plan przewiduje zajezdnię na 150 autobusów.

Prace mają być podjęte wiosną br. Termin budowy przewidziany jest na 2 lata.

NOWE WYDAWNICTWA

MECHANIK — PORADNIK TECHNICZNY
Zeszyt 8 i 9

Wydawca — Inst. Wyd. SIMP — Warszawa.

Zeszyt 8 Poradnika Technicznego, wydawanego zeszytami przez SIMP (pierwsza część Poradnika Technicznego składać się będzie z 12 zeszytów) zawiera dokończenie rozdziału I — Mechanika Ogólna oraz część rozdziału II pt. — Wytrzymałość Materiałów.

Zeszyt 9 zawiera dalszy ciąg rozdziału II pt. Wytrzymałość Materiałów.

Zeszyty zawierają szereg wzorów i tablic bardzo czytelnie odbitych i graficznie podanych bardzo przejrzysto.

KALKULACJA ROBÓT W REWOLWERÓWKACH
opracował — Wiktor Polak

Wydawca — Inst. Wyd. SIMP — Warszawa

Praca wydana na zlecenie Centralnego Zarządu Przemysłu Metalowego z serii „Obliczanie Czasów Roboczych“. Praca zawiera cały szereg tablic i wzorów i przykładów jak należy obliczać czas pracy. Stron 14.

KALKULACJA ROBÓT WIERTARSKICH
Opracował — Wiktor Polak

Wydawca — Inst. Wyd. SIMP — Warszawa

Praca ta została opracowana dla robót wykonywanych seryjnie. Dane zaczerpnięto ze źródeł radzieckich i niemieckich oraz z praktyki polskich warunków przemysłowych. Stron 34.

WITOLD RYCHTER

NIEDBALSTWO, CZY BRAK ROZSĄDKU?

Znów trzeba machnąć coś od serca w imię porządku i bezpieczeństwa na drogach publicznych. W ostatnim miesiacu niestety nie wyjeżdżałem w drogę, bowiem jeepek nie domaga już trochę; butów nie ma, zelówki skończyły się, oczy nie dowidzą, gdyż akumulator odmawia dalszej pracy; z rury wydechowej dymi... olejem, co jest objawem grzałki silnika; ponadto nijak nie mogę dostać środkowego wasa kierowniczego, jako, że Motozbyt gadać nie chce. Zresztą przed wejściem do Motozbytu (przynajmniej w składach warszawskich) stoi groźny obywatel z fuzją i żąda przepustki, otrzymanej za złożeniem dowodu osobistego. Ha, co instytucja, to inny obyczaj. Do Ministerstwa nie potrzeba przepustki, a do sklepu bez niej ani rusz!

Tłumaczę, że chcę tylko kupić was kierowniczy. Nie! Klaruję, że nic nie ukradnę; że tylko zapłacę Motozbytowi, to zarobi na częściach. Nie! Obywatel z fuzją żąda przepustki.

Myślę, że taki obywatel u wejścia powinien chyba pozdrowić klienta, jako swego miłego gościa, bowiem po co jest Motozbyt? Czy do wydawania przepustek do sklepu, czy do sprzedawania części samochodowych których zresztą nie ma?

★

A więc nie mam wasa do jeepka i nie mogę pozbyć „materiału dowodowego“ z szos polskich. A szkoda, gdyż jak wykazała praktyka, dużo się dobrego zrobiło tym pisanem. Bo i Ministerstwo nakazało usunąć idiotyzmy w znakach drogowych (patrz „Motoryzacja“ Nr 12 — 1948), i Ustranki zmieniły się na Użranki, czym bardzo ucieszyły wszystkich Czytelników, i piraci drogowi jakoś powstrzymali swe pirackie zapędy, „bo może diabli akurat nadadzą tego cholernego jeepka i zauważy, a potem w „Motoryzacji“ nas opisze...”

Niestety, kochani piraci, jesteście na razie bezpieczni poza Warszawą, bowiem nie ma mnie tam. Jeeppek niedomaga i nic nie zapowiada, że wyzdrowieje.

★

Felietonista jest sługą Czytelników. Ponieważ zaś przychodzi listy, żądające dalszego pisania, musiałem poświęcić się i namówić jeepka, by chociaż udał się na ulice miasta stołecznego, kochanej Warszawy. Zgrzytnął rozrusznikiem, podejrzanie kiwnął strzałką wskaźnika paliwa w okolicy zera, zatrzęszał wspaniałą drewnianą skrzynką i pokulał do stolicy podskakując rytmicznie lewym przednim kołem, na obwodzie którego widnieje potężny guz.

Już! Mamy! Jedzie ciężarówka, prawdziwa angielska ciężarówka pewnej poważnej instytucji państwowej. Njc to, że tylny numer jest po prawej stronie, ale i latarka tylna czerwona znajduje się również wyłącznie po stronie prawej. Jak długo toto chodzi, nie wiem. Natomiast wiem na pewno, że jest to czysta granda. Precz takiego kierownika garażu; do bani taki kierowca, który od wieków jeździ z prawą latarką z tyłu! Za co im państwo płaci? Za niedbalstwo?

Albo MZK. Zdawałoby się, instytucja szanowna i poważna. Przewozi setki tysięcy ludzi pracy. Dba, by ich pracownicy, konduktorzy, byli grzeczni i wyrozumiali na nerwy i błędy ludzkie. Naprawia, buduje, szykuje, walczy...

Tak... ale z autobusami — istny kryminał. Gorzej, bo za kryminalne przestępstwo można po prostu wsadzić gościa do paki, ale za takie niechlujstwo — to ani do paki nie można wsadzić, ani nawet nie można namyślać, bowiem są z tym pewne trudności.

„Motoryzacja“ nie może bać się Miejskich Zakładów Komunikacyjnych. Od tego jest, by rąbała prawdę, komu należy. Otóż mówimy: zróbcie porządek, szanowni MZK, z waszym kierownikiem stacji obsługi autobusów. Wylejcie go na złamany sworzeń tłokowy. Niech idzie gnść do inicjatywy prywatnej! Nie umie obsługiwać autobusów.

★

Jeepek mówi: stop! Stajemy na ruchliwej ulicy i li-czymy. A co dziesiąty autobus MZK, to jeepek kicha w gaźnik. Naliczyliśmy ich trzydzieści pięć po kolei, jeepek i ja. O co chodzi?

Tylko o to, że na te trzydzieści pięć autobusów miejskich — **ani jeden nie posiadał światła w zupełnym porządku**. Dokładniej: osiemnaście posiadało tylko jedną latarnię przednią zapaloną. Z tego aż trzy miały zapaloną tylko prawą latarnię, co jest już poważnym przestępstwem drogowym. Czternaście wozów posiadało tak ciemno palące się latarnie, że z odległości kilkunastu metrów nie były wogóle widoczne w światłach latarni ulicznych. **Trzy — wogóle nie posiadały żadnych światła z przodu.**

Natomiast z tyłu — istne horrendum. Tylko cztery miały coś w rodzaju tylnego światła. Reszta była ciemna. W dodatku i te cztery nie oświetlały przepisowo tylnych tablic rejestracyjnych bowiem latarki założone były w sposób, urągający zdrowemu rozsądkowi (jeżeli chodzi o oświetlenie).

Gdy dodamy do tego, że trolleybusy nadal jeżdżą nie rejestrowane i przeważnie zupełnie bez światła — to otrzymamy jakże wspaniały obraz idealnego działania kontroli pojazdów na stacji obsługi. Nie dziwi się, że kierowcy, stare wygi, jeżdżą i nie chcą się narażać dyrekcji odmową prowadzenia maszyn z nieprzepisowym oświetleniem. Ale kierowcy ci zapewne nie wiedzą, że w razie wypadku — będą odpowiadali karnie i cywilnie na równi z kierownikiem stacji obsługi.

Już widzę, jak poniekąd „wielki“ z MZK oburzy się na ten felieton i poprzysięgnie dożgonną nienawiść. Jeżeli tak uczyni, to oczywiście podpadnie pod treść niniejszego felietonu, a szczególnie pod jego tytuł. Jeżeli natomiast będzie właściwym człowiekiem na właściwym stanowisku, to uczyni tak, jak „Depdróko!“ (Nr 12 — 1948 „Motoryzacji“): zawoła odpowiedzialnych za ten dziwny bałagan i rzeknie im, co następuje.

— Moi mili barankowie, (jak mówił Zagłoba). Rację ma tak autor artykułu, jak i jego jeepek. Zróbcie, do stu tysięcy piękniętych głowic bedfordowskich, porządek z tymi przekłętymi światłami w autobusach. Macie tu sto trzydzieści złotych i kupcie w „Motozbycie“ tysiąc żarówek 5 watowych.

— Niech żyje! — odkrzykną w zapale twórczym winni.

— Cicho, nie przerywajcie! — ofuknie ich „wielki“. Następnie wzięć mi zaraz pod pachę papierki i machać co tchu do Wydziału Komunikacyjnego naszego Zarządu Miejskiego. Tam urzęduje bardzo sympatyczny i uczynny Dowódca i wogóle wszyscy są uczynni i do brzo wychowani. Dajcie te papierki i przynieście duchem dowody rejestracyjne na trolleybusy. Ino żywo, by zdążyć przed następnym numerem „Motoryzacji“

— Niech żyje!... — hukną słuchacze, aż zadrzą szyby.

— Cicho! Zrobić porządek z tym bałaganem. Żeby żaden autobus nie wyjechał na miasto w takim stanie, o jakim mówi autor felietonu. A szczególnie proszę,

by nasza ciężarówka — autobus T76—118 w dniu 3 lutego o godzinie 18.00 na ulicy i szosie Wolskiej nie paliła już więcej **tylko prawej latarni i to jedynie z oślepiającym światłem**, gdyż wygląda ona na motocykl i łatwo może być wypadek. Na dodatek jeepek Rychtera zdenerwuje się i nazwie nas „piratami drogowymi“, a będzie miał zupełną rację.

— Niech żyje!... — zakrzykną słuchacze po raz trzeci.

— A temu niepoprawnemu autorowi felietonu wy najdzie ten piekielny wąż kierowniczy do jeepka, to może nareszcie pojedzie szukać guza na szosie i przestanie zajmować się nami w Warszawie. Czy to tylko tu są MK? Czy nie ma już MZKKG na Wybrzeżu? Czy oni są już tak idealnie w porządku?

Tak powinno być, drodzy Czytelnicy. A jak będzie? Zdam niedługo sprawozdanie.

★

Pekaesy mają wzorową stację obsługi w Warszawie. Może i gdzie indziej też, ale nie widziałem, gdyż nie mogę wyjechać.

Otóż stacja doprawdy cudowna. Inżynier T. pełen zapału i najlepszych chęci. Z dumą oprowadza po swym dziale. Ma być z czego dumny.

Ale niestety...

Hej! Drogie i miłe memu sercu Pekaesie! Robisz, kochanie, wyścig pracy. Bardzo słusznie i chwalebnie. Ale nie ścigać się z MK co do niedbalstwa. Nie wypada Ci, drogi Pekaesie.

O co chodzi? Po prostu Twe śliczne Leylandy oślepiają przy mijaniu, jak oślepiaty, mimo, że już nie raz o tym pisałem i proponowałem usunięcie wady. A teraz jest gorzej, **bowiem i Fiaty zaczęły oślepiać!**

Widzę już, jak protestujesz, drogi Pekaesie. Że to niby Fiaty mają fabrycznie budowane światła, że mają przepisowe żarówki z zasłonkami, że to i owo...

Wiem, wiem! I właśnie dla tego dziwię się niepomiernie, że tak piękne przepisowe latarnie są tak nieprzepisowo ustawione. „Patrzą“ one właśnie **do góry!** Proszę ucciwie i krytycznie spojrzeć na ich snopy światła. Gdy są włączone pełne światła — snopy kierują się ku górze mało oświecając drogę, a bardzo — powietrze nad drogą. Gdy je kierowca opuści do mijania świecą wtedy przed siebie, zamiast obniżać się. Czasem nawet idą ku górze. Tak, po prostu latarnie są zadarte do góry i nikomu nie przyjdzie na myśl sprawdzić je i ustawić właściwie uproszczoną metodą „deski do prasowania“. (Mogę tanio sprzedać tę metodę Pekaesowi — za wąż do jeepka).

Jakby to było ładnie, by ktoś z Dyrekcji Technicznej wyjechał osobówką na szosę wieczorem na mały spacer. Byłoby to nie nadużycie samochodu państwowego, lecz bardzo potrzebna czynność urzędowa. Zobaczyłby, jak bardzo zagrożone jest bezpieczeństwo publiczne na drogach przez oślepiające latarnie Leylandów i Fiatów. Ponótowałby numery (jeżeli dałoby się je w ogóle ponótować). Dlaczego? — zobaczcie sami w praktyce; poleciliby niezwłocznie poprawić ten brak w systemie kontroli światła na stacji obsługi. Zrobiłby on bardzo dobrą robotę, pozytywną i konieczną pracę.

Nie jest wystarczające, jak się samemu uważa, że wszystko jest w porządku; lepiej niech to stwierdzą również i inni.

★

Na dodatek należy poszperać nieco w sprawach czysto drogowych. Znałe jest już Czytelnikom niezwykle pozytywne zarządzenie Departamentu Dróg Kolejowych MK co do sprawdzenia istniejących znaków drogowych, ich celowości i właściwego umieszczenia. Miano się wziąć do tego w terenie natychmiast, ale cóż? Departament swoje — teren swoje.

Właśnie w kilka dni po wyjściu owego zarządzenia

pewna rejonowa władza drogowa ustawiła pod samą Warszawą na drodze, którą jeździ bardzo często sam Obywatel Wojewoda i równie często Naczelnik Wydziału Komunikacyjnego Urzędu Wojewódzkiego — na tej drodze ustawiono więc znak drogowy, obwieszczający o dwóch niebezpiecznych zakrętach. Jest to przepisowy trójkąt z zygzakiem i tabliczką pod spodem, zawierającą „2 Z“. Oczywiście **znaku na koniec tych dwóch zet nie ma**. Ustawiający znaki albo nie czytał instrukcji MK o znakach, albo uważał się za mądrzejszego od instrukcji i znaków końcowych nie postawił.

Ale w całej hecy jest moment zabawny: oto owe dwa „niebezpieczne“ zakręty są po prostu bardzo łagodnym i nie wartym zastanowienia przesunięciem równoległym szosy o kilka metrów. Można ją „wziąć“ całkowicie pełnym gazem nawet na wyścigowej maszynie. Natomiast stosunkowo ostry i niebezpieczny zakręt pod wiaduktem kolejowym o kilka „kroków“ dalej — pomiędzy Włochami a Ursusem — **nie jest wogóle oznaczony**.

Powtórnie zaznaczam, że nowe znaki postawione zostały bardzo niedawno, ale całkowicie bez „pomyślniku“.

Naszym skromnym zdaniem, zamiast np. ograniczać szybkość do 10 km/godz. przed szkołą (do czego nie stosuje się absolutnie nikt) — lepiej byłoby ustawić przed bramą szkolną dłuższą barierkę, by dziecięta nie rozpędzały się na jezdnię. Ponadto zupełnie wystarczyłby przepisowy znak „szkoła“ na granatowym prostokacie. Kierowcy nie śmieliby się z Urzędu i respektowaliby ostrzeżenie napewno bardziej, niż ciągle jeszcze ostatnio spotykane bezsensowne „ograniczenie“, którego nie można wykonać. (Spróbujcie jechać 300 metrów z szybkością 10 kilometrów na godzinę).

★

Stop! Dość! Już i tak zarobiłem oburzenie kilku ludzi, których obowiązkiem jest za państwowe pieniądze przynajmniej myśleć, lub zapytać się innych, jeżeli sami myśleć rozsądnie nie umieją. Niech ich wyścig pracy nie ogranicza się do działania wszędy, ale niech idzie i wwyż. Niech to będzie wyścig pracy, ale i na rozumy. Niech wyścig ten nie mierzy się ilością postawionych byle gdzie znaków drogowych — lecz niech objawi się zdjęciem znaków zbyt licznych, lub błędnych, a ustawieniem jedynie nielicznych, ale naprawdę koniecznych. Niech wyścig pracy nie zaznaczy się jedynie suchą ilością przejechanych przez autobusy kilometrów, ale i nienagannością stanu technicznego.

Niech w końcu ten pozytywny wyścig pracy odbędzie się również między Wami, a mną. Ja będę ścigał się z Wami w wynajdywaniu mankamentów i nonsensów, a Wy będziecie starali się nie dać mi materiału, usunąć niedomagania.

Pozatym bardzo proszę o ten wąż do jeepka, to w przyszłym numerze napiszę nie o samochodach, lecz o pracach drogowych, ulicznych, o rowerzystach i wozach konnych.

Dobrze?

W. Rychter

1116 TAKSÓWEK I 270 DOROŻEK ZAREJESTROWANO W WARSZAWIE

Dane rejestracyjne na 1 stycznia 1949 r. wykazują, że na terenie Warszawy znajduje się 1116 taksówek i 270 dorożek konnych. Należy przyjąć, że w ruchu znajduje się około 1.000 taksówek i 200 dorożek konnych.

Dla porównania warto przypomnieć, że przed wojną, przy dwukrotnie większej liczbie mieszkańców, ilość taksówek nie przekraczała 2.400 jednostek.

Ogółem kursuje w Warszawie (dane na I.I.49 r.) 17485 samochodów i 3385 motocykli.

Z FRONTU NOWEGO KODEKSU DROGOWEGO

W roku ubiegłym Departament Samochodowy Ministerstwa Komunikacji rozpoczął prace, zmierzając do znowelizowania przepisów drogowych, opracowania brakujących i zebrania w jednym rozporządzeniu wszelkich przepisów dotyczących ruchu na drogach publicznych.

W ten sposób powstać ma Kodeks Drogowy, który obejmować będzie wszystkie kategorie użytkowników dróg: pieszych, wózki ręczne, pojazdy konne ciężarowe i osobowe, rowery, tramwaje, cały ruch silnikowy, a wreszcie maszerujące pochody, oddziały zwarte itp.

Dotychczas sprawa jednolitego ustawodawstwa dla wszystkich tych kategorii użytkowników dróg była bardzo zaniedbana. Od przedwojennych władz drogowych nie można się było doprosić pozytywnego załatwienia sprawy. Dowodem lekceważenia tej sprawy był fakt, że opracowany przez wybitnego znawcę problemów ruchu drogowego, inż. W. Rychtera, projekt rozporządzenia, obejmującego wszystko, co się dzieje na drodze publicznej, po prostu z a g i n ą ł w biurach b. Komisariatu Rządu i dla tego nie był wogóle rozpatrzony.

Departament Samochodowy M.K. słusznie zainicjował prace nad opracowaniem nowego Kodeksu Drogowego. Najwyższy już czas po temu. Najwyższy czas ująć całe prawodawstwo drogowe w jedną logiczną całość, by umożliwić prowadzenie jakiegoś takiego porządku w ruchu drogowym.

Stan obecny jest wysoce niezadowolający. Aczkolwiek dotychczasowe rozporządzenie o ruchu pojazdów mechanicznych jest w zasadzie zupełnie dobre i nowoczesne, opracowane było bowiem stosunkowo nie tak dawno, gdyż w 1937 roku i to przez wybitnych znawców tej dziedziny z mgr. Olechnowiczem na czele — to jednak posiada ono wiele wad formalnych, wynikających z ówczesnego nastawienia władz administracji państwowej.

Tak na przykład dotychczasowe rozporządzenie przewiduje możliwość wydawania przez poszczególnych wojewodów — rozporządzeń lokalnych, opartych w rzeczywistości na „widzimisiu“ niektórych zarozumiałych urzędników. Ten stan rzeczy wywołuje częste, przykre i zbędne nieporozumienia między kierowcami, z obcego województwa, a miejscowymi organami kontroli ruchu.

Również sprawa ustawiania znaków zakazu wymaga ustawowego uregulowania, bowiem dotychczas znaki ustawia ten, kto chce i nie chce według własnego uznania. Wychodzą z tego dziwolagi, o których często pisała „Motoryzacja“.

Ponadto jeszcze jedna ważna trudność. Oto poszczególne rozporządzenia dla różnych kategorii użytkowników dróg wydawane są w różnych czasach i nie zawsze synchronizowane ze sobą. Wychodzą z tego istne paradoksy, a w dodatku część użytkowników dróg wogóle nie jest objęta jakimikolwiek przepisami.

Dla przykładu przytoczyć można, że ten sam manewr zakręcenia w lewo na skrzyżowaniu jest ujęty skrajnie różnie w rozporządzeniu ministerialnym i w rozporządzeniu lokalnym — warszawskim, obowiązującym do dziś dnia. W dodatku istnieją oddzielne przepisy dla tramwajów, oddzielne dla pojazdów mechanicznych, oddzielne dla rowerów itd. Dla pieszych natomiast nie ma wogóle przepisów i każde województwo reguluje sobie ruch pieszych, jak samo uważa za stosowne.

W przepisach o ruchu pojazdów mechanicznych istnieją poważne braki. Nie ma nic o oznakowaniu samochodów ciągnących przyczepki. Starożytny jest prze-

pis o pociągach drogowych. Nie ma przepisu o zawracaniu na wąskiej ulicy lub w dużym ruchu. Nie ma nic o regulacji ruchu w nowoczesnym ujęciu tego zagadnienia. Natomiast istnieje zbyt wielka dowolność interpretacji przepisów, szczególnie w dziale o budowie pojazdów mechanicznych i przyczepkach, o światłach w samochodzie, o hamulcach, kierownicy itp.

Prace, podjęte przez Departament Samochodowy, rozpoczęły się w najpoważniejszej atmosferze. Do współpracy zaproszeni zostali najwybitniejsi specjaliści z dziedziny ruchu drogowego, Zw. Zaw. Transportowców, Polski Zw. Motocyklowy i Automobilklub Polski. Tak dobrana komisja odbyła już szereg posiedzeń, na których opracowano konkretne projekty. Wydaje się, że projekty te wybiegają swą nowoczesnością i praktycznością znacznie ponad poziom międzynarodowy.

W pewnym stadium prace zostały chwilowo przerwane, by drogą ankiety otrzymać wskazówki co do problemów wątpliwych. Znana jest dyskusja na łamach „Motoryzacji“ o prawie pierwszeństwa na skrzyżowaniach dróg. Wyniki tej dyskusji bardzo poważnie zaważą na projekcie nowych przepisów.

Obecnie spodziewać się należy wznowienia prac, aby w ciągu roku bieżącego nowy, a właściwie pierwszy w Polsce Kodeks Drogowy mógł ujrzeć światło dzienne. Ogół użytkowników dróg wygląda tego Kodeksu nie tylko z wielką ciekawością, lecz i z niecierpliwością ufając, że przyczyni się on do ostatecznego ustalenia porządku i wzmoczenia bezpieczeństwa na drogach publicznych.

Również niecierpliwie oczekują na Kodeks przybiegli biegli sadowi i sędziowie, dotychczasowe bowiem przepisy wielokrotnie nasuwają nie tylko poważne wątpliwości przy wyrokowaniu, lecz w pewnych przypadkach ujemnie wpływają na wymiar prawdziwej sprawiedliwości, szczególnie przy stosowaniu przepisów obowiązujących lecz nie życiowych i ogólnie nie stosowanych.

Wszyscy automobiliści i motocykliści życzą Komisji Kodeksu Drogowego najbardziej owocnej pracy w roku bieżącym.

Agnis.

OGŁOSZENIA DROBNE

42. **SPALONE** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urząd woj. w Kielcach, kat. amatorskie, Nr 4771, na nazw. Władysław Łęgowik, zam. w Częstochowie, Al. N. M. Panny Nr 5.

43. **SKRADZIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez Wydz. Ruchu i Mot. w W-wie, kat. zawodowe, Nr W - 3062, na nazw. Józef Jaworski, zam. w Rembertowie, ul. Budkiewicza Nr 34 m. 9.

44. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez urząd woj. w Bydgoszczy, kat. III, Nr 14446, na nazw. Bohdan Zieliński, zam. w Szczecinie, ul. Bogusława Nr 27 m. 2.

45. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urząd woj. we Wrocławiu, kat. zawodowe, Nr 12696, na nazw. Michał Sołowiów, zam. we Wrocławiu, ul. Bydgoska Nr 4 m. 10.

46. **SKRADZIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez urząd woj. w Gdańsku, kat. II, Nr 3892, na nazw. Józef Ruciński, zam. Gdańsk — Wrzeszcz, ul. Partyzantów Nr 112.

Prosimy o uregulowanie należności za prenumeratę „Motoryzacji“

ADMINISTRACJA

KIEROWCY LENINGRADU PRZODUJĄ (2)

METODY OSZCZĘDZANIA PALIWA

Kierowca I-szej klasy Jan Szuwajew pracuje od 1933 r. w I-szym ciężarowym autoparku „Lenawto-gruz”. Będąc w Armii Radzieckiej bronił miasto Leningrad w bitwie, która trwała 900 dni, był też uczestnikiem ataku na Berlin i oswobodzenia Pragi.

Po powrocie w lutym 1946 r. do autoparku, Szuwajew zaczął wypełniać po dwie i pół, a nawet po trzy normy codziennie i przewiózł w ciągu roku 19 tys. ton ładunku, osiągnąwszy ponad 213 tys. tonokilometrów.

Jan Szuwajew, podobnie jak wielu stachanowców, stale dba o to, aby ułatwić pracę kierowcy i uczynić ją więcej wydajną, pomóc autoparkowi oraz wywiązać się z zadań, które mu powierzono.

Gdy Szuwajew siedzi przy kierownicy, odnosi się wrażenie, że stanowi on z nią jedną całość. Zracjonalizował on miejsce swej pracy, nachylając oparcie siedzenia, ustalając jego wysokość i odległość od pedałów, stosownie do swego wzrostu. Wzrost Szuwajewa wynosi 170 cm. Uważał on, że wygodniejsze będzie siedzenie wysokie i podniósł je nad poziom podłogi kabiny do 400 mm. Kąt utworzony przez oparcie i siedzenie wynosi 110° — ułatwia to przeniesienie siły przy nacisku na pedał hamulca. Celem osiągnięcia największego skutku hamowania odległość od siedzenia do pedału hamulca utrzymuje on w granicach do 350 mm.

W ciągu dwu lat J. Szuwajew oszczędził dwie i pół tony benzyny. W jaki sposób dokonał tej oszczędności?

Kierowca ten uważnie bada stan ogólny samochodu a szczególnie silnika. Drobne naprawy i regulację samochodu wykonuje osobiście, zwracając baczną uwagę na regulację gaźnika, zaworów, sprawdzanie luzów, styków przerywacza i świec. Jednocześnie sprawdza starannie szczelność połączeń kolektora ssania z blokiem cylindrów i gaźnikiem, gdyż nawet niewielka nieszczelność powoduje znaczne zwiększenie zużycia paliwa.

Szuwajew zwraca uwagę na stan połączeń przewodów benzynowych i kurków i nie dopuszcza do przeciekania. Samochód jego nigdy nie miał przerwy w pracy z powodu zanieczyszczenia zbiornika i przewodów benzynowych.

Szuwajew zawsze uważa na stan tłumika i regularnie oczyszcza go z nagaru, pamiętając o tym, że zanieczyszczony tłumik powiększa zużycie benzyny. Nie wyjeżdża on z garażu bez zasłony na przedniej części chłodnicy. Zasłonę może regulować w miarę potrzeby ze swej kabiny.

Nawet podczas lata, gdy pokrowiec z samochodu jest zdjęty, zasłona funkcjonuje.

Po otrzymaniu zadania, kierowca uważnie studjuje trasę jazdy. Rusza z miejsca **łagodnie**, nie dając silnikowi nadmiaru obrotów, tak samo łagodnie, bez zrywów prowadzi samochód przy przechodzeniu z jednej przekładni na drugą. Z drugiej przekładni na trzecią przechodzi on przy szybkości 8—10 km na godzinę, a z trzeciej na czwartą — przy szybkości 16—20 km/godz. **W drodze utrzymuje najekonomiczniejszą szybkość 35—40 km/godz.**

Każdy kierowca wie o tym jaką oszczędność paliwa daje wykorzystanie rozpędu, szczególnie na spadkach. Szuwajew wykorzystuje we wszystkich wypadkach całą skalę możliwości ruchu wskutek bezwładności, przez co również oszczędza paliwo. Na krótkich spadkach po suchej drodze jedzie zwykle ze sprzęgłem wyłączonym i nogą zdjętą z pedału

przyspiesznika. Na prostej poziomej drodze Szuwajew woli prowadzić samochód na średnich obrotach silnika:

Normalne ciśnienie w oponach nie tylko zabezpiecza je od wczesnego zużycia lecz przyczynia się również do oszczędności paliwa. Potwierdziły to badania przeprowadzone przez Centralny Naukowo Badawczy Instytut Transportu Samochodowego ZSRR. Dlatego też Szuwajew zawsze utrzymuje w oponach ciśnienie polecane przez przepisy eksploatacyjne ogumienia.

Bardzo często kierowca ma zlecenie wyjazdu na długotrwałą delegację, nieraz poza granice Okręgu Leningradzkiego na odległość 700—1000 km od swego autoparku. W wypadkach tych wozi on ze sobą zapas paliwa w beczkach i zawsze sprawdza starannie zakorkowanie beczek oraz umocowanie beczek w skrzyni nadwozia.

Jeszcze jedna rzecz godna naśladowania — Szuwajew dzieli obliczanie zużycia paliwa na potrzeby wewnętrzno-garażowe i eksploatacyjne t. j. do pracy na trasie. Po ustawieniu samochodu w garażu mierzy ilość paliwa w zbiorniku i oddaje dyżurującemu mechanikowi samochód ciekawie przygotowany do następnego wyjazdu. W wyniku takiego postępowania stachanowiec uzyskuje oszczędność na paliwie wynoszącą 0,5 ltr paliwa codziennie w stosunku do norm wewnątrz-garażowych.

Kierowca ten posiada wieloletnią praktykę, jednak nie uważa on, że wie wszystko. Czytuje wiele — pogłębiając swoje wiadomości techniczne.

SAMOCCHÓD GOSPODARCZO - SPRAWOZDAWCZY Nr. 343

Kierowca I-szej klasy W. Jurgielewicz ma za sobą 25-letnią praktykę. Pracuje od 1930 r. w „Lenawto-gruz”. Jurgielewicz — uczestnik Wielkiej Wojny za Ojczyznę wrócił po demobilizacji w 1946 r. do swej poprzedniej pracy — do 3-go ciężarowego autoparku i objął miejsce za kierownicą samochodu, którego przebieg równał się 90 tys. km.

Prawie jednocześnie z nim przystąpił do pracy w tym parku kierowca I-szej klasy J. F. Fokin i zaczął pracować na zmianę z Jurgielewiczem.

W czerwcu 1946 r. w życiu obu kierowców nastąpił ważny zwrot. Podjęli się oni socjalistycznego obowiązku, który polegał na doprowadzeniu przebiegu samochodu do 80 tys. km bez zmiany zespołów i ich głównych części, na przykład: **ślimaka** i wycinka kołowego kierowcy, tulei i sworzni zwrotnic, osi przedniej, jednego z kół zębatych albo łożyska koła zębatego napędowego mostu tylnego. Dalej bez potrzeby ponownego wylewania łożysk i łożysk korbowodowych wału korbowego silnika, albo wymiany więcej niż jednego tłoka.

Kierowcy podjęli się wykonywania swoimi siłami robót ślusarsko-monterskich przy bieżących naprawach i przeglądach Nr 1 i 2 technicznego stanu samochodu, poza tym zobowiązali się oszczędzić nie mniej niż 5% paliwa oraz przekroczyć przebieg opon 1½ raza.

Samochód ich przez cały czas był eksploatowany przy całkowitym obciążeniu. Początkowo pracował on z przyczepą 3-tonową — dwuosiową, następnie zaś z jednoosiową.

W księgowości autoparku zaprowadzono karty sprawozdawcze tego samochodu, do których wpisywano wszelkie dane o jego pracy i wydatkach na naprawę. Na podstawie tych kart kierowcy mogli

w każdej chwili wiedzieć jak sami oni pracują, jakie są koszty napraw i obsługi technicznej samochodu oraz ile wynosi ich zarobek. W ten sposób powstała gospodarcza sprawozdawczość samochodu Nr 343.

Wzięte na siebie obowiązki socjalistyczne obaj kierowcy wykonywali z honorem.

Przed wyjazdem na trasę każdy z kierowców posługiwał się notatkami pozostawionymi mu poprzedniego wieczora przez zmianowego. W notatkach tych zmianowy zawiadamiał jakie prace należy wykończyć, na co zwrócić uwagę. Kierowca obejmujący służbę jeszcze raz oglądał samochód i w razie potrzeby usuwał usterki.

Silnik samochodu Nr 343 utrzymywany był stałe w idealnej czystości. Jurgielewicz i Fokin **przypisywali wielką wagę smarowaniu samochodu**. Nie polegając wyłącznie na brygadzie smarowników, często — nie licząc się z czasem — sami wykonywali smarowanie swego samochodu.

Obaj kierowcy, posiadający sztukę ślusarską, nie potrzebowali usług pracowników remontowych.

W czerwcu 1947 r. samochód Nr 343 skończył przebieg wynoszący 80 tys. km. W ciągu tego przebiegu wydatkowano na obsługę techniczną i remonty 4943 rubli, podczas gdy według norm wypadałoby wydatkować 13375 rubli.

Płace kierowców wyniosły — łącznie z płacą za roboty ślusarskie oraz przeglądy Nr 1 i 2 technicznego stanu — 5774 rubli, co stanowiło dodatek do zasadniczej płacy 480 rubli miesięcznie.

Po przebiegu 80 tys. km komisja techniczna uznała stan techniczny samochodu Nr 343 za dobry. Stachanowcy postanowili przejechać jeszcze 50 tys. km bez naprawy głównej. Dotrzymali oni słowa. Przez cały czas przebiegu samochodu, wymieniono tylko silnik i skrzynkę przekładniową, podczas gdy obowiązujące normy przewidywały w okresie tego przebiegu: 1,5 naprawy głównej, 13 napraw silnika, 3 naprawy skrzynki przekładniowej, 1,5 — mostu tylnego, 6 — mostu przedniego, 3 — mechanizmu kierowniczego.

Samochód kierowców „stotysięczników“ przebywał w naprawie tylko 41 dni zamiast 105 dni w/g norm. Oszczędzono więc 64 dni, w ciągu których samochód mógł pracować na trasie.

Z honorem wykonali kierowcy również zobowiązanie co do oszczędności benzyny — oszczędzając w przeciągu 2 lat 4600 litrów. Osiągnęli to przez gaszenie silnika na przystankach, w drodze zaś umiejętnie zużytkowali siłę bezwładności wozu.

Przed dojazdem do miejsc ładowania i wyładowania kierowcy ci uprzednio badali stan dróg dojazdu, aby wykluczyć manewrowanie nieużyteczne.

To samo należy powiedzieć o ogumieniu. Kierowcy zawsze utrzymywali przepisowe ciśnienie w oponach, w odpowiednim czasie zmieniali opony, aby uzyskać równomierne ich zużycie oraz sami dopilnowywali naprawy dętek i opon.

Jurgielewicz i Fokin systematycznie przekraczają wypełnienie zadań. Pierwszy z nich wykonał plan roku 1947 w 163%, drugi zaś w 175%.

* * *

Podaliśmy tutaj niektóre wyjątki z rezultatów pracy drużyny gospodarczo-sprawozdawczej Jurgielewicza i Fokina. Dowodzą one, jak wielkie rezerwy wewnętrzne tkwią w każdej gospodarczej jednostce samochodowej. Rezerwy te mogą i powinny być wprowadzone w stan czynny we wszystkich jednostkach gospodarki samochodami i służyć naszej socjalistycznej gospodarce narodowej.

Opracował w/g czas. „Awtomobil“

St. Czajkowski

RADZIECKA „GWIAZDA“ OSIĄGNĘŁA

JUŻ 165,8 KM/GODZ.

Radziecki przemysł samochodowy prowadzi bez przerwy różnego rodzaju próby szybkościowe sprzętu produkowanego w zakładach ZSRR. Technicy radzieccy zgodnie uważają, że próby szybkościowe, wyścigi itp. są doskonałym sprawdzianem materiałów oraz konstrukcji i to sprawdzianem w ogólnej kalkulacji bardzo tanim, gdyż dzięki tym próbom uzyskuje się ściśle kontrolowane wyniki **bardzo szybko**, tak że w bardzo krótkim stosunkowo czasie można zastosować w produkcji masowej wyniki doświadczeń osiągniętych w próbach szybkościowych.

Jedną z prób szybkościowych, która ściągała i ściąga uwagę zarówno fachowców, jak i entuzjastów szybkości, są wyczyny pięknie opprofilowanej wyścigówki nazwanej „Gwiazda“, wyposażonej w silnik 500 ccm bez sprężarki. Silnik ten jednakże różni się konstrukcją od zwykłych silników typu motocyklowego 500 ccm, tak często i chętnie używanych do produkcji samochodów sportowo-wyścigowych w Anglii.

Konstruktor wyścigówki „Gwiazda“ jest czołowy konstruktor radziecki — A. I. Pelcer. Budowę samochodu prowadzono pod kierunkiem i ścisłym nadzorem Centralnego Biura Konstrukcyjnego („Głównotowelprom“).

Pierwsze próby szybkościowe przeprowadzone na początku roku 1948-go na pięknej, szerokiej autostradzie Mińsk — Moskwa, w pobliżu stolicy ZSRR na dystansie 1 km z rozbiegiem (średnia z dwóch przebiegów: 1) wschód — zachód, 2) zachód — wschód) dały średnią 159,6 km/godz.

Konstruktor A. I. Pelcer zdecydował wprowadzić pewne przeróbki i ulepszenia, które zakończono na jesieni 1948 r. W listopadzie 1948 r. poddano „Gwiazdę“ nowym próbom (na tejże autostradzie), w czasie których wyścigówka osiągnęła średnią na dystansie 1 km z rozbiegiem 165,898 km/godz. Zwiększenie szybkości osiągnięto dzięki wydobyciu większej mocy z silnika (47 KM przy 6500 obr./min.), drogą zasadniczych ulepszeń, nie stosując w dalszym ciągu sprężarki.

Konstruktor A. I. Pelcer ma nadzieję w r. b. przekroczyć — drogą dalszych ulepszeń — szybkość 180 km/godz.

„Gwiazdę“ prowadził w czasie prób szybkościowych jeden z najwybitniejszych kierowców radzieckich — A. Poniżowkin. Jak wielką uwagę przywiązuje przemysł ZSRR do tego rodzaju prób świadczy fakt delegowania na okres prób szeregu specjalistów-inżynierów z głównym inżynierem fabryki samochodów ZIS — B. Fittermanem (laureat Wielkiej Premii Stalinowskiej) na czele, pod którego doświadczonym kierownictwem odbywały się próby „Gwiazdy“. (t).

SZKOŁY STACHANOWSKIE

Nowym typem radzieckiej szkoły zawodowej są szkoły stachanowskie. Organizacja ich jest niezwykle prosta i opiera się na podziale według zawodu. Czyni się to w następujący sposób: robotnik — stachanowiec, który doskonale opanował swój zawód, dobiera małą grupę robotników tego samego zawodu. Po wyjaśnieniu ich życzeń rozpoczyna on nauczanie, które odbywa się w fabryce, po pracy.

Stachanowiec praktycznie pokazuje uczniom metody pracy, które pozwalają przy tym samym wysiłku osiągnąć znacznie większe rezultaty. Uczniowie uważnie obserwują każdy ruch swego nauczyciela, słuchają jego wyjaśnień i starają się następnie robić wszystko tak, jak im pokazano.

Bardziej skomplikowane zagadnienia, jakie wyłaniają się w toku nauki wyjaśnia inżynier lub technik, który zawsze jest obecny podczas zajęć.

Doświadczenie wykazało, iż uczniowie przeszkoleni w takiej szkole znacznie podwyższają wydajność pracy.

ZAJEJZDNIA SAMODZ. STOŁ. STACJI OSOBOWEJ P. K. S.

Zajezdnia S. S. S. O. na Woli posiada w chwili obecnej 187 autobusów, które wykonując 630 kursów i 28.000 km. dziennie obsługują 64 linie komunikacyjne. Jasną jest rzeczą, że tak duży i tak intensywnie pracujący tabor musi być otoczony specjalnie staranną opieką, wykonanie której powierzono zostało działowi technicznemu Zajezdni, a przede wszystkim jego części obsługowej.

Zobudowania techniczne Zajezdni, idąc od wjazdu w kierunku wyjazdu, położone są w następującej kolejności: 1. dystrybutory; 2. stacja obsługi; 3. hala napraw bieżących; 4. hala wymiany zespołów; 5. hale garażowe.

Autobus, po przybyciu z trasy, zatrzymuje się przy dystrybutorze, gdzie uzupełnia paliwo według zasady pełnego zbiornika. Czas napełniania łącznie z dojazdem i odjazdem sprzed dystrybutora wynosi średnio 7 minut. Dystrybutory są cztery — mogą one pompować zarówno benzynę jak i olej gazowy ze średnią szybkością 13,3 litrów na minutę. Oprócz paliwa uzupełniany jest na tym stanowisku także olej silnikowy. Dystrybutory zasilane są ze zbiorników o łącznej pojemności 120.000 litrów.

Po pobraniu paliwa i oleju silnikowego samochód przechodzi na Stację Obsługi.

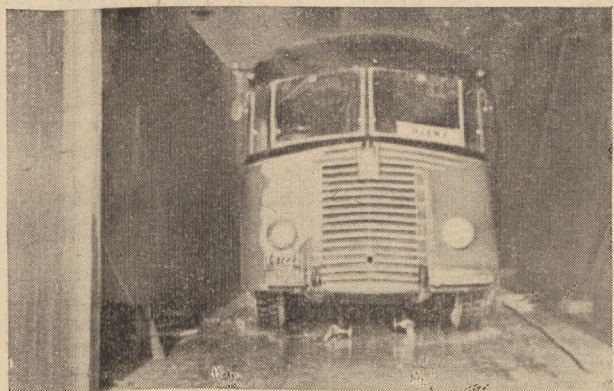
Stacja Obsługi posiada pięć linii obsługowych, z których każda ma trzy stanowiska, położone jedno za drugim. Są to: kabina mycia, przegląd nadwozia, smarowanie i przegląd podwozia.

Mycie autobusu odbywa się w następujący sposób: podwozie myte jest samoczynnie dużą ilością silnych strumieni wody (specjalne urządzenie pracujące pod ciśnieniem 8 atm.), nadwozie zaś spryskiwane z góry natryskami, zmywane jest szczotkami i splukiwane wodą o niskim ciśnieniu.

Następną operacją jest przegląd nadwozia, instalacji oświetleniowej i sygnalizacyjnej. Na trzecim z kolei stanowisku autobus poddawany jest smarowaniu i przeglądowi codziennemu podwozia. Zastosowano tu



Ogólny widok zajezdni S.S.S.O. W głębi hale garażowe, po prawej stronie hala napraw bieżących.



Autobus Fiat w kabine mycia.

specjalne, pracujące pod ciśnieniem, urządzenia smarownicze, a kanały rewizyjne wyposażono w powietrze pod ciśnieniem i nowoczesną instalację oświetleniową.

KIEROWCY WYRÓŻNIENI WE WSPÓŁZAWODNICTWIE PRACY (za m. listopad i grudzień 1948 r.)

L. p.	Nazwisko i imię	Marka autobusu nr. boczny	Ilość przeje- chanych km.	Ilość zaoszczędzo- nych l. mat. pęd.	Ilość punktów
1	Koczko Tadeusz	GMC 115	7.665	644 l. benz.	5.616
2	Szablewski Józef	Leyland 199	9.997	472 l. ol. gz.	3 808
3	Dobijański Zygmun. . . .	Bedford 64	9.439	970 l. benz.	3.714
4	Mak Franciszek	Leyland 28	10.272	564½ l. ol. gz.	3.586
5	Grzeszek Stanisław	Fiat 112	12.005	332 l. ol. gz.	3.526
6	Stepajtys Antoni	GMC 155	7.253	503 l. benz.	3.515
7	Grela Jan	Leyland 25	10.137	548 l. ol. gz.	3.428

KONDUKTORZY WYRÓŻNIENI WE WSPÓŁZAWODNICTWIE PRACY (od 1.XII.48 r. do 31.XII.48 r.)

L. p.	Nazwisko i imię	Ilość przejecha- nych km.	Utarg miesięczny	Ilość punktów
1	Sidor Władysław	3.677	153.190.—	460
2	Koncki Zbigniew	3.334	157.811.—	410
3	Kołodziejski Lucjan	3.261	222.780.—	400
4	Łomiak Stefan	5.250	466.950.—	375
5	Gołowski Franciszek	4.530	224.210.—	318
6	Graczyk Czesława	3.725	183.060.—	316
7	Rafalski Władysław	2.951	147.370.—	314



Tadeusz Koczko — kierowca P. K. S. osiągnął pierwsze miejsce we współzawodnictwie pracy, zdobywając 5.616 pkt

Ruch autobusów na Stacji Obsługi odbywa się skokami o okresie 12 minut, przy czym czas roboczy jednego stanowiska wynosi minut 11. Tak krótki czas roboczy, osiągnięty dzięki pełnej zrozumienia pracy załogi i właściwemu podziałowi czynności, umożliwia obsługę każdego autobusu bezpośrednio po wejściu na teren Zajezdni. Maksymalna przebiegowość Stacji Obsługi sięga 25 wozów na godzinę. W godzinach mniejszego ruchu (10—18) część linii obsługowych wykonuje przeglądy okresowe.

Po opuszczeniu Stacji Obsługi, zależnie od stwierdzonego na przeglądzie stanu, samochody idą albo do garażu, albo na halę napraw bieżących.

Hala napraw bieżących posiada dobrze wyposażony dział mechaniczny, blacharnię, spawalnię, stolarnię, tapicernię, malarnię, dział elektrotechniki samochodowej i akumulatornię oraz narzędziownię. Wykonuje się tu wszystkie naprawy bieżące. Wymiany zespołów według zasad metody kilometrażowej robi filia hali napraw położona w pobliżu.

W dalszej części posesji znajdują się trzy hale garażowe lekkiej konstrukcji o pojemności 200 wozów, zapasowe dystrybutory, zapasowy wjazd. Garaże kończą duży zespół zabudowań technicznych, obok których znajdują się: dom administracyjny i zabudowania gospodarcze zawierające świetlicę wyposażoną w gazety i książki, hotel konduktorów i kierowców oraz łaźnię.

W roku bieżącym projektowane jest wyremontowanie domu mieszkalnego dla pracowników. (I).

TRANSPORTOWCY W DNIU SWOJEGO ŚWIĘTA

W niedzielę, 13-go lutego br., w sali Związku Nauczycielstwa Polskiego przy ul. Smulikowskiego w Warszawie odbyła się uroczystość przekazania sztandaru Warszawskiemu Oddziałowi Zw. Zaw. Transportowców oraz wręczenia dyplomów przodownikom pracy w transporcie samochodowym. Jednocześnie wręczano dyplomy za 30-letnią i 25-letnią pracę zawodową seniorom-automobilistom.

Myślę, że bez emfazy i napuszenia można śmiało powiedzieć, że była to uroczystość, jakiej stołeczna grupa automobilistów jeszcze nie przeżywała. Obszerna sala Zw. Nauczycielstwa wypełniona po brzegi uczestnikami tej pięknej uroczystości — kierowcami, którzy w większości przybyli w towarzystwie swych rodzin. Niektórzy zjawili się wprost z kierownicy, wprost od pracy.

Nastrój jakiś ciepły i dostoyny zarazem — wyczuwa się na sali niewidzialne nici wiążące tych dzielnych ludzi pracy, wyczuwa się więź łącząca ich razem w ich trudnym, a uciążliwym zawodzie.

Twarze śmieją się, a oczy błyszczą zadowoleniem i pewnością siebie — oto są razem, zwarci w spoistych kadrach związkowych, które prowadzą ich do coraz to ładniejszego i lepszego życia. Oto świętują swój wielki

dzień, po wielu latach twardej pracy, znojących trudów, nierzadko tułaczki i poniewierki, kiedy to szturchani i poniewierani musieli usuwać się w cień przed kapitalistycznym nieprzyjacielem, który motał ich siły i pracę w sieć nienasyconego wyzysku. Dziś są wolni i silni, gdyż są razem, gdyż są zwarci i wszyscy dążą do jednego celu — do pomyślności klasy robotniczej.

Pierwsi przodownicy pracy w Transporcie Samochodowym, pionierzy współzawodnictwa otrzymali z rąk Przewodniczącego Głównego Komitetu Współzawodnictwa tow. Włodarczyka dyplomy przodowników pracy. Są to ob. ob.: Koczko, Szymczak, Kraśzewski, Sommer, Sidor, Szablewski, Dobijański, Mak, Grzesiak, Stepajtis, Grela, Leonard, Konecki, Kołodziejski, Gering, Oleniak, Krystynski, Maluta, Kępiński, Kłos, Zduńczyk, Kowalewski, Katana, Franciszek, Banyś, Gromadzki, Kisiel, Łomiac, Goławski, Grabski i Rafalski.

Współzawodnictwo jest najnowszą mobilizacją sił do walki o oszczędność. Rezultatem akcji współzawodnictwa są nie tylko zwiększone zarobki robotnicze, ale również poważne korzyści gospodarcze z uzyskanych oszczędności w skali państwowej. Zaledwie w początkach współzawodnictwa, bo w I-szym etapie, grupa współzawodniczących Stołecznej Osobowej Stacji P. K. S. Wola zaoszczędziła jedynie na materiałach pędnych aż 4.523.923 zł.

Współzawodnictwo pracy przez podniesienie wydajności stanowi drogę do uzyskania dobrobytu społecznego oraz zwiększenie zarobków mas robotniczych.

30 lat za kierownicą! Przeciętny człowiek — nie kierowca nie zdaje sobie sprawy ile w tych kilku słowach mieści się wydarzeń. Ile to zdanie zawiera godzin, miesięcy i lat trudu nocnych jazd po bezdrożach, na rozsypujących się ciężarówkach, których nie było czym, ani gdzie naprawiać, a które **musiały** dojechać do celu!

Nie tylko w czasie gorączki wojny zdarzały się takie „kursy” — a nie jeden z nich przecie widział przez okienko kabiny swego wozu łuny nad Warszawą i pożogę wojny nad Berlinem. Nie tylko wojna chrzcila najwyższą próbą wytrzymałości woli i mięśni tych mistrzów kierownicy. Nie tylko wojna — „nieliche kursy” były i w okresie okupacji hitlerowskiej z bronia rozwożoną po lasach i w miesiącach po przejeździe walca wojennego — akcja siewna, akcja repatriacyjna, transporty materiałów pędnych po drogach, na których zostały tylko potrzaskane słupy telegraficzne i resztki tłuczni, zwózka kartofli, wreszcie udział w pełnej samochodowych niespodzianek i niebezpieczeństwa życia akcjach zwalczania faszystowskich band ukraińskich. I tacy kierowcy też byli.

W tej atmosferze wzajemnego szacunku i życzliwości, radosnego podniecenia i serdeczności raz po raz zakwitały krótkie, jędne przemówienia delegatów Głównego Kom. Współzawodnictwa Pracy, Zarządu Głównego ZZ Transp., Automobilklubu Polski i Pol. Zw. Motocyklowego.

Jak ktoś słusznie zauważył tutaj dopiero, na tej sali zebrała się cała rodzina automobilistów. Tutaj byli wszyscy.

Piękne przemówienie wygłosił przewodniczący Zarządu Głównego ZZ Transp. — Cz. Oryński: „My, młodzi działacze związkowi mamy nierzadko zaledwie tyle lat, ile wy macie za sobą lat pracy zawodowej. Ale nasza aktywność, nasza żywiołowość — oparta o zapas waszego doświadczenia — wiedzie nas wszystkich do celu, który sobie postawiliśmy przed sobą: do dobrobytu ludzi pracy, do socjalizmu!”

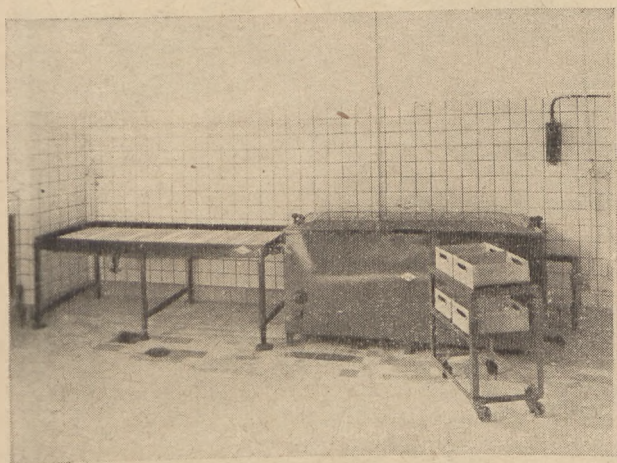
Dyplomy automobilistów-seniorów za 30 względnie 25 lat nieprzerwanej pracy w zawodzie szoferskim otrzymało około 300 kierowców z ob. ob. Wieczorkiem, Witkowskim, Dąbrowskim, Majewskim, Czachowskim, Budziakiem, Sotomskim, Marciniakiem, Tuorem, Tyłem, Plamowskim i Kaszewiakiem na czele. Kierowcy ci otrzymali jednocześnie pamiątkowe odznaki.

Inż. **TADEUSZ SOKOŁOWSKI**

URZĄDZENIA DO OBSŁUGI SAMOCHODÓW (5)

Kompletna stacja obsługi posiada warsztat dla bieżących mniejszych napraw o charakterze zapobiegawczym.

Stosując się do ustalonego porządku w Nr 5 „Motoryzacji“ (z maja 1948 r.) **warsztat ogólny** oznaczony liczbą 7, posiada: stoły monterskie z imadłami, wiertarki (stałą i przenośną), ostrzałkę, tokarkę o wymiarach 150 x 1000 i szlifierki specjalne do zaworów, do planowania głowic, do planowania powierzchni sprzęgła i do tulei, prasę 22 — 30 ton, dalej przyrządy: do nitowania okładzin sprzęgła, do docierania zaworów, do badania sprężyn zaworowych, wreszcie: stanowiska do skrzynki przekładniowej, tylnego mostu, silnika, jak również urządzenia do mycia części.



Stół do sortowania, wanna do mycia i wózkowa półka ze skrzynkami do przewozu części.

Wypożyczenie warsztatu uzupełniają: dźwig wózkowy do przewożenia zespołów, półki wózkowe do przewożenia części i stojaki.

Warsztat posiada wystarczającą ilość narzędzi monterskich w skrzynkach żelaznych zamkniętych na kłódkę, oraz pokrowce do ochrony błotników i siedzeń samochodów znajdujących się w obsłudze.



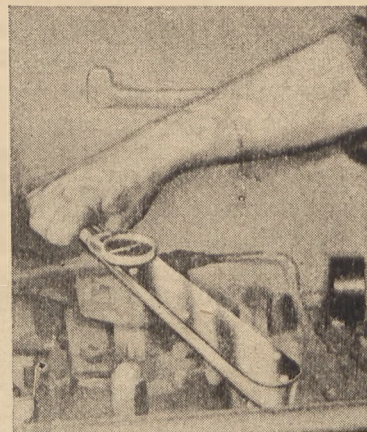
8. Narzędziownia. Obok warsztatu znajduje się narzędziownia, w której oprócz pilników i wiertel oraz najprostszych narzędzi pomiarowych znajdują się narzędzia specjalne służące do rozbiórki i składania samochodów obsługiwanych przez stację. Narzędzia te są umieszczone na oddzielnych tablicach dla każdego typu samochodu. Tablice zawieszono na ścianach. Stąd wynika konieczność specjalizowania stacji obsługi dla określonych typów samochodów.

W ostatnich czasach coraz bardziej wchodzi w użycie klucze dynamometryczne wskazujące siłę w kgm z jaką zakręca się śruby. Inowacja bardzo praktyczna zwłaszcza przy częstym dociąganiu śrub głowicowych po odwęgleniu głowicy cylindrowej.

9. Warsztat do obsługi podwozia i nadwozia. Warsztat ten ma za zadanie wykonywać na oczekaniu wszelkie prostowania zarówno części blaszanych nadwozia, jak i części podwozia, o ile nie zachodzi potrzeba naprawy głównej, połączonej z rozbiórką samochodu, w warsztacie specjalnym. Warsztat do obsługi podwozia i nadwozia, który wykonuje również bieżące naprawy zawieszenia, posiada prasę hydrauliczną 20 ton, szlifierkę stołową, aparat spawalniczy, przyrządy do lutowania oraz do robót kowalskich na zimno. Wzdłuż ścian ustawione są stoły monterskie z imadłami. Dźwig ruchomy na szynie, z zasięgiem wzdłuż całego pomieszczenia, uzupełnia wyposażenie tego działu obsługi.

Zależnie od tego czy stacja przystosowana jest do obsługi samochodów osobowych czy ciężarowych, może być przewidziany mały warsz-

Klucz dynamometryczny.



Wnętrze nowoczesnie urządzonego warsztatu. Czystość, dużo światła, części ani zespoły nie leżą na podłodze.

tat stolarski do napraw drewnianych nadwozi ciężarowych lub warsztat tapicerski do bieżących napraw wnętrza nadwozi osobowych.

10 i 11. Są to pomieszczenia do obsługi potrzeb socjalnych i gospodarczych zakładu.

12. Lakiernia wymaga pomieszczenia szczelnie zamkniętego i przewietrzanego, tak aby uniknąć przedostawania się przykrych i szkodliwych dla zdrowia oparów, lakierów nitro-celulozowych rozpryskiwanych pod ciśnieniem.

Wnętrze kabiny, w której znajdują się tylko półki i haki do wieszania pistoletów i przewodów, powinno posiadać urządzenie do wywietrzania (ekshaustor).

Wykonywanie poprawek lakierniczych sposobem natryskowym na ogólnej hali nie jest wskazane i może być wykonywane tylko w najmniejszej skali, to jest wówczas, gdy jest oczywistym, że dla zupełnie drobnej poprawki nie opłaca się wprowadzać samochodu do lakierni.

13. Umywalnia wymaga pomieszczenia wodoszczelnego i bardzo dobrze oświetlonego. Wskazaniem jest, aby samochód mógł być podnoszony podczas mycia. Do tego celu służy podnośnik hydrauliczny stały, taki jak w smarwalni (3). Ciśnienie wody wodociągowej wymaga pompa wirowa o wydajności 1000 — 3000 lt na godzinę, zależnie od wielkości umywalni i ilości węży (hydrantów), z silnikiem elektrycznym 1,5 — 5 KM. Ciśnienie u wylotu 18 — 25 atm. Samochód poddany ze wszystkich stron (również i od dołu) działaniu strumienia wody pod wysokim ciśnieniem jest w kilka minut umyty, to znaczy błoto i kurz zostało zewsząd zmyte.

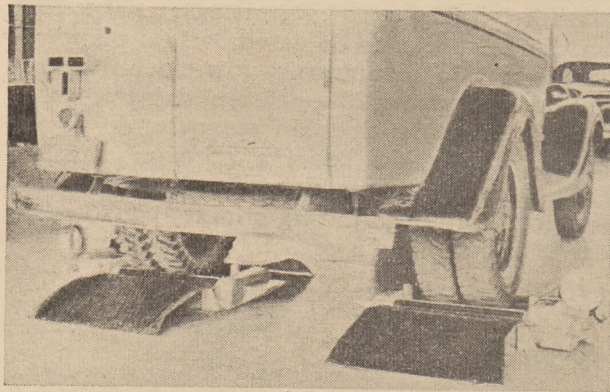
Dłużej trwa wycieranie, które odbywa się ręcznie za pomocą gąbek i skórki irchowej. Czynność ta wykonywana jest w swym ostatnim stadium poza obrębem umywalni — na hali głównej, aby dać miejsce w umywalni następnemu samochodowi. Do urządzenia umywalni należy wyżymaczka do suszenia skórek irchowych, umieszczona na postumencie.

Umywalnie o wielkiej wydajności urządzone są w ten sposób, że samochody przechodzą na taśmie przez tunel. Przed wejściem do tunelu 2 specjalistów czyści wnętrze odkurzaczem i szczotkami. Wchodząc do tunelu samochód dostaje się w strumień wody pod wysokim ciśnieniem kierowane przez 4 fachowych zmywaczy, z których dwóch operuje pistoletami z rozpylonym mydłem.

Samochód przechodzi nad kanałem (zamiast podnośnika) i dostaje się pod strumień gorącego powietrza dla osuszenia, stamtąd wychodzi z tunelu i zostaje wykończony przez czterech specjalistów operujących bardzo wyrafinowanymi środkami, celem nadania samochodowi pełnego polysku. — Wydajność takiego zakładu do mycia samochodów jest olbrzymia, a koszt instalacji wysokie.

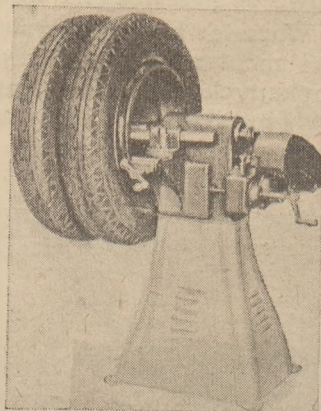
Zmywacze, wbrew powszechnemu mniemaniu, są fachowcami. Od ich inteligencji i rozplanowania pracy oraz zręczności zależy wydajność tego działu obsługi.

14 i 15. Obsługa hamulców i zespołu kierowniczego. Dwa działy obsługi, które są odpowiedzialne, więcej niż inne, za bezpieczeństwo jazdy. Pracownicy tych działów muszą gwarantować za najbardziej sumienne i staranne wykonanie czynności, z którymi muszą być doskonale obeznani.



Przenośny przyrząd do badania hamulców

Urządzenia do obsługi hamulców obejmują: przyrząd do badania efektu hamowania, który wskazuje opóźnienie w metrach na sekundę do kwadratu, podnośnik wózkowy, zbiornik wózkowy do napełniania płynu hamulcowego, przyrząd do wytaczania bębnow hamulcowych czyli specjalną tokarnię, na którą mogą być zakładane koła (nawet bliźniacze) bez potrzeby zdejmowania ogumienia, przyrząd do nitowania nakładek hamulcowych, szlifierkę do nakładek hamulcowych, nadto uniwersalny ściągacz do kół, wreszcie narzędzia i przybory do odpowietrzania i regulacji hamulców. Badanie działania hamulców odbywa się przed obsługą oraz po wykonaniu jej.

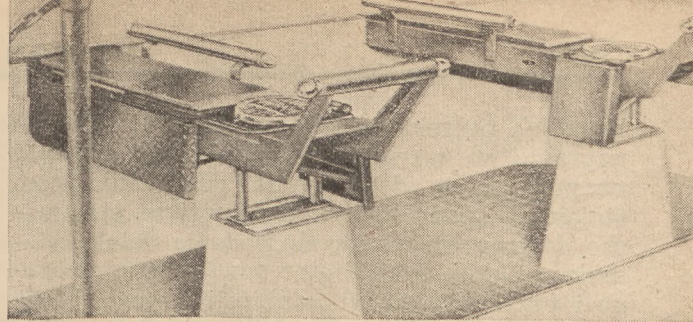


Przyrząd do wytaczania bębnow hamulcowych

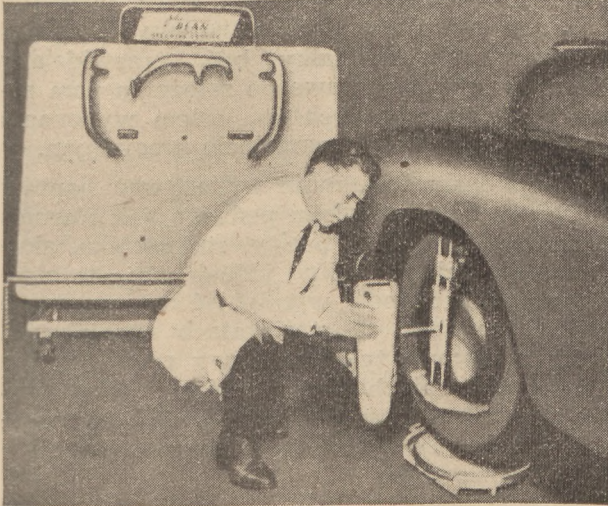
Dział 15, który wykonuje badanie kół i ich wyważanie (celem zapobieżenia chybotaniu), ustawianie nachylenia i zbieżności kół oraz ich

Stanowisko do badania ustawienia kół.

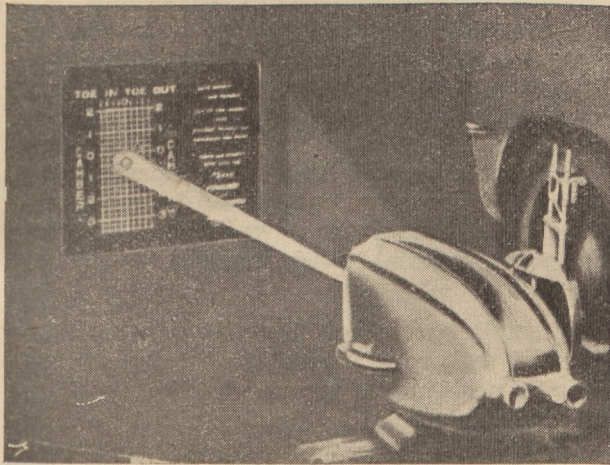
przedbiegu (nachylenie sworzni zwrotniczych) posiada następujące przyrządy: przyrząd do statycznego i dynamicznego wyważania kół, przyrząd do badania nachylenia kół, który polega na właściwościach pionu i jest zaopatrzony w podziałkę, na której odczytuje się nachylenie w stopniach, oraz uchwyty i podkładkę pod badane koło służące do precyzyjnego ustawienia przyrządu.



prymitywnymi, dobrze znanymi przyrządami, jednak zabiegi te trwają długo i nie dają dokładnych wyników. Dokładność jest nieodzow-



Przyrząd do badania nachylenia kół.



Optyczny przyrząd do badania nachylenia i zbieżności kół.

Optyczny przyrząd do badania nachylenia i zbieżności kół jest ciekawą nowością. Ustawiony na badanym kole połączony jest z przyrządem optycznym, który rzuca promień światła na ekran z podziałkami. Poziomo: promień na lewo od środkowej linii pionowej wskazuje stopień zbieżności, gdy promień pada na prawo od tej linii — wskazuje stopień rozbieżności kół. Podziałka pionowa wskazuje nachylenie pozytywne lub negatywne w stopniach.

Oczywiście, że te same pomiary można zrobić

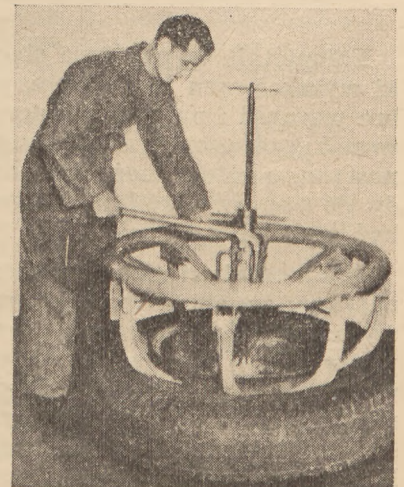


Przyrząd do wyważania kół.

nym warunkiem dla właściwego ustawienia kół, co jak wiadomo ma wpływ na działanie układu kierowniczego, oszczędne zużycie przednich opon, a nawet zużycie paliwa.

Jak ważnym jest właściwe wyważenie i ustawienie kół, świadczy to, że podczas wielkich wyścigów, podczas których samochody muszą być precyzyjnie wyregulowane dla osiągnięcia swych szczytowych wydajności, na punktach zaopatrzenia są czynne stacje obsługi kół ze wszystkimi wyżej opisanymi przyrządami do badania i regulacji.

16. Warsztat do obsługi ogumienia. Warsztat ten wykonuje takie naprawy, które można wy-



Przyrząd do zdejmowania i zakładania opon.

konać na poczekaniu lub kwalifikuje opony do naprawy w warsztacie specjalnym. Posiada on: przyrząd do zdejmowania i nakładania opon, stojak na opony będące w naprawie, stanowisko do napraw, wannę do badania dętek, wieszak na dętki, dystrybutor powietrza sprężonego i przyrządy do wulkanizacji w małym zakresie oraz wszelkie narzędzia specjalne według wskazań wójtów ogumienia.

W końcu każda stacja obsługi powinna posiadać **pogotowie techniczne** na samochodzie dźwigu wyposażonym w wózki i drągi do holowania uszkodzonych samochodów. Pożądanym jest wózkowy przyrząd do badania instalacji elektrycznej i zapłonu oraz akumulatorów, który załadowany na samochód - pogotowie,

zysk tocznych, ciąga kierownicy i inne, tuleje i sworznie resorowe. Naprawić resory i inne części zawieszenia. Naprawić hamulce.

Dalej stacja może przeprowadzić mniejsze naprawy chłodnic, skrzydeł wiatraka, rury wydechowej i tłumika. Może prostować błotniki i usuwać mniejsze uszkodzenia nadwozi wraz z poprawkami lakierniczymi. Może wykonać naprawy instalacji elektrycznej i zapłonu oraz gaźników w miarę możliwości swego warsztatu elektrotechnicznego. Wreszcie mogłaby wymieniać zużyte zespoły jak silnik, tylny most itd. i w ten sposób wykonać naprawę średnią. W tym celu musiałyby być przewidziany skład na zespoły gotowe do założenia i na zespoły wyjęte z samochodu, celem wykonania naprawy głównej w warsztacie specjalnym.

Stacja obsługi nie może wykonywać: napraw głównych silnika i bloku pędowego, jak również napraw głównych prądnicy, rozrusznika, akumulatorów, chłodnic itp., jednak może te części względnie zespoły wymieniać na inne nowe lub naprawione w warsztatach specjalnych, które wykonują tylko naprawy zespołów, nie przyjmując całych samochodów do naprawy. Jedynie dla naprawy całości nadwozia samochód musi być odesłany do specjalnego warsztatu nadwoziowego.

* * *

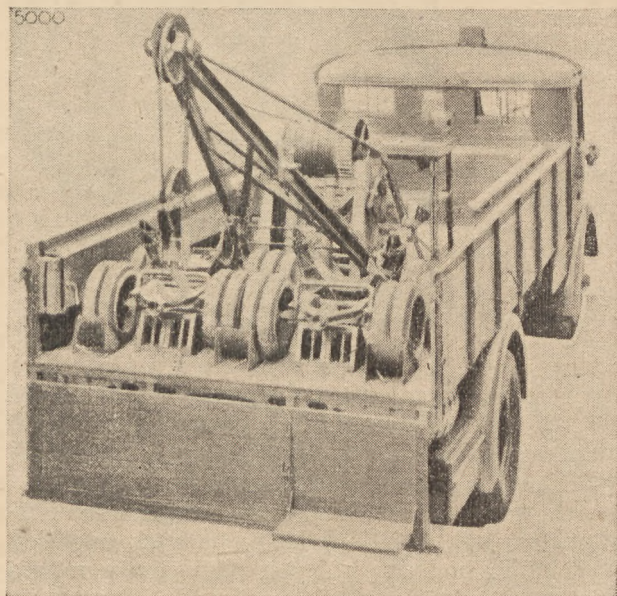
Kompletnie wyposażona stacja obsługi jest warsztatem do napraw zapobiegawczych, który umożliwia prowadzenie napraw nowoczesną metodą zespołową. Wobec tego, że duże i kompletnie wyposażone stacje obsługi muszą znajdować się w każdym skupisku samochodów, naprawy zapobiegawcze i wymiana zespołów mogą odbywać się najbliższej siedziby właściciela samochodu. Do naprawy głównej transportowane są tylko zespoły (z wyjątkiem naprawy głównej nadwozia). Stąd oszczędność na transportach.

Warsztaty specjalne do napraw głównych mogą lepiej wykorzystać swą powierzchnię, uwolnioną od postoju całych samochodów zjeżdżających się z całego kraju do nielicznych — z natury rzeczy — warsztatów specjalnych celem wykonania napraw głównych. Wydajność tych warsztatów może być znacznie powiększona.

* * *

Stacje obsługi powinny być specjalizowane na stacje obsługujące wyłącznie samochody ciężarowe i stacje obsługujące tylko samochody osobowe i ich pochodne o ciężarze własnym do 2 ton.

Budynki i instalacje wewnętrzne są bardzo różne dla obsługi różnych rodzajów samochodów. Ze względu na różne nakłady pracy dla wykonania tych samych zabiegów przy obsłudze samochodów ciężarowych i osobowych, przelotność stacji obsługi o tej samej ilości pra-



Pogotowie samochodowe z dźwigiem i przyrządami do holowania.

mógłby umożliwić elektrotechnikowi usunięcie usterek na miejscu postoju unieruchomionego samochodu, który wzywał o pomoc.

* * *

Kompletnie wyposażona stacja obsługi, dzięki wyszkolonym fachowcom, posiadającym dobre warunki i narzędzia pracy, może wykonać: wszelkie okresowe przeglądy połączone z diagnostyką, a zatem może kwalifikować samochody do naprawy, podając jakie naprawy mają być wykonane.

Stacja obsługi może wykonywać wszelkie naprawy zapobiegawcze jak np.: założenie nowych uszczelek, kontrola i przemywanie pomp, przewodów i filtrów, odwęglenie i przeszlirowanie (tzw. planowanie) głowic cylindrowych, szlifowanie zaworów, dociągnięcie wszelkich śrub, wymiana nakładek sprzęgła i hamulców. Może wymienić większość przegubów lub łoż-

cowników jest inna dla samochodów ciężarowych i inna dla osobowych. Skład personelu bezpośredniego (inaczej puroprodukcyjnego) jest inny.

Wykonywanie obsługi samochodów osobowych na stacji specjalizowanej do obsługi ciężarówek jest możliwe, gdyż pomieszczenia i urządzenia są nie tylko wystarczające, ale i za duże. Wywoła to jednak, ze względów wyżej wyliczonych, zamęt — pociągając za sobą marnotrawstwo dające się z góry przewidzieć i ustalić. Odwrotnie — samochód ciężarowy nie może się ani zmieścić, ani podnieść na stacji racjonalnie zbudowanej, urządzonej i obsadzonej do obsługi samochodów osobowych.

* * *

Powierzchnia pod dachem stacji obsługi — opisanej w szeregu artykułów zamieszczonych w kilku zeszytach „Motoryzacji“ pt. „Urządzenia do obsługi samochodów“ — powinna wynosić, o ile ma obsługiwać samochody ciężarowe, około 1000 m² i około 700 m², jeśli przeznaczona jest do obsługi wyłącznie samochodów osobowych. Ponadto potrzebny jest ogrodzony plac o powierzchni twardej, o wielkości według lokalnych wymagań. Oczywiście teren ten musi być znacznie większy do parkowania ciężarówek.

Przy 30 pracownikach, w czym 21 bezpośrednich (o różnym składzie dla samochodów ciężarowych i osobowych), stacja może obsłużyć stale około 200 samochodów ciężarowych i ponad 400 samochodów osobowych.

Część stacji obsługi — strictu sensu — tj. mycie, smarowanie i łatwiejsze przeglądy, powinna pracować w każdym razie na 2 zmiany, a o ile możliwości na trzy. Inwestycje będą lepiej wykorzystane i przestoje samochodów skrócone.

Inż. Tadeusz Sokołowski

Z kraju

OLDSMOBIL Z ROKU 1890 WZBOGACIŁ ZBIORY MUZEUM KOMUNIKACYJNEGO

Muzeum Komunikacyjne w Warszawie wzbogaciło się o jeden interesujący eksponat — z Olsztyna przywieziono najstarszy w Polsce samochód, marki „Oldsmobil“, zbudowany — według opinii znawców — w Anglii w roku 1890-ym.

Samochód przypomina wyglądem bryczkę konną. Zbudowany jest on w większości z drzewa, nawet koła są drewniane.

Z przodu pojazdu zamiast zwykłej (na obecne czasy) kierownicy znajduje się drążek kierowniczy, spełniający podobne zadania. U dołu z przodu znajdują się trzy pedały: hamulcowy, przyspiesznik (akcelerator) oraz trzeci — zapewne pedał sprzęgłowy.

Uwagę zwraca silnik bardzo wielkich rozmiarów w stosunku do wagi i wielkości pojazdu — oraz potężnych rozmiarów koło zamachowe, którego dzisiaj nie powstydziłaby się wielka maszyna w fabryce. Gruby, silny łańcuch łączący silnik z tylnymi kołami służył do przenoszenia mocy.

Za siedzeniem, wykonanym w sposób identyczny do siedzeń w bryczce konnej, znajduje się zbiornik benzyny oraz biornik na wodę (chłodnica?).

Historyczny eksponat znalazł na razie pomieszczenie w prowizorycznej szopie u zbiegu ul. Nowogrodzkiej i Em. Plater. Po odczyszczeniu „staruszka“ i wybudowaniu odpowiedniego pomieszczenia w Muzeum Komunikacyjnym, eksponat będzie udostępniony do oglądania dla zwiedzających Muz. Kom.

50 TRAKTORÓW RADZIECKICH PRZYBYŁO DO POLSKI

50 traktorów radzieckich nadeszło ostatnio do Przemyśla do tamtejszego Ośrodka Technicznej Obsługi Rolnictwa. Traktory te posłużą do likwidacji reszły odłogów w powiecie przemyskim.

**

Ministerstwo Rolnictwa otrzymało w darze od fabryki czechosłowackiej „Ceskoslovenska Zbrojovka“ traktor, wykonany przez robotników tej fabryki poza godzinami pracy.

**

Delegacja przedstawicieli samorządu, która bawiła we Francji, podpisała umowę na dostawę 100 nowych autobusów dla różnych miast w Polsce.

Warszawa otrzyma z tego transportu 15 autobusów.

2 NOWE MOSTY: WE WROCŁAWIU I POD WARSZAWĄ

Dzięki czynnej pomocy robotników i młodzieży w grudniu r. ub. wykończono i oddano do użytku dwa mosty: most imienia króla Bol. Chrobrego we Wrocławiu (odbudowany kosztem 35 miln. zł) oraz most na rzece Jeziorce — łączący Skolimów (miejscowość podstołeczna) z Warszawą.

Most na Jeziorce kosztował niecałe 10 miln. zł, z czego 1 miln. zł zebrali mieszkańcy Skolimowa i Konstancina.

ZE ZWIĄZKU RADZIECKIEGO przyszło już do Polski z ostatniego zamówienia Centr. Handl. Przem. Motoryzacyjnego 150 samochodów ciężarowych marki GAZ-51, 60 samochodów cięż. marki ZIS-150 oraz 50 osobowych „łazików“ marki GAZ-67B oraz część wywrotek marki ZIS-585. Ogółem z tej transzy otrzymać mamy 1.100 sam. cięż. GAZ-51, 110 sam. cięż. ZIS-150, 450 wywrotek ZIS-585 oraz 325 „łazików“ GAZ-67B.

PAŃSTWOWA KOM. SAMOCHODOWA przejęła z dniem 20 lutego br. dwie linie pasażerskie, a mianowicie: 1) Warszawa—Tomaszów—Piotrków i 2) Warszawa—Biała Rawska.

KIEROWCÓW-KOBIETY SZKOLI „SŁUŻBA POLSCE“. Oprócz traktorzystek „Służba Polsce“ szkoli również kobiety-kierowców. Junaczki okazują duże zainteresowanie dla fachu szoferskiego. Po ukończeniu kursów ze stopniem dostatecznym junaczki otrzymują „prawo jazdy“ kl. III-a.

WYŁĄCZNOŚĆ REMONTÓW SAMOCHODÓW TYPOWYCH, zarówno ciężarowych jak i osobowych, w Państwowych Zakładach i Warsztatach Samochodowych za pośrednictwem „Motozbytu“ postanowił Komitet Ekonomiczny Rady Min. na posiedzeniu w dniu 14.II br. Jednocześnie powzięto uchwałę (obowiązującą urzędy, instytucje i przedsiębiorstwa państwowe i spółdzielcze) do oferowania zużytych opon — Państwowej Centrali Odpadków Użytkowych.

8.000 CIĄGNIKÓW naprawiły warsztaty Technicznej Obsługi Rolnictwa w okresie ostatniej zimy. Około 15.000 ciągników weźmie udział w tegorocznej orce wiosennej. Należy się spodziewać, że w roku bieżącym tabor ciągników powiększy się o 6.000 sztuk nowych traktorów.

O GRAFICIE KOLOIDALNYM

SMARY GRAFITOWANE

Od wielu lat wiadomo, że grafit, czyli bezpostaciowa forma węgla (C), posiada specjalne własności smarnicze, dzięki przede wszystkim swojej strukturze, t. zw. płatkowej. Ta forma płaskich łuseczek, którą grafit zachowuje, niezależnie od tego, do jakiego stopnia go rozdrobnimy, jest główną cechą grafitu, dzięki której tarcie pomiędzy powierzchniami zagrafitowanymi jest wielokrotnie mniejsze, aniżeli pomiędzy powierzchniami nawet najstaranniej wygładzonymi.

Stosowanie grafitu do smarów było początkowo bardzo ograniczone. Grafit zawiera stosunkowo znaczne domieszki bardzo twardych ciał, jak kwarc, szpat i inne, więc delikatniejsze organizmy mogły ulec porysowaniu.

Dodawanie grafitu do olejów płynnych chybiało celu, gdyż grafit od razu wypadał z oleju i nie mógł być wykorzystany. Pozatym zachodziła obawa zatkania przewodów oliwnych. Dopiero z chwilą wynalezienia przez Achesona sposobu takiego rozdrabniania cząstek grafitu, — przy jednoczesnym usunięciu wszelkich szkodliwych domieszek mineralnych, — że, dodawany do odpowiednich rozczynników, wytwarzał z nimi formę zawiesiny, umożliwiło szersze stosowanie grafitu, jako znakomitego środka smarniczego.

GRAFIT KOLOIDALNY

Grafit koloidalny jest zawiesiną mikrocząstek grafitu w oleju, lub innym rozczynniku. Jest to prawie czysty węgiel w formie bezpostaciowej (99,8%), o średnicy mikrocząstek od 0,0001 do 0,00001 mm. Cząsteczki grafitu w tak zagrafitowanym oleju są tak drobne, że przechodzą nawet przez filtry i knoty.

Zawiesina ta jest trwałą.

Działanie grafitu koloidalnego jest następujące. Stosując oleje grafitowane, wytwarzamy na powierzchniach tarcia specjalną powłokę grafitową, zwaną w technice grafitoidem. Powstanie grafitoidu objaśnia się tem, że w czasie pracy oleju grafitowanego, przez ocieranie się powierzchni metalowych, mikrocząstki zawiesiny grafitowej wypadają z rozczynnika, pod wpływem tarcia, i osiadają na wszystkich, nawet najdrobniejszych, wgłębieniach i rysach powierzchni trących. W ten sposób wszelkie nierówności wymienionych powierzchni zostają wygładzone tak idealnie, jak nie da się osiągnąć tego żadnym sposobem mechanicznym. Pozatym cała powierzchnia tarcia zostaje pociągnięta mikroskopijną warstwą grafitu.

EFEKTY STOSOWANIA GRAFITU KOLOIDALNEGO

Effekt przy stosowaniu grafitu koloidalnego nie jest do uzyskania przy użyciu nawet najdroższych i najbardziej specjalnych olejów normalnych i polega na następującym działaniu:

- 1) Zredukowaniu tarcia i zmniejszeniu zapotrzebowania energii napędowej.
- 2) Zredukowaniu do minimum obaw zagrzaną się, lub zatarcia łożysk. W Anglii przeprowadzono następujące próby: uruchomiono dwa, pracujące w identycznych warunkach, łożyska, jedno zagrafitowane, drugie na smarze zwykłym. Po kilkunastu godzinach zatrzymano dopływ smarów do łożysk. Łożysko na smarze zwykłym trzeba było po 37 minutach wyłączyć z ruchu, z powodu niebezpiecznego zagrzaną się. Łożysko na smarze zagrafitowanym szło jeszcze 27 godzin.
- 3) Na wydatnym zmniejszeniu kosztów remontu (większy t. zw. zapas chodu). W Instytucie of Automobile Engineers, — London, została przeprowadzona niedawno próba z nowymi silnikami. Podczas docierania tych silników, w silniku, docieranym olejem zagrafitowanym pierś-

cie nie zużyły się o 50% mniej, aniżeli w silniku, docieranym na oleju zwykłym.

- 4) Przy stosowaniu olejów grafitowanych zużycie części metalowych zostaje od samego początku przyhamowane. Pierścienie tłokowe układają się jednoliciej, przez co wydajność silnika zwiększa się. Zużycie oleju zmniejsza się do możliwego minimum, przy jednoczesnym dostatecznym smarowaniu tłoków i pierścieni.
- 5) Wyższa smarność olejów grafitowanych umożliwia stosowanie olejów znacznie lepszych.
- 6) Dzięki tej wyższej smarności olejów grafitowanych osiąga się w niektórych wypadkach do 50 procent oszczędności w zużyciu oleju.
- 7) Grafit wytrzymuje bardzo wysokie temperatury, nie tracąc swych własności smarnych, podczas gdy oleje normalne rozpadają się przy 300 st. C.

Na podstawie wyżej opisanego i mojej trzydziestoletniej praktyki w kraju i zagranicą, śmiem twierdzić, że stosowanie grafitu koloidalnego, **jedynie przy głównej naprawie samochodów**, podwyższyło by t. zw. zapas chodu po naprawie głównej z 15.000 km do 25.000 km, zaś przy zastosowaniu olejów grafitowanych przy użytkowaniu samochodu — do 40.000 km.

Uważam za pożyteczne przytoczyć jeszcze moje osobiste doświadczenia z grafitem koloidalnym.

W maju, 1939, nabyłem włoskiego Fiata 1100, który od razu zagrafitowałem. Po przejechaniu 1000 km zmieniłem smar w silniku i wybrałem się do Katowic. Dzień był gorący. Dopiero za Piotrkowem zauważyłem, że silnik lekko się grzeje. Po otwarciu maski okazało się, że filtr oleju, po przeczyszczeniu, nie został dokręcony (przez obsługę Fiata), cała prawie zawartość karteru haniebnie zabryzgała silnik i na dnie pozostało może pół litra smaru. Miałem oczywiście ze sobą 2 kg zagrafitowanego smaru w bańce, ale pomyślałem, że skoro już ta samoczynna próba się rozpoczęła, zobaczymy, co będzie dalej. Jadąc z szybkością 60 km/godz. dojechałem do Częstochowy (70 km) i skonstratowałem, że silnik więcej się nie nagrzewał. Po dolaniu smaru, silnik w dalszej drodze doszedł do normalnej temperatury.

W połowie 1938 r. zawarłem umowę z Ministerstwem Komunikacji na usprawnienie gospodarki smarniczej w PKP., za wynagrodzeniem 40% od osiągniętych oszczędności. Po 5 miesiącach stosowania grafitu koloidalnego parowozy zaczęły przychodzić do remontu nie po trzech miesiącach pracy, a po sześciu. Oszczędności były tak wielkie, że ówczesny minister Komunikacji wstawił do umowy dodatkowy punkt: półroczne wynagrodzenie moje nie mogło przewyższyć zł 90.000.

Otrzymanie grafitu koloidalnego nie przedstawia dzisiaj żadnych trudności.

Inż. W. Stattler

NARZĘDZIA SAMOCHODOWE

klucze kalibrowe: widlaste, koronkowe, sztorcowe, łamane, nasadkowe.

Frezy zaworowe. Skrobaki. Cęgi. Śrubokręty. Szczelinomierze i t. p.

poleca:

AUTO-TECHNIKA, Warszawa, ul. Puławska 10.

sklep od ul. Rakowieckiej.

RADZIECKIE MOTOCYKLE SPORTOWE

Historia rozwoju techniki motocyklowej wskazuje, że wyścigi i inne rodzaje współzawodnictwa przyczyniają się do udoskonalenia motocykli oraz ulepszenia ich własności eksploatacyjnych.

We wszystkich krajach, w tej liczbie i w ZSRR, przypisywano zawsze wielkie znaczenie opracowaniom konstrukcyjnym motocykli typu sportowego. Szczególnie korzystny wpływ sportu motocyklowego na postęp techniczny ujawnia się wtedy, gdy przepisy techniczne wyścigów popierają ulepszenia takich typów motocykli, które posiadają budowę zbliżoną do motocykli codziennego użytku, używanych jako środek indywidualnego przewozu. Wszelchwiązkowy Komitet do Spraw Kultury Fizycznej i Sportu w Związku Radzieckim, mając na uwadze rozwój i ulepszenie motocykli krajowej produkcji, przyjął rezolucję, według której w wyścigach i zjazdach motocyklowych mają odąd brać udział tylko motocykle wyrobu krajowego.

W roku 1940 rozpoczęto produkcję motocykla typu M — 72, który różnił się od wszystkich konstrukcji poprzednich tym, że miał przekładnię wałem pędnym i dwucylindrowy silnik typu „bokser”. M — 72 nie należał do motocykli sportowych, jednak ogólna zasada nadawała się do konstrukcyjnego opracowania motocykla o bardzo wysokich własnościach sportowych. Układ dwucylindrowego „boksiera” zapewnia dobre chłodzenie, co ma bardzo duże znaczenie, gdy temperatura silnika wzrasta wskutek jazdy w ciężkim terenie.

Z pośród licznych schematów silników dwucylindrowych szczególne powodzenie w zakresie przystosowania do sportu miał silnik typu „bokser”. Żeby zmniejszyć motocykl M — 72 na sportowy wystarczyło zastąpić silnik z bocznymi zaworami silnikiem górnozaworowym wzmocnionym i opóć tego obniżyć ogólny ciężar motocykla, celem polepszenia jego zrywu i zwrotności, a więc cech niezbędnych w warunkach wyścigów szosowych.

Prace te wykonały w latach 1944 — 45 dwie wytwórnie motocykli, dzięki czemu zjawily się motocykle M — 75 i M — 80, o zbliżonej konstrukcji. Motocykl M — 75 wykonany był w dwóch odmianach — sportowej i wyścigowej.

Model sportowy różni się od motocykla M — 75 tym, że posiada wydajniejszy silnik górnozaworowy o średnicy cylindrów 78 mm i skoku tłoka 78 mm (750 cm³).

Moc tego silnika w modelu wyścigowym była doprowadzona do 33 KM przy stopniu sprężania 8,5. Zapłon od akumulatora zastąpiono zapłonem od iskrownika. Powiększono pojemność układu smarowniczego z 2,5 do 4,5 litrów. Czterobiegowa skrzynka przekładniowa posiada stosunek przekładni 1,875; 1,3; 1; 0,916, a stosunek przekładni tylnej osi wynosi 3,89. Ciężar motocykla został obniżony do 180 kg.

W klasie motocykli z wózkami M — 75 osiągnięto kilka rekordów wszelchwiązkowych. Najwyższa szybkość M — 75 bez wózka dochodzi do 160 km/godz, z wózkiem — 130 km/godz.

Silnik motocykla M — 80 należy zaliczyć do tego samego typu. Wymiary jego są również takie jak M — 75. Celem polepszenia napełniania zastosowano inny wałek rozrządczy, z wyższymi krzywkami przez co osiągnięto wyższe podnoszenie zaworów (9 mm) i zwiększenie zakresu otwarcia zaworu ssącego i wydechowego.

Silnik rozwija moc 40 KM, co zapewnia szybkość około 170 km/godz. Stosunek głównej przekładni — 1:3,89. Średnica obręczy kół została powiększona wskutek czego zostały zastosowane opony wyścigowe: 21x3" na koła przednie i 20x3,25" na koła tylne. Ciężar motocykla wynosi 192 kg.

★

W końcu 1947 r. wykonano motocykl M — 35, do którego zastosowano części z M — 72 oraz silnik dwu-

cylindrowy poziomy ze zmniejszoną pojemnością skokową cylindrów. Konstrukcja jego może być wykorzystana do seryjnej budowy wysokowartościowych motocykli sportowych.

Motocykl M — 35 interesuje szczególnie motocyklistów sportowców. Należy on do klasy 350 cm³. Zasadnicza budowa jego jest identyczna z M — 72, jednak jako przeznaczony do jazdy solo — wymaga on obniżenia ciężaru, to też niektóre części wchodzące w skład jego budowy wzięto z lekkiego typu MIA. Prototyp tego motocykla waży 165 kg. Ciężar ten w przyszłości będzie zmniejszony drogą zamiany niektórych części, wchodzących w skład M — 72.

Poziomy dwucylindrowy silnik o krótkim skoku (62x58) posiada moc 19,8 KM przy stopniu sprężania 9,7. Przy stosunku przekładni 6,05 na czwartej przekładni oraz przy normalnych oponach 19"x3,5", motocykl M — 35 rozwijał na próbach najwyższą szybkość 120 km/godz. Należy tu zaznaczyć, że motocykl M — 35 udał się w znaczeniu sportowym, gdyż dopuszcza on wysokie obciążenie silnika, a przy dokładnej regulacji może zapewnić doskonałe osiągnięcia.

Do wyścigów w klasie 600 cm³ jedna z fabryk Związku Radzieckiego wykonała motocykl specjalny I6A, oparty na zasadach konstrukcyjnych i wielu częściach typowego motocykla M — 72. Interesującą cechą I6A jest zastosowanie poziomego silnika ze sprężarką (typu wentylatora) i górnymi zaworami. Cylindry z aluminium zaopatrzone we wprasowane tuleje, umocowane są do kadłuba długimi śrubami. Aluminium głowice cylindrów posiadają wprasowane gniazda zaworowe z brązu. W związku z podwyższonym sprężaniem wzmocniono konstrukcję korbowodów, sworzni tłokowych i tłoków. Zapłon uzyskuje się z iskrownika napędzanego za pośrednictwem zębatach kół stożkowych od wałka rozrządczego.

Sprężarka otrzymuje napęd od przedniego końca wału korbowego. Zasysa ona mieszaninę przez gaźnik typu TT — 37 i wtłacza ją do silnika pod ciśnieniem 0,5 atm.

Do smarowania sprężarki przewidziano odgałęzienie przewodów olejenia. Zdolność przepustowa odgałęzienia może być regulowana przy pomocy zaworu igłowego.

Nadwozie przyczepki motocykla posiada kształt opływowy i obniżoną ramę — zawieszenie koła przyczepki — typu drążka skrętnego. Zawieszit ramy przyczepki wynosi 110 mm. Opracowano również osłonę opływową obejmującą całkowicie motocykl wraz z kierowcą. Badaniom próbnym w jeździe motocykl I6A jeszcze nie był poddany.

★

W ostatnich czasach w ZSRR szerokie zastosowanie mają motocykle małowartościowe „Moskwa” (MIA) z silnikiem dwusuwowym 125 cm³. Wyścigi w klasie 125 cm³ spowodowały duże zainteresowanie i popyt na małowartościowe motocykle o wysokich cechach sportowych.

Zyczenia amatorów sportu motocyklowego nie pozostały bez echa, gdyż fabryka motocykli MIA opracowała typ sportowy MIE. Motocykl ten różni się od standardowego typu MIA wzmocnionym silnikiem, który pracuje przy wysokim stopniu sprężania (9,8) i rozwija moc 7,5 KM zamiast 4,2 KM jak typ standardowy MIA. Powiększenie mocy uzyskano nie tylko przez wysoki stopień sprężania, lecz także drogą dokładnego doboru najkorzystniejszych warunków napełniania cylindra i optymalnego oporu systemu wydechowego.

Dzięki dużej mocy silnika na jednym z motocykli MIE osiągnięto szybkość powyżej 110 km/godz.

★

Inny model sportowego motocykla CIA klasy 125 cm³ także jest zmodyfikowaniem standardowego motocykla MIA, z obliczeniem na długotrwałą eksploatację w najrozmaitszych warunkach drogowych. Silnik

ROCZNIKI »MOTORYZACJI«

numery 1—16 (1947 r.) szesnaście zeszytów

oprawne w pół płótno 1.700 zł.

oprawne w pełne płótno 2.000 zł.

numery 1—12 (1948 r.) dwanaście zeszytów

oprawne w pół płótno 1.900 zł.

oprawne w pełne płótno 2.200 zł.

plus przesyłka pocztowa

ZAMÓWIENIA PRZYJMUJE ADMINISTRACJA

Warszawa, Żurawia 24a m. 21

po wpłaceniu należności na konto PKO nr. I-1955

jego dwusuwowy, z przedmuchem, bez garbu, jest średnio wzmocniony. Posiada on moc 5,2 KM, co zapewnia mu szybkość najwyższą równą 80 km/godz. oraz zupełną wygodę jazdy. W aluminiowy cylinder tego silnika wprasowano stalową tuleję.

Głównym ulepszeniem zespołu niosącego jest resorowanie tylnego koła. Oś koła tylnego jest podtrzymywana przez wahliwy widelec, którego środek wahań znajduje się w pobliżu środka wałka skrzynki przekładniowej. Końce wahliwego widelca przechodzą przez wycięcia w pionowych prowadnicach, umocowanych na końcach tylnych widelców ramy. Konstrukcja ta pozwala na skojarzenie dużej amplitudy wahań koła tylnego z jednostajnym naprężeniem łańcucha i prawidłowym ruchem osi koła tylnego.

W specjalnym motocyklu wyścigowym GK1 z dwusuwowym silnikiem 350 cm³ zastosowano przedmuch, zapewniający dokładne usuwanie gazów spalinowych; w każdym cylindrze znajdują się dwa tłoki przeciwbieżne; otwory wylotowe i przedmuch znajdują się w przeciwnych końcach cylindrów. Silnik posiada dwa wały korbowe połączone ze sobą kołami zębatymi, wskutek czego łatwo uzyskuje się przesunięcie faz ruchu tłoków, i wykres rozrządu przedstawia się niesymetrycznie.

Przez przesunięcie faz uzyskuje się opóźnienie zamykania otworów przedmuchowych w stosunku do zamykania otworów wylotowych. Stwarza to możliwość pracy z nadmuchem. Sprężarka podaje mieszanę paliwową do kadłuba silnika, skąd dostaje się ona do cylindrów przez kanały przepustowe w chwili otwarcia otworów przedmuchowych. Sprężarka posiada napęd łańcuchowy od lewego wału korbowego przez ochronne sprzęgiełko cierne. Zapłon od iskrownika. Chłodzenie wodne, za pośrednictwem pompki odśrodkowej, otrzymującej napęd od prawego wału korbowego. Smarowanie przez domieszkę oleju do paliwa. Koło zamachowe silnika połączone jest z jednym z pośrednich kół zębatych, między wałami korbowymi. Moc silnika 47 KM przy 6000 obr./min. Czterobiegowa skrzynka przekładniowa — zblokowana z silnikiem.

Przekładnia od skrzynki na koło tylne wałem pędnym. Rama rurowa podwójna z zawieszeniem sprężynowym koła tylnego. Oś koła tylnego podtrzymują wahliwe widełki, których końce poruszają się w prowadnicach. Widelec przedni — teleskopowy z amortyzatorami hydraulicznymi.

Ciężar motocykla bez paliwa i smaru — 136 kg. Motocykl wyścigowy GK1 nie był jeszcze próbowany. Szybkość najwyższa jego zaprojektowana jest na 190—200 km/godz.

Charakterystykę opisanych motocykli uwidoczniono w poniższej tablicy.

CHARAKTERYSTYKA TECHNICZNA RADZIECKICH MOTOCYKLI SPORTOWYCH

	M 75	M-80	I5A	M-35	GK-1	CIA	MIE
Typ silnika	czterosuwowy				dwusuwowy		
Ilość cylindrów	2	2	2	2	2	1	1
Układ cylindrów	poziome przeciwnieległe				poziome	nachylony	
Średnica cylindra, mm	78	78	69,7	62	2×42	52	52
Skok tłoka, mm	78	78	78	58	2×62	58	58
Pojemność skokowa, cm ³	750	750	600	350	350	125	125
Moc, KM	37,8	40	—	19,8	47	5,2	7,5
Ilość obrotów na minutę	5200	6200	—	6000	6000	5000	5100
Stopień sprężania	8,5	9,0	6,8	9,7	7	6	9,8
Średnie ciśnienie efektywne	8,7	7,7	—	8,5	10,2	4,3	5,0
Moc na 1 litr pojemności skokowej	50,5	53	—	57	137	41,5	61
Chłodzenie	powietrzem				wodne	powietrzem	
Sprężarka	nie ma	nie ma	jest	nie ma	jest	nie ma	nie ma
Przeniesienie mocy, typ	wał pędny				łańcuch		
Ilość przekładni	4	4	4	4	4	3	3
Rama, typ	podwójna rurowa				rurowa		
Widelec przedni, typ	teleskopowy				równoległoboczny prasowany		
Ciężar własny bez paliwa itp., kg	180	192	—	165	136	—	—
Największa szybkość, km/godz.	160	170	—	125	190	80	95

Reasumując, należy stwierdzić, że radziecki przemysł motocyklowy rozporządza dostateczną ilością rozmaitych typów motocykli sportowych i wyścigowych.

Opracował na podstawie pisma „Awtomobil“

St. Czajkowski

ARTYKUŁ DYSKUSYJNY

KONSTRUKTORZY — AMATORZY

W pierwszym zeszycie „Motoryzacji” (styczeń 1949 r.) zamieszczony został artykuł S. M. Wellingtona, omawiający zagadnienie samochodowych mechaników-amatorów w Stanach Zjednoczonych.

Jak wynika z artykułu praca konstruktora-amatora jest bardzo popularna w Stanach A.P., jeśli doprowadziła do powstania specjalnych zrzeszeń owych amatorów, jeśli umożliwiła powstanie prywatnej, dochodowej firmy (S. C. T. A. — Towarzystwo Prób Szybkości Południowej Kalifornii), oraz daje podstawę bytu kilkunastu wytwórniom produkującym seryjnie dodatki do przerobionych silników.

Jakim materiałem operują i na czym opierają się amatorzy-konstruktorzy?

Korzystają oni ze starych podwozi, z części wraków rozbitych i zużytych, z przestarzałych silników popularnych, jak Ford, Chrysler, Chevrolet i inne. Przerabiają i udoskonalają według własnych koncepcji konstrukcje, osiągając wyniki imponujące.

Jaki jest kierunek pracy i wynalazczości tych amatorów?

Zwiększenie szybkości pojazdu. Jest to zrozumiałe ze względu na widoczny efekt końcowy pracy oraz na łatwość porównania owych wyników z wynikami innych amatorów — w wyścigu.

Jednakże, jak p. Wellington przyznaje, osiągnięcia amatorów i ich pomysły mają później niejednokrotnie zastosowanie w nowych wozach produkowanych seryjnie przez przemysł samochodowy.

W Polsce powstaje dziś przemysł samochodowy, przemysł dla nas zupełnie nowy, którego doświadczenie oparte zaledwie na kilkunastoletniej produkcji przedwojennej, nie może być porównywane z doświadczeniami i z możliwościami prowadzenia doświadczeń w Ameryce czy innych silnie uprzemysłowionych krajach.

Jest rzeczą jasną, że w miarę rozszerzania się instytucji konstruktorów - amatorów w Polsce, przemysł nasz mógłby niejednokrotnie wynieść korzyści z prób i doświadczeń, czy też ewentualnych nowych pomysłów tych amatorów - konstruktorów.

Zrozumiałym jest również, że prace tego rodzaju, w miarę zaznajamiania się z nimi społeczeństwa, w miarę wzrostu ich popularności, w miarę wzrastania ilościowego szeregów amatorów - konstruktorów, podniosą uświadczenie i poziom techniczny szerszych mas mechaników potencjalnych, dadzą krajowi szereg fachowców zaznajomionych ze swoją dziedziną pracy, w efekcie podniosą poziom uświadczenia technicznego kraju.

Są to dwa punkty, na które chciałem zwrócić uwagę, a które wielce przemawiają na korzyść rozwoju i popierania samochodowej mechaniki amatorskiej w Polsce.

Mamy wszelkie predyspozycje do osiągnięcia wyników na tym polu. Istnieje obecnie w Polsce olbrzymia masa samochodów, które nie nadają się już do pełnienia służby, wielkie cmentarzyska wraków samochodowych, olbrzymi rezerwuár materiału wyjściowego, z którego mogą czerpać tysiące konstruktorów - amatorów.

Istnieje w tym całym zagadnieniu jednakże niezwykle ważna kwestia — kwestia finansowa. Jest to właśnie zagadnienie, które chciałbym szerzej omówić i którego jedną z możliwości początkowego rozwiązania tej sprawy postaram się podać.

Wiemy doskonale, że wykonanie nawet własnymi siłami możliwie najprościej wyposażonego wozu, wymaga dość dużego wkładu pieniężnego. Wiemy również doskonale jak niewielka liczba ludzi w naszym kraju posiada te możliwości, a mogą stwierdzić śmiało, że wśród techników, wśród młodzieży technicznej, z której niewątpliwie w większości rekrutować się mogą szeregi konstruktorów - amatorów, procent ten jest znikomy.

Jakże więc rozwiązać ten problem?

Zorganizowana pomoc finansowa w pierwszej fazie jest niemożliwa, po pierwsze z tego względu, że Państwa naszego nie stać dziś na finansowanie każdego pomysłu, po drugie dlatego, że na pomoc taką należy sobie zasłużyć i że otrzymać ją mogłby tylko człowiek mogący się już wykazać jakimś osiągnięciem twórczym. Należy jednak stworzyć pewną zachętę, która wyrażałaby się w pomocy realnej.

Organizuje się dziś u nas, staraniem Automobilklubu, uliczne wyścigi samochodowe, cieszące się dużym powodzeniem. Spójrzmy jednak na nie oczyma właściciela wozu — zawodnika. Przygotowanie wozu do wyścigu jest dość kosztowne. Pozatym zużycie wozu narażonego na tak wielki wysiłek odbija się znacznie na jego wartości. Znam wielu ludzi, którzy z tych względów rezygnują ze startu. Cóż może osiągnąć zawodnik przy dzisiejszej organizacji wyścigów?

Zdobycie pierwszego miejsca jest honorowym osiągnięciem i zadowoleniem ambicji sportowych. Niewątpliwie czynnik ambicji sportowej jest bardzo duży, jednakże jeszcze nie jest wszystkim. Z pierwszym, drugim i trzecim miejscem powinny być związane nagrody pieniężne, które zwróciłyby zwycięzcy koszty poniesione, a równocześnie dałyby mu do ręki możliwości dalszej pracy. Wysokość tych nagród winna odpowiadać rzeczywiście poniesio-

nym nakładom, by stworzyć rzeczywiste i realne możliwości pracy, w zamian za osiągnięte wyniki.

Zrozumiałym jest, że Automobilklub Polski nie będąc dziś klubem elitarnym utrzymujący się ze składów członków automobilistów amatorów i sportowców, dysponujących zazwyczaj ograniczonymi środkami pieniężnymi, nie jest w stanie ufundowania dość wysokich nagród pieniężnych. Uważam też dlatego, że ustanowić może je państwo, które na ten cel, tak stosunkowo niewielkie sumy, znaleźć powinno. Uważam również, że zainteresowanie w inspirowaniu takich zawodów mogłyby być większe organy prasowe, przyczyniając się równocześnie do rozwoju myśli konstrukcyjnej i poziomu technicznego kraju.

Te sposoby postępowania został dawno zrozumiany i przyjęty w krajach o wysokim poziomie motoryzacyjnym.

Dalej uważam za celowe stworzenie przy oddziałach Automobilklubu Polski komórki zrzeszającej amatorów - konstruktorów, aby mogli wymieniać między sobą doświadczenia osiągnięte i drogą wspólnego wysiłku zdobyć możliwość lepszej pracy.

Reasumując przypominam raz jeszcze korzyści płynące z wciągnięcia do pracy szerszych warstw konstruktorów - amatorów i podkreślam konieczność umożliwienia im warunków pracy, początkowo chociażby przez stworzenie nagród pieniężnych w urządzanych wyścigach ulicznych.

Andrzej Szklarzyk

PRÓBA ROZRUCHU SILNIKA I ZUŻYCIA PALIWA

Oddział Warszawski Automobilklubu Polski ma za sobą jeszcze jedną udaną i bardzo pożyteczną imprezę, mianowicie praktyczną próbę zużycia paliwa, dokonaną z samochodami typowymi, połączoną z konkursem uruchomienia zimnego silnika.

Próba ta, przeprowadzona z samochodami państwowymi i kierowcami zawodowymi, wykazała olbrzymie różnice pomiędzy poszczególnymi kierowcami w ich wyszkoleniu. Jedni mieli z nią znaczne trudności, inni natomiast wykonali ją w naprawę fantastycznie krótkim czasie.

Trzeba było widzieć niektórych kierowców, jak odbywało się uruchamianie silnika. Było ono połączone dosłownie z cyrkową wprost ekwilibrystyką, świadcząca o niezwykle starannym przygotowaniu się kierowcy i opracowaniu metody w najdrobniejszych ruchach i szczegółach.

Doprawdy, takiego wyszkolenia i takiej sprawności, jaką wykazali w większości kierowcy na próbie — nie powstydziłoby się najlepszy polski zawodniczy rajdowi.

Próba zużycia paliwa miała na celu nie jak największe zaoszczędzenie benzyny, lecz rzeczywiste sprawdzenie norm, teoretycznie opracowanych przez Departament Samochodowy. Próba ta przekonała kierowców zawodowych o słuszności obliczania ich premii za oszczędność. Kierowcy sprawdzili pod kontrolą, ile właściwie zużywają ich samochody i na ile mogą oni liczyć. Tego rodzaju wyniki odbiły się wysoce dodatnio na późniejszych usiłowaniach kierowców i na ich dalszej pracy zawodowej.

Komisja rzeczoznawców AP, składająca się z najlepszych warszawskich znawców, która kontrolowała techniczną stronę próby, uznała wartość tej próby i zaleciła dokonywanie jej również dla innych kategorii samochodów i w innych warunkach drogowych oraz atmosferycznych.

Komisja uznała, że koszt dokonania próby jest dzięki dobrze opracowanemu regulaminowi — niezmiernie niski w porównaniu z korzyściami, wynikającymi z obiektywnie i fachowo zebranych danych. Stanowisko to zostało potwierdzone przez Obywatela Premiera i Ministrów, którzy przesłali piękne nagrody dla zwycięzców w konkursie rozruchu silnika.

(R)

NOWA PRODUKCJA WYTACZAREK DO BLOKÓW SAMOCHODOWYCH

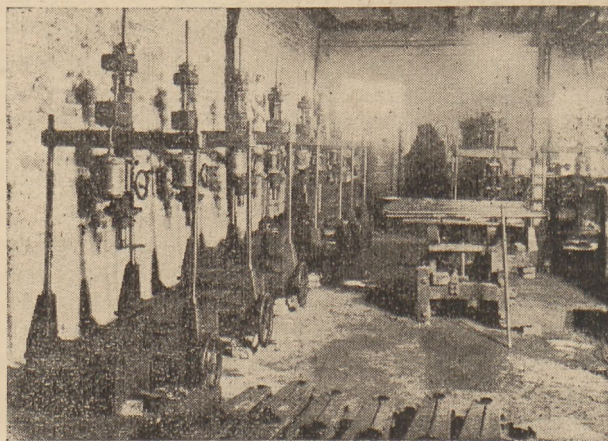
Spółdzielnia Pracy „Mikro“ w Warszawie podjęła produkcję wytaczarek do bloków samochodowych i motocyklowych. Na początku roku 1948-go wykonano prototypy — zarówno wytaczarki półciężkiej na podstawie stałej, jak również wytaczarki przenośnej tzw. nasadowej.

Wytaczarka nasadowa — to typ lekki, którego używa się do rozwiercania otworów bez wyjmowania bloku silnika. Typ ten znany jest dobrze z okresu wojny, kiedy to większość polowych warsztatów samochodowych posługiwała się tego rodzaju „walizkowymi“ wytaczarkami.

Pierwszą serię wytaczarek wykonano w drugiej połowie ub. roku. Wytaczarki te pracują już od kilku miesięcy bacznie obserwowane zarówno przez wytwórców, jak i przez odbiorców. Po pewnym okresie pracy można będzie wszechstronnie stwierdzić wartość maszyn.

Należy zaznaczyć, że wytaczarki nasadowe (lekkie) mogłyby mieć duże zastosowanie w naprawie ciągników, ze względu na to, że znacznie łatwiej, szybciej i taniej jest przywieźć wytaczarkę (waga kilkadziesiąt kg) do ciągnika i rozwiercać otwory bez wyjmowania silnika, niż rozbierać ciężki silnik traktorowy i wozić go do warsztatu, nieraz dość odległego.

Wytwarzanie wytaczarek do bloków samochodowych powitać należy z radością z tego powodu, że na ogół kraj nasz nie obfitował w wytwórnie maszyn bardziej precyzyjnych — wytwórni takich było mało i produkcja gatunkowo na ogół nie tęga. Jeśli doświadczenie wykaże pracę wytaczarek bez zarzutu, a ceny będą utrzymane na poziomie właściwym — będzie to niewątpliwym sukcesem tego zespołu ludzi pracy.



Rząd pierwszej serii wytaczarek do bloków samochodowych typu półciężkiego gotowy do odbioru.

Przekroje silników do liliputów wyścigowych. Amerykański Offenhauser po lewej stronie i angielski Lea-Francis po prawej. Obydwa czterocylindrowe. Podobieństwo konstrukcji jest uderzające.

ALDO VIVANTI

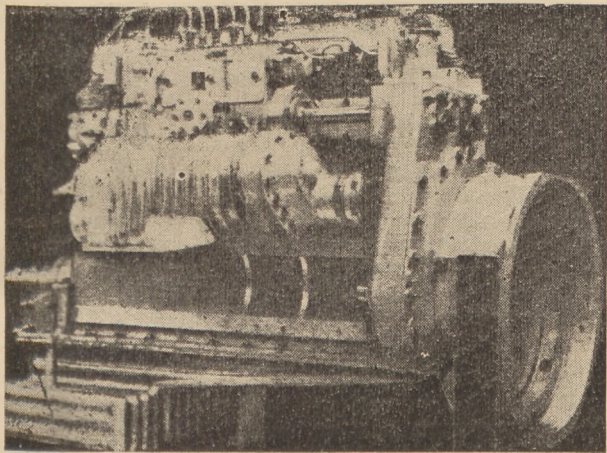
AKTUALNOŚCI I SPORT

Zarząd Trustu, który zaopatruje Moskwę w chleb, zastosował ostatnio do rozwózki chleba ciągniki siodłowe marki GAZ (podwozie mod. 51), każdy z garniturem 3 naczepów (patrz artykuł w Nr 11 z 1948 pt. „Ciągnik siodłowy czy samochód nośny“). Naczepy posiadają nadwozia zamknięte, specjalnie przystosowane do przewozu bochenków chleba i są pomalowane na kolor biały, co ułatwia utrzymanie ich w czystości.

W porównaniu do takich samych samochodów nośnych (GAZ 51), wydajność ciągnika z garniturem 3 naczepów jest 2,6 razy większa w takim samym czasie pracy. Osiąga się to przez rozłączenie maszyny od wozu. W czasie, gdy jeden naczep jest załadowywany lub drugi wyładowywany, ciągnik jest w drodze z trzecim naczepem. Przebiegi są dość długie, ze względu na rozległość stolicy ZSRR i dlatego stosuje się ciągnik, który ma taką samą szybkość jak samochód.

Nowy silnik wysokoprężny (Diesel) JAZ—204 budowany przez Jarosławskie Zakłady jest dwutaktowy, czterocylindrowy. Pojemność cylindrów 4,65 ltr, stosunek sprężania 1:16, wydajność przy 2000 obr./min. 112 KM, tj. 24 KM/1 ltr. Stosowany na ciężarówkach 7 ton i dużych autobusach ZIS mod. 154. Zużycie oleju gazowego 35 ltr/100 km.

Nowy angielski silnik wysokoprężny marki Foden jest również dwutaktowy, lecz 6-cio cylindrowy. Zbu-



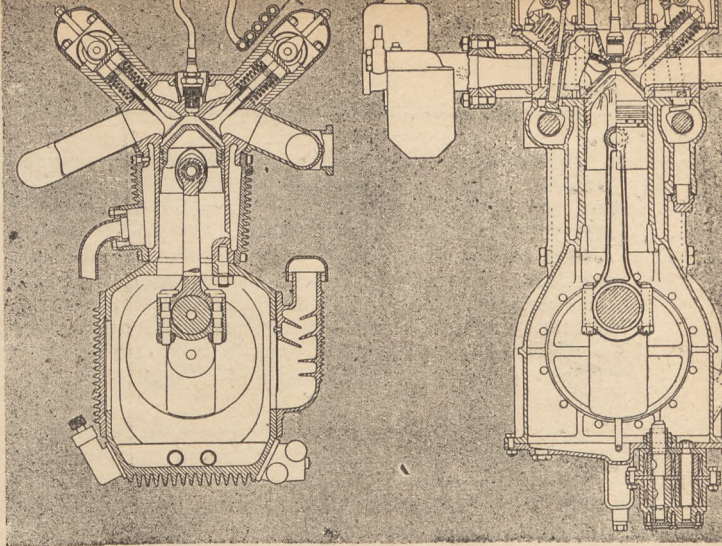
Angielski dwutaktowy silnik wysokoprężny (Diesel).

dowany prawie w całości z lekkich stopów wykazuje wagę 4,5 kg/1 KM. Głowica i tuleje cylindrowe są żelazne.

Jak się dowiadujemy DKW będą budowane również poza siedzibą fabryki w strefie okupacyjnej radzieckiej. Silnik ma być wykonywany przez znaną wytwórnictwo motocykli „Motosacoche“ w Genewie, reszta ma być podobno budowana w Holandii.

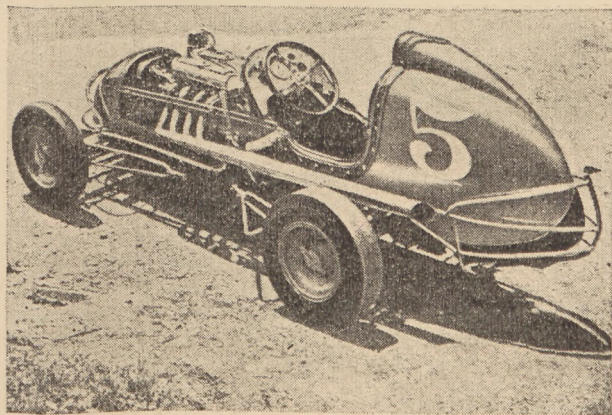
Jak donosi „The Motor“ uruchomiono w Australii produkcję samochodów osobowych. Jest rzeczą charakterystyczną, że fabrykę założył amerykański General Motors Corp.

Samochody australijskie, które ukazały się pod marką Holden są samonośne, silnik 8 cyl. — 2,2 ltr-80 KM



i są ładząco podobne do angielskiego Vauxhall-Velox 6 cyl. — 2,25 ltr, będącego produktem tej samej firmy.

Olbrzymia popularność jaką się cieszą w Ameryce wyścigi samochodów liliputów spowodowała eksport z Anglii silników budowanych specjalnie do tego celu. Silnik angielski Lea—Francis 4 cyl. — 1647 ccm z 2

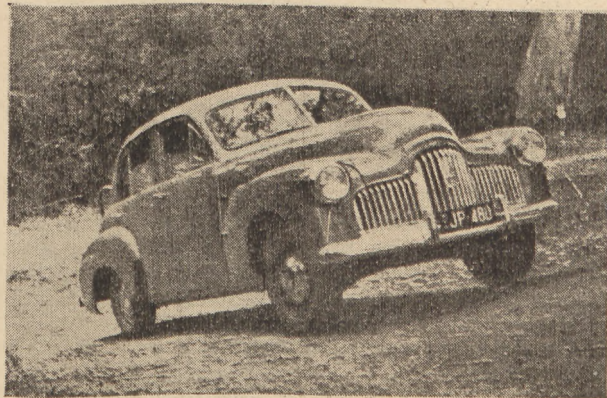


Wyścigówka-liliput. Widoczne mocne dźwigi do ustalenia położenia osi i ochronne zderzaki z przodu i z tyłu. Tyłne bieżniki gładkie.

goźnikami nie posiada koła zamachowego, ani sprzęgła, stosunek sprężania 1:14, paliwo 89% Metanol, 10% Benzol, 1% rycyny. Silnik daje 120 KM przy 5500 obr./min.

Samochody startują z rozbiegu wypychane na start innym samochodem.

Dla umożliwienia regulacji i obserwacji silnika



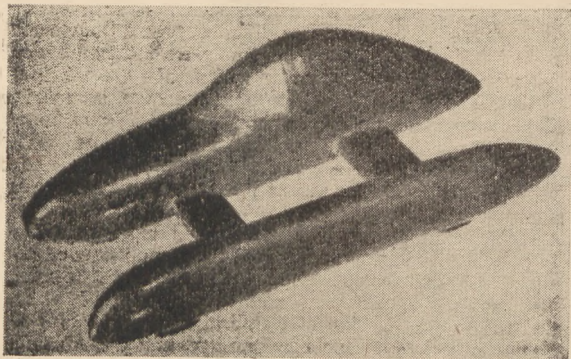
Australijski samochód Holden.

w ruchu podczas postoju, przewidziane jest sprzęgło kłowe (nie cierne), którego podczas jazdy oczywiście używać nie można i nie potrzeba, bo nie ma skrzynki przekładniowej.

Podwozie wykazuje też różne „cuda“ jak np. koła przednie o różnych wymiarach opon (zakrety są w jednym kierunku) zupełnie gładkie i bardzo szerokie bieżniki na tylnych oponach itp. Dookoła wozu zamocowano zderzaki, gdyż zderzenia są nie tylko na porządku dziennym, ale należą do programu jako atrakcje.

*

Niedawno pobito we Włoszech wszystkie rekordy dla samochodów wyścigowych do 500 cm bez sprzężarki. Dokonał tego włoski kierowca wyścigowy Taruffi na samochodzie, który posiada dwa nadwozia połączone z sobą dwoma rurami.



Model samochodu wyścigowego o 2 nadwoziach

W prawym nadwoziu siedzi kierowca, a w lewym... silnik. Uzyskuje się przez to, przy bardzo dużej szerokości toru (rozstaw kół), największą lekkość nadwozia, przy zachowaniu wszelkich warunków odnośnie opływowości. Przez przednią rurę łączącą dwa nadwozia przechodzi poprzeczny drążek kierowniczy, a przez tylną poprzeczny wał, na którym zaklinowane są koła łańcuchowe napędu.

Taruffi ustanowił następujące rekordy:

1 km ze startu stojącego — 116,974 km/g,

1 km — start z rozbiegu — 207,336 km/g,

5 km — start z rozbiegu — 201,326 km/g.

Taruffi poprawił dotychczasowe rekordy: Moritza na DKW 1 km ze startu stojącego — 103,100 km/g i Goldie—Gardnera: 1 km z rozbiegu — 190,023 km/g.

*

Sezon wielkich wyścigów według formuły A, która przewiduje w jednej klasie sprzężarkowe 1,5 ltr i bezsprężarkowe 4,5 ltr, zapowiada się ciekawie znów tylko dla Włochów.

„Stajnia“ Ambrosiana ulepsza swoją Maserati 4cyl—1,5 ltr — S. znaną jako model 4 CLT48. „Stajnia“ Ferrari ma już swoją V 12 cyl — 1,5 ltr — S z potrójną sprzężarką. Należy przypuszczać, że jej silnik da 350 KM. „Stajnia“ Milano ma podobno w zanadru i w wielkiej tajemnicy, nową Alfa-Romeo 512, podobno też 12 cyl. Jako nowicjusz oczekiwana jest Cisitalia z silnikiem 12 cyl.

Angielska wyścigówka, budowana solidarnie przez cały przemysł samochodowy tego kraju, nie pokaże się na wielkich wyścigach przed rokiem 1950. Prototyp jest gotów i trzy dalsze egzemplarze są na ukończeniu, ale sezon już niebawem się zaczyna. Anglicy znów będą świecić nieobecnością lub asystować wyczynom Włochów na swych pierwszorzędnym, lecz przestarzałym maszynach.

We Francji jest zupełnie źle. Jedyna „stajnia“ — France dysponuje tylko znaną z ubiegłego roku „ciężką brygadą“. Są to wspaniałe bezsprężarkowe wyści-

gówki Lago-Talbot, które mogą skończyć wyścig na odległość 400 km bez dopełniania paliwa. Niestety brak im szybkości.

Nie mniej „stajnia“ France nie rezygnuje i spodziewa się polepszyć szybkość przez dalsze zastosowanie lekkich stopów, zwłaszcza w silniku. Jeśli to da oczekiwane rezultaty to będzie na co patrzeć, bowiem „ciężka brygada“ zamieniona na lekką może być groźnym konkurentem dla wyłącznie „sprężarkowych“ — „czerwonych Włochów“.

Jest jeszcze jeden niebezpieczny konkurent — Biały Mercedes 1,5 ltr — S, narazie ukryty w Szwajcarii pod opieką Caraccioli. Jeśli on się nie pokaże, a niebieska „ciężka brygada“ nie straci na wadze — to wielkie międzynarodowe wyścigi rozgrywać będą znów Włosi między sobą.

Tego można oczekiwać według formuły A.

Formuła B (bezsprężarkowa 2 ltr przeciw sprężarkowej 0,5 ltr) daje lepsze możliwości dla wszystkich.

Włosi mają gotowe: Ferrari V — 12 cyl. — 2 ltr, Maserati 6 cyl — 2 ltr model A6G. Te same modele jako 2 osobówki służą jako sportówki podobnie jak angielskie Frazer-Nash z silnikiem BMW 6 cyl — 2 ltr i Jaguar 4 cyl — 2 ltr (rekord Goldie-Gardner).

Również Francuzi mają bardzo szybkie wyścigówki Deutch et Bonnet model DB 6 z silnikiem 4 cyl — 2 ltr Citroen, który daje przy 4700 obr/min 85 KM. Wreszcie niemiecki Veritas z silnikiem BMW 6 cyl — 2 ltr.

Sprężarkowe pół litrówki są rozpowszechnione przede wszystkim w Anglii przy użyciu doskonałych angielskich silników motocyklowych. Włosi może już pokażą na wyścigach według formuły B, rekordową wyścigówkę z dwoma nadwoziami i z silnikiem Guzzi 500 cm.

*

XIX Rallye Monte Carlo (Zjazd do Monte Carlo) rozegrane pierwszy raz po wojnie (narazie niestety jeszcze bez udziału naszych kierowców), sprowadziło na błękitną Riwierę ponad 260 sportowców.

Najciekawszym jest ostatni etap, to jest dojazd do morza Śródziennego przez malownicze przełęcze Alp Nadmorskich. Zmęczeni i śpiący kierowcy muszą uporać się z mgłą i śniegiem na krętych drogach górskich, a z chwilą gdy zjadą nad niebieskie morze, przebyć muszą całą udrękę wyrafinowanych prób. Zwycięzcami w tym roku byli Francuzi na samochodzie Hotchkiss podobnie jak w 1939, 1934 i 1933 r. Trzecie miejsce zajął zespół czechosłowacki — znany w Polsce inż. Dobry i Treybal na 2 ltr. samochodzie Bristol.

*

Lewostronna kierownica nie była znaną jeszcze przed 20 laty. Inowacja przybyła z Ameryki — gdzie jak wiadomo ruch jest wyłącznie prawostronny — w trzydziestych latach i szybko przyjęła się w Europie. Obecnie rozpoczęła się na łamach fachowej prasy zagranicą żywa dysputa o celowości stosowania lewostronnej kierownicy w ruchu prawostronnym.

*

Autoklub Republiki Czeskosłoweńskiej prostuje w liście do tygodnika „The Motor“ nieścisłą wiadomość jakoby znany czeski konstruktor Rudolf Vykoukal, był 19 letnim początkującym konstruktorem. Jak wiadomo Vykoukal, jest twórcą samochodów „Praga-Baby“, „Jawa-Minor“ i „Aero-Minor“. Jego ostatnia kreacja „Minicar“, nagrodzona na konkursie samochodów ludowych w Pradze, oparta jest na niektórych zespołach samochodu „Aero-Minor“.

*

Z Buenos-Aires (Argentyna) doniesiono o tragicznej śmierci zwycięzcy zeszłorocznych Grand-Prix — I. P. Wimille.

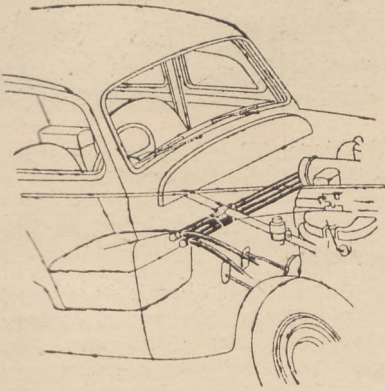
Aldo Vivanti

Ze świata

OGRZEWANIE SAMOCHODU W ZIMIE

Jedna z firm angielskich wprowadziła tani i prosty ogrzewacz służący do ogrzewania samochodów w zimie. Ogrzewacz umieszczony jest pod deską rozdzielczą samochodu. Ciepło pobiera ogrzewacz z gorącej wody chłodnicy; następnie ciepło promieniuje do wnętrza pojazdu.

Istnieją dwa modele A i B. Model A — jest przeznaczony do samochodów małych, których system



Szkic nowego typu ogrzewacza samochodowego — pod deską rozdzielczą.

chłodzenia oparty jest na zasadach termosyfonu. Model B — jest przystosowany do samochodów większych, których silniki są wyposażone w pompy wodne. Oczywiście ogrzewacz przestaje wtedy działać, kiedy silnik jest całkowicie zimny.

300.000 „STARUSZKÓW“ 10-LETNICH KURSUJE W ANGLII

Ponad 300.000 samochodów w Anglii jest w użyciu ponad 10 lat, w tym liczne kursują ponad 20 lat.

Świadczy to chlubnie o sumiennosci i wysokich kwalifikacjach angielskich kierowców i dobrych urządzeniach obsługi.

PRZYCZEPA WĘGLOWA

W kopalniach amerykańskich do przewozu węgla używa się ciągników z wielotonowymi przyczepami. W jednej z kopalń pracuje szereg ciągników z 80 tonowymi przyczepami. Przyczepa została zbudowana w 1937 roku, a więc pracuje 11 lat bez żadnych defektów — przez 280 dni w roku. Została ona zbudowana z lekkiego stopu stali wysokoprężnej Mayari R. Tego rodzaju przyczepa zbudowana z normalnej stali winna ważyć 20.000 kg, a ze stali Mayari R waży tylko 14.000 kg, czyli daje oszczędność 6.000 kg. Przeliczmy sobie ile tego rodzaju przyczepa przewiozła węgla w ciągu 11 lat. $280 \times 11 = 3080$ wozów-dni. Przyjmijmy dalej, że przyczepa odbywała tylko jeden kurs dziennie, czyli przenosiła 80 ton dziennie. Daje nam to 246.400 ton

węgla. Cyfrę tę napewno możemy uwielokrotnić, gdyż zapewne przewóz odbywał się na małej odległości, a więc kilka razy dziennie. Dodajmy jeszcze, że przyczepa znajduje się w doskonałym stanie i dalej pracuje normalnie.

A. W.

REKINY KAPITALISTYCZNE ŁĄCZĄ SIĘ W ANGLII

Tygodnik „The Motor“, wychodzący w Londynie, donosi o porozumieniu zawartym ostatnio pomiędzy dwoma największymi producentami samochodów w Anglii: Austin i grupa Nuffield, tj. Morris, Wolseley, Riley i M. G., będą pomiędzy sobą: wymieniać wiadomości o metodach i kosztach produkcji, kosztach zakupu tworzyw i materiałów pomocniczych i o wszelkich badaniach, ulepszeniach i wynalazkach. Wynikiem ma być daleko posunięta unifikacja typów i obniżenie cen. Powstaje nowy koncern kapitalistyczny do walki z monopolistami z za Oceanu.

NOWOŚCI SAMOCHODOWE W... 1902 ROKU

Gaźnik dolnossący i automatyczny zapłon zostały po raz pierwszy zastosowane w samochodzie posiadającym silnik z tyłu z napędem łańcuchowym Rambler'a. Rambler'a przejął potem Jeffrey, a w 1917 roku Nash, który dziś jest znany pod tą nazwą jako wielka fabryka samochodów.

SÓL PRZECIWSŁIZGOWA

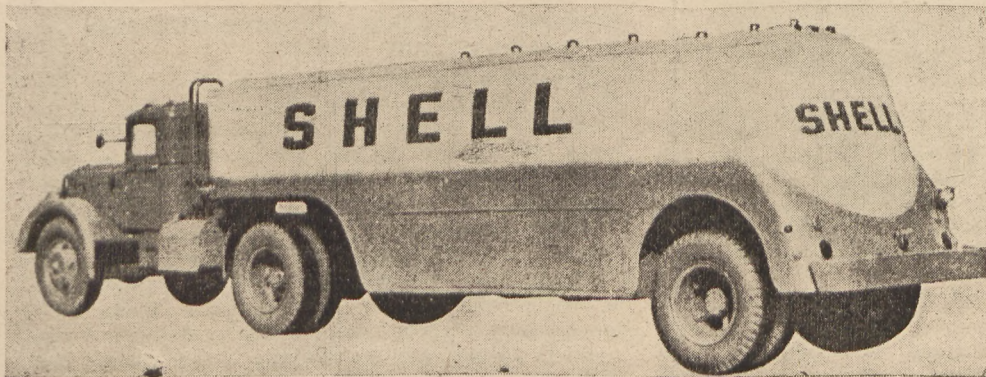
W Ameryce zaczęto stosować sól ziemną do posypywania opon, jako środka przeciwślizgowego na drogach oblodzonych. Sprzedawcy tego preparatu reklamując swój towar twierdzą, iż dzięki soli jazda na oblodzonej drodze daje 30% więcej pewności i bezpieczeństwa. Ciekawe, jak oni ten procent obliczyli. W każdym razie trzeba zwolenników soli uprzedzić, że ten popularny środek kuchenny nie zastąpi w żadnym razie łańcuchów nakładanych na opony na drogach silnie zaśnieżonych.

JEZDNIA GUMOWANA

W Akron w Stanach Zjednoczonych dokonano prób ze specjalną mieszaniną asfaltu i odpadków (obrynek) gumy syntetycznej, jako materiału do pokrycia nawierzchni drogi. Próby dały dobre rezultaty, albowiem nowa nawierzchnia w stosunku do starej asfaltowej okazała się więcej elastyczna, odporna na wodę i nie pękająca przy niskiej temperaturze. Podobno samochód nosi lepiej na takiej drodze.

BEZRAMOWA CYSTERNA BENZYNOWA

Jedna z amerykańskich firm — „Kaustine Company, Inc, N. Y.“ wykonała na zamówienie „Shell Oil Company“ bezramowe cysterny benzynowe w postaci przyczep do ciągników siodłowych. Cysterna została zbudowana z wysokoprężnej stali „Mayari R“. Wewnątrz cysterny znajduje się 9 przegród mieszczących razem 6000 gallonów benzyny (27.276 ltr.). Konstrukcja ta odznacza się wybitną lekkością, wytrzymałością, odpornością na korozję itd.



Cysterna bezramowa samonośna z wysokoprężnej stali Mayari R.

Z życia Automobilklubów

BILANS SEZONU SPORTOWEGO ODDZ. ŚLĄSKIEGO

W skład Komisji Sportowej Oddziału Śląskiego AP w r. 1948-ym wchodziło 37 osób z komandorem sportowym — p. W. Pajewskim na czele.

Otwarcie Sezonu odbyło się 18 kwietnia. Na uroczystość tę przybyły delegacje klubów czeskich z Frydka, Ostrawy i Trzyńca — 14 samochodów i 1 autobus. W uroczystościach tych wzięło udział ponad 100 samochodów i 200 motocykli z klubów śląskich.

23 maja odbyła się tradycyjna „Jazda konkursowa” (172 km), w której startowało 40 zawodników (sklasyfikowano 30-u w 6-iu klasach). Regulamin przewidywał próby szybkości płaskiej, jazdy po drodze gruntowej i szybkości górskiej (na Równicy).

W XIV Międz. Raidzie AP (25.VI — 4.VII) startowało siedmiu zawodników Oddz. Śląskiego. Najlepsze miejsce osiągnął Borowczyk na BMW 328, zdobywając drugą nagrodę w klasie IV-ej za świetnym kierowcą czeskim — inż. Dobrym. Na tym miejscu należy stwierdzić, że postawa i duch sportowy zawodników śląskich były wzorowe.

Następną imprezą, w której startowało czterech zawodników z Oddz. Śląskiego był Wyścig o Złoty Laur Wawelu w Krakowie. Jednym z najbardziej interesujących zawodników, poza świetnymi, rutynowanymi kolegami z Czechosłowacji, był Wład. Rzeźniczek, dokazujący „cudów waleczności” na swym wyrotnym Willysie. Rzeźniczek zajął pierwsze miejsce w swojej kategorii.

Nocna Jazda Orientacyjna (18—19 września), w której startowało 32-ch kierowców, w tym 7-iu z Krakowa. Pierwsze miejsca i dyplomy na złotą plakietkę otrzymało 5-iu kierowców Oddz. Śląskiego: J. Wacław (DKW), St. Liwer (Fiat), An. Urbańczyk (Fiat), Jan Bukowski (Mercedes) i Langier (Aero 50) oraz dwóch kierowców krakowskich: Cencora i Sobański.

Sezon sportowy zamknęto imprezą „Pogoń za lisem” w dniu 24 października. Pierwsze pięć miejsc zajęli: Jan Langer (Aero), Br. Langerowa (Steyer), J. Brykański (Mercedes), J. Piotrowski (Fiat 1100) i Anatol Podstawski (BMW 320).

* * *

Dnia 31-go grudnia 1948 r. Komandor Sportowy Pajewski Witold zorganizował w porozumieniu z Prezydium Klubu, władzami wojewódz. M. O. oraz Urzędu Komunikacyjnego Wojew. Śl.-Dąbr. obdarowanie upo-



Grupa członków Zarządu Oddziału Śląskiego AP składa życzenia i wręcza upominek (p. Tokarzowa) milicjantowi kierującemu ruchem na jednej z ulic Katowic.



Wiceprezes Oddz. Śląskiego AP ob. Gadomski wręcza upominek noworoczny milicjantowi ruchu.

minikami noworocznymi 18-tu członków ekipy regulacyjnej ruchu w Katowicach.

Na powyższej uroczystości byli obecni: Wiceprezesi Klubu: Gadomski i Płaczkiewicz, Komandor Sportowy Pajewski Witold oraz członkowie: Tokarzowa, Janiszewski, Małochleb, Paczosiński, Wesołowski, Bromboszcz, Rzeźniczek, Bachowski, Zdankiewicz, Drozdowski, Forster, Matczyński, Borowczyk, Kulesza.

Władze M. O. reprezentował ppr. Wcisło. Władze Wydz. Komunikacyjnego Województwa reprezentowali w zast. nac. Węglewskiego — Mgr. Fotygo oraz nac. Inż. Kiełński, Zw. Zaw. Transportowców kol. Kozłowski.

Uroczystość była filmowana przez operatorów Filmu Polskiego. Obceni byli również przedstawiciele prasy.

O godz. 13.30 korowód samochodów prowadzony przez Komandora Sportowego Pajewskiego, udał się na miejsce pracy posterunków regulujących ruch kołowy w Katowicach. Po dojechaniu do pierwszego posterunku korowód zatrzymał się, poczym wiceprezesi Oddz. Śl. w towarzystwie zaproszonych gości składali życzenia milicjantom i wręczali im podarunki. Nie ominięto również milicjantów w rezerwie — 10-ciu otrzymało również smaczne upominki.

SZKOLENIE CZŁONKÓW Z SEKCJI MŁODYCH O.W.A.P.

Mając na uwadze, że nie wszyscy członkowie O. W. A. P. — młodociani mogą na swój koszt przejść przeszkolenie teoretyczne i praktyczne w prowadzeniu samochodu, Zarząd postanowił: wyszkolić na koszt klubu, na kursach samochodowych „AUTOSTER”, pięciu kolegów z sekcji młodych lub dzieci członków Oddz. Wlkp. A. P. w wieku około 16 lat.

HISTORIA ODDZIAŁU WIELKOPOLSKIEGO AUTOMOBILKLUBU POLSKI

Zebrałem szczegóły wydane drukiem, dotyczące 25-cio lecia (tak w Komunikacie Technicznym Nr 5, jak i w specjalnej broszurze), nie dają pełnego obrazu rozwoju działalności klubu jak również nie obejmują wszystkich członków, którzy dla Klubu naszego zasłużyli się.

Z tego też powodu prosimy — szczególnie członków z okresu przedwojennego, — o nadesłanie wszelkiego materiału dot. „Automobilklubu Wielkopolski”, ażeby w następnym wydaniu „Historia Oddz. Wlkp. A. P.”, te przejawy z życia klubu, których broszura wydana z okazji 25-cio lecia nie obejmie — nie zostały pominięte.

47. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urząd woj. w Gdańsku, kat. II, Nr 210, na nazw. Władysław Kołodziej, zam. Gdynia—Orłowo, ul. Bytomska Nr 32.

48. **SKRADZIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urząd woj. w Katowicach, kat. amatorskie, Nr 16580, na nazw. Stefan Bereś, zam. w Szczecinie, ul. Bohaterów Warszawy Nr 102 m. 30.

49. **SKRADZIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez Wydz. Ruchu i Mot. w Warszawie, kat. amatorskie, na nazw. Stanisław Chwaliński, zam. w Warszawie, ul. Prałatońska Nr 42 m. 1.

50. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urząd woj. w Katowicach, kat. zawodowe, Nr 8817, na nazw. Stanisław Ragan, zam. w Gliwicach, ul. Zawiszy Czarnego Nr 14.

51. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu wydane przez urząd woj. w Krakowie, kat. zawodowe na nazw. Kazimierz Cebula zam. w Jeleniej Górze, ul. Sportowa Nr 1 m. 1.

52. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu na nazw. Stefan Łyskiewicz, zam. w Poznaniu, ul. Chocimskiego Nr 31.

53. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu wydane przez starostwo w Warszawie, kat. zawodowe, Nr 4216, na nazw. Stefan Wojnarowski, zam. w Nowej Soli, ul. Groble Nr 20.

54. **SKRADZIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu wydane przez urząd woj. w Krakowie, kat. I, Nr 10963 na nazw. Wacław Morzonek, zam. w Brzegu n/O. ul. Szkolna Nr 4.

55. **SKRADZIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu wydane przez urząd woj. w Łignicy, kat. zawodowe Nr 2831, na nazw. Józef Bryning, zam. w Złotym Stoku (d. Równe) p. Ząbkowice Sl., ul. 1 Maja 19.

56. **SKRADZIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu wydane przez urząd woj. w Katowicach, kat. amatorskie Nr 11060, na nazw. Piotr Eliasz, zam. w Zwierzyńcu I Nr 18, pow. Częstochowski, p-ta Opatów.

57. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu na nazw. Ferdynand Gwóźdź, zam. w Prudniku.

58. **SKRADZIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu wydane przez urząd woj. w Gdańsku, kat. II Nr 04063, na nazw. Czesław Zienkiewicz, zam. we Wrzeszczu, ul. Kościuszki Nr 90 m. 5.

59. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech. wydane przez urząd woj. w Poznaniu, kat. zawodowe Nr 3563, na nazw. Jan Tomczak, zam. w Krotoszynie, ul. Koźmińska Nr 53.

60. **SKRADZIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu wydane przez urząd woj. we Wrocławiu, kat. amatorskie Nr 14050, na nazw. Włodzimierz Konoński, zam. we Wrocławiu, ul. Św. Jerzego Nr 19 m. 3.

61. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu kat. zawodowe, na nazw. Józef Wacławik, zam. w Krakowie, ul. Juliusza Lea Nr 7a.

62. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu wydane przez urząd woj. w Warszawie, kat. zawodowe Nr 3584 na nazw. Eugeniusz Dominowski, zam. we Wrocławiu, ul. Henryka Dąbrowskiego Nr 13 m. 2.

63. **SKRADZIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu wydane przez Wydz. Ruchu i Mot. w Warszawie, kat. II Nr W-6220, na nazw. Romuald Popławski, zam. w Miedzeszynie I, ul. Łączna Nr 59.

64. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu wydane przez starostwo Warszawa-Praga, kat. I, Nr 2580, na nazw. Władysław Chojnecki, zam. w Warszawie, ul. Grochowska Nr 160 m. 7.

65. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu wydane przez urząd woj. w Katowicach, kat. amatorskie Nr 7936/9767, na nazw. Justyn Grajcarek, zam. w Wałbrzychu (Spółka Bracka), ul. Czerwonego Krzyża Nr 3.

66. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu wydane przez urząd woj. w Szczecinie, kat. IIIa, na nazw. Adolf Borkiewicz, zam. w Szczecinie, ul. Konopnickiej Nr 75 m. 2.

67. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech. wydane przez urząd woj. w Poznaniu, kat. amatorskie Nr 26716, na nazw. Kazimierz Bartoszewski, zam. w Jeleniej Górze, ul. Długa Nr 4.

68. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu wydane przez urząd woj. w Krakowie Nr 24044, na nazw. Stanisław Kulma, zam. w Krakowie, ul. Łobzowska Nr 46 m. 9.

69. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu kat. II Nr 8407, na nazw. Zygmunt Kossakowski, zam. w Warszawie, ul. Genewska Nr 34.

70. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu na nazw. Ryszard Rarus, zam. w Krakowie.

71. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu wydane przez urząd woj. w Gdańsku, kat. zawodowe Nr 889, na nazw. Leon Gradowski, zam. w Sopocie, ul. Grunwaldzka Nr 84.

72. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu wydane przez starostwo w Warszawie, kat. III, na nazw. Zenon Biskup, zam. w Warszawie, ul. Łucka Nr 2 m. 20.

73. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu wydane przez W.U.S. w Krakowie, kat. zawodowe Nr 15026, na nazw. Teofil Kokodyński, zam. w Glinik Mariapolski, ul. Wałbrzyska Nr 9a.

74. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu wydane przez urząd woj. w Poznaniu, kat. amatorskie Nr 28382, na nazw. Stanisław Igliński, zam. w Gnieźnie, ul. Mieczysława Nr 10.

75. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech. wydane przez starostwo w Lubaniu, kat. III Nr 0018/48, na nazw. Adolf Taciej, zam. w Lubaniu ul. Lipowa Nr 9.

76. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech. wydane przez urząd woj. w Bydgoszczy, kat. amatorskie Nr B-687, na nazw. Hieronim Gumiński, zam. w Tucholi, ul. Chojnicka Nr 30.

77. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech. wydane przez urząd woj. w Szczecinie, kat. zawodowe Nr 4959, na nazw. Józef Stolarczyk, zam. w Szczecinie, ul. Jedności Narodowej Nr 35 m. 3.

78. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu na nazw. Stanisław Woś, zam. w Kielcach, ul. Husarska Nr 2.

79. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech. wydane przez urząd woj. w Warszawie, kat. III Nr 12542, na nazw. Stanisław Jamrożek, zam. w Wawrze, ul. Wiejska Nr 33.

80. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu wydane na nazw. Kazimierz Szymański, zam. w Gdańsk-Wrzeszcz, ul. Szczygła Nr 3/4 m. 6.

81. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu wydane przez urząd woj. w Krakowie, kat. amatorskie Nr 5071, na nazw. Ignacy Pysyk, zam. w Jarosławie gm. Goczałków, pow. Świdnica.

82. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech. wydane przez starostwo w Warszawie, kat. I Nr 6922, na nazw. Józef Miech, zam. w Warszawie ul. Konopnickiej Nr 3.

83. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech. wydane przez starostwo Warszawa-Praskie, kat. I Nr 1488, na nazw. Eugeniusz Bogucki, zam. w Legionowie - Bukowcu, ul. Plantowa Nr 7.

84. **SKRADZIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu wydane przez Zarząd Miejski w Łodzi, kat. zawodowe Nr 2141, na nazw. Jerzy Mistakiewicz, zam. w Łodzi, ul. Kaszubska Nr 6 m. 21.

85. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu wydane przez urząd woj. w Krakowie, kat. amatorskie Nr 1495 na nazw. Stanisław Klicz, zam. w Krakowie, ul. Rękawka Nr 26.

86. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech. wydane przez urząd woj. w Krakowie, kat. zawodowe Nr 15045, na nazw. Jan Kulig, zam. w Olkuszu, Rynek Nr 18.

87. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu wydane przez urząd woj. w Kielcach, Nr 1800, na nazw. Józef Kozłowski, zam. w Radomiu, ul. Słowackiego Nr 13.

88. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu wydane przez starostwo Grodzkie w Warszawie, kat. II Nr W-07664, na nazw. Czesław Próchno, zam. w Warszawie, ul. Grzybowska Nr 46.



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