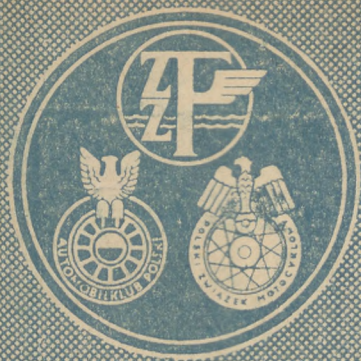
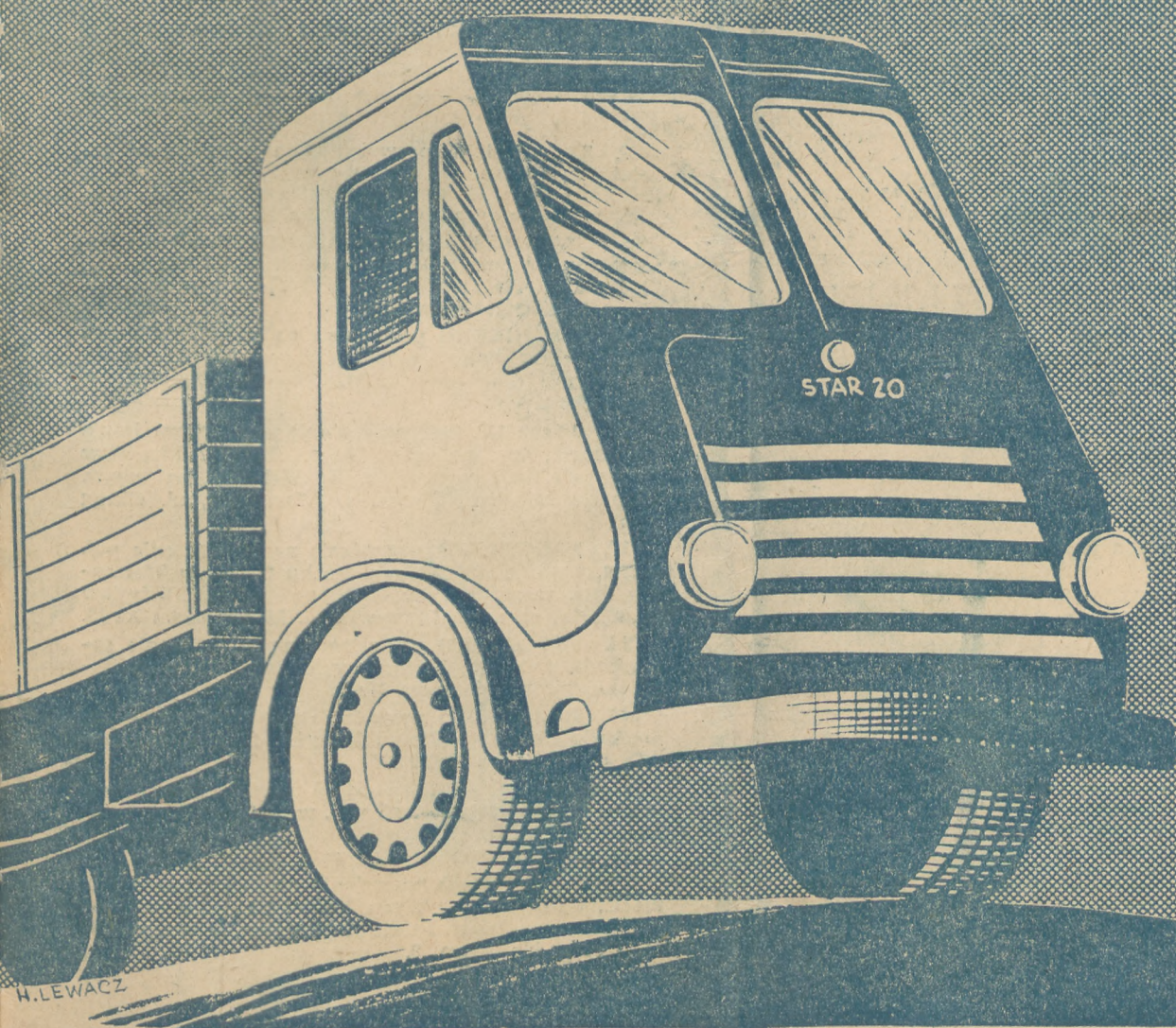




Motorzysta

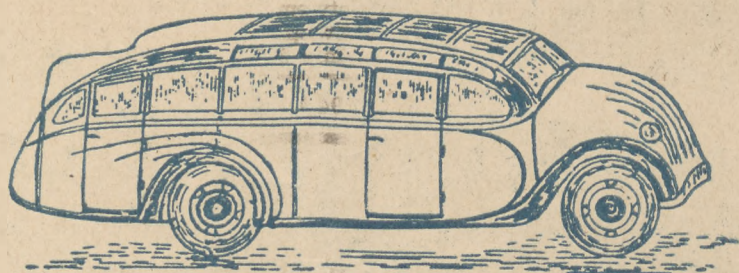


PIERWSZA WYTWÓRNIĄ AUTO-KAROSERII I POWOZÓW ORLICKI

Spółka z Ograniczoną Odpowiedzialnością

w Krakowie, Al. Daszyńskiego, Tel. 590-00

Konto Bankowe: Bank Związku Spółek Zarobkowych i konto P. K. O. w Krakowie
Numer konta P.K.O. IV 1034



Wykonuje kompletne karoserie na samochody osobowe i ciężarowe, limuzyny, torpedo, landolety, autobusy od 8 – 50 osób, oraz wozy reklamowe wszelkiego rodzaju

Również wykonuje naprawy wchodzące w zakres stelmarstwa, blacharstwa, kowalstwa, lakiernictwa, siodlarstwa i ślusarstwa

OGŁOSZENIA

1. **SKRADZIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urząd woj. w Warszawie kat. III, Nr W-03045 na nazw. Józef Dudziński, zam. w Warszawie, Pl. Mirowski Nr 12 m. 5.

2. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez urząd woj. w Kielcach, kat. amatorskie Nr 5963 na nazwisko Edward Dąbrowski, zam. w Radomiu, ul. Struga Nr 43.

3. **SKRADZIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez Wydział Ruchu i Mot. w Warszawie, kat. zawodowe, na nazwisko Eugeniusz Majewski, zam. we Wrocławiu, ul. B-ci Gierymskich Nr 71.

4. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez O. U. S. w Poznaniu, kat. I, na nazw. Szczepan Bekas, zam. w Piątkowo, p-ta Poznań 13.

5. **SKRADZIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urząd woj. w Krakowie, kat. zawodowe, Nr 9280, na nazw. Edward Walczak, zam. w Krakowie - Bronowicach Małych, ul. Wesele Nr 9.

6. **SKRADZIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urząd woj. w Krakowie, Nr 22467, na nazw. Gwidon Król, zam. w Krakowie, Al. B. Prażmowskiego Nr 39 — 4.

7. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez starostwo w Warszawie, kat. -II, Nr 4624, na nazw. Stanisław Bartuszek, zam. w Warszawie, Al. Na Skarpie Nr 21.

8. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez urząd woj. w Szczecinie, kat. zawodowe, Nr 5235, na nazw. Władysław Łobik, zam. w Szczecinie, ul. Lindego Nr 13 m. 2.

9. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urząd woj. we Wrocławiu, kat. amatorskie, Nr. 446, na nazw. Bronisław Kokoszko, zam. w Świdnicy, ul. Oświęcimska Nr 26.

10. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urząd woj. w Gdańsku, kat. II, Nr 2665, na nazw. Jan Zieliński, zam. w Somonińcu, p-ta Hopowo, pow. Kartuski.

11. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez urząd woj. w Poznaniu, kat. amatorskie, Nr 25064, na nazw. Wacław Kujawa, zam. w Podgórzynie, pow. Żnińskiego.

12. **SKRADZIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez Wydz. Ruchu i Motor w Warszawie, kat. amatorskie, Nr W-00109, na nazw. Zbigniew Stolarczyk, zam. w Warszawie, ul. Okrąg Nr 2.

13. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez Wydz. Ruchu i Mot. w Warszawie, kat. zawodowe, Nr 4849, na nazw. Władysław Gawliński, zam. w Warszawie, ul. Marymoncka Nr 75.

14. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu na nazw. Władysław Kozioł, zam. w Wadowicach, ul. Zagadłowicza Nr 7.

15. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu na nazw. Stefan Brzuska, zam. w Warszawie, ul. Grójecka Nr 20 a.

16. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez urząd woj. w Kielcach, kat. amatorskie, Nr 5673, na nazw. Edmund Cianciara, zam. w Kamiennicy Polskiej, pow. częstochowski.

17. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez Wydz. Ruchu i Mot. w Warszawie, kat. I, na nazw. Feliks Kopka, zam. w Warszawie, ul. Wolska Nr 153 m. 9.

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

KWIECIEŃ 1949

Nr 4

T R E Ś Ć 4-go Z E S Z Y T U

	str.		str.
STAN OBECNY I PLANY ROZWOJU PRZEMYSŁU MOTORYZACYJNEGO	98	KONTROLA SPOŁECZNA — NAJSKUTECZNIEJSZY ŚRODEK NA „PIRATÓW” — L. Borowski	112
DO NASZYCH CZYTELNIKÓW	99	ROLA KIEROWCY I JEGO KŁOPOTY — Ryszard	113
SZEŚCIOLETNI PLAN MOTORYZACYJNY (1) — inż. Jan Śmigiełski	100	NASZ KONKURS	114
SPORT MOTOROWY BĘDZIE MIAŁ WRESZCIE SZCZĘŚCIE. — A. K.	103	ZACNY JUBILEUSZ — Witr.	115
WSPÓŁZAWODNICTWO W TRANSPORTCIE SAMOCHODOWYM — F.	105	AUTOBUS WĘGIERSKI MAVAG TR-5—AW	118
ZACZNIJMY WSPÓŁZAWODNICTWO W ZBIERANIU ZUŻYTEGO OLEJU — Zb. Czabański	107	TYPOWE PROJEKTY GARAŻÓW — St. Czajkowski	119
POKAZ DOROBKU ZAKŁ. SPRZĘTU TRANSPORTOWEGO	108	REGULACJA GAŹNIKÓW MOTOCYKLOWYCH — Wł. Karo	121
Z KRAJU	109	KLASYFIKACJA MOTOCYKLISTÓW SPORTOWYCH W ZSRR — Zb. Maślankiewicz	126
„KOPYTKOWE” OD MOTOCYKLI — T. P.	110	WALNE ZEBRANIE POL. ZW. MOTOCYKLOWEGO	127
PRAK „POMYŚLUNKU” CZY NIEDEBALSTWO? — W. Rychter	111	WYCOFYWANIE Z RUCHU POJ. MECH. — E.	128

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

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

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

B-72971

STAN OBECNY I PLANY ROZWOJU PRZEMYSŁU MOTORYZACYJNEGO

Redakcja czasopisma „Motoryzacja” zwróciła się do Dyrekcji Centralnego Zarządu Przemysłu Motoryzacyjnego z szeregiem pytań, na które otrzymaliśmy wyczerpujące odpowiedzi.

Poniżej podajemy przebieg przeprowadzonej rozmowy.

1) Jak Dyrekcja Przemysłu Motoryzacyjnego widzi rozwój sprzętu motoryzacyjnego:

a) w roku 1949-ym?

b) w okresie planu sześcioletniego?

1. a) Dwa pierwsze lata planu 3-letniego w przemyśle motoryzacyjnym zostały wykorzystane do produkcji zasadniczego sprzętu motoryzacyjnego, po odbudowie i doinwestowaniu poszczególnych Zakładów, opracowaniu konstrukcyjnym nowych typów tego sprzętu, poddaniu go próbom i badaniom w seriach prototypowych i opracowaniu fabrykacyjnym.

W bieżącym roku zostaną, poza bieżącym planem produkcyjnym, wykonane i przekazane do seryjnego wytwarzania prototypy 4 różnych silników wysokoprężnych o małej i średniej mocy: autobusu, ciągnika siodłowego i samochodu terenowego w oparciu o podwozie samochodu ciężarowego STAR 20, nadwozia autobusowego na importowanym podwoziu „FIAT”, rowerów wyścigowych i turystycznych, motopompy o wydajności 200 l/min. nie wymieniając wielu prac prototypowych i próbnych, niezbędnych jako podbudowa dalszego rozwoju tej gałęzi przemysłu.

Równolegle z wymienionymi zadaniami w zakresie inwestycyjnym i w biurach fabrykacji będą realizowane prace przygotowawcze do planowego przejścia na produkcję wielkoseryjną sprzętu motoryzacyjnego, zgodnie z założeniami planu 6-letniego.

Bieżąca produkcja seryjna obejmuje: samochody ciężarowe STAR 20, motocykle SHL i SOKÓŁ 125 cm³, ciągniki URSUS 45, silniki rolnicze, wysokoprężne 7,5 — 14 KM, przyczepy do samochodów, motopompy M 800, nadwozia autobusowe, rowery, części zamienne do samochodów i ciągników itp.

Plan produkcyjny na bieżący rok oraz plan 3-letni zostanie przekroczony.

b) W okresie planu 6-letniego nasz przemysł motoryzacyjny zostanie rozbudowany do rozmiarów niezbędnych dla zaspokojenia potrzeb gospodarczych kraju na odcinku traktorów, samochodów ciężarowych i osobowych, silników spalinowych, motocykli itp. oraz w zakresie remontów kapitalnych sprzętu samochodowego.

Rozbudowane i od nowa uruchomione zakłady będą produkowały z zastosowaniem nowoczesnych metod i środków wytwarzania. Pro-

dukcja motoryzacyjna będzie w każdym wypadku wielkoseryjna lub taśmowa.

2) Na jakie trudności napotyka realizacja zamierzeń Dyr. Przem. Mot. w roku 1949-ym?

2. Nie sposób wymienić wszystkich trudności, których nie brak w każdej dziedzinie wytwórczości. Są one systematycznie pokonywane. Ze wzrostem zdolności produkcyjnej i wydajności daje się odczuwać brak materiałów i półwyrobów dostarczanych przemysłowi motoryzacyjnemu przez inne przemysły. W szczególności paląca staje się potrzeba zapewnienia terminowych dostaw wyrobów przemysłu hutniczego w odpowiednim asortymencie i jakości. Podobnie jak właściwa konstrukcja, tak i jakość użytych materiałów stanowi o koszcie i jakości produkcji motoryzacyjnej. Zwiększa się ustawicznie zapotrzebowanie na narzędzia, przyrządy, tarcze szlifierskie itp.

3) W jakim stadium realizacji znajduje się krajowa produkcja części zamiennych:

a) do „typowych” pojazdów pochodzenia zagranicznego?

b) do pojazdów produkowanych w kraju?

3. Dyrekcja Przemysłu Motoryzacyjnego uruchomiła w ubiegłym roku produkcję części zamiennych do typowych samochodów ciężarowych i traktorów rolniczych w niezbędnym asortymencie. Pojazdy produkowane w kraju mają zapewniony zapas części zamiennych.

4) Jaki jest w chwili obecnej stan produkcji osprzętu: co się już robi i czy w ilości wystarczającej; co się jeszcze zamierza robić?

4. Produkcja osprzętu rozwija się równolegle z produkcją właściwego sprzętu, poddawana jest badaniom i próbom na prototypach, po czym przechodzi w seryjną. Występują opóźnienia w jej opanowaniu, zwłaszcza w osprzęcie elektrotechnicznym i gumowym. W bieżącym roku zostaną oddane do użytkowania krajowej produkcji gaźniki motocyklowe i samochodowe. Produkcja osprzętu samochodowego zasługuje na szczególne zainteresowanie Przemysłu Miejskiego.

5) Jak jest zaplanowana (ilości) produkcja motocykli 125 cm³ w roku 1949-ym oraz części zamiennych do nich?

5. Przemysł Motoryzacyjny wyprodukuje w bieżącym roku nie mniej jak 4.000 motocykli o poj. 125 cm³ wraz z niezbędnymi częściami zamiennymi.

6) Jak przewiduje się rozwój produkcji samochodów ciężarowych „Star 20” — ilość i czas wykonania w roku 1949?

6) Wykonamy w bieżącym roku znaczną ilość samochodów ciężarowych STAR 20.

7) Jaki jest plan produkcji samochodów osobowych?

7. Samochody osobowe wejdą do seryjnego wytwarzania w Planie 6-letnim.

Budowa Fabryki Samochodów Osobowych w Warszawie została rozpoczęta w bieżącym roku.

8) Jaki jest plan produkcji ciągników?

8. W bieżącym roku i nadal w planie długofalowym Przemysł Motoryzacyjny będzie produkował ciągniki rolnicze URSUS 45; produkcja tych traktorów zostanie rozbudowana do poziomu 8.000 szt. w 1955 r. Równolegle zostanie uruchomiona produkcja ciągników o mocy ok. 30 — 35 KM.

9) Jak pracują obecnie zakłady remontów głównych i średnich oraz jakie są plany rozbudowy i usprawnienia tych zakładów.

9. W zakresie rozbudowy zakładów napraw kapitalnych w planie 6-letnim planowana jest budowa jeszcze dwóch zakładów.

W wyniku usprawnień osiągnięto należytą wydajność i możemy zaspokoić potrzeby użytkowanego w kraju taboru samochodowego w zakresie napraw kapitalnych kilkunastu typów wozów, wykonując jednocześnie potrzebne części zamienne.

Oddziały produkcji tych części zostaną rozbudowane tak, aby łącznie z fabrykami macierzystymi samochodów i traktorów zapewniły ilość ich niezbędną do napraw głównych, średnich i obsługowych.

10) Jaki jest obecny stan stacji obsługi i jakie istnieją plany rozbudowy tych podstawowych urządzeń dla sprawnego działania i przedłużania „życia” sprzętu motoryzacyjnego?

10. Sprawy te zlecono Motozbytowi.

ORGANIZACJA „SŁUŻBA POLSCE” W CIĄGU ROKU PRACY zorganizowała 14 ośrodków PW Mot. Uruchomiono 14 szkół kierowców, które w pierwszym turnusie ukończyło około 2000 junaków. Nadto wyszkolono (w Lublińcu) na traktorzystów 300 junaków, którzy z wiosną r.b. stanęli do pracy w majątkach państwowych.

AUTOBUS-BIBLIOTEKA. Nowy, interesujący sposób docierania z książką do szerokich mas wprowadzili ostatnio oświatowi działacze w Czechosłowacji uruchamiając biblioteki w autobusach. Inicjatywa wyszła od działaczy oświatowych w stolicy Czechosłowacji — Pradze. Autobusy-biblioteki stanowią rodzaj lotnych filii Centralnej Biblioteki w Pradze. Wraz z książkami autobus waży około 7 ton. Długość wozu — 11 metrów. W godzinach wieczornych wnętrze oświetlają lampy neonowe. Ściany autobusu są podwójne — przestrzeń pomiędzy ściankami wypełniono warstwą szklanej waty, co doskonale izoluje wnętrze wozu zarówno od chłodu, jak i od hałasów.

Obsługę lotnej biblioteki stanowią trzy osoby: kierowca i 2 bibliotekarki. Autobus-biblioteka może pomieścić jednocześnie 20 osób. W określone dni autobus-biblioteka zjawia się na odległych od śródmieścia przedmieściach miasta lub w okolicach podmiejskich pozbawionych punktów bibliotecznych. Czytelnicy sami wybierają sobie książki z półek.

STARUSZEK Z ROKU 1890-go



Samochód Oldsmobil z r. 1890 — interesujący eksponat Muzeum Min. Komunikacji, który opisywaliśmy w zeszytach 3-im „Motoryzacji”.

DO

NASZYCH CZYTELNIKÓW

ZWIĘKSZONA PRZESZŁO O JEDNĄ TRZECIĄ OBJĘTOŚĆ NASZEGO PISMA, PRZESZŁO DWUKROTNIENIE POWIĘKSZONA ILOŚĆ KLISZ ORAZ CORAZ TO TROSKLIWSZA SELEKCJA MATERIAŁU REDAKCYJNEGO ZWIĘKSZYŁY ZNACZNIE KOSZTY PROWADZENIA WYDAWNICTWA.

PRAGNĄC UNIKNĄC — LOGICZNEJ W TYCH WARUNKACH — ZWYŻCE CENY CZASOPISMA, ZWRACAMY SIĘ Z GORĄCYM APELEM DO NASZYCH CZYTELNIKÓW I SYMPATYKÓW O ZAPISYWANIE SIĘ NA PRENUMERATĘ CZASOPISMA

WPROST DO ADMINISTRACJI

CZAS. „MOTORYZACJA”

WARSZAWA, UL. ŻURAWIA 24 a,

WPLACAJĄC JEDNOCZEŚNIE NALEŻNOŚĆ PRZYNAJMNIEJ ZA JEDEN KWARTAŁ (270 ZŁ) NA NASZE KONTO P.K.O. I-1955.

PROSIMY WZIĄĆ POD UWAGĘ, ŻE PRZEZ BEZPOŚREDNIĄ PRENUMERATĘ WPROST Z ADMINISTRACJI ZYSKUJEMY POWAŻNE RÓŻNICE W KOSZTACH ROZRZUTU PISMA, A TYM SAMYM PRZYZNANIAMY SIĘ DO NIE PODWYŻSZANIA JEGO CENY I UTRZYMANIA CZASOPISMA NA WYSOKIM POZIOMIE REDAKCYJNYM.

DLA WSPÓLNEGO DOBRA NAS WSZYSTKICH— ZWIĄZANYCH BEZPOŚREDNIO BĄDZ POŚREDNIO ZE SPRAWĄ ROZWOJU MOTORYZACJI KRAJU —

APELUJEMY:

KAŻDY CZYTELNIK „MOTORYZACJI”
NIE Z WLEKAJĄC

ZGŁASZA PRENUMERATĘ WPROST W ADMINISTRACJI WARSZAWA — UL. ŻURAWIA 24-a.

Inż. JAN ŚMIGIELSKI

6-cio LETNI PLAN MOTORYZACYJNY (I)

Skończył się okres poszukiwań dróg rozwiązania naszego problemu motoryzacyjnego.

Skończył się długi okres rozważań, ścierania się poglądów, formułowania tez, okres polemiki i sugestii co do tego, jak należy ustawić w Polsce problem motoryzacji i na jakie tory musiałby być skierowany jego rozwój i ruch postępowy, żeby zapewnić powodzenie temu wielkiemu dziełu.

Ten okres (a mamy tu na myśli 4 lata ubiegłe), w którym w zakresie motoryzacji wciąż nie było zaakceptowanego planu, skończył się dnia 18-go grudnia 1948 r.

W tym dniu Minister Przemysłu i Handlu, w historycznym przemówieniu na Kongresie Zjednoczonych Partii P.P.R. i P.P.S. na temat 6-cio letniego Narodowego Planu Gospodarczego, a więc w przemówieniu skierowanym do całego Narodu, poświęcił jeden rozdział zagadnieniom motoryzacyjnym, ustalając wstępne polityki i gospodarki motoryzacyjnej i kreśląc zarys 6-cio letniego planu w tej dziedzinie gospodarki narodowej.

Z ust czynnika najbardziej miarodajnego padły więc słowa, na które kraj czekał bez mała 30 lat.

Rubikon w problemie motoryzacyjnym został przekroczony w dniu 18 grudnia r. ub. i nie ma odtąd powrotu do smutnej przeszłości, którą cechowała przede wszystkim bezplanowość, a jeśli chodzi o czasy przedwojenne, to i samowola, połączona z prywatą.

Szczupłe grono bojowników o właściwe rozwiązanie motoryzacji Polski ma obecnie to moralne zadowolenie, że sprawa, o którą walczyli przez długie lata — nie zrażając się trudnościami i nie obawiając się gróźb — znalazła wreszcie rozwiązanie w myśl hasła, które im przewświecały.

Mimo, że wysiłki bojowników o sprawę motoryzacji w Polsce nie pozostały bez wpływu na dzisiejsze konstruktywne ukształtowanie się problemu motoryzacyjnego, nie da się zaprzeczyć tej oczywistej prawdzie, że planu motoryzacji kraju nie stworzyły ani rządy przedmałowe ani rząd sanacji. Jesteśmy wszyscy zgodni co do tego, że nawet Międzyministerialna Komisja dla Spraw Motoryzacji Kraju, utworzona w 1933 r., w skład której wchodziło 4-ch urzędujących ministrów, nie opracowała planu motoryzacyjnego i nie wystąpiła nawet z żadnymi zaleceniami natury generalnej, mimo że Komisja ta urzędowała do wybuchu wojny, a więc prawie 6 lat.

Plan motoryzacyjny dał Polsce pierwszy w jej dziejach Rząd Demokracji Ludowej.

**

Z przemówienia Ministra Hilarego Minca

kraj się dowiedział, że „w okresie Planu 6-cio letniego będzie zrobiony wielki krok naprzód w kierunku rozwiązania sprawy produkcji krajowej dla potrzeb motoryzacji“.

Dalej dowiedzieliśmy się, że produkcja krajowa pojazdów mechanicznych będzie się rozwijała na 3-ch odcinkach, a to na odcinku ciągników rolniczych, samochodów ciężarowych i samochodów osobowych, że rozmiary rocznej produkcji przy końcu 6-cio letniego planu zostały zalążowane w wysokości **12.000 szt. traktorów rolniczych, 15.000 samochodów ciężarowych i 10.000 samochodów osobowych.**

W dalszym ciągu przemówienia Minister Minca powiedział, że zapotrzebowanie na stal zostanie pokryte „**drogą rozbudowy naszego starego hutnictwa i uruchomienia części produkcji nowej, wielkiej huty o zdolności produkcyjnej 1,5 mil. ton stali rocznie tzn. o zdolności produkcyjnej nie o wiele mniejszej, niż całe obecne nasze zapotrzebowanie**“.

Taka jest podstawa programu i planu motoryzacyjnego w 6-cio letnim Narodowym Planie Gospodarczym. Ta podstawa została zaakceptowana przez Plenum Kongresu Zjednoczenia. Decyzja zapadła na najwyższym szczeblu i od tej chwili stają się zbędne, a nawet wręcz szkodliwe, zarówno nowe sugestie na temat innego planu motoryzacyjnego, jak i wszelka polemika na ten temat.

Przemówienie Ministra Hilarego Minca powinno zjednoczyć wszystkie konstruktywne demokratyczne elementy i siły motoryzacyjne kraju celem zmaterializowania tej wizji przyszłości w zakresie problemów motoryzacyjnych, tak jasno przez niego sformułowanych.

**

Szczegółowy plan motoryzacji, mający doprowadzić do celu wskazanego przez Plenum Kongresu, winien być opracowany na szerokiej bazie wszystkich elementów poruszonych i omówionych w całym przemówieniu Ministra Minca, a więc elementów ekonomicznych, gospodarczych, technicznych, socjalnych, politycznych i organizacyjnych.

W przemówieniu Ministra Hilarego Minca trzeba widzieć nie tylko cyfry, ale również i intencje. Intencje winny być dobrze zrozumiane i inteligentnie wcielone w życie.

**

W mniemaniu, że przyswoiliśmy sobie całe przemówienie Ministra Przemysłu i Handlu i że wskutek tego jesteśmy na prawidłowej drodze, postaramy się przedstawić w pierwszym rzucie szczegółowy plan motoryzacyjny na 6-cio letni okres 1950 — 1955 r.

Plan motoryzacyjny nie jest żadnym wzorem, który posiadałby cechę uniwersalności

i mógłby być z tej racji wzięty żywcem z jednego pańska do zastosowania w każdym innym. Plan motoryzacyjny jest funkcją zmian ustrojowych i gospodarczych zachodzących w kraju i powinien być dostosowany do przyjętych form gospodarowania.

Idziemy szybkimi krokami do uprzemysłowienia w szerokim znaczeniu tego słowa. W tym zakresie ubiegłe 3 lata są dużym pasmem pozytywnych osiągnięć, jak to wynika z oświadczeń wielu zagranicznych obserwatorów i z danych statystycznych przytoczonych przez Ministra Przemysłu i Handlu w jego przemówieniu Kongresowym.

Z drugiej strony jeseśmy i chcemy pozostać w przyszłości krajem w dużym stopniu rolniczym, zaspakajającym w pełni nie tylko potrzeby własne, ale i tworzącym nadwyżki eksportowe. W odróżnieniu od przemysłu, rolnictwo nasze nie ma wystarczających osiągnięć w latach ubiegłych i musi wciąż jeszcze borykać się z trudnościami i leczyć głębokie rany, zadane mu przez okupanta i pożogę wojenną.

NA PIERWSZYM PLANIE — TRAKTORYZACJA ROLNICTWA

Z tych racji i celem przyspieszenia procesu przejścia od gospodarki drobnotowarowej do gospodarki rolnej zespołowej i uspołecznionej, traktoryzacja i mechanizacja rolnictwa wysuwają się na pierwszy plan przy praktycznym rozwiązywaniu naszego problemu motoryzacyjnego, a produkcja ciągników rolniczych zajmuje pierwsze miejsce w priorytecie uruchamianej w kraju produkcji pojazdów mechanicznych.

Roczna produkcja ciągników rolniczych w wysokości 12.000 szt., uruchomienie której musi nastąpić przy końcu 6-cio letniego planu, i obowiązek doprowadzenia w 1955 roku stanu posiadania naszego parku traktorowego do wysokości 50 — 60 tys. jednostek — stosownie do wypowiedzi Ministra Przem. i Handlu — znajduje wyraz w sporządzonej tabeli Nr 1 ubytku

Rok	Stan posiadania ciągników na początku roku	Przeznaczono do kasacji w ciągu roku	Dopływ nowych ciągników w ciągu roku
1949	11.950	2.330	5.450
	2.550		
	14.500		
1950	9.620	2.330	6.000
	8.000		
	17.620		
1951	7.290	2.330	7.000
	14.000		
	21.290		
1952	4.960	2.330	10.000
	21.000		
	25.960		
1953	2.630	2.330	12.000
	31.000		
	33.630		
1954	300	300	12.000
	43.000		
	43.300		
1955	55.000		

traktorów wskutek ich zużycia i wzrostu parku traktorowego wskutek dopływu nowych traktorów w poszczególnych latach 6-cio letniego planu. *)

Powstaje teraz pytanie, jakie typy ciągników i o jakiej sile na haku są najwłaściwsze dla Polski oraz jaki winien być udział procentowy poszczególnych typów w ogólnej masie naszego parku ciągnikowego.

Naszym podstawowym typem ciągnika rolniczego jest obecnie stary niemiecki ciągnik kołowy Lanz - Bulldog 45 KM o napędzie ropnym, budowany seryjnie w URSUSIE, z nieco mniejszą mocą silnika. Kupujemy poza tym czeskie ciągniki kołowe „Zetor“ i ciągniki gąsiennicowe radzieckie, również z silnikiem Diesel. Przewidziana jest krajowa produkcja ciągników „Zetor“.

Wskutek karygodnych zaniedbań rządów sanacyjnych problem ciągników rolniczych jest u nas obecnie nowy, tak pod względem szerokiego powszechnego stosowania orki mechanicznej, jak i pod względem produkcji samych ciągników, musimy więc wykorzystać doświadczenie innych krajów, przodujących w tej dziedzinie.

Związek Radziecki, państwo o bardzo wysokim poziomie mechanizacji rolnictwa z własnym potężnym przemysłem traktorów, kombajnów i wszelkich innych maszyn rolniczych, jest dla nas najlepszym źródłem wiadomości i praktycznych wskazówek, jak mamy rozwiązać u siebie zagadnienie traktoryzacji rolnictwa. Trzeba wiedzieć, że Związek Radziecki, wykorzystując doświadczenie nagromadzone w dziesiątkach tysięcy kolchozów i sowchozów oraz wykorzystując postęp techniczny w zakresie konstrukcji ciągników rolniczych, przeprowadził obecnie zasadniczą reorganizację struktury swego parku ciągnikowego. Zamiast istniejącej dotąd niedostatecznie uporządkowanej skali sił na haku, a to 10 — 15 — 32 — 48 — 50 KM., wprowadza się obecnie skalę progresywną: 6 — 12 — 24 — 36 — 48 — 60 KM. na haku. **)

Wszelkowi Instytut Badawczy Maszyn Rolniczych kieruje tymi sprawami. Poczynając od 6-cio konnego ciągnika ogrodniczego, przechodzi się przez całą gamę ciągników obsługujących w sposób najbardziej racjonalny małe, średnie i duże kolchozy, aż do gamy ciągników

*) Przy sporządzaniu tej tabeli wyszliśmy z następujących założeń: Na 1.1.49 r. mieliśmy 11.650 ciągników starych i 300 szt. „Zetorów“ nabytych w 1947 r. Mieliśmy ponadto 2.550 szt. ciągników nowych nabytych w 1948 r., łącznie 14.500 szt. Ciągniki stare w liczbie 11.650 szt. będą spisywane do kasacji w ilości 2.330 szt. rocznie, co odpowiada 1/5 całości i w 1954 r. ich już nie będzie. Amortyzacja nowych ciągników będzie się dokonywała w 7-letnim okresie, to też 300 ciągników, nabytych w 1947 r. spisane zostanie do kasacji w 1954 roku.

**) Ogólna moc ciągników rolniczych budowanych w Związku Radzieckim w ciągu jednego roku, wynosi około 6 milj. KM.

ników, umożliwiających racjonalną uprawę ziemi w sowchozach o większym zasięgu i racjonalną uprawę kultur specjalnych.

Ciągniki gąsienicowe z silnikiem Diesel o sile na haku 24 KM. tak zwane „Kirowcy“ i ciągniki gąsienicowe z silnikiem Diesel o mocy 36 i 48 KM., liczone łącznie, stanowią większą część parku ciągnikowego Związku Radzieckiego. „Kirowiec D-35“ jest najbardziej udaną i całkiem nowoczesną konstrukcją ciągnika gąsienicowego z silnikiem Diesel, zużywającym tylko 220 gr/KMh.

**

Jeśli chodzi o rodzaje paliw stosowanych w ciągnikach rolniczych to i w tej dziedzinie doświadczenie zdobyte przez Związek Radziecki jest tak wszechstronne i wielkie, że zapoznanie się z nim mogłoby zaoszczędzić nam czas i wydatki na prowadzenie doświadczeń własnych i wprowadzić nas od razu na szczyty wiedzy ciągnikowej gospodarki ciepłej i jej praktycznego realizowania.

Struktura naszego parku ciągnikowego na obecnym etapie rozwoju naszego problemu agrarnego, winna się składać z dwóch zasadniczych typów i z dwóch typów uzupełniających. Typami zasadniczymi musiałyby być ciągniki o sile na haku ok. 32 KM. i o sile na haku około 20 KM. Ciągnikami uzupełniającymi musiałyby być ciągniki gąsienicowe o sile na haku około 50 KM. i ciągniki ogrodnicze z silnikiem 6 — 7 KM.

Sprawa rodzaju paliwa do ciągników, a więc sprawa dominującego silnika ciągnikowego, łączy się ściśle ze sprawą wytycznych naszej polityki paliwowej. Jeśli zapadnie uchwała, że podstawą naszej gospodarki paliw płynnych będą produkty bitumiczne, wtedy Diesel i pół Diesel staną się silnikami dominującymi w ciągnikach rolniczych. Jeśli natomiast zapadnie uchwała, że spirytus gorzelniany musi mieć szerokie zastosowanie w traktoryzacji rolnictwa, wtedy wypadnie przystąpić do zaprojektowania i budowy silnika specjalnie przystosowanego do napędu surówką.

Sprawa to wciąż jeszcze pozostaje otwarta.

W międzyczasie Diesel coraz mocniej ugruntowuje się w naszym programie ciągnikowym.

PRODUKCJA SAMOCHODÓW CIĘŻAROWYCH

Z kolei przechodzimy do rozwinięcia drugiej pozycji krajowej produkcji samochodowej, wymienionej w kongresowym przemówieniu Ministra Przemysłu i Handlu, to znaczy produkcji samochodów ciężarowych w ilości 15.000 sztuk rocznie. Jest tu mowa naturalnie o zapoczątkowanej w Starachowicach produkcji samochodów ciężarowych 3,5 tonowych, tzw. „Star-20“.

Otwierając w dniu 1.1.50 r. bilans takich wozów ze znikomą ich ilością (bo taki będzie stan) i rezygnując z importu na tym odcinku, musi-

my otrzymać z produkcji własnej tzn. ze Starachowic taką ilość nowych wozów, która da możliwość posiadania w 1955 roku parku samochodów ciężarowych 3,5 ton i pochodnych — odpowiadającego w pełni potrzebom tego roku. W wyniku obliczeń, przeprowadzonych na podstawie planu przewozów, wypada że, przy końcu 6-cio letniego planu, park samochodów ciężarowych 3,5 ton. będzie musiał wynosić około 50.000 jednostek.

Produkcja 3,5 ton samochodów, która rosnąc stopniowo dojdzie do wysokości 15.000 sztuk rocznie zabezpiecza proces stopniowego tworzenia w ciągu 1950 — 1955 r. potrzebnego nam odcinka parku samochodowego, uniemożliwia te odcinek, wyklucza import tej kategorii podwozia i stwarza bazę do dalszego rozwoju motoryzacji po przekroczeniu bariery planu 6-cio letniego.

Obecnie samochodów 3,5 ton, ale w znacznie mniejszej ilości są nam potrzebne samochody 2 — 2,5 ton, które ze względu na charakter swojej pracy można nazwać samochodami „od bramy do bramy“.

Krajowa produkcja tych wozów nie jest przewidziana w planie sześcioletnim. Konstrukcja takiego wozu nie może wypływać z konstrukcji „Star-20“, jak o tym poprzednio myśłano. Ta koncepcja jest dziś zamierzana i sprawa skierowana została na zupełnie inne drogi.

Nasze warunki gospodarcze wymagają posiadania w strukturze parku samochodowego pewnej ilości szybkobieżnych samochodów ciężarowych 7 — 10 ton. Te duże samochody z silnikiem Diesel są nam potrzebne przede wszystkim do przewozu cennych ładunków na duże odległości, produktów szybko psujących się i w wielu innych wypadkach.

Potrzebę posiadania takiej bądź innej ilości samochodów ciężarowych od 3,5 do 10 t. winniśmy rozważyć łącznie z koniecznością posiadania ciągników siodłowych z naczepami. Obie formy zmotoryzowania transportów są właściwe i znajdują racjonalne zastosowanie każda w swoim zakresie pracy oraz w zależności od zadań i warunków transportu. W krajach najbardziej zmotoryzowanych ewolucja taboru ciężarowego idzie w kierunku redukcji ilości ciężarówek mośnych na rzecz powiększenia ilości ciągników siodłowych z naczepami.

Dla przykładu podamy, że w 1935 r. tabor ciężarowy w St. Zjedn. A. P. zawierał około 75% ciężarówek i około 25% ciągników siodłowych, a już w 1943 r. stosunek był wręcz odwrotny, a to około 32% ciężarówek i około 68% ciągników siodłowych. Nasz 6-cio letni plan motoryzacyjny winien przewidywać również używanie ciągników siodłowych z naczepami, nie kasując przy tym, a tylko redukując poważnie, wolnobieżne ciągniki drogowe z przyczepami tak zwane pociągi ciągnikowe.

Dla komunikacji miejskiej, podmiejskiej i dalekobieżnej, najbardziej odpowiednio pod względem ekonomicznym i wygody jazdy są duże nowoczesne autocary z silnikiem Diesel. Ilość autobusów mniejszych, skarosowanych

na 3,5 tonowych obniżonych podwoziach samochodów ciężarowych „Star-20”, będzie ograniczona do wypadków, kiedy warunki lokalne i eksploatacyjne nie pozwolą na użycie autocarów.

Inż. J. Śmigielski

SPORT MOTOROWY BĘDZIE MIAŁ WRESZCIE SZCZĘŚCIE

Sport motorowy nie miał szczęścia do dnia dzisiejszego w naszym kraju. Trzeba to jasno, wyraźnie i bez potrzebnego zażenowania stwierdzić.

Pominiemy lata do 1934 roku, kiedy to rajdy samochodowe gromadziły niewielką grupę „motorowych szaleńców” wylapywanych „na łąso” z głębi marazmu, braku zainteresowania itp. itd. przez co ruchliwsi przedstawiciele zagranicznych fabryk samochodowych, przez działaczy i kupców, którzy w kraju bryczki, landa i powozu pragnęli drogą zawodów sportowych rozpalic entuzjazm dla tego nowoczesnego, szybkiego, wspaniałego tworu XX wieku — samochodu.

Cierpliwości, uporowi i strumykowi dolarów płynącemu z tego — wcale zresztą niezłego — interesu dla kupców samochodowych przypisać należy fakt, że sport motorowy nie umarł zupełnie, że „ślinił się” w Polsce jak rachityczny dzieciak, któremu idzie ślinka do cukierka pokazywanego przez szybę. Tego cukierka do rączki dzieciak nie dostał nigdy.

Lata 1936 — 1939 na oko był lepsze, bogatsze bowiem były w wydarzenia w tej dziedzinie, dość żywo zresztą i szeroko rozdmuchiwanej. Z jednej strony zaczynająca się krajowa produkcja motocykli i samochodów, z drugiej strony rosnący z miesiąca na miesiąc popyt na pojazdy i wzmagający się z dnia na dzień nacisk firm zagranicznych, zwłaszcza niemieckich — które miały wiadome, zgola niesportowe w tym celu — powodowały, że kierowcy sportowemu łatwo było nie tylko o wóz, ale i o zaopatrzenie i diety — ku pożytkowi własnej kieszeni i na chwałę... wrażemu wywiadowi.

Doskonale wyposażeni i przygotowani kierowcy Hitlera z szumem, pompą i „liczną obstawą” odwiedzający polskie drogi w latach 1937, 1938 i 1939 — wśród braw wojskowych półgłówek sanacyjnej armii — zmienili we wrześniu 1939 roku tylko ubrania i czapki. Rajdy odbywały się dalej, tylko, że już bez udziału polskich kierowców — zza kierownicy przesiedli się oni na bryczki lub do obozów koncentracyjnych.

Dzięki „geniuszom” polskiej motoryzacji w postaci Neugebauerów, Fabrycych, Langnerów itp., którzy chcieli się bronić i atakować... kawalerią i bezdrożami — „rajdy” żołdaków Hitlera i Himmlera trwały krótko, ale za to były obfite w wydarzenia. Karta się zamknęła.

Niedobitki tych, którzy przetrwali sześć strasznych lat okupacji, nie skapitulowały — wraz z życiem uniosły z wojennej zawieruchy zapal graniczący z szaleństwem, wprost maniakie umiłowanie sarnochodu i tych możliwości i wrażeń, które on daje. Szczupła to dziś kadra, ale zdrowa i silna, gdyż większość jej członków wywodzi się z ludzi prostych, twardych, którym nie obcy jest największy trud fizyczny, podparty wielkim doświadczeniem i inteligencją.

To jest zaczyn polskiego sportu motorowego, który jeszcze istnieje, jeszcze żyje. Nie wolno go marnować, gdyż jest w znacznej części zdrowy i może być jeszcze krajowi bardzo potrzebny. a kadra jest predystynowana do tego, żeby dokoła niej — jak młode pędy przy starym zdrowym pniu — wyrosły młode, świeże siły.

*

Co daje sport motorowy pisano już setki tysięcy razy. A że do świadomości wielu tych, którzy widzą w samochodzie tylko wygodny, lekko - bujany fotel, a w motocyklu — szybki środek do jazdy na ryby — nie dotarły jeszcze prawdy o tym, że sport motorowy szkoli — jak żadna, najlepsza nawet szkoła nie jest w stanie wyszkolić — kierowców, majstrów i robotników warsztatowych, że sport motorowy oddaje nieocenione usługi konstruktorom i robotnikom fabryk samochodowych, że jest najlepszym źródłem ulepszeń i wynalazków (m. in. hamulec hydrauliczny, szereg nowych typów zawieszania itp. itd.), że jest *najwzschodzącym i najtańszym sposobem sprawdzania materiałów potrzebnych do produkcji sprzętu motorowego* — dla tych te, tak stare jak istnienie samochodu prawdy — powtarzamy.

Nie znaczy to bynajmniej, żebyśmy mieli wracać do przedwojennych wzorów i gatunku imprez sportowych, organizowanych w większości dla siedmiu firm zagranicznych, dwiętnastu kierowców, trzech ustosunkowanych pań i grona znudzonych „kibiców”, mających trudności w rozchodowaniu zbyt wielkiej ilości wolnego czasu i wolnej gotówki. Nie znaczy to, żebyśmy mieli akceptować bezsensowne włóczenie się po drogach z pieskami, panienkami i ciociami wyposażonymi w dużą ilość termosów i kilogramów wędlin. Nie znaczy to, żebyśmy mieli oglądać co roku po raz dwudziesty

pierwszy, raz około... lipca te same twarze, które nierzadko niestety posadziła w rajdówce nie zwinność i szybki refleks w prowadzeniu samochodu, lecz „szybki refleks i zręczność” w aferach handlowych.

*

W tym miejscu należy rzucić szkic na temat — w jaki sposób wyobrażamy sobie realne umasowienie sportu motorowego, o którym mówi się od kilkunastu lat z... rezultatem wiadomym.

Aby sport motorowy dotarł rzeczywiście, realnie do mas trzeba, aby szerokie rzesze młodzieży robotniczej, chłopskiej, inteligenckiej i rzemieślniczej zetknęły się bezpośrednio z pojazdem motorowym. Oglądać i dotykać, patrzeć na innych — to niewiele, to zbyt mało, jak na realne, demokratyczne podejście do sportu. Młodzież pracująca musi wreszcie sięgnąć za kierownicą lub kierownicą i jeździć!

Zbędnym byłoby podkreślać, że ten kto ma w chwili obecnej środki i może sobie pozwolić na kupno pojazdu motorowego, nie może być faworyzowany kosztem samorodnych, prawdziwych talentów bez środków osobistych. *Samorodne talenty zaprawione właściwą ambicją muszą znaleźć oparcie finansowe w funduszach społecznych bądź państwowych.* Już czas najwyższy, abyśmy posadzili za kierownicą tych, których talent wrodzony i ambicja znacznie bardziej przekonywująco przemawia od kupy zebranych groszy. Niech spróbują, niech się wyszkolą, niechże wreszcie zrealizują marzenia wielu pokoleń i swoje własne.

Jak to zrobić, jaką drogą pójść?

W pierwszym rzędzie — wydaje mi się — należy stworzyć *ośrodki motorowe*, które dysponować będą *sprzętem społecznym*, nie indywidualnym. Organizacją najbardziej predystynowaną do stworzenia społecznych ośrodków motorowych byłby Związek Sportów Motorowych, który, przy pomocy państwa, takie ośrodki zorganizuje. Do tych ośrodków Kom. Centr. Zw. Zawodowych i pozostałe pionierzy będą kierowały swych członków na przeszkolenie.

Ośrodki motorowe — poza sprzętem będącym własnością społeczną, dysponować winny warsztatami doświadczalnymi, powinny mieć nadto oddziały i komórki w miastach powiatowych.

W tak pomyślanej organizacji młodzież wiejska ma szansę wreszcie sięgnąć na motocykl, bądź ciągnik, czy samochód, zacząć jeździć i szkolić się praktycznie. Wielopokoleniowa zazdrość i zawiść młodzieży wiejskiej i miejskiej wreszcie przemieni się w zainteresowanie się pojazdem motorowym, przekształci się w ambicję, aby stać się godnym używania tego wspólnego sprzętu. Młody chłopiec, który zapala

zdrowym entuzjazmem do motoru będzie z pewnością nie tylko dobrym sportowcem, lecz także i *wzorowym traktorzystą.*

*

Taki jest rzut organizacyjny tego zagadnienia. Sprawa jest pilna, czas nagli, zadania do wypełnienia są ogromne, a życie nie czeka. Sport i związane z nim ściśle wyszkolenie motorowe stoją w chwili obecnej przed trudnościami, które muszą zgrabnie i sprawnie przekroczyć.

W tej nowej strukturze organizacyjnej szerokie pole działania widzimy m. in. dla Pol. Zw. Motocyklowego i Aut. Polski w centrali i oddziałach: fachową pomoc przy rozprawdaniu sprzętu pomiędzy ośrodkami motorowymi i kluby związkowe, pomoc przy organizacji urządzeń, kwalifikowaniu poszczególnych specjalistów itp. itd.

*

Tak widzimy w chwili obecnej szkic organizacyjny sportu i wyszkolenia motorowego na najbliższą przyszłość. Motocykl biegnie na przedzie, gdyż posiadamy już motocykl polski, całkowicie wykonany w kraju rękami polskiego robotnika i z polskich surowców.

A. K.

NOWA FABRYKA OPON W DĘBICY

Państwowe Zakłady „Stomil” w Poznaniu przystąpiły do organizacji wielkiej fabryki opon samochodowych w Dębicy (powiat tarnowski).

Jako podstawa techniczna urządzeń nowej fabryki w Dębicy użyte będą maszyny i urządzenia techniczne przedwojennej fabryki „Stomil” w Poznaniu, zrabowane i wywiezione w czasie wojny przez Niemców, a niedawno odszukane, w fabrykach niemieckich w strefie brytyjskiej, przez specjalną komisję rewindykacyjną, złożoną ze specjalistów fabryki „Stomil”.

Część maszyn została już zdemontowana i przywieziona do Polski — do Dębicy. Reszta ma nadejść w najbliższym czasie.

Państwowe Zakłady „Stomil” w Poznaniu objęły „patronat” nad nowym ośrodkiem produkcji gumowej.

Należy mieć nadzieję, że dzięki wyteżonej pracy specjalistów „Stomilu” fabryka w Dębicy rozpocznie pełną produkcję w roku 1949-ym.

„MOTOZBYT” PRZYSTĄPIŁ DO ORGANIZACJI STACJI OBSŁUGI, wykonując zlecenie Min. Przemysłu i Handlu. W ciągu roku 1949-go Motozbyt uruchomi 8 stacji obsługi: 2 w Warszawie — przy ul. Grójeckiej (kl. II) i w Śródmieściu (kl. I), w Krakowie (kl. III), w Mysłowicach (kl. III), we Wrocławiu (kl. II), w Szczecinie (kl. II), w Białymstoku (kl. III) i w Słupsku (kl. II). Na uruchomienie tych 8 stacji przeznaczono sumę 63.264.000 zł.

IŁOŚĆ SAMOCHODÓW W AMERYCE

Według oświadczenia Ch. Jannings, wydawcy angielskiego tygodnika samochodowego „The Motor”, który był ostatnio z wizytą u Forda w Ameryce, ogólna ilość obecnie kursujących samochodów ciężarowych i osobowych w Stanach Zjednoczonych wynosi 40% miliona.

WSPÓŁZAWODNICTWO W TRANSPORCIE SAMOCHODOWYM

Ruch współzawodnictwa zapoczątkowany w 1947 r. w przemyśle, rozwinął się potężnie i masowo w 1948 roku, a w szczególności w okresie „Czynu Kongresowego”, przybierając charakter powszechności. Współzawodnictwo stało się „hasłem dnia”, stało się nierozłączną częścią naszych myśli, niemal przy każdym warsztacie pracy. Myśli twórcze w skupieniu, napięciu i uwadze krążyły nad każdym uderzeniem młota, śledząc każdy wysiłek mięśni, by w sposób najbardziej efektywny wartości te wyzyskać.

Współzawodnictwo, jako pewna forma praktyczna naukowej organizacji pracy, stało się możliwym tylko przy uspołecznionej gospodarce narodowej, w miarę polepszania się sytuacji materialnej klasy robotniczej.

Ta podstawowa metoda budownictwa socjalistycznego w Polsce Ludowej nie mogła ominąć także i wielotysięcznej rzeszy Transportowców. W drugiej połowie 1948 roku przy Zarządzie Głównym Związku Zawodowego Transportowców R. P. powstał 2-osobowy Główny Komitet Współzawodnictwa pracy Z.Z.T.

OKRES PRZYGOTOWAWCZO - ORGANIZACYJNY

Wrzesień 1948 r. był miesiącem intensywnej pracy przygotowawczej przez Główny Komitet Współzawodnictwa Z.Z.T. Na październik tegoż roku przypada praca przygotowawcza w terenie.

Okręgowe Związki Zawodowe Transportowców, napotykając na duże trudności organizacyjne, w krótkim czasie musiały dotrzeć do poszczególnych zakładów samochodowych, tworząc Terenowe Komitety Współzawodnictwa przy Radach Zakładowych.

I ETAP

Na samo współzawodnictwo w transporcie samochodowym w I-szym etapie przypadło niewiele już czasu, gdyż zaledwie 2 miesiące: listopad i grudzień 1948 roku.

Stosunkowo krótki okres 2-miesięczny nie dał dużych efektów oszczędnościowych i oczekiwanych przez Główny Komitet Współzawodnictwa osiągnięć, gdyż w wielu wypadkach — zwłaszcza na prowincji — potraktowano to jako okres próbny.

Czas ten jednak nie był stracony, gdyż pozwolił na zebranie bogatego materiału doświadczalnego, koniecznego potrzebnego przy rozpoczęciu II-go etapu współzawodnictwa, który rozpoczął się w styczniu 1949 r.

Należy jednak podkreślić, że, mimo krótkiego czasu trwania I-go etapu, tam, gdzie przystąpiono z przekonaniem odrazu do współzawodnictwa, doceniając wagę tego zagadnienia w transporcie samochodowym, wyniki były wprost imponujące. W szczególności ożywione tempo i rozmach zanotowano w Okręgu Warszawskim, Katowickim i Krakowskim.

Początkowo współzawodnictwem zostały objęte trzy największe przedsiębiorstwa transportowe, a mianowicie: Państwowa Komunikacja Samochodowa, Hartwig i Spedytor. Kierowcy i konduktorzy P. K. S. mogą się poszczycić poważnymi wynikami z I-go etapu współzawodnictwa, które zostały przedstawione na I-iej Naradzie Krajowej.

NARADA KRAJOWA

W dniu 15.I.1949 roku odbyła się I-sza Narada Krajowa przedstawicieli Okręgowych Zw. Zaw. Transp. i delegatów terenowych Komitetów Współzawodnictwa w Transporcie Samochodowym. Około 100 uczestników zjazdu wypełniło salę wykładową kursu kierowców przy Z.Z.T. na Pradze.

W Prezydium zasiadli: tow. Siedlecki — przedstawiciel Zarządu Głównego Z.Z.Transp. i tow. Włodarczyk — przewodniczący Kom. Głównego Współz. Z.Z.T.; tow. Szuster — sekretarz; oraz przedstawiciele transportu: tow. inż. Gronomski Leon — Dep. Samoch.

Min. Kom.; tow. Szałek Tadeusz — Dyr. techn. P.K.S.; tow. Patkowski — F-ma Hartwig.

Po otwarciu zjazdu przez tow. Siedleckiego, obszerny referat wygłosił tow. Włodarczyk, przedstawiając w ogólnych zarysach zadania, cele i drogi współzawodnictwa indywidualnego i zbiorowego w transporcie. Po odczytaniu listy sprawozdawców Okręgowych, referaty wygłosili przedstawiciele Okręgowych Z.Z.T. z Krakowa, Rzeszowa, Bydgoszczy, Lublina, Szczecina, Wrocławia, Warszawy i Poznania.

Wśród bardzo ciekawych materiałów z terenu szczególną uwagę zwrócił referat tow. Salikowa — Przewodniczącego Okr. Zw. Zaw. Warszawskiego. Reasumując działalność, mówca stwierdził, że Komitety Zakładowe Współzawodnictwa w P.K.S. i u Hartwiga przystąpiły do prac w oznaczonym terminie, nadając odpowiednie tempo i właściwe nastawienie. Dzięki dobrze pojętemu zadaniu, przy wyłożonej pracy uczestników współzawodnictwa, w jednej tylko Samodzielnej Stołecznej Stacji Komunikacji Osobowej P.K.S. uzyskano poważne osiągnięcia, a zwłaszcza w oszczędności materiałów pędnych. W ciągu I-go 2-miesięcznego etapu 113 kierowców tej Stacji, biorących udział we współzawodnictwie, uzyskało 27.000 kg oszczędności benzyny i 17.000 kg oleju gazowego. Wartość zaoszczędzonego paliwa wynosi ponad 3 miliony złotych.

Na uzupełnienie powyższych danych, należy dodać, że kierowcy biorący udział w I-szym etapie współzawodnictwa stanowili 40 procent całego stanu kierowców, zaś wykazana tu oszczędność materiałów pędnych stanowi 70 procent oszczędności w Samodz. Stacji Osob. P.K.S. Z tego wynika, że 40 procent kierowców współzawodnictwa zaoszczędziło 70 procent materiałów pędnych, zaś 60 procent kierowców niebiorących udziału we współzawodnictwie zaoszczędziło tylko 30 procent mat. pędnych.

Jeśli się zważy, że większość materiałów pędnych importujemy, płacąc dewizami, to na tej płaszczyźnie zrozumiemy doniosłe znaczenie współzawodnictwa w transporcie samochodowym, wbrew pesymistom, uważającym, że w transporcie samochodowym współzawodnictwo jest trudne, a nawet niemożliwe.

Nie przedstawiono tu jeszcze okresów międzynarodowych, oszczędności ogumienia, punktualności, ciągłości i trwałości eksploatacyjnej pojazdu itp. Tego rodzaju dokładne wycieszenia wymagają jeszcze dokładnego rozpracowania. W chwili obecnej wyrażają się one w sumach punktów, uzyskanych przez współzawodników, lecz nie dają obrazu ścisłych gotówkowych oszczędności.

Nie przedstawiono tu osiągnięć bezspornych tejże Stacji P.K.S. ze współzawodnictwa konduktorów, których udział licznie przewyższał ilość kierowców. Osiągnięcia ich w tej chwili zawierają się tylko w punktach, gdyż na razie brak kryterium, dającego możliwość przewartościowania punktów na zaoszczędzoną gotówkę.

* * *

Ponieważ tak wysokie osiągnięcia wprawiły w wątpliwość i część obecnych uczestników Zjazdu, dla poparcia i wyjaśnienia ścisłości danych zabrał głos jeden z kierowców Samodz. Stołecznej Stacji Osobowej P.K.S. tow. Kowalewski Władysław.

Na wstępie tow. Kowalewski zaznaczył, że jeździ 25 lat na samochodzie bez wypadku. Dalej przedstawił, że dzięki długolietniemu doświadczeniu, dziś w Polsce Ludowej, mógł przystąpić do współzawodnictwa na samochodzie marki Bedford, Nr rej. T.76.287 i uzyskał w ciągu 2 miesięcy 1.137 ltr. benzyny oszczędności, robiąc 12.000 km, a przecież znajduje się dopiero na 13-tym miejscu za przodownikami na swojej Stacji PKS. Za samą więc oszczędność paliwa Kowalewski uzyskał bardzo dużą ilość punktów dodatkich. Zresztą są to ścisłe dane, nad którymi czuwa Kontrola.

la Techniczna mat. pędnych P.K.S. Resztę punktów dodatnich tow. Kowalewski uzyskał zgodnie z regulaminem za inne osiągnięcia tak, że łączna suma punktów, uzyskanych przez niego wynosi ponad 5 tys.

Po przemówieniu wątpliwości zostały rozwiane, a mówca obdarzony licznymi oklaskami.

Zapomniano w tym momencie o tym, że główną rolę odegrało tu ogromne doświadczenie najlepszych kierowców i wychowanie socjalistyczne współzawodniczących, albowiem P.K.S. jest dziś najlepszą Szkołą Kierowców.

Nic nie może dać tak bogatego doświadczenia dla kierowcy jak dobrze przejechane kilometry, a sama tylko Samodź. Stołeczna Stacja Osobowa P.K.S. dziennie przebywa około 30.000 km, czyli w ciągu 1,5 dnia przebieg kół samochodowych autobusów S.S.S.K.O. opasałby wkrąg całą kulę ziemską.

Jeśli się zważy, że tabor samochodowy S.S.S.K.O. nie stanowi nawet 1 procent ilości naszych samochodów, to widzimy, jak wielkich osiągnięć możemy oczekiwać w miarę rozwoju współzawodnictwa w całym kraju.

Mówcy zgodnie podkreślali, że należy również umożliwić współzawodnictwo dla kierowców samochodów osobowych wśród pracowników warsztatów samochodowych, na stacjach obsługi, wśród spedycji i administracji. Niektóre regulaminy dla wymienionych grup pracowników są już opracowane przez Główny Komitet Współzawodnictwa Z.Z.T. i wkrótce będą wprowadzone w życie.

Po wyczerpaniu porządku dziennego, jednodziwne obrady Narady Krajowej zostały zakończone.

Można mieć to przekonanie, że II-gi etap współzawodnictwa obejmie już cały teren, a 3-miesięczny okres od 1.I.1949 r. do 31.III.1949 r.) przyniesie poważne wyniki, które będą stanowić poważny wkład w budowaniu i umacnianiu socjalizmu w Polsce.

KTO ZDOBYŁ NAGRODY I DYPLOMY

1. W dniu 1.II.1949 r. w Samodzielnej Stoł. Stacji Kom. Osobowej P.K.S. przy ul. Wolskiej 64 odbyło się uroczyste wręczenie nagród pieniężnych kierowcom i konduktorom S.S.S.K.O. i S.S.K.T. — P.K.S. przodownikom za współzawodnictwo pracy w I-szym etapie, zaś dyplomy przodowników otrzymali w dniu 13.II.1949 r. w sali Nauczycielstwa Polskiego w Warszawie, w czasie uroczystości jubileuszowych i odsłonięcia sztandaru Z.Z.T. R.P. z okazji 30-lecia Z.Z.T.
2. Kierowcy - przodownicy pracy Stołecznej Stacji Komunikacji Tow. i Oddziału P.K.S. — Kraków oraz w Przedsiębiorstwie Hartwig nagrody pieniężne otrzymali w m-cu lutym, zaś dyplomy przodowników pracy również w dniu 13.II.1949 r. na uroczystościach jubileuszowych Z.Z.T.
3. Poniżej lista nagród pieniężnych i dyplomów przodowników pracy, uzyskanych w I-szym etapie współzawodnictwa w transporcie samochodowym przez Plenum Komitetu Głównego Zw. Zaw. Transp. R.P. (lista nagrodzonych we współzawodnictwie S.S.S.K.O. została podana w Nr 3 Motoryzacji br.):

KIEROWCY - PRZODOWNICY PRACY NAGRODZENI ZA UZYSKANIE I — III MIEJSZ W I-szym ETAPIE WSPÓLZAWODNICTWA

(poza nagrodami pieniężnymi każdy przodownik otrzymał dyplom).

a) P.K.S. Oddz. W-wa Stoł. Stacja Kom. Tow. (ul. Wawelska Nr 5)

- | | |
|-----------------------------------|-----------|
| 1. Szymczak Zenon — I nagroda | 10.000 zł |
| 2. Geryng Eugeniusz — II nagroda | 7.500 zł |
| 3. Oleniak Leopold — II nagroda | 7.500 zł |
| 4. Katana Walenty — III nagroda | |
| 5. Franciuk Miecz. — III nagroda. | |

b) P.K.S. Oddział Kraków:

- | | |
|-----------------------------------|-----------|
| 1. Kraszewski Włodz. — I nagroda | 10.000 zł |
| 2. Krystyniecki Bol. — II nagroda | 7.500 zł |
| 3. Maluta Edward — II nagroda | 7.500 zł |
| 4. Danys Stanisław — III nagroda. | |
| 5. Dzieża Henryk — III nagroda. | |

c) Hartwig Oddział Warszawa:

- | | |
|----------------------------------|-----------|
| 1. Sommer Edmund — I nagroda | 10.000 zł |
| 2. Leonard Jan — II nagroda | 7.500 zł |
| 3. Gromadzki Tad. — III nagroda. | |
| 4. Kisiel Ryszard — III nagroda. | |

TRUDNOŚCI Z REGULAMINAMI

Najtrudniejszą może rzeczą było wydanie przez Komitet Główny Współzawodnictwa Z.Z.T. jakiegoś uniwersalnego regulaminu, który by odpowiadał warunkom lokalnym w poszczególnych grupach współzawodnictwa.

Ponieważ to było by niemożliwe, został wydany Regulamin, do pewnego stopnia ramowy, na kanwie którego poprawki wprowadzone przez poszczególne zespoły współzawodniczących zatwierdza Z.Z.T. Dla przykładu podajemy Regulamin przyjęty na Stołecznej Stacji Komunikacji Towarowej P.K.S. (uzupełniony i poprawiony w II etapie współzawodnictwa):

UWAGA: wymienione poniżej punkty dodatnie dotyczą (od lewej do prawej) samochodów marki: 1) SPA 2) Fiat 7 ton 3) Fiat 4 t. 4) GMC 5) Dodge 6) Bedford 7) Chevrolet 8) International 9) Zis 5.

- 1) Za każdy dzień gotowości samochodu do wyjazdu — punktów dodatnich:

7 6 4 8 9 9 9 10 10

W wypadku braku pracy i gotowości samochodu do pracy po 7 punktów na każdy pojazd. Za każdy dzień przestoju samochodu z winy kierowcy — po 7 pktów ujemnych.

2. Za oszczędność paliwa za każdy liter — punktów dodatnich:

10 10 10 10 1 3 3 3 2

Z przyczepą:

4 4 4 5 — — — — —

- 3) Za nieusprawiedliwiony przepał paliwa za każdy liter — kg — punktów ujemnych:

1 1 1 2 10 9 9 9 3

- 4) Za wykonanie 1000 tonn.km — punktów dodatnich:

5 7 9 15 11 12 12 11 15

- 5) Za punktualne podstawienie pojazdu (w stosunku miesięcznym) — punktów dodatnich: od 30 do 50. (orzeka Komitet Współzawodnictwa).

- 6) Za nieusprawiedliwione opóźnienie w podstawianiu pojazdu każdorazowo — punktów ujemnych od 5 do 10. (orzeka Komitet Współzawodnictwa).

- 7) Za przekroczenie przepisów drogowych i każdy wypadek (uszkodzenie przyczepy liczy się tak, jak uszkodzenie samochodu) — pktów ujemnych: od 5 do 10. (orzeka Komitet Współzawodnictwa). —F—

DRUGA OBNIŻKA CEN ARTYKUŁÓW POWSZECHNEGO UŻYTKU NA TERENIE ZSRR, obowiązująca od 1-go marca r.b. (pierwszą zniżkę cen przeprowadzono z końcem 1948 r.) przyniosła między innymi obniżkę cen motocykli o 15% oraz obniżkę cen rowerów o 20%. Pierwsza obniżka cen w ciągu roku 1948-go dała w efekcie handlowym pozycję w stosunku rocznym około 57 miliardów rubli — tę sumę zaoszczędziła ludność przy kupnie towarów masowego spożycia.

POD HASŁEM AKCJI „O”

ZACNIJMY WSPÓŁZAWODNICSTWO W ZBIERANIU ZUŻYTEGO OLEJU

Kiedy rano kierowca przyjdzie do garażu — naciśnie starter w swoim samochodzie i usłyszy po chwili znany sobie szum silnika, nie zawsze zdaje sobie sprawę z tego, że w tym samym czasie budzi się w silniku tyle ruchu, że całość wygląda na iście diabelski taniec. O tym jak silnik w zasadzie pracuje — wiedzą już dobrze nawet mali chłopcy, o tym jednak — w jak błyskawicznym tempie napełniają się i opróżniają cylindry — jak wielkie jest uderzenie wybuchu na powierzchnię tłoka — jak wysokie temperatury powstają na tłokach, ścianach cylindrów i przy korbowodach — w czasie kiedy kierowca słyszy ten zwyczajny szum silnika — tym przejmują się niewiele.

Wszyscy wiedzą jedno — silnik pracuje, a pracując grzeje się. Walka z temperaturą jest największą trudnością konstruktorów, których najśmielsze pomysły załamują się nieraz w tej walce. **Obok wody jednym z najskuteczniejszych sprzymierzeńców w tej walce jest dla konstruktora olej.**

Popularnie mówi się, że olej to krew silnika.

Olej silnikowy jednak w przeciwieństwie do krwi żywego organizmu, która ma wielu przyjaciół na terenie swego działania — ma w silniku samych wrogów.

Na duże niebezpieczeństwa jest olej silnikowy narażony ze strony osadów silnikowych — występujących w przeróżnych formach jak: osad koksowy, puch węglowy, różne osady lakierowe, osady gumowe, drobiny metalu, włókna filtrów benzynowych i oliwnych.

Wszystkie wyżej wymienione czynniki wpływają na obniżenie wartości smarnej oleju w silniku i doprowadzają do tego, że jesteśmy zmuszeni od czasu do czasu zmienić taki zużyty olej na nowy. Przy najoszczędniejszym postępowaniu olej trzeba zmienić, kiedy nasz samochód przejedzie 2.500 km.

Zlewając zużyty olej do starego niepotrzebnego zbiornika, nieraz nam żal tego „starego” oleju. Z jednej strony zdajemy sobie sprawę, że dobro naszego silnika wymaga tej wymiany, z drugiej jednak koszt na jaki nas naraża wymiana, zaciera racje rozumowe, jakimi kierowaliśmy się decydując się na zmianę, a otwiera nam bezkrytycznie oczy, którymi stwierdzamy, że ten „stary” olej — tak jeszcze dobrze wygląda.

Zapewne, że każdy wydatek powiększa koszt utrzymania samochodu, który w naszych warunkach jest bardzo wielki, jednak nie wolno nam zapominać o tym, że oszczędności robione na oleju są błędem finansowym. Zawsze pamiętać musimy, że **oszczędności olejowe zemszczą się na nas dziesięciokrotnie.**

Tak samo fatalną pomyłką jest sądzenie o wartości oleju silnikowego na podstawie oceny „na oko” (lub „na śliskość” pomiędzy palcami). Okiem bowiem w żadnym wypadku nikt nie może dostrzec kiedy olej samochodowy jest do tego stopnia zużyty, że należy go zmienić. Olej używany do tego czasu, że wzrokiem dostrzegamy jego różnicę w stosunku do nowego oleju jest już produktem tak małej wartości, że jako środek smarujący na pewno stracił już dawno całe znaczenie.

Natomiast z wizyty w laboratorium laik wyniósłby jedno wartościowe przekonanie: nie wylewałby zużytego oleju do zlewu lub śmietnika, lub nie niszczyłby go w inny sposób bezpowrotnie. Pokazano by mu bowiem i udowodniono, że pomimo zużycia, jego olej, chociaż w tej chwili nie nadaje się do dalszego użytku, pozostał pełnowartościowym produktem, który można w 100% znowu regenerować, czyli przywrócić jego wartości smarne.

Wszyscy starzy kierowcy pamiętają czasy przedwojenne, kiedy nie bardzo zastanawialiśmy się nad oszczędnością, bo olejów było wiele, a firm wmawiających w nas, że jej olej jest najlepszy — jeszcze więcej. Z tych czasów pozostał nam ten mało wartościowy zwyczaj, że nie dbamy o zużyty olej. Jeszcze do dziś wielu z nas po dawnemu zużyty olej wylewa do zlewu, niektórzy nadal sprzedają go handlarzom, którzy go używają do niewiadomo jakich celów, albo są i tacy co go palą. Podobne postępowanie stosują przeważnie i młodzi kierowcy, którym w szkołach samochodowych nie zwrócono uwagi, że postępują błędnie.

Sprawa jest tym ważniejsza w obecnej dobie, że **w braku własnego oleju musimy go sprowadzać.**

* * *

Znamy już powody zużycia oleju — wiemy, że olej, który zlewamy z silnika jest zanieczyszczony mechanicznie oraz doznał pewnych zmian chemicznych spowodowanych różnicą temperatur i systemem pracy silnika. Pamiętamy, że ten zużyty olej możemy odświeżyć — ostatnie słowo właściwie nie oddaje istoty rzeczy, gdyż chodzi tu nie tylko o odświeżenie, ale, że możemy go prosto uczynić równowartościowym w stosunku do nieużywanego oleju. Pamiętając to będziemy zlewali nasze oleje z silnika, skrzyni biegów i mechanizmu różnicowego (dyferencjału) oddzielnie — stosownie do różnego ich rodzaju.

Przypominam, że nawet oleje silnikowe należy segregować, zależnie od gatunku jaki używamy, gdyż nieraz takie postępowanie wpływa zasadniczo na proces regeneracji.

W Polsce stosuje się obecnie przeważnie do silników oleje krajowe COS, amerykańskie SAE lub radzieckie. A. Dla wygody osobistej i dobra silnika dobry kierowca używa zawsze jednego gatunku oleju. Zlewając go do beczki należy jedynie na niej zaznaczyć o jaki w tym wypadku olej chodzi.

Wielu kierowców, czytając ten artykuł, na pewno obawia się o wartość tego oleju. Zapewniam ich jednak, że regeneracja dzisiaj to nie mechaniczne tylko oczyszczanie olejów, ale to także procesy fizyko-chemiczne, bardzo zbliżone do samej rafinacji, dające w rezultacie gwarantowany — **pełnowartościowy olej, który zadowoli najbardziej pedantycznego kierowcę.** Oczyszczanie oleju wyszło już dawno z okresu eksperymentów.

Wielkie przedsiębiorstwa w krajach skandynawskich, gdzie sprawy olejowe są tak samo poważnym problemem jak w Polsce, doprowadziły do tego, że we własnym zakresie odnawiają zużyty olej. W budżetach tych przedsiębiorstw, koszty wydane na oleje zmniejszyły się bardzo wydatnie, gdyż przedsiębiorstwa te dokupują jedynie tyle nowego oleju, ile wynoszą faktyczne straty — poniesione przez spalanie się oleju w silnikach i podczas procesów regeneracyjnych. Podobne postawienie sprawy powinno być wzorem i dla nas.

Zbieranie oleju, a sprawę tę regulują już nawet u nas podobno osobne przepisy, powinno wyjść ze stadium okólników, a stać się żywą wielką praktyką, obejmującą swym zasięgiem nie tylko wielkie przedsiębiorstwa państwowe, lecz każdego, pojedynczego kierowcę samochodu.

O ile mnie wiadomo nie uczyniono w Polsce do dnia dzisiejszego poważniejszego kroku w tej dziedzinie.

Według moich bardzo prowizorycznych obliczeń —

cała motoryzacja polska, zużywa rocznie olejów za około 2 miliardy złotych. Przy powszechnym stosowaniu obowiązku zbierania zużytego oleju, można by uzyskać 25% oszczędności — czyli w ciągu roku sumę 500 milionów złotych.

Naprawdę warto się nad tą sprawą poważnie zastanowić,

* * *

Na każdym polu widzimy w Polsce wyścig pracy. Współzawodnictwo jakie zaczęliśmy po wojnie doprowadziło do tego, że robotnicy nasi i inżynierowie zbudowali w Warszawie przez Wisłę most w 75 dni. Jestem przekonany, że gdybyśmy zaczęli współzawodnictwo na polu zbierania oleju — dałoby ono u nas wspaniałe rezultaty.

Z miesiąca na miesiąc zmniejszały się u nas procent bezpowrotnie zniszczonego oleju, tak że niedługo osiągnęlibyśmy możliwe minimum strat.

Dzięki takiemu współzawodnictwu — niejednemu niedoświadczonemu kierowcy otworzyłyby się oczy na sam system smarowania, który tylko wtenczas jest dobrym, kiedy olej jest smarem, a nie paliwem, a całej masie kierowców dałoby możliwość wypróbowania swych sił w szlachetnej rywalizacji, której celem, tak samo jak na innych polach, byłaby odbudowa naszej Ojczyzny.

Zbieranie zużytego oleju winno być jednym z naczelných tematów we współzawodnictwie pracy kierowców samochodowych.

Zbigniew Czabański

POKAZ DOROBKU ZAKŁ. SPRZĘTU TRANSPORTOWEGO

W dniach 20—28.II. rb. Dyrekcja Zakładów Sprzętu Transportowego (dawniej Państw. Zakłady i Warsztaty Samochodowe) zorganizowała pokaz części zamiennych do samochodów i traktorów, części produkowanych przez to przedsiębiorstwo.

Pokaz, który urządzono w lokalu biurowym Z.S.T. (w Warszawie — Al. Niepodległości 165) miał na celu wykazanie wysiłków i dorobku Z.S.T. w zakresie uruchomienia i rozwoju wytwórczości części zamiennych, będących jedną z zasadniczych podstaw zabezpieczenia ruchu naszego transportu samochodowego.

W związku z zasadą podziału produkcji części zamiennych na poszczególne jednostki Z.S.T. i jak najdalej idącej specjalizacji — wystawa jako całość została podzielona na szereg stoisk, odpowiadających poszczególnym Zakładom, demonstrujących ich wachlarz wytwórczości. Wystawa zatem składała się z następujących stoisk: Z.S.T. Nr 1 — Gliwice; Z.S.T. Nr 2 — Warszawa; Z.S.T. Nr 3 — Poznań; Z.S.T. Nr 4 — Główno i Radogoszcz; Z.S.T. Nr 5 — Solec Kujawski; Z.S.T. Nr 8 — Kalisz i Łomnica; Biura Konstr. i Uspr. Techn. Z.S.T.

Każde stoisko opatrzone było tablicą informującą o wachlarzu produkcji jednostki.

STOISKO BIURA KONSTRUKCJI I USPRAWNIEN TECHNICZNYCH

Stoisko to — ilustrowało pracę i osiągnięcia tej jednostki.

Pokazano szereg instrukcji, planów i warunków technicznych opracowanych przez B.K. i U.T.

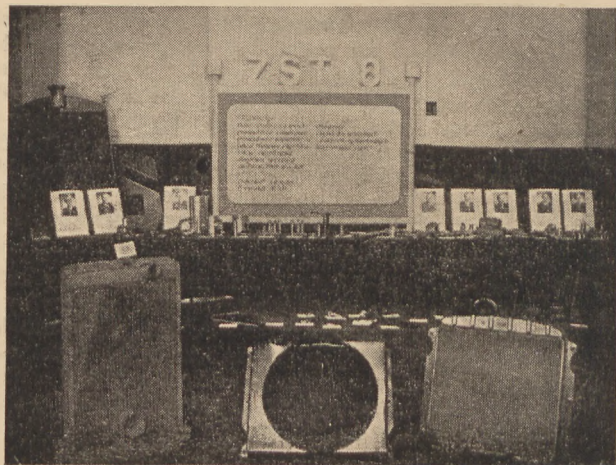
Pokazano również opony samochodowe, regenerowane (protektorowanie) oraz zużyte, oraz na jednej z nich pokazano poszczególne fazy protektorowania.

Wystawę zamykało szereg albumów ze zdjęciami Zakładów w początkowych fazach ich organizacji.

★

Wystawa zorganizowana została z dużą pieczołowitością, estetyczna zewnętrznie oraz ciekawa merytorycznie. Przez cały czas trwania pokazu czynne były dyżury pracowników — którzy objaśniali oraz informowali zwiedzających wystawę.

Podkreślić należy, że pokaz zorganizowany został sposobem „gospodarczym” i nie pociągnął za sobą żadnych specjalnych kosztów — wypełniając całkowicie tym niemniej nałożone nań zadania.



Stoiska na pokazie dorobku Zakł. Sprzętu Transportowego.

Z kraju

ROBOTNIK ALFONS ZIELIŃSKI ZOSTAŁ DYREKTOREM warsztatów Technicznej Obsługi Rolnictwa w Toruniu. Zieliński pracował początkowo w warsztatach TOR jako zwykły robotnik, po pewnym czasie zdobył przodownictwo pracy. Dzięki wytrwałej pracy samokształceniowej Zieliński osiągał tak dobre rezultaty, że już po rocznej praktyce oddano mu funkcję majstra warsztatowego. Na pozycji majstra wykazał w dalszym ciągu tyle inicjatywy, energii i umiejętności, że w stosunkowo niedługim czasie otrzymał dalszy awans — stanowisko dyrektorskie.

ZJAZD „MOTOZBYTU“ POD HASŁEM OSZCZĘDNOŚCI odbył się w połowie marca w Warszawie. Obecni byli, poza delegatami Dyrekcji Naczelnej, delegaci placówek terenowych oraz Rad Zakładowych. Obradom przewodniczył nacz. dyr. Motozbytu — inż. Masztakowski. Dyr. ekon. — Br. Nietyksza wygłosił referat pt. „Plan oszczędnościowy Motozbytu na rok 1949“, kładąc nacisk na podłoże ideologiczne akcji oszczędnościowej i konieczność stosowania rewolucyjnych metod walki z marnotrawstwem.

Delegaci placówek terenowych podali plany oszczędnościowe dla swoich placówek z uwzględnieniem specyficznych warunków miejscowych.

Wyniki obrad podsumował inż. Masztakowski podkreślając sprawę rzeczywiście doniosłą, że w akcji oszczędnościowej chodzi o oszczędność rzeczywistą — osiągniętą w skali gospodarki państwowej, nie zaś oszczędność pozorną — uzyskaną jedynie w ramach jednego przedsiębiorstwa (Motozbytu), którą można osiągnąć przez przerzucenie pewnych kosztów na inne przedsiębiorstwa państwowe. Ważna jest też dalsza walka z plagą biurokracji i serdeczne podejście do klienta.

KONFERENCJA OSZCZĘDNOŚCIOWA P.K.S.

Dyrekcja PKS zwołała konferencję, w której wzięli udział wszyscy naczelnicy Oddziałów i Stacyj PKS oraz Rady Zakładowe PZPR.

Na konferencji tej rozstrząsano wszelkie wytyczne, któreby w szerokim wachlarzu możliwości PKS, dały dodatnie wyniki w dziedzinie oszczędności.

Obszerny referat wygłosił Dyrektor Techniczny, zaznając obecnych z akcją oszczędnościową, która będzie upowszechniona, według systematycznego i przemyślanego planu na każdym odcinku PKS i będzie tak zaplanowana, że wykluczy wszelką przypadkowość.

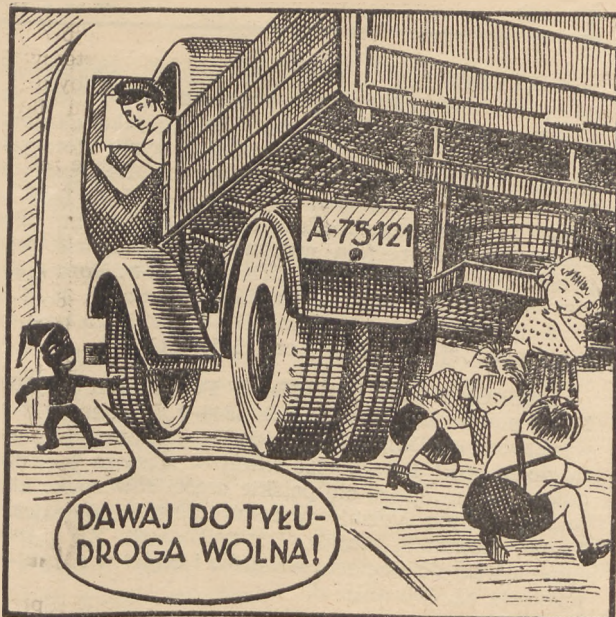
Oszczędność ta logicznie powiązana ze współzawodnictwem pracy, wsparta o narady wytwórcze, musi w rezultacie obniżyć koszty, a tym samym zwiększyć majątek państwowy.

W powyższym referacie poruszono szereg momentów związanych ściśle z akcją oszczędnościową, z których jako najważniejsze wyliczyć można:

- 1) racjonalna konserwacja i profilaktyka taboru;
- 2) oszczędność materiałów pędnych i ogumienia;
- 3) usprawnienie stacyj obsługi w zwiększeniu nacisku na oszczędność w szerokiej skali, počawszy od oszczędzania czystości (szmat) i smarów;
- 4) zwiększenie wydajności warsztatów przy czujnej uwadze, by każda część zamienna była racjonalnie zużyta;
- 5) zwiększenie przebiegów międzyremontowych.

Żelazna dyscyplina, kierująca akcją oszczędnościową, da niewątpliwie poważne wyniki w akcji „O“.

Po przemówieniu Prezesa Związku Transportowców, który podkreślił wagę konferencji, nastąpiły „wolne wnioski“, które dały szerokie pole do wypowiedzenia się zarówno Radom Zakładowym, jak przedstawicielom Związków i Naczelnikom poszczególnych Oddziałów i Stacyj Obsługi PKS. (ml)



NIE RYZYKUJ NIGDY, BRACIE KIEROWCO!

Gdy zamierzasz cofać, upewnij się dokładnie, czy kto nie stoi za samochodem. Diablik ruchu drogowego kusi cię, namawia cię.

Nie wierz mu nigdy! Nie daj się skusić! Z tyłu ciężkiego samochodu nie widzisz dzieci. Nie przypuszczasz, by mogły być tak nieostrożne. A przecież dzieci nie orientują się w ruchu drogowym i nie zwracają na ciebie uwagi.

Pamiętaj, że dzieci zachowują się na jezdni bardzo nieostrożnie, a do ciebie należy uniknąć wypadku.



NIE RYZYKUJ, ROWERZYSTO! UWAŻAJ, KIEROWCO!

Gdy diablik ruchu drogowego kusi cię do szybkiego zakrętu, rowerzysto, pomyśl, że jadący za tobą samochód nie może się nagle zatrzymać i ciebie najedzie. Nie daj się ponieść temperamentowi! Dawaj zawczasu znak ręką, że masz zamiar zakręcić i obejrzyj się, czy nikt nie nadjeżdża za tobą.

Kierowco! Bądź przygotowany na nieoczekiwany zakręt rowerzysty i nie jedź za blisko za cyklistą. Pamiętaj, że rowerzyści są przyczyną wielu wypadków, ale odpowiadają za nie kierowcy samochodów.

CIEŻARÓWKA MARKI „STAR 20“, produkowana — jak to niejednokrotnie podawaliśmy — przez Zakłady w Starachowicach, znajdzie się jako eksponat w pawilonie Centrali Handlowej Przemysłu Motoryzacyjnego „Motozbyt“ na tegorocznych Międzynarodowych Targach Poznańskich (23.IV — 10.V. 1949 r.). „Star 20“ jest samochodem zaprojektowanym przez polskich inżynierów, a wykonanym całkowicie przez polskich robotników z polskich surowców. Poza ciężarówką „Star 20“ Motozbyt zademonstruje na M. T. w Poznaniu polskie motocykle SHL i Sokół 125 oraz rowery polskiej produkcji i części do nich.

EKSPORT 8.000 ROWERÓW POLSKICH ZAGRANICĘ przewiduje plan na rok 1949-y. W roku 1948-ym wyeksportowaliśmy (głównie do Bułgarii, mniejsze partie do Anglii i Turcji) 4860 rowerów. Jeszcze większym powodzeniem cieszą się polskie części rowerowe, które importowały z Polski w roku ubiegłym Szwajcaria, Dania, Holandia, Anglia, Finlandia, St. Zj. i Indie. Ogólna wartość eksportu rowerów i części w r. 1948-ym wyniosła ok. 200 milj. zł.

ROWERY NA RATY sprzedaje dla świata pracy „Motozbyt“, który m. in. uruchomił niedawno nowy sklep detaliczny w Gdańsku-Wrzeszczu. Sklep posiada na składzie samochody, motocykle, rowery, części wymienne, ogumienie oraz sprzęt samochodowy, motocyklowy i rowerowy. Spodziewamy się, że jeszcze w roku bieżącym rozpocznie się sprzedaż na raty motocykli dla świata pracy.

CENTRALNĄ STACJĘ AUTOBUSOWĄ wybudują w r.b. Miejskie Zakł. Kom. w Warszawie w pobliżu zbiegu ul. Marszałkowskiej z Al. Jerozolimskimi. Stanie tam kryta poczekalnia wyposażona w trzy oszklone ściany oraz dach wysunięty ponad podjazd dla autobusów.

UBOŻUCHNA W PARKINGI WARSZAWA zdobyła nowe miejsce postoju — na Pl. Trzech Krzyży między Al. Stalina i ul. Wiejską. Parking posiada dość wygodny wjazd i wyjazd, otoczony jest trawnikami. Postój ten umożliwił oczekiwanie licznym samochodom pobliskiego Min. Odbudowy, którego pojazdy tarasowały ruchliwą Al. Stalina.

194 STAŁE WARSZTATY I 96 CZOŁÓWEK NA-PRAWCZYCH zorganizował TOR (Techniczna Obsługa Rolnictwa) na terenie kraju. Warsztaty dysponują ogółem parkiem 2433 obrabiarek. Czołówki naprawcze dysponować będą w r.b. 600-t obrabiarkami typu lekkiego. Tegoroczny plan napraw zimowych przewidywał 4806 napraw kapitalnych, 2877 napraw średnich oraz wielką ilość napraw drobnych. W roku ubiegłym przeszkolono w specjalnych ośrodkach 4500 traktorzystów oraz około tysiąca mechaników warsztatowych. W roku bieżącym powstanie w Elblągu Centralna Szkoła Mechanizacji Rolnictwa, która przeszkoli ok. 3200 osób.

NAUKOWCY POLSCY PRACUJĄ NAD WYNALEZIENIEM najekonomiczniejszych, a jednocześnie najtrwalszych materiałów do budowy nowoczesnych nawierzchni drogowych. Jest nadzieja, że połączone wysiłki naukowców z Instytutu Badawczego Budownictwa oraz Inst. Bad. Chemicznego dadzą dobre wyniki. Oby to nastąpiło szybko! Stworzono już specjalny ośrodek do badania smół drogowych. Fabryki przemysłu koksochemicznego przystąpiły już do wyrobu gatunku smół drogowych według opracowanego przez nasze Instytuty Naukowe składu chemicznego (jak wiadomo smoły i asfalty polskie są — ogólnie biorąc — za miękkie na nawierzchnie drogowe, asfalty posiadają za dużo parafiny). Nadto badane są możliwości zastosowania w drogownictwie łupków bitumicznych, których mamy w kraju pod dostatkiem. „Wytypowana“ przed wojną

nawierzchnia: czterocentymetrowy dywanik asfaltowy z grysem (drobne odpadki granitu lub porfiru) szlachetnym — okazała się najwartościowszym w praktyce tworzywem drogowym.

PLAN POLSKIEJ PRODUKCJI OGUMIENIA W R. 1949 przewiduje wytworzenie 131.000 opon samochodowych, 15.000 opon motocyklowych, 2 miliony opon rowerowych, 130.000 dętek samochodowych, 15.000 dętek motocyklowych i 2 milj. dętek rowerowych. W styczniu r.b. plan wykonano z nadwyżką: w produkcji opon sam. osiągnięto 102%, opon motoc. — 120%, rowerowych — 110%, dętek samoch. — 122%, dętek motoc. — 113%, dętek rowerowych — 101%.

„KOPYTKOWE“ OD MOTOCYKLI!

Magistraty mniejszych miast i miasteczek wpadają niekiedy na „genialne“ pomysły, aby napelnąć puste kasy, których nie potrafią uzupełnić przemysłową i oszczędną gospodarką. Między innymi takim „patentowanym“ wynalazkiem dochodowym jest tak zwany „podatek od zniszczenia bruków“ — czyli popularnie zwane „kopytkowe“.

To, że jeden koń dorożkarski więcej niszczy bruk w ciągu miesiąca, niż 1.000 motocykli, rowerów bądź samochodów przez cały rok — tego nie bierze się pod uwagę.

Mało pomysłów koncepcje podatkowe „ojców miasteczek“, koncepcje tkwiące ciągle jeszcze korzeniami w kapitalistyczno - sanacyjnych poglądach na świat i ludzi, poglądach pozwalających niejednokrotnie jeszcze patrzeć przez palce i przymrużone oczy na wyczyny kupczyków i szmuglerów nabijających sobie kabzy kosztem żołądka i zdrowia ludności pracującej, muszą wreszcie zostać należycie „wyregulowane“. Odpowiednie władze — nie czekając dłużej — winny pouczyć „włodarzy miasteczek“, że miejsce rozkapryszonego paniczka na motocyklu zajął wreszcie robotnik i pracownik umysłowy, któremu państwo idzie na rękę, dając polski motocykl na raty po to, aby szybciej i wygodniej przybył do pracy, która stanie się wydajniejsza. Państwo pomaga ludziom pracy po to wreszcie — aby mieli możność godziwego odpoczynku na wycieczce po ciężkiej robocie w wycieczkach fabrycznych. W ten sposób robotnik podtrzymuje swoje zdrowie, za które państwo jest odpowiedzialne i które państwo musi ratować — w wypadku niedostatecznego doglądu — kosztem znacznie większych środków, niż zysk z „kopytkowego“.

Konkretnie: Jarosław wyznaczył 5.000 zł rocznie „kopytkowego“ od motocykla, Częstochowa sumę bodajże identyczną, wiele innych miast idzie to tej samej linii.

Oczekujemy w tej sprawie rychłego zarządzenia Ministerstwa Administracji Publicznej, które winno tę sprawę uregulować generalnie dla całej Polski, dla wszystkich miast, miasteczek, osad i wsi. Jest to ostatnia chwila, aby przygotować właściwy klimat dla nabywcy polskiego motocykla, którym w pierwszym rzędzie jest i będzie chłop i robotnik.

Jednocześnie ojcom miast życzymy większej pomysłowości w wyszukiwaniu źródeł podatkowych. (tp)

WITOLD RYCHTER

BRAK „POMYŚLUNKU” CZY NIEDBALSTWO?

Okropna burza rozpętała się po moim ostatnim felietonie. Przychodzą jedni i mówią: „dobrze im tak, wal pan jeszcze”! Przychodzą inni i oświadczają: „co za skandal, tak wymyślać!” Przychodzą jeszcze inni i mówią spokojnie: „wszystko byłoby dobrze, gdyby wasza robota dawała pozytywne rezultaty. Ale niestety winni wolą się oburzać, okazać urażoną ambicję, nadać się powagą urzędową — natomiast dalecy są od merytorycznej dyskusji”.

Tak, ci właśnie — tak mówiący, mają rację. Kto słucha głosu? Kto chce rzeczywiście przyczynić się do usprawnienia ruchu drogowego? Kto chce zapobiec wypadkom? Kto chce skoryzować z uwag fachowca, gdy ma do tego okazję?

Okazuje się, jak dotychczas, że tylko jeden — szanowny Departament Dróg Kołowych — za co składam Mu z głębi mego motorowo - literackiego serca podziękowanie i do dalszych mierznych usług — się kreślę.

Reszta szanownych — właściwie nic nie mówi. Gorzej, gdyż i nic nie czyni by przeciwdziałać mankamentom, o których tak mocno pisze „Motoryzacja”. Kiedy za nich się wezmą? Nie wiadomo. Pewnie później. Jak słońko przygrzeje. Jak wypadków będzie więcej. Jak nowy Departamentu Samochodowego Dyrektor pięścią mocną w stół służbowy wyrznie.

*

Obiecałem, że dam już spokój samochodom, a wezmę się za inne „gatunki”, znajdujące się na jezdni.

Miczurin zamienia ziemniaki w pomidory. Był engiś, gdyż w roku 1791, taki samochodowy Miczurin, nazywał się Kulibin, który zamienił powóz konny w samochód. Ale czy nie ma uczonogo na kuli ziemskiej, któryby potrafił zamienić bezmyślnego jegomościa w myślącego, pełnowartościowego człowieka? Bardzo nam takich brak, szczególnie w dziale ruchu drogowego.

Przykładów mnóstwo ciśnie się pod klawisze maszyny. Ale cóż? Trzeba dotrzymać słowa i dać spokój sprawom samochodowym. Natomiast można i należy zaatakować pewne uchybienia w dziedzinie ruchu drogowego, popełniane przez mniej zmotoryzowanych. Oczywiście walnym pomocnikiem w tym dziele okazać się mój wierny jeep, który, mimo braku wąsa kierowniczego, dzielnie zwalczył marcowe śniegi i niejedną ciężarówkę z rowu wyciągnął. A więc: „jepek — odjazd!”

*

Bums! Już jest! W ciemnościach późnego wieczoru, rozdzieranych reflektorami jeepka, ukazuje się mglisty kształt.

Rower!...

Lekko zatacza się. Za nim drugi i trzeci. Usiłują dostać się koniecznie przed samochód, który doskonale oświetla im drogę. Formują „wachlarzyk”. Zupełnie, jak na „polskiej wieży”, której nazwa pochodzi od „Tour de Pologne”.

Wszystko byłoby jeszcze znośnie, bowiem jeep, przyzwyczajony jest do zamachów samobójczych innych użytkowników jezdni, gdyby nie drobny mankamencik.

Oto żaden rower nie posiadał ani latarki przedniej, ani czerwonego „kociego oczka” z tyłu. Po prostu były to trzy ciemne masy na tle ciemnej szosy. Idealne obiekty do najechania bez winy kierowcy.

Czy to nie tumany, tacy rowerzyści? A może i szkodnicy?

Statystyka podobno jest podstawą wszelkiej wiedzy, szczególnie tajemnej. Policzyłem więc z jeepem wszystkie rowery w ciągu miesiąca (licząc oczywiście tylko dni pracy, gdyż w święta jeep odpoczywa i tuczy się w garażu). Łatwo to było uczynić, bowiem co wieczór wracamy z pracy do domu na prowincję.

Oto rezultaty: ja naliczyłem 62 rowery, a jeep 12. Widocznie miał ważniejsze zadanie, niż liczyć rowery. Zatem razem naliczyliśmy 74 stalowe rumaki. I z tych 74 rowerów zaledwie 1, wyraźnie jeden, miał latarkę przednią; natomiast tylne czerwone „kocie oczka” miało aż... trzy.

Stop! Jeep zatrząsł w tym miejscu kierownicą (wszystko przez ten wyrobiony wąs). Aż się zlekłem. Pytam jeepka, o co chodzi? A ten z pretensją, że jestem nie ścisły z tymi „kocimi oczkami”. Że...

Tak! Jeep ma rację. Szkiełka odbłaskowe tylne miało rowerów osiem, ale z tego pięć posiadało tak fantastycznie umocowane oprawki tych szkiełek, że nie mogły one w żadnym przypadku odbić promieni światła. Były więc bezwartościowe.

Głupota ludzka jest czasami wielka. Oto gdzie taki „ciemny” rowerzysta środkiem jezdni. Rowerzysta ciemny, droga ciemna, nawierzchnia ciemna. Kierowca mało widzi przez załaną deszczem szybę. Nic łatwiejszego, jak najechać na rowerzystę. Wypadek gotowy.

Co z tego, że kierowca może nawet niekiedy dostać kilka miesięcy więzienia? Czy wróci to życie rowerzyście?

Zapytajmy rowerzystę. Odpowie on tak, jak mnie odpowiedział. Że nie ma latarki, bo nigdy nie miał. Że to przesad, gdyż on i tak dobrze widzi. Że „kocie oczko” to tylko wymysł władz, żeby utrudnić życie. Że kierowca ma obowiąz-

zek widzieć, kto jedzie po szosie. Wreszcie, że ryzyko jest minimalne, gdyż najwyżej przyczepi się raz na sto lat milicjant na punkcie kontrolnym i wlepi mandat za 100 złotych, a szkieleto kosztuje 130. Czysty zysk!

Otóż to właśnie! Milicjant „wlepi mandat” i na tym się sprawa zakończy. Ukarany zapłaci, ukloni się, schowa pokwitowanie na pamiątkę, wsiądzie na ciemny rower i... pojedzie dalej.

Czy jest ktoś, kto by wytłumaczył rowerzystom, pociągającym łataki, pociągającym „kocie łozka” i jakie to ważne dla ich bezpieczeństwa? Żeby uświadomił im na co się narażają jadąc bez światła i jak bardzo szkodzą kierowcom samochodów.

Czy jest ktoś taki?...

Jeepek mówi, że nikt nie odpowiada. Może my jechać dalej...

*

Piesi są jeszcze mniej ostrożni od rowerzystów. Chodzą wieczorem po środku szosy, czasami umyślnie pchają się pod wóz, szczególnie w „pijanym widzie”. Właśnie przed kilku dniami dwóch „tronkowych” usiłowało koniecznie wpełznąć trzeciego pod jeepka na szosie. Gdyby nie przewidywanie kierowcy, to niniejszy felieton nie zostałby napisany, bowiem autor odpoczywałby w areszcie za przejechanie trzech obywateli.

Zadymka, jak cholera. Wycieraczka ledwo daje sobie radę z pokładami śniegu na szybie. Reflektory świecą z całej mocy, ale mimo to drogę widać zaledwie na kilka (kroków). Toteż jedziemy powoli.

Nagle tuż przed nosem samochodu wystają dwie postacie różnych płci, palantujące pod rękę samym śródeczkiem szosy. Nagły wstrząs. Za blisko! Za ślisko! Sygnał, sygnał!...

Wszystko przepisowo. Sygnał gra. Maszyna, hamowana możliwie mocno, wyraźnie zdradza tendencje strajkowe. Obraz drogi w zadymce mieni się w oczach. Sygnał, jeszcze sygnał!...

Postacie różnej płci usłyszały wreszcie. Płec męska najspokojniej pokazuje ręką, by ich objechać... Nie mają ochoty schodzić na bok, w miękkie śnieg. Niech sobie samochód zjeżdża na bok... Niech objedzie!

Wyobrażacie sobie chyba, drodzy moi, jak ich „objechałem”. Na perłowo ze szlaczkiem. Jeepek dodał drugie tyle...

Czy nie ma nikogo, kto by takim wytłumaczył, że...

Eh! Widać z tego wszystkiego, że nie ma...

Witold Rychter

.....

Prosimy o uregulowanie należności za prenumeratę „Motoryzacji”

ADMINISTRACJA

.....

NASZE KŁOPOTY

SPOŁECZNA KONTROLA — NAJSKUTECZNIEJSZY ŚRODEK NA „PIRATÓW”

Po przeczytaniu artykułu inż. Rychtera p.t. „Druga strona medalu”, postanowiłem, zachęcany przez autora, napisać kilka słów, właśnie w związku z omawianym bezpieczeństwem ruchu kołowego, tą naszą stałą bolączką.

Ponieważ jednak jestem młodym kierowcą, nie pragnę bynajmniej na łamach czasopisma wszczynać pojedynku z tak zacnym i zasłużonym automobilistą jakim jest inż. Rychter, którego nawet my młodzi dobrze znamy i często słuchamy Jego przyjacielskich rad. Chciałbym mianowicie wyrazić jedynie swoje zdanie w obecnie aktualnej sprawie omawianej pod wyżej podanym tytułem.

A więc, co zrobić z posiadanymi 186-ma numerami. Oczywiście, ujawnić je, a niezależnie od tego powiadomić odpowiednich zwierzchników danych kierowców, by ci odpowiednio wpłynęli na swych podwładnych. W innych wypadkach ukarać właścicieli pojazdów za pośrednictwem wydz. ruchu.

Jeżeli jednak przekroczenia te dadzą podciągnąć się pod paragrafy omawiane przez inż. Rychtera w omawianym artykule, to raczej trzeba by z tego pogromu zrezygnować.

Z drugiej strony, ujawnienie listy numerów, równoznaczne by było z wprowadzeniem pewnego rodzaju „pregierza” na łamach naszego czasopisma, co może budzić pewne wątpliwości, co do naszej koleżeńskości i współpracy, czy to na terenie A. P., czy Związku Transp.

Dodatkim objawem jest zainteresowanie się „delikwentów” ich losem, bo właśnie oto chodziło, by zrozumieć, że dalsze takie zachowanie się na drogach, czy ulicach, prędzej czy później pozbawi ich prawa wykonywania zawodu, a tym samym zarobku.

Ja osobiście, adsyłam wszystkich 186 kierowców do czasopisma „Motoryzacja” — tam znajdują wiele ciekawych artykułów, które otworzą im oczy.

Jednocześnie radzę im zastanowić się, jak wielką odpowiedzialność spoczywa na każdym kierowcy, a zwłaszcza w okresie odbudowy kraju.

* * *

A teraz coś znowu innego!

Zbliża się wiosna, powoli nadchodzi sezon „amatorski”. Na drogach pojawiają się liczne nowe i stare motocykle i samochody. Wypoczęte po zimowych miesiącach, zaczęły dobrze już nam znany taniec po drogach. Znowu w gazetach z politowaniem czytać będziemy o nieszczęśliwych wypadkach spowodowanych lekkomyślnością, przeważnie młodych, nie znających przepisów, lub niestosujących się doń kierowców.

Cieężko pracujący zawodowi kierowcy komunikacji, urzędów i tysiąca innych przedsiębiorstw muszą przygotować się na niespodzianki. Trzeba będzie zdwoić czujność. A obawiać mamy się czego!

Nadchodzi przecież okres, w którym najwięcej zdarza się wypadków. Nie pomagają ostrzeżenia w prasie fachowej, nie pomagają mandaty.

Setki szaleńców, bez świateł, hamulców, sygnałów, pędzi po śmierć swoją i innych. Pogwałcone przepisy techniczne i milicyjne mszczą się na każdym kroku.

I będą się mścić! Lecz jak temu zapobiedz?

Trudno, ale jakoś musimy. Podjętą walkę przez inż. Rychtera podejmujemy i my, wszyscy zrzeszeni w klubach i związkach.

Metody oberzemy wspólnie, ja zaś proponuję i proszę o poddanie moich niżej przytoczonych do dyskusji. Musimy przecież choć w małej części pomóc kontroli drogowej w ciężkim jej zadaniu.

1). Spróbujmy — może się właśnie uda — wzorem jednego z oddziałów A. P. stworzyć kontrole lotne. Przy każdej nadarzającej się sposobności (a czy takie są zapytacie inż. Rychtera!) kontrolować podejrzane pojazdy, tak pod względem technicznym jak i zwracając uwagę na ich kierowców. Oczywiście na to należałoby uzyskać aprobatę odpowiednich władz, które zapewne z radością przyjmą naszą współpracę.

2). Zorganizujmy cykl odczytów bądź pogadanek na terenie klubów sportowych, uczelni wyższych itp.

3). Piszmy ciągle w prasie — w najpoczytniejszych pismach — o stratach jakie ponosi społeczeństwo i państwo z tytułu lekkomyślności i braku znajomości przepisów drogowych.

Pragnę nadmienić, że proponowane kontrole lotne dowiodły w ub. sezonie w jednym z województw, iż są bardzo korzystne, wypadki bowiem na tamtejszym terenie były rzadkością.

Mamy przed sobą poważne zadanie, a może i obowiązek, państwu zaoszczędzić sprzętu, kolegom pomóc w pracy, a społeczeństwu uratować wiele cennych rąk do pracy.

Borowski Lech, A.P. Warszawa.

ROLA KIEROWCY

I JEGO KŁOPOTY

Kierowca to jeden z nielicznych w państwie pracowników, któremu państwo powierza ogromny majątek i życie ludzkie.

Czyż te kilka słów nie wzbudzi w każdym kierowcy uśmiechu na twarzy, i nie zmusi go do przyjęcia żołnierskiej postawy. Odpowiedź krótka: „tak jest!” Jednak również każdy z nas — kierowców, zapyta: ilu ludzi rozumie to i odda temu takie uznanie jak by należało to przedstawić. Każdy z przeciętnych ludzi nie mających nie wspólnego z kierownicą uważa kierowcę za zawód gorszy od innych, jak ślusarz, tokarz i inne, a już zupełnie coś gorszego od gryziopórka, buchaltera i innych pisarzy, którzy od czasu do czasu przewiożą swój „majestat” samochodem, nie wiedząc, o tym, iż przez te kilka minut, czy godzin oddają się pod opiekę właśnie temu tak mało napozór znaczącemu kierowcy.

Czyż kierowca to nie ślusarz? Czyż nie elektryk w swoim rodzaju? Czyż kierowca, który przejechał dziesiątki tysięcy km nie jest specem od przebywania przestrzeni?

Te tysiące przebytych kilometrów to precyzyjna gra wszystkich mięśni, nerwów i mózgu. Każdy z nas zgodzi się, że przejechanie tysięcy kilometrów na zużytych „amerykanach”, czy też rozklekotanych „niemcach” (samochodach) w dzisiejszych warunkach motoryzacji jest miarą zdolności i inteligencji kierowcy. Jeżeli więc do tej pory samochody pracują i to pracują po trzy, cztery lata, mimo, że były skazane na rozbiórkę, to dlatego, że my, kierowcy, zdajemy sobie sprawę o ważności sprawy i że Państwo darzy nas zaufaniem.

Wszyscy kierowcy, starzy czy młodzi, którzy mocno trzymają ster samochodu w swym ręku, dziękują za uznanie dla swej pracy i jednocześnie proszą o zaprzestanie traktowania ich, jak „szoferaków”.

Czy ktoś wpadł na pomysł o przeprowadzenie powszechnej ankiety wśród kierowców na temat: co jest przyczyną złego zachowania się kierowcy na drodze? Dla czego przekracza on przepisy drogowe? W jakich warunkach wykonujemy swoją pracę? i t.p. pytania.

Jestem pewny, że ankieta dałaby odpowiedź na tak

częste zarzuty stawiane pod adresem kierowcy. Trzeba wytykać błędy, gdyż to pozwoli na wyszukanie ich przyczyny, jednak również trzeba coś robić by kierowca nie czuł się tak, jak zając goniony przez zgraję psów i myśliwego z fuzją. Ciągłe źle i źle, ale musi być przecież jakaś granica!

Czy ktoś wnika w to, że kierowca słucha rozkazów swoich szefów? Ile to razy kierowca upomina się o wcześniejszy wyjazd w drogę, o szybsze załatwienie spraw papierkowych itp. Kto powinien odpowiadać za to, że konferencja jest o godz. 10.30 w Warszawie a wyjazd kwadrans przed dziesiątą? Leć na łeb, bo to 70 km. do przejechania! Czyż taka jazda to nie ekstrema-gancja?

Kto winien temu, że towar trzeba pobrać w Warszawie w czterech miejscach odległych o 7 km? Przyjazd do Warszawy o jedenastej lub i później, a pobranie towaru do godz. 15.30! A trzeba wiedzieć, że kierowca w wielu firmach spełnia również rolę referenta zakupów, kasjera, magazyniera, tragarza i innych. Jest to piękne i dobre, mniej kosztuje, ale to wszystko jest przyczyną, że kierowca w interesie cudzego interesu, zostaje poza prawem swoich przepisów.

Zarzuca się nam, że nie pozbyliśmy się nawyków okupacyjnych: „rób źle”. Wątpię, by do dziś byli tacy kierowcy! Ile to razy kierowca prosi o to, czy o tamto do samochodu, by wóz podłeczyc, przedłużyć jego żywot! Władza nie może się zdecydować, zwlekając na dnie i tygodnie, a za argument dla kierowcy stawia się, że są rzeczy ważniejsze; zresztą wóz jeszcze chodzi.

Są i takie wypadki, że kierowca z własnej gotówki dokupuje drobiazgi „bo przecież to grosze”. I często tylko dzięki właśnie ambicji kierowcy wóz chodzi.

Ryszard (Garwolin)

WYWROTKI „ZIS-585” PRODUKCJI RADZIECKIEJ nadeszły już do Warszawy (część zakontraktowanej partii 450 sztuk) i biorą od kilku tygodni udział w odbudowie stolicy, wywożąc gruz lub ziemię z wykopów. Dzięki pomyślnie rozwiązanej wywrotce zysp odbywa się bardzo szybko.

400 CIĄGNIKÓW PRODUKCJI AUSTRIACKIEJ marki Styer-Daimler (silnik wysokoprężny Diesel, 4 cyl, moc — 26 KM) przybędzie niebawem do Polski, jako efekt transakcji „Motozbytu” w ramach polsko-austriackiej umowy handlowej. Jednocześnie F-a Steyer zobowiązała się dostarczyć pełnego zestawu części zamiennych oraz uruchomić składy konsygnacyjne w Polsce.

Szczegółowe warunki

„NASZEGO KONKURSU”

zamieściliśmy w numerach: 1 — styczeń 1949
i 3 — marzec 1949 r.

NASZ KONKURS

dla kierowców i pracowników
transportu samochodowego

KUPON Nr 4

(wyciąć i dołączyć do pracy konkursowej)

NASZ KONKURS

TEMAT PIERWSZY

Korzystając z konkursu w piśmie „Motoryzacja”, pozwałam sobie skorzystać z udziału na pytanie pierwsze:

Jakie oszczędności lub usprawnienia można zastosować w transporcie i gospodarce samochodowej.

Gospodarka samochodowa w kraju w tej chwili jest ciężka, a to z powodu:

1) braku opracowanych struktur organizacyjnych dla garaży w poszczególnych urzędach zarówno Państwowych jak i Społecznych;

2) różnorodności pojazdów w instytucjach i braku części zamiennych;

3) braku wyszkolonego personelu kierowniczego w garażach.

Do punktu 1). Należy opracować struktury organizacyjne w poszczególnych urzędach i instytucjach z wyraźnym zaznaczeniem sposobu eksploatacji i sposobu gospodarzenia wozami.

Urzędy bądź instytucje centralne przydzielają samochody urzędom sobie podległym, nie kontrolując pojazdu podczas eksploatacji, jak również nie dając części zamiennych.

Części zamienne otrzymuje przeważnie Centralny Urząd, który w pierwszym rzędzie zużywa je dla swoich pojazdów. Centralny Urząd jest zawsze tym, który odbiera pojazdy nowe i dla swoich urzędów niższych, a kiedy ma oddać pojazd urzędowi podległemu, stara się oddać stare, zużyte lub częściowo zużyte. Fakt ten demoralizuje kierowców w Centralnych Urzędach, jak również zatraca się obowiązek konserwacji u kierowcy, który otrzymuje w terenie stary samochód do eksploatacji. Można byłoby tolerować takie fakty, gdyby Centralne Władze dbały i bezpośrednio kontrolowały pojazdy w terenie przez swoich inspektorów.

W taborze ciężarowym należy zwrócić szczególną uwagę na przebyte kilometry bez ładunku, lub gdy samochodem wielo-tonowym jest przewożony mały ładunek.

Są towary, które przewożone samochodem uszkadzają się, co powoduje straty, a przewóz koleją byłby bardziej ekonomiczny i pewny.

Do punktu 2). Wielkie kłopoty w Urzędach powodują różnorodne marki posiadanych samochodów i różnorodność typów. Z tego powodu muszą być zaangażowani pracownicy w celu ciągłego poszukiwania części zamiennych. W wielu wypadkach płaci się ceny b. wysokie w stosunku do wartości danego towaru, a niekiedy kupiona część nie jest więcej warta od istniejącej starej.

Departament Samochodowy przy Ministerstwie Komunikacji winien mieć swoją komisję, która na każde wezwanie Urzędu zgłosi się i orzeknie, co należy zrobić z danym pojazdem, co by: a) uchroniło Urząd od

ciągłego wydatkowania gotówki na wóz stary, który nie jest opłacalny w eksploatacji, b) Urzędy miałyby prawo demontażu pojazdów na części (stare), c) Zaha-mowałoby oddawanie samochodów do Centrali Złomu, z których można wymontować wiele cennych części brakujących na rynku.

„Motozbyt“ winien być jedyną instytucją, kupującą pojazdy stare, a to dlatego, iż ma na składzie części zamienne.

„Motozbyt“ winien zakupować stare samochody, co ułatwiłoby pracę Urzędowi, gdyż niejednokrotnie instytucje mają kłopot ze starymi wozami.

„Motozbyt“ przeprowadziłby u siebie selekcję, czy dany wóz należy remontować, zdemontować na części, czy też oddać na złom.

Nie mogę przedstawić faktów dla potwierdzenia swoich wniosków, ale myślę, że wiele części znajdujących się na rynku pochodzi od pracowników Centrali Złomu.

Gdyby „Motozbyt“ zajął się sprawą wozów starych pojawiłyby się części zamienne na dość pokaźnej ilości. Nie byłoby cmentarzysk w urzędach, a więcej złomu w hutach.

Samochody dla Urzędów winny być rozdzielane markami typów jednolitych.

Do punktu 3). Kadry kierownicze garaży, warsztatów, stacji obsługi w wielu wypadkach nie są wykwalifikowane.

Departament Samochodowy przy Ministerstwie Komunikacji winien zorganizować kursy, na których wyszkolił się kierownicy warsztatów i garaży.

Głównym zadaniem winno być hasło „Sposób gospodarki pojazdami i ich eksploatacja“. Kursy winny szkolić eksploatorów. Jest to brak nie mniejszy niż w innych kadrach specjalistów.

preud. „Henryk“

PIERWSZY TYSIĄC

Na ostatniej XXXII wystawie samochodowej w Brukseli niemiecki przemysł samochodowy wystawił dwa modele samochodów osobowych: 4-ro osobową limuzynę „Volkswagen“ i B.M.W. 321. Według oficjalnych danych statystycznych w ostatnich miesiącach sprzedano 1.000 sztuk „Volkswagen“ w Belgii. Sądząc po wielkiej mapie z wyznaczonymi miejscami, gdzie można te wozy nabywać i gdzie są agencje sprzedaży, przewiduje się rozsprażdaż tych wozów na szeroką skalę.

A więc niemiecki przemysł samochodowy rozwija się na wielką skalę i już zaczyna eksportować swe produkty do innych krajów. Warto przypomnieć, że w okresie narodzin wozu ludowego (Volkswagen) był on przewidziany w tak masowej i taniej produkcji, że właściwie każdego przeciętnie zarabiającego obywatela niemieckiego powinno być stać na jego zakup.

Wymagania i potrzeby militarne rozwiąły obiecanki Hitlera na ten temat. Temat jednak powraca, na razie w formie niewinnej produkcji cywilnej, która łatwo przerodzi się na militarizm, gdy zajdzie tego potrzeba. To samo zresztą ma miejsce z innymi fabrykami samochodowymi w Niemczech.

ZA BEZCEN WYKUPUJĄ KAPITALIŚCI AMERYKAŃSCY wielkie zakłady przemysłowe Niemiec Zachodnich, a między innymi fabryki samochodowe. Tak więc Amerykanie wykupili akcje zakładów samochodowych Daimler-Benz, zakłady budowy maszyn Lanz (m. in. produkujące ciągniki rolnicze). Amerykański koncern samochodowy Studebaker wykupił wszystkie akcje zakładów samochodowych Opel (Rüsselsheim). Akcja wykupów przybrała takie rozmiary, że można śmiało mówić o generalnej wyprzedaży Bizonii.

Do

Redakcji czasopisma „MOTORYZACJA“

W WARSZAWIE

ul. Żurawia 24-a

„NASZ KONKURS“

(wyciąć i dołączyć do pracy konkursowej)

ZACNY JUBILEUSZ

Cóż? Zebrali ponad tysiąc osób w sali, wygłosili kilka serdeczniejszych przemówień, popisali się okrągłymi zwrotami retorycznymi, wezwali jubilatów do pokazania się publiczności, wręczyli dyplomy i oznaki, zagrali od ucha do ucha, zakręcili się, popili zdrowo i... poszli do domu.

Jasnym punktem było rozdanie dyplomów zwycięzcom współzawodnictwa pracy, wśród których nie brakło i jubilatów.

Mowa o niedawno zorganizowanym obchodzie trzydziestolecia Oddziału Warszawskiego Z. Z. Tr. i o jubileuszu kierowców, którzy spędzili 30 i 25 lat za kierownicą. Kierowcy wzięli dyplomy i oznaki, uściśli dłonie zacnych dygnitarzy, golnęli po jednym szoferskim i... też poszli do domu.

Skończyło się. Każdy wyniósł miłe wrażenie, ponieważ nawet trzeźwą głowę. Ale nikt nie powiedział, jak to było przed trzydziestu laty, jak to poszło kierowcom przez te lat trzydzieści, ile to jest kilometrów od owego czasu...

Tak się składa, że właśnie w tym roku trzasnęło lat trzydzieści, jak mam prawo jazdy. Ale przecież nie jestem najstarszym. Znam takich, którzy już w 1902 roku prowadzili samochody. Natomiast pragnę rzucić nieco światła na wyczyny jubilatów, by nie przeszły one bez echa i nie spłynęły z owym szoferskim kieliszkiem wody.

Przed trzydziestu laty egzaminował w Warszawie na prawo jazdy inżynier Szczeniowski. Zdawało się na ulicy Daniłowiczowskiej, dokoła latarni. Prawo jazdy podpisywał jowialny „król dorożkorzy” — komisarz Grzędzica. Otrzymywało się zieloną książeczkę, w której widniały przepisy, nakazujące w niektórych miejscach jechać samochodem „stępa”. Otrzymywało się pytania dość ciekawe. Na przykład: „na czym stoi samochód”? — Odpowiedź: „na powietrzu w oponach”. Albo: „co powinien czynić kierowca jadąc”? — Odpowiedź: „trąbić”. I tak dalej.

Taksówek było ze trzy. Stare, przedpotopowe graty, oczywiście otwarte. W owych czasach nikt szanujący się nie jechał zamkniętym samochodem. Przecież wtedy nie byłby widziany przez znajomych...

Licznik istniał. Koło licznika siedział „pomocnik” i pomagał zarabiać kierowcy. Samochód psuł się co pięć minut.

✱

Jakie były w owych czasach samochody? Zbierania z całego świata. Marki, których już dawno nie ma. Sperber, NAG, Mannesman - Mulag, Mors, Metallurgique, Darraq, Bedelia, Gräf & Stift, Senechal, Napier, Russko - Bałtyk, Case, Clement - Bayard, kańczaty Hupmobile, Franklin z drewnianą ramą i inne.

Królem dróg polskich był wówczas... Ford, stary „kitajec” pedałow. Pokraczny, wysoki, lekki, mocny. Mógł być kupowany w każdym kolorze, pod warunkiem jednak, by ten kolor był... czarny. Instrukcja obsługi mówiła, że mieszkankę benzynową wytwarza „nawęglacz” (gaźnik). Ta sama instrukcja uczyła kierowania: „gdy naciśniesz lewy pedał — samochód pojedzie wolno; gdy pedał ten puścisz — pojedziesz szybko; gdy trzymać go będziesz lekko naciśnięty — zatrzymasz się. Gdy chcesz jechać w tył — trzymaj lewy pedał naciśnięty do połowy, a naciskaj pedał środkowy. Gdy chcesz zahamować — naciśnij pedał prawy. Szybkość reguluj dźwignienką pod kołem kierowniczym. Tam też znajduje się dźwignienka od wczesnego zapłonu”.

Gdy było zimno „kitajca”, czyli „chińskiego mercedesa” puszczano się, jak następuje. Jeden podnosił tył samochodu za tylne koło, drugi podstawiał pod oś kilka cegieł zamiast podnośnika. Następnie kręciło się korbą rozruchową, ciągnąc jednocześnie kółkiem drut przepustnicy powietrza. Gdy silnik ruszył, obracało się

i podniesione tylne koło. Dopiero po rozgrzaniu się oleju w skrzynce biegów można było koło zatrzymać i wóz zepchnąć z cegieł.

Każdy samochód posiadał długą maskę silnika, tym dłuższą, im mniejszy był silnik. Oś przednia znajdowała się jeszcze przed chłodnicą, ta znów była przeważnie spiczasta, by „lepiej przecinać powietrze”. Kierownica z prawej, dźwignia przekładniowa i hamulec ręczny — poza nadwoziem — z prawej strony. Hamulec nożny działał na wał pędny, jeżeli w ogóle działał. Hamulec ręczny prawie nigdy nie działał.

Ogumienie było wąskie, na wysokie ciśnienie. Bieżniki opon nabijane były stalowymi gwoździami. Na opony nakładano się jeszcze ochraniacze ze skóry, też nabijane stalowymi ćwiekami.

Silniki były też inne. Cylindry rozmieszczone były w blokach, po dwa w bloku. Głowice nie były zdejmowane, natomiast każdy cylinder posiadał kranik, tak zwany kurek sprężania, który służył do „zaiewania” cylindra i do sprawdzania, czy cylinder „pali”. Zapalanie oczywiście odbywało się przy pomocy iskrownika, co powodowało mnóstwo trudności.

Oświetlenie było acetylenowe. Potężny generator wytwarzał z karbidu gaz, który spalał się w reflektorach, zaopatrzonych w potężne soczewki. Całość dawała znośne światło na odległość kilku kroków, natomiast stale zdarzały się wybuchy generatorów acetylenowych.

Wspaniała trąba z długim węzłem zakończonym paszczą smoka uzupełniała imponującą całość.

Na takich to wehikułach jeździli szanowni jubilaci.

✱

Trzydzieści lat za kierownicą. Przyjmijmy, że jubilat przejeżdżał dziennie zaledwie 50 km i pracował zaledwie 250 dni w roku. Wyniesie to rocznie 12.500



Moment po wręczeniu chorążym Sztandaru ZZT Okręgu Warszawskiego. W środku stoi tow. Iżycki Aleksander — kierowca Stacji P.K.S. Wola — członek Rady Zakładowej. Z lewej strony Sztandaru podchorąży Kołodziejski Henryk — przewodnik pracy, kierowca F-my C. Hartwig. Z prawej strony Sztandaru — podchorąży Korc Edmund — członek Rady Zakładowej P.K.S. — Wola.



Fragment odczytywania listy nagrodzonych Jubilatów i Przodowników Pracy w transporcie samochodowym. Listę odczytuje Sekretarz Zw. Zaw. Trans. Okręgu Warszawskiego — tow. Stefan Baczyński (stoi z prawej strony). Od lewej ku prawej stoją Jubilaci i Seniorzy Automobilizmu: pierwszy od lewej: Tuor Leon — emeryt zawodu szoferskiego; drugi od lewej — Wiczorek Wacław — Przewodniczący Rady Zakładowej P.K.S. Wola, długoletni kierowca odznaczony dwukrotnie „Krzyżem Zasługi“; trzeci — Ob. Witkowski Michał — przodownik pracy, kierowca Stacji P.K.S. Wola, ostatnio awansowany na kontrolera technicznego Stacji Wola; czwarty — Czachowski Władysław — kierowca mający za sobą 30 lat pracy zawodowej, obecnie pracuje w Przedsięb. Transportowym „Spedytor“, ul. Stawki 4; piąty — Tyl Michał — kierowca mający za sobą trzydzieści kilka lat pracy zawodowej zawsze świecący kolegom dobrym przykładem, jako trzeźwy i obowiązkowy (obecnie kierowca F-y „Spedytor“); szósty — Więclawski Bolesław — jeden z najstarszych kierowców taksówkowych, mający za sobą trzydzieści kilka lat pracy zawodowej.

km. Przez 30 lat uczyni 375 tysięcy km. Ale są i jubilaci, którzy dzień w dzień przejeżdżali co najmniej 100 km i pracowali co najmniej 300 dni w roku. Ci przejechali teoretycznie 900.000 km, czyli prawie milion. Są i tacy, którzy ten milion przekroczyli już przed wojną.

Czy nie wzbudza to szacunku? Czy nie skłonimy z uznaniem głowy przed jubilatami, którzy w ciągu tak długiego okresu pracy, narażony co chwila na niebezpieczeństwo, na kłopoty ze starymi samochodami, na groźbę wypadku z niesfornymi przechodniami i woźnicami — przejechał milion kilometrów i nie miał żadnej awarii, żadnego zajścia z kontrolą drogową, żadnej skargi na złe wykonywanie zawodu?

Urzędnik, stary doradca, przychodzi od lat trzydziestu punktualnie do biura, odsiaduje siedem godzin, odrabia kawałki urzędowe, wypije herbatkę i wraca do domu, zadowolony z dnia. A kierowca? W pogodę i słońce, w upał i mróz, w zawiewie śnieżną, w ślizgawicę — prowadzi niezawodną ręką samochód, odpowiada za życie pasażerów, za całość ładunków, za maszynę, za innych użytkowników jezdni. Dla niego nie ma spokoju, nie ma bezpieczeństwa, bowiem bezpieczeństwo jazdy nie zależy tylko od niego samego.

*

Warszawski jubilat widział rozwój ruchu samochodowego od samego początku. Zmieniali się naczelnicy „ruchu kołowego“, zmieniali się czasy. Jubilat niezmennie trwał przy kierownicy, naprawiał swój wóz, zmagając się z przepisami. Twardniała skóra na rękach, włosy oszroniła siwizna. Zmieniały się marki i typy samochodów, znikwały stare gruchoty, przybywały piękne limuzyny z radiem i centralnym ogrzewaniem —

jubilat z rozczuleniem wspominał stare dzieje, gdy nie było jeszcze rozruszników i elektrycznego oświetlenia, a futro nosiło się oczywiście włosami na zewnątrz.

Kto z prawdziwych warszawiaków nie pamięta taksówki numer jeden, Agi Tyla? Kto nie przypomina sobie słynnego Opla odnawianego co roku przez Gawina? Kto nie pamięta Marciniaka, czy Dąbrowskiego?

Kto z automobilistów zapomni już o Mathisach, Perlach, czy brzuchatych Belangerach? Kto nie zachwycał się smukłymi Lanciami - Lambdami? Kto nie był entuzjastą Fiatków 301? Kto nie pamięta Kornatowskiego na Isota Fraschini, Choińskiego na Amilcarze i cowboya Marylskiego na „wyścigowej“ Iso-cie?

A pierwsze seryjne dorożki samochodowe, Renówki Makowskiego i Overlandy Autolloydu? A polskie Asy Liebermana?

Jubilaci wszystko pamiętają. Pamiętają nawet swych egzaminatorów. Rzucają nazwiska: Bitschan, Liefeld, Dobrowolski, Tuszyński, Heyne, Olechnowicz... nawet Empachera przypomnieli sobie.

Czasy nie stoją w miejscu. Biegają, jak w kalejdoskopie. Zmieniają się ludzie, zmieniają maszyny. Obecnie każdy potrafi lepiej, czy gorzej prowadzić samochód. Prawo jazdy może mieć już nie wyjątkowy bohater, lecz pierwszy lepszy szesnastolatek. Samochód chodzi bez błędów i startuje za naciśnięciem przycisku. Pędzi bezpiecznie 100 km na godzinę i nie wymaga naprawy.

Ale jubilaci nie zmienili się. Tak samo młodzi duchem, tak samo zamięłowani w swym zawodzie, tak samo mistrzowsko kierujący nowoczesnym ZIS-em 110, bądź Cadillacem.

Chyliby czoło przed nimi w ich roku jubileuszowym. Niech nam przodują nadal w pracy, niech doczekają pięćdziesięciolecia. Tego życzymy im my, młodszy.

Witr

NASZE KŁOPOTY

KONTROLA SPOŁECZNA JEST B. POTRZEBNA

Szanowny Panie Redaktorze!

Jestem uczniem liceum technicznego i bardzo interesuję się motoryzacją. Po przeczytaniu artykułu dyskusyjnego w „Motoryzacji“, sumienie wprost nakazuje mnie poprzeć projekt utworzenia kontroli społecznej w ruchu ulicznym.

Do tego skłania mnie fakt zupełnego lekceważenia chyba nie tylko moich spostrzeżeń przez M.O. Pozwolił sobie przytoczyć dwa przykłady: samochód Renault z numerem rejestr. i nie działającym światłem na tzw. „pierwszym pięttrze“. Zwracam uwagę milicjantowi i pada normalna odpowiedź — „Kto pan jest? Co pan się tam zna?“, połączona z bardzo wymownym ruchem ramion. Dalej Mercedes 170 V bez sygnału i tablic rejestracyjnych — mniej lub więcej grzecznie — ta sama odpowiedź i uwagi milicjanta.

Oczywiście w porównaniu z panem w stalowo-niebieskim mundurze jestem „nieważny“, ale znam przepisy o ruchu i zaczytuję się w felietonach „mistrza“ (oczywiście w znaczeniu dodatnim) Rychtera, a to już coś znaczy.

Osobiście w zupełności popieram projekt p. Kazimierza Rosé i myślę, że taka niewidoczna kontrola dała by dobre rezultaty.

Z poważaniem

Waldemar Pacek
Elbląg

Ze świata

O 35% WIĘCEJ POJ. MECH. WYPRODUKUJE W R. 1949 FRZEMYSŁ ZW. RADZIECKIEGO, niż w roku 1948-ym. Tym samym nastąpi trzykrotny wzrost produkcji w stosunku do osiągnięć przedwojennych. Zadanie zwiększenia wydajności rozwiązane będzie przez dalsze rozbudowanie fabryk moskiewskich, gorkowskich i na Uralu oraz przez wybudowanie nowych zakładów przemysłowych w Dniepropietrowsku, Mińsku, Ulianowsku i Nowosybirsku. M. in. produkcja Zakładów Imienia Stalina zwiększona będzie o 21% w stosunku do roku ub. Ilość samochodów ciężarowych (różnych typów) wyprodukowanych w r.b. ma osiągnąć liczbę pół miliona jednostek. Produkcja osobowych „Moskwiczów“ (silnik 1066 ccm) ma być dokładnie podwojona w stosunku do r. 1948-go. Jak wiadomo osobowy „Moskwicz“ jest od przeszło roku sprzedawany w sklepach ZSRR osobom prywatnym na użytek osobisty.

PRODUKCJĘ TRZECH TYPÓW SAMOCHODÓW OSOBOWYCH PLANUJE PRZEMYSŁ CZECHOSŁOWACJI. Jak nam donoszą z Czechosłowacji plany produkcyjne sprzętu motoryzacyjnego w dziedzinie samochodów osobowych przewidują produkcję wozu osobowego Skoda 1101 do końca 1950-go roku. Wiadomość ta koryguje kolportowane tu i ówdzie informacje, że typ Skoda 1101 przestał być produkowany z końcem 1948-go roku.

Motoryzacyjny przemysł Czechosłowacji, dążąc do unifikacji typów i zmniejszenia wachlarza produkcyjnego, planuje z początkiem roku 1950-go, w dziale wozów osobowych, produkcję trzech typów: nieco poprawioną Tatrę 87, wóz o średnim litrażu (1,8—2 ltr) z silnikiem czterocylindrowym, czterocylindrowym (typ ten znajduje się w końcowej fazie opracowania rysunkowego i materiałowego) oraz trzeci typ małowitrażowy (około 1 litra).

Jednocześnie informują nas, że wielkie powodzenie, jakim cieszą się czeskie motocykle Jawa 250 ccm, zarówno w kraju, jak i zagranicą, skłoniło przemysł czechosłowacki do znacznego rozszerzenia tego działu produkcji, aby choć w pewnej mierze zaspokoić rosnące zapotrzebowanie.

* * *

Na liczne zapytania naszych czytelników i sympatyków w sprawie możliwości nabycia czeskich Jaw 250 ccm dla potrzeb indywidualnych — odpowiadamy, że w zasadzie jest to możliwe, choć technicznie niezbyt łatwe, gdyż trzeba uzyskać pozwolenie przywozu od Min. Handlu Zagranicznego. Sprawy zakupu motocykli dla potrzeb indywidualnych załatwia Dom Handlowy „Zagrot“ — Warszawa, ul. Sienkiewicza 4. Dodamy, że pierwszym krokiem, jaki należy uczynić, aby starania zakupu Jawy 250 ccm mogły być uwieńczone pomyślnym rezultatem, należy uzyskać poparcie Pol. Zw. Motocyklowego za pośrednictwem swego klubu względnie Okręgu. (m)

STOSUNEK SPRĘŻANIA W NOWYCH SILNIKACH Harold T. Youngren wiceprezydent techniczny Zakładów Forda ma mało nadziei na jakieś zasadnicze podniesienie wartości benzyny oktanowej w najbliższym czasie. To każe przypuszczać, że nie będzie żadnych rewelacyjnych zmian w dotychczasowych silnikach. Zapatrywanie to rozszerzył wiceprezydent techniczny fabryki Studebaker — S. W. Sparrow przewidując, że dotychczasowe silniki (side valve) będą mogły być użyte przy stosunku sprężania 10:1.

Obecnie General Motors wypuścił silnik V8 górnozaworowy używany w samochodach Cadillac i Oldsmobile, który był przewidziany w konstrukcji na stosunek sprężania 12:1. Jeżeli ten stosunek sprężania

znalazł szerokie zastosowanie w najbliższym roku, czy dwu, można by się spodziewać pewnych trudności w realizacji tej zmiany.

ANALIZA DEFEKTÓW SAMOCHODOWYCH

Automobilklub angielski ogłosił wyniki analizy niedomagań samochodów i motocykli, jakie miały miejsce w 1948 roku. Poniżej podamy z jakich to przyczyn i w jakim procencie powstawały rzeczne niedomaganie:

1. Silnik

a) zapłon	19,09%
b) gaźnik	8,87%
c) cylindry i tłoki	9,40%
d) rozrząd	1,31%
e) zawory	0,80%
f) olejenie	1,63%
g) chłodzenie	3,33%
h) wał korbowy	1,15%
i) różne	4,80%
j) rozrusznik	1,45%
k) łożyska	2,59%

Razem: 54,42%

2. Przeniesienie napędu i hamulce

a) sprzęgło	5,48%
b) skrzynka przekład.	3,35%
c) przeguby i wał napędowy	2,71%
d) hamulce	1,05%

Razem: 12,59%

3. Most tylny

a) półoski	16,32%
b) dyferencjał	0,89%
c) koła napędu dyferencjału	1,18%

Razem: 18,39%

4. Oś przednia i mechanizm

kierowniczy	3,32%
5. Koła i zawieszenie	3,66%
6. Oświetlenie	1,80%
7. Wypadki	4,57%
8. Benzyna	1,16%

Razem: 100,00%

Z analizy widzimy, że największy procent niedomagań pochodzi z winy silnika, bo ponad 50%, a w tym najwięcej kłopotów sprawia zapłon. Wynikałoby z tego, że całe urządzenie zapłonu wymaga więcej pieczy, a specjalnie należałoby go sprawdzać w okresie periodycznych przeglądów.

Analiza daje dużo ciekawego materiału na temat powtarzania się pewnych niedomagań, ich wzrostu lub spadku oraz procentowego udziału w ogólnej sumie niedomagań.

Nie mamy w tej chwili własnej dokładnej statystyki niedomagań, a szkoda, bo warto by porównać jak się ta sprawa u nas przedstawia. Zdaje się, że Automobilklub Polski miałby tu wdzięczne pole do popisu, podobnie jak to robi Automobilklub angielski, w stosunku do samochodów swoich członków.

SAMOCHÓD ZE ZŁOMU

Z Holandii powrócił do Nowego Yorku Józef Frazer prezydent towarzystwa „Kaiser — Frazer Corporation“, które ma w Holandii fabrykę samochodów. Frazer oświadczył, iż fabryka holenderska będzie produkować w 1949 roku 300 samochodów miesięcznie przy użyciu robotników i materiałów holenderskich.

Samochody te jakoby są przeznaczone na eksport do krajów, które nie posiadają dolarów na zakup samochodów amerykańskich.

Co ciekawsze, że według oświadczenia Frazera potrzebną do budowy samochodów stal zakłady otrzymują ze złomu po zniszczonych (zbombardowanych) w czasie wojny budynkach.

A. W.

AUTOBUS WĘGIERSKI „MAVAG TR-5”

Jesteśmy trochę zaskoczeni wiadomością, że nasi przyjaciele węgierscy już tak rozkręcili swoją produkcję samochodową, iż są zdolni do eksportu. Jest rzeczą zupełnie zrozumiałą, że wolelibyśmy kupować autobusy od Węgrów, z którymi łączą nas więzy przyjaźni, tym bardziej, że pozostajemy w tym samym uzupełniającym się systemie gospodarczym, ale prócz tych względów musimy brać pod uwagę i inne względy nie mniej ważne: jakość autobusu i jego cenę.

O jakości powiedzą dopiero rezultaty prób technicznych i eksploatacyjnych, które przejdzie wóz przystający do Warszawy w marcu r.b., a cena kto rzecz do omówienia.

Nim będziemy mogli zapoznać się z wynikami prób, na razie zapoznajmy się z tymi danymi technicznymi, które podają Węgrzy. — Silnik Lang OML 674, 6-cylindrowy Diesel (wg. licencji Mercedes-Benz). Smarowanie pod ciśnieniem za pomocą pompki napędzanej zębatką. Pompa wtryskowa Bosch. Max. M. 37 mkgm: 1600.

Srednica cyl. 105 mm; skok 140 mm.

Pojemność cylindrów: 7,3 litra.

Stosunek sprężania — 1:20.

Moc silnika: 105 KM przy 2000 obr./min.

Silnik i chłodnica są łatwo wyjmowane do przodu po odkręceniu kilku śrub. Umożliwia to w razie konieczności bardzo szybką wymianę silnika.

Sprzęgło — suche, jednotarczowe.

Skrzynka biegów. Dla trakcji miejskiej: całkowicie synchronizowana 4-ro biegowa (4 biegi wprzód i 1 wstecz). Dla komunikacji międzymiastowej: skrzynka 5-cio biegowa (5 biegów wprzód, 1 wstecz — bieg 4 i 5 synchronizowane).

Przekładnie	skrz. 4-biegowa	skrz. 5-biegowa
I bieg	1 : 5.00	1 : 5.65
II „	1 : 2.96	1 : 3.21
III „	1 : 1.59	1 : 1.57
IV „	1 : 1.00	1 : 1.00
V „	—	1 : 0.796
wsteczny	1 : 6.50	1 : 5.72

Skrzynka biegów jest montowana niezależnie od silnika.

Przeniesienie mocy — za pomocą dzielonego wału kardanowego, każda część zaopatrzona w przeguby rolkowo-igłowe.

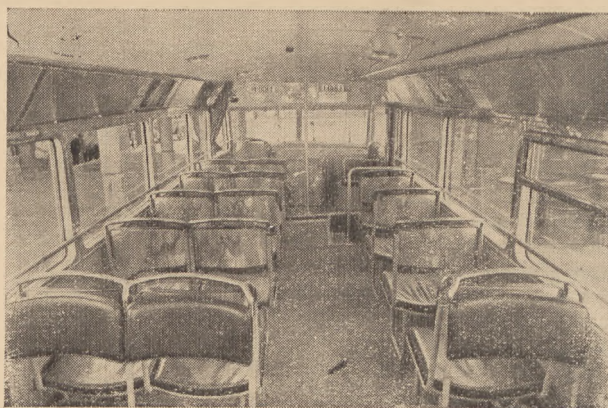
Most tylny — tylna oś ze stali szlachetnej, pełna, kuta. Mechanizm różnicowy (dyferencjał) montowany za osią. Tryb stożkowy i talerzowy z zębami skośnymi. Od dyferencjału odbiegają dwie oddzielone osi napędowe: przeniesienie mocy na koła następuje za pomocą pary kół czołowych. Powyższe rozwiązanie ma tę zaletę, że dyferencjał i osi napędowe pracują jedynie przy momencie obrotowym, zaś cały ciężar wozu i bodźce zewnętrzne są przenoszone na oddzielną oś nośną.

Resorowanie — resory pół-eliptyczne z przodu i z tyłu. Z tyłu dodatkowe resorowanie pomocnicze, które zaczyna pracować przy większych obciążeniach. Pióra podwójne.

Oś przednia kuta, obliczona z dużym zapasem wytrzymałości. Koła przednie na łożyskach rolkowo-stożkowych.

Kierowanie — kierownica umieszczona z lewej strony, całość wysunięta do przodu, ze ślimakiem i rolkami. Kierownica automatycznie powracająca do prostego kierunku jazdy. Zabezpieczona od wstrząsów.

Rama prasowana z wysoko wartościowej stali, z dużym zapasem wytrzymałości, ze wzmocnieniami do-



Wnętrze węgierskiego autobusu MAVAG TR — 5.

datkowymi w miejscach największej pracy, całkowicie przyspawanymi elektrycznie.

Hamulce pneumatyczne na wszystkie cztery koła.

Wypożenie elektryczne — 24 Volt, prądnicą 300 Watt z regulacją napięcia. Starter 2 KM produkcji Lavalette-Bosch.

Wymiary:

roztaw osi 5000 albo 5500 mm;

roztaw kół przednich 1830 mm;

roztaw kół tylnych 1850 mm;

waga podwozia, pusta 4400 kg;

nośność 6.800 kg;

najmniejszy promień skrętu 9,4 m.

Maksymalne szybkości zależnie od dobranej skrzynki biegów (4-biegowej lub 5-biegowej) i przekładni dyferencjału, jak również przekładni na koła, wynoszą od 48,5 km/godz. do 85 km/godz.

Zużycie paliwa na 100 km — 25 litrów.

Normalna przekładnia na koła 13 : 31.

Normalna przekładnia dyferencjału 10 : 32 lub 12 : 32.

Karoserie są wykonane w zależności od przeznaczenia wozu i warunków komunikacyjnych w rozmaitych typach. Normalna karoseria dla komunikacji miejskiej posiada wewnątrz 22 miejsca siedzące i bardzo dużą przestrzeń dla pasażerów stojących. Drzwi przednie i tylne są otwierane i zamykane automatycznie, sprężonym powietrzem. Drzwi te są dwustronne i szerokie. Powyższe rozwiązanie wnętrza umożliwia szybkie i sprawne wsiadanie i wysiadanie pasażerów, jak również łatwe poruszanie się wewnątrz wozu. Zmniejszenie ilości miejsc siedzących na korzyść miejsc stojących zwiększa wydatnie pojemność autobusu.

Na żądanie mogą być zrobione inne rozwiązania wnętrza, tak że ilość miejsc siedzących może być powiększona do 44.

MAVAG produkuje również autobusy z przedłużoną karoserią w których ilość miejsc siedzących może być zwiększona do 52. Autobusy te są przeznaczone przede wszystkim dla komunikacji międzymiastowej.

Autobus nam dostarczony do prób jest przeznaczony do ruchu miejskiego. Posiada on 24 miejsc siedzących i 36 stojących. A. W.

DO URZĘDU PATENTOWEGO WPŁYNĘŁO ZGŁOSZENIE robotnika z Sosnowca — ob. Franciszka Cyrzyka o wynalazku nowego typu obrabiarki do wytaczania cylindrów w korpusach silników samochodowych. Franciszek Cyrzyk dzięki swemu niewątpliwemu talentowi i pracowitości z robotnika awansował na stanowisko kierownika Warsztatów Samochodowych w Katowicach.

TYPOWE PROJEKTY GARAŻÓW

W związku ze wzrostem taboru samochodowego Związku Radzieckiego w czasie powojennej Pięciolátky Stalinowskiej, szczególnego znaczenia nabiera rozwój podstaw technicznych, zapewniających normalną eksploatację taboru, przede wszystkim zaś budownictwo garażów, przedsiębiorstw obsługujących samochody oraz zajmujących się ich naprawą i wyposażonych w nowoczesne środki techniczne - obsługowe.

Celem pomyślnego zrealizowania budownictwa na wielką skalę, należy bezwzględnie zaopatrzyć gospodarstwa przewozu samochodowego w typowe projekty garażów, stacji obsługi i warsztatów.

Zasadnicza zaleta typowego projektowania w ZSRR polega na tym, że projekty typowe są opracowywane przez organizacje wyspecjalizowane, posiadające w tej dziedzinie dużo doświadczenia i całkowicie kompetentne w odpowiednim dziale gospodarki narodowej. Dzięki temu unika się nieprzemyślnych rozwiązań projektów.

Dalszą zaletą projektowania typowego jest zredukowanie do minimum wydatków na dokumentację projektów, skrócenie terminów przygotowań do budowy oraz wprowadzenie racjonalnej technologii budownictwa i ekonomicznych konstrukcji budowlanych. To ostatnie posiada szczególną wagę dla obiektów budownictwa masowego, jako gwarancja wydajnego wykorzystania inwestowanych kapitałów.

Mając te założenia na względzie, Ministerstwo

Transportu Samochodowego ZSRR jeszcze podczas ostatniej wojny poleciło organizacji „Awtotransstroj-projekt” opracowanie typowych projektów garażów, stacji obsługi, punktów zaopatrywania w materiały pędne, dworców samochodowych i przedsiębiorstw naprawy samochodów.

Spełniając zlecenie ministerstwa, „Awtotransstroj-projekt” opracował w roku 1945-tym typowe projekty samochodowych warsztatów naprawczych oraz zakładów samochodowych o rozmaitej wydajności, przeznaczonych do wykonywania napraw głównych samochodów i zespołów samochodowych (warsztaty naprawcze na 50, 100, 250 i 500 samochodów i zakłady na 1.000 samochodów).

W roku 1946-tym opracowano typowe projekty drogowych i miejskich stacji obsługi o różnej zdolności przelotowej, a rok 1947 przyniósł typowe projekty garażów o pojemności 5, 10, 15, 25, 50 i 100 samochodów.

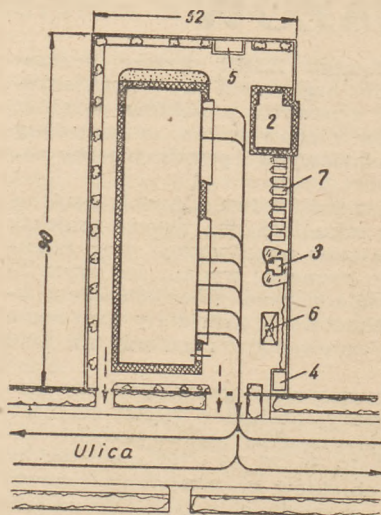
Z wliczonych tu obiektów projektowania typowego na największe rozpowszechnienie zastępują projekty typowych garażów na 5, 10, 15 i 25 samochodów, ponieważ typem podstawowym radzieckich przedsiębiorstw eksploatacji samochodów są gospodarstwa samochodowe drobne i średnie.

Niżej przytoczono opis wymienionych projektów, opracowanych zgodnie z „Normami Projektowania Garażów” (GOST 2717/44) wraz z zasadniczymi wskaźnikami techniczno - ekonomicznymi.

Typowe projekty garażów

N A Z W A W S K A Ź N I K Ó W	G		A		R		A		Ż		E	
	na 5 samochodów		na 10 samochodów		na 15 samochodów		na 25 samochodów		na 50 samochodów		na 100 samochodów	
	I	II	I	II	I	II	I	II	I	II	I	II
A. Wskaźniki ogólne												
Ilość samochodów	5	5	10	10	15	15	25	25	50	50	100	100
Ilość przyczep	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Średni bieg samochodu km na dobę	130	130	130	130	130	130	130	130	130	130	130	130
Współczynnik gotowości technicznej	0,85	0,85	0,85	0,85	0,85	0,85	0,85	0,85	0,85	0,85	0,85	0,85
Zdolność obsługowo-tech. w pracowniko- godz. na 1000 km	43,2	43,2	43,2	43,2	43,2	43,2	43,2	43,2	43,2	43,2	50,5	50,5
Etatowa ilość personelu	21	21	36	36	55	55	89	89	140	140	280	280
Ilość miejsc dla samoch. w garażu, w tym:	5	5	10	10	15	15	25	25	50	50	100	100
a) do przechowywania	4	4	8	8	12	12	20	20	40	40	80	80
b) do obsługi	1	1	2	2	3	3	5	5	10	10	20	20
Powierzchnia terenu, ha	0,15	0,15	0,24	0,24	0,29	0,29	0,46	0,46	0,92	0,92	1,84	1,84
Zabudowa terenu %	25	25	28	28	34	34	37	37	45	45	54	54
Powierzchnia użytkowa lokali m ² , w tym:	294	286	555	542	810	821	1500	1500	2940	2940	5880	5880
a) lokale do przechowywania	157	149	316	302	400	393	670	670	1340	1340	2680	2680
b) lokale służbowe i bytowe	25	23	37	32	62	63	80	80	124	124	248	248
c) lokale produkcyjne	85	82	162	152	310	289	540	540	1080	1080	2160	2160
d) lokale pomocnicze	27	32	40	46	68	75	210	210	420	420	840	840
Kubatura budynków, m ³	1448	1355	2645	2473	4340	4390	7797	7797	14480	14480	28960	28960
Ustalona moc energ. elektr. KW.	6	6	13	12	20	18	53	53	106	106	212	212
Zapotrzebowanie mocy, KW.	5	5	10	9	15	14	46	46	92	92	184	184
Zużycie energii cieplnej (na godzinę) w tys. kg. kalorii	57	—	160	—	196	—	615	615	1230	1230	2460	2460
Zużycie roczne paliwa, ton	—	25	—	45	—	50	230	230	460	460	920	920
Zużycie wody na dobę m ³	4,4	3,7	7,5	6,3	11,6	8,9	24,0	24,0	48,0	48,0	96,0	96,0
B. Wskaźniki jednostkowe												
Etaty na jeden samochód	4,2	4,2	3,6	3,6	3,6	3,6	3,6	3,6	3,6	3,6	3,6	3,6
Powierzchnia terenu na 1 samochód m ²	300	300	240	240	190	190	180	180	360	360	720	720
Pow. użytkowa lokali na 1 samoch., m ² w tym:	58,2	57,0	55,5	54,2	56	56	60,0	60,0	120,0	120,0	240,0	240,0
a) lokale do przechowywania	31,5	30,0	31,6	30,2	26,6	26,2	26,9	26,9	53,8	53,8	107,6	107,6
b) lokale produkcyjne	17,0	16,4	16,2	15,2	20,6	19,2	21,5	21,5	43,0	43,0	86,0	86,0
c) inne lokale	10,4	10,5	7,7	7,6	8,7	9,3	11,6	11,6	23,2	23,2	46,4	46,4
Kubatura zabudowań na 1 samochód, m ³	290	270	264	247	290	285	312	312	624	624	1248	1248
Ustalona moc en. elektr. na 1 samoch., KW.	1,2	1,2	1,3	1,2	1,3	1,2	2,1	2,1	4,2	4,2	8,4	8,4
Zużycie wody na dobę na 1 samoch., litr	880	740	750	630	780	600	960	960	1920	1920	3840	3840
Kapitał inwestowany na 1 sam., tys. rubli	25,6	26,9	21,2	22,1	20,1	20,6	28	28	56	56	112	112
Kapitał inwestowany na 1 m ³ budynku, rubli	89	99	80	90	70	71	88	88	176	176	352	352

Objaśnienie: I i II — oznacza warianty projektów



Ogólny plan garażu na 25 samochodów; 1 — garaż; 2 — kotłownia; 3 — piwnica do przechowywania paliwa i smarów; 4 — osprzętownia; 5 — magazyn gospodarczy; 6 — mycie przyczep; 7 — miejsce postojowe dla przyczepy.

Zgodnie z zadaniem, typowe garaże przeznaczone są dla samochodów ciężarowych o średnim tonażu (obliczone w stosunku do wymiarów obrysu samochodu ZIS 150), eksploatowanych przez przedsiębiorstwa przewozowe, przemysłowe, budowlane, komunalne i inne, przeważnie w warunkach miejskich i podmiejskich.

Projekty garażów na 5, 10 i 15 samochodów wykonano w dwóch wariantach, z których pierwszy przewiduje budowanie garaży na terenach zorganizowanych, wyposażonych w energię elektryczną, wodociąg i kanalizację — drugi zaś na terenach mających tylko energię elektryczną.

Ogrzewanie centralne przewidziano dla garażów w pierwszym wariantcie z kotłowni sąsiedniego przedsiębiorstwa, w drugim — zwykle piecowe.

Projekt garażu na 25 samochodów opracowano z tym założeniem, że budowa jego będzie wykonywana na terenie zagospodarowanym z własną kotłownią.

Wszystkie garaże typowe projektowano ze ścianami z cegieł, drewnianymi stropami i dachami z ruberoidu.

W garażach na 5, 10 i 15 samochodów przewidziano: ogrzewane miejsce postoju samochodów, codzienną ich obsługę, obsługę profilaktyczną i naprawy bieżące, a w garażu na 25 samochodów prócz tego naprawy średnie.

W garażach na 5 i 10 samochodów wszystkie stanowiska postojowe posiadają niezależny wjazd, a w garażach na 15 i 25 samochodów niezależny wyjazd posiada 50% stanowisk postoju. We wszystkich garażach każde stanowisko naprawcze (remontowe) zaopatrzone w specjalny kanał, celem udogodnienia obsługi. W garażach na 15 i 25 samochodów przewidziano odizolowany lokal do mycia, a w garażach na 5 i 10 samochodów otwarte pomosty drewniane.

Przy projektowaniu garaży typowych małej i średniej pojemności, które są przedmiotem masowego budownictwa w ZSRR, wielkie znaczenie posiada wybór schematu planowania z udatnym połączeniem wymogów produkcyjnych, budowlanych i eksploatacyjnych.

Projektujący powinien znaleźć takie rozwiązanie, które nie naruszałoby udogodnień technologicznych kosztem uproszczenia konstrukcji budowlanych i jednocześnie, aby ekonomiczność budowy nie stała się ofiarą wymagań technologicznych.

Projekt garażu przy odpowiednim zadośćuczynieniu wymaganiom technologicznym i budowlanym powinien zapewnić wygodę eksploatacji garażu jako budynku i przedsiębiorstwa, jak również najmniejsze koszty budowy.

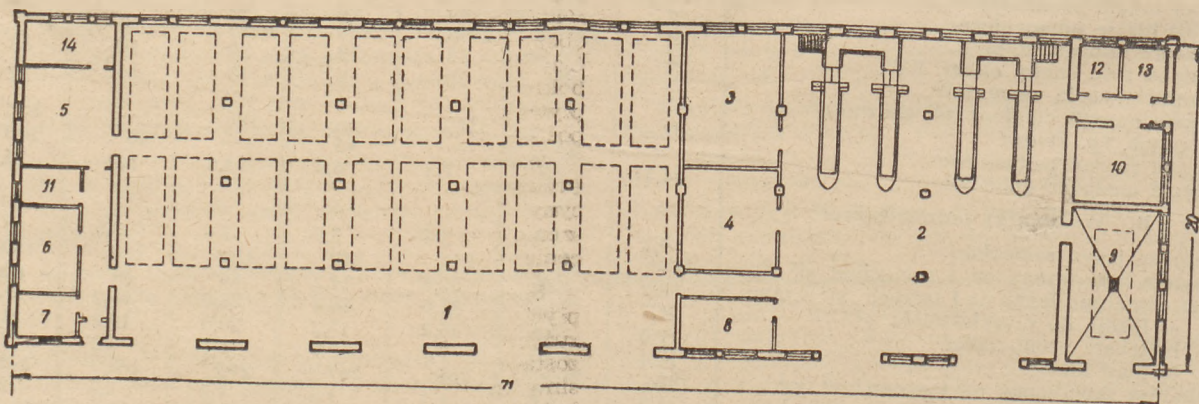
Przy rozwiązywaniu tego skomplikowanego zagadnienia istotne znaczenie mają dwa czynniki: ilość samochodów w danej gospodarce i sposób rozlokowania ich w garażu. Obydwa te czynniki przy pozostałych warunkach jednakowych (czynności produkcyjne gospodarki, tok eksploatacji taboru samochodowego, typy samochodów, dane klimatyczne, stosowane materiały budowlane itp.) określają planowany schemat garażu.

Na podstawie przepracowania procesu wykonywania projektów poszczególnych schematów planowania garażów dla gospodarstw eksploatujących samochody ciężarowe — posiadających od 5 do 25 samochodów, należy liczyć, że w garażach na 5 i 10 samochodów najbardziej celowym jest układ jednorzędowy miejsc na samochody bez wewnątrz - garażowego przejazdu, z bramą na każde dwa wozomiejsca. W garażach zaś na 15 i 25 samochodów najbardziej celowy jest układ dwurzędowy bez wewnątrz - garażowego przejazdu z bramą na każde cztery wozomiejsca.

Przy takim układzie w garażach na 5 i 10 samochodów odpowiednim będzie dla lokali profilaktyki i naprawy urządzenie jednej bramy na każde stanowisko naprawcze, a w garażach na 15 i 25 samochodów — jednej bramy na każde dwa stanowiska naprawcze.

Opracował na podstawie czasopisma „Автомобил”

St. CZAJKOWSKI



Szczegółowy plan garażu na 25 samochodów. 1 — miejsce postojowe; 2 — profilaktyka i naprawa; 3 — warsztat mechaniczny zespołów; 4 — magazyn; 5 — pokój dla kierowców; 6 — biuro; 7 — gabinet kierownika garażu; 8 — warsztat stolarsko-tapicerski; 9 — mycie; 10 — kuźnia; 11 — dyspozytornia; 12 — warsztat wulkanizacyjny; 13 — warsztat akumulatorowy; 14 — W. C.

WŁADYSŁAW KARO

REGULACJA GAŹNIKÓW MOTOCYKLOWYCH

Przeciętny motocyklista nie interesuje się gaźnikiem swego motocykla do chwili, gdy stwierdził, że „maszyna za dużo pali” lub „nie ciągnie”. By silnik motocyklowy pracował zadawalająco, muszą być spełnione trzy podstawowe warunki: 1) silnik musi znajdować się w dobrym stanie pod względem mechanicznym; 2) zapłon musi być w porządku; 3) gaźnik musi pracować prawidłowo.

Posiadacz zupełnie nowej maszyny nie potrzebuje z reguły myśleć o gaźniku i jego regulacji, gdyż fabryka dostarcza go w stanie wyregulowanym odpowiednio do przeciętnych warunków atmosferycznych i gatunku paliwa. Niezawsze jednak regulacja fabryczna jest stuprocentowo właściwa. Poza tym z czasem następuje zużycie żywotnych części gaźnika, a w maszynach pochodzących z trzeciej ręki, lub złożonych z części, regulacja przeważnie jest z gruntu fałszywa.

Otrzymując niewłaściwą mieszankę, silnik nigdy nie rozwinie pełnej mocy i przeważnie spala nadmierną ilość paliwa (niedawno odpowiedział mi pewien motocyklista na uwagę, że jego motor za dużo pali — gdyż otrzymuje za bogatą mieszankę: „Panie, ja mam 4-takt i nie dolewam oliwy do benzyny!” I gadaj tu z takim).

Benzyna podlega — jak każdy wie — w silniku spalaniu. Do spalania potrzebna jest pewna, ściśle określona ilość tlenu zawartego w powietrzu, by nastąpiło **prawidłowe spalanie** paliwa. W praktyce, gdy zmieszamy pary benzyny z powietrzem w tym teoretycznym stosunku, nie spalimy jej w silniku w zupełności, a część paliwa uleci ze spalinami przez rurę wydechową. Chcąc więc jechać oszczędnie, powinniśmy dawać pewien (znikomy zresztą) nadmiar powietrza, by cała dostarczona benzyna uległa spalaniu. Największą moc uzyskamy z silnika nie przy pełnym spalaniu, lecz przy pełnym wykorzystaniu tlenu z powietrza, do czego potrzeba pewnego nadmiaru paliwa. Pozatym nadmiar ten nieodzowny jest przy pełnym obciążeniu silnika w celu wewnętrznego chłodzenia.

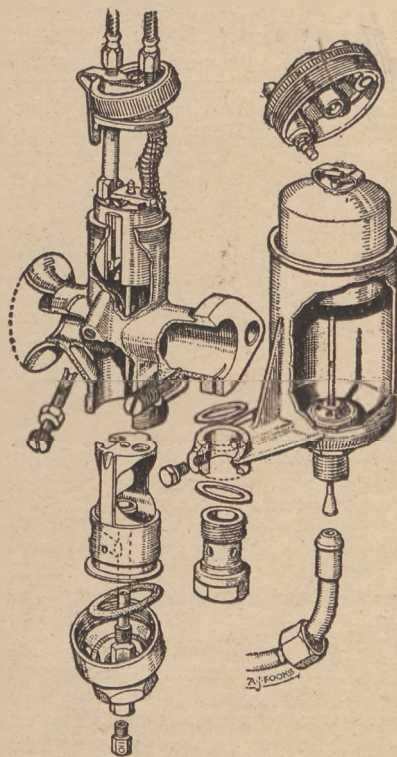
Przypuśćmy, że stwierdziliśmy jakąś wadę w gaźniku lub podejrzewamy, iż pracuje on niewłaściwie. Nowicjusz zapyta tutaj: „Jak to poznać? Przecież nie mam laboratorium, by to zbadać!” Praktyk wie, że objawem **za bogatej mieszanki** jest: sadza w spalinach, gęste, czarne spaliny, wewnątrz rury wydechowej „obrośnięte” sadzą, nierówna praca silnika (co drugi obieg (cykl) pracy), czerwony płomień wydechu przy zdjętej rurze wydechowej i pewna leniwość motocykla. **za ubogą mieszanką** charakteryzuje się kichaniem przez gaźnik, silnym grzaniem się silnika, niebieskawym płomieniem wydechu i dławieniem się silnika przy poddawaniu gazu. Częstym objawem za ubogiej mieszanki jest objaw, że silnik „szaleje” na luzie przy zupełnie przymkniętej przepustnicy.

* * *

Na początek opiszę regulację gaźnika „AMAL”.

Należy zawsze gaźnik całkowicie rozebrać i wypłukać wszystkie części w benzynie. Rozbiórkę przeprowadzamy w poniżej podanej kolejności. Trzeba mieć na uwadze, że stop, z którego wykonane są korpusy, ma b. nieznaczną wytrzymałość.

Po odłączeniu przewodu benzynowego i filtra powietrznego odkręcamy komorę pływakową. Uwaga! — Nie zgubić 2 krążków fibrowych, które uszczelniają to połączenie i ustalają poziom komory! Korpusu nie odkręcamy jeszcze od silnika! Najpierw należy odkręcić dużą nakrętkę u dołu korpusu (do której przylega ramię komory pływakowej), ponieważ przeważnie jest ona tak silnie dokręcona, że w rękach a nawet i imadłem trudno ją odkręcić bez uszkodzenia korpusu. Teraz, lub jeszcze wcześniej, wyjmujemy się przepustnicę z iglicą i przepustnicą dodatkowego powietrza, po



„Eksplodowany” rysunek gaźnika AMAL, którego regulację opisano w tekście.

uprzednim odkręceniu górnej nakrętki. W wielu angielskich motocyklach nie da się tego zrobić bez zdejmowania zbiornika, lub bez uprzedniego odkręcenia korpusu od silnika. Wreszcie odkręcamy korpus gaźnika.

Czyszczenie zaczynamy od komory pływakowej. Chcąc odkręcić pokrywke tejże, musimy najpierw zluźnić małą sześciokątną śrubę zabezpieczającą, która znajduje się na brzegu pokrywki. Jak wszystkie nakrętki i śruby przy gaźnikach (i po za małymi wyjątkami wszędzie) odkręcamy je kręcąc w lewo. W komorze pływakowej znajduje się pływak z igłą umiejscowioną płaską sprężynką. Większość gaźników posiada dopływ z dołu. W tym przypadku spejznka obejmuje wycięcie w igle i spoczywa na pływaku. Gdy rozchylimy spejznkę szczytykiem lub małym śrubokrętem, możemy igłę wypchnąć do dołu i wyjąć pływak. Przy dopływie od góry igła spoczywa bezpośrednio na pływaku i nie ma spejznki.

Wszystkie te części myjemy i oglądamy dokładnie. Pływak nie może być obciążony przez nalutowanie cyny, pogięty lub pęknięty, bo powoduje to podwyższenie poziomu benzyny, a co za tym idzie, wzbogacenie mieszanki.

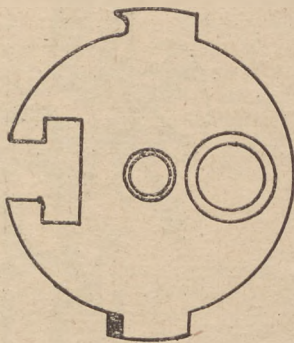
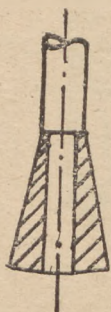
Specjalną uwagę zwracamy teraz na stożek igły pływakowej. Widać na nim schodek, co jest oznaką zużycia. Jeżeli wgłębienie to jest nieznaczne, igłę pozostawiamy w spokoju. Jeżeli zużycie jest duże, musimy założyć nową igłę (lub wykonać nową stożek, który jest nabyty na igłę). O tym, że igła ma być prosta, nie potrzebuję chyba wspominać.

Częstym powodem nadmiernego zużycia igły pływakowej jak i dziurawych pływaków jest zbyt energiczne przyciskanie guziczka do przelewania gaźnika. Guziczek ten należy przycisnąć i zwolnić dopiero, gdy

benzyna zacznie wypływać przez dwa małe otworki w nakrętce komory pływakowej.

Jeżeli komora pływakowa jest „nadgryziona“ i posiada ślady korozji (biały nalot lub skorupka), trzeba takowe usunąć przez wydrapanie skrobakiem aż do czystego metalu, ponieważ kawałki skorodowanego metalu mogą zatkać rozpylacz główny.

Po wykręceniu śrubki-zaślepki, sprawdzamy czy kanał w ramieniu komory jest czysty. Wszystkie części dobrze wymyte w benzynie składamy w odwrotnej kolejności. Kompletną komorę pływakową odkładamy na bok i zabieramy się do czyszczenia korpusu.



Z lewej — stożek igły pływakowej gaźnika o dopływie z dołu nasadzony jest na trzonek igły i może być dorobiony nowy.

Z prawej — patrząc na trzpień rozpylaczowy z góry spostrzeżemy ew. zużycie przewodnic przepustnicy (widoczne na przewodnicy od góry). Druga przewodnica ma nalutowaną listewkę stalową (wyciągnięta czarno).

Z korpusu wykręcamy rozpylacz główny (mały) i kominek.

W korpusie pozostał jeszcze **trzpień rozpylaczowy** (nazwa ta jest moim nowotworem; o ile wiem, nie istnieje polska nazwa dla tej części), który po paru lekkich uderzeniach trzonkiem młotka wysunie się do dołu. Nie uderzać mocno, bo łatwo uszkodzić zarówno korpus jak i trzpień! Warto jest trzpień ten dobrze obejrzeć, bo znajduje się w nim system wolnych obrotów. Od strony silnika znajduje się w trzpieniu ślepy pionowy otwór, a prostopadle do niego mały ściśle zwymiarowany. Jest to **rozpylacz wolnych obrotów**, a pionowy kanał doprowadza z dołu benzynę. Rozpylacza tego, jak każdego zresztą, nie przetyka się drucikiem ani szpilką, tylko włosiem lub przedmuchiwa.

Wylot rozpylacza wolnych obrotów trafia na odpowiadający kanał w korpusie. Kanał ten ma połączenie z głównym przelotem gaźnika i z poprzecznym gwintowanym otworem zakończonym otworkiem małej średnicy. (W trzpieniu istnieje analogiczne połączenie z głównym przelotem, a oba pracują, gdy przepustnica jest przymknięta).

W gwintowany otwór wkręcona jest śruba o stożkowym końcu, regulującym wolny przekrój wspomnianego otworka przez kanał idący w poprzek trzpienia do wlotu gaźnika.

W korpusach spracowanych gaźników wytarta jest dolna część studzienki i przewodnice przepustnicy, będące częścią trzpienia. Przepustnica też podlega zużyciu. Powoduje to jej t. zw. kłapanie i przepuszczanie przez powstałe luzu niepożądanego dodatkowego powietrza. Gaźnik taki nie daje się dobrze wyregulować i stale płata figle. Przy daleko posuniętym zużyciu studzienkę roztaczamy kończąc 1—2 mm poniżej dolnej krawędzi głównego przelotu (by przepustnica mogła zupełnie zamykać przelot).

Przepustnicę dajemy nadwymiarową i jeśli mamy dosyć cierpliwości naprawiamy jej przewodnicę. Da-

dzą się one wygodnie pilować po rozlutowaniu złożonego z trzech części trzpienia. Ja dałem w tym miejscu stalowe listewki. Całość łączy się przez zwykłe zlutowanie dobrą cyną (uwaga na małe otworki — nie zalutować!). O przepustnicy będzie mowa dalej.

Trzpień wsuwamy do korpusu, uważając, by mały klinik, znajdujący się przy kołnierzu trzpienia, trafił w odpowiednie wycięcie w korpusie. Nie sposób pomylić się, trzeba trochę uważać i nic nie robić „na siłę“, bo łatwo uszkodzić odlew korpusu. Wkręcamy skośną śrubę oporową przepustnicy wraz z zabezpieczającą nakrętką i poziomą śrubą wolnych obrotów ze sprężynką zabezpieczającą (może być też nakrętka zamiast sprężynki). Zaznaczyć należy, że brak śruby oporowej (nie mówiąc już o śrubie wolnych obrotów) powoduje, jak każda **nieszczelność**, wadliwą pracę gaźnika.

Od dołu zakręcamy dużą nakrętkę, wkładając uprzednio podkładkę fibrową. Gdy oryginalna podkładka zaginęła lub została zniszczona, uważać, by nie zakryła uprzednio wspomnianego kanału. Grubość jej wynosi ok. 1,2 mm (ważne!). Wkręcamy kominek (rozpylacz regulowany iglicą przepustnicy). Kominki są wykonane z brązu, a w Anglii zastąpiono go już w czasie wojny stalą nierdzewną, przez co zużycie prowadzeń spadło do minimum.

Wyrobite prowadzenie wpływa w ogromnym stopniu na wzrost zużycia paliwa. Niestety, obecnie nie ma przeważnie możliwości nabycia nowych kominków. Jeśli istnieje taka możliwość, opłaca się wymienić je na zupełnie nowe (kupować z plombą!) o tym samym numerze nabitym na sześciokącie.

Wkręcamy rozpylacz główny i korpus możemy zamocować na silniku. Jeśli jest on zamocowany na zacisk, należy zwrócić uwagę, by był zachowany pion. W wypadku zamocowania na kołnier, warto przedtem dotrzeć go na równej płycie żeliwnej lub kawałku szlifowanego szkła pastą do docierania zaworów. Ja uszczelniam to miejsce lakierem acetonowym lub „Hermetic“em, gdyż wtedy lubi dostawać się „fałszywe powietrze“.

Przy wielu angielskich motocyklach może powstać teraz trudność z wprowadzeniem przepustnicy wraz z iglicą do studzienki. W takim przypadku trzeba zmienić kolejność lub zdjąć zbiornik.

Dopiero teraz przychodzi od spodu: uszczelka, komora pływakowa, uszczelka i wreszcie śruba mocująca. Skręcamy wszystko, zakładamy filtr powietrzny, uprzednio wymyty dokładnie w benzynie i zwilżony świeżym olejem i zabieramy się do regulacji.

Trzeba tu zaznaczyć, że gaźnik bez filtra wymaga innej regulacji i większego rozpylacza głównego niż ten sam, ale z filtrem.

Przy wkładaniu przepustnicy zwrócić uwagę, że **wycięcie** jej ma być od strony filtra powietrznego. Jeśli jest przepustnica dodatkowego powietrza, pomyłka jest wykluczona.

Iglicę zawieszamy na środkowym z pięciu ząbków. Skośną śrubę oporową wykręcamy tak, by suwak przemykał w zupełności przelot, a **śrubę wolnych obrotów** wkręcamy aż do oporu (nie na siłę!) i następnie **wykręcamy 1½ obrotu**. To położenie iglicy i śruby nazywa się regulacją normalną.

Co czynimy teraz? — Uruchamiamy silnik? — Nie! Najpierw sprawdzamy, czy mamy właściwą i czystą świecę w silniku i regulujemy odległość elektrod na ok. 0,8 mm dla zapłonu bateryjnego i ok. 0,4 mm dla zapłonu od iskrownika. Warto jeszcze wyregulować odległość styków przerywacza na 0,4 — 0,5 mm.

Dopiero teraz puszczaemy silnik w ruch i robimy przejażdżkę kilku lub kilkunastokilometrową, by zagrzać silnik do normalnej temperatury pracy. Regulujemy silnik zagrzany, przy zupełnie otwartym suwaku dodatkowego powietrza, czyli odnośnej dźwignie ściągającej do końca.

Kolejność regulacji jest następująca:

I. ROZPYLACZ GŁÓWNY

Wybrać odcinek równej i prostej szosy. Rozpedzić maszynę na bezpośrednim biegu, dając pełny gaz. Jeśli przy lekkim przymknięciu przepustnicy lub częściowym przymknięciu suwaka powietrznej szybkość wzrasta lub mamy uczucie, że maszyna przyspiesza — mieszanka jest za uboga i rozpylacz jest za mały. Powtarzamy tę próbę wkręcając coraz większe rozpylacze, aż znikną wyżej wspomniane objawy. Wkręcamy dalej większe dysze, aż maszyna słabiej zacznie reagować na dodawanie gazu. Równocześnie mierzymy stale osiągnięte szybkości, najlepiej stoperem. Właściwa wielkość dyszy leży gdzieś między tą ostatnią, a tą, przy której stwierdziliśmy brak przyspieszania po przymknięciu gazu. Bierzymy rozpylacz z cyfrą „numera” o 5 — 10 większą od tego, na którym osiągnięto największą szybkość. Będziemy mieli wtedy pewność, że silnik nie zagrzeje się nadmiernie przy pełnych obrotach z powodu zbyt ubogiej mieszanki (oba wa zatarcia!!).

Numer rozpylacza określa ilość wody w cm^3 , która przepływa przez dany rozpylacz w ciągu 1 minuty pod ciśnieniem 1 m słupa wody i przy temperaturze 15°C .

Niektóre źródła podają średnice dysz: np. dla rozpylacza 80 — $d = 0,76 \text{ mm}$, dla dyszy 140 — $d = 1,02 \text{ mm}$. Dysza o numerze 2 razy większym ma średnicę ok. $\sqrt{2}$ razy większą. Moje pomiary niemieckich dysz dokonane drogą optyczną wykazały odchyłki od tych wymiarów w obu kierunkach i w znacznych granicach (wojenna tandeta!). Angielska natomiast dysza miała wymiar ściśle odpowiadający wyliczonemu na podstawie powyższych danych.

II. ŚRUBA WOLNYCH OBROTÓW

Po usunięciu nadmiernych luzów na linkach podkręcić skośną śrubę oporową tak, by „wolne obroty” na luzie były duże przy zupełnie wkręconej śrubie wolnych obrotów. Cofamy śrubę oporową tak długo, aż silnik zacznie pracować wolniej. Ponieważ mieszanka będzie z reguły za bogata, silnik 4-suwowy zacznie przepuszczać wybuchy, a dwusuw pracować bardzo nieregularnie (normalnie każdy dwusuw pracuje nieregularnie na wolnych obrotach, wyjątek stanowią dwusowy dwutłokowe). Poprawiamy to przez wykręcenie śruby wolnych obrotów do pozycji, w której silnik zacznie pracować regularnie. Jednocześnie zwiększy on wtedy obroty.

Delikatnie wykręcamy znowu śrubę oporową i poprawiamy śrubą wolnych obrotów. Przy pewnej cierpliwości możemy tak bawić się przez pewien czas i silnik pracować będzie coraz wolniej. Nie opłaci się wykręcać śruby wolnych obrotów więcej jak $1\frac{1}{2}$ (nastawienie normalne) do $2\frac{1}{2}$ obrotów, bo ciężko będzie uzyskać tzw. przejście i silnik będzie dławił się przy poddawaniu gazu.

Regulować należy tak długo, aż otrzymamy wolny, regularny bieg na luzie przy opóźnionym do połowy zaplonie (jeśli ręcznie regulowany).

Wyżej opisana regulacja ma decydujący wpływ na zużycie paliwa przy jeździe wolnej i miejskiej. Położenie przepustnicy można regulować, zamiast śrubą oporową, również przez zmianę długości linek (każdy gaźnik posiada w tym celu regulowane siedliska linek). Francuskie wykonanie gaźnika AMAL nie posiada nawet wcale skośnej śruby oporowej. Prędko stwierdzimy jednak, że nie jest to praktyczny sposób. Może się mianowicie zdarzyć, że maszyna nagle przyspieszy przy zrobieniu większego skreślu kierownicą. Będzie to szczególnie nie mile w błocie lub na mokrym asfalcie.

III. WYCIECIE W PRZEPUSTNICY

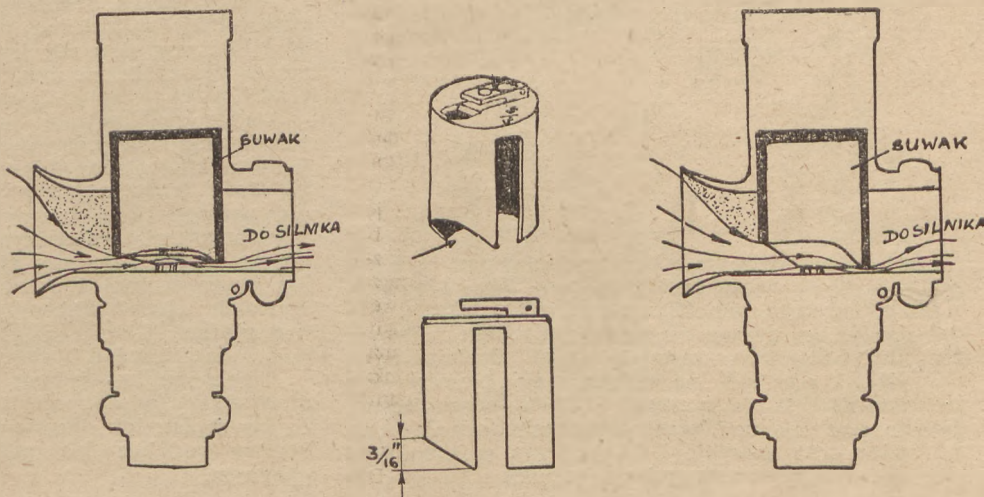
Mamy już w porządku wolne obroty. Otwieramy trochę przepustnicę — przechodzimy teraz w zakres działania wycięcia przepustnicy. Przepustnica posiada swoje oznaczenie, które wygląda jak ułamek: np. $5/3$ lub $4/5$. Cyfra przed kreską ułamkową podaje wielkość przepustnicy, a zarazem i studzienki korpusu (istnieją trzy zasadnicze wielkości przepustnic: 4, 5 i 6, odpowiadające trzem zasadniczym typom gaźników 74, 75 i 76; stare, mosiężne gaźniki nie miały siódemki i oznaczane były 4, 5 i 6). Cyfra po kresce ułamkowej podaje wysokość wycięcia w $1/16$ cala. Suwak $5/3$ ma wycięcie $3/16$ cala, a suwak $4/5$ ma wycięcie $5/16$ cala.

Przepustnica o mniejszym wycięciu daje bogatszą mieszankę i odwrotnie. Przeważnie nie będziemy wymieniali przepustnicy (chyba, że zużyta), gdyż wytwórca motocykla dobiera na ogół właściwą dla danego modelu, chociaż może opłacać się mieć przepustnicę o większym wycięciu na lato i „zimową” o mniejszym wycięciu. Przeciętny jednak motocyklista będzie regulował tylko przez podnoszenie lub opuszczanie iglicy.

Gdy silnik kicha przez gaźnik przy lekkim otwarciu przepustnicy, wkręcamy śrubę wolnych obrotów o $1/2$ obrotu i próbę powtarzamy. Jeśli wyżej wspomniane objawy nie znikają, trzeba dać inną przepustnicę o mniejszym wycięciu. Jeśli analogicznie silnik pracuje nieregularnie pod obciążeniem w tej pozycji przepustnicy i silnik nie kicha, to albo iglica jest za wysoko zawieszona, lub należy dać przepustnicę o większym wycięciu.

Istnieją rzemieślnicy, którzy wykonują nowe przepustnice, trzeba im tylko podać dokładną wysokość wycięcia. Dawniej przepustnice wyrabiane były z mosiądzu, obecnie wykonuje się je ze stopów lekkich (mała masa — słabsze uderzenia z powodu pulsowania gazu). Ja wykonałem przepustnicę z przetopionego tłoka.

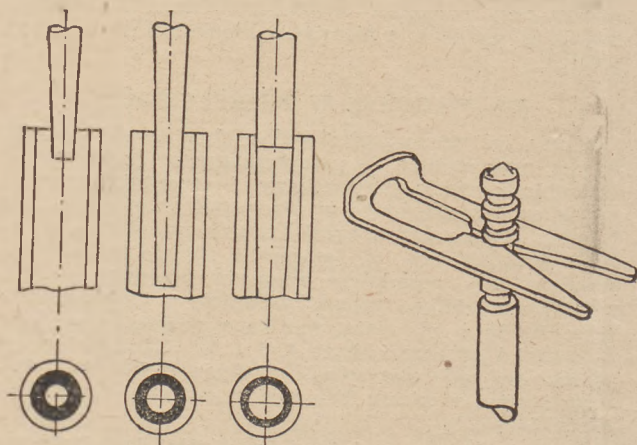
Prawy i lewy rysunek obrazują działanie wycięcia przepustnicy. Widać, jak przy mniejszym wycięciu powietrze zmuszone jest do przepływu bliżej rozpylacza niż przy większym. Jasne jest, że mieszanka jest wtedy bogatsza, bo benzyna zostaje silniej wysysana. W środku widać przepustnicę z wybitym oznaczeniem. Strzałka wskazuje wycięcie, a wymiar na szkicu poniżej odpowiada temu oznaczeniu.



Nową przepustnicę należy dotrzeć do studzienki tak, by swobodnie i bez zacinania opadała pod własnym ciężarem po uprzednim zwilżeniu jej mieszanką do dwusuwów.

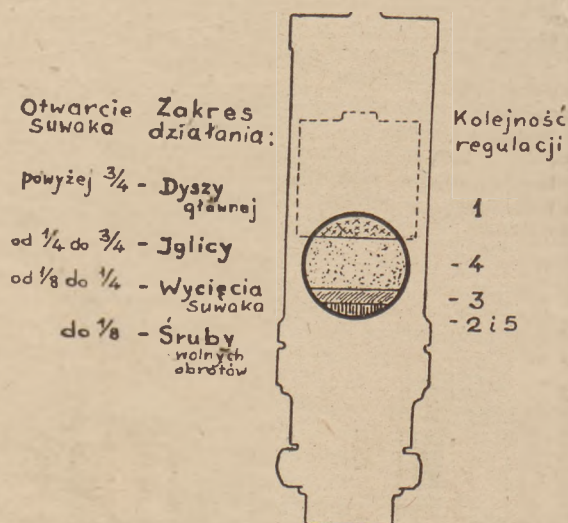
IV. IGLICA W PRZEPUSTNICY

Regulację zaczynamy zawieszając iglicę w pozycji 1, czyli w najwyższym ząbku. Jeżeli przyspieszenie jest kiepskie lub co gorsza, silnik dzwoni, a przy dzwignice od powietrza przymkniętej wyniki są lepsze, podnosimy iglicę o dwa ząbki. Przyspieszenie powinno być o wiele lepsze, a ew. dzwonienie zniknąć. Teraz



Z lewej — na szkicu widać działanie iglicy i kominka. Z lewej iglica jest zupełnie wyciągnięta i wolny przekrój kominka jest największy. W środku — położenie pośrednie, a z prawej iglica zupełnie opuszczona zwalnia najmniejszy wolny przekrój kominka. Przesuwając iglicę w przepustnicy przesuwamy zakres działania iglicy względem odnośnego otwarcia przelotu głównego.

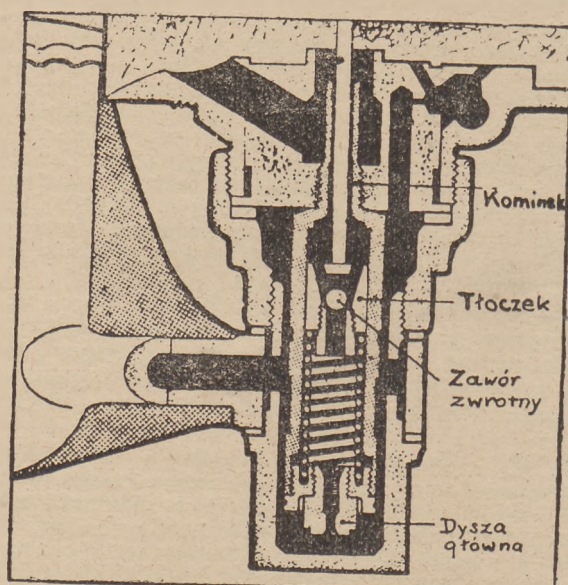
Na rysunku prawym — najważniejszy organ regulacji — iglica. Sprężynka, która umiejscawia ją w przepustnicy znajduje się w pozycji 3. Ogółem pozycji tych jest 5 i liczy się je od najwyższego ząbka.



Na tym schematycznym szkicu przedstawione są 4 zakresy działania poszczególnych organów regulacji. Z prawej strony kolejność regulacji, jak w tekście. Widać od razu, że wbrew rozpowszechnionemu mniemaniu rozpylacz główny zaczyna działać dopiero przy najwyższych obrotach „na pełnym gazie”. Poszczególne zakresy działania nie są zresztą tak ostro odgraniczone, jak na tym szkicu. Wprost przeciwnie zachodzą one na siebie dość znacznie i dzięki temu możliwa jest „płynna” regulacja gaźnika.

próbujemy opuścić iglicę o 1 ząbek i na podstawie wyniku decydujemy się na pozycję 2 lub 3.

Rzadko (przeważnie w zimie) zachodzi potrzeba stosowania pozycji 4 lub 5. Pozycja 3 jest pozycją normalną i przeważnie daje najlepsze rezultaty. Poza tym możemy przez zmianę pozycji iglicy wpływać w wielkim stopniu na zużycie paliwa i całe ustawie-



Przekrój gaźnika AMAL z pompką przyspiesznikową. Stosowany jest przeważnie przy trochę leniwych silnikach bocznozaworowych. Sportowe „górnazaworówki” nie potrzebują przeważnie takiej strzykawki. Kominek jest tutaj rozszerzony i spełnia rolę cylindryka pompki. Tłoczek jest pod stałym naciskiem sprężynki i przesuwany się, gdy iglica podnosi się lub opuszcza. Przy szybkim otwarciu przepustnicy tłoczek wyciska pod działaniem sprężynki pewną ilość benzyny do kominka — mieszanka doznaje chwilowego wzbogacenia. Przy powolnym otwieraniu przepustnicy pompka praktycznie nie działa. Cały zespół wbudować można do każdego gaźnika AMAL.

nie gaźnika. Za bogatą mieszanką przy pozycji 1 wskazuje na nadmierne zużycie kominka, który musi być wtedy wymieniony.

Iglice zużywają się bardzo nieznacznie, tak że przeważnie żyją dłużej niż cały gaźnik.

V. ŚRUBA WOLNYCH OBROTÓW

Gdy wszystkie pozostałe zakresy mamy w porządku podregulowujemy ostatecznie wolne obroty, jeśli to jest konieczne.

Należy jeszcze zaznaczyć, że raptowne otwieranie przepustnicy z luzu na pełny gaz jest nonsensem. W takim wypadku nie istnieje ustawienie, które da dobre wyniki. Silnik musi mieć dosyć czasu, by „nadażyć” za otwieraniem gazu.

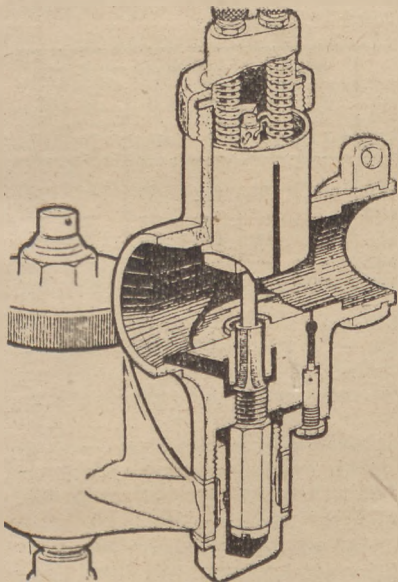
Ostateczną kontrolą dobrego ustawienia gaźnika jest **wygląd świecy**. Po przejechaniu co najmniej kilkunastu kilometrów przystajemy i wykręcamy świecę. Jeśli teraz widzimy izolator koloru brązowego (jak sarna) lub fioletowawo-brązowego bez perełek stopionego izolatora cieszymy się, gdyż mieszanka jest dobrze dobrana. Dotyczy to oczywiście świecy uprzednio wyczyszczonej i o właściwej dla danego silnika wartości cieplnej. Elektrody i korpus świecy powinny być czarne. Ubogą mieszankę poznajemy po jasno szarym izolatorze, a bogatą po zakopconym.

Trzeba tu być jednak ostrożnym w ocenie, gdyż niewłaściwa świeca, przeoliwiony silnik, wadliwie pracujący zapłon lub długotrwała wolna jazda powodują objawy podobne jak przy zbyt dużym rozpylaczu głównym.

INNE GAŹNIKI

Angielski i francuski AMAL reguluje się identycznie jak niemiecki. Inne gaźniki niemieckie regulujemy w zasadzie tak samo, z tym, że w zależności od marki istnieją różnice w konstrukcji wymagające pewnego odmiennego traktowania. Gaźniki „SUM” wymagają zupełnie odmiennego obsługi.

GRAETZIN, najbardziej obok AMAL-a rozpowszechniony w niemieckich motocyklach. Rozpylacz główny jest wymienny. Numer rozpylacza np. 80 oznacza, że jego otwór ma wymiar 0,8 mm. Wymienny jest również rozpylacz wolnych obrotów o 3 wielkościach: 25, 30 i 35 (co oznacza: $d = 0,25, 0,30, 0,35$ mm.). Iglica ma 8 położen w większych modelach i 4 położenia w małym modelu. Istnieje regulowana śruba wolnych obrotów. Przepustnice posiadają tylko jeden wymiar wycięcia (wystarczy, bo zamienne rozpylacze wolnych



Nowszy typ GRAETZIN'a ze „schowanym” kominkiem i odmiennym doprowadzeniem powietrza do tegoż. Również i tutaj wymienna dysza wolnych obrotów.

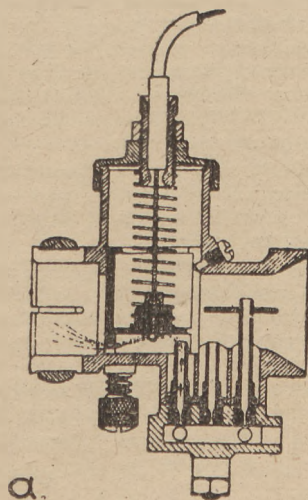
obrotów). Właściwy kominek dobrany jest podobnie jak u Amala w wytwórni i zawsze przy zamianie należy dawać ten sam numer (nie ma nic wspólnego ze średnicą otworu).

W starszych gaźnikach Graetzin'a kominek jest bardzo wysoki i posiada wymienną wewnętrzną część.

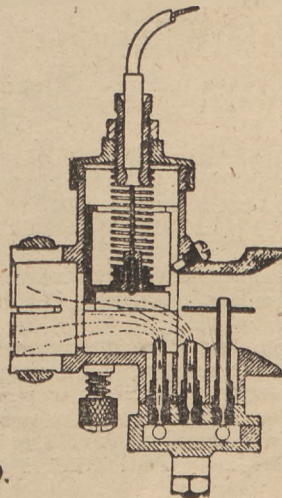
BING. Regulacja identyczna jak w gaźniku AMAL, z tym, że zamiast wymiennych przepustnic o różnych wycięciach zamienne są wkładki na kominek różnej wysokości.

Gaźniki ALNO i MARKLIN bardzo są u nas rzadko spotykane, więc regulacji ich nie podaję. Gaźnik rozpylaczem.

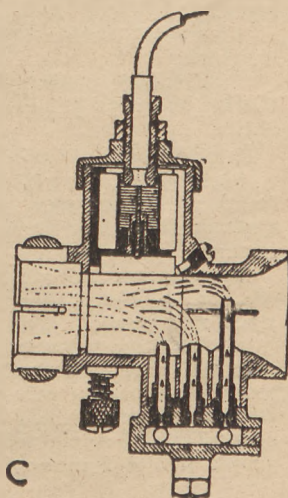
Działanie gaźnika SUM. a) — pracuje tylko rozpylacz wolnych obrotów. Inne rozpylacze są przysłonięte; b) — rozpylacz „przejściowy” zaczął pracować, a główny jeszcze jest oddzielony przez przegródkę i nie działa. Rozpylacz wolnych obrotów pracuje nadal; c) — Wszystkie 3 rozpylacze pracują i pokrywają całe zapotrzebowanie (maksymalne). Zakresy działania poszczególnych rozpylaczów nie są ostro odgraniczone i zachodzą na siebie



a.



b.

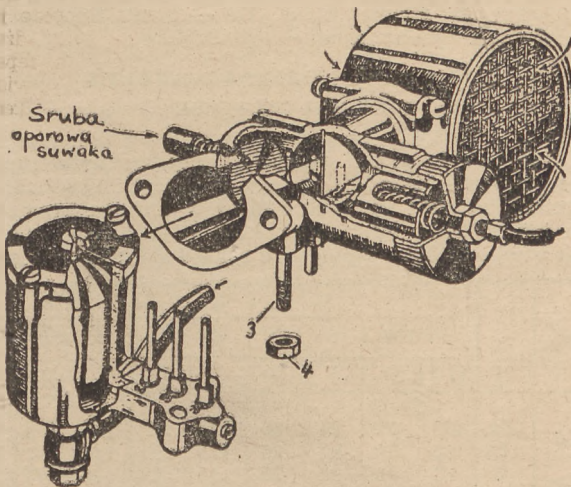


c.

Marklin ma podobnie jak samochodowy Solex rozpylacz hamujący.

* * *

Przejdę teraz do gaźnika SUM, ponieważ jest on u nas licznie reprezentowany. Spotykamy go w motocyklach BMW R12 i R35 oraz wielu starszych ty-



Widok gaźnika SUM do motocykla BMW R35. Widać 3 rozpylacze (40, 60, 70) oraz przegródkę w przełocie głównym. Identyczny gaźnik posiada BMW R12.

pach tejże marki. Jak on wygląda i jego działanie widzimy na załączonych ilustracjach. Działanie tego gaźnika można porównać do podłączania coraz to nowych gaźników w miarę wzrostu zapotrzebowania na mieszankę. W akcję wchodzi stopniowo coraz nowe rozpylacze, tak by w każdym położeniu suwaka całe zapotrzebowanie benzyny było w zupełności pokryte. Inny sposób polega na zwiększaniu przekroju rozpylacza w miarę podnoszenia suwaka przez zastosowanie iglicy i kominka.

Ze sposobu działania wynika wprost sposób regulacji. Najpierw dobieramy rozpylacz wolnych obrotów, regulując równocześnie śrubą oporową przepustnicy, potem drugą na przejście i wreszcie ostatnią na najwyższe obroty (wtedy działają wszystkie trzy!!). W każdym z zakresów działania muszą być spełnione warunki pracy tak, jak to opisano przy regulacji Amala.

Istnieje jeszcze typ gaźnika Sum o dwu tylko rozpylaczach. Działa on analogicznie, z tym, że drugi rozpylacz — główny ma poniżej przegródkę w korpusie

WŁ. KARO

KLASYFIKACJA MOTOCYKLISTÓW SPORTOWYCH W ZSRR

Sportowcy Związku Radzieckiego w zależności od posiadanych kwalifikacji i uzyskanych wyników są podzieleni na cztery klasy:

Klasa mistrzowska — tytuł Mistrza Motocyklowego; klasa I — tytuł Sportowca I Klasy; klasa II — tytuł Sportowca II Klasy; klasa III — tytuł Sportowca III Klasy; klasa Juniorów — tyt. Juniora.

WYMAGANE NORMY I WARUNKI

WYŚCIGI SZOSOWE

Tytuł MISTRZA przyznaje się sportowcom, którzy na dystansie do 50 km osiągnęli czasy **przewyższające rekordy Z.S.R.R.** (na jednym z uznanych dystansów) i posiadają tytuł sportowca I Klasy w wyścigach okrężnych lub raidach, lub zawodnikom, którzy na dystansach powyżej 50 km **powtórzyli rekord Z.S.R.R.** w posz-

czególnych kategoriach motocykla (na ustalonych dystansach).

Uwaga 1. Tytuł Mistrza na dystansie powyżej 50 km w kategorii motocykli do 125 ccm przyznaje się sportowcom posiadającym Klasę I w wyścigach okrężnych lub terenowych.

Uwaga 2. Tytułu Mistrza w kategorii motocykli do 100 ccm na dystansie do 50 km nie przyznaje się.

Tytuł SPORTOWCA I KLASY na dystansie do 50 km przyznaje się rekordzistom Republik Związkowych w wypadku osiągnięcia rezultatu (czasu) nie większego od 110 proc. w stosunku do rekordów Z.S.S.R. w odpowiedniej kategorii i na ustalonym dystansie.

Tytuł SPORTOWCA I i II KLASY w wyścigach szosowych na dystansie powyżej 50 km przyznaje się sportowcom, którzy osiągnęli co najmniej następujące normy średniej szybkości w km/godz.

Dystans w km.	Płeć	M o t o c y k l e s o l o w e														Motocykle z przyczepkami					
		do 100		do 125		do 250		do 350		do 500		do 750		od 750		do 350		do 600		od 600	
		kl. I	II	I	II	I	II	I	II	I	II	I	II	I	II	I	II	I	II	I	II
50	M	60	50	94	80	120	120	120	102	146	119	143	119	143	119	100	85	116	98	116	98
	K	60	50	92	78	115	97	115	97	130	109	130	109	139	109	—	—	—	—	—	—
100	M	58	48	92	78	116	98	116	98	135	115	138	116	138	116	98	84	114	96	114	96
	K	58	48	90	76	110	95	110	95	120	102	120	102	120	102	—	—	—	—	—	—
300	M	—	—	86	74	110	94	110	94	125	107	125	107	125	107	90	76	95	80	95	80
	K	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Uwaga 1. III Klasy w kategorii wyścigów szosowych nie przyznaje się.

Uwaga 2. Normy ustalone na tablicy podanej wyżej są obowiązujące na rok 1949. W następnych latach normy będą ustalane co rocznie przez Wszechzwiązkowy Komitet do Spraw Wychowania Fizycznego i Sportów w zależności od wzrastania rekordów w poszczególnych kategoriach motocyklowych i na odpowiednich dystansach.

WYŚCIGI OKRĘŻNE (ULICZNE) I TERENOWE

Tytuł MISTRZA przyznaje się:

zwycięzcom w zawodach Z.S.R.R. w poszczególnych kategoriach motocykli (prócz motocykli do 100 ccm);

uczestnikom w/w zawodów, których wyniki (czas) nie są niższe od wyników zwycięzcy o 3 proc., pod warunkiem, że bieg ukończy co najmniej 8 zawodników w grupie mężczyzn i 4 zawodniczek w grupie kobiet;

zwycięzcom wyścigów co najmniej ulicznych w kategoriach motocykli o pojemności od 125 ccm wzwyż, pod warunkiem ukończenia biegu przez co najmniej 3 zawodników z tytułem Mistrza.

Uwaga: długość trasy nie powinna być mniejsza: na szosie (teren otwartym) latem 100 km dla grup męskich;

na szosie (teren otwartym) latem 50 km dla grup żeńskich;

na szosie (teren otwartym) zimą 80 km dla grup męskich;

na szosie (teren otwartym) zimą 40 km dla grup żeńskich;

w obwodzie zamkniętym (biegi uliczne, okrężne): 200 km w grupach męskich i 100 km w grupach żeńskich.

Tytuł SPORTOWCA I KLASY przyznaje się:

uczestnikom zawodów Z.S.R.R., których wyniki (czas) nie uprawniają do nadania tytułu MISTRZA, a nie są niższe jednak niż o 10 proc. od wyników zwycięzcy;

zwycięzcom zawodów (biegów, wyścigów) na trasach co najmniej miejskich w poszczególnych kategoriach motocykli;

uczestnikom wymienionych zawodów, których wyniki nie przekraczają 3 proc. niżej czasu zwycięzcy, pod warunkiem że zawody (wyścigi) ukończy w poszczególnych kategoriach motocykli w grupie mężczyzn co najmniej 3 sportowców z tytułem KLASY I, a w grupie kobiet 2 motocyklistki z tytułem KLASY I;

zwycięzcom zawodów na trasach co najmniej miejskich (wyścigi uliczne), w których ukończyło biegi w poszczególnych kategoriach motocykli nie mniej niż 6 zawodników w grupie męskiej i 4 zawodniczek w grupie żeńskiej.

Uwaga: Trasa nie może być krótsza niż: a) dla grup męskich w lecie — 75 km; b) dla grup męskich w zimie — 50 km; c) dla grup żeńskich w lecie — 50 km; d) dla grup żeńskich w zimie — 25 km.

Tytuł SPORTOWCA II KLASY jest przyznawany:

uczestnikom wyścigów nie krótszych niż biegi (wyścigi) miejskie, których wyniki (czasy) są gorsze od wyników uprawniających do otrzymania tytułu I Klasy z różnicą jednak nie przekraczającą 10 proc.;

zwycięzcom wyścigów nie mniejszych niż trasy uliczne w poszczególnych kategoriach motocykli, pod warunkiem ukończenia biegu w każdej kategorii motocykli przez co najmniej 3 sportowców II KLASY w grupie męskiej lub 2 zawodniczek II KLASY w grupie żeńskiej;

zwycięzcom wyścigów nie mniejszych niż trasy miejskie, w poszczególnych kategoriach motocykli, pod warunkiem ukończenia biegu w danej kategorii przez co najmniej 5 zawodników III KLASY.

Uwaga: Długość tras taka sama jak dla klasy I.

Tytuł SPORTOWCA III KLASY przyznaje się:

uczestnikom dowolnych zawodów motocyklowych, w których w poszczególnych kategoriach motocykli ukończy co najmniej 50 proc. zawodników, pod warunkiem ukończenia biegu przez co najmniej 3 zawodników III KLASY w grupie męskiej lub 2 zawodniczek w grupie żeńskiej;

zwycięzcom wyścigów nowiejczy w poszczególnych kategoriach motocykli, pod warunkiem ukończenia biegu przez co najmniej 5 motocyklistów w każdej kategorii motocykli.

Tytuł JUNIORA przyznaje się:

50 proc. uczestników spotkań juniorów, którzy ukończyli biegi w poszczególnych kategoriach motocykli lub **dwukrotnym uczestnikom** biegów juniorów, którzy takie biegi ukończyli.

Uwaga: Trasy biegów dla juniorów nie mogą przekraczać połowy długości trasy dla seniorów.

Na podstawie czas. „Sowietskij Sport“

podał Zb. Maślankiewicz

WALNE ZEBRANIE POL. ZW. MOTOCYKLOWEGO

Walne zebranie Pol. Zw. Motocyklowego, które odbyło się w Warszawie w dn. 6 marca br. zgromadziło — jak co roku — pokaźną ilość delegatów klubów i okręgów, którzy po brzoży wypełnili obszerną salę gimnastyczną stadionu Wojska Polskiego.

Zebranie (150 delegatów reprezentujących 63 kluby) odbyło się składnie i sprawnie dzięki dobremu opracowaniu i przygotowaniu obrad i materiału sprawozdawczego przez ustępujący zarząd PZM.

Effektem „uwidocznionym“ pracy PZM było „sprawozdanie PZM za rok 1948-y“ (trzydzieści kilka stron powielaczowych) odbite w pokaźnej ilości egzemplarzy. Zeszyt sprawozdawczy zawierał: 1) sprawozdanie ogólne; 2) sprawozdanie kapitana sportowego; 3) sprawozdanie kapitana turystycznego; 4) sprawozdanie Komisji Technicznej; 5) sprawozdanie finansowe wraz z bilansem i szczegółami.

Sprawozdania ujęte były dokładnie i bardzo szczegółowo, nieraz za szczegółowo (m. in. sprawozdanie kapitana sportowego — zresztą doskonale napisane — który w wielu wypadkach, bez potrzeby, zajmował się w sprawozdaniu omawianiem poszczególnych zawodników itp.).

Wobec tak dokładnego i obszernego materiału ujętego na piśmie, który każdy z obecnych dostał do ręki wydaje się nam zupełnie zbędnym odczytywanie w całości pisanych sprawozdań na sali. Zajęło to zebranym niemal cztery godziny czasu — nużąc niepotrzebnie słuchaczy. Organizatorzy zapomnieli o „świętej“ zasadzie sportowej, że najciekawsza „ impreza “ może trwać 2—3 godziny. Później staje się nużąca i nudna.

Z zebraniem organizacyjnym jest to samo — 2 godziny sprawozdań i pełna godzina dyskusji — to aż nadto wiele czasu, żeby się wygadać do woli. Chyba, że chce się... uniknąć dyskusji, czego w tym wypadku bynajmniej sugerować nie można.

Sprawozdania Zarządu nie wywołały szerszej dyskusji. Walne zebranie przyjęło przez aklamację wniosek zarządu o nadanie członkostwa honorowego PZM siedmiu zasłużonym działaczom: W. Kossowskiemu (Legia — Warszawa), H. Levitoux (Śląsk), mjr Krupińskiemu (PZM — Warszawa), Paczkowskiemu (Poznań), T. Marciniakowi (Sarmata — Warszawa), Woydzie (Cracoiva) oraz inż. Sokołowskiemu (PZM—Warszawa).

Ustępujący zarząd otrzymał absolutorium przez aklamację.

Po przerwie nastąpiły wybory. Prezesem PZM wybrano przez aklamację wśród oklasków dyr. Stefana Askanasa. Przy głosowaniu en bloc na pozostałą listę członków zarządu wstrzymał się jedynie KM Okęcie — Warszawa (10 głosów), którego delegaci ujawnili w przemówieniach żal za niedocenienie pracy członków klubu w imprezie MMM.

Nowy zarząd wybrano w składzie: wiceprezes sportowy — W. Kossowski (Legia — Warszawa), wiceprezes administracyjny — mjr Krupiński (PZM — Warszawa), sekretarz — Karpala (ZKS Start — Warszawa), skarbnik — Lewandowski (PZM — Warszawa), kapitan sportowy — mjr Pantera Boczoń (Unia — Poznań), kapitan turystyczny — S. Grabowski (Okęcie — Warszawa), przewodniczący komisji technicznej — inż. Zenon Sokołowski (PKM — Warszawa), kierownik referatu prawnego — adw. Pietruszko (Lechia — Poznań), gospodarz — Marciniak (Sarmata — Warszawa), referent prasowy — kpt. Lewandowski; członkowie zarządu: mjr Szumowski, adw. Perzyński, Salach (KC ZZ) i mjr Zajczyk (Gwardia). Komisja rewizyjna: Woyda (Kraków), Czernolecki (Bielsk) i Zwoliński (Grudziądz).

Fakt wybrania większości osób ze starego zarządu

do nowego zarządu PZM wskazuje, że sumienne spełnianie powierzonych i przyjętych obowiązków spotyka się wśród klubów i okręgów z należytą oceną.

WAŻNIEJSZE IMPREZY MOTOCYKLOWE W R. 1944

PZM wydał broszurkę zawierającą szczegółowy terminarz imprez motocyklowych w kraju. Ważniejsze imprezy podajemy poniżej:

Imprezy międzynarodowe:

19.6. Poznań (org. Motoklub Unia) — X Złoty Kask na torze trawiastym w Ławicy.

26.6. Międzynarodowe wyścigi na żużlu.

3.7. WIELKA NAGRODA POLSKI 1949.

24.7. Międzynarodowe wyścigi na żużlu.

28.8. Międzynarodowe wyścigi na żużlu.

18.9. Międzynarodowe wyścigi na żużlu.

Eliminacje wyścigowe:

24.4. Warszawa — wyścig uliczny (Legia i PKM).

6.6. Poznań — wyścig uliczny (ZKSO Lechia).

10.7. Kraków — wyścig uliczny (OZM).

4.9. Warszawa — wyścig uliczny (KM Okęcie).

Eliminacje rajdowe:

26.5. Kielce — VII Raid Świętokrzyski (Kielecki Kl. Mot.).

27/29.6. Warszawa — III Raid do Szczecina (Legia).

31.7. Warszawa — Raid Terenowy (PKM).

12/13.8. Zakopane — VII Raid Tatrzański (TKM).

Eliminacje żużlowe:

8.5, 15.5, 5.6, 12.6, 17.7, 21.8, 16.10 — rozgrywki Ligi Żużlowej (walka o spadek — wejście); 2.10 — Indywidualne Mistrzostwa Żużlowe Polski 1949.

JAK BIEGŁ ROZWÓJ SPORTU MOTOCYKLOWEGO?

Warto przytoczyć niektóre niewątpliwie interesujące dane ze sprawozdania PZM, tyjące się rozwoju organizacyjnego tego zrzeszenia. Pierwsze kroki reaktywizacyjne sportu motocyklowego podjęto w jesieni 1945 roku. W tym okresie reaktywowano 12 klubów w woj. poznańskim, 8 klubów w woj. warszawskim, 8 klubów w woj. śląsko-dąbrowskim, 12 klubów w innych województwach. Ogółem reaktywowano 40 klubów.

W roku 1946 PZM rozpoczął powojenną zorganizowaną pracę jednocząc: 18 klubów w Okręgu Poznań, 12 klubów w Okręgu Śląsk, 15 klubów w Okręgu Warszawa, 35 klubów w pozostałych okręgach. Łącznie zjednoczono 80 klubów.

Na 1 stycznia 1947 r. posiadamy już dokładną statystykę, która podaje, że PZM jednoczy i kieruje 176 klubami i 8 Okręgowymi Związkami Motocyklowymi zrzeszającymi 8.547 motocyklistów.

Odpowiednie liczby na 1 stycznia 1948 r. podają: 214 klubów, 9 Okręgowych ZM — 10.011 motocyklistów.

W ciągu roku 1948-go za bezczynność organizacyjną i sportową, za opieszałość w wykonywaniu zarządzeń PZM i nie nadsyłanie w nakazanym terminie wymaganych sprawozdań ukarano grzywnami pieniężnymi 119 klubów (na ogólną ilość 214), z których 63 kluby skreślono z listy członków PZM.

Słuszność tej decyzji zarządu PZM potwierdził fakt, że gdy ilość klubów zrzeszonych w roku 1948-ym zmniejszono w efekcie końcowym o 13, to ilość zrzeszonych motocyklistów w tymże okresie roku 1948-go wzrosła o 2.345.

Porównanie ze stanem przedwojennym również daje wyniki interesujące: oto na 1 stycznia 1939 r. PZM

zrzeszał 3.250 motocyklistów w 65 klubach, na ogólną ilość 12.601 zarejestrowanych motocykli (wynosi to około 25% motocyklistów zrzeszonych).

Na 1 stycznia 1949 r. PZM zrzesza 12.388 motocyklistów w 201 klubach, na ogólną ilość około 30.000 zarejestrowanych motocykli (wynosi to około 40% motocyklistów zrzeszonych).

Ciekawe będzie również rozmieszczenie zrzeszonych motocyklistów. Stan na 1.1.49 przedstawiał się następująco: 1) Okręg Warszawa — klubów 33, członków 1.568; 2) Okręg Łódź — klubów 24, członków 1.393; 3) O. Katowice — klubów 30, członków 1.981; 4) O. Poznań — klubów 36, członków 2.874; 5) O. Gdańsk — klubów 8, członków 443; 6) O. Kraków — klubów 23, członków 1.260; 7) O. Pomorze — klubów 10, członków 597; 8) O. Rzeszów — klubów 6, członków 302; 9) O. Wrocław — klubów 13, członków 1.070; klubów bezpośrednio zrzeszonych w PZM — 18 i członków 900. Ogółem 201 klubów i 12.388 członków.

Interesujące jest także, że na dziesięć okręgów ubitek członków wskazują tylko 2 okręgi: Warszawski i Krakowski. W Okr. Warszawskim w ciągu roku 1948 ubyto 226 zrzeszonych motocyklistów (może motocykliści ci przeszli na bezpośrednio zrzeszonych w PZM, których przybyło w r. 1948—369-ciu?) i w Okr. Krakowskim w r. 1948 ubyto 74-ch. Wszystkie inne okręgi wykazują wzrost stanu ilościowego zrzeszonych motocyklistów. (t. g.)

NOWE REKORDY ŚWIATA SAMOCHODÓW Z SILNIKIEM WYSOKOPRĘŻNYM

Poniżej podajemy szczegółowe cyfrowe dane dotyczące rekordu światowego dla wozów z silnikami wysokoprężnymi wtryskowymi, pobitego w dniu 5 lutego 1949 r. w Linas-Monthlery (Francja) na wozie MAP. Typ Diesel dwutaktowy — zawodnik zgłoszony — Manufacture d'Armes de Paris, kierowca — M. Lacour:

	Szybkość w km	Szybkość w mil.
50 Kil.	178.053 km/g	110.636 m/g
50 "	178.899 "	111.163 "
100 "	179.790 "	111.716 "
100 Mil.	182.038 "	113.114 "
200 Kil.	183.043 "	113.787 "
1 godz.	182.637 "	113.485 "

WALNE ZEBRANIE ODDZIAŁU ŚLĄSKIEGO AP

wyłoniło następujący nowy zarząd: prezes: Prezydent Miasta Katowice — Aleksander Willner; członkowie: Kol.Kol.: Borowicz Zbigniew, Bromboszcz Stefan, Gadowski Kazimierz, Gembala Karol, Kiełński Stanisław, Kobzda Józef, Kozłowski Józef, Kulesza Leon, Małochleb Adam, Nahorski Michał, Płaczewicz Zygmunt, Polikier Józef, Radecki Stanisław, Rychter Bogdan, Rzeźniczek Władysław, Tokarzowa Jadwiga, Urbańczyk Marian, Wesołowski Józef, Węglewski Jerzy, Zdankiewicz Jerzy, Zdankiewicz Roman, Żychoń Stanisław.

Krótki szkic działalności Oddziału Śląskiego AP w r. 1948 podaliśmy w zeszycie 3-im „Motoryzacji”.

Na specjalną uwagę zasługuje praca Komisji Szkoleniowej, która zorganizowała pod przewodnictwem Mgr. Romana Zdankiewicza współpracę z Wydziałem Komunikacyjnym Urzędu Wojewódzkiego oraz Wojewódzką Komendą Milicji Obywatelskiej w zakresie walki z anarchią drogową przez delegowanie członków do kontroli drogowych, których wykonano w roku sprawozdawczym 50, przy udziale 120 członków.

Przygotowano specjalny cykl wykładów z dziedziny motoryzacji dla Sędziów i Prokuratorów tutejszego Sądu.

Członkowie Komisji Szkoleniowej brali udział w pracach Komisji Egzaminacyjnych dla kierowców w Wydziale Komunikacyjnym Województwa oraz w pracach Komisji Kwalifikacyjnej przy zamianie starych praw jazdy. Przeegaminowano 5.500 kandydatów w 250 egzaminach. w drugim wypadku odbyto około 20 posiedzeń, na których zweryfikowano ponad 1500 wniosków.

Pozatym członkowie Komisji Szkoleniowej prowadzili wykłady na kursach specjalnych dla M.O. z zakresu motoryzacji w organizacji „Służba Polsce”. Wykłady te będą kontynuowane w roku bieżącym.

WYCOFYWANIE Z RUCHU POJAZDÓW MECHANICZNYCH

Przepisy o ruchu pojazdów mechanicznych uzależniają używanie samochodów i motocykli na drogach publicznych od ich uprzedniego zarejestrowania w wojewódzkich władzach administracji ogólnej — czyli urzędach wojewódzkich, a w m. st. Warszawie i w m. Łodzi w zarządach miejskich.

Rejestracja polega na: a) zbadaniu stanu technicznego pojazdu mechanicznego oraz b) stwierdzeniu posiadania przez osobę (instytucję), na której imię pojazd się rejestruje, tytułu nabycia.

Dowodem zarejestrowania pojazdu jest wydanie tablic rejestracyjnych oraz t. zw. „dowodu rejestracyjnego”. W dowodzie rejestracyjnym wymienione są dane stwierdzające osobę właściciela pojazdu i jej adres, miejsce stałego postoju pojazdu, dane pozwalające ustalić tożsamość pojazdu, jak nr. silnika i nr. podwozia, markę fabryczną, rodzaj, nośność pojazdu itp. Na podstawie tych materiałów prowadzona jest ewidencja pojazdów mechanicznych, dopuszczonych do ruchu na drogach publicznych.

Dane te są potrzebne zarówno władzom bezpieczeństwa publicznego, jak i Ministerstwu Komunikacji do prac związanych z planowaniem przewozów samochodowych, planowaniem zaopatrzenia, organizacją gospodarki samochodowej itp.

Zrozumiałym jest, że dane ewidencyjne spełniać mogą tylko wówczas swe zadanie, jeżeli są ściśle, tzn. jeżeli odpowiadają rzeczywistemu stanowi rzeczy. Inaczej nie tylko są bezużyteczne, ale nawet mogą wprowadzić w błąd.

W celu zaś posiadania dokładnych danych ewidencyjnych, trzeba aby właściciele i użytkownicy pojazdów mechanicznych zawiadamiali o wszelkich zmianach danych wymienionych w dowodach rejestracyjnych. Jeżeli więc samochód został zniszczony, (spalony, rozebrany na części), przerobiony (np. z osobowego na półciężarowy), sprzedany lub przekazany z jednego urzędu (przedsiębiorstwa) państwowego do innego itd. **na leży w ciągu 14 dni** od daty zaistnienia takiej zmiany powiadomić ten urząd wojewódzki (zarząd miejski w Warszawie lub Łodzi), w którym pojazd jest zarejestrowany, **a w razie zniszczenia pojazdu — zwrócić dowód i tablice rejestracyjne.**

Osoby obowiązane do powiadomienia o zaszłych zmianach danych ewidencyjnych, jeżeli zaniedbają tego obowiązku, będą karane w trybie administracyjnym na podstawie § 27 rozporządzenia z dnia 27 października 1937 r. o ruchu pojazdów mechanicznych (Dz.U.R.P. Nr. 85 poz. 616) grzywną lub aresztem.

W związku z koniecznością aktualnej ewidencji pojazdów mechanicznych Ministerstwo Komunikacji zwróciło się do wszystkich urzędów państwowych (pismem z dnia 28 lutego 1949 r. Nr. SmR-II-18/49) o wydanie zarządzeń podległym jednostkom organizacyjnym, aby ściśle przestrzegały przepisów o zgłaszaniu zmian ewidencyjnych pojazdów mechanicznych i o wycofywaniu z ruchu (zwrot tablic i dowodów rejestracyjnych) pojazdów zniszczonych lub nienadających się do użytkowania. —e—

18. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urząd woj. we Wrocławiu, kat. amatorskie, na nazw. Ludwik Kuflowski, zam. we Wrocławiu - Swojecu II, ul. Włosciańska Nr 12.
19. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, na nazw. Henryk Kazimierzak, zam. w Warszawie, ul. Piotra Wysockiego Nr 1.
20. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, na nazw. Tadeusz Nowicki, zam. w Karczewiu, ul. Wiślana Nr 7.
21. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu na nazw. Władysław Dereś, zam. w Warszawie, ul. Gościnnica Nr 47.
22. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, na nazw. Szczepan Szymański, zam. w Warszawie, ul. Pawia Nr 17 m. 13.
23. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez starostwo Warszawa - Praga, kat. amatorskie, Nr 7249, na nazw. Władysław Bukowski, zam. w Warszawie, ul. Nowogrodzka Nr 78..
24. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu na nazw. Kąkol, zam. w Warszawie, ul. Madalińskiego Nr 49.
25. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu na nazw. Władysław Pawiloje, zam. w Braniewie, Al. 9-go Maja Nr 15.
26. **SKRADZIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez urząd woj. we Wrocławiu, kat. amatorskie, Nr 11694, na nazw. mgr Bohdan Proskurnicki, zam. we Wrocławiu, ul. Łukasiewicza Nr 15 m. 6.
27. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez urząd woj. w Krakowie, kat. zawodowe, Nr 6868, na nazw. Stanisław Przewdziecki, zam. w Warszawie, ul. Sękocińska Nr 16 m. 23.
28. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urząd woj. w Bydgoszczy, kat. amatorskie, Nr 5827, na nazw. Józef Janasiński, zam. w Solcu Kujawskim, ul. Leśna Nr 3 a.
29. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., kat. zawodowe, Nr 7894, na nazw. Wandołowski, zam. we Wrocławiu, ul. Marsz. Stalina Nr 114 2.
30. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urząd woj. w Sopocie, kat. II, na nazw. Oronia Jana, zam. Gdańsk - Letniewo, ul. Uczniowska Nr 9 m. 5.
31. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, na nazw. Waldemara Meliona, zam. w Ursusie.
32. **SKRADZIONO** pozwolenie na prowadzenie motocykla, wydane przez urząd woj. we Wrocławiu, kat. amatorskie, Nr 16182, na nazw. Władysław Głab, zam. we Wrocławiu, ul. Kłęczkowska Nr 8 m. 2.
33. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez Wydz. Ruchu i Mot. w Warszawie, kat. zawodowe, Nr W-03937, na nazw. Tadeusz Gwiazda, zam. w Warszawie, ul. Długosza Nr 21 m. 30.
34. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, na nazw. Józef Cyburt, zam. w Zabrze, ul. Czarnieckiego Nr 70.
35. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez urząd woj. w Bydgoszczy, kat. zawodowe, Nr 8058, na nazw. Jan Twardziecki, zam. w Toruniu, ul. Podmurna Nr 24.
36. **SKRADZIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urząd woj. w Krakowie, kat. zawodowe, Nr 4166, na nazw. Tadeusz Pelczarski, zam. w Cieplicach - Zdroju (Dol. Śląsk), ul. Orla Nr 8.
37. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urząd woj. w Krakowie, kat. zawodowe, Nr 6130, na nazw. Władysław Porosło, zam. w Gumniskach — pow. Tarnów.
38. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urząd woj. w Kielcach, kat. zawodowe, Nr 813, na nazw. Jan Jarząbek, zam. w Kielcach - Szydłówek - Górny 67.
39. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urząd woj. w Poznaniu, kat. amatorskie, Nr 11711, na nazw. Jana Trósznińskiego, zam. w Lesznie Wlkp., ul. Sienkiewicza Nr 9.
40. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez urząd woj. w Poznaniu, kat. zawodowe, Nr 26840, na nazw. Mieczysław Bojar, zam. w Brzegu n. Odrą, ul. Szkolna Nr 2.
41. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez urząd woj. w Poznaniu, kat. zawodowe, Nr 26842, na nazw. Tadeusz Bałkowiec, zam. w Brzegu n. Odrą, ul. Szkolna Nr 2.
42. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie motocykla, wydane przez starostwo w Bydgoszczy, kat. amatorskie, Nr K-4125, na nazw. Bronisław Dzwonkowski, zam. w Kowalewie, ul. Dworcowa (Zakład Ślusarski).
43. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urząd woj. w Katowicach, kat. III, Nr 11094, na nazw. Zygmunt Sanisław, zam. w Bytomiu, ul. Stalmacha Nr 10.
44. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, kat. amatorskie, Nr 21115, na nazw. Kazimierz Łaciński, zam. w Poznaniu, ul. Biedrzyckiego 1.
45. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urząd woj. w Katowicach, kat. II, Nr 4568, na nazw. Jerzy Brzoźń, zam. w Katowicach, ul. Kościuszki Nr 18.
46. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez urząd woj. we Wrocławiu, kat. zawodowe, Nr 9903, na nazw. Otto Dinter, zam. we Wrocławiu, ul. Poniatowskiego Nr 6 m. 17.
47. **SKRADZIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez Urząd Samoch. w Krakowie, kat. zawodowe, Nr 7719, na nazw. Ryszard Zakrzewski zam. w Krakowie, ul. Smoleńska Nr 35 m. 11.
48. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez Okręg. Urz. Samoch. w Kielcach, kat. amatorskie, Nr 1451, na nazw. Edward Gronniak, zam. w Kielcach, ul. Prosta Nr 51.
49. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., kat. III, Nr 04730, na nazw. Walenty Kopaczewski, zam. w Pucku, ul. Dworcowa Nr 2.
50. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu na nazw. Kazimierz Kinowicz, zam. w Gdańsku - Oliwie, ul. Szczecińska Nr 30 m. 1.
51. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urząd woj. w Katowicach, kat. amatorskie, Nr 12902, na nazw. Leon Maucy, zam. w Katowicach II, ul. Markiewki Nr 62.
52. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, kat. II Nr 0053 48 na nazw. Nyka Kazimierz, zam. w Bydgoszczy, ul. Krakowska Nr. 3 m. 2.
53. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez W. Ruchu i Mot. w Warszawie, kat. II Nr. W. 440 na nazw. Bolesław Wojciechowski, zam. w Warszawie, ul. Waliców Nr. 14.
54. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez Okr. Urząd Samochodowy w Łodzi, kat. I Nr. 8320 na nazw. Bolesław Wieczorek, zam. w Łodzi, ul. Świerczewskiego Nr. 9.
55. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez Zarząd Miejski w Gdańsku, kat. II Nr. 0107 49 na nazw. Jan Błachnik, zam. w Gdańsku, ul. Sieroca 1 m. 7.
56. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu Nr. 6476 na nazw. Kazimierz Nowak, zam. w Krakowie, ul. Benedykta Nr. 13.
57. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez Wydział Ruchu i Motoryzacji w Warszawie kat. III Nr. W. 0059 48 na nazw. Ryszard Sobczak, zam. w Warszawie, ul. Foksal Nr. 10.
58. **SKRADZIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez starostwo w Wałbrzychu, kat. III-a Nr 0042 48, na nazw. Franciszek Harnaciński, zam. w Szczawnie-Zdroju, ul. Mickiewicza Nr 5.
59. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez starostwo w Warszawie, kat. amatorskie, na nazw. Zofia Dembowska, zam. w Warszawie, ul. Lwowska Nr 3.

WITOLD RYCHTER

ABC - SAMOCHODU

BUDOWA i DZIAŁANIE



1949

SPÓŁDZIELNIA WYDAWNICZA "AUTOR"
WARSZAWA

Od 15 kwietnia r. b. na półkach księgarskich