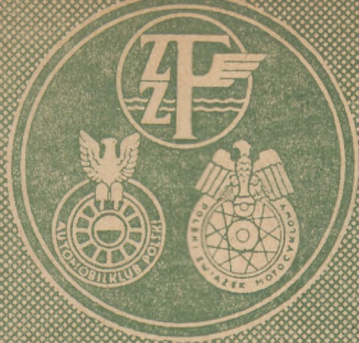




Motorzysta



NR. 7 LIPIEC 1949 R. CENA 100 ZŁOTYCH

OGŁOSZENIA

1. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez urz. woj. we Wrocławiu, kat. amatorska, Nr 9838, na nazw. Marian Nowicki, zam. we Wrocławiu, ul. Kosynierów Gdynskich Nr 4.
2. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez urz. woj. w Rzeszowie, Nr 622, na nazw. Marcin Kapiński, zam. w Łodzi, ul. Kąt-na Nr 36.
3. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez starostwo w Warszawie, kat. I, Nr 233, na nazw. Jan Mańczyk, zam. w Warszawie, ul. Foksal Nr 10.
4. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez Urz. Samoch. w Krakowie, kat. zawodowe, Nr 17266, na nazw. Ernest Wider, zam. w Krakowie, ul. Moniuszki Nr 3/6.
5. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urz. woj. w Poznaniu, kat. zawodowe, Nr 57, na nazw. Edward Dominiak, zam. w Katowicach, ul. Rybnicka Nr 8—5.
6. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu na nazw. Proczek, zam. w Katowicach, ul. Warszawska 67 m. 10.
7. **SKRADZIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez Okręg. Urząd Samoch. w Poznaniu, kat. amatorska, Nr 23298, na nazw. Mieczysław Tucholski, zam. w Żninie, ul. Śniadeckich Nr 19.
8. **SKRADZIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez Zarząd Miejski w Łodzi, kat. amatorskie, Nr 2394, na nazw. Kazimierz Spoderski, zam. w Łodzi, ul. Kilińskiego Nr 23 m. 14.
9. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez urz. woj. w Gdańsku, kat. zawodowe, Nr 610, na nazw. Bronisław Dobies, zam. w Krastudach gm. Stary Targ, pow. Sztum.
10. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu na nazw. Tadeusz Ginett, zam. w Szczecinie, ul. Juranda Nr 9.
11. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, na nazw. Antoni Butrym, zam. w Zabrzu, ul. Emilii Plater Nr 9.
12. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, na nazw. Kazimierz Wasielewski, zam. w Zgierzu, ul. Dolna Nr 25.
13. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez Zarząd Miejski w Łodzi, kat. II, Nr 1991, na nazw. Adam Borusowski, zam. w Łodzi, ul. Kopcińskiego Nr 56.
14. **SKRADZIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez Wydż. Ruchu i Mot. w Warszawie, kat. III a, Nr W-01810, na nazw. Zbigniew Kupiecki, zam. w Warszawie, ul. Leszno 73 m. 7.
15. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urz. woj. w Katowicach, kat. III a, Nr 18536, na nazw. Alfred Kwas, zam. w Skoczowie, Podkucie 401, St. Cieszyński.
16. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez Zarząd Miejski w Łodzi, kat. II, Nr 358/49, na nazw. Franciszek Wołosz, zam. w Łodzi, ul. Miła Nr 5.
17. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu na nazw. Józef Szyszko, zam. w Katowicach, ul. Francuska 19.
18. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez urz. woj. we Wrocławiu, kat. amatorskie, Nr 138/45, na nazw. Antoni Majcher, zam. we Wrocławiu, ul. Cybulskiego Nr 22 m. 5.
19. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urz. woj. w Katowicach, kat. II, Nr 17500, na nazw. Czesław Goholewicz, zam. we Wrocławiu — Pilczyce, ul. Górnicza Nr 55.
20. **SKRADZIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urz. woj. we Wrocławiu, kat. III a, na nazw. Józef Piwowar, zam. w Białym Potoku P.M.Z. gm. Lenną pow. Lwówek.
21. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urz. woj. w Poznaniu, kat. amatorskie, Nr B 378, na nazw. Franciszek Bielewski, zam. w Kobylnicy pow. Poznań.
22. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez starostwo w Rzeszowie, kat. I, Nr 0041/48, na nazw. Paweł Partyka, zam. w Rzeszowie, ul. Czwartaków Nr 5.
23. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie motocykla, wydane przez Wydż. Ruchu i Mot. w Warszawie, kat. amatorskie, Nr W-00163, na nazw. Wawrzyniec Wójciak, zam. w Warszawie, ul. Grójecka Nr 35.
24. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez Komisariat Rządu w Warszawie, kat. amatorskie, z roku 1938, na nazw. Wanda Skrzyńska, zam. w Warszawie, ul. Marszałkowska Nr 104.
25. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez Wojewódzką Radę Narod. w Lublinie, kat. amatorskie, Nr 1932, na nazw. Piotr Chybowski, zam. w Lublinie, ul. Wysockiego Nr 7—6.
26. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urz. woj. w Łodzi, Nr 13008, na nazw. Wacław Freytag, zam. w Łodzi, ul. Piotrkowska Nr 81.
27. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez urz. woj. w Kielcach, kat. zawodowe, Nr 1930, na nazw. Władysław Chodyra, zam. w Radomiu, ul. Klementyny Nr 9 m. 13.
28. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urz. woj. w Poznaniu, kat. amatorskie, Nr 33958, na nazw. Zdzisław Grabowski, zam. w Gubinie, ul. Śląska Nr 12.
29. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez urz. woj. w Poznaniu, kat. amatorska, Nr 7611, na nazw. Ferdynand Kabus, zam. w Poznaniu, ul. Górecka Nr 26.
30. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez urz. woj. w Katowicach, kat. amatorskie, Nr 9132/11326, na nazw. Kazimierz Chojnowski, zam. w Warszawie, ul. Kępna Nr 15—11.
31. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., kat. zawodowe, Nr 1871, na nazw. Eljasz Kopytko, zam. w Nowej Wsi — poczta Pruszków.
32. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez urz. woj. w Poznaniu, kat. III a, Nr 16390, na nazw. Józef Kowalczyk, zam. w Międzyrzeczu, ul. Gen. Świerczewskiego Nr 6.
33. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urz. woj. w Katowicach, kat. III a, Nr 226, na nazw. Bolesław Kostrzewa, zam. w Katowicach-Brynów, ul. Lubiny Nr 4 a.
34. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu na nazw. Jan Plebańczyk, zam. w Zabrzu, ul. Wolności Nr 321.
35. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie motocykla, wydane przez urz. woj. w Krakowie, kat. amatorskie Nr 16886, na nazw. Jerzy Skawiński, zam. w Krakowie, ul. Śląska 20 — 12.
36. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urz. woj. w Łodzi, kat. II, Nr 7823, na nazw. Julian Tomaszewski, zam. w Łodzi, ul. Tymienieckiego Nr 8.
37. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urz. woj. w Katowicach, na nazw. Stanisław Sieradzki, zam. w Katowicach, ul. Batorego Nr 7.
38. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urz. woj. w Gdańsku, kat. II, Nr 732, na nazw. Bronisław Jabłoński, zam. w Oliwa, ul. Żołnierska Nr 18.
39. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez Wydż. Ruchu i Mot. w Warszawie, kat. zawodowe, Nr 373, na nazw. Bronisław Kuchnio, zam. w Żelechowie, ul. Dreszera Nr 10.
40. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie motocykla, wydane przez urz. woj. w Bydgoszczy, Nr 12770, na nazw. Władysław Biskupski, zam. w Tucholi, ul. Kościuszki Nr 1.
41. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez Wydział Ruchu i Mot. w Warszawie, na nazw. Marian Jezierski, zam. w Warszawie, ul. Kamienna Nr 3.
42. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, na nazw. Jan Gtner, zam. w Rybniku — Górny Śląsk, ul. Strzelecka Nr 7.

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

LIPIEC 1949 R.

Nr 7

Nr 7 — lipiec 49 r.

	Str.		Str.
DOTYCHCZASOWE OSIĄGNIĘCIA OSZCZĘDNOŚCIOWE ORAZ WYTTCZNE W PRZYSZŁEJ PRACY — T. Szalek	194	Z KRAJU	211
GŁOS RACJONALIZATORÓW	200	PEWNE ZARZĄDZENIE — W. Rychter	213
KIEROWCY — PRZODOWNICY PRACY	202	NARESZCIE NA WŁAŚCIWEJ DRODZE — T. G.	215
JAK UZDROWIĆ TRANSPORT SAMOCHODOWY — Al. Pfau	203	SAMOWOLNA I BŁĘDNA INTERPETACJA PRZEPISÓW	216
UCHWAŁY KOM. EKONOMICZNEGO R. M. W SPRAWACH GOSPODARKI SAMOCHODOWEJ — A. W.	206	SZEŚĆ SPOSOBÓW ZAHAMOWANIA „ZMORY MONOPOŁOWEJ” — Ben	217
ŁADOWNOŚĆ POJAZDU MECHANICZNEGO — A. W.	208	MUZEALNE OKAZY SAMOCHODÓW — inż. B. Lubiński	217
ZMIANY W ORGANIZACJI WŁADZ ADMINISTRACJI SAMOCHODOWEJ — Leliwa	209	CZY PRZEPISY DROGOWE NIE WSZYSTKICH OBOWIĄZUJĄ? — J. D.	218
PRZEPISY O WYCIECZKACH SAMOCHODOWYCH — E.	210	ZE ŚWIATA — Tractorius	219
		TRIUMFY I PORĄŻKI — T. Grabowski	220
		WIELKA NAGRODA RUMUNII — Krzysztof Brun	222
		JECHAŁO SIĘ NA ALKOHOLU — W. R.	224

43. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez urz. woj. w Rzeszowie, Nr 443, na nazw. Mieczysław Kuszki, zam. w Szczecinie, ul. Bohaterów Warszawy Nr 101 m. 10.

44. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez urz. woj. w Łodzi, kat. zawodowe, Nr 1999, na nazw. Stanisław Siwiec, zam. w Łodzi, ul. Kilińskiego Nr 18.

45. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez starostwo w Zgorzelcu, kat. III A, Nr 11585, na nazw. Kazimierz Woronkiewicz, zam. w Zgorzelcu, ul. Kościelna Nr 7.

46. **SPALONE** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez starostwo w Krakowie, kat. I, Nr 4099, na nazw. Andrzej Kobusiński, zam. we Wrocławiu, Plac Solny Nr 9.

47. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez Zarząd Miejski w Lublinie, kat. III A Nr 001-48, na nazw. Władysław Przystupa, zam. w Lublinie, ul. Obywatelska Nr 3 e.

48. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez Wydział Ruchu i Mot. w Warszawie, kat. III A, Nr. W. 1376, na nazw. Antoni Jakubowski, zam. w Warszawie, ul. Zuga Nr. 30.

49. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez starostwo w Szczecinie, kat. II, Nr 1069, na nazwisko Władysław Świątek, zam. we Wrocławiu, ul. Mikołaja Nr 53.

50. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu na nazw. Stanisław Staniszewski, zam. w Sosnowcu, ul. Grochowa Nr 4.

51. **ZGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez urz. woj. we Wrocławiu, kat. amatorska, Nr 13778, na nazw. Stanisław Tralewski, zam. w Zaganiu, Plac Stalina 9.

52. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez urz. woj. w Poznaniu, kat. I, na nazwisko Tadeusz Fertyk, zam. w Poznaniu, ul. Dąbrowskiego.

53. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez starostwo w Warszawie, kat. II, na nazw. Stefan Lewicki, zam. w Warszawie, ul. Walecznych Nr 44.

54. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu na nazw. Tadeusz Kondracki, zamieszkał w Gdańsk - Orunia, ul. Zawiejska Nr 5 m. 3.

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-80939

DOTYCHCZASOWE OSIĄGNIĘCIA OSZCZĘDNOŚCIOWE ORAZ WYTICZNE W PRZYSZŁEJ PRACY

Poniżej podajemy w streszczeniu referat Komisarza Oszczędnościowego Pañ. Kom. Samochodowej — dyr. Szalka, wygłoszony na Krajowej Naradzie Oszczędnościowej Aktywu Transportu Samochodowego i Spedycji. Ze względu na dużą wnikliwość analizy dotychczasowych osiągnięć w akcji oszczędnościowej oraz szereg interesujących wniosków odnoszących się do przyszłej pracy w transporcie samochodowym — nie wątpimy, że wypowiedzi dyr. Szalka spotkają się z należytyim zainteresowaniem naszych Czytelników (red.)

Kongres Zjednoczonej Partii Robotniczej, a potem uchwała Rady Ministrów z dnia 19 lutego 1949 r. postawiły przed społeczeństwem zagadnienie wprowadzenia do gospodarki narodowej stałego systemu oszczędzania. Wszyscy zdajemy sobie sprawę z tego, że oszczędność jest podstawowym czynnikiem racjonalnej gospodarki. Wszyscy równocześnie zdajemy sobie sprawę, że gospodarka u nas w Polsce nie była oszczędna i że niemal w każdej dziedzinie naszej gospodarki, w każdym zakładzie pracy była rozrzutność i marnotrawstwo. Do czasu postawienia oszczędności jako programu narodowego, oszczędzane było wynikiem inicjatywy poszczególnych jednostek lub grup, a od czasu uchwały Rady Ministrów **oszczędzanie ma stać się obowiązkiem wszystkich obywateli — całego narodu.**

Uchwała Rady Ministrów przewiduje i nakazuje zaoszczędzić w roku 1949 — 115 miliardów złotych w całej gospodarce narodowej. Kwota bardzo wielka w porównaniu do ogólnego budżetu państwa. Kwota, którą nie jeden z obywateli uważał za nie osiągalną dla gospodarki. Krajowa narada oszczędnościowa, która odbyła się w dniach 21 i 22 marca rb. już wykazała, że wygospodarowanie tej kwoty jest możliwe, i że przy pewnym wysiłku suma oszczędności może być przekroczona.

Dla przykładu podam, że Rząd ustalił dla przedsiębiorstw uspołecznionych oszczędność w wysokości 77 mil. zł, tymczasem w wyniku dość pobieżnie przeprowadzonych analiz planów finansowo-gospodarczych przez administrację, już przed naradą krajową zgłoszona została możliwość zaoszczędzenia 76 mil. zł. Jasnym jest, że, po pogłębieniu planów administracyjnych przez zobowiązania mas pracujących, kwota ta będzie podwyższona. Przykład ten wskazuje na to, że założenia Rządu były słuszne i ostrożne, a wobec tego będą prawdopodobnie przekroczone.

Dyskusja na Krajowej Naradzie wykazała we wszystkich dziedzinach gospodarki cały szereg kierunków i źródeł wygospodarowania oszczęd-

ności. Wykazała też równocześnie sposoby jej uzyskania. Narady Wytwórcze, rozpoczęte przed Ogólnokrajową Naradą Oszczędnościową, stale poprawiają administracyjne plany oszczędnościowe, stale poprawiają dotychczas powzięte zobowiązania, stale wskazują nowe źródła i sposoby oszczędzania, podwyższają kwoty jakie można zaoszczędzić. Dowodem tego są deklaracje 1-szo majowe, a obecnie — deklaracje z okazji Kongresu Związków Zawodowych. **Akcja oszczędnościowa staje się stałym systemem oszczędzania, wszędzie we wszystkich dziedzinach gospodarki narodowej.**

STRATY WSKUTEK NIEWŁAŚCIWEJ EKSPLOATACJI TABORU

Dzisiejsza nasza Krajowa Narada Branżowa ma na celu podsumowanie wyników i osiągnięć w pracy naszej na odcinku oszczędzania, ma też na celu pogłębienie akcji oszczędnościowej oraz opracowanie wytycznych na dalszy okres. Nie od rzeczy będzie gdy rozpocznę zasadniczy referat od omówienia podstawowych kierunków oszczędzania specyficznych dla transportu samochodowego, tym bardziej, że w dziedzinie tej gospodarka narodowa ponosi miliardowe straty. Musimy sobie otwarcie powiedzieć, że gospodarka samochodowa nie stoi u nas na poziomie właściwym i że gospodarka na ogół jest złą. Na czoło wysuwają się **straty z powodu niewłaściwej eksploatacji taboru.** Straty te bardziej sobie uzmysłowimy jeżeli przyrównamy samochód do obrabiarki, która powinna wykonać pewną produkcję.

Samochód mając odpowiednią stałą szybkość techniczną, która dziś w nowoczesnych samochodach ciężarowych dochodzi do 60 km, a w autobusach do 80 klm winien mieć proporcjonalnie odpowiednią **szybkość handlową.** Szybkość ta, biorąc pod uwagę przestoje za i wyładunek, winna dochodzić do 25 klm na godzinę, wtedy to celowym będzie użycie samochodu. Tymczasem u nas szybkości handlowe średnie w ruchu towarowym są więcej zbliżone do szybkości technicznej zaprzęgu konnego niż do szybkości technicznych samochodu. W ruchu autobusowym także nie jest znacznie lepiej, gdyż są znaczne przestoje, szczególnie na punktach zwrotnych. Obrabiarka wolnobieżna daje małą produkcję — samochód, który ma małą szybkość handlową jest także mało produkcyjny, nie wykorzystanie jego szybkości technicznej jest marnotrawstwem.

Dalsza strata eksploatacyjna to **niewykorzystanie ładowności samochodu.** Samochody nasze w bardzo wielkim procencie są niedoładowane jak to się mówi w gwarze, „wożą powietrze“

Przecież niejednokrotnie się zdarza, że samochód 7 tonowy wozi tonę ładunku. Niejednokrotnie się zdarza, że samochód pół ciężarowy o nośności $3\frac{1}{4}$ ton wozi 1 do 2-ch osób i niejednokrotnie się zdarza, że samochód ciężarowy o nośności kilku ton jest używany do przewożenia kilku osób, a przecież mimo innych strat są straty na nieproporcjonalnie dużym — w porównaniu do przewiezionego ładunku — zużyciu paliwa, ogumienia i w ogóle całości maszyn.

Z wykorzystaniem ładowności samochodu łączy się wykorzystanie **przyczep samochodowych**. Przyczepa, zmniejszając niewiele szybkość techniczną, daje możliwość znacznego zwiększenia ładowności, daje możliwość większego wykorzystania przebiegu maszyny. Mamy przyczep w Polsce bardzo wiele. I wielka jest też masa towarowa do przewożenia, tymczasem przyczepy zalegają garaże i place miast wykonywać swoje zadanie. Jest to także wielkie marnotrawstwo.

Następna strata eksploatacyjna to **niewykorzystanie przebiegu samochodu**, gdyż najczęściej się zdarza, że jeżeli samochód ma pełny ładunek w jedną stronę kursu, to bardzo rzadko ma ładunek w kierunku odwrotnym. Wykorzystanie przebiegu jest więc w 50%. I tu znów przez połowę kilometrów przebytych wozimy „powietrze”. Marnotrawstwo wielkie i straty olbrzymie. Ponadto przedsiębiorstwa transportu każą sobie płacić za przebieg w obie strony podrażając koszt przewożonej masy towarowej, co w gospodarce nie powinno mieć miejsca jako niesłuszne.

Częstym marnotrawstwem jest używanie taboru w takich warunkach, które powodują jego **przedwczesne zniszczenie**. Będzie to np. eksploataowanie taboru po drogach polnych — b. ciężkich w akcji buraczanej, gdzie samochody winny brać ładunek w miejscach łatwo dostępnych a buraki powinny być dostarczane do tych miejsc innymi środkami. Podobnym przykładem będzie używanie samochodów w pracach budowlanych — po drogach nieprzygotowanych lub terenie nierozpoznanym, albo też zwózka drzewa z głębi lasów — po bezdrożach.

Marnotrawstwem jest także **przeładowywanie samochodu**.

Przyczyny tego marnotrawstwa eksploatacyjnego tkwią w złej organizacji transportu, w złym zaplanowaniu obrotu taboru i w **niedostatecznej znajomości właściwości technicznych samochodu**.

Straty ponoszone przez gospodarkę krajową są tu tym boleśniejsze, że przecie jeździmy na samochodach importowanych, z braku własnej produkcji, i że większość materiałów potrzebnych do życia tych samochodów musimy sprowadzać z zagranicy, a wszystko to wymaga dewiz w postaci węgla lub innych produktów gospodarki narodowej.

Zwiększając szybkość handlową, zwiększając

wykorzystanie ładowności, wykorzystanie przyczep i przebiegów, eksploatując tabor we właściwy sposób i po właściwych drogach, zmniejszymy straty, zmniejszymy marnotrawstwo, bardziej słusznie i lepiej wykorzystamy produkt naszej gospodarki eksportowany zagranicę, wykorzystamy lepiej wysiłek naszej pracy.

STRATY MATERIAŁOWE

Następna grupa strat w gospodarce samochodowej to straty materiałowe. Zużycie materiałów pędnych, smarów, zużycie ogumienia, zużycie części zamiennych, akcesoria i wyposażenia samochodu, w trakcie normalnej eksploatacji, przedstawia bardzo wiele do życzenia.

Zużywamy za wiele materiału — koszt wolokilometra jest bardzo wysoki i bardzo różny w różnych przedsiębiorstwach.

Zasadniczą przyczyną tego stanu — **brak odpowiedniej obsługi i zapobiegliwości** ze strony kierowców oraz pracowników Stacji Obsług. Bardzo mały nacisk kładzie się na zapobiegawcze obsługiwanie samochodu, na zapobiegawczą konserwację, zapobiegawcze przeglądy i zapobiegawcze naprawy. Dziś medycyna leczy gruźlicę nie wtedy, kiedy człowiek ma krwotoki, lecz robi wszelkie wysiłki, by usunąć u człowieka skłonności do gruźlicy. Medycyna leczy zapobiegawczo i także same podejście powinno być człowieka do maszyny. Takie podejście przedłuży jej żywotność i spowoduje zmniejszenie poważniejszych jej schorzeń. Takie podejście wymaga dużej sumienności ze strony obsługi, a wszyscy doświadczeni kierowcy i samochodiarze wiedzą o tym, że maszyna stokrotnie odplaca się za zapobiegliwość.

NIECZYNNY TABOR, WYPADKI, BRAK STACYJ OBSŁUGI

Dalsze marnotrawstwo to małe **przebiegi międzynaprawcze**. Wina tu przede wszystkim po stronie kierowców. Zło zaczyna się w pierwszych kilometrach po naprawie, w okresie docierania, gdyż bardzo często samochód w tym okresie wykorzystuje się w pełni obciążony, na pełnych szybkościach i poświęca się małą uwagę konieczności specjalnie pieczołowitej obsługi i konserwacji. Część winy leży po stronie warsztatów z tytułu niesumiennej przeprowadzonych napraw.

Bardzo wielkie straty ponosimy na skutek dużej ilości **taboru nieczynnego**, tracimy tu bardzo dużo wozodniówek, a przyczyną tego w zasadzie **złe zaopatrzenie**, które powoduje, że niejednokrotnie na głupstwo samochód stoi szereg dni, a nieraz i miesięcy. Wada tu naszego systemu zaopatrzenia. Magazyny przy Stacjach Obsługi i Warsztatach naszych przedsiębiorstw źle zaopatrzone. Nie jest jeszcze dostatecznie zrozumiałe dla niektórych czynników administracyjnych to, że nie wystarczy samochód zakupić, ale należy go żywić, bo to ma być **żywa maszyna**. My nie chcemy mieć muzeum samochodowych, gdyż one powodują straty na pil-

nowaniu i konserwacji maszyn. Celem uniknięcia strat należy usprawnić zaopatrzenie, a szczególnie usprawnić pracę Motozbytu, który jest przede wszystkim powołany do zapewnienia odpowiedniego zaopatrzenia taboru samochodowego.

Wielką walkę musimy stoczyć z wypadkami samochodowymi, których przyczyną jest kawalerska, a niejednokrotnie gangsterska jazda kierowcy. Wypadki powodują wielkie straty z tytułu napraw i przestojów, a ponadto znacznie obniżają wartość techniczno-eksploatacyjną samochodu, który uległ wypadkowi. Interesującym dla analizy jest fakt, że kierowcy pracujący na starych wozach mają mniej wypadków, niż na nowych wozach.

Dalszą oszczędnością jest zlikwidowanie tego taboru, który już się „sypie“ na skutek wyeksploatowania i starości, gdyż utrzymanie jego jest drogie, absorbujące i nierentowne.

Następną oszczędnością będzie **rozbudowa Stacji Obsług i odpowiednie ich wyposażenie**. Wydatek ten zwróci nam się stokrotnie w formie znacznego przedłużenia żywotności taboru, a to przez zapewnienia mu właściwej obsługi. Wydatek ten w konsekwencji spowoduje znaczne zmniejszenie kosztów robocizny. Wydatek ten w konsekwencji zaoszczędzi wiele sił i zdrowia naszym robotnikom.

**

To są zasadnicze kierunki oszczędzania w transporcie samochodowym, do nich należy dodać inne, których jest bardzo wiele, a które dotyczą się wogóle każdej gospodarki. Spraw tych tu przytaczać nie będę, gdyż zostały one omówione na naradach wytwórczych, w kierunkach wygosposodarowania oszczędności przesłanych poszczególnym jednostkom. Podkreślić dodatkowo jeszcze należy z nich kierunki oszczędzania w dziedzinie zatrudnienia i wydajności pracy.

ROZWIĄZYWANIE ZADAŃ OSZCZĘDNOŚCIOWYCH W PKS, HARTWIGU I SPEDYTORZE

Zadania oszczędnościowe postawione przez Kongres oraz Rząd postawiły administrację, Związki Zawodowe i Partie wobec konieczności ich rozpracowania.

Zasadniczym zadaniem administracji było przeanalizowanie dotychczasowych planów administracyjno - gospodarczych, przeanalizowanie całej gospodarki i w wyniku analizy, opracowanie planów oszczędnościowych.

Opracowanie tych planów w przedsiębiorstwach Hartwig i Spedytor napotykało na trudność zasadniczą, gdyż plany finansowo - gospodarcze nie były jeszcze zatwierdzone przez Ministerstwo Handlu Wewnętrznego. Do prac przyjęto jako podstawę złożone projekty tych planów.

W P.K.S. plan finansowo-gospodarczy przyjęty przez Sejm. Opracowany plan oszczędnościowy

oparty jest na przyjętym planie gospodarczym.

W **Hartwigu i Spedytorze**, gdzie ekspozytury tych przedsiębiorstw są na własnym bilansie, zapreliminowane oszczędności zostały rozdzielone na ekspozytury z poleceniem rozpracowania kontr - planów.

P.K.S. — sytuacja odmienna. Gospodarka całkowicie zcentralizowana w Dyrekcji. Jednostki podległe, to jest Oddziały, Stacje i Warsztaty otrzymują z Dyrekcji kwartalne plany przewozów i napraw oraz kwartalne kredyty. W PKS więc jednostki podległe Dyrekcji nie były i nie są w stanie rozpracować rocznych kwotowych planów oszczędnościowych. Jednostki te otrzymały więc polecenie przeanalizowania mierników, które były podstawą opracowania planu finansowo - gospodarczego przez Dyrekcję. Mierniki te po analizie i ustaleniu zostały przez Dyrekcję zamienione na kwoty pieniężne.

Dyrekcje przedsiębiorstw poleciły podległym jednostkom opracowanie kontr-planów oszczędnościowych **w ścisłym oparciu o narady wytwórcze** — bezpośrednio w zakładach pracy, gdyż tylko te narady rokowały właściwe rozpracowanie kontr-planów oszczędnościowych, bo przecież one są najściślejszym powiązaniem wszystkich czynników danego zakładu pracy, a więc Dyrekcji, personelu technicznego z masą robotniczą i pracowników umysłowych.

W naradach wytwórczych bierze udział administracja, Związki Zawodowe i organizacje partyjne, mamy więc tu także powiązanie administracji z czynnikiem społecznym i politycznym, mamy tu możliwość wciągnięcia szerokich mas pracujących do gospodarzenia.

Narady wytwórcze — oszczędnościowe przeprowadzone w pierwszej fazie wprowadzenia systemu oszczędnościowego bez dokładnych instrukcji i wytycznych, dały w wyniku niewłaściwe ujęcie deklaracji oszczędnościowych — ujęcie takie, które w konsekwencji nie mobilizowało w dostatecznym stopniu szerokich mas pracowniczych do oszczędzania, a zmuszało raczej administrację do przejęcia całej akcji na swoje barki. Dlatego też celem postawienia zagadnienia narad oszczędnościowych na właściwym poziomie, zorganizowano w dniu 12 kwietnia **wzorcowe narady oszczędnościowe**, które przeprowadzili delegaci Dyrekcji. Narady te odbyły się we wszystkich Oddziałach, Samodzielnych Stacjach i w Warsztacie Głównym. Dobrze przeprowadzona narada wzorcowa na Stacji P.K.S. Katowice. Narada była naprawdę przygotowana. W dyskusji brali udział w znacznym stopniu robotnicy, kierowcy, konduktorzy, pracownicy Stacji Obsługi, pracownicy ruchu i administracji. W dyskusji były omawiane szczegółowo wszystkie mierniki. Ustalono kierunki oszczędzania oraz sposoby. W wyniku dyskusji powzięto odpowiednie rezolucje. Narada była faktycznie instrukcyjną — dowodem tego poziom

i przebieg narad w Opolu, w Gliwicach i w Bielsku.

Na podstawie tych wzorcowych narad przeprowadzono w dniu 14 kwietnia narady oszczędnościowe we wszystkich innych jednostkach P.K.S. Przebieg tych narad różny np. w Stacjach **Radom, Ciechanów, Ostrowiec, Płock, Turek** — jak wynika z protokółów, nie było dyskusji nad poszczególnymi wskaźnikami, brak też konkretnych deklaracji oddolnych odnośnie poprawy tych wskaźników, a protokoły wskazują na to, że ogół pracowników przyjął **deklaratywnie wnioski administracji**. W innych stacjach, gdzie narady były przeprowadzane sumiennie i właściwie, wszyscy pracownicy mieli możliwość szczegółowego omówienia wszystkich problemów produkcyjnych swego zakładu pracy, omówienia mierników, a w wyniku dyskusji powzięcia pewnych deklaracji.

Na podkreślenie zasługują:

— **Sam. Stacja Łódź** — uchwaliła wezwać Stoł. Stację Kom. Osobowej do współzawodnictwa między Stacjami we wszystkich miernikach.

— **Stacja Bielsko** — wezwała do współzawodnictwa w oszczędności paliwa wszystkie inne Stacje Oddziału Katowice.

— Kierowca samochodu ciężarowego marki **ZIS Bartoszek Florian** ze St. Inowrocław po przejechaniu na tym samochodzie 41.650 klm zobowiązał się przejechać dalej bez napraw dalsze 20.000 klm. Deklaracja ta była pierwszą w P.K.S. i była impulsem do podjęcia podobnych deklaracji przez innych kierowców. — Tak więc: St. Zakopane — kierowcy Żak, Jędrzejewski, Mardula i Hazir deklarują indywidualnie powiększenie przebiegów międzynaprawczych na autob. „Volvo“ do 130.000 klm. W St. Opole kierowcy Karczmarczyk Franciszek i Kopania Bronisław, oraz w St. Kielce kierowcy Szlachta Piotr i Szwedzki Marian — podejmują podobne zobowiązania. S.S.S.K.O.: w Warszawie — kierowcy: Kor, Tyburski, Cemenowicz i Kurzela deklarują powiększenie przebiegu międzynaprawczego na autob. Fiat do 100.000 klm.

Magazynierzy materiałów pędnych w Zakopanem Adamik i Kalesiak zobowiązują się obniżyć manco o 5% i wzywają do współzawodnictwa innych magazynierów P.K.S.

W st. **Zakopane** konduktor Rostkowski Jan zobowiązuje się podwyższyć utarg o 10%. Zobowiązanie to podchwyciło dalszych 7-miu konduktorów Stacji.

W St. **Słupsk** należy podkreślić inicjatywę powołania do życia branżowych trójek oszczędnościowych.

W przedsiębiorstwie **Hartwig** narady wytwórcze oszczędnościowe poprawiają mierniki i ryczałty gospodarcze. Brak jest danych z 9 ekspozytur. Niedostateczny materiał nie pozwala na określenie przebiegu narad. Na podkreślenie zasługuje **styl pracy w ekspozyturze w Gdy-**

ni, gdzie wszystkie problemy są przedmiotem wnikliwych narad wytwórczych, a narady wytwórcze stały się zasadniczym elementem gospodarowania zakładem pracy.

W przedsiębiorstwie **Spedytor** protokoły niedostatecznie naświetlają przebieg narad. Na podkreślenie zasługuje **narada w Ekspozyturze Kraków**, gdzie przedmiotem były konkretne mierniki materiałowe, eksploatacyjne i spedycyjne. W przedsiębiorstwie tym narady odbyły się we wszystkich Ekspozyturach, a brak jest wiadomości co do narad na kilkunastu placówkach spedycyjnych — zachodzi więc obawa, że zagadnienie oszczędnościowe w przedsiębiorstwie tym nie dotarło do wszystkich pracowników.

KONTR - PLANY OSZCZĘDNOŚCIOWE

Skolei przejdę do omówienia wyników dotychczasowej akcji w kierunku ustalenia kontrplanów.

P.K.S. Plan oszczędnościowy przedsiębiorstwa sporządzony przez administrację przewidywał oszczędność w wysokości 585.010.000 zł. W wyniku narad oszczędnościowych plan ten został poprawiony do kwoty 651.152.022 zł. to jest został on podwyższony o 66.142.022 zł. Kwota oszczędności stanowi 9,16% kosztów nakładowych przedsiębiorstwa.

W wyniku dotychczasowej akcji teren został zapoznany z szeregiem **zasadniczych mierników**, które były podstawą planu finansowo - gospodarczego przedsiębiorstwa. Poszczególne Stacje i Warsztaty miały obowiązek ustalenia, jakie są u nich mierniki wynikowe w poprzednich okresach. Były jednostki, którym ustalenie tych mierników nie nastręczało poważniejszych trudności jak np.: Łódź, Kraków, Poznań, Szczecin. Były natomiast takie jak np. Stacje Bielsko, Zawiercie, Koszalin i Płock, gdzie mierników wynikowych **nie ustalano** w bardzo wielu kierunkach. Dowodzi to o porządku względnie nieporządku w administracji.

W dziedzinie eksploatacji w arkuszach wskaźnikowych Dyrekcja nie podała swych mierników, Stacje natomiast miały obowiązek wstawić wskaźniki wynikowe. Tak samo Dyrekcja nie podała wszystkich wskaźników zatrudnienia i wydajności pracy, gdyż nie wszystkie są one ustalone przez Dyrekcję.

Zostały przedyskutowane na naradach i **opracowane następujące mierniki**: zużycia materiałów techn. i adm. na Stacjach Obsług, przebiegów międzynaprawczych, robocizny warsztatowej, robocizny na Stacjach Obsług, godzin nadliczbowych, zużycia benzyny, ropy i smarów, zużycia ogumienia, zużycia materiałów do napraw średnich i głównych na warsztatach własnych, miernik wpływów na miejscokilometr w komunikacji pasażerskiej, miernik frekwencji w ruchu osobowym, miernik wykorzystania taboru towarowego, miernik wykorzystania przyczep.

W szczegółach należy podkreślić, że deklarowane mierniki oszczędnościowe na poszczególnych Stacjach i warsztatach **wahają się** i to bardzo znacznie. Np. w przebiegach międzyna-
prawczych starego taboru benzynowego, między naprawami średnimi od 13.000 klm. w St. Opole do 40.000 km. w St. Inowrocław. W taborze ropnym nowym od 65.000 klm. w St. Towarowej do 130.000 klm. w St. Łódź. W ogumieniu opona importowana ma przebieg od 45.000 w St. Płock do 70.000 — w St. Katowice. Opona Stomil — od 22.000 — w St. Płock do 35.000 w Stacjach Opole, Wrocław, Kraków, Zakopane. Dowodzi to o złej gospodarce ogumieniem na St. Płock, a o dobrej gospodarce — w Opolu, Krakowie, Wrocławiu i Zakopanem.

Podobne rozbieżności są na innych miernikach.

— **Hartwig.** Opracowany przez administrację plan oszczędnościowy wynosił 125.000.000 zł, został on poprawiony oddolnie do 160 milionów zł. Brak zestawienia z 9 Ekspozytur Deklaracja i zobowiązania w zasadzie pieniężne. Na podkreślenie zasługuje Ekspozytura Gdańsk, która poprawiła plan oszczędnościowy o 12.000.000. Ekspozytura Szczecin przez usprawnienie przeładunków portowych oraz usprawnienie prac spedycyjnych postanowiła zaoszczędzić 17.000.000 zł. Na podkreślenie zasługuje deklaracja Ekspozytury Przemyśl — skracająca czas przeładunku wagonu z 6 godzin na 5 co daje oszczędność 5.000.000 zł. Deklaracja Ekspozytury Bydgoszcz odnośnie wykonywania remontu we własnym zakresie wymaga stwierdzenia czy jest ona słuszna i celowa, gdyż pewne kategorie napraw nie powinny być przeprowadzane przez Ekspozytury, a przez warsztaty do tego celu powołane.

Spedytor. Wstępny plan administracji ustalił oszczędność w wysokości 44.881.000, plan ten został poprawiony przez Ekspozytury do kwoty 52.532.000. Rewizji podlegały, tak jak u Hartwiga, mierniki pieniężne. Przedsiębiorstwo odczuwa brak zasadniczych wskaźników i mierników do planowania — szczególnie w spedycji. W przedsiębiorstwie wyróżnia się dodatkowo Ekspozytura Kraków, która deklaruje przekroczenie planu rocznego o 30%. **Ekspozytura Lublin dała przykład wyjątkowego niezrozumienia oszczędzania**, bo za oszczędność uznała saldo dodatnie między wpływami a wydatkami. W Spedytorze odczuwa się zasadnicze trudności w rozwinięciu akcji oszczędzania na skutek słabego rozwinięcia się współzawodnictwa.

WNIOSKI

Takby wyglądały wyniki z przeprowadzonej dotychczas akcji oszczędzania. Z przebiegu i wyniku należy wyciągnąć następujące wnioski:

P. K. S.

1) Zasada oszczędzania dotarła już do wszyst-

kich placówek terenowych i do wszystkich pracowników P. K. S.

2) Wszystkie placówki P. K. S. zostały dostatecznie wprowadzone co do ważności narad wytwórczych, zostały też pouczone o sposobie ich przeprowadzania. Nie we wszystkich placówkach narady te stoją na odpowiednim poziomie.

Instrukcja o przeprowadzeniu narad wytwórczych została rozesłana wszystkim jednostkom tak po linii administracyjnej jak i związkowej. Instrukcja ta jest dostatecznie wyczerpująca, a dokładne jej przestudiowanie i dokładne zapoznanie z nią szerokich mas pracowniczych podniesie napewno poziom i wyniki narad wytwórczych.

3) System planowania i system gospodarki finansowej w PKS. nie daje poszczególnym jednostkom podległym Dyrekcji pełnego obrazu jakości gospodarowania, a tym samym i oszczędzania. System ten należałoby zmienić możliwie jak najszybciej, przechodząc na pełną, samodzielną gospodarkę, przynajmniej w Oddziałach i innych samodzielnych jednostkach.

4) Brak jest szeregu mierników rozpracowanych przez Dyrekcję, szczególnie mierników zatrudnienia w administracji i eksploatacji. Brak jest także niektórych zasadniczych mierników eksploatacyjnych. Mierniki te należałoby jak najszybciej rozpracować i przesłać w teren, aby można było stale się kontrolować co do jakości pracy. Opracowanie tych mierników jest o tyle ważne, że stanowi poważną pozycję budżetową, a mierniki eksploatacyjne to sprawa właściwej produkcji i eksploatacji, to sprawa właściwych wpływów kasowych.

5) Nie we wszystkich jednostkach P.K.S. zostały oddolnie przeanalizowane wszystkie mierniki. Na tych placówkach należy przeanalizować je na najbliższych naradach i podjąć deklarację.

Pożądanym jest by w braku mierników technicznych opracowanych przez administrację, zakłady pracy, biorąc pod uwagę miejscowe warunki, rozpracowały te mierniki z własnej inicjatywy, podając do wiadomości tak władzom związkowym jak i administracyjnym.

Rozbieżności są duże: tak więc np. koszt przebiegu międzyna-
prawczego waha się od 3 zł na 1 km w Gdańsku do 1,5 zł na 1 km w Inowrocławiu. Normy robocizny na stacjach Obsługi — na 100 km wahają się od pół godziny w Ostrowcu, do 3 godzin w Radomiu.

Podobnie jest z zużyciem ropy: Leyland ze stacji w Łodzi zużywa 21,5 ltr., tenże Leyland ze stacji Warszawa — 19,7 ltr. ZIS ze stacji Inowrocław zużywa 35,5 litra benzyny, a na stacji Turek — tylko 31 litrów!

Mierniki winny ulegć rewizji, a wyniki wskazać wyraźnie na dobrą, względnie złą gospodarkę.

6) Jest duża różnica w deklaracjach na poszczególnych wskaźnikach. Dyrekcja prześle w

teren zestawienia porównawcze z podkreśleniem niewłaściwości. Deklaracje skrajne i niekorzystne winny być poddane natychmiast powtórnej analizie na naradach. Narady winny postawić sobie za cel wyjaśnienie przyczyn niewłaściwych mierników oraz ich usunięcie.

7) Nie wszędzie administracja właściwie podeszła do wciągnięcia szerokich mas do pełnego udziału w gospodarzeniu zakładem pracy. Nie wszędzie też dostatecznie administracja informuje pracowników o wszelkich przejawach gospodarzenia daną placówką. Administracja winna przy pomocy Związków Zawodowych i Partii na naradach wytwórczych poprawić te dotychczasowe uchybienia. Administracja winna zwrócić uwagę, że zagadnienia winny być dyskutowane i rozwiązywane wspólnie z bezpośrednimi wykonawcami.

Szczególnie należy tutaj podkreślić rolę naczelników i kierowników poszczególnych zakładów pracy PKS, którzy jednocześnie pełnią funkcję komisarzy oszczędnościowych swych jednostek. Do zasadniczych obowiązków komisarzy należy wykonanie powziętych przez zakład zobowiązań oszczędnościowych oraz nadzór nad wykonaniem. Do pomocy w inspirowaniu i przeprowadzaniu oszczędności winni oni wykorzystać Komisje Oszczędnościowe. Komisja wraz z kierownikiem zakładu winna periodycznie, przynajmniej raz na miesiąc, zbierać się i podsumowywać oszczędności uzyskane w okresie ubiegłym oraz omawiać kierunek oszczędności i plany w okresach przyszłych.

W tym miejscu należy silnie podkreślić konieczność udziału przedstawiciela Związku Zawodowego, którego zadaniem będzie, między innymi, wskazanie administracji braków względnie wad w jej postępowaniu oraz omówienie usterek na naradach wytwórczych, celem oddolnego ich przepracowania.

Koniecznym jest także omówienie roli Zw. Zawodowych w minionym etapie wprowadzania systemu oszczędnościowego. Tu podkreślić należy fakt, że Związki Okręgowe nie przygotowały odpowiednio mas do narad nad opracowaniem kontrplanu oszczędnościowego, nie przygotowały mas do dyskusji nad miernikami, do dyskusji na temat kierunków i sposobów oszczędzania, gdy tymczasem kontrplany winny być opracowane przy wybitnym udziale organów Związku. Uwaga ta nie dotyczy Rad Zakładowych, które w przeprowadzonych naradach brały udział w sposób pozytywny, przyczyniając się wydatnie do właściwych osiągnięć.

Hartwig.

1) Mierniki pieniężne, szczególnie w gospodarce samochodowej, nie charakteryzują dostatecznie jakości tej gospodarki. Należałoby przejść możliwie jaknajszybciej na mierniki techniczne, które są bardziej zrozumiałe dla kierowców i innej obsługi samochodu.

2) Celem stworzenia jednolitego systemu oszczędnościowego należałoby tak jak w P.K.S. przeprowadzić wzorowe narady oszczędnościowe.

3) Jaknajszybciej przeprowadzić narady oszczędnościowe tam, gdzie jeszcze nie były one przeprowadzone.

4) Postarać się o jaknajszybsze zatwierdzenie planu finansowo - gospodarczego przedsiębiorstwa. Plan ten rozpropagować w teren i uaktywnić plan finansowy.

Spedytor:

1) Wnioski jak u Hartwiga z tym, że należy specjalnie zwrócić uwagę na udział jaknajszerszych mas pracowniczych w ustalaniu kontrplanu, gdyż zachodzi obawa, że konstrukcja obecnych kontrplanów jest raczej pracą administracji.

PIERWSZY ETAP ZAKOŃCZONY

Dzisiejszą naradą zakończony zostaje tak jakby pierwszy etap wprowadzenia w życie stałego systemu oszczędnościowego. Narada ta jest podsumowaniem tego etapu na odcinku społecznego transportu samochodowego.

W następnym etapie zasadniczym zadaniem powinno być **stałe kontrolowanie powziętych zobowiązań oszczędnościowych**, stałe czuwanie czy zobowiązania te są wypełniane, stałe wnikanie w przyczyny utrudniające wykonanie tych zobowiązań, ciągłe i we właściwym czasie usuwanie tych przyczyn.

W tym samym etapie mierniki, wskaźniki i zobowiązania winny być na naradach wytwórczych dokładniej przeanalizowane przez wszystkich pracowników — tak fizycznych jak i umysłowych. Każdy z pracowników winien być zapoznany ze sposobem przeliczenia mierników na gotówkę.

Pierwszy etap dość krótki nie pozwolił na dostatecznie wnikliwe rozpatrzenie wszystkich możliwości usunięcia marnotrawstwa, wszystkich możliwości usprawnień i oszczędzania, należy wobec tego zagadnienie to pogłębić tak, by objęło ono wszystkie dziedziny gospodarki danego zakładu pracy.

Administracja winna zwrócić uwagę na olbrzymie i dotychczas niewykorzystane źródła pomysłów, spostrzeżeń i udoskonaleń drzemące w masach robotniczych. **Należy otoczyć specjalną opieką racjonalizatorów i wynalazców.** Wszystkie zdrowe pomysły należy natychmiast rozpowszechniać. Należy specjalny nacisk położyć na rozwój współzawodnictwa.

Wszyscy w tym nowym etapie winniśmy przyswoić sobie to, że oszczędzanie nie jest to żadna akcja, a jest to **stały system**. Wszyscy powinniśmy pamiętać o tym, że kraj nasz jest mocno zniszczony, potrzeby nasze są wielkie i że nie stać nas jest na rozrzutność i marnotrawstwo. **Pamiętać musimy, że wyniki oszczędnościowe wpływają na podniesienie naszego dobrobytu.**

Tadeusz Szalek

GŁOS RACJONALIZATORÓW

Poniżej podajemy wypowiedzi racjonalizatorów oraz przodowników pracy wygłoszone na Krajowej Naradzie Oszczędnościowej Aktywu Transportu Samochodowego i Spedycji.

1. Ob. Lelonek — Stacja PKS, Katowice.

Mówi o spawaniu karoserii. Obecnie spawanie to może odbywać się elektrycznie zamiast autogenem, co przynosi oszczędność czasu. Następnym usprawnieniem w pracy jest użycie „szklanej wody” przy naprawie pękniętych tulei w silniku Mercedes. Nie jest to wynalazek, ale próba, która jednak na terenie warsztatu oddaje duże usługi przy tego rodzaju naprawach.

2. Ob. Maruszek — Stacja PKS, Inowrocław.

Demonstruje przyrząd do wyjmowania zaworów, który znacznie skraca (kilkakrotnie) czas zużywany przy takiej pracy.

3. Z kolei zabrał głos majster Stołecznej Stacji Komunikacji Towarowej PKS, Oddział Warszawa, ob. Łubnicki Wacław, mówiąc: U nas na Stacji Towarowej PKS w Warszawie jest kilku przodowników pracy i racjonalizatorów. My na Stacji wiemy, że Państwo nasze sprowadza z zagranicy nowy tabor samochodowy, płacąc za niego drogie pieniądze. Wiemy o tym, że przeważnie do nowego taboru brak jest części zamiennych. Dlatego też troską naszą jest, by dbać o ten sprzęt, by należycie eksploatować, by ani jeden wóz nie był w przestoju niepotrzebnym, gdyż to opóźnia odbudowę naszego kraju, naszego Państwa Ludowego. Dlatego też, o ile zajdzie wypadek, że któryś z wozów stanął na jakąś część, której w magazynach nie mamy, staramy się dokupić tę część, w wypadku niemożności dokupienia — kombinujemy, czym by tu zastąpić, lub jak by tu zrobić taką część.

Tak więc ostatnio zaczęły stawać u nas wozy na filtry ropne (Fiat). Filtry te trzeba było sprowadzić z zagranicy, płacąc drogimi dla nas dewizami — procedura długa, a tymczasem wozy musiały by stać. Mnie i mojemu koledze Tokarskiemu udało się po trzytygodniowej pracy trudny ten problem rozwiązać, stosując filtr ropny własnego pomysłu i własnej produkcji, który towarzyszący i obywatelom przedstawiam. Filtr włoski (mowa tu o samoch. Fiat), który tu Wam przedstawiam, już po 5.000—6.000 klm. psuł się, natomiast filtr przez nas zrobiony jest filtrem stałym (mówiąc inaczej: wiecznym) dlatego, że można go co pewien czas wyjmować i myjąc w benzynie z powrotem zakładać.

Filtr nasz zrobiony jest całkowicie z materiału produkowanego w kraju i koszt jego wynosi około 900 zł.

Zaznaczyć tu muszę, iż dnia 1 maja br. wyszedł pierwszy wóz u nas na naszym filtrze i do dzisiaj — do dzisiaj — chodzi bez żadnych zastrzeżeń i defektów. Dziś z kolegą Tokarskim wiemy, iż przyczyniliśmy się Państwu naszemu do zaoszczędzenia dewiz, a instytucji naszej do zmniejszenia przestoju wozów.

Ale to nie wszystko, Towarzysze i Obywatele. Jak na początku zaznaczyłem, mamy na Stacji nowatorów i chciałbym o nich również powiedzieć.

I tak ob. Bromiński Franciszek — brygadzysta — w naszych ciężkich warunkach zrobił klucze do odkręcania głowic samoch. Fiat, które wszystkim tu obecnie przedstawiam. Klucze te wykonał tylko na



Ob. Lelonek — PKS Katowice omawia racjonalizatorstwo i wynalazczość swej stacji



Ob. Maruszek —
P. K. S.
demonstruje
przyrząd do
wyjmowania za-
worów z głowicy
— wykonany
własnoręcznie



Ob. Łubnicki — brygadzysta racjonalizator (PKS Towarowa, W-wa) demonstruje wykonany w warsztatach Stacji specjalny klucz nasadowy do zdejmowania głowic

tokarni i wiertarce, gdyż dłużownicy nie mamy, oszczędzając na jednym kluczu 20.000 zł., gdyż tyle chciano za wykonanie na mieście.

Tenże sam brygadzysta wykonał przyrząd do frezowania sześciokątów na tokarni, dając tym dużą oszczędność, gdyż do tej pory sześciokąty były piłowane ręcznie.



Prezydium Krajowej Narady Oszczędnościowej Aktywu TR i SP. Od lewej ob. ob. Kulesza (KCZZ) Vice Min. Komunikacji—Balicki (przemawia), Siedlecki — przewodniczący Narady, Zorzik — przedstawiciel KC PZPR, Gronomski — wiceprzew. Głównej Komisji Współpracy w Transporcie Samochodowym



Dyr. Tad. Szalek — w czasie wygłaszania swego referatu



Racjonalizator — majster PKS W-wa — ob. Broda omawia swoje udoskonalenia



Ogólny widok sali obrad Krajowej Narady Oszczędnościowej

pouczanie i dokładne zaznajamianie kierowcy z samochodem przez niego obsługiwanym.

Początkowo kierowcy wrogo się odnosili do tej brygady, obecnie zdanie ich się zmienia, dlatego też towarzysze i obywatele tam, gdzie macie trudności z wozami i kierowcami, zwracajcie się do naszej brygady instruktorskiej, a ona wam pomoże.

Na tym kończę i apeluję do was byście szczerze pracowali i myśleli tak jak my o budowie Polski Ludowej, o budowie podstaw w marszu do socjalizmu.

4. Ob. Bartoszek — PKS, Inowrocław.

Wskazuje na możliwości oszczędzania przez kierowców. Świadomość obywatelska każdego kierowcy powinna mu dawać to natchnienie, aby sprzęt należycie konserwował, dbał o jego wygląd zewnętrzny i przedłużał żywotność samochodu. Ja zobowiązuję się przejechać 20.000 ponad określoną normę na swoim wozie, oraz deklaruje dalsze 15.000, jak również wzywam wszystkich kierowców do współzawodnictwa ze mną.

5. Ob. Marcelewicz — PKS, Poznań.

W II etapie współzawodnictwa został drugim z kolei przodownikiem pracy. Do wyróżnienia tego doszedł przez koleżeńskie podejście do współpracowników, przez punktualność w pracy, staranne obchodzenie się z samochodem, przez uprzejme odnoszenie się do pasażerów, pieczołowitą pielęgnację wozu — szczególnie na postojach, oraz oszczędność paliwa przez umiejętne prowadzenie samochodu.

6. Ob. Broda — PKS, Warszawa.

Ważnym zagadnieniem w akcji oszczędnościowej jest oszczędność czasu, dlatego przy współpracy kolegów zdajemy do tego, aby ułatwić pracę w garażach naprawczych. Posiadamy dużą ilość wozów nowych Chausson, do których nie mamy części, ani żadnych specjalnych narzędzi i tu wspólnie z kolegami na Stacji Osobowej PKS Warszawa dążymy do tego, aby pracę ułatwić i skrócić, stosując odpowiednie narzędzia, które sporządzić można z części wozów wyeliminowanych. W tym miejscu mówca demonstruje zrobiony w warsztacie klucz, służący do wymiany pompy wtryskowej. Klucz ten zrobiono z materiału otrzymanego z wraku czołgu. Oszczędność polega na skróceniu czasu pracy potrzebnego do wykonania jej bez pomocy tego klucza.

Następną oszczędnością jest oszczędność materiału — np. przyrząd do wyciągania wtryskiwaczy, zrobiony z materiału otrzymanego z samochodów rozebranych na części.

Pomysły racjonalizatorów są po macoszemu traktowane przez administrację. Tych ludzi powinno się jakoś wynagradzać, aby ich zachęcić do stwarzania nowych przyrządów usprawniających pracę i przynoszących duże oszczędności zakładowi pracy.

Reasumując — pomysły racjonalizatorów i wynalazców przynoszą Państwu duże oszczędności.

Akumulatorzysta nasz — Gradek Józef wykonuje mostki do akumulatorów na własnym przyrządzie, biorąc surowiec ze złomu. Do tej pory mostki te kupowane były na mieście.

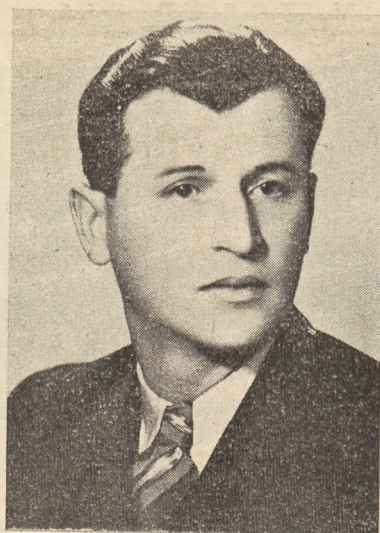
Na zakończenie, towarzysze i obywatele, chcę Wam podać do wiadomości, iż na naszej Stacji została powołana Brygada Instruktorska, która ma za zadanie

KIEROWCY-PRZODOWNICY PRACY



Szejder Adam

kierowca z PKS Wrocław, (b. żołnierz 1 Dyw. Kościuszkowców) na autobusie Vomag złożonym z wraków, przebył 100.474 klm. bez naprawy i wypadku. Jako „Czyn 1 Majowy“ ob. Sznajder zobowiązał się do przejechania na tym autobusie jeszcze 20.000 klm., mimo iż samochód przeznaczony jest do eliminacji.



Grela Jan

kierowca autobusowy PKS Warszawa, przodownik pracy I klasy. W II etapie współzawodnictwa pracy uzyskał I-sze miejsce wśród kierowców Samodzielnej Stołecznej Stacji Osobowej PKS. Punktualny i zdyscyplinowany kierowca. Za osiągnięte wyniki w II etapie współzawodnictwa pracy otrzymał nagrodę 15.000 zł.



Kowalski Bogusław

kierowca samoch. ciężarowych PKS Warszawa. Przodownik pracy I klasy. W drugim etapie współzawodnictwa pracy uzyskał I-sze miejsce wśród kierowców Stołecznej Stacji Towarowej PKS. Młody lecz doświadczony kierowca. Za uzyskane wyniki w drugim etapie współzawodnictwa pracy otrzymał 10.000 zł.



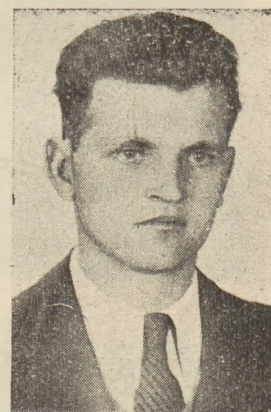
Kepka Czesław
konduktor
PKS Warszawa



Adamow Andrzej
kierowca autob.
PKS Wrocław



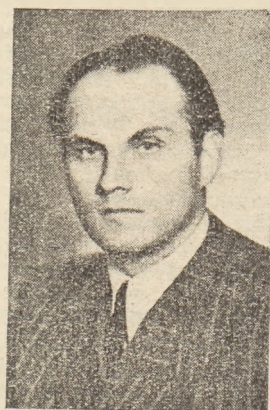
Chrobot Bolesław
konduktor
PKS Łódź



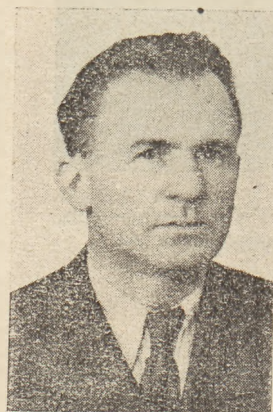
Spirała Tadeusz
kierowca autob.
PKS Rzeszów



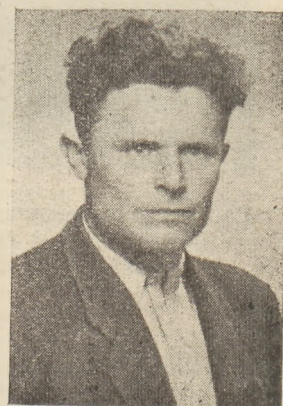
Rak Florian
kierowca ciężar.
PKS Katowice



Nowiński Władysław
kierowca cięż. Hartwig
Częstochowa



Krzyżanowski Józef
kierowca ciężarówki
f. Hartwig, w Lublinie



Pyzewski Ignacy
kierowca autob.
PKS Zakopane

TE SPRAWY NIE MOGĄ CZEKAĆ!

IAK UZDROWIC TRANSPORT SAMOCHODOWY

Artykuł mój mogę nazwać krótkim zestawieniem kilkunastu rozmów przeprowadzonych przeze mnie z szeregiem kierowców i mechaników, z wyciągnięciem odpowiednich wniosków z mojej strony.

Nie jestem pesymistą, stwierdzić jednak muszę, że poziom naszego transportu samochodowego jest bardzo niski. W tej chwili nie chodzi mi ani o ilość samochodów, o której powszechnie wiadomo, że stale wzrasta, ani o przewiezioną tonokilometry. Tu chodzi o widoki na przyszłość, chodzi o nasze kadry.

Dotychczas tyle mówiło się o kierowcach samochodowych i na nich ogólnie zwalano winę za stan transportu. Było to tylko zajmowaniem się bezpośrednimi przyczynami i dowodziło poniekąd laickiego ustosunkowania się do transportu samochodowego.

Nam brak jest przede wszystkim kierowników garaży i kierowników transportu!

W transporcie samochodowym kierownicze stanowiska zajmują w większości ludzie, którzy nie mają o tym żadnego pojęcia, a jedynym ich jakoby uprawnieniem jest umiejętność (i to nie zawsze) prowadzenia wozu. Ludzie ci, którzy przypadkowo i bez żadnych danych fachowych znajdują się na tych stanowiskach, nie tylko, że hamują pracę, lecz szkodzą, tym bardziej, iż niektórzy z nich dopatrują się w tym **dochodowej synekury**. I musimy to sobie powiedzieć w oczy — istnieje, dzięki nieuregulowanym stosunkom, podłoże do korupcji. Bo przecież bardzo trudno jest stwierdzić (zresztą nie ma kemu), czy regulowanie łóżysk było naprawdę robione, czy też napisano rachunek „na lipę” i pieniążkami podzielili się właściciele warsztatu z kierownikiem transportu lub szoferem.

Słyszałem o jednym takim przedsiębiorstwie, gdzie na 50 samochodów chodzi 15. Kierownik transportu zmienia się mniej więcej co trzy tygodnie, ponieważ nie jest fachowcem, a jeśli zdarzyło się raz, że posadę objął fachowiec, który chciał wszystko zreorganizować od podstaw, wtedy jego zmieniono, ponieważ wprowadzał nowe, właściwe porządki.

Jeden z kierowników owego garażu, jak mi potem opowiadano, zakupując silnik nie zauważył że wał kolankowy był „szlifowany” pilnikiem i ów wał właśnie bardzo się owemu „fachowcowi” podobał (zapewne dlatego, że błyszczał). Nie mówię już o tym, że pan kierownik oblawał po tym kupno „prawie nowego” silnika.

Wypadków takich jest dużo. Z niewiedzy dyrekcji korzystają oczywiście mało uświadomieni społecznie kierowcy. Nie mając przed kim zdawać rachunków za powierzony im sprzęt potrafią wmówić kierownikowi transportu —

niefachowcowi niestworzone rzeczy (anegdotycznie: iskra zginęła w oponach). Przecież oni są na całą parę panami samochodu, któż śmie im coś powiedzieć! Bo jak taki kierowca zechce, to potrafi powiedzieć, że „coś się zespuliło” — i nie pojedzie. Kto jemu co zrobi — przedsiębiorstwo istnieje dla niego!

Niektórzy kierowcy tego samego typu, a takich jest dzisiaj bardzo wielu, są „mordercami” wozu (tak ich powszechnie nazywają). Nowy Renault lub Fiat już po 15-tu tys. km zaczyna być naprawiany — możemy domyślać się co będzie dalej. Kierowca zapytany o przyczynę (rzadko kto śmie się go pytać) odpowiada: „ja przecież jeździłem tak jak inni, widocznie wóz jest z powojennych materiałów”.

**

Gdzie właściwie tkwi przyczyna łatwo możemy się przekonać. Wejdźmy wczesnym rankiem na podwórze jednego z garażów. Ogłuszy nas huk zapuszczanych silników. Kierowcy „mordercy”, po zapaleniu chłodnego silnika, puszcza ją go na pełne obroty (dla rozgrzania) i silnik omal nie wyskoczy z ramy. Przypomina to zupełnie samolot przed startem.

Kto śmie takiemu „mordercy” zwrócić uwagę — niefachowiec? Niefachowiec nie zwróci uwagi dlatego, że nie wie i dlatego również, że go szofer „zagnie”.

Takie „samolotowe” starty i wiele innych „przyjemnych” dla wozu rzeczy wykańczają go w krótkim czasie. Między innymi dotyczy to źle pojętej przez niektórych kierowników akcji „O”. Pan kierownik nie pozwolił zwinąć oleju po naprawie i nie go łożyska czy inne „fidrygałki” nie obchodzą bo „O”, a pana kierownika pochwalą, że zaoszczędził beczkę oleju, a do tego czasu póki staną wozy — które zamiast przejechać 100 tys. km., przejadą 70 tys. będzie przypuszczalnie jeszcze pięciu niefachowych kierowników.

**

Informowano mnie, że w jednym z garaży, posiadającym same nowe maszyny, panują stosunki „patriarchalne” t. zn. kierowcy, za cichą zgodą kierownika garażu, który chce z nimi żyć w zgodzie, — aby maszyny chodziły, od czasu do czasu jeżdżą samowolnie „na dziewczki” — tak więc w soboty i niedziele maszynami dysponują nierzadko pijani kierowcy. W tym też garażu, który nie posiada własnego warsztatu dzieją się takie eksperymenty jak „nabijanie” nieplombowanego licznika przy pomocy elektrycznego świda (ciągnie 100 km/godz.). Smarowanie i przegląd wozów odbywa się tylko wtedy, gdy kierowca chce mieć dzień wolny od pracy, lub załatwić jakieś sprawunki i stawia wtedy wóz w tym celu do warsztatu — gdzieś poza

obrębem garażu, gdzie między innymi naprawia się także wozy danego przedsiębiorstwa.

To samo dzieje się z naprawą samochodów. Wozy oddaje do remontu poza garażem kierowca, a kierownik garażu jest przy tym nieobecny, zresztą gdyby był, to i tak można by mu mówić niestworzone rzeczy, ponieważ nie jest fachowcem.

Kierowcy w tym garażu mają zasadniczo przydzielony sobie samochód, lecz jeżdżą, zależnie od potrzeb, na różnych wozach. Wyniki takiego używania wozów bez gospodarzy, gdzie nikt za nic nie odpowiada, sędzę nie dadzą długo na siebie czekać. Patrząc jednak na ten garaż czyżby laika nie dostrzeżemy napozór żadnych mankamentów. Dyrekcja przedsiębiorstwa jest zadowolona z kierownika, samochody chodzą i kierowcy chwala Bogu też się nie skarżą — ale co będzie później? **Przecież to jest typowa rabunkowa gospodarka!**

BRAK FACHOWCÓW

Jakie jest wyjście z sytuacji. Zdajemy sobie sprawę, iż tak długo nie pociągniemy. Dotychczas pracujemy kosztem nowych wozów, ale import się skończy. Nie po to ciężko, pracuje polski robotnik, aby kupione za drogie dewizy samochody były „mordowane“ z winy kierownika garażu, lub z winy nieodpowiedzialnego kierowcy, którego ów kierownik nie potrafi skontrolować.

Wdźmy jasno, iż winą jest brak kadr fachowych specjalistów.

Jak się przedstawia stan dotychczasowy?

Nie licząc wielkich i dobrze zorganizowanych przedsiębiorstw transportowych jak poczta lub P.K.S. kierownikami transportu są albo niefachowcy, o których wspominałem poprzednio, albo byli przedwojenni kierowcy samochodowi, lub kierownicy warsztatów. Ci ostatni t. zn. doświadczeni kierowcy, lub mechanicy, mimo praktyki nie zawsze stoją na wysokości zadania. Wiedza praktyczna nie wszędzie pozwala opanować braki teorii już np. chociażby w technice planowej eksploatacji większej ilości wozów. Cóż z tego, że kierownik garażu chodzi zamarmurowany i pomaga wyjeżdżać za bramę (byleby codziennie jaknajwięcej wozów dać do użytku), lecz jeśli ten garaż pracuje bez planu, jeśli nie przeprowadza się napraw zapobiegawczych, jeśli kierownik nie chce w odpowiednim czasie zmienić pierścieni, ponieważ wóz jeszcze dobrze idzie i jeszcze „je mało oliwy“, a norm przepisanych przez fabrykę nie przestrzega „bo to jest teoria“ — wtedy takie prowadzenie garażu, mimo fachowca, który jest kierownikiem, możemy nazwać „krótkowzrocznym“. Ten sam kierownik garażu rzadko czyta jakieś fachowe czasopismo, mimo że je dostaje i leży ono u niego na biurku. Nie mówię w tym wypadku o kierowcach, o których można powiedzieć, że z reguły pism fachowych nie czytają.

JAKICH MUSIMY MIEĆ KIEROWNIKÓW?

Kierownicy garażu powinni posiadać przede wszystkim **szeroką wiedzę praktyczną**, połączoną ze znajomością teorii i eksploatacji samochodów oraz ogólnym wykształceniem. Kierownik garażu winien posiadać z zasady praktyczne wiadomości większe od wiadomości przeciętnego kierowcy, gdyż: wypada mu niekiedy spełniać rolę mechanika, być w pierwszym rzędzie wyrocznią w garażu, kierownikiem — z którym szoferzy powinni się liczyć nie tylko z powodu zajmowanego stanowiska, ale który autorytet swój będzie zawdzięczać wiadomościom.

Z racji zajmowanego stanowiska i w oparciu o swoją wiedzę fachową zdarzy się, że kierownicy garażu będą musieli „użerać“ się z niesfornymi i rozpuszczonymi kierowcami „mordercami“ wozów, przyzwyczajonymi do kierowania się własnymi, złymi z punktu widzenia ogólnego, przyzwyczajeniami.

Nie należy sądzić, że od kierownika garażu wymagamy zbyt wiele teorii i nie porównujemy jego wiadomości do wiadomości inżyniera budowy maszyn.

Kadry kierowników transportu nie tworzą się samoistnie. Należy je kształcić. Na razie nie jest mi wiadomym czy w tym kierunku nasza motoryzacja poczyniła jakieś kroki. Słyszałem tylko o mającej powstać przy fabryce samochodów szkole zawodowej dla mechaników. Sądję, że będzie to tylko kropla w morzu. Istnieją przecież licea krawieckie, wędliniarskie, fermentacyjne, itp., dlaczegoż nie mogłyby powstać w naszym kraju licea samochodowe. Możemy wziąć w tym wypadku przykład z Z.S.R.R. (o szkolnictwie samochodowym w Z.S.R.R. wspominałem w jednym z poprzednich artykułów).

Warunkiem wstąpienia byłoby odpowiednie wykształcenie ogólne i egzamin psychotechniczny określający zdolności techniczne i fizyczne przyszłego mechanika i kierowcy samochodu. Musimy posiadać większą ilość takich liceów. W ten sposób rozwiązalibyśmy braki w kadrach specjalistów, odciążilibyśmy szkoły inżynierskie i politechniki, które mogłyby specjalizować ludzi w innej twórczej pracy i żeby nie zdarzyło się, jak to się czasami spotyka, że inżynier spełnia rolę mechanika i kierownika małego garażu (z powodu braku fachowców).

Licea samochodowe winny być trzyletnie z bardzo silnie uwzględnioną praktyką kierowcy i mechanika samochodowego. Osobiście sądzę, że praktyka winna trwać przynajmniej 5 miesięcy w roku i to na złych i starych samochodach.

Rację przeprowadzania praktyki na starych samochodach przedyskutowałem z licznymi kierowcami. Okazało się, że prowadzenie nowego wozu nie specjalnie nie daje kierowcy, prócz samego nawyku szybkiej reakcji. Zdarza się

bowiem, że kierowca, „niemorderca“, któremu samochód nigdy się nie psuł, i który swoją praktykę rozpoczął właśnie na tym wozie, po przejechaniu np. na „demokratce“ 50-ciu tys. km., gubi pierwszy raz iskrę i jest z tego powodu bardzo speszony, (a mówiło się o nim „kierowca z praktyką“).

Musimy stworzyć sobie kadry wykształconych transportowców i to zarówno mechaników, jak i kierowników garażów. Absolwentów liceów samochodowych moglibyśmy wykorzystać także jako wykwalifikowanych inspektorów samochodowych.

Kadry powinny rekrutować się z młodzieży zdolnej, uspołecznionej, kochającej swój zawód, potrafiącej pracować świadomie na swoim bardzo ważnym odcinku dla dobra demokratycznej Polski.

Kadr tych winno być dużo, aby gruntownie zreorganizować stosunki istniejące dzisiaj i nieodpowiadające wymogom chwili. Żyjemy obecnie w czasie wielkich przemian, w których niestety nasz transport samochodowy **pozostał w tyle**.

JESZCZE O KIEROWCACH

Sprawa kierowców samochodowych była jednokrotnie walczona na łamach naszej prasy fachowej i codziennej. Wymagania jakie stawiamy naszemu kierowcy są specyficzne dla naszych warunków. W odróżnieniu od takich krajów jak np. Ameryka nasz kierowca winien być choć częściowo mechanikiem. Kierowca w naszym kraju, który nie potrafi wyregulować sobie gaźnika na małe obroty, który o przełączaniu biegów z podwójnym wyłączaniem sprzęgła albo w ogóle nie słyszał, lub słyszał, lecz tego nie potrafi zrobić i dla którego gaźnik i delko to „tabu“, którego nie wolno ruszać, bo się „coś“ stanie, „coś“ się rozreguluje i broń Boże silnik się nie zapali — nie ma u nas racji bytu.

Jak się to przedstawia w praktyce widzimy dzisiaj w związku z zastosowaniem różnego rodzaju mieszanek benzynowych. Niektórzy z owych „amerykańskich“ kierowców albo nie czują silnika i nie słyszą stukania bolców, albo, jeśli już te symptomy dojdą do ich świadomości i nawet wiedzą że należy przesunąć zapłon, lecz się boją, bo się „zapłon zbije“ — a do garażu daleko, a on nieborak nie jest mechanikiem ani elektrotechnikiem i sobie zapłonu nie umie postawić i taki nieboraczek „zawala“ po mieście klekocząc jak bocian, a potem dziwi się, że był taki dobry wóz i nagle zaczął „jeść“ dużo oleju.

Widzimy z tego, iż dotychczasowy sposób szkolenia kierowców był zły. Szofer w czasie praktyki, którą odbywa po ukończeniu kilkutygodniowego kursu, niszczy doszczętnie w którymś z przedsiębiorstw państwowych przynajmniej jeden wóz. I dopiero ta praktyka bez fa-

chowej opieki i wskazówek nic mu dobrego nie daje.

Proponuję rozwiązać wszystkie bez wyjątku szkoły samochodowe. Otworzyć na ich miejsce Państwowe Szkoły Samochodowe o czasie trwania nauki nie mniejszym niż 1 rok (6 miesięcy teorii i praktyki w warsztacie i 6 miesięcy praktyki — jako pomocnik dobrego kierowcy).

Szkoły te powinny stać na wysokim poziomie tak, aby mogły stanowić pewną gwarancję umiejętności ich absolwentów. Dla kandydatów należy podnieść minimum wykształcenia, przeprowadzać przy przyjęciu prócz badań lekarskich egzamin psychotechniczny, określający inteligencję techniczną i chęć oraz powody obrania zawodu.

Prócz egzaminów wstępnych należałoby przeprowadzać surową selekcję w czasie trwania nauki. Ukończenie szkoły uprawniałoby do otrzymania praw tymczasowych, które po dalszych 6-ciu miesiącach zamienianoby na stałe.

W szkołach tych powinno się zmienić dotychczasowy sposób pedagogiki wykładów polegający na podawaniu pewnych dogmatów już sprecyzowanych np. „gdy zapłon jest wczesny to następuje...“. Należy przyzwyczaić przyszłego kierowcę do samodzielnego myślenia. To samo zagadnienie można przeprowadzić zadając uczniom pytanie — np. „Jak myślicie — co następuje, gdy zapłon postawimy wcześniej?“

Zadaniem Państwowych Szkół Samochodowych byłoby stworzenie nowego typu kierowcy samoch., kierowcy myślącego, interesującego się zagadnieniami fachowymi, kierowcy o dużej kulturze osobistej. W związku z tym należałoby także przeprowadzić swojego rodzaju kampanię propagandową mającą na celu zmianę dotychczasowej ujemnej opinii społeczeństwa o kierowcach. („piratach dróg“).

O rzeczach przykrych w naszej motoryzacji możnaby pisać dużo: czy to o triumfującej biurokracji jak np. w jednym z wielkich przedsiębiorstw naprawiających samochody, każdorazowo uszczelkę wypisuje się aż z Warszawy (a wóz czeka i czeka) lub o złej jakości części produkowanych przez niektórych „brakodzielów“ (tłoki puchną) itp.

Artykuł mój, który wyciągnął na światło dzienne niestety złe strony naszego transportu samochodowego, podpatrzono przez przemnie być może zbyt pesymistycznie, kończę prośbą do czytelników „Motoryzacji“, aby wypowiedzieli się na jej łamach w kwestiach poruszanych przemnie.

Aleksander Pfau

Uprzejmie prosimy Ob. Ob. Kierowców o czytelne podawanie nazwisk i adresów na wpłatach o zagubionych prawach jazdy. Za omyłki spowodowane niedbalym lub nieczytelnym podawaniem nazwisk nie bierzemy odpowiedzialności.

Administracja

UCHWAŁY KOMITETU EKONOMICZNEGO R. M. W SPRAWACH GOSPODARKI SAMOCHODOWEJ

W dążeniu do usprawnienia państwowej gospodarki samochodowej, Komitet Ekonomiczny Rady Ministrów uchwalił szereg zarządzeń, które już od niedawnego czasu weszły w życie. Omówimy sobie pokrótce te zarządzenia, celem bliższego zaznajomienia z nimi naszych czytelników.

POJAZDY MECHANICZNE TYPOWE

Odnosna uchwała ustaliła, które pojazdy mechaniczne uważa się za typowe, a które nie. Typowe — to są te pojazdy, które będą służyć za wykwipowanie etatowe jednostek służbowych. O stan tych samochodów należy specjalnie dbać, aby im zapewnić jak najdłuższą i racjonalną eksploatację. Samochody nietypowe zostaną stopniowo wycofane ze służby w państwowym taborze samochodowym.

Za samochody typowe należy uważać:

I. Pojazdy mechaniczne osobowe:

- 1) Chevrolet — Fleetmaster
- 1) Chevrolet Canada C8A
- 4) Citroen 11 BL
- 5) Fiat — Simca 8
- 6) Fiat 1100
- 7) Fiat 1100 L
- 8) Ford (Jeep) GPW
- 9) Skoda Tudor 1101
- 10) Willys (Jeep) MB.

II. Pojazdy mechaniczne ciężarowe:

- 1) Bedford MW $\frac{3}{4}$ t.
- 2) Bedford OYD 3 t.
- 3) Bedford OLBD 5 t.
- 4) Chevrolet Canada C-15 $\frac{3}{4}$ t.
- 5) Chevrolet Canada C-30 $1\frac{1}{2}$ t.
- 6) Chevrolet Canada C-60S 3 t.
- 7) Chevrolet USA G-7107 $1\frac{1}{2}$ t.
- 8) Dodge USA T-214 $\frac{3}{4}$ t.
- 9) Dodge WF-32 $1\frac{1}{2}$ t.
- 10) Dodge Wc-51 $\frac{3}{4}$ t. — specjalny
- 11) Dodge Wc-52 $\frac{3}{4}$ t. — specjalny
- 12) Dodge Wc-54 $\frac{3}{4}$ t. — specjalny
- 13) Dodge Wc-56 $\frac{3}{4}$ t. — specjalny
- 14) Dodge Canada T-110-L5 3 t.
- 15) Fordson WOT2-H $\frac{3}{4}$ t.
- 16) Ford USA 2GU $1\frac{1}{2}$ t.
- 17) Ford USA 2G8T $1\frac{1}{2}$ t.
- 18) Ford USA 2DT $1\frac{1}{2}$ t.
- 19) Ford USA 2GT $1\frac{1}{4}$ t.
- 20) Ford USA 19T $1\frac{1}{2}$ t.
- 21) Ford Canada F60S 3 t.
- 22) Ford WOT6 3 t.
- 23) Fiat 626 NL $3\frac{1}{2}$ t.
- 24) Fiat 666 N7 7 t.
- 25) Fiat S.P.A. A-10000 10 t.
- 26) GAZ 51 $2\frac{1}{2}$ t.
- 27) G.M.C. CCKW 352 3 t.
- 28) G.M.C. CCKW 353 3 t.
- 29) Renault R-2060 1 t.
- 30) Renault R-2161 $2\frac{1}{2}$ t.
- 31) Studebaker US6 3 t.
- 32) Studebaker US6 x 4 3 t.
- 33) ZIS 5 3 t.
- 34) ZIS 150 $3\frac{1}{2}$ t.

III. Autobusy:

- 1) Chausson APH
- 2) Fiat 888 RN
- 3) Leyland OPS 1

OPONY TYPOWE

Ustalenie marek samochodów typowych siłą rzeczy narzuciło konieczność ustalenia rozmiarów opon typowych. Odnosna uchwała ustaliła następujące rozmiary opon za typowe:

I. Opony samochodowe o wym.

500 × 15	475 × 17	1000 × 20
525 × 15	550 × 17	1050 × 20
550 × 15	190 × 20	1100 × 20
550 × 16	210 × 20	1200 × 20
600 × 16	650 × 20	1100 × 22
650 × 16	700 × 20	1200 × 22
700 × 16	725 × 20	1100 × 24
750 × 16	750 × 20	1125 × 24
900 × 16	825 × 20	32 × 6
1050 × 16	900 × 20	34 × 7
450 × 17	975 × 20	165 × 400

II. Opony motocyklowe o wym.:

300 × 19
325 × 19
350 × 19
400 × 19

III. Opony dla trakcji konnej:

650 × 20
750 × 20
32 × 6
34 × 7

Ta sama uchwała załatwia sprawę wymiany opon starych na nowe, oraz rozwiązuje sprawę regeneracji i napraw opon typowych. Najważniejsze postanowienia tej uchwały brzmią następująco:

„...,Przedsiębiorstwo Państwowe Centrala Odpadków Użytkowych jest wyłącznie uprawnione do skupu zużytego ogumienia, będącego w posiadaniu urzędów, instytucji i przedsiębiorstw państwowych, jako też instytucji częściowo lub całkowicie subsydiowanych przez Państwo“.

„...,W każdym województwie Centrala Odpadków Użytkowych będzie posiadała przynajmniej jeden punkt skupu zużytych opon samochodowych“.

„...,Każdą oponę Centrala Odpadków Użytkowych zakwalifikuje pod względem jej zużycia do jednej z czterech kategorii.

I. — nadające się do założenia protektora,

II. — nadające się po reperacji do ruchu szybkiego,

III. — nadające się po reperacji do trakcji wolnobieżnej,

IV. — nadające się do przetarcia.

„...,Opony nietypowe (nie objęte powyższym wykazem) Centrala Odpadków Użytkowych będzie przyjmowała tylko na przetarcie, to znaczy w kategorii IV“.

„...,Jednostka organizacyjna oddająca do Centr. Odp. Użytk. oponę typową I lub II kategorii otrzymuje bon uprawniający ją do zakupu w „Motozbycie“:

a) za jeden bon — jednej opony naprawionej typowej,

b) za trzy bony — jednej opony nowej typowej według uznania „Motozbytu“.

„...,Jednostka organizacyjna jest obowiązana zaofiarować Centrali Odpadków Użytkowych opony zużyte w momencie stwierdzenia ich niezdolności technicznej do dalszej prawidłowej pracy“.

WARUNKI TECHNICZNE DLA NAPRAW OPON TYPOWYCH

Zakłady Sprzętu Transportowego ustaliły warunki przepisu, jakim powinny odpowiadać opony przeznaczone do protektorowania i naprawy. Warto przy tym nadmienić, iż opon typowych nie wolno tak zjeżdżać, aby się one nie nadawały do regeneracji (protektorowania) i naprawy. Aby do takiego stanu nie do-

puścić, podajemy dla orientacji warunki, jakim powinna odpowiadać opona przeznaczona do regeneracji i naprawy:

I. Opony do protektorowania.

A. Każdą oponę o mniejszej grubości bieżnika (protektora) niż 6 mm., przy zachowaniu warunków ujętych w punkcie „B”, należy zakwalifikować do protektorowania.

B. Opona przeznaczona do protektorowania winna odpowiadać następującym warunkom:

- 1) Nie powinna posiadać więcej niż 5 przebieć gwoździowych i jedno przebicie bieżnika na wylot o długości do 7 cm. Dla opony trakcji wolnobieżnej, ciągników i traktorów, dopuszczalne są dodatkowo 2 przebicia ścian bocznych o długości do 5 cm.
- 2) Nie powinna posiadać więcej niż 3 przebicia gwoździowe i 2 przebicia bieżnika na wylot o długości do 4 cm., leżące jednak w odległości od siebie nie mniejszej, niż $\frac{1}{4}$ obwodu opony. Dla opon trakcji wolnobieżnej, ciągników i traktorów, dopuszczalne są dodatkowo 2 przebicia ścian bocznych o długości nie większej niż 4 cm.
- 3) Opona ze śladami odparzeń nie nadaje się do protektorowania.
- 4) Uszkodzenie jednej warstwy kordu zewnętrznego przy 4-ro warstwowej oponie względnie 2-ch warstw kordu przy 6-cio i więcej warstwowej oponie jest dopuszczalne, jednak na długości nie większej niż $\frac{1}{20}$ części obwodu opony.
- 6) Opona nie może mieć śladów starzenia się, wzgl. popekań warstwy gumowej przechodzących aż do tkaniny kordowej.
- 7) Opona z kordem zbutwiałym nie nadaje się do protektorowania (sprawdzić sztydłem — łatwe wbicie sztydła świadczy o zniszczonym kordzie).
- 8) Nie może mieć uszkodzenia poniżej punktu, w którym krawędź obręczy styka się z oponą.
- 9) Tkanina stopki opony (wulsty) nie powinna mieć śladów uszkodzeń.
- 10) Drutówki nie mogą być uszkodzone (pęknięte lub nadłamane — sprawdzić ręką przez naciągnięcie obwodu).

II. Opony do naprawy.

A. Oponę uszkodzoną o zużyciu od 0—30% należy zakwalifikować do naprawy przy zachowaniu następujących warunków:

- 1) Protektor i ściany boczne muszą być zdrowe, t. j. nie zbutwiałe i nie zestarzałe aż do stwardnienia.
- 2) Głębokość profilu bieżnika musi wynosić jeszcze 6 mm. (bieżnika nie może być gładką).
- 3) Warunki ujęte w punkcie I-A (opony do protektorowania) dotyczą również opon do naprawy, z tym, że opona nie powinna posiadać więcej niż 3 przebicia na wylot, wymagające zastosowania wkładek od wewnątrz (włączając w tę liczbę uszkodzenia już poprzednio naprawiane), przy czym przebicia co do wielkości mogą być większe o 30%.

NAPRAWY GŁÓWNE SAMOCHODÓW TYPOWYCH

Naprawy główne samochodów znajdujących się w jednostkach służbowych dokonywano w P.Z. i W.S. względnie w warsztatach własnych lub innych. Odnosna uchwała Komitetu Ekonomicznego Rady Ministrów normuje naprawy główne typowych pojazdów mechanicznych i ich zespołów w sposób następujący:

..., Remonty generalne (naprawy główne) samochodów typowych i ich zespołów należy wykonywać wyłącznie w Państwowych Zakładach i Warsztatach Samochodowych (obecnie Zakłady Sprzętu Transportowego) za pośrednictwem i zgodnie z procedurą, ustaloną przez przedsiębiorstwo państwowe „Motozbyt”.

..., Obowiązek remontu wozów typowych wyłącznie w Państwowych Zakładach i Warsztatach Samochodowych zostanie rozciągnięty na przedsiębiorstwa i instytucje spółdzielcze w drodze porozumienia z Centralnym Związkiem Spółdzielczym. Powyższe nie dotyczy pojazdów mechanicznych taboru P.K.S. skarosowanych jako autobusy na podwoziach typowych“.

..., Samochody typowe i ich zespoły powinny być oddawane do remontu generalnego łącznie z uzbrojeniem silników i akcesoriami, nawet jeśli to uzbrojenie i akcesoria znajdują się w stanie całkowitej niezdolności do pracy. Brak niektórych części zamiennych, uzbrojenia silnika i akcesoriów w samochodach typowych oraz w ich zespołach oddawanych do remontu generalnego musi być potwierdzony protokołem zdawczo-odbiorczym, zatwierdzającym szczegółowe uzasadnienie przyczyn stwierdzonego braku“.

..., Niedozwolone jest dokonywanie w samochodach wymagających generalnych remontów prowizorycznych reperacji, które utrudniają następnie właściwy remont“.

..., Jednostki organizacyjne, posiadające pojazdy mechaniczne, mogą dokonywać w warsztatach własnych i obcych — poza Państwowymi Zakładami i Warsztatami Samochodowymi — remonty generalne tylko samochodów nietypowych, w odniesieniu do samochodów typowych jedynie naprawy drobne i średnie, przy czym jako średni remont uważa się całkowity przegląd samochodu połączony z wymontowaniem przynajmniej jednego zespołu wymagającego głównej naprawy.

A. W.

DRUKI Z ZAKRESU GOSPODARKI SAMOCHODOWEJ

Na zlecenie Ob. Ministra Komunikacji „Wydawnictwa Komunikacyjne”, jako organ wydawniczy Ministerstwa Komunikacji, przystąpiły do wydawania i rozsprzedaży instrukcji, przepisów, druków oraz formularzy z dziedziny gospodarki samochodowej, Wydawnictwa te, wykonane według wzorów zatwierdzonych przez Ministerstwo Komunikacji i ogłoszonych w Dzienniku Taryf i Zarządzeń Komunikacyjnych, są obowiązujące dla wszystkich użytkowników państwowych pojazdów mechanicznych.

W składnicy „Wydawnictw Komunikacyjnych” (Warszawa, ul. Kazimierzowska 52, telefon 490-60 do 64, wewn. 18) są obecnie do nabycia niżej wyszczególnione druki:

1. Książka pojazdu mechanicznego wzór SM—TS 150
2. Książka wyposażenia poj. mech. (dla kierowcy i dla garażu) „ SM—TS 55
3. Karta kontroli pracy poj. mech. osobowego „ SM—TS 101
4. Karta kontroli pracy poj. mech. ciężarowego „ SM—TS 102
5. Karta ewidenc. ogumienia poj. mech. „ SM—TS 108
6. Delegacja służbowa „ SM—TS 6
7. Instrukcja o ładowności samochodów ciężarowych „ SM—TS 160

O sprzedaży innych druków z zakresu gospodarki samochodowej nastąpi oddzielne zawiadomienie.

WYDAWNICTWA KOMUNIKACYJNE
ADMINISTRACJA

ŁADOWNOŚĆ POJAZDU MECHANICZNEGO

Jednym z ważnych czynników, mających wpływ na racjonalne wykorzystanie samochodowego transportu towarowego, jest umiejętne wykorzystanie ładowności samochodu. Luka, jak istniała dotychczas w tej dziedzinie, gdzie łądowało się samochod „na oko”, została wypełniona Instrukcją o Ładowności Samochodów Ciężarowych, wydaną w postaci zarządzenia Ministerstwa Komunikacji i ogłoszoną w Dzienniku Taryf i Zarządzeń Komunikacyjnych Nr 16 z dnia 2 maja 1949 r.

Poniżej przytaczamy najwięcej nas interesujące wyjątki z tej instrukcji:

— Każdy samochód ciężarowy ma ustaloną fabrycznie ładowność nominalną, wyrażoną w tonach. Przez ładowność nominalną rozumie się ciężar maksymalny, jaki dany samochód jest w stanie przewieźć bez szkody dla swej konstrukcji technicznej (bez przeciążenia silnika i opon), na dowolną odległość po drogach twardech. Zdolność tę określa się nazwą „ładowność”.

— Racjonalna eksploatacja samochodu ciężarowego wymaga wykorzystania pełnej jego ładowności nominalnej. Wszelkie natomiast przekroczenia pod tym względem, w postaci przeładowania samochodu, są wysoce szkodliwe, powodując przedwczesne i nadmierne zużycie jego mechanizmu i opon.

— Ładowność samochodu zależna jest nie tylko od ciężaru właściwego ale i od objętości towaru. Każdy towar bowiem, oprócz ciężaru właściwego, wyrażonego w kilogramach, ma pewną objętość mierzoną w metrach sześciennych. I tak np. 1 m³ suchego piasku waży 1600 kg, ale 1 m³ węgla 800 kg, a słomy 45 kg.

— Każdy samochód poza ładownością w tonach lub kilogramach winien mieć określoną pojemność w metrach sześciennych. Znając powierzchnię platformy i wysokość boków skrzyni, otrzyma się po obliczeniu żadaną pojemność w metrach sześciennych. Znajomość ładowności nominalnej samochodu i jego pojemności pozwala na takie skalkulowanie przewozu towarowego, aby był on najbardziej racjonalny pod względem wykorzystania ładowności samochodu i opłacalności przewozu.

— Zastosowanie obliczenia objętości i ciężaru przewożonego towaru jest konieczne, w przeciwnym razie samochód będzie albo niewykorzystany należycie, albo przeciążony. W pierwszym wypadku przewożowa eksploatacja samochodu będzie deficytowa, a w drugim — eksploatacja techniczna będzie karygodna.

— Przewóz towarowy specjalizuje się przez odpowiednio przystosowaną budowę nadwozia do przewożonego towaru. Inna będzie potrzebna skrzynia nadwozia do przewozu piasku, a inna do przewozu produktów rolnych, mebli itp. Do całkowitego wykorzystania ładowności samochodu, trzeba będzie w wielu przypadkach powiększyć jego pojemność.

— Tam gdzie będzie się miało do czynienia z przewozem towarów o dużej objętości, a małym ciężarze właściwym, tam zachodzi konieczność powiększenia pojemności skrzyni nadwozia samochodu. Założenie dodatkowych ścianek (nadstawek), powiększających pojemność skrzyni, nie powinno sprawiać większych trudności. Zezwoli to na pełne wykorzystanie ładowności samochodu.

— Zgodnie z § 6 ust. 2 rozporządzenia o ruchu pojazdów mechanicznych na drogach publicznych (Dz. U.R.P. z 1947 r. Nr 85 poz. 616)... „do ruchu na drogach publicznych nie mogą być dopuszczone pojazdy mechaniczne, których szerokość przekracza 2,50 m, a wysokość 4 m”. W związku z tym postanowieniem założone nadstawki na skrzynię samochodową nie mogą wystawać w górę wyżej niż 4 m ogólnej wysokości (obrys) samochodu, licząc od ziemi. To samo ograniczenie wysokości i szerokości odnosi się do towaru ładowanego luzem lub też w opakowaniu np. w workach czy belach, gdzie dodatkowe nadstawki nie będą stosowane.

— Przy przewozie towarów opakowanych np. w workach, wykorzystanie pełnej ładowności polega na umiejętności odpowiedniego załadowania samochodu.

— Dla ułatwienia pracy użytkownikom samochodów ciężarowych służą następujące tabele, stanowiące załączniki do Instrukcji:

— Tabela objętości i ciężarów (średnich) towarów przewożonych samochodami;

— Sposób obliczania ładowności samochodu ciężarowego;

— Tabela ładowności nominalnej typowych samochodów ciężarowych.

Tabela objętości i ciężaru nie zawiera wprawdzie wszystkich rodzajów towarów przewożonych w Polsce samochodami, użytkownicy jednak winni uzupełnić ją w rodzaju towarów zazwyczaj przez nich przewożonych. Uzupełnienie tabeli dokonane być winno przez wszystkich użytkowników samochodów ciężarowych w ich własnym interesie.

Ponieważ ilość kilogramów przypadająca na 1 metr sześcienny danego towaru czasami jest różna, w tabeli podano ilość średnią. To samo odnosi się do ilości metrów sześciennych danego towaru, przypadająca na 1 tonę.

Akcja rządowa i społeczna, nakazująca pełną oszczędność w racjonalnym wykorzystaniu samochodowych środków przewożonych nie wyda rezultatów, jeśli każdy przewóz nie będzie należycie obliczony i pełna ładowność samochodu ciężarowego wykorzystana.

★

Z tabel i przykładów podanych w Instrukcji, przekonujemy się, że ładowanie samochodu ciężarowego „na oko” będzie w wielu wypadkach zawodne. Tak więc np: samochód ciężarowy Fiat 666 N7 o ładowności 7 ton i pojemności skrzyni nadwozia 6,27 m³, przy zastosowaniu zasady wykorzystania jego pełnej nośności, zabierze tylko 4,62 m³ piasku, bo ta ilość piasku waży 7 ton.

Z porównania liczb pojemności skrzyni samochodu i piasku widzimy, że skrzynia samochodu nie zostanie całkowicie napełniona. I słusznie, bo ładowność naszego samochodu wynosi 7 ton. Gdybyśmy w tym przypadku, ładowali „na oko” to byśmy zapełnili całą skrzynię samochodu piaskiem, co należałoby uznać za błąd, bo przeciążylibyśmy samochód o przeszło 2,5 tony. Tego rodzaju przeciążenie byłoby bardzo niezdrowe dla mechanizmu wozu i jego ogumienia.

Z drugiego przykładu, zacytowanego w Instrukcji, widzimy, że ten sam samochód użyty do przewozu buraków cukrowych pomieści w skrzyni samochodu, całkowicie napełnionej, ilość buraków równą wadze 3,44 tony. 6,27 m³ buraków (pojemność skrzyni samochodu) waży 3,44 tony. A więc jesteśmy świadkami niewykorzystania pełnej ładowności samochodu wynoszącej 7 ton, co jest szkodliwe z ekonomicznego punktu widzenia.

„Na oko” biorąc mamy samochód napełniony, a więc zabierzemy się i jedziemy. Tego rodzaju przewóz byłby nie wykorzystaniem ładowności samochodu, bo byśmy przewozili zaledwie połowę tego ciężaru, do którego przewozu samochód jest zdolny. Byłoby to karygodnym trwonieniem grosza państwowego. Aby temu zapobiec musimy umocować specjalne nadstawki na skrzynię samochodu celem zabrania pozostałych, a nie mieszczących się w naszej skrzyni, 6,20 m³ buraków, do pełnej ładowności samochodu 7 tonowego (12,47 m³ buraków waży 7 ton).

Jak widzimy z powyższych przykładów Instrukcja o Ładowności Samochodów Ciężarowych jest bardzo potrzebna i bardzo na czasie. Rozpowszechnieniem jej zajmują się „Wydawnictwa Komunikacyjne” (Warszawa, Kazimierzowska 52), wydające ostatnio wszelkie instrukcje i druki samochodowe wprowadzone w życie zarządzeniem Ministra Komunikacji.

A. W.

ZMIANY W ORGANIZACJI WŁADZ ADMINISTRACJI SAMOCHODOWEJ

Na podstawie dekretu z dnia 8 stycznia 1946 roku o organizacji administracji i gospodarki motoryzacyjnej w Rzeczypospolitej Polskiej (Dz. U. R. P. Nr. 7 poz. 58) do zakresu działania Ministra Komunikacji należy całokształt zagadnień związanych z administracją i gospodarką pojazdami mechanicznymi w Państwie. Organem pracy Ministra Komunikacji w tej dziedzinie jest Departament Samochodowy Ministerstwa Komunikacji, który objął funkcje dawnego Centralnego Zarządu Motoryzacji. Tak wygląda — w najbardziej ogólnych zarysach — organizacja tzw. III-ej instancji władz administracji samochodowej.

Na szczeblu II-ej instancji istnieją wydziały komunikacyjne, do których należy m. in.: załatwianie spraw z zakresu administracji samochodowej. Wydziały komunikacyjne są zespolone w urzędach wojewódzkich z innymi gałęziami administracji i tworzą t. zw. wojewódzką władzę administracji ogólnej.

I-szą instancję stanowi powiatowa władza administracji ogólnej — czyli starostwo. Pewne najprostsze sprawy z zakresu administracji samochodowej załatwiane są również przez te władze.

We wszystkich tych trzech instancjach, obejmujących całość administracji samochodowej (motoryzacyjnej), nastąpiły ostatnio znaczne zmiany organizacyjne, które omówimy kolejno, poczynając od najniższego szczebla, t. j. od starostwa.

REFERATY RUCHU DROGOWEGO W STAROSTWACH

Zarządzeniem Ministra Komunikacji, wydanym w porozumieniu z Ministrem Administracji Publicznej, z dnia 4 lutego 1949 r. (Dziennik Urzędowy Ministerstwa Komunikacji Nr. 2 poz. 34), z dniem 1 marca br. zostały utworzone w starostwach — jako władza administracji ogólnej I-ej instancji — **referaty ruchu drogowego**.

Referaty te powołane są do załatwiania spraw ruchu drogowego oraz spraw samochodowych nie wymagających specjalnych kwalifikacji fachowych, jak np. przyjmowanie zgłoszeń pojazdów mechanicznych i wydawanie potwierdzeń zgłoszenia, prowadzenie ewidencji pojazdów mechanicznych, wydawanie pozwoleń kierowcom pojazdów mechanicznych (egzaminy kandydatów na kierowców odbywają się przed komisją wojewódzką), prowadzenie ewidencji kierowców, potwierdzanie zgłoszeń przewozów pojazdami mechanicznymi (np. wycieczek samochodami) nie wymagających koncesji, sprawy rowerowe itp. Sprawy te mają być załatwiane przez jednego z referentów starostwa, w miarę możliwości obok innych prowadzonych przez niego referatów, stosownie do decyzji starosty.

Natomiast sprawy samochodowe, których załatwianie wymaga specjalnych kwalifikacji technicznych, jak np. przeprowadzanie badań technicznych i kontrola techniczna pojazdów mechanicznych, ekspertyzy w związku z wypadkami samochodowymi, udział w komisjach poborowych pojazdów mech., opinie w sprawach gospodarki samochodowej itp., prowadzone będą przez **technicznych referentów samochodowych**, pozostających na etacie Ministerstwa Komunikacji.

Ilość referentów technicznych wynosi 2—4 dla jednego województwa, tak, że na każdego z tych referentów wypada obsłużenie kilku powiatów. W ten sposób techniczni referenci samochodowi wykonują swe czynności w poszczególnych starostwach w terminach ustalonych z góry przez wydział komunikacyjny urzędu wojewódzkiego w ten sposób, aby przynajmniej raz na miesiąc obsłużyli każde z przydzielonych im starostw.

Omawiani referenci nie są zwierzchnikami referentów ruchu drogowego, o których była mowa wyżej,

jednakże ich opinia techniczna jest dla referentów ruchu drogowego wiążącą.

Referenci techniczni mogą być upoważniani przez urząd wojewódzki do wglądu i opiniowania wszystkich innych spraw z zakresu ruchu drogowego.

Jak z powyższego wynika, techniczni referenci samochodowi powołani zostali do załatwiania spraw technicznych poza obrębem miast wojewódzkich, aby zaoszczędzić posiadaczom pojazdów mechanicznych kosztów, związanych z dostarczaniem pojazdów do miasta będącego siedzibą urzędu wojewódzkiego, co w wielu razach było nawet rzeczą bardzo uciążliwą.

Ci referenci będą jednocześnie mogli być używani przez władze wojewódzkie do wykonywania specjalnych zadań wymagających posiadania fachowych kwalifikacji technicznych, jak np. okazywanie pomocy lub nadzorowania prowadzonej obecnie przez starostwa akcji wymiany praw jazdy. Jest rzeczą oczywistą, że ilość tych referentów jest narazie niewielka, ale należy przypuszczać, że z każdym rokiem będzie zwiększana, aby w przyszłości w każdym starostwie był techniczny referent samochodowy.

ODDZIAŁY RUCHU DROGOWEGO

Z dniem 25 marca 1949 r. weszło w życie zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 28 lutego 1949 (Dziennik Urzędowy Ministerstwa Komunikacji Nr. 4 poz. 62), ustalające nową organizację wydziałów komunikacyjnych w urzędach wojewódzkich.

Wydział komunikacyjny w urzędzie wojewódzkim dzielił się na 6 oddziałów, załatwiających sprawy należące do resortu Ministerstwa Komunikacji. Były to Oddziały: ogólny, budowy i utrzymania dróg, budowy i utrzymania mostów, przewozów i gospodarki samochodowej, ruchu drogowego oraz oddział lotnictwa cywilnego. W niektórych urzędach wojewódzkich są jeszcze oddziały Państwowego Instytutu Hydrologiczno-Meteorologicznego.

Taki stan organizacyjny istniał od października 1947 r., kiedy to zostały zniesione w miastach wojewódzkich wydziały motoryzacyjne, a czynności ich włączone do zakresu pracy wydziałów komunikacyjnych.

Wymienione na wstępie zarządzenie łączy dotychczasowe oddziały przewozów i gospodarki samochodowej z oddziałami ruchu drogowego. Innymi słowy oddziały przewozów i gospodarki samochodowej zostają zniesione, a ich czynności obejmują oddziały ruchu drogowego.

W wyniku tej reformy do zakresu działania oddziałów ruchu drogowego obecnie należą sprawy koncesji na przewozy pojazdami mechanicznymi, nadzór nad wydawaniem potwierdzeń zgłoszenia przewozów przez urzędy I instancji, statystyka przewozów, sprawy gospodarki państwowym taborem samochodowym, sprawy stacji obsługi, nadzór nad przewozowymi przedsiębiorstwami samochodowymi, opinie w sprawie rozmieszczania i przelotności warsztatów naprawczych, sprawy ewidencji, rejestracji, badań technicznych i dopuszczenia do ruchu pojazdów mechanicznych, statystyka pojazdów mechanicznych, sprawy szkolenia i egzaminowania kandydatów na kierowców pojazdów mechanicznych, sprawy wydawania pozwoleń na prowadzenie pojazdów mechanicznych i statystyki kierowców, nadzór i kontrola ruchu drogowego: samochodowego, konnego, rowerowego i pieszo-ego oraz zezwolenia na zawody samochodowe.

Dodać przy tym należy, że wydawanie pozwoleń na prowadzenie pojazdów mechanicznych odbywa się w starostwach, które uprawnione są również do odbierania tych pozwoleń. W razie zaś odebrania pozwolenia, kierowca ma prawo odwołać się do urzędu

wojewódzkiego, którego decyzja pod tym względem jest ostateczna.

★

Omawiane zarządzenie z dnia 28 lutego 1949 r. zamyka — zdaje się — okres zmian, jakim podlegały na szczeblu władz 2-ej instancji urzędy powołane do realizowania w terenie celów administracji samochodowej, względnie „administracji motoryzacyjnej”, jak się wyraża dekret z r. 1947 o organizacji administracji i gospodarki motoryzacyjnej w Rzeczypospolitej Polskiej.

W roku 1945 zostały zorganizowane Wojewódzkie Urzędy Samochodowe, przemianowane później na Okręgowe Urzędy Samochodowe. Urzędy te w listopadzie 1946 r. zostały włączone do Urzędów Wojewódzkich, jako wydziały motoryzacyjne. Wydziały motoryzacyjne, składające się z 3-ch oddziałów, zostały we wrześniu 1947 r. połączone z wydziałami komunikacyjnymi, w których sprawy samochodowe załatwiane były przez dwa oddziały. Obecnie w wydziałach komunikacyjnych będzie tylko jeden oddział — oddział ruchu drogowego.

REORGANIZACJA MINISTERSTWA KOMUNIKACJI

Z dniem 1 czerwca br. weszła w życie nowa organizacja Ministerstwa Komunikacji. Ta oddawna zapowiadana i oczekiwana reforma polega przede wszystkim na rozdzieleniu połączonych dotychczas w osobie Ministra Komunikacji czynności szefa resortu komunikacji w Państwie od czynności generalnego dyrektora kolei.

Jak wiadomo, koleje nasze oddawna stanowiły nominalnie odrębne przedsiębiorstwo państwowe pod nazwą Polskie Koleje Państwowe. Przedsiębiorstwo to posiadało dyrekcje okręgowe, lecz nie miało własnej dyrekcji generalnej. Czynności tej ostatniej spełniało Ministerstwo Komunikacji. Stan taki wywoływał poważne zastrzeżenia i zarzuty, że w praktyce Ministerstwo Komunikacji było głównie zajęte sprawami kolejowymi, a sprawy innych rodzajów komunikacji były — siłą rzeczy — spychane na plan dalszy.

Poza tym dotychczasowej strukturze Ministerstwa zarzucano, że w jednej komórce organizacyjnej łączone są funkcje kierowniczo-nadzorcze oraz funkcje wykonawcze. Z powyższych względów wydzielenie z aparatu Ministerstwa czynności związanych z zarządzeniem głównym kolejami państwowymi powinno wyjść na dobre tak kolejom, jak i pozostałym rodzajom komunikacji: drogom kołowym i wodnym, lotnictwu i — co nas przede wszystkim obchodzi — sprawom komunikacji samochodowej.

Obecnie Ministerstwo składa się z 9-ciu departamentów (planowania, organizacyjno-prawnego, ekonomicznego, kadr, dróg kołowych, samochodowego, dróg wodnych, lotniczego i kontroli) oraz 4-ch biur (gabinetu ministra, biuro gospodarki materiałowej, turystyki i wojskowej).

Departament Samochodowy posiada trzy wydziały: ogólny i ruchu drogowego, planowania oraz techniczny.

W nowej strukturze organizacyjnej Ministerstwa Komunikacji rzuca się w oczy brak departamentu kolejowego. Jest to wynikiem utworzenia generalnej dyrekcji kolei państwowych, która otrzymała szerokie uprawnienia do załatwiania wszystkich spraw kolejowych według zasad ustalonych przez Ministerstwo Komunikacji.

Takie ujęcie organizacyjne spraw kolejowych jest pierwszym krokiem do traktowania Ministerstwa jedynie jako organu kierującego w dziedzinie komunikacji, a więc planującego dla wszystkich rodzajów komunikacji oraz normującego, koordynującego i nadzorującego działalność poszczególnych działów komu-

nikacji, z tym, że zarząd bieżącymi sprawami każdego z działów komunikacji należeć będzie do odpowiedzialnego centralnego organu, jakim dla kolejnictwa jest utworzona ostatnio Generalna Dyrekcja Kolei Państwowych.

★

Jak widać z powyższego, w aparacie administracji samochodowej, będącej działem resortu komunikacji, zaszły ostatnio dość znaczne zmiany w kierunku usprawnienia organizacji i nastawienia jej na lepsze zaspakajanie potrzeb, jakie życie nasuwa. Jako dodatnie niewątpliwie posunięcie zaznaczyć należy przystąpienie do organizacji administracji samochodowej w starostwach, aczkolwiek ilość referentów technicznych wydaje się stanowczo za małą, a powierzenie załatwiania spraw ruchu drogowego w starostwach referentom załatwiającym oprócz tego inne jeszcze sprawy, nie wydajcie napewno na korzyść spraw ruchu.

Również zniesienie istniejących dotychczas w wydziałach komunikacyjnych oddziałów przewozów i gospodarki samochodowej jest prawdopodobnie raczej wyrazem akcji „O” w aparacie państwowym, aniżeli wynikiem usiłowań właściwego ustawienia tego aparatu w kierunku racjonalnego wykonywania zadań administracji i gospodarki samochodowej.

A przecież konieczność usprawnienia gospodarki samochodowej, co w rezultacie powinno dać olbrzymią oszczędność dla ogólnej gospodarki narodowej, wymaga — wydaje się — wzmocnienia wykonawczego aparatu fachowego w urzędach wojewódzkich.

Również pewne wątpliwości może nasuwać połączenie organizacyjne spraw ogólnych ze sprawami ruchu drogowego, jakie zostało dokonane w Departamencie Samochodowym. Na polu spraw ruchu drogowego mamy w Polsce tyle do zrobienia, że zdaje się rzeczą konieczną położenie większego, aniżeli dotychczas, nacisku na odrobienie powojennych zaległości pod tym względem.

Leliwa.

PRZEPISY O WYCIECZKACH SAMOCHODOWYCH

W związku z sezonem wycieczkowym Ministerstwo Komunikacji uregulowało sprawę używania pojazdów mechanicznych do przewożenia wycieczek turystycznych i krajoznawczych (okólnik Nr SmO-II-22-51/49). Przepisy ustawy z r. 1932 o zarobkowym przewozie osób i towarów pojazdami mechanicznymi nie przewidują obowiązku uzyskiwania koncesji na wykonywanie doraźnych przewozów zarobkowych samochodami osobowymi, wynajmowanymi w całości oraz doraźnych przewozów wycieczkowych, organizowanych przez towarzystwa turystyczne.

Wykonywanie takich doraźnych przewozów może się odbywać na podstawie t. zw. zgłoszeń jednorazowych, na podstawie których władza administracji ogólnej (a więc np. Urząd Wojewódzki lub z jego upoważnienia Starostwo) może wydać zezwolenie na dokonanie takiej wycieczki.

O wydanie omawianych zezwoleń mogą występować przedsiębiorstwa, które wykonują regularną komunikację osobową (PKS i inne) oraz organizacje turystyczne („Orbis” i inne).

Jeżeli chodzi o doraźne przewozy organizowane przez zakłady pracy (np. wycieczki własnych pracowników) lub stowarzyszenia gospodarcze, polityczne itp. (np. zjazdy) należy również brać przede wszystkim pod uwagę PKS, a następnie inne przedsiębiorstwa koncesjonowane, jako dysponujące pojazdami mechanicznymi, przystosowanymi do przewozu osób oraz ubezpieczonymi od odpowiedzialności cywilnej od wypadków.

Wyjątkowo

— w razie większych zjazdów o charakterze masowym — mogą być, w razie niemożności zaspokojenia potrzeb przewozowych przez PKS i inne przedsiębiorstwa koncesjonowane, dopuszczone do przewozów różnych pojazdów instytucji i zakładów państwowych, jeżeli pojazdy te są przystosowane odpowiednio do przewozu osób.

Z powyższą sprawą łączy się jeszcze zagadnienie używania do przewozu wycieczek samochodów ciężarowych, a to wobec istniejącego u nas po wojnie braku dostatecznej ilości autobusów.

To samo zarządzenie Ministerstwa Komunikacji wyjaśnia, że narazie jeszcze mogą być wykorzystywane do tego celu samochody ciężarowe, muszą one być jednakże, ze względu na bezpieczeństwo jadących, odpowiednio dostosowane do przewozu podróżnych. To przystosowanie polega na urządzeniu poręczy ochronnych — jeżeli boki skrzyni są nie wysokie — poręczy, które muszą zabezpieczyć przed wypadnięciem jadącego (szczególnie na zakrętach drogi), dalej — usiawieniu przymocowanych do podłogi lub ścianek ciężarówki ławek; z tyłu wozu celem ułatwienia wejścia podróżnymi do ciężarówki — muszą być urządzone stopnie.

Wyjątkowo jednakże — w związku z akcjami o charakterze masowym — (np. zjazdy) mogą być wydawane zezwolenia na przewóz osób również samochodami niedostosowanymi na stałe do przewozów podróżnych, pod warunkiem jednakże określenia z imienia i nazwiska osoby odpowiedzialnej za dokonanie takiego przewozu w warunkach pełnego bezpieczeństwa.

W żadnym jednak razie do przewozu osób nie mogą być wykorzystywane przyczepy ciężarowe.

Osoby winne dokonania przewozu podróżnych samochodami ciężarowymi bez uzyskania omawianego zezwolenia będą pociągane do odpowiedzialności karnej — administracyjnej, która przewiduje nakładanie grzywny do wysokości 30 tysięcy złotych lub kary aresztu do 6-ciu tygodni, albo obu tych kar łącznie, niezależnie od pociągnięcia do odpowiedzialności karnej sądowej w razie nieszcześliwego wypadku.

Omawiane zarządzenie zaznacza również, że instytucje i przedsiębiorstwa państwowe, pragnące użyć do przewozu wycieczkowego dla swych pracowników samochodów ciężarowych, powinny mieć na uwadze okólnik Ob. Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 sierpnia 1948 r., ustalający zasady korzystania z samochodów ciężarowych.

Wreszcie Ministerstwo Komunikacji przypomina, że organizacje i biura turystyczne, które będą urządzać wycieczki własnymi bądź wynajętymi samochodami, powinny ubezpieczyć się od odpowiedzialności cywilnej na tych samych zasadach co i przedsiębiorstwa regularnej komunikacji autobusowej. (e).

Z kraju

W DAŻENIU DO USPRAWNIENIA OBSŁUGI

MOTOCYKLI

Posiadacze motocykli produkcji krajowej „Sokół” i SHL — 125 cm³ mieli się możliwość przekonać, że jakość tych motocykli jest — jak na pierwszą produkcję — niezła, szwankowała natomiast niewątpliwie obsługa oraz zaopatrzenie w części zamienne. Na obu tych odcinkach powinna obecnie nastąpić poprawa dzięki energicznemu krokom, podjętym przez „MOTOZBYT”. Centrala ta wywarła bowiem odpowiedni nacisk na Dyрекcję Przemysłu Motoryzacyjnego, która wydała z kolei odpowiednie dyspozycje podległym jej zakładom wytwórczym w kierunku zwiększenia produkcji części zamiennych do motocykli.

Jeśli zaś chodzi o obsługę — Służba Techniczna „MOTOZBYTU” zorganizowała w porozumieniu z Dyрекcją Przemysłu Motoryzacyjnego specjalny trzydniowy kurs, mający na celu przeszkolenie techniczne personelu handlowego placówek terenowych „MOTOZBYTU” i zlikwidowanie na tym odcinku niedociąg — nienie w handlu motocyklami.

Kurs odbył się w połowie czerwca na terenie Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego w Psim Polu pod Wrocławiem. Uczestniczący w nim monterzy zapoznali się z etapami produkcji silnika motocyklowego zwiedzając miejscową fabrykę, jednocześnie zaś wysłuchali szeregu treściwych wykładów, mających na celu podniesienie poziomu ich wiedzy fachowej.

Nie ograniczono się jednak tylko do teorii, lecz przygotowano kilka zdefektowanych motocykli, w pracy przy których kursanci wykazywali swe umiejętności, otrzymując jednocześnie fachowe wskazówki. Chodziło tu specjalnie o typowe błędy motocykli, na które należało zwrócić szczególną uwagę. Przedstawiciele Naczelnej Dyрекcji „MOTOZBYTU” udzieliłi też uczestnikom kursu instrukcji gwarancyjnych, tłumacząc bezpośrednio pewne szczegóły.

W sumie inicjatywę urządzenia omawianego kursu uznać należy za celową i pożyteczną. Miejmy nadzieję, że efekty tego kursu, odbywanego pod hasłem „Frontem do klienta” — odczują wkrótce najbardziej zainteresowani, tj. motocykliści.

Na marginesie zaznaczyć należy, że placówki „MOTOZBYTU” notują duży popyt na sprzedawane bez ograniczeń motocykle krajowe „SHL” i „Sokół” 125 cm³. Zapotrzebowanie jest tak duże, że sklepy „MOTOZBYTU” sprzedają natychmiast cały, otrzymywany z zakładów wytwórczych, sprzęt motocyklowy i mimo rosnących obrotów odczuwają już brak tego sprzętu, bowiem popyt jest parokrotnie większy od podaży. Obecnie więc oczekujemy z kolei zwiększenia wysiłku produkcyjnego dla zaspokojenia rosnącego zapotrzebowania.

„MOTOZBYT” SPROWADZA Z FRANCJI

250 „CHAUSSEONÓW”

W wyniku dłuższych rokowań delegacja „Motozbytu” podpisała w Paryżu umowę na dostawę dla Polski 205 autobusów typu „Chausson” — A.P.H. Umowa obejmuje też dostawę części zamiennych wartości 20% zakupu i zestawu narzędzi, niezbędnych przy montowaniu tego rodzaju pojazdów.

Zamówione autobusy dostarczone być mają w czasie od 1 lipca do listopada br. i przeznaczone zostaną dla MKK — Warszawa, PKS-u i PLL „Lot”.

Na żądanie strony polskiej wprowadzone zostaną pewne zmiany techniczne, m. in. hamulce zaopatrzone będą w urządzenia przeciw ich zamarzaniu. Ogrzewanie gwarantuje utrzymanie wewnątrz wozów temperatury +15° nawet przy mrozie —15°. Siedzenia w nowych autobusach pokryte będą plastikonem, przy czym z lewej strony wozu będą pojedyncze miejsca siedzące celem zwiększenia przelotności pasażerów. Autobus posiadać będzie 26 miejsc siedzących, a ogółem będzie mógł zabrać do 60 osób.

KURSY
KIEROWCÓW SAMOCHODOWYCH
przy Związku Zawodowym Transportowców
W BYDGOSZCZY
UL. ŚNIADECKICH 8, TEL. 3651

przyjmują stałe zapisy na kursy
kierowców samochodowych
i motocyklowych

2.325 MOTOCYKLI SPRZEDAŁ „MOTOZBYT“**DO 1.VI.1949 R.**

W czasie pierwszych 5 miesięcy b. r. placówki „Motozbytu“ sprzedały ogółem 2.325 motocykli — głównie produkcji krajowej „SHL“ i „Sokół“ 125 cm³. Pośród sprzedanych motocykli znajdowało się również przeszło 500 maszyn „BMW“ 350 cm³, otrzymanych z Niemiec w ramach dostaw reparacyjnych.

OBSŁUGA GWARANCYJNA CIĄGNIKÓW**„STEYR“**

W związku z dokonaniem ostatnio przez „Motozbytu“ zakupem dalszej partii ciągników „Steyr“, liczba tych ciągników — przeznaczonych wyłącznie do celów sportowych — wzrosła wkrótce do tysiąca. To też sprawa obsługi gwarancyjnej nabiera tu dużego znaczenia. A napotykała ona na trudności — TOR zajmował się bowiem jedynie obsługą ciągników rolniczych, nie zaś drogowych — jakimi są ciągniki „Steyr“ i brak było ogólnego przedsiębiorstwa obsługowego.

Ostatnio jednak doszło w tej sprawie do porozumienia między „Motozbytem“ a TOR-em. Na mocy tego porozumienia „Motozbytu“ sędował na TOR dokonywanie napraw drobnych, średnich i głównych oraz obsługę gwarancyjną ciągników „Steyr“. TOR podjął się też przeprowadzenia docierania tych ciągników. Odbywa się to głównie w Komprachcicach pod Opolem, częściowo zaś również w Warszawie.

Użytkownicy „Steyrów“, którzy oczekują na te ciągniki, winni wykazać nieco cierpliwości. Docieranie bowiem opóźnia wprawdzie trochę oddanie ciągnika do użytku, ale za to wartość użytkowa dotartego ciągnika jest niewątpliwie wyższa.

PRODUKCJA I SPRZEDAŻ ROWERÓW

„Motozbytu“ napotyka na duże trudności w wykonaniu planu sprzedaży rowerów — Zjednoczone Zakłady Rowerowe dostarczyły mu bowiem wprawdzie dużą ilość męskich rowerów turystycznych, ale niewielką tylko ilość rowerów damskich, nie dostarczyły zaś zupełnie zapowiadanych rowerów dziecięcych oraz sportowych. Nie podjęto też dotąd w skali masowej produkcji rowerów różnokolorowych, czego domagają się klienci, zwłaszcza na wsi.

Mimo to „Motozbytu“ dokonał dużego wysiłku celem wykonania planu sprzedaży na tym odcinku, w efekcie czego od stycznia do końca kwietnia br. sprzedano na rynku krajowym 26.200 sztuk rowerów turystycznych męskich i damskich. Wykonano więc z nadwyżką plan, który przewidywał sprzedanie w tym okresie 25.500 rowerów. „Motozbytu“ wyczerpał jednak przy tym całkowicie posiadaną jeszcze w magazynach ilość rowerów damskich i istnieje obawa, że jeśli ZZR wykonywać będą plan produkcyjny tylko ilościowo, lecz nie w pełnym asortymencie typów rowerów, których brak odczuwa rynek — to wykonanie planu sprzedaży w nadchodzących miesiącach będzie trudne do zrealizowania.

OGÓLNOPOLSKA NARADA DYSTRYBUCYJNA**MOTOCYKLOWO - ROWEROWA W BYDGOSZCZY**

Celem dalszego usprawnienia pracy terenowych komórek organizacyjnych „Motozbytu“, zajmujących się sprzedażą motocykli i rowerów — Naczelna Dyrekcja „Motozbytu“ zorganizowała w Bydgoszczy w dniu 17 i 18 czerwca br. ogólnopolską naradę, w której wzięli udział kierownicy działu motocykli i rowerów z terenu wszystkich ekspozytur rejonowych „Motozbytu“.

Narada połączona była ze zwiedzeniem miejscowego zakładu produkcji rowerów. Głównym przedmiotem obrad było omówienie wykonania bieżącego planu sprzedaży motocykli, rowerów i ich części oraz przedyskutowanie planu zaopatrzenia i planu sprzedaży na rok 1950.

Narada przyniosła szeroką wymianę zdań na temat całokształtu zagadnienia handlu motocyklami i rowe-

rami w Polsce. Pozwoliła ona wyjaśnić szereg wątpliwości i dała Dyrekcji Naczelnej „Motozbytu“ wiele wartościowego materiału.

CZĘŚCI ZAMIENNE DO WÓZÓW NIETYPOWYCH

Dotychczas „Motozbytu“ nie zajmował się w ogóle sprzedażą części do samochodów nietypowych, części zamienne do wozów typowych zamawiać zaś można było jedynie za pośrednictwem ekspozytur rejonowych „Motozbytu“, znajdujących się w miastach wojewódzkich. Obecnie następuje tu zmiana i niebawem w sklepach detalicznych „Motozbytu“ zamawiać, będzie można części zamienne zarówno do wozów typowych, jak i niektórych nietypowych.

Na razie uruchomiono już sprzedaż części zamiennych do samochodów i motocykli nietypowych pewnej ilości marek. Części te pochodzą z dostaw UNRRA, a choć „Motozbytu“ nie dysponuje pełnym ich asortymentem, to jednak obsłużyć może pokaźną ilość klientów.

Sprzedaż odbywa się bez żadnych ograniczeń, przy czym za pośrednictwem ekspozytur rejonowych i sklepów detalicznych „Motozbytu“ zamawiać można części do pojazdów następujących marek: AEC, Albion, Austin, Autocar, BSA, Commer, Diamond, Dennis Federal, Guy, Humber, International, Karrier, Leyland, Matchless, Morris, Norton, Thornycroft.

PRZEDSTAWICIELE „ZBROJOVKI“ POMAGAJĄ**W EKSPLOATACJI „ZETORÓW“**

Zgodnie z treścią ostatnio zawartej przez „Motozbytu“ z przemysłem czechosłowackim umowy co do zakupu ciągników „Zetor“ — do Polski przyjechali dwaj przedstawiciele produkujących „Zetory“ zakładów „Zbrojovka“ celem ustalenia szczegółów obsługi gwarancyjnej i remontowej wspomnianych ciągników oraz zasad, na jakich prowadzone będą składy konserwacyjne części zamiennych do „Zetorów“. Jeden z przybyłych rzeczoznawców pozostanie w Polsce dłużej i będzie instruował warsztaty TOR-u.

Warsztaty Samochodowe FRANCISZEK LEWANDOWSKI

BYDGOSZCZ**ul. Podolska 25 Tel. 21-16****WYKONUJE:**

**główne naprawy silników
wszelkich marek
również i nie typowych**

TERMINOWO i DOKŁADNIE

WITOLD RYCHTER

PEWNE ZARZĄDZENIE

Bardzo lubię zarządzenia. Mój wierny jeep^{ek} też. Zawsze z radosnym uśmiechem przywitam naprzykład zarządzenie treści następującej:

„Zarządza się, żeby ob. Rychterowi i ob. Jeepkowi nie wyrządzano niezasłużonych przykrości za ich wyteżoną pracę na polu motoryzacji...”

Lub też:

„Ze względu na to, że niezmordowana działalność ob. Jeepka ma na celu nie korzyści osobiste, lecz dobro polskiej motoryzacji, zarządza się przedłużenie wyżej wymienionego życia mechanicznego na dalsze pięćdziesiąt tysięcy kilometrów...”

Lecz czy można spodziewać się czegoś podobnego? Szczególnie w okresie, gdy wszystkie siły obywateli należy bez reszty oddać odbudowie kraju? W okresie, gdy każda sekunda pracy musi przynieść realne korzyści narodowi? Jasne!

Jesteśmy świadkami wspaniałego wysiłku pracy. Przeżywamy triumfy współzawodnictwa na każdym polu. Miliony położonych cegieł, tysiące ton stali, setki parowozów, mosty, drogi, nowe linie kolejowe, elektryfikacja, głośnik radiowy w każdej chacie... Tempo nieprawdopodobne, w które nikt na świecie nie chce uwierzyć, dopóki nie stwierdzi osobiście zdumionymi oczyma...

Zawsze twierdzę, że są dwie metody „załatwiania” trudności. Jedna — to pójście przebojem. Uderzenie w sam środek trudnego miejsca i przebicie się. Druga — to dyplomatyczne ominięcie kłopotu, obejście go, pozostawienie troski innym.

Co? Ruch uliczny jest zbyt duży? Za dużo interesów mają samochody na pewnej ulicy miasta? Ależ to głupstwo! Zaraz się zrobi. Siuup!..

I wychodzi ZARZĄDZENIE.

Tak było i teraz. Ale zacznijmy od początku. Jedziemy sobie z jeepkiem spokojnie do Warszawy do codziennej pracy, aż tu nagle jeepcio silnej zachybotął przednimi kołami (to przez te bąble na oponach, które przeszły ponad sto tysięcy kilometrów — bez premii), nieomal wyrzucił mnie ze środka przy gwałtownym zahamowaniu i tak się zdumiał, że mu aż z wrażeń (i wytartych panewek) spadło ciśnienie oleju do zera.

Patrzę i oczom nie wierzę! Oto na słupie widnieje ZARZĄDZENIE...

Był sobie ongiś niejaki Komisarjat Rządu m. st. Warszawy. Też wydawał zarządzenia. Nawet nie wszystkie były bez sensu. Ale takiego, to ani razu nie wydał.

Stoimy z jeepkiem przed słupem, podziwiamy i... tamujemy ruch. Jeep^{ek}, spryciarz, targuje się ze mną, że tylko wtedy podniesie ciśnienie oleju, gdy obiecę mu napisać o zarządzeniu. Co robić? Bez ciśnienia nie pojedziemy...

Hej. Na wielkich ulicach wielkiego miasta ruch wielki. Co raz to wyladowana ciężarówka zatrzymuje się przed magazynem i w błyskawicznym tempie pozostawia ładunek. Co raz to zajeżdża ZIS i zabiera paki, skrzynie... Co i raz sprawnie podjeżdża osobówka, z której pośpiesznie wysiada obywatel z teczką i udaje się na naradę w sprawie wykonania zobowiązań przed terminem. Ruch trwa, żyje, pulsuje...

Tak, ulica jest przeciążona. Nie jej to wina, że taka wąska. Nie jej to również wina, że właśnie tam znajdują się biura, magazyny, pracownie. Nie jej to wina, że każdy stara się dla największej oszczędności postawić samochód jak najbliżej miejsca, w którym ma interes do załatwienia.

Na odczytach specjalistów w Automobilklubie niejednokrotnie słyszałem przykład z dziedziny „supertechniki” amerykańskiej, że ktoś, kto ma interes do załatwienia na wielkiej arterii, musi niejednokrotnie pozostawiać swój samochód o dobry kilometr na parkingu, gdyż... „postój wzbroniony”. Zamiast umożliwić postój — zakazuje się go. Nonsens.

Siadł więc Wielki Miejski za urzędowym biurkiem, papierosa zapalił, nos szanowny przydziałową chustką wytarł i... zarządzenie wykonał. Potem niezwłocznie odpoczął.

Czytaj, kto tylko czytać umie! Ucz się, jak nie należy układać zarządzeń! Poznaj w praktyce zasadę, że o ruchu powinni mówić ruchowcy! I. nie śmiej się, drogi kolego, bowiem historia nadaje się jedynie do płaczu.

Widzę, że Czytelnicy zniecierpliwili się. Co jest, do stu tysięcy trybów w „dyferencjonale”? Co jest do złamanej oberlagi na szpiclekpie? O co chodzi?

Jeepcio, pomóż mi! Może ty odcyfrujesz zarządzenie?

Oczywista, należy zacząć od podstawy prawnej. W zarządzeniu warszawskim przytoczona jest Ustawa o przepisach porządkowych na drogach publicznych bez podania, o jaką ustawę chodzi. A więc jest, ale jej nie ma. Zresztą, to głupstwo. Każde dobre zarządzenie będzie chętnie wykonane nawet bez podstaw prawnych.

„I. Ulica Marszałkowska — na odcinku od Chmielnej do Pl. Zbawiciela.

„1. W godzinach od 7-ej do 21-ej zakazano:

- a) poruszania się wozom konnym;
- b) poruszania się pustom dorożkom konnym;
- c) poruszania się wózkiem ręcznym i rykszem rowerowym;
- d) urządzania postojów samochodom ciężarowym i półciężarowym — poza przeznaczonymi na ten cel parkingami.

„2. W godzinach od 7-ej do 10-ej i od 14-ej do 18-ej zakazano:

urządzania postoju wszelkich pojazdów — z samochodami osobowymi łącznie“.

I tak dalej — na całą wielką stronę.

Jeepek mówi, że w tym pierwszym ustępie roi się od błędów językowych. Posłuchajmy.

„Zakazano: poruszania się wozom konnym...“

A więc karać należy nie woźnicę, czy kierowcę, lecz... wóz, samochód, rykszę rowerową. Wydaje się, że każdy taki instrument nie tyle „porusza się“ ile po prostu „jedzie“. A jak wjedzie dorożka z pasażerem, to jak ma potem wyjechać bez niego? Stać nie wolno, „poruszać się“ nie wolno. Co?

„...urządzania postoju wszelkich pojazdów — z samochodami osobowymi łącznie“. Czyli oddzielnie wolno?

„Urządzanie postoju“ — znaczy chyba organizowanie, budowanie, projektowanie, czy coś takiego. Po polsku wystarczyłby zwykły „postój“. Zakazano więc „urządzania“. Czy zakazane jest również „urządzenie“ tego, kto tak napisał?

Historyjek tego rodzaju jest mnóstwo. Jeepek proponuje, by przed wydaniem zarządzenia przeczytał je i poprawił ktoś, kto umie mówić i pisać po polsku.

A teraz — tajemnicze wyrażenie: meritum sprawy. (Nie ten meritum, lecz to meritum — tak, na wszelki przypadek).

A propos „meritumu“. Oczyszczono za jednym zamachem pióra wielkie ulice Warszawy z jadących i oczekujących pojazdów. Ulice powinny przeto uzyskać szeroki oddech i nie razić wzroku estety sznurami stojących pojazdów.

Nic to, że teraz trzeba stawiać pojazdy w bocznicach; że ich nie widać z okna; że załatwienie interesu przedłuża się; że wyładunek staje się zagadnieniem... Ulice są czyste, gdyż Obywatelka Milicja zbiera wspaniałe żniwo mandaturowe...

Władca Miejski naruszył jednak rozporządzenie Ministrów. Przepisy o ruchu pojazdów mechanicznych wyraźnie klasyfikują samochody na osobowe i ciężarowe i postanawiają, że pojazdy mechaniczne do 1500 kg nośności podlegają przepisom o samochodach osobowych. Jak więc pogodzić to słuszne prawo z „Zarządzeniem“ miejskim, które wprowadza nowy termin prawny — „samochody półciężarowe“. Co to za kategoria? Może Mistrz Wiech dałby sobie radę z tym określeniem, tak, jak uporał się z Syreną, przydawszy dziewicy rybi ogon? Może określi to, jako: „pół Dekawki — pół Macka“...

Zarządzenie posiada również swą część humorystyczną, jako, że „śmiech — to zdrowie“. Przeczytajmy dział VI (przypiski autora).

„VI. Ograniczenia powyższe nie dotyczą następujących pojazdów, zdążających do wypadków:

- a) samochodów straży pożarnej;
- b) ambulansów sanitarnych;
- c) pogotowia technicznego M.Z.K., Elektrowni i Gazowni;
- e) samochodów Milicji Obywatelskiej i organów Bezpieczeństwa Publicznego;
- f) służbowych samochodów wojskowych;
- g) pojazdów posiadających przepustki wydane przez Wydział Komunikacyjny Z.M.

No tak! Chociaż, po raz pierwszy słyszę, by samochody służbowe wojskowe jeździły do wypadków. Ponadto widocznie przewidziana jest możliwość otrzymania przepustki dla innych pojazdów (konnych?), celem jazdy do wypadku.

Co to wszystko znaczy?

Jeżeli chodzi o samochody spieszące do wypadków, to przecież uprawnienia nadała im władza wyższa, niż Zarząd Miejski i nie ma co tego powtarzać, czy łaskawie zezwalać. Ale inne samochody i wozy konne? Na przykład te z „przepustkami“. Wyjątek? Ha!

Jeden z kanonów nauki o ruchu drogowym mówi, że **wszelki wyjątek jest niedopuszczalny**, gdyż unicestwia postanowienie zasadnicze. Jeżeli na jezdni, na której zakazano postoju, stoi wyjątkowo kilka pojazdów, to skutek jest taki sam, jakby stał cały rząd samochodów. I tak cały pas jezdni koło chodnika jest zaprzeczony dla ruchu. O tym nie wie zapewne autor Zarządzenia.

Jak było do przewidzenia, w Departamencie Samochodowym M. K., dokąd zwróciłem się (za poradą jeepka) o informację, nic nie wiedzieli o zarządzeniu i bardzo się zdziwili, że wyszło ono w takiej zabawnej formie. Bo i skąd mogli wiedzieć, gdy im nikt nie przysłał nawet plakatu? Szkoda, gdyż wtedy prawdopodobnie nie ukazałoby się ono wcale, lub przynajmniej byłoby dobrze opracowane. Ale wtedy nie miałbym materiału do felietonu...

Zarządzenie wyszło, lecz nie zostało od razu poparte ustawieniem znaków zakazu na ulicach. Milicja karała mandatami, a „winni“ nie wiedzieli, za co. Ciekawe, co jest winien kierowca samochodu łódzkiego, czy gdańskiego, że nie zna wszystkich „zarządzeń“ warszawskich? Zresztą idę o zakład, że sami Wielcy Miejscy nie znają wszystkich obowiązujących zarządzeń warszawskich.

Zresztą, po co sięgać po tak drażliwy przykład. Lepiej zapytać, czemu na jednokierunkowej ulicy Wareckiej w Warszawie dziesiątki wozów dziennie jedzie bezkarnie „pod włos“, a najkrótsze zatrzymanie się na Marszałkowskiej pociąga za sobą niezwłocznie „100 zł“? Dlaczego po zakazanej części Nowego Świata włączają się noga za nogą wozy konne, ale niech tylko przystanie na chwilę samochód... O jej!..

Wiele trzeba byłoby pytać, „dla czego“?

Zarządzenie wyszło, a znaki nie „wyszły”. Znow ktoś nie znał zasad regulacji ruchu ulicznego. Wreszcie pewnego pięknego dnia stało się. Znaki pojawiły się na wszystkich rogach. Z tabliczkami informacyjnymi. Ładne nowe znaki. Ale...

Ale, po pierwsze, nie wszędzie. Ale, po drugie — znaki te wcale nie odpowiadają zarządzeniu. Kto nie wierzy, niech przeczyta zarządzenie i porówna je ze znakami. Najlepiej niech to uczyni ten, który „opracował” zarządzenie. Zobaczy, czego narobił.

Jeżeliby zastosować prawidła logiki, wyglądałoby na to, że nie ten ma być karany, który stosując się do znaków — nie stosuje się jednocześnie do treści zarządzenia, lecz ten, który ustawił niewłaściwe znaki. A w praktyce jest odwrotnie. Nota bene nie wiadomo, czy „wynalazca” omawianego zarządzenia nie otrzymał przypadkiem nagrody za wynalazek?

I wreszcie sprawa końcowa, choć wcale nie najdrobniejsza. Pytanie: ile znaków postawiono? A ile trzeba byłoby postawić, by wypełnić wszystkie punkty zarządzenia?

Odpowiedź: może się mylę, zastrzegam się, ale pobieżne obliczenie daje liczbę rzędu 75 założonych i 100 ogółem koniecznych do założenia. Licząc tanio po 900.— złotych za znak — otrzymamy 67.500.— względnie 90.000.— złotych oraz kosztu budowy zapowiadzianych w zarządzeniu „parkingów”.

Ostatecznie sumy te nie były zastraszające, gdyby przez to uzyskano zasadniczą poprawę sytuacji. Ale przecież nie można zapominać o stracie pośredniej, polegającej na zmuszeniu użytkowników samochodów i wozów konnych do zmiany godzin pracy, do wyładunku i załadunku w porze nocnej; na konieczności dodatkowego przejazdu w bocznicy i manewrowania tam przy zawracaniu; na stracie czasu i sił, tak potrzebnych do wykonania normy i planu; na zamieszaniu, jakie wprowadza zarządzenie w normalny ruch uliczny.

Dobrze byłoby zastanowić się, przed wydaniem zarządzenia, co jest gorsze: pozostawienie ruchu, jak był, lub nie wielkie ograniczenie go dla tych pojazdów, które z natury rzeczy są powolne i strata czasu dla nich nie gra większej roli — czy też ograniczanie ruchu ze wszystkimi ujemnymi następstwami tego ograniczenia.

Dobrze byłoby poradzić się przedtem specjalistów od spraw ruchu drogowego, a przede wszystkim Departamentu Samochodowego, który przecież znajduje się o kilka minut jazdy służbowym samochodem od Zarządu Miejskiego. Porada taka nie kosztuje nic, albo bardzo mało (benzynę na dwa służbowe kilometry), a oszczędzić może dużo.

Czy dający doskonałe rezultaty „system O” nie obowiązuje „wynalazców nowych zasad ruchu?”

Konkretnie mówiąc, należy zapytać o zdanie mego jeepka.

— Hej! Jeepke! Szczeknij wreszcie tą twoją nadwyreżoną lewą przednią półoską, co o tym sądzisz?

Słyszycie, co mówi? Słuchajcie:

— Znieść zarządzenie z urzędu przez władzę nadzorczą — punkt pierwszy. Zdjąć znaki i sprzedać je jeszcze w dobrym stanie, kto ich potrzebuje — punkt drugi. A z „wynalazców” wyciągnąć.. pierwiastek kwadratowy — punkt trzeci.

Wygląda na to, że jeepke ma rację. Jak zwykle. Kropka.

W. Rychter

NARESZCIE NA WŁAŚCIWEJ DRODZE

Walkowana przez 2 lata sprawa programu imprez samochodowych znalazła wreszcie właściwe rozwiązanie. Poronione pomysły „wielkich komandorów od małych imprez”, aby za wszelką cenę (oczywiście na rachunek kogoś innego tzn. Skarbu Państwa) utrzymać „szeroki oddech wielkich raidów — bo co zagranica o nas pomyśli” — zostały wreszcie należyście potraktowane i z należytym respektem złożone na wyższych półkach magazynu zbędnych osobliwości. Kierowcom zostało się nieco wolnego czasu, a w zbiernikach CPN-u — spore ilości benzyny, którą można z pewnością lepiej rozchodować niż na sprawdzanie „wartości technicznej i użytkowej”... BMW, Mercedesów i Dekawek wyprodukowanych w latach... 1933—1939.

Główna Komisja Sportowa AP w odmlodżonym składzie ustaliła łącznie z Głównym Urzędem Kultury Fizycznej program imprez sportowo-szkoleniowo-zaprawczych na rok 1949-y. Imprezy te podzielono na 4-y zasadnicze kategorie: III, II, I i Mistrzowską, nadając im tytuł „Jednodniowych Jazd Konkursowych”.

Cechą charakterystyczną J. J. Konk. jest krótka jazda okrężna (80—100 km.) i sporo prób technicznych, mających na celu wykazanie umiejętności kierowcy. Dzięki takiemu ustaleniu regulaminów koszty imprezy na wóz będą stosunkowo niewielkie (mała ilość paliwa i olejów), natomiast rozszerzy się znacznie baza biorących udział w imprezie (na 80 km jazdy i jeden dzień czasu stać będzie z pewnością wielu kierowców). Zamiast 3000 kilometrowych tasemców „wykręcanych” dniem i nocą przez kilkunastu kierowców z inicjatywą prywatnej i pokrewnej na pół-wrakach podkarmionych częściami z cementarzysk samochodowych — otrzymaliśmy imprezę dającą możliwość wykazania swych umiejętności każdemu kierowcy. Każdemu, gdyż okólnik Prezydium Rady Ministrów z dnia 12 maja 1949 r. zezwala na branie udziału w Jednodniowych Jazdach Konkursowych kierowcom na wozach państwowych.

W ten sposób Automobilkluby otrzymały wreszcie podstawy formalne do wciągnięcia w orbitę sportu i szkolenia stu tysięcy rzeszę kierowców polskich. Wdzięczne pole do działania i... duże obowiązki. Jak zostaną one zrealizowane i wypełnione przez poszczególne Oddziały AP — zobaczmy. Śledzić będziemy tę pracę pilnie i uważnie.

T. G.

NASZE KŁOPOTY

SAMOWOLNA I BŁĘDNA INTERPRETACJA PRZEPISÓW

Inż. Rychter, do którego pisaliście, przekazał nam Wasz list, gdyż treść jego obchodzi szersze warstwy kierowców. Dla tego też podajemy do publicznej wiadomości niektóre ważniejsze ustępy Waszego listu, by były przestrogą dla innych.

Piszecie:

Dnia 3-go maja br., idąc ulicą Zwycięstwa, zauważyłem samochód marki Opel, stojący za znakiem zakazu zatrzymywania się. Rozmieszczenie znaków drogowych na tym odcinku jest wyraźne i zrozumiałe. Samochód posiada z przodu i z tyłu białe tablice bez numerów. Przechodząc koło niego mówię do kolegi: „popatrz — mało tego, że nie ma numerów — jeszcze stoi w zakazanym miejscu”. Samochód ten należy do... Miejskiej Komendy Milicji Obywatelskiej w Gliwicach.

Idziemy dalej, ale takie lekceważenie przepisów trochę nas poruszyło i postanawiamy zwrócić się do milicjanta, stojącego na wysepce. Widząc to kierowca rusza, zawraca na skrzyżowaniu i staje gasząc silnik naprzeciwko poprzedniego miejsca za znakiem zakazu oczekiwania.

W międzyczasie doszedłem milicjanta i klaruję mu, że ten wóz z powyższych powodów naruszył przepisy i narusza je w chwili naszej rozmowy w dalszym ciągu. Odpowiedź brzmiała: „to jest wóz milicji, jemu wolno”. Na dalsze przekonywanie ów milicjant mówi, że mogę się w tej sprawie porozumieć z komendantem. Wobec tego idziemy do komendanta.

Traf chce, że spotykamy Komendanta jadącego na rowerze z kierunku, w którym stoi samochód. Nasza rozmowa wyglądała następująco: „Panie komendancie, jakim prawem wasz samochód w tej chwili tam stoi?”. Odpowiedź: „bo to jest samochód milicji i jemu wolno. Zresztą ten samochód tam stoi służbowo, a numerów nie ma, bo niedawno kupiony”. Wyjaśniła, że kupiony przed miesiącem.

My na to: „A ten Steyr ciężarowy bez numerów, który u Was chodzi prawie dwa lata, to też niedawno kupiony?”.

Trwało to od godz. 12.00 do 12.05.

Panie Inżynierze! Ten Steyr to moja bolączka od samego jego ukazania się. Muszę Panu dodać, że zawsze wybieram się w drogę, a w bocznej kieszeni mam książeczkę mgr. Olechnowicza z ostatniego wydania.

Wracając jeszcze do sprawy samochodu milicji muszę dodać, że Gliwicki U. B. posiada Skodę zarejestrowaną i kierowca jej zadziwia swą spokojną i opanowaną jazdą, nie naruszając nigdy przepisów drogowych.

Co Pan powie o takim: Autobusy PKS-u zamiast objezdzać regulującego ruch na wąskim skrzyżowaniu, jadą pod nosem, (jak na rogu Żurawiej i Marszałkowskiej w Warszawie), a gdy to samo zrobił mój znajomy na GMC z pracownikami, to od razu „mandacik”.

Ja sam mieszkam w pobliżu i widzę dziennie dziesięć wozów łamiących zakaz wjazdu w ulicę jednokierunkową. Ale tu milicji nie ma. Znaki co prawda umieszczono na murze, a nie na słupach, ale są i to po obu stronach i świeżo odmalowane. Nota bene postawione rok temu na moją i brata interwencję ze względu na bardzo niebezpieczny wyjazd tramwaju.

Jeszcze w sprawie pierwszej: w chwili rozmowy z Komendantem M. O. za znakiem zakazu zatrzymy-

wania się stała ciężarówka rozładowując meble. W tym samym zresztą miejscu staje bardzo często Renault miejscowego PDT. Ten sam Renault często wjeżdża od strony niedozwolonej w ulicę jednokierunkową. To są fakty z mego najbliższego, sąsiedztwa dalszych już nie piszę, gdyż za dużo byłoby do pisania.

Proszę uprzejmie o wyjaśnienie odnośnie sprawy pierwszej.

Z poważaniem

W. Skoczyński

Odpowiadamy odnośnie sprawy jazdy bez numerów. Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Komunikacji i innych Ministrów z dnia 27 października 1937 roku w brzmieniu, ustalonym przez Ministra Komunikacji i innych Ministrów z 1948 r., żaden samochód nie może kursować po drodze publicznej bez dowodu rejestracyjnego i tablic rejestracyjnych. Jeżeli pojazd nie jest jeszcze zarejestrowany, to musi posiadać tablice próbne i zaświadczenie na nie. Rozporządzenie nie przewiduje wyjątków dla M. O., lub Urzędu Bezpieczeństwa.

Jest wprawdzie jeden wyjątek. Oto samochód, ocłony na granicy, może być doprowadzony w ciągu najbliższych 12 godzin do najbliższego miasta wojewódzkiego jedynie na podstawie kwitu celnego i potwierdzenia godziny przekroczenia granicy państwa. Ta okoliczność w podanym przez Was przypadku nie zachodzi.

Sądzymy, że list Wasz spowoduje zastanowienie się odpowiednich władz drogowych i nadzorczych w Gliwicach i przyczyni się do usunięcia samowolnej i błędnej interpretacji przepisów drogowych, oraz wzmocni kontrolę nad ruchem.

TRANSPORT - SKARŻYSKO

Spółka z o. o.

Skarżysko - Kamienna, ul. 1-go Maja Nr 28

Wykonuje przewozy wszelkich towarów samochodem ciężarowym o różnym tonażu szybko i solidnie

Wyścigową D. K. W. 350 SS

z pompą podawczą, mylnie zwaną kompresorem, sprzedam natychmiast

JERZY MIELOCH, Poznań, Białogóra

ZALEGAJĄCYM
z opłatą prenumeraty

Wstrzymujemy
wysyłkę czasopism

Administracja

SZEŚĆ SPOSOBÓW ZAHAMOWANIA „ZMORY MONOPOLOWEJ“

Szanowna, a sercu naszemu miła i droga (nie z powodu 100 zł za egzemplarz) „Motoryzacja”. Jako ten, który niejednokrotnie w sądach widzi „miłe, złego początki”, chcę w swoim liście poruszyć aktualne zagadnienie „zmory monopolowej”, która „zadomowiła” się w środowisku ludzi pracy, przeszkadzając im w odbudowie kraju.

Szeroki ogół pracowników doskonale zdaje sobie sprawę z następstw panoszącej się plagi, lecz często pokusa jest zbyt duża, bo tu bar, tam restauracja, a gdzie indziej budka z „wodą sodową” lub inna „jagodajnia” (czytaj „wódkodajnia”).

Na nic się zdadzą barwne i pomysłowe plakaty, broszury, odczyty i poradnie przeciwalkoholowe (podobno po kuracji wódka lepiej smakuje), jeżeli państwo nie wypowie zdecydowanej walki alkoholizmowi przez zmniejszenie możliwości „zalewania robaka” stosując następujące „ojcowskie” środki:

1) Wyeliminować wódkę ze świetlic pod rygorem odpowiedzialności związkowej dla Rad Zakładowych! Niech „wódka” przestanie być „atrakcją” przyciągającą na świetlicę!

2) Zakaz sprzedaży alkoholu w dni powszednie, od rana do godz. 16-ej, gdyż kto w tych godzinach urzędowych pije? — nierób, lekkomyślny lub nieuczciwy pracownik, który „wyrwał się na miasto” w sprawach „służbowych”, spotkał przygodnego kompana z kategorii „wart Pac pałaca, a pałac Paca” i zaczyna się „urzędowanie” często — gęsto za pieniądze pobrane na zakupy itp. Potem zwykle bywa „kradzież w tramwaju, bo był tłok”, „dziurawy zbiornik, z którego wyciekła benzyna” itd, itp. no i konieczność pożyczki z kasy pożyczkowo-oszczędnościowej na pokrycie „strat”, a „bodaj ich licho”.

3) Nakaz zamykania lokali gastronomicznych z wyszynkiem, bez wyjątku (bo poco spędzać „pijacką gwardię” do jednego lokalu, aby właściciel „zacierał ręce”) o godz. 21-ej. Od 16 do 21-ej dosyć jest czasu żeby się „zaperfumować” jak ktoś tego już bardzo chce, natomiast lokale gastronomiczne bez wyszynku powinny być otwarte dłużej, tak aby człowiek pracy, zwłaszcza kawaler lub przyjezdny, mógł spożyć posiłek, wychodząc lub udając się do pracy.

4) Nocne lokale zamknąć na „cztery spusty” — gdyż pokusa jest duża, a po nieprzespanej nocy „odsypia się” w czasie pracy i robota „idzie sennie”, a dla spekulantów, nierobów i innych „niebieskich ptaków” szkoda pomieszczeń, które mogą spełniać pożyteczniejszą rolę popularnych stołówek ludowych.

5) Zakaz podawania wódki w karafkach lub butelkach. Podawanie na kieliszki „nudzi się” (z własnej praktyki autora listu).

6) Wyплаты zarobków winny się odbywać 1-go i 15-go każdego miesiąca. Na terenie całego Państwa w te dni winien być stosowany zakaz sprzedaży napojów alkoholowych.

Późniejsze zamykanie lokali gastronomicznych z wyszynkiem może być dozwolone w dni przedświąteczne.

Jednym słowem przez wprowadzenie tego rodzaju zakazów i dokładne opracowanie „szczegółowego pijackiego rozkładu jazdy” ograniczyłoby się akcją „rozpijacką” — pod tytułem „chodź kolego na jednego”, co się kończy zazwyczaj „wielokilometrowymi kolejkami”, a potem często „hamowaniem na słupie lub przydrożnym drzewie”.

Niech się nie martwi „Monopol Spirytusowy”, że „gorzejnie staną i nie wykona planu” — my transportowcy samochodowi chętnie będziemy współzawodniczyć z kolegami - traktorzystami w „spożywaniu”

spirytusu, ale jako paliwa dla naszych samochodów. Przypuszczamy, że i inni „motorowcy” pomogą nam w tym dla dobra kraju!

Niech się również nie cieszą „fabrykanci” „bimbru”, gdyż Państwo posiada dostatecznie sprawny aparat ochrony skarbowej, który amatorów „dobrej koniunktury” potrafi odpowiednio „prostować” i „przeszkalać” do uczciwej pracy, a w rezultacie takiej obywatelskiej „ojcowskiej” akcji będzie mniej wypadków samochodowych i innych oraz różnego rodzaju nadużyć itp. „kwiatków z osłej łąki”, które zawsze idą trasą „od rzemyczka, do kamyczka”.

Jeżeli ktoś z „zagorzałych zwolenników” będzie chciał zrobić „zapas” „ognistej wody”, to już często — gęsto będzie miał do czynienia z „regulatorem domowym”, ale to już sprawa „domowego kodeksu karnego”.

I Ty kochana „Motoryzacja” nie obrażaj się, że stracisz czytelników po umieszczeniu tych projektów, gdyż i tak mówią, że 100 złotych to „wygórowana cena i tak nie oplaci”, ale parokrotnie większa suma wydana na „wóde” to w „porządku”. Ci co Cię czytają w dalszym ciągu czytać będą, ciesząc się, że „rąbiesz prawdę w oczy”.

Powyższe projekty wnosi i o dyskusję prosi „za kółkiem (w odpowiednim czasie) nie wylewający”.

Ben

MUZEALNE OKAZY SAMOCHODÓW MUSZĄ ZNALEZĆ WŁAŚCIWĄ OPIEKĘ

W pawilonie Ministerstwa Komunikacji — na Targach Poznańskich zauważyłem wystawiony samochód-antyk, z lapidarnym napisem, że jest to samochód z końca XIX w. Po przeprowadzeniu pobieżnych oględzin stwierdziłem, że jest to wyjątkowo piękny okaz samochodu prawdopodobnie z pierwszego pięciolecia XX w. (ok. 1901 — 1902 r.). Samochód jest prawie kompletny. Wydaje mi się, że jest to okaz marki de Dion-Bouton. (może się mylę — chętnie przyjmę sprostowanie).

Jest to samochód 1-o cyl. 4-o takt o pojemności skokowej ok. 4,5 l. Przednie koła na zwrotnicach, silnik z tyłu, przełożenie napędu przy pomocy elastycznych, odciążonych półosi (typowe dla de Dion'a), składających się z wałków pędnych, będących jakoby łańcuchem przegubów.

Nadwozie 4-o osobowe wyglądające jak powozik konny, od którego odjęto dyszel i orczyki.

Tak się składa, że jest to samochód (względnie taki sam samochód) jakim jeździłem w 1903 r. Ten wehikuł był własnością niejakiego ob. Włodarkiewicza, zamieszkałego w Wierzbnie pod Warszawą i na tej trasie przeżyłem emocjonujące chwile rozkoszy pędu... 12 km na godzinę, z zadowoleniem obserwując moich rówieśników, którzy z trudem dotrzymywali kroku samochodowi. Psy natomiast bez trudu wyprzedzały pędzącego „potwora”, poszczekując wesoło na nieistniejące konie.

Był to, o ile pamiętam, drugi samochód w Polsce. Pierwszy samochód (zdaje się, że Peugeot) był własnością p. Grodzkiego, znanego automobilisty z okresu sprzed pierwszej wojny światowej.

Niestety okaz ten zwraca uwagę swoim zaniedbaniem i zupełnym brakiem konserwacji. Znajduje się on w takim stanie w jakim był pozostawiony 45 lat temu plus zniszczenie spowodowane okresem przestoju bez opieki i bez serdecznej dłoni wyciągniętej do milego staruszka, który tyle mógłby nam opowiedzieć o konstrukcji samochodów i o pierwszych krokach motoryzacji — sprzed pół wieku.

Nie wiem czemu przypisać fakt dopuszczenia do takiego stanu zapomnienia i braku konserwacji — tak pięknego i cennego kamienia milowego w historii motoryzacji. Przecież — tak jak piękny, stary obraz czy mebel antyczny musi podlegać renowacji i odbudo-

wie, tak i samochód, będący już wartościowym antykiem, musi być z całym pietyzmem odbudowany do stanu jakości obiektu dydaktycznego rozwoju techniki samochodowej i obiektu historycznego o wartości artystycznej.

Przechodzenie nad tym do porządku dziennego, dopuszczenie, aby taki samochód stał zapomniany i po pewnym czasie został wyrzucony na śmietnik, wydaje mi się takim samym, nieco nierozważnym czynem, jak palenie w piecu zniszczonym krzesłem z okresu Księstwa Warszawskiego.

**
**

Sprawa ta wiąże się ze sprawą odbudowy samochodu Oldsmobile z 1903 r., którą pozwoliłem sobie, swojego czasu, poruszyć na łamach pism fachowych.

Stare samochody — antyki i prawie antyki powinny być wylowione z zakamarków zapomnienia, wyszukane i przejęte przez instytucję, która by udostępniła je szerokim warstwowi społeczeństwa zainteresowanego motoryzacją, dla celów zadań technicznych i historycznych. Mogę tu podać dwa samochody jako kandydatów do parku historycznego.

1) Buick — ok. 1927 r. 5-o osobowe „torpedo“. Samochód ten, jeszcze niedawno, znajdował się w PZS 2 i jest, zdaje się, po naprawie głównej.

2) Rochet-Schneider — ok. 1918 r. Silnik 4-o cyl. (każdy cylinder oddzielny!), zapewne ok. 6 l. pojemności. Nadwozie odkryte. Stan zaniedbany, ale na chodzie. Samochód ten widziałem w drugim podwórzu przy ul. Konopackiej 19.

Czy nie należałoby się zainteresować tymi starszymi?

Wracając do samochodu z Targów Poznańskich, odnoszę wrażenie, że nie będę osamotniony jeżeli zaproponuję, aby samochód ten został poddany dokładnej renowacji i odbudowie. Aby nie poprzestać na słowach — podyktowanych może emocjonalnym podejściem starego samochodziarza — do starych samochodów, składam niniejszym ofertę bezinteresownej pomocy przy ustaleniu danych historycznych dotyczących tego samochodu (również i wozu Oldsmobile), wykonaniu pomiarów i rysunków, wykonaniu konstrukcji brakujących części oraz pomocą przy doprowadzeniu samochodu do stanu pełnej renowacji podwozia i nadwozia. Mam przy tym zapewnioną współpracę paru wybitnych automobilistów.

Niech taki czerstwy staruszek w pełnym stanie zdrowia i schludnie odziany, służy jeszcze wiele lat na małym odcinku historii techniki motoryzacyjnej i niech będzie źródłem serdecznych wzruszeń nie tylko dla starych „remiechów“ — ale i tysięcy rzesz młodego narybku motoryzacyjnego.

inż. Bohdan Lubiński

Wydaje nam się, że sprawa warta jest zachodu i pracy, a oferta inż. Lubińskiego nie powinna długo czekać na przyjęcie. Niszczycielskie działanie ostatniej wojny starło z powierzchni na terenie całej Europy niemal wszystkie muzealne obiekty samochodowe. Nieliczne jednostki ocalały. Dwa z nich — niewątpliwie wartościowe obiekty — znajdują się na terenie naszego kraju, w naszym posiadaniu. Należy się im właściwa opieka. Nie zwlekajmyż więc z nią. (red.)

KSIAŻKA, KTÓRA ODDAJE WIELKIE USŁUGI

Do Redakcji czasopisma „Motoryzacja“

W ostatnich dniach nasz referat zakupił książkę inż. W. Rychtera pt. „ABC Samochodu“ (wydawnictwo Spółdz. „Autor“).

Książka ta okazała się dla naszego referatu i dla naszych kierowców tak cenna, że nawet sami kierowcy zakupili kilka egzemplarzy. Szczególnie cennym jest dobre polskie słownictwo techniczne oraz tabele i obliczenia na końcu książki.

Książka ta oddaje również wielkie usługi naszym praktykantom, którzy przygotowują się do zawodu kierowcy, a również i urzędnikom transportu, którzy

mogą w niezmiernie łatwy i przystępny dla niefachowców sposób zapoznać się z działaniem i budową samochodów.

Ze względu na wielki pożytek, jaki oddaje książka inż. Rychtera, którego nazwisko jest doskonale znane wśród zawodowców samochodowych, uważam za słusze publicznie polecić ją wszystkim kierownikom działów transportowych i referatów samochodowych w Polsce do użytku prywatnego i służbowego, tym bardziej, że jest ona zalecona przez Ministerstwo Komunikacji.

Cz. Rzeczkowski

Kierownik Referatu Samochodowego
(adres w posiadaniu Redakcji)

CZY PRZEPISY DROGOWE

NIE WSZYSTKICH OBOWIAZUJĄ?

W maju br. byłem w Warszawie wozem ciężarowym i chciał los, że miałem defekt tylnego koła. Chcąc usunąć defekt wjechałem na chodnik jedną stroną kół (bokiem), aby nie zmniejszać przełotności ulicy. Było to naprzeciw wypalonego gmachu, brama wjazdowa była zamurowana. I kiedy już miałem rozmontowane koło, zjawił się milicjant, obejrzał wózek wielkiego znawcy i zażądał mandatu karnego w sumie sto złotych.

Pytam za co?

A on objaśnił: „za stanie na chodniku“.

Byłem tym zaskoczony. Chciałem wyjaśnić, że stanąłem na chodniku dla dobra innych użytkowników jezdni, że wóz stoi pochyło i mam ciężką pracę.

Jednak słowo się rzekło, i tu nie ma wyjaśnień.

Otrzymałem dwie białe kartki. Gdy brałem je, pomyślałem: w stolicy porządek musi być.

W kilka dni po tem tj. 20.V.49 r. znów jestem w W-wie, na placu Trzech Krzyży i tu mi mało żółte nie załała, gdy wchodząc do pięknego gmachu Min. Przem. i Handlu ujrzałem dwie demokratki stojące na chodniku po prawej stronie, tuż za tablicą ze znakiem zakazu parkowania samochodów!

Porządek musi być — przypomniałem sobie. Czyż te piękne Chevrolety z Nr A 77650 W-wa oraz A 75016 W-wa, mają inne przepisy niż wóz ciężarowy?

Czyż w tym miejscu, gdzie nie jest miejsce do parkowania wozu ma prawo stać wbrew prawu, które jest dla wszystkich, wóz resortu ministerialnego?

Z oburzeniem zapewne każdy spoglądał na ten kontrast pięknego gmachu, kilkudziesięciu ustawionych wozów na miejscu przeznaczonym do parkowania i na te dwie Chevrolety (ze śpiącymi kierowcami) stojące na chodniku, przed gmachem ministerialnym.

Ja zapłaciłem mandat za przymusowe zatrzymanie się z powodu defektu i nie było względów. A ci panowie w demokratkach stali na chodniku dla swej szoferkiej wygody, wyraźnie publicznie łamiąc przepisy drogowe.

Dla czego dla nich nie było milicjanta z mandatem? Czy inne jest prawo dla wozu ciężarowego bez ministerialnej pieczęci?

Tego już nie mogę zrozumieć. A może wóz ze wsi jest do mandatów a samochód z miasta do przekraczania przepisów pod ochroną władzy porządkowej?

J. D. (Garwolin)

Ogłoszenie wyników

„Naszego Konkursu“

podamy w zeszycie 8-ym

Ze świata

POSTĘPY EKONOMICZNE I TECHNICZNE PRZEWÓZÓW W ZSRR

Plan gospodarczy, na którym oparta jest gospodarka narodowa w Związku Radzieckim zawiera m. in. plan całosci przewozów samochodowych zarówno w ruchu towarowym jak i w kolektywnym ruchu osobowym (autobusy). Plan przewozów daje możność wglądu w wydajność całosci i w wydajność każdej jednostki planującej, dzięki porównaniu wskaźników wydajności: planowanych i wykonanych w okresie planowania oraz w okresach poprzednich.

Jak donosi miesicznik „Awtomobil“ wydawany w Moskwie w swym ciekawym Nr 3 br., postępy ekonomiczne i techniczne przewozu samochodowego w 1948 r. w stosunku do 1947 r. są bardzo znaczne. W artykule ministra transportu samochodowego — A. Kurszowa znajduje się szereg pouczających danych. Tak np. przewóz w ruchu towarowym wykazał postępowanie 15,7% w tonach i 19,1% w tono-km. W ruchu osobowym osiągnięto wyższy o 25,3% przewóz pasażerów i w 20,3% lepsze wykonanie zadań w pasażerokilometrach.

W ciągu roku 1948 r. przewieziono miliony ton zboża i innych płodów ziemnych z kolchozów do składów państwowych, setki tysięcy buraków cukrowych do cukrowni, ponad półtora miliona metrów kubicznych drewna z lasów itd.

Te postępy zawdzięcza się lepszemu organizowaniu ruchu, jak na przykład: likwidacja nieuzasadnionych przestojów, przedłużenie dnia pracy (praca na dwie zmiany), wykorzystania próżnych przebiegów przez lepsze wykorzystanie aparatu spedycyjnego, lepsze wykorzystanie taboru przyczep, jak również ładowności samochodów. A ponadto — co nader ważne — przez znaczny postęp w kierunku polepszenia gotowości taboru, osiągnięty stosowaniem w coraz szerszej skali nowych urządzeń służących do zapobiegawczej (profilaktycznej) obsługi samochodów.

W Z.S.R.R. jest regułą, że współczynniki technicznej gotowości taboru wahają się w granicach od 0,7 do 0,8 (stosunek ilości wozy-dni podczas, których cały tabor jest gotów do jazdy, czyli technicznie sprawny, do ilości wozy-dni taboru w posiadaniu), zaś współczynniki wykorzystania taboru w granicach 0,6 do 0,7 (stosunek wozy-dni w których tabor pracował do wozy-dni w posiadaniu).

Wydajność średnia samochodu ciężarowego 3-tonowego wynosiła w 1947 r. 4.896 ton i 84.205 tono - km, gdy natomiast w 1948 r. wzrosła do 5.064 ton i 87.817 tono - km. Liczby doprawdy imponujące!

Oczywiście, że lwią część zasługi w osiągniętych postępach mogą zapisać na swoje dobro kierownicy, wśród których ruch STO-TYSIĘCZNIKÓW rozwija się coraz bardziej (patrz artykuł pt. „O racjonalne wykorzystanie taboru“ w Nr 12 „Motoryzacji“ z 1948 r.).

WZROST ILOŚCI STACJI OBSŁUGI W ZSRR.

Samochodów osobowych w indywidualnym — prywatnym posiadaniu jest w Związku Radzieckim coraz więcej. Naturalną konsekwencją tego faktu jest szybki rozwój sieci obsługi technicznej. Problem wyjątkowo trudny, licząc się z olbrzymim terytorium Związku Radzieckiego.

Obsługa zapobiegawcza (profilaktyczna) znajduje się w ZSRR (która sięga od Białorusi do Oceanu Spokojnego!) w rękach Przedsiębiorstwa Państwowego pn. „Rosawtoobsłużiwanie“, natomiast naprawy wykonują warsztaty podlegające Przedsiębiorstwu „Rosawtooremont“.

Projektowanie garaży znajduje się w rękach biura projektów Ministerstwa Transportu Samochodowego pn. „Awtotransstrojprojekt“. Urządzeń dla Stacji Obsługi dostarcza przedsiębiorstwo „GARO“. Stacje obsługi pracują oczywiście na trzy zmiany dla lepszego wykorzystania zainwestowanych w nich środków.

NOWE PRÓBY OSZCZĘDZANIA PALIWA

W tym samym numerze czasopisma znajdujemy między licznymi artykułami o treści już raczej naukowej, opis systemu oszczędzania paliwa przez wyłączanie poszczególnych cylindrów w silniku.

Autor — Główny Inżynier Transportu wielkich zakładów metalurgicznych w Czelabińsku M. Melamed podaje wysoce interesujące wyniki prób przeprowadzonych na różnych samochodach ciężarowych sześciocylindrowych, które pracowały, w różnych warunkach przy wyłączonych 2 cylindrach. Oszczędność w zużyciu benzyny wyniosła około 18%. Przebiegi próbne nie przekroczyły jeszcze 10.000 km, tak, że wpływu wyłączania cylindrów na zużycie silnika nie można było ustalić.

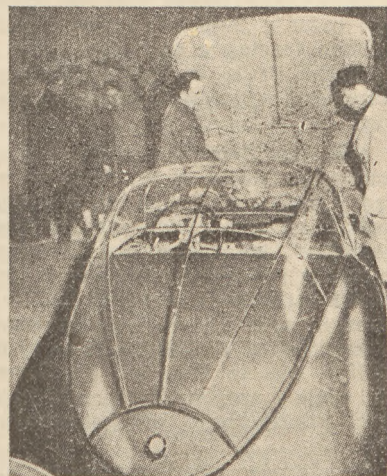
Niewątpliwie usłyszymy jeszcze o tych próbach.

ROZWÓJ PRODUKCJI

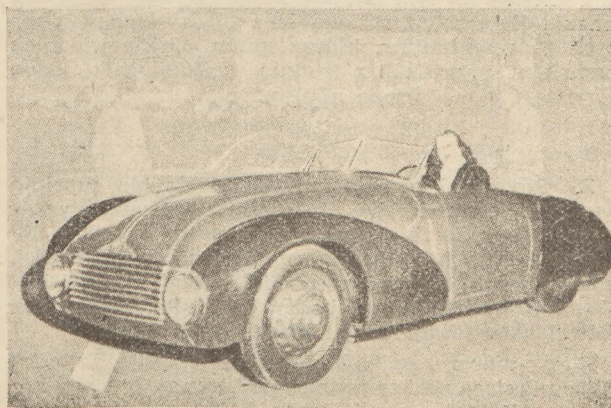
W RADZIECKIEJ STREFIE NIEMIEC

Produkcja samochodów w okupacyjnej strefie Radzieckiej w Niemczech jest w stałym rozwoju. Jak wiadomo w Saksonii znajdują się wszystkie fabryki koncernu Auto - Union jak: DKW, Horch, Audi, Wanderer. W Turynii natomiast pracuje fabryka samochodów osobowych BMW.

Na tegorocznych Targach Lipskich wystawiony był najnowszy sportowy model samochodu BMW pochodzący z fabryki w Eisenach, który wzbudził światowe zainteresowanie swoją idealną sylwetką oraz dosko-



Samochód sportowy BMW zamknięty. Górna część nadwozia całkowicie przezroczysta z „Plexiglass“. Pokrywa silnika podnosi się razem z przednimi błotnikami, dając dostęp do 3-gaźnikowego silnika



Najnowszy sportowy BMW na Targach Lipskich 1949

nałym wyposażeniem. Samochód ten posiada słynny silnik BMW 6 cyl. — 2 l — o mocy 130 KM bez sprężarki, który daje szybkość max. około 190 km/godz.

Tractorius

TRIUMFY i PORAŻKI

Ostatnie tygodnie przyniosły dwa ważne wydarzenia w sporcie motocyklowym: wyprawę naszej trzyosobowej reprezentacji na Grand Prix Rumunii, oraz mecz żużlowców Szwecja — Polska, w Warszawie.

Triumf Żymirskiego i sukces Stanisława Bruna w wyprawie bukareszteńskiej spadł na prawdziwych znawców sportu motocyklowego równie niespodziewanie, jak niespodziewana była klęska żużlowców polskich z motocyklistami Szwecji — dla niefachowych i niedbale lub źle informowanych referentów sportowych dzienników stołecznych.

Czy nasi jeźdźcy wyścigowi nie mają dość umiejętności, żeby stoczyć równy bój z elitą środkowo-europejskich motocyklistów? Napewno mają te kwalifikacje. Nieliczna grupka naszych asów motoru posiada umiejętności upoważniające ich do stawiania czoła z **powodzeniem** nie tylko elicie środkowo-europejskiej, lecz i elicie światowej w wyścigach. Motocykliści przejęli berło polskich kawalerzystów, którzy przez długie okresy stanowili **jedyną** gałąź sportu zdolną — w szarży — innym wynikom — stawić czoło, jak równi równym, najlepszym kawalerzystom świata. Tam „grały“ dwie siły: człowiek i koń, tutaj „gra“: człowiek i motor. Która „część“ zespołu jest ważniejsza? **Obie są równie ważne!**

Dlaczego więc? Dlatego, że dysponując materiałem ludzkim najwyższego gatunku, pozwoliliśmy sobie na tego rodzaju „hopki“ z drugą częścią zespołu — motocyklami (czytajcie co o tym pisze na innym miejscu Krzysztof Brun), że byłoby rzeczą naturalną, żebyśmy zakończyli wyprawę bukareszteńską laniem aż się patrzy.

Fakt, że Żymirski zamienił przewidywane skórobranie na triumf, a St. Brun — na sukces, z jednej strony zaskoczył znawców, z drugiej potwierdził ich poglądy co do wielkiej wartości sportowej naszych zawodników, ich niezwyklej ofiarności i ambicji, oraz co należy podkreślić przede wszystkim — ich wielkiej **wiedzy fachowej i pracowitości**. Gdyż — trzeba o tym nareszcie wiedzieć — nasza czołowa, nieliczna grupka motocyklistów wyścigowych — to nie tylko znakomici jeźdźcy, ale to dziś już „**profesorowie motocykla**“, jeśli idzie o znajomość techniki pojazdu oraz umiejętności praktycznego przygotowania maszyny do wyścigu.

Podziwiając zmontowanie, mimo wszystko, samego wyjazdu prawie na czas (o jeden dzień jednak za późno!), chcemy na tym miejscu złożyć wyrazy wielkiego uznania dla ambicji, sprawności i wiedzy fachowej naszych reprezentantów, którzy mimo nieodpowiednich warunków, przywieźli z trudnej, ciężkiej walki jedno pierwsze i jedno drugie miejsce.

★

Ze Szwedami sprawa przedstawiała się zupełnie inaczej. Niespodziewana, ale raczej zasłużona, wygrana w r. ub. z Czechosłowacją pomieszała w głowie nie jednemu. Dziś już nikt nie ma żadnych wątpliwości, że Czesi jeżdżą na poziomie mniej więcej równym Polakom, a brak jednego bądź drugiego jeźdźcy nie zmieni faktu zasadniczego: **klasa jest ta sama**.

Z tego nieporozumienia najgorszy jest fakt, że przez długie miesiące nasi zawodnicy pod kierunkiem trenera przyswajali sobie sposób jazdy, który nazwać można „domowym“ lub jak kto woli „prowinencyjnym“. Sposób ulokowania środka ciężkości ciała, a zwłaszcza sposób trzymania kierownika i — co za tym idzie — pracy ciała i rąk i nóg na zakrętach, tak dalece odbiega od sposobu, który zademonstrowali Szwedzi, że dziś nikt już nie ma wątpliwości, żeśmy kilka miesięcy (przynajmniej!) zmarnowali.

To jedno. Dalej należy zwrócić uwagę na fakt, że każdy Szwed jest jednocześnie świetnym mechanikiem, znającym najdrobniejsze detale i kaprysy maszyny, na której jeździ. Mechanik zespołu spełnia jedynie rolę pomocniczą - wykonawczą, a nie dyspozycyjną. Praca mechanika obsługującego jednocześnie kilka maszyn **nie może dać** tego efektu, jak praca jeźdźcy — mechanika kontrolującego maszynę, na której jeździ. Oczywiście **dobrego** mechanika.

Sposób jazdy Szwedów posiada dwie wybijające się cechy charakterystyczne. Jedną z nich to niesłychanie **swobodna**, bez dużego wysiłku fizycznego, praca na zakrętach — jako efekt zupełnego zespolenia ruchów pędzącego motocykla z „dopasowanym“ do każdej sytuacji balansem ciała.

Druga cecha to inteligentne wyszukiwanie **najszybszej linii jazdy**. Myślę, że ta druga cecha dawała efekty w sumie nawet większe niż sama technika prowadzenia motoru. Efekty praktyczne w atakowaniu wirażu po środku jezdni (dążenie do ostrych zwrotów niemal pod kątem prostym i przez to — do wyszukiwania jaknajdłuższej linii prostej, na której szybkiego motocykla jest większa), w wybieraniu pasa najtwardszego itp. dawały przynajmniej tyle samo przewagi, jak wchodzenie w wiraż z pełną szybkością o 60 — 80 mtr. „głębiej“ niż to robili Polacy itp. itd.

★

Nasze zdobycze z porażki to: 1) potwierdzenie wysokiej klasy Smoczyka i jego dużej inteligencji zawodniczej — jazda jego w końcowych biegach już była inna — lepsza, niż w biegach początkowych; 2) czasy naszych reprezentantów były na ogół o pewien procent szybsze niż osiągnięte dotychczas.

Wynik 105 : 49 „posadził“ naszych żużlowców na właściwe miejsce. Jeszcze raz sport wykazał, że sama ambicja i odwaga nie wystarczą — niezbędna jest technika, rutyna i taktyka, a te zdobywa się **wytrwałą, pilną i regularną pracą**.

★

Należy specjalnie silnie podkreślić piękny gest sportowy Szwedów, którzy w poniedziałek po zawodach zaprosili żużlowców polskich na „lekcję jazdy“ na stadion Skry. Lekcja zaczęła się od egzaminowania maszyn. Obniżono Exelsiorom siodełka o dobre kilkanaście centymetrów (a właściwie niepotrzebnie podniesione siodełka wróciły na swoje miejsce; siodełko podniesiono w konsekwencji nie właściwego dotychczasowego stylu jazdy naszych zawodników — „na stojąco“); zmieniono zasadniczo umocowanie kierownika podając go nieco do góry i — co najważniejsze, a zupełnie już niespodziewane — **znacznie przyspieszono zapłon silników**; zapłon był o wiele za późny — to była przyczyna, że Exelsiory nie dawały pełnej mocy i nie miały właściwego im przyspieszenia.

Następnie przyszła kolej na jaźdźców, którym pokazano właściwy sposób siadu na maszynie — znacznie niżej, dzięki czemu zarówno wyczuwanie ruchów motocykla, jak również natychmiastowa reakcja ciała (balans z krzyża, z minimalną pomocą kończyn) jest znacznie łatwiejsza i pewniejsza.

Sposób trzymania kierownika i pracy nim oraz umiejętność dodawania i odejmowania gazu — to dalsze etapy lekcji pomeczowej.

Jednocześnie uzyskano nader cenne wiadomości dotyczące zakładania różnych przekładni, w zależności od rodzaju krzywizn, długości toru, twardości nawierzchni itp. Każdy ze Szwedów przywiózł całą wiązkę różnych przekładni.

Również uzyskano bardzo wartościowe informacje, jakie należy stosować ciśnienie w oponach. Dotychczas

Polacy stosowali ciśnienie 1,5 atm. Okazało się, że należy normalnie pompować 1,2 do 1,3 atm. (w zależności od wagi jeźdźcy). Anglicy, na swych równiutkich torach stosują często ciśnienie zaledwie 0,8 atm. — niszczą to jednak bardzo szybko opony.

Mamy wrażenie, że ta jednorazowa kilkugodzinna lekcja przyniesie naszym żużlowcom więcej pożytku, niż dotychczasowy, wielomiesięczny trening.

A naszym miłym gościom z Północy należy się za ten piękny, wysoce sportowy gest — najserdeczniejsze podziękowanie i uznanie.

*

Skutki lekcji szwedzkiej nie dały na siebie długo czekać. W tydzień później 3-ch naszych zawodników: Smoczyk, Siekalski, Maciejewski wraz z Zenderowskim jako mechanikiem wyjechali do Pardubic na mistrzostwa żużlowe Czechosłowacji, w których udział wzięło 11-u najlepszych Czechów, 2-ch Anglików oraz 3-ch Polaków.

Na skutek zepsucia się samochodu, który miał zawieźć Polaków z Pragi do Pardubic o godz. 9-ej rano, podróż odbyła się o godz. 15 m. 15, tak, że motocykliści nasi przyjechali na stadion w Pardubicach na 15-cie minut przed startem — widząc ten tor po raz pierwszy w życiu.

Smoczyk i Maciejewski zdążyli tuż przed zawodami przejechać po 2 próbnym okrażeniu (Maciejewski z upadkiem). Siekalski pojechał próbnym okrażeniem tak nieśpieszliwie, że obtarł się silnie o betonową barierę, przy czym okazało się że pękła mu kość w stopie. Zamiast na start pojechał do szpitala, gdzie nogę zagipsowano.

Miejsce Siekalskiego zajął z konieczności Zenderowski, który zupełnie nie znał toru. W tych warunkach nie należy się dziwić, że wyniki pierwszego dnia były słabsze, drugi zaś dzień był zupełnie różny od pierwszego.

Poza Anglikami, którzy byli klasą dla siebie, Smoczyk uległ jedynie Rosakowi (Czsl.) i nie wszedł do puli finalistów, na skutek złej zespołowej jazdy Zenderowskiego. Zenderowski nie usłuchał dyspozycji kierownictwa drużyny i przyjechał w decydującej gonitwie przed Smoczykiem, którego tendencyjnie „zamknęli” w czasie jazdy Czesi, aby dać możliwość Stanisławowi (Czsl.) wejść do puli finałowej. Rosak i Stanislav mieli po 16 pkt. i tyleż miałby Smoczyk (zdobył ostatecznie 15 pkt.), gdyby niezrozumienie taktyki zespołowej Czechów przez Zenderowskiego. Smoczyk pokonał uprzednio Stanislava, ale drogę do finału zagroził mu... Zenderowski, który zdobył ostatecznie 14 pkt. i w finale drugich uplasował się jako drugi za Smoczykiem, który jest o klasę lepszy.

Maciejewski ładnie wygrał finał trzecich, mając najlepszy czas z Polaków 1:27,9 — (Smoczyk 1:28,7).

Po zawodach zwycięzca mistrzostw Anglik Kitschen gratulował dobrej jazdy polskiemu zawodnikowi, a szczególnie Smoczykowi i Maciejewskiemu, wróżąc im dalsze sukcesy i **zapraszając na rok przyszły na żużlowe mistrzostwa świata do Londynu.**

Dalsze wnioski co do umiejętności naszych żużlowców wyciągniemy po meczu Polska — Holandia.

*

Dobłą pasę naszych motocyklistów wyścigowych kontynuował Żymirski w Budapeszcie (na Triumph Tiger). Wbrew źle informowanym agencjom i prasie codziennej — Żymirski zajął w stolicy Węgier trzecie miejsce, a nie piąte. Polak nie ustępował Węgrom (L. Szabo i Kurucz na „Nortonach”) ani techniką jazdy, ani szybkością. Jedynie brak dokładnej znajomości trasy, usianej wielką ilością niespodzianek (wielka ilość dziur i przełomów reperowanych prowizorycznie), nie pozwoliła Żymirskiemu uzyskać lepszego wyniku bez narażenia się na „wywrotkę”. **Zarówno Włoch Nocchi, jak i Austrijak Falk** którzy pokonali Żymier-

skiego, **jechali poza konkursem**, gdyż maszyny ich były pędzone czystym benzolem, co powodowało automatyczne podwyższenie szybkości, w stosunku do napędu benzynowego.

*

Wobec nadejścia do Polski dalszych maszyn wyścigowych będziemy mieli możliwość sprawdzenia klasy większej ilości jeźdźców, bowiem maszyna w wyścigach przestanie być czynnikiem decydującym.

T. GRABOWSKI

2 REKORDY ŚWIATA POPRAWILI

MOTOCYKLISTA RADZIECKI

Jak podały agencje prasowe w połowie czerwca br. na szosie mińskiej odbyły się próby bicia rekordów motocyklowych, w czasie których zawodnicy radzieccy ustanowili 7 nowych rekordów ZSRR, na maszynach produkcji radzieckiej. Na specjalne podkreślenie zasługują wyniki Suszczewskiego, który na motocyklu o litrażu 100 ccm przebył dystans 50 km w czasie 30 min. 6,4 sek. oraz dystans 100 km w czasie 59 min. 6,5 sek. Te dwa wyniki są lepsze od dotychczasowych rekordów światowych: 50 km — 31 min. 52,2 sek., a 100 km — 1 godz. 3 min. 6 sek.

ZJAZD W OLSZTYNIE

W dniach 18 i 19 czerwca br. odbył się w Olsztynie II zjazd kierowników Oddziałów Ruchu Drogowego w wydziałach komunikacyjnych urzędów wojewódzkich, w którym jako goście wzięli udział przedstawiciele Zarządu Głównego Związku Zawodowego Transportowców.

Na zjeździe omawiane były przede wszystkim zagadnienia gospodarki samochodowej, a to w związku z wydanymi normami zużycia materiałów pędnych, oraz ogumienia. Pełna realizacja tych norm, jak również ogłoszonych w roku ubiegłym przepisów z zakresu używania pojazdów mechanicznych, przyczyni się do uzyskania znacznych oszczędności w transporcie samochodowym.

Do obowiązków Oddziałów Ruchu Drogowego i Gospodarki Samochodowej należy ścisła kontrola nad stosowaniem tych norm przez wszystkie jednostki, zakłady, oraz przedsiębiorstwa państwowe, samorządowe i spółdzielcze na terenie województwa.

Omówiona została również sprawa wycieczek samochodowych dla świata pracy. Jest to zagadnienie dla tego trudne, że przy całkowitym i jak najbardziej czynnym poparciu tej akcji, należy dbać o to, aby przewozy samochodowe odbywały się przy zachowaniu pełnego bezpieczeństwa uczestników wycieczek, a więc aby samochody były odpowiednio przystosowane do przewozu osób, aby nie były przeładowywane, aby były prowadzone przez odpowiedzialnych kierowców itd.

Na zjeździe poruszona również została sprawa wymiany pozwoleń na prowadzenie pojazdów mechanicznych. Stwierdzono, że wobec niezgłoszenia do wymiany znacznej ilości pozwoleń (pomimo gwałtownego napływu zgłoszeń w ciągu ostatnich kilku tygodni) zachodzi konieczność przedłużenia terminu wymiany, który — jak wiadomo — ustalony został na 30 czerwca br.

W związku z tym, **Ministerstwo Komunikacji postanowiło przedłużyć ten termin, a tym samym przedłużyć termin ważności „starych” pozwoleń.**

Program zjazdu został uzupełniony ciekawym odczytem przedstawiciela Polskiego Towarzystwa Krajoznawczego o Warmii i Mazurach.

KRZYSZTOF BRUN

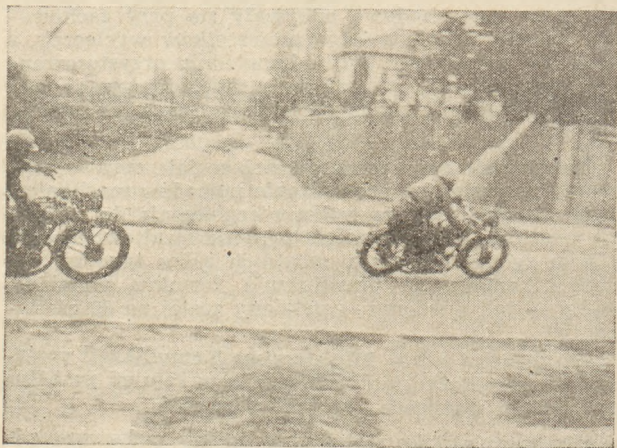
WIELKA NAGRODA RUMUNII



Po wyścigu kategorii maszyn sportowych 500 ccm. Stan. Brun (z prawej) i A. Żymirski (w środku) w rozmowie z oficerem Armii Czerwonej — entuzjastą wyścigów.



Andrzej Żymirski zdobywca Marele Premiu — na kilka minut przed startem



Na trasie. Fragment wyścigu maszyn sportowych

Do Bukaresztu przyjechaliśmy w piątek wieczór (3.VI) późno, bo już po dwóch treningach. Na dworcu nieprzyjemna wiadomość: rano miały miejsce dwa wypadki, z tego w jednym poniósł śmierć na miejscu najlepszy jeździec Rumunii — Walter Agaton, generalny sekretarz F.R.A.M. (Rumuński Związek Motocyklowo-Samochodowy). Nadzwyczaj troskliwe i serdeczne przyjęcie przez ambasadę polską i organizatorów zacierania nieco nasze przygnębienie.

W sobotę rano (4.VI) nasz pierwszy i ostatni trening przed wyścigiem. Zapoznajemy się z krótką i krętą trasą, próbujemy maszyny na rumuńskim paliwie i tutejszym upale, badamy konkurentów. Węgrzy doskonale przygotowani, „wjechani” w trasę i nadzwyczaj szybcy.

Przy naszych maszynach hamulce nie wytrzymują więcej jak sześć okrążeń krętej trasy. Okrążenie wynosi 2700 m. i posiada pięć wolnych i czterech szybkie zakręty. Maszyny sportowe mają do przejechania w wyścigu trzydzieści, a wyścigowe czterdzieści okrążeń.

Na treningu Żymirski trzyma się za najlepszymi, ale tylko tak długo jak wystarczają hamulce. Dąbrowski skarży się że Norton niema wcale „wyjścia” z wolnych zakrętów. S. Brun stwierdza z przerażeniem, że jego sportowy Tiger 100 zaledwie przekracza 120 km/g na końcu najdłuższej prostej. Jednym słowem źle. Humory złe, a tu znów wypadek. Jeden z rumuńskich jeźdźców na Norton 500 wchodzi za szybko w zakręt, uderza w rezultacie o krawężnik i worki, zostaje wyrzucony z maszyny i pada na płask na jezdnię. Lekarz stwierdza silny wstrząs ogólny.

Po obiedzie wyjeżdżamy z narzędziami na odcinek dobrej szosy za miasto, aby ustawić lepiej gaźniki i dobrać świece. Po czterech godzinach pracy na szosie, przerywanej przepędzaniem stad bydła, maszyna Żymirskiego kręci 300 obrotów/minuta więcej niż na treningu. Tiger S. Bruna dochodzi do 150 km/g na czwórce. Najgorzej jest z Nortonem Dąbrowskiego — maksymalna szybkość jest nawet niezła, ale zrywu nie możemy dostać, szczególnie w dolnym zakresie obrotów.

Wieczorem w garażach ambasady rozbieramy tylne hamulce, czyścimy i sprawdzamy wszystko. Potem kolacja, na której spotykamy się z dopiero co przybyłym z Warszawy Prezesem PZM — Stefanem Askanasem. Cieszę się bardzo z jego przyjazdu, gdyż odpadnie mi duża część kłopotów i będę się mógł bardziej skoncentrować na opiece technicznej i informowaniu naszych zawodników podczas wyścigów.

Wreszcie spać, spać bo wyścig zaczyna się już o 9-tej rano, a w parku trzeba być już przed ósmą.

Rano po defiladzie startują jako pierwsze maszyny sportowe 250 i 350 ccm. Przeciętny poziom jeździecki znacznie wyższy niż u nas, motocykle natomiast takie same: kilka NSU, kilka Jaw, kilka TWN.

W kategorii sportowej 250 zwycięża Traian z Bukaresztu na TWN, w kategorii 350 Samlo na doskonale przygotowanej NSU.

Drugi bieg obejmuje maszyny sportowe 500 i 750 ccm. Startuje tu doskonały Węgier Puhony na BMW, które jest kombinacją trzech typów, mianowicie R 51, R 51 SS i wyścigowej R 51 RS (doskonały przykład ścisłości definicji maszyny sportowej).

Z Polaków startuje S. Brun na seryjnym „Tiger 100” z kompletnym wyposażeniem — do tłumików i klaksonu włącznie. Łącznie w obu kategoriach startuje w tym biegu 16-cie maszyn.

Zostawiamy pozostałe nasze motocykle i narzędzia pod opieką jednego z pracowników ambasady i idziemy na trasę. Po pierwszej rundzie porządek jest na-

stępujący: Spiciu (Rumunia) na BMW 750, tuż za nim Puhony (Węgry) na BMW 500, dalej S. Brun (Polska), Groellner (Rumunia) na BMW 600, Corterbie (Rumunia) na BMW 500, Stanescu (Rumunia) na BMW 600 itd.

W drugim okrążeniu Puhony — Węgry mijają Spiciu — Rumunia, ten usiłuje się za Puhonym utrzymać, wchodzi za szybko w „S” koło Łuku Tryumfalnego, wywraca się i przepuszcza S. Bruna na drugie miejsce. W międzyczasie Groellner — Rumunia wycofuje się na skutek defektu, zjeżdża do parku i wpuszcza na trzecie miejsce Stanescu — Rumunia.

Ten porządek utrzymuje się do dziesiątego okrążenia, w jedenastym rozpoczyna się zacięta walka między S. Brunem i Stanescu o drugie miejsce. Co chwila zmieniają prowadzenie, aż w końcu hamulce w maszynie Polaka zawodzą, przelatuje hamowanie i omal że nie lądaje na workach, na prostą wychodzi z prędkością około 70-ciu metrów Rumun wśród niesłychanego entuzjazmu publiczności, ale to trwa krótko, bo już w następnym okrążeniu S. Brun siedzi na kółku Rumuna, gdzie pozostaje oszczędzając hamulców, silnika i odpoczywając aż do 15-go okrążenia, kiedy wykorzystuje błąd konkurenta, mijają go i ucieka, uniemożliwiając mu nawiązanie walki.

Od tej chwili Stanescu pozostaje na trzeciej pozycji tracąc do S. Bruna po pół sekundy na okrążeniu. Maszyną Puhonego (Węgry) jest niestety o tyle szybsza od Tigera Polaka, że o nawiązaniu walki o pierwsze miejsce nie może być mowy i S. Brun musi zadowolić się drugim miejscem.

**
*

W wyścigu samochodów do 2000 ccm zwycięża Tantaréanu na BMW, a w wyścigu samochodów ponad dwa litry pojemności, znany w Polsce przed wojną Calcianu na Alfa-Romeo.

**
*

Pogoda utrzymuje się w dalszym ciągu cudowna i upał staje się coraz większy. Teraz kolej na najważniejszy bieg motocykli wyścigowych do 600 ccm. Startuje trzynastu konkurentów, w tym 4-ch Węgrów i 2-ch Polaków. Pięć Nortonów 500, jedna Velocette 350 jeden Triumph G. P., reszta przeważnie BMW 500 i 600 ccm.

Wreszcie start — pojechali. Ze zdenerwowaniem czekamy z bratem aż wrócą z pierwszego okrążenia. Prowadzi Niculici (Rumunia) na Norton 500, tuż za nim doskonalą Szabo (Węgry) na Norton 500, dalej Puhony na „sportowej” BMW, Szalkay na Velocette 350, wreszcie Żymirski (Polska), za nim Stanescu (Rumunia), Kurucz (Węgry), Dąbrowski (Polska), Nasulescu (Rumunia) itd.

Po drugiej rundzie Szabo (Węgry) obejmuje prowadzenie i wraz z goniącym go Niculici (Rumunia) poczynają się oddalać od reszty konkurentów. Za nimi jedzie na trzeciej pozycji Puhony (Węgry), dalej Żymirski — walcząc zaciękle z Szalkay'em (Węgry) o czwarte miejsce.

W jedenastym okrążeniu wycofuje się Puhony (Węgry) i porządek układa się następująco: pierwszy Szabo (Węgry), drugi Niculici (Rumunia), trzeci Szalkay (Węgry), czwarty Żymirski, piąty Kurucz (Węgry), szósty Stanescu (Rumunia), siódmy Dąbrowski, ósmy Nasulescu (Rumunia) itd.

W czternastym okrążeniu Żymirski nareszcie „strząsnął” z siebie Szalkaya i objął zdecydowanie trzecią pozycję za Szabo i Niculici. Informujemy go o jego pozycji i czekamy co będzie dalej, gdyż do czterdziestego okrążenia jeszcze bardzo daleko.

Na bezchmurnym dotąd niebie pojawiają się małe obłoczki i chwilami wieje lekki wiaterek, ale nam siedzącym ze sztoperami i tablicami na krawężniku robi się coraz goręcej. W osiemnastej rundzie jadący na drugiej pozycji Niculici wyraźnie zwalnia — jak się

później okazało w jego Nortonie pękła tylna część ramy. Trzeba dodać, że jest to ten sam Norton, na którym zabił się w przeddzień wyścigów Walter Agaton.

Żymirski mijają Nikulici i wchodzi na drugie miejsce. W następnym — dwudziestym okrążeniu; Szalkay mijają Niculici. Dwudziesta runda — pół wyścigu, czekamy na Szabo (Węgry) — Nr. 5 prowadzącego wyścig — już powinien być — czekamy jeszcze parę sekund — od Łuku Tryumfalnego jakaś maszyna wychodzi z zakrętu i szybko zbliża się do nas. Jesteśmy zdumieni: Żymirski. A gdzie podział się Szabo, możemy go przeoczyć, niema się gdzie upewnić, każdy mówi co innego.

Chwilę po Żymirskim przelatuje koło nas Szalkay na Velocette, później Niculici na Nortonie z pękniętą ramą i oto nagle znajduje się Szabo — najwyraźniej musiał się gdzieś zatrzymać. Za nim przejeżdżają Korucz (Węgry), Stanescu, Dąbrowski, Nasulescu i inni. W następnym okrążeniu pokazujemy Żymirskiemu jedynekę, na co ten robi wyraźnie zdziwioną minę — widocznie nie rozumie co się stało, przecież przed chwilą pokazywaliśmy mu trójkę!

Mierzymy różnice czasu jakie dzieła Żymirskiego od następnych i sygnalizujemy powtórnie, że jest pierwszy i żeby jechał równo. Znowu mierzymy różnice czasów i stwierdzamy z przerażeniem, że Szabo minął już spowrotem Niculici i zaczyna zbliżać się do Szalkaya i Żymirskiego i to z taką szybkością, że do końca wyścigu może nadrobić cały stracony dystans.

Czempredziej więc sygnalizujemy Żymirskiemu „przedziej” i zastanawiamy się czy nas zrozumieli, czy też pomyślił sobie, że nam się mózgi ugotowały na twardo z emocji i upału.

Proszę sobie uprzytomnić: w pewnym momencie Żymirski otrzymuje sygnał, że jest trzeci, dwie rundy później sygnał: „jesteś pierwszy — jedź równo”, a chwilę później: „jedź przedziej!”.

Różnica między goniącym Szabo, a uciekającym Żymirskim i Szalkay'em ciągle maleje. W trzydziestym okrążeniu Szabo mijają Szalkaya i wychodzi na drugą pozycję. Sygnalizujemy coraz natarczywiej „przedziej, przedziej” i w końcu na skutek naszych sygnałów różnica przestaje gwałtownie maleć, a nawet w jednej rundzie lekko wzrasta: to Żymirski wykręca najszybsze okrążenie zrobione kiedykolwiek na tej trasie.

Widocznie jednak albo słabnie na siłach, albo hamulce zaczynają zawodzić, bo Szabo znowu zaczyna zbliżać się i napięcie trwa aż do samej mety, którą Żymirski osiąga jakieś trzysta metrów przed Szabo.

Następny jest Szalkay (Węgry) na Velocette, czwarty jest Kurucz (Węgry) na Norton, piąty Niculici (Rumunia) na Norton, szósty Dąbrowski (Polska) na Norton, siódmy Stanescu (Rumunia), ósmy Nasulescu (Rumunia).

Żymirski wygrywa więc Marele Premiu R.P.R. — w rekordowym czasie, zdobywając jednocześnie nagrodę za najszybcze okrążenie.

Wyścig ten stał się sukcesem dla młodego polskiego sportu motorowego i polityki PZM, wzbogacił nas w cenne doświadczenie i nawiązał nadzwyczaj serdeczne stosunki między zawodnikami i przedstawicielami sportu motorowego Rumunii, Węgier i Polski.

K. B.

100.000 ROBOTNIKÓW STRAJKUJE U FORDA

W zakładach Forda w Detroit od kilku tygodni strajkuje 100.000 robotników. Sytuacja staje się coraz to bardziej skomplikowana. Między przedstawicielami robotników i dyрекcją zakładów toczą się rozmowy, w których udział biorą również przedstawiciele rządu USA. Obie strony nie zgadzają się na ustępstwa, tak że porozumienia dotychczas nie udało się osiągnąć.

JECHAŁO SIĘ NA ALKOHOLU

Profesor Studziński kazał jechać. Inżynier Rogoziński „cytrynkę” przygotował. „Zgorol”, czyli Związek Gorzelni Rolniczych dał... okowitę, całe sto czterdziestek. Felietonista wobec tego siadł w towarzystwie dyrektora Depsamu, pełniącego obowiązki pilota i mechanika i...

Start!

Kierowca wspaniałym susem (w zwolnionym tempie) pięćdziesięcioletniego otyłego akrobata wciska się na siedzenie „cytryny”, włącza zapłon i alkohol. Rozrusznik leniwie jęczy i samochód z dostojną powagą rusza. Redaktor Wagner notuje coś gorączkowo poprawiając się na tylnym siedzeniu. Grabosio ziewa po raz pierwszy.

Nie wiecie, co się zaczęło? Przecież to proste: Jednodniowa Jazda Konkursowa III kategorii w Oddziale Warszawskim A. P. Start doświadczalnej Citroeny, zgłoszonej przez Instytut Motoryzacji i „Zgorol”, napędzanej surowym spirytem o mocy 92 stopni. Pomyślcie, jak się czuł kierowca. Ani kropli benzyny — tylko spirytus i to nawet nie bezwodny. Tyle spirytusu takiej piekielnej mocy idzie z dymem, a nie do gardziółka... Ha?

Mechanik Rakowski (onże dyrektor Departamentu Samochodowego) pracuje. Mierzy szybkość (licznik nie działał), poprawia tempo, reguluje, cicho szepcze wskazówki. Kierowca posłusznie prowadzi, równo, jak chronometr. I oto Grójec. Czas idealny. Redaktor Wagner notuje, a Grabosio ziewa przeciągle po raz drugi i zaczyna spożywać schab.

Próba zrywu i hamowania. „Cytryna” skacze, przysiadła na zadzie, rwie. Alkohol działa wspaniale. Silnik ani stuknie tłokami. Ciągnie, jak do... butelki. Stop! Już stoi na linii. Maszyna nie dała się benzynewym koleżankom, mimo swych 50 tysięcy kilometrów w kołach i w silniku.

Za chwilę próba zmiany koła. Kierowca (tłusty starszy pan) usiłuje dotrzymać kroku młodemu, ale mu to nie idzie. Cieszy się jednak, że nie jest ostatnim. Są jeszcze gorsi.

A teraz dla odmiany próba zręczności. I znów Cytrynka pokazuje spirytusowe pazury. Związa się, jak fryga. Silnik wspaniale zwycięża. Najlepszy czas w klasie II. Napęd alkoholowy pobili benzynę!

Wsiada cała załoga. Dyrektor Rakowski (tudzież mechanik) już obejmuje komendę. I znów Cytryna odmierza spokojnie a szybko kilometry w tempie ponad osiemdziesiąt. Grabosio na serio zabiera się do schabu.

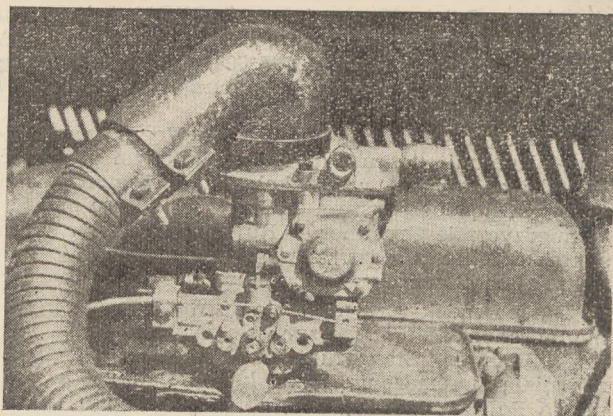
I oto nieszczęście!...

A wszystko przez tę próbę jazdy terenowej. Wpadamy na gruntówkę. Samochód podryguje w takt dołów, a redaktor pilnie gryzie schab. I właśnie, gdy nagryza, samochód podskakuje; gdy otwiera szczęki — samochód dobiega. Synchronizacja idealna, lecz w niewłaściwym czasie. Schab nie daje się odgryźć.

Załoga jest poważnie zaaferowana tym mankamentem. Wreszcie pilot i mechanik w jednej osobie przecina fatalną sytuację. Nakazuje zwiększenie tempa. Rzut w przód! Skok! Kierowca naciska na ogon cytryny i... zsynchronizowało się. Kawał schabu pozostaje w redaktorskiej twarzy. Ogólne zadowolenie.

Lecz co to? Już Warszawa? Chyba tak, gdyż samochód lokuje się w rzędzie innych, komisarz sportowy odbiera kartę konkursową, a prasa poczyną skwapliwie robić wywiady. A co, a jak, a kiedy, a po co. A czy naprawdę na okowicie? Jakie wyniki próby?

Snują się wizje przyszłości. Bo przecież naocznie sprawdzono, że okowita wspaniale nadaje się do napędu. A mamy jej w Polsce nadmiar. Jest nie tylko



Fragment silnika Citroen 11 „przerobionego” na napęd spirytem. Widoczny na zdjęciu zmieniony gaźnik (dysze mniej więcej o średnicy 50% większej od gaźnika zwykłego) oraz elastyczna rura do nagrzanego powietrza — idącego od silnika do gaźnika. Nadto zmieniono głowicę (z Citroen typ 7), która dała zwiększenie kompresji z 6,7 atmosfer na 7,1 (jeszcze za mało — potrzeba ok. 8,5 atm., wówczas praca silnika będzie znacznie ekonomiczniejsza).

równa benzynie, ale może i nieco lepsza. Cytryna w stanie gruchającym (nie od „gruchać”, lecz od „gruchotać”) przeszła na surowce wspaniałe. „Zgorol” i Instytut Motoryzacji zaciera ręce. Prasa skrzętnie notuje.

Grabosio spokojnie kończy schab i czyni zdjęcie. A kierowca ukradkiem manewruje koło zbiornika z podejrzaną rurką gumową w rękę.

Niestety!... Okowita, ta wspaniała okowita, okazała się... skażona...

W. R.

JEDNODNIOWA JAZDA KONKURSOWA ODDZIAŁU WARSZAWSKIEGO AP.

Jednodniówka samochodowa zorganizowana w dniu 19 czerwca br. przez Oddz. Warsz. AP była próbą nie trudną, gdyż w założeniu była to właściwie impreza o charakterze „pierwszego kroku kierowców”. Zawodom patronował wiceprezes sportowy Zarządu Głównego AP — inż. Zabokrzecki w towarzystwie delegatów wszystkich oddziałów miast wojewódzkich. Jednodniówka warszawska spełniła rolę tego rodzaju imprezy pokazowej i jednocześnie doświadczalnej. Czynny udział w zawodach (jako pilot i mechanik) wziął również dyrektor Departamentu Samochodowego MK — Rakowski.

Do JJK zgłoszono 52-ch kierowców, startowało 49, a ukończyło 48-u. Większość uczestników — to kierowcy zawodowi, którzy emocjonowali się niejednokrotnie bardziej, niż niedoświadczeni młodzieńcy. Nie należy się dziwić — sport daje swoiste emocje, a ambicja to wielka rzecz.

Wyniki techniczne: (nieoficjalne)

Klasa I (do 1200 cm): 1) nr 28 Ryszard Gens (KDF) — 44,8 pkt. 2) nr 17 Zyg. Skoczkowski (Fiat 110) — 45,5 pkt. 3) nr 19 Edmund Kielar (Fiat 1100) — 46,2 pkt.

Klasa II (1200 — 2200 cm): 1) nr 42 Stanisław Wierzbica — junior (Lancia) — 42,4 pkt. 2) nr 39 Tad. Gała (Citroen) — 46,8 pkt. 3) i 4) exequo nr 30 J. Peszel (Lancia) i nr 33 Stan. Borysiuk (Citroen) — 49,6 pkt.

Klasa III (powyżej 2200 cm): 1) nr 55 Zbig. Witkowski (Chevrolet) — 47,1 pkt. 2) nr 50 Włodz. Hołomej (Chevrolet) — 48,3 pkt. 3) nr 51 An. Ring (Chevrolet) — 52,8 pkt.

OGŁOSZENIA

55. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu na nazw. Jan Gaworski, zam. w Krakowie, ul. Kasprowicza Nr 16 m. 2.
56. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu na nazw. Szefer Sęk, zam. w Gdańsku-Orunia, ul. Serbska Nr 3.
57. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez urz. woj. w Krakowie, kat. zawodowe, Nr 10327, na nazw. Stanisław Kulaj, zam. w Bierzanowie Nr 189.
58. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez Wydz. Ruchu i Mot. w Warszawie, kat. II, Nr 5787, na nazw. Marian Nowak, zam. w Warszawie, ul. Twarda Nr 28.
59. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez urz. woj. w Lublinie, kat. amatorskie, Nr 2688, na nazw. Tadeusz Dujanowicz, zam. w Zwierzyńcu n/Wieprzem.
60. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez urz. woj. w Krakowie, kat. zawodowe, Nr 10299, na nazw. Stefan Surjak, zam. Kraków - Płaszów, ul. Prakocimska Nr 73.
61. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, kat. zawodowe, Nr 3696, na nazw. Franciszek Kacprzyk, zam. w Łodzi, ul. Kilińskiego Nr 77.
62. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urz. woj. w Łodzi, kat. IIIa, Nr 14912, na nazw. Jan Chrzanowski, zam. w Zgierz k Łodzi, ul. 1-go Maja Nr 43.
63. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu na nazw. Józef Hermann, zam. w Poznaniu, ul. Brzozowa Nr 14 m. 3.
64. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez Wydział Ruchu i Mot. w Warszawie, kat. amatorskie, na nazw. Zdzisław Straus, zam. w Warszawie, ul. Polna Nr 3c.
65. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu na nazw. Przemysław Sasal zam. poczta Jastrząb k/Radomia.
66. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez urz. woj. w Krakowie, kat. I, Nr 4843, na nazw. Aleksander Szpilka, zam. w Zielonej Górze, ul. Jana z Kolna Nr 9d.
67. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez urz. woj. we Wrocławiu, kat. zawodowe, Nr. A 3557, na nazw. Szpiro Hersz, zam. we Wrocławiu, ul. Stalina Nr 31.
68. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wyd. przez urz. woj. w Katowicach, na nazw. Feliks Jeziorski, zam. w Katowicach, ul. Ligota Załęzka Nr 27.
69. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urz. woj. w Katowicach na nazw. Ignacy Lechki, zam. w Bytomiu, ul. Puławskiego Nr 10.
70. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu na nazw. Paweł Niemiec, zam. w Szczecinie, ul. Królowej Jadwigi Nr 44 m. 21.
71. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu na nazw. Stanisław Hirsch, zam. w Tarnowie, ul. Legionów Nr 22 m. 5.
72. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie motocykla, wydane przez Zarząd Miejski we Wrocławiu, kat. IV, Nr 0009, na nazwisko Tadeusz Kasiński, zam. we Wrocławiu, ul. Mickiewicza Nr 34.
73. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez Okręg. Urz. Samoch. we Wrocławiu, kat. zawodowe, Nr 5743, na nazwisko Jerzy Ilcewicz, zam. w Warszawie, ul. Kazimierzowska Nr 77.
74. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez starostwo w Aninie, kat. IIIA, na nazw. Edmund Kulczycki, zam. w Żąbkach k/W-wy, ul. Piłsudskiego Nr 76.
75. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie motocykla, wydane przez starostwo w Nowym Targu, kat. IV, Nr 0006, na nazw. Ferdynand Mrugała, zam. w Nowym Targu, ul. Ogrodowa Nr 35.
76. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urz. woj. w Krakowie, kat. zawodowe, Nr 8650, na nazw. Stanisław Dudek, zam. w Kielcach, Pl. Leonarda Nr 7.
77. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urz. woj. w Gdańsku, kat. amatorskie, Nr 4733, na nazw. Józef Szajner, zam. w Stanisławowie, pow. Gdański.
78. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez urz. woj. w Poznaniu, kat. IIIa, Nr 22529, na nazw. Mieczysław Szwałkiewicz, zam. w Poznaniu, ul. Zeylanda Nr 5.
79. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez urz. woj. we Wrocławiu, kat. zawodowe, Nr 0193, na nazwisko Stanisław Burdak, zam. we Wrocławiu, ul. Gen. Świerczewskiego Nr 91.
80. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez Wydział Ruchu i Mot. w Warszawie, kat. I, Nr 5327, na nazw. Piotr Pożarycki, zam. w Warszawie, ul. Kobielska Nr 88.
81. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez urz. woj. w Krakowie, kat. I, Nr 0058/48, na nazw. Ludwik Dudziak, zam. w Krakowie, ul. Lipowa Nr 36 m. 1.
82. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urz. woj. we Wrocławiu na nazw. Włodzimierz Plewiński, zam. we Wrocławiu, ul. Traugutta Nr 143 m. 7.
83. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez urz. woj. w Kielcach, kat. amatorskie, Nr 518/45, na nazw. Wiktor Dawidowicz, zam. w Częstochowie, ul. Wolności Nr 11.
84. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie motocykla, wydane przez Zarząd Miejski w Toruniu, kat. IV, Nr 0016, na nazw. Andrzej Dalkowski, zam. w Toruniu, ul. Łazienna Nr 30.
85. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez starostwo w Łodzi, kat. amatorskie, Nr 3614, na nazw. Stanisław Mamiński, zam. w Łodzi, ul. Stalingrocka Nr 38.
86. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urz. woj. w Krakowie na nazw. Albin Prejko, zam. w Krakowie, ul. Sebastiana Nr 17 m. 9.
87. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez urz. woj. w Kielcach, kat. zawodowe, Nr 1302, na nazw. Stanisław Michalski, zam. w Kamiennej Górze, ul. Gen. Sikorskiego Nr 7a.
88. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urz. woj. w Poznaniu, kat. amatorskie, Nr 39395, na nazw. Aleksander Tomczyk, zam. w Kutnie, ul. Matejki Nr 24a.
89. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu na nazw. Mieczysław Stroński, zam. w Poznaniu, ul. Starołęka Nr 83 m. 13.
90. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez urz. woj. w Katowicach, Nr 499, na nazw. B. Gedl, zam. w Katowicach, ul. Gliwicka Nr 2.
91. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urz. woj. w Poznaniu na nazwisko Kazimierz Grzechowiak, zam. w Poznaniu, ul. Małeckiego Nr 35 m. 9.
92. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez starostwo w Nowym Sączu, kat. II, Nr 0014 49, na nazw. Stefan Ciapała, zam. w Nowym Sączu, ul. Kolejowa Nr 329.
93. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez Wydz. Ruchu i Mot. w Warszawie, kat. zawodowe, Nr W-2249, na nazw. Włodzimierz Żabkin, zam. w Warszawie, ul. Hipoteeczna Nr 8 m. 7.
94. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez Komisariat Rządu w Warszawie, kat. zawodowe, Nr 29529, na nazw. Stanisław Młynarski, zam. w Warszawie, ul. Ludwiki Nr 6.
95. **SKRADZIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez urz. woj. w Łodzi, kat. amatorskie, Nr 11831, na nazw. Władysław Walczak, zam. w Łodzi, ul. Mostowa Nr 34.
96. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez urz. woj. w Łodzi, kat. I, Nr 6664, na nazw. Alfons Stasiak, zam. w Łodzi, ul. Pryncypalna Nr 38/3.
97. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez Urząd Samoch. w Olsztynie, kat. IIIa, Nr 1329, na nazw. Seweryn Podstawski, zam. w Nowym Targu, ul. Kowaniec Nr 44.

98. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez Okręg. Urz. Samoch. we Wrocławiu, kat. amatorskie, na nazw. Kazimierz Wołoszka.
99. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez Wydz. Ruchu i Mot. w Warszawie, kat. zawodowe, Nr 858, na nazw. Franciszek Stankiewicz, zam. w Chyliczkach k/W-wy, w domu K. Kłosiewiczowej.
100. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez Wydz. Ruchu i Mot. w Warszawie, kat. zawodowe, Nr W02005, na nazw. Feliks Gryczan, zam. w Warszawie, ul. Panieńska Nr 5.
101. **SKRADZIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez urz. woj. w Krakowie, kat. zawodowe, Nr 3083, na nazw. Jan Baran, zam. w Krakowie, ul. Żółkiewskiego Nr 34 m. 8.
102. **SKRADZIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez starostwo w Wałbrzychu, kat. II, Nr 0019/49, na nazw. Szymon Sadek, zam. w Sobiecinie, ul. Barbary Nr 8.
103. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urz. woj. w Gdańsku, kat. IIIa, na nazw. Franciszek Drobiński, zam. w Miścewie, poczta Barcino.
104. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez urz. woj. w Krakowie, kat. IIIa, Nr 0574/49, na nazw. Andrzej Łabodziński, zam. w Krakowie, ul. Długa Nr 82 m. 11.
105. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez Wydz. Ruchu i Mot. w Warszawie, kat. II, Nr W-4441, na nazw. Tadeusz Tomczyk, zam. w Warszawie, ul. Próchnika Nr 8 m. 28.
106. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez urz. woj. we Wrocławiu, kat. zawodowe, Nr 14099, na nazw. Jan Berger, zam. we Wrocławiu, ul. Traugutta Nr 66/11.
107. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez urz. woj. w Katowicach, kat. zawodowe, Nr 10196, na nazw. Wacław Szulejko, zam. we Wrocławiu, ul. Dworcowa Nr 3 m. 6.
108. **SKRADZIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urz. woj. w Krakowie, Nr 4563, na nazw. Stanisław Orzechowski, zam. w Krakowie, ul. Konarskiego Nr 31 m. 3.
109. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez Okr. Urząd Sam. we Wrocławiu, kat. zawodowe, Nr 3532, na nazw. Jerzy Borczowski, zam. w Szczecinie, ul. Śląska Nr 40.
110. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech. Nr N. W. 1804, na nazw. Jan Szkurłat, zam. w Warszawie, ul. Grochowska Nr 188.
111. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez starostwo w Katowicach, kat. IIIa, Nr 922, na nazw. Kazimierz Drożdż, zam. w Częstochowie, ul. Waszyngtona Nr 57.
112. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu na nazw. Ernest Rokstein, zam. Giszowiec, ul. Wysławska Nr 6.
113. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez urz. woj. w Białymstoku, kat. I, Nr. 2934, na nazw. Czesław Wysokiński, zam. w Suwałkach, ul. Kościuszki Nr 91.
114. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez starostwo Warszawa-Praga, kat. IIIa, Nr 10630, na nazw. Tadeusz Kazimierz Jałowicki, zam. w Warszawie, ul. Bagatela Nr 14 m. 30.
115. **SKRADZIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez urz. woj. w Łodzi, kat. zawodowe, Nr 2821, na nazw. Bronisław Rybicki, zam. w Łodzi, ul. Skrzywana Nr 20 m. 56.
116. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez urz. woj. w Łodzi, kat. II, Nr 0351, na nazw. Marian Gołofit, zam. w Łodzi, ul. Zdrowia Nr 14.
117. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu na nazw. Mieczysław Pluciński, zam. w Poznaniu, ul. Dąbrowskiego Nr 52.
118. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez starostwo w Łodzi, kat. IIIa, Nr 0215, na nazw. Józef Pawlicki, zam. w Łodzi, ul. Stalina Nr 62/74.
119. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu na nazw. Józef Cwiężczak, zam. w Chorzowie, ul. Wolności Nr 44.
120. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez Zarząd Miejski w Krakowie, kat. I, na nazw. Władysław Włodarczyk, zam. w Krakowie, Wola Justowska, ul. Kasztanowa Nr 5a.
121. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez urz. woj. we Wrocławiu, kat. amatorskie, Nr 10319, na nazw. Ignacy Mirosław, zam. we Wrocławiu, ul. Berenta Nr 5/7.
122. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez urz. woj. w Poznaniu, kat. I, Nr 16078, na nazw. Stanisław Dynkowski, zam. w Łodzi, ul. Urzędnicza Nr 14.
123. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urz. woj. w Gdańsku na nazw. Eugeniusz Sikor, zam. Gdańsk - Orunie, ul. Rejtana Nr 14.
124. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urz. woj. w Kielcach, kat. zawodowe, Nr 1989, na nazw. Marian Zasun, zam. w Częstochowie, ul. Garibaldiego Nr 21.
125. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urz. woj. w Katowicach na nazw. Ludwik Wienicki, zam. w Katowicach, ul. Karola Miarki Nr 81.
126. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urz. woj. w Krakowie, kat. zawodowe, Nr 5659, na nazw. Józef Świder, zam. w Rabce, ul. Nowosądecka Nr 74.
127. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urz. woj. w Szczecinie, Nr 5119, na nazw. Czesław Wachowiak, zam. w Szczecinie, ul. Kaszubska Nr 4/5.
128. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez Urząd Sam. w Krakowie, kat. III, Nr 13942, na nazw. Józef Lew, zam. Gdańsk-Letniewo, ul. Uczniowska Nr 19 m. 5.
129. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urz. woj. w Katowicach na nazw. Edward Czupryna, zam. w Katowicach, ul. Dębowa Nr 27.
130. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez Wydz. Mot. w Lublinie, kat. III, na nazw. Jerzy Mroczkowski, zam. w Lublinie, ul. Kapielowa Nr 14.
131. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu na nazw. Józef Bławat, zam. w Gdańsku-Olszynie, ul. Olsztyńska.
132. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez urz. woj. w Krakowie, kat. amatorskie, Nr 4704, na nazw. Krzysztof Abłamowicz-Grosse, zam. w Krakowie, ul. Św. Bronisławy Nr 24 m. 4.
133. **SKRADZIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez urz. woj. w Krakowie, kat. I, na nazw. Władysław Bystrzycki, zam. w Krakowie, pl. Wolnica Nr 14.
134. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez Wydz. Ruchu i Mot. w Warszawie, kat. I, Nr 183, na nazw. Jan Domański, zam. w Warszawie, ul. Podskarbińska Nr 5.
135. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu na nazw. Zdzisław Reyman, zam. w Chrzanowie k/W-wy, ul. Wita Stwosza Nr 27a.
136. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu na nazw. Romuald Fitko, zam. w Głogówku k/Katowic, ul. Mickiewicza Nr 29.
137. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez urz. woj. we Wrocławiu, na nazw. Piotr Jaglicz, zam. w Częstochowie, ul. Katedralna Nr 20.
138. **SKRADZIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez urz. woj. w Poznaniu, kat. zawodowe, Nr 27689, na nazw. Józef Klauze, zam. w Jarocinie, ul. Paderewskiego Nr 5.
139. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez starostwo Warszawsko-Praskie, kat. IIIa, na nazw. Edward Pejski, zam. w Warszawie.
140. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu na nazw. Mróz Tadeusz, zam. w Bytomiu.