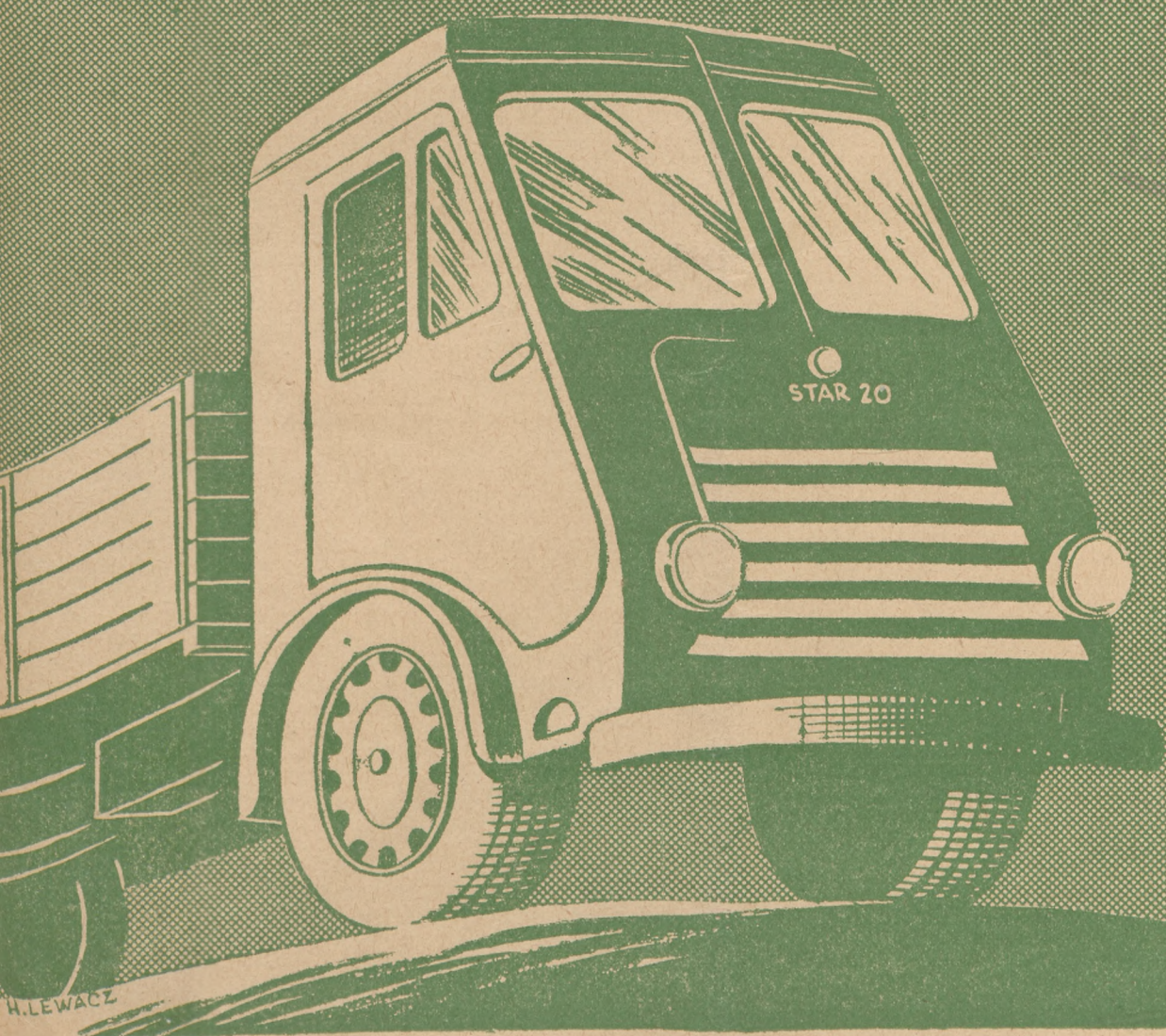




Motoryzacja



OGŁOSZENIA

1. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urz. woj. w Poznaniu, Nr. 3490, na nazw. Marian Mońko, zam. w Łące Wielkiej, poczta Rokosowo, pow. Gostyń.

2. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez Wydz. Ruchu i Mot. w Warszawie, amatorskie, Nr. 0010-H, na nazw. Tadeusz Gładysz, zam. w Warszawie, ul. Białostocka Nr. 37.

3. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez starostwo w Warszawie, kat. amatorskie, Nr. W-031/47, na nazw. Lucjan Juliański, zam. w Warszawie, ul. Grochowska Nr. 325.

4. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez Zarząd Miejski we Wrocławiu, kat. II, Nr. 0040 49, na nazw. Stanisław Pakularz, zam. we Wrocławiu, ul. Żeromskiego Nr. 3 m. 13.

5. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez starostwo w Warszawie, amatorskie, na nazw. Stanisław Morawski, zam. w Warszawie, ul. Grochowska Nr. 71a m. 12.

6. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez Zarząd Miejski w Szczecinie, na nazw. Franciszek Rosołowski, zam. w Szczecinie, ul. Wita Stwosza Nr. 14 m. 2.

7. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez starostwo Biała Krakowska, kat. I, Nr. 0007/49, na nazw. Ludwik Feltyn, zam. w Oświęcimiu-Osiedle, ul. Czwarta Nr. 9.

8. **SKRADZIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez starostwo w Wejherowie, kat. IIIa, Nr. 0118/49, na nazw. Zygmunt Bławat, zam. w Wejherowie, ul. Św. Jana Nr. 16.

9. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, na nazw. Wiesław Husch, zam. w Poznaniu, ul. Szymańskiego Nr. 6 m. 46.

10. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez urz. woj. w Pruszkowie, kat. amatorskie, Nr. 2287, na nazw. Mieczysław Kosowski, zam. w Płocku, ul. Bielska Nr. 39.

11. **SKRADZIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urz. woj. w Lublinie, Nr. 2380, na nazw. Anna Ochalska, zam. w Lublinie, ul. Królewska Nr. 8 m. 2.

12. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez urz. woj. w Łucku, Nr. 2566 118, na nazw. Franciszek Slatecki, zam. w Warszawie, ul. Chocimska Nr. 31 m. 7.

13. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez starostwo w Nowym Sączu, kat. II, Nr. 00012/49, na nazw. Józef Paluch, zam. w Nowym Sączu, ul. Żwirki Nr. 20.

14. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez Woj. Urz. Sam. w Pruszkowie, kat. II, Nr. 1259, na nazw. Gilbert Gminny, zam. w Marcelinie k/Warszawy, ul. Kolejowa Nr. 6.

15. **SKRADZIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez urząd woj. w Krakowie, kat. II, Nr. 0512/49, na nazw. Zbigniew Wayda, zam. w Krakowie, ul. Wiślicka Nr. 15.

16. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez Zarząd Miejski w Szczecinie, kat. I, na nazw. Józef Buł, zam. w Szczecinie, ul. Orłąt Nr. 20 m. 1.

17. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, na nazw. Zygmunt Zuchowski, zam. w Poznaniu, ul. Budziszyńska Nr. 3.

18. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez starostwo w Bydgoszczy, kat. IIIa, Nr. 0092/49, na nazw. Zygmunt Rumiński, zam. w Opatowcu, gm. Bydgoszcz.

19. **SKRADZIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urz. woj. w Katowicach, kat. II, Nr. 4256, na nazw. Mieczysław Szadurski, zam. w Łodzi, ul. Słowiańska Nr. 27 m. 24.

20. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez urz. woj. w Łodzi, kat. zawodowe, Nr. 1819, na nazw. Jan Florczak, zam. w Jeleskiej Górze, ul. Stalina Nr. 18.

21. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez urz. woj. w Krakowie, kat. zawodowe, Nr. 20024, na nazw. Grzegorz Klimecki, zam. we Wrocławiu, ul. Cybulskiego Nr. 6 m. 8.

22. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez urz. woj. w Poznaniu, kat. amatorskie, Nr. 9933, na nazw. Bogdan Hejnowicz, zam. w Lesznie, ul. Wolności Nr. 22.

23. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urz. woj. w Warszawie, kat. III-a, Nr. W-0020/48, na nazw. Therese Symans, zam. w Warszawie, Al. Stalina Nr. 23.

24. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez urz. woj. w Warszawie, Nr. 77073, na nazw. Eugeniusz Milik, zam. w Warszawie, ul. Nowy Świat Nr. 30.

25. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez Wydział Ruchu i Mot. w Warszawie, kat. , Nr. W-1915, na nazw. Eugeniusz Deluga, zam. w Warszawie, ul. Mładzka Nr. 42.

26. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez urz. woj. we Wrocławiu, kat. zawodowe, Nr. 1515, na nazw. Tadeusz Antoniak, zam. we Wrocławiu, ul. Szczytnicka Nr. 41 14.

27. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urz. woj. w Krakowie, kat. zawodowe, na nazw. Józef Bystron, zam. we Wrocławiu, ul. Daszyńskiego Nr. 30.

28. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez Wydz. Ruchu i Mot. w Warszawie, kat. II, Nr. W-0188/48, na nazw. Marian Balicki, zam. w Warszawie, ul. Prózna Nr. 7.

29. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie motocykla, wydane przez urz. woj. we Wrocławiu, Nr. 10720, na nazw. Dr. Jerzy Kowalczyk, zam. we Wrocławiu, ul. Pomorska Nr. 57 m. 9.

30. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, na nazw. Bogusław Parol, zam. w Szczecinie-Zydówce, p-ta Podjuchy, ul. Chlebowa Nr. 32.

31. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez starostwo w Zielonej Górze, kat. II, Nr. 0007 49, na nazw. Józef Wiatrowski, zam. w Chynowie, pow. Zielona Góra, ul. Ogrodowa Nr. 92.

32. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez Wydz. Ruchu i Mot. w Warszawie, kat. amatorskie, na nazw. Marian Wangrat, zam. w Warszawie, Pl. Narutowicza Nr. 5.

33. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez Komisariat Rządu w Warszawie, kat. zawodowe, Nr. 27546/38 r., na nazw. Adam Gradkowski, zam. w Warszawie, ul. Kopieńska Nr. 32 m. 11.

34. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez Wydz. Ruchu i Mot. w Warszawie, kat. III, Nr. 3560, na nazw. Michał Pietrowski, zam. w Warszawie, ul. Puławska Nr. 128.

35. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez starostwo w Złotoryji, kat. III, na nazw. Mieczysław Falandys, zam. w Swierzowie.

36. **SKRADZIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., na nazw. Stanisław Krupa, zam. w Bolesławcu, ul. Piaskowa Nr. 13.

37. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez starostwo Morskie w Wejherowie, kat. IIIa, Nr. 0059/49, na nazw. Kazimierz Sokółowski, zam. w Tłiszczkach, pow. Morski, gm. Wierchocino.

38. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez starostwo w Olkuszu, kat. II, Nr. 0006, na nazw. Antoni Lewicki, zam. w Bolesławcu, pow. Olkusz.

39. **ZAGUBIONO** kartę rejestracyjną samochodu cięż., wydaną przez urząd wojewódzki w Krakowie, Nr. silnika 39ER-2113, Nr. podw. 70345, Nr. rejestr. A-15062 marki Opel-Blitz.

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

WRZESIEŃ 1949 R.

Nr 9

TREŚĆ 9-go ZESZYTU

ZASADY PLANOWANIA W TRANSPORTCIE SAMOCHODOWYM — Tractorius	258	MUSIMY USUNĄĆ LĘK PRZED POSIADANIEM POJ. MECH. — MAD.	273
RACJONALIZACJA I WYNALEZCZOSĆ — W. Rychter	259	KTO ODPOWIE ZA ZNISZCZENIE SPRZĘTU I ŚMIERĆ? — Ryszard	274
PLAN 6-LETNI W TRANSPORTCIE SAMOCHODOWYM	261	CHARAKTERYSTYKA AUTOBUSÓW CHAUSSON — A. Wojtyga.	275
WSPÓŁZAWODNICTWO — OREŻEM DO WALKI O POKÓJ I DOBROBYT — L. F.	262	PÓŁCIĘŻARÓWKI „RENAULT“ — A. W.	276
ZA 1/2 MINUTY — 6 LAT — Jerzy Zarzecki	264	WPŁYW CIŚNIENIA W OPONACH NA OSZCZĘDNOŚĆ — St. Czajkowski	277
DROGA OSZCZĘDNOŚCI I USPRACOWNIENIE — Kazimierz Paszkiewicz	265	WIADOMOŚCI Z ZSRR — Wir	279
OBRAZ POLSKIEJ MOTORYZACJI — Adolf Tuma	266	ZE ŚWIATA	281
KWESTIA DUSZY — Tcm. Domaniewski	269	TRZY DNI NA TATRZAŃSKICH SZLAKACH — Wł. Pietrzak	283
PRACE „MOTOZBYTU“ W PLANIE 6-LETNIM — K.	271	GRAND PRIX NIESPODZIANEK — Wł. Pietrzak i K. Brun	286
Z KRAJU	272	MIEDZYNARODOWE WYSCIGI W BUDAPESZCIE — Istvan	287
		Z ŻYCIA AUTOMOBILKLUBÓW	288

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

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

Druk. Spółdz. Wyd. „Prasa Demokratyczna“ — W-wa Śniadeckich 18

B-83416

TRACTORIUS

ZASADY PLANOWANIA W TRANSPORCIE SAMOCHODOWYM

Potrzeba planowania produkcji usług transportowych nie wymaga już dziś uzasadnienia. Sposób w jaki powstaje plan produkcji usług transportu samochodowego jest tematem nowym i zasługującym na omówienie w przystępnej formie dla ogółu zainteresowanych.

**

Punktem wyjściowym w planowaniu produkcji usług transportu samochodowego — tak towarowego jak i osobowego, a w tym drugim wypadku w szczególności transportu autobusami — jest ustalenie masy towarów czy też podróży, którą, w pewnym okresie czasu, samochody będą obowiązane przewieźć na pewną określoną odległość.

Masa towarów przeznaczona do transportu, jest funkcjonalnie związana z rozwojem gospodarki narodowej i jest od niej zależna. Pozostaje ona w pewnym stosunku do masy przewożonej przez inne rodzaje transportu, a zatem w pierwszym rzędzie, przez koleje żelazne.

Stosunek mas przewożonych samochodami do całkowitej masy towarowej (czy też masy pasażerów) określanej na podstawie danych statystycznych opartych na długich obserwacjach, wskazuje drogę do określenia wielkości tych potrzeb transportowych, które mają znaleźć pokrycie w transporcie samochodowym, jako najbardziej właściwym do zastosowania w określonych warunkach.

Masę towarową określa się w tona-kilometrach do wykonania w pewnym czasie (zazwyczaj w okresie jednego roku), masę pasażerów w osobo - kilometrach.

**

Plan zdolności przewozowej jednego samochodu opracowuje się na podstawie współzależności podstawowych wskaźników, którymi są: szybkość samochodu, jego ładowność, długość dnia pracy i czas potrzeby na załadunek i wyładunek.

Wskaźniki te ustalane są w zależności od warunków eksploatacji, jak również od warunków drogowych, wreszcie od rodzaju samochodu lub ciągnika. Do ustalenia wskaźników służą tabele norm oparte na doświadczeniach.

Dalszymi wskaźnikami planu są współczynniki wykorzystania: ładowności, przebiegu i taboru, wreszcie, w niektórych wypadkach, również współczynnik wykorzystania przyczep. Gotowy plan zdolności przewozowej jednego pojazdu silnikowego lub benzynowego (przyczepy) podaje z całą ścisłością ile dany pojazd w okresie czasu, przy ustalonych z góry wskaźnikach odpowiadających rzeczywistym warunkom zamierzanej pracy, zdolny będzie: a) wykonać jazd (kursów); b) przewieźć ten

(pasażerów); c) przebiec kilometrów; d) wykonać pracę w tona (osobo)-kilometrach.

Plan zdolności przewozowej jednego pojazdu pomnożony przez ilość posiadanych pojazdów (tabor) stanowi plan zdolności przewozowej taboru pojazdów silnikowych (samochody i ciągniki), lub taboru pojazdów bezsilnikowych (przyczepy). Suma obydwu planów taborowych jest planem zdolności przewozowej całego taboru.

**

Posiadając ustaloną masę przewozu towarów w tona (wzgl. osobo)-kilometrach do wykonania oraz plan zdolności przewozowej jednego pojazdu i po ustaleniu jakie pojazdy najracjonalniej należy stosować w danych warunkach przewozu, pozostaje podzielić masę towarową określoną w jednostce miary jak wyżej (tona- lub osobo-km) przez zdolność przewozową jednego pojazdu w tej samej jednostce miary, aby otrzymać ilość pojazdów potrzebnych do przewiezienia określonej masy towarów czy pasażerów.

Z otrzymanej w ten sposób ilości pojazdów układa się t. zw. bilans taboru, który zawiera zestawiony w pewnym porządku wykaz danych dotyczących taboru, jak np. ładowność całego taboru, średnią ładowność jednego pojazdu itd.

**

Plan zaopatrzenia opracowuje się na podstawie przebiegów taboru, posługując się normami: zużycia różnych paliw stosowanych do napędu samochodów i ciągników, przebiegu opon i detek, wreszcie zużycia olei dolewanych do silnika lub mechanizmów napędu podczas eksploatacji.

Plan obsługi technicznej i napraw opracowuje się na podstawie przebiegów taboru i norm długości przebiegów międzynaprawczych (pomiędzy dwoma naprawami głównymi), — które są różne dla różnych pojazdów, norm częstości przeglądów programowych, jak również napraw średnich, wreszcie norm nakładu pracy na każdy z wymienionych wyżej zabiegów obsługowych. Plan obsługi technicznej podaje ilości napraw i różnych przeglądów programowych, które będą wykonane w okresie planowania.

Z ilości tych obliczyć można, wracając do planu zaopatrzenia materiałowego, ilości oleju silnikowego i przekładniowego potrzebnego do zmian wykonywanych przy pewnych przeglądach programowych (widocznych w planie obsługi technicznej), jak również ilości zasadniczych materiałów pomocniczych jak płyn hamulcowy, olej amortyzatorowy, czyszczo itd

Nieco trudniejszym zagadnieniem jest określenie rodzaj i ilości części zamiennych potrzebnych do wykonania przeglądów i napraw, a to ze względu na trudności na jakie napotyka ustalanie norm zużycia.

Plan zatrudnienia oparty jest na ilości posiadanych pojazdów, nakładzie pracy w robogodzinach na przeglądy programowe i naprawy według planu obsługi technicznej.

Ilości pracowników bezpośredniego działania tak ruchowców jak rzemieślników na stacjach obsługi i w warsztatach wynikają z wyżej wspomnianych wartości będąc ich funkcją. Natomiast ustalenie wszelkich pracowników pośredniego działania i należących do innych grup oraz do kierownictwa zwierzchniego odbywa się na podstawie pewnych norm zależnych od ilości pracowników bezpośredniego działania.

Wyżej wymienione plany, zwane planami **techniczno - eksploatacyjnymi**, stanowią podstawę do ustalenia, w każdej żądanej skali, ilości tak pojazdów potrzebnych do wykonania zadań transportu samochodowego jak i materiałów zapatrzeniowych jak paliwo, ogumienie, smary itd., wreszcie ilości i wielkości zajezdni,

stacji obsługowych i warsztatów oraz personelu zatrudnionego we wszystkich działach transportu.

Posiadając te dane można przystąpić do opracowywania planów finansowo - gospodarczych i inwestycyjnych dla taboru pracującego na samodzielnym obrachunku.

Oparte na planach techniczno eksploatacyjnych — plany finansowo gospodarcze operują wartościami pieniężnymi. Składają się one z planów dochodów i rozchodów oraz planu zapotrzebowania środków obrotowych, kapitałów i ew. kredytów. Plany te zazwyczaj są zharmonizowane z planem kont obowiązującym w księgowości przedsiębiorstwa.

Jest oczywiste, że plan określa sam przez się potrzeby i formy sprawozdawczości. Opracowany na podstawie głęboko przemyślanych, zgodnych z praktyką, wskaźników wyjściowych i przy zastosowaniu wypróbowanej metody postępowania — plan przewozów samochodowych jest wykonalny i stanowi drogowskaz w pracy każdego taboru samochodowego.

Tractorius

WITOLD RYCHTER

RACJONALIZACJA I WYNAŁAZCZOŚĆ

Przyjechał śmy z jeepkiem właśnie z trasy W—Z w Warszawie. Jeszcze nigdy tak dobrze nie jechało się jeepkowi, jak teraz. Jezdnie doskonałe, oznaczenia bezbłędne, pomylić się trudno. Tunel cudowny, jasny, wesoły, szeroki... A most?... Jeeppek wiele mostów widział w swym pracowitym życiu, ale takiego piękniego jeszcze nigdy...

Jak to się stało, że prace zostały ukończone w tak krótkim czasie? Jak to było możliwe zbudowanie takich wspaniałości tak prostymi środkami?

Odpowiedź prosta. Budowali wszyscy. Nie tylko projektodawcy i zarządzający, ale i wykonawcy, aż do najprostszego pracownika. Nikt nie ograniczał się do wykonania obowiązującej go pracy, do „odwalenia” roboty, do przepędzenia tych obowiązujących godzin przy robocie. Każdy natomiast myślał nie tylko o tym, żeby wykonać, ale i — jak wykonać.

Każdy pracę swą usprawniał tak, by była ona możliwie najwydajniejsza; by w ograniczonym czasie i przy użyciu dostępnych mu narzędzi praca przyniosła najlepsze rezultaty. Każdy myślał o tym, co robi i jak robi. Gdy odpoczywał, też myślał, jak by tu następnego dnia poprawić swój system, skrócić czas wykonania zadania przy jednoczesnym podniesieniu jakości. Każdy starał się ze wszystkich sił racjonalizować swe wysiłki, usprawnić metody, wynaleźć prostsze i wydajniejsze sposoby.

Jeeppek mruczy niezadowolony. Wiem, o co mu chodzi. Oto piszę o trasie W—Z, a pomijam inne wielkie osiągnięcia, inne wspaniałe wyniki pracy narodu. A przecież na każdym polu osiągamy sukcesy, o jakich nigdy nie marzyliśmy.

Zakłady przemysłowe, kopalnie, rolnictwo, transport, radio, stocznie, budownictwo; drogi... Nie starczyłoby miejsca na wymienianie wszystkich dziedzin, w których osiągnięcia trzeba nazwać co najmniej wspaniałymi.

Okazało się, że racjonalizacja i wynalazczość wcale nie jest zarezerwowana dla małej grupki specjalistów, naukowców. Każdy może być wynalazcą, a co najmniej racjonalizatorem, gdy zechce i nieco pomyśli, zamiast trwonić czas na wątpliwe i kosztowne przyjemności, jak siedzenie w restauracji, albo wieczne krytykowanie wszystkiego i wszystkich. Prasa codzienna wciąż donosi o mnożących się pożytecznych ulepszeniach i wynalazkach, dokonywanych przez prostych robotników. Ten zbudował przyrząd, skracający czas i zmniejszający wysiłek; ów usystematyzował swą pracę tak, że wykonuje kilka razy więcej i kilka razy prędzej dawną czynność przy jednoczesnym zmniejszeniu ilości potrzebnych do tego ruchów.

Niech nam służą za przykład nasi koledzy z PKS, ob. ob.: Lelonek, Maruszek, Łubnicki, Tokarski, Bromiński, Bartoszek, Marcelewicz, Broda i wielu innych, których osiągnięcia na po-

lu racjonalizatorstwa i wynalazczości podane były w numerze 7 „Motoryzacji“.

Czy my, automobiliści, zrzeszeni w naszym związku zawodowym, Automobilklubie i w Polskim Związku Motocyklowym, mamy pozostać w tyle? Nigdy! My też „możemy pokazać zęby“ na polu racjonalizatorstwa i wynalazczości. Zresztą niektórzy z nas zęby te już pokazali. Ale do akcji musimy stanąć wszyscy bez wyjątku. Dużo jest na tym polu do zrobienia.

**

Przyjrzyjmy się kiedy, jak kierowca zmienia koło w samochodzie. Taki pospolity kierowca, który zawsze ma czas na „odpoczywanie“, a nie interesuje się sprawą systematycznej i przemysłanej roboty.

Kierowca wyskakuje z maszyny. Biegnie do kufra, otwiera go z klucza, wyciąga garść narzędzi: podnośnik, korbę do kół i całą kupę jakichś kluczy, o które zaczepia się przy okazji fantastycznie postrzępiona szmata w jaskrawe groszki, stanowiąca wspomnienie części niewieściego ubioru. Z całym tym majdanem podąża ku przodowi samochodu. Ciska wszystko o ziemię, aż iskry lecą. Zaczyna się już na zapas pocić...

Za chwilę podnosi przednie koło. Bierze się do odkręcania go, ale nie może ze sterty narzędzi wyłowić korby. Wreszcie jest! Kierowca kręci korbą, a podniesione koło też się kręci. Wobec tego kierowca opuszcza koło, by oparło się o ziemię. Nareszcie!...

Teraz istna polka. Kierowca chwyta zdjęte koło „za kark“ i taszczy je na tył wozu. Potem wraca po korbę. Znowu idzie do tyłu i odkręca koło zapasowe. Z tym kołem podąża na przód i zauważa, że... zapomniał korby. Wobec tego jeszcze raz na tył i znowu wraca...

Teraz praca idzie już prawie składnie. Wprawdzie koło nie chce wejść na piastę i trzeba nieco podnieść oś. Głupstwo, to przecież tylko kilka ruchów!... Już jest założone i nawet przykręcone.

Wobec tego kierowca chwyta korbę i wędruje z nią do tyłu, by założyć zapas na swoje miejsce. Już siedzi! A teraz tylko jeszcze raz do przodu, by opuścić wóz na ziemię. Już! I pozbierać narzędzia, które w międzyczasie „porozłaziły się“ na wszystkie strony. I wrzucić je do kufra, który uprzednio należy znowu otworzyć.

Ostatecznie zziąjany „mistrz“ kierowcy wskakuje resztą sił do samochodu, by przekonać się, że zapomniał kluczyka od zapłonu, który sterczy spokojnie w zamku kufra. A więc szybko: jeszcze raz na tył i z powrotem!...

Nareszcie start!

Ile to trwało? Nie! Nie możliwe. Aż piętnaście minut? Dla czego? Przecież kierowca mało ducha nie wyzionął z pośpiechu...

**

A teraz popatrzmy na kierowcę, który postępuje racjonalnie, ściśle według opracowanego uprzednio systemu.

Wysiada z maszyny zabierając jednocześnie podnośnik z umocowanym do niego drążkiem.

Podnośnik stawia przed kołem przednim samochodu, a korbą odkręca po kolei nakrętki koła licząc obroty korby i nie wykonując ani jednego obrotu więcej, niż potrzeba. Nakrętki układa w rzędzie na jezdni. Następnie podstawia podnośnik pod oś i spokojnie podnosi ją, ale tylko tyle, by koło samo odpadło w bok opierając się lekko o ziemię. Chwyta w locie odpadające koło i z korbą w drugiej ręce idzie na tył.

Tam zdejmuje zapas i na jego miejsce od razu zakłada przyniesione koło przednie. Znowu z kołem w jednym, a z korbą w drugim ręku wraca do przodu i stawiając koło na ziemi nasuwa je na piastę.

Dalsze czynności idą, jak po smarze CPN. Zabierane z rzędka na ziemi nakrętki znikają kolejno w kluczu korby i robiąc swoich dziewięć obrotów mocują się na kole. Następnie kilka obrotów drążkiem podnośnika — i samochód spoczywa na jezdni w stanie gotowym do drogi. Wprawny, wyuczony uprzednio chwyt — i kierowca z narzędziami siedzi w wozie; zapłon już włączony, pedał sprzęgła naciśnięty, dźwignia na pierwszym biegu...

Jedziemy!... Ile trwała zmiana koła? Dwie minuty. A jak tam samopoczucie? Bez zmęczenia.

Tak! Ten kierowca będzie na pewno dobrym racjonalizatorem w pracy codziennej.

**

Przykładów jest mnóstwo. Pole do działania i do popisu stoi dla każdego otworem. Byle tylko chcieć i myśleć.

Sposób ujęcia przyrządu lub narzędzia; właściwe położenie klucza; ustawienie na stole ślusarskim narzędzi koniecznych do wykonania czynności; pobieranie właściwych narzędzi z wypożyczalni warsztatowej za jednym razem bez konieczności kilkukrotnego chodzenia do tej wypożyczalni; obmyślenie kolejności w pracy — oto najprostsze przykłady racjonalizatorstwa. A z tych prostych rzeczy dochodzi się następnie do zrationalizowania całego zagadnienia, do wzorowego opracowania całego wielkiego planu, do usprawnienia pracy na szczeblu majsterskim, kierowniczym i dyrektorskim.

Zwykle staranne przemyslenie kolejności załatwienia spraw na mieście daje już poważne skrócenie czasu i oszczędność na kilometrażu. Nawet najzwyczajniejsze przemyslenie, co ma się mówić w dyskusji z innym da lepszy wynik, niż beładne i nieuporządkowane gadanie, jakie słyszymy co chwila...

**

Na tym chciałem zakończyć, ale jeepek zaczął ryczeć sygnałem (znowu to ukryte zwarcie w przewodach). Chodzi mu o wynalazki. Ha, trudno. Muszę wspomnieć i o nich.

Gdyby tak na przykład PKS pomalował ścianę na przeciwko bramy wyjazdowej na biało i narysował na niej dwie poziome linie, to każdy kierowca przy wyjeździe mógłby zapa-

liwszy światła reflektorów i przełączywszy je na światła do mijania wiedzieć z całą pewnością, czy nie będzie oślepiął przy mijaniu, jak to jest dotychczas. I pożyteczny wynalazek gotów.

Gdyby kierowca samochodu osobowego oprawił kawałek paska gumy pomiędzy dwie deszczułki, zapoatrzone rączką, mógłby z powodzeniem jechać podczas deszczu z zamkniętymi szybami okien, bowiem osadzającą się na szybie przedniej od strony wewnętrznej mgłę mógłby z łatwością usunąć jednym ruchem ręki zebraawszy ją cwą pomysłową wycieraczką. I znów wynalazek.

Gdyby kierowca założył na ramki latarni przednich samochodu sprytnie wygięte i przecięte środkiem blaszki z białej blachy — widziałyby wieczorem, czy palą się obie latarnie i unikałyby płacenia stuzłotówek. Patent pierwszorzędny.

Gdyby kierowca zbudował z kawałka deski pomysłowy wieszak, na którym zawieszałby pozłom ogumione koło, widziałyby, z której strony jest ono cięższe. Mógłby on z łatwością przymocować po stronie przeciwnej ciężarek do obręczy, czyli mógłby dokładnie wyważyć oponę. Wtedy nawet przy użyciu wulkanizowanych gum na przednich kołach unikałyby niebezpiecznego objawu chybotania kół. To takie proste.

Gdyby mechanik samochodowy założył pod pokrywą łańcucha rozrządczego małe łożysko kulkowe, umocowane na odpowiednio wbudowanym sworzniu, to przez napinanie wyciągniętego łańcucha przedłużyłby jego żywotność co najmniej o sto procent.

Gdyby tenże mechanik pomalował końce kluczy na różne kolory, nie szukałby długo właściwego rozmiaru po napisach. Gdyby zasłonił pół koszyka ochronnego swej lampy monterskiej błyszczącą od wewnątrz zasłonką z blachy — wzmocniłby dwukrotnie oświetlenie i zapobiegłby przykreemu oślepieniu przez lampę.

Gdyby spawacz postarał się o mały kawałek gąbczastej platyny i umieściłby ten kawałek w rurce z kraty, przymocowanej do stołka, to wynalazłby wspornik wieczną zapalniczkę, działającą przy prostym skierowaniu wylotu palnika na platynę. Oszczędziłby czasu, zachodu i zapalek.

Gdyby pracownik stacji obsługi przedłużył wylot olejarki z pomką zagiąwszy go nieco na końcu — wynalazłby doskonały przyrząd do napełniania amortyzatorów samochodowych płynem bez konieczności ich zdejmowania z wozu, jak się to robi dotychczas. Co za oszczędność na pracy i na czasie!

Gdyby elektrotechnik samochodowy włączył przenośną lampkę pomiędzy zacisk prądu niskiego napięcia na przyrządzie zapłonowym a masę, mógłby bez zdejmowania kopułki i złudnego obserwowania przerywacza najdokładniej usta-

wić chwilę zapłonu w silniku. Chwila zapalenia się lampki byłaby dokładnie chwilą przerywania prądu w przerywaczu.

Gdyby... i tak dalej. Tylko pomyśleć!

* * *

Jeepek trąca mnie zderzakiem, że to niby coś trzeba napisać i o samym najważniejszym dyrektorzem. Słusznie!

A więc dyrektor ma olbrzymie pole do popisu. Może on na przykład: prawą ręką pisać dyspozycje dla swych naczelników. Nę obiegiem — ale dla każdego z osobna — przez kalkę. Lewą ręką może w tym czasie nakręcać numer telefonu. Ustami — palić papierosa. Uszami — słuchać, co mu raportują referenci (i tak nie ciekawego). Głową — myśleć o racjonalizacji pracy i o wynalazkach. A gdy do tego wszystkiego oczyma czytać będzie ten numer „Motoryzacji“ to mu na dodatek — napewno i włosy „staną na głowie“.

Albowiem najlepszy rezultat jest wtedy, gdy się robi poważną robotę — na wesoło i z radością w sercu.

W. Rychter

PLAN 6-LETNI w transporcie samochodowym

Z inicjatywy Dep. Samochodowego Min. Komunikacji odbyła się 10 sierpnia br. Krajowa Narada przedstawicieli przedsiębiorstw państwowych transportu samochodowego, organizacji społecznych współpracujących w transporcie samochodowym oraz aktywów administracyjnego, poświęcona wszechstronnej analizie i przedyskutowaniu zadań planu 6-letniego w dziedzinie komunikacji samochodowej.

Na program złożyły się referaty:

1) „6-letni plan rozwoju publicznego transportu samochodowego“;

2) „Zagadnienie kadr w planie 6-letnim dla Państwowej Komunikacji Samochodowej“;

3) „6-letni plan techniczno-eksploatacyjny“ oraz dyskusja, w której zabrali głos czołowi przodownicy pracy i racjonalizatorzy spośród kierowców samochodowych i warsztatowców.

Na naradzie podkreślono między innymi konieczność dalszego upowszechnienia ruchu współzawodnictwa pracy, zwiększenia szybkości technicznej pojazdów osobowych i towarowych, unowocześnienia urządzeń stacji obsługi i dalszego zwiększenia wydajności pracy przez zastosowanie pomysłów racjonalizatorskich. Stwierdzono ponadto, że założenia planu 6-letniego są realne i że plan ten będzie nie tylko wykonany, ale i przekroczony.

OBRADY STOŁECZNYCH TRANSPORTOWCÓW

WSPÓŁZAWODNICTWO — ORĘŻEM DO WALKI O POKÓJ I DOBROBYT

W pierwszych dniach sierpnia br. odbyła się Narada Okręgowa Warszawskiego ZZT, poświęcona głównie wymianie doświadczeń z pracy Społecznych Brygad Instruktorskich. Narada miała charakter sprawozdawczo-dyskusyjny, a celem jej było wytknięcie właściwej drogi dla osiągnięcia wyższych form współzawodnictwa oraz zapoznanie się z nowymi metodami pracy.

Poniżej podajemy ciekawsze ustępy przemówienia Naczelnika Stołecznej Stacji Komunikacji Towarowej P.K.S. Warszawa — Ob. Ludwika Ferensteina — Przewodniczącego Komisji Organizacyjnej Głównego Komitetu Współzawodnictwa przy Zarządzie Głównym Z.Z.T., który przytoczył szereg interesujących przykładów i zestawień liczbowych.

**

— Dzieli nas 9 miesięcy od rozpoczęcia współzawodnictwa w transporcie samochodowym. Mamy za sobą ukończone 3 etapy współzawodnictwa, 2 narady krajowe i kilka zebrań przedstawicieli Okręgów.

Zatwierdziliśmy 595-ciu uczestnikom współzawodnictwa tytuły przodowników, wręczając dyplomy. Wypłaciliśmy 2.607.500 złotych na nagrody. Liczba współzawodniczących wzrosła o 233% w porównaniu z rokiem ubiegłym, gdyż w stosunku do liczby 1350 w roku 1948, obecnie liczba uczestników współzawodnictwa przekroczyła 3146 osób.

W miesiącach sierpniu — wrześniu br. odbędzie się inspekcja wszystkich komitetów współzawodnictwa w terenie zarówno Komitetów Okręgowych, jak również i Komitetów przy zakładach pracy. Inspekcję przeprowadzą członkowie Głównego Komitetu Współzawodnictwa przy Zarządzie Głównym Z.Z.T., a to w celu uaktywnienia i kontroli działalności pracy w terenie.

Jak widzimy więc z tego bardzo ogólnego wstępu sprawozdawczego, współzawodnictwo w transporcie samochodowym ma już za sobą swoją historię — działalność intensywną i trudną, ale zarazem aktywną i twórczą. Zrozumienie i świadomość tego pięknego, socjalistycznego stosunku do pracy, dociera dzisiaj do najszerszych mas pracowniczych transportu samochodowego i spedycji i obejmuje ramieniem współzawodnictwa tysiączne rzesze ludzi pracy, głównie w gałęziach produkcyjnych.

Trudno by było przedstawić dziś w pełni osiągnięcia uzyskane w skali ogólnokrajowej. Jedynie według pewnych danych z terenu możemy powiedzieć, że są one duże. Dla przykładu przedstawiam dane statystyczne jednej ze Stacji P.K.S. Warszawa. Stacja ta, przy tej samej ilości taboru tj. przy 144 samochodach przecięt-

nie będących w eksploatacji w r. 1948, miesięcznie wyrabiała około 200.000 wozoklm., zaoszczędzając 1283 ltr. mat. pędnych za sumę 68.822 zł. Przyczym zanotowano 1,9% spóźnień i nieobecności kierowców w pracy, oraz 4 wypadki samochodowe.

W pierwszym półroczu 1949 r. przeciętna miesięczna tejże stacji PKS wynosi 280.000 wozoklm., dając 6.748 ltr. oszczędności za sumę 357.197 zł. Spóznienia i nieobecności kierowców w pracy spadły do 1,4%. Wreszcie ilość wypadków samochodowych miesięcznie wynosi 4, czyli jeden wypadek przypada obecnie na 70.000 wozokm. (w roku 1948 — 1 wypadek na 50.000 wozokm.).

Widzimy więc, że poważnie wzrósł procent oszczędności, który średnio wynosi miesięcznie 6.748 ltr. mat. pędnych, co stanowi 375% więcej oszczędności. W gotówce wyraża się to sumą zł 357.197 miesięcznie, czyli 2.143.186 zł wyniosła oszczędność półroczna.

Zestawienia mówią, że oszczędność jednej tylko spośród Stacji Stołecznych równa się sumie wypłaconych nagród przodownikom we współzawodnictwie w transporcie samochodowym na terenie całego kraju. A przecież sama tylko Stacja Osobowa ma 2 razy więcej oszczędności.

Jeżeli chodzi o dalsze wyliczenia, to 85% mniej spóźnień i 38% mniej nieobecności, również można przedstawić w gotówce i wyniesie to rocznie około 300.000 zł. Wreszcie bezawaryjność stanowi bardzo pokąźną sumę, gdyż w pierwszym półroczu 1949 r. ani jeden samochód nie został wycofany z eksploatacji na dłuższy czas, a małe uszkodzenia wynoszą około 300.000 zł strat, w porównaniu do 480.000 zł strat za półrocz 1948 r.

Reasumując pobieżnie dane cyfrowe jednej tylko Stacji przekonamy się, że obliczona i widoczna oszczędność na samym tylko paliwie i zmniejszeniu awarii wynosi 472.197 zł miesięcznie, czyli 5.666.364 zł w stosunku rocznym. Biorąc pod uwagę, że zaoszczędziliśmy właśnie za taką ilość dewiz zagranicznych, to wartość naszych oszczędności jeszcze bardziej wzrośnie.

Nie bez znaczenia jest również czynnik wykształcenia i wychowania, dzięki którym możliwe były takie imponujące osiągnięcia.

**

Przejdźmy do analizy i rozpracowania czynników, mających mniejszy, czy większy wpływ na te oszczędności. Za przykładem korników, hutników, kolejarzy i innych gałęzi życia gospodarczego — transportowcy wystartowali we współzawodnictwie spóźnieni o szereg miesięcy.

Czas ten należało nadrobić. Wiemy zresztą, że początek był bardzo trudny, bo w I etapie zaledwie kilka Stacji P.K.S. przystąpiło do współzawodnictwa. Pierwsza, dała dobry początek Samodzielna Stołeczna Stacja Osobowa PKS, za nią — Stołeczna Stacja Komunikacji Towarowej PKS i Hartwig, a więc Stacje Stołeczne Okręgu Warszawskiego. Z kolei ruszyły Okręgi: Katowicki, Krakowski, Rzeszowski i inne.

Lecz dopiero II etap, a właściwie III-ci przyniósł znaczny rozkwit współzawodnictwa. Na podkreślenie zasługuje fakt, że wielki ciężar transportowy przy budowie trasy W—Z poniosła P.K.S. Od marca 1948 r. do 22 lipca 1949 r. przeciętnie 300 ton tonażu samochodowego dziennie przerzucało ponad 2500 ton materiałów budowlanych i gruzu. W tej niezwykle ciężkiej pracy, kierowcy S.S.K.T. PKS zdobyli we współzawodnictwie w Beton-Stal ponad 25 nagród, uzyskując zaszczytne tytuły przodowników pracy, a jeden z najwybitniejszych kierowców Stacji Towarowej, jeden z szeregu najwartościowszych kierowców, jako pierwszy i narażenie jedyny spośród wielotysięcznej rzeszy transportowców w Polsce, został odznaczony w dniu 22.VII.1949 r. Orderem „Sztandaru Pracy“ I klasy w resorcie komunikacji samochodowej. Bohaterem tego zaszczytnego odznaczenia jest tu obecny na sali wśród nas, kierowca, nasz towarzysz Walenty Katana. I dlatego z tego miejsca niech mi będzie wolno złożyć towarzyszowi Katanie serdeczne życzenia z powodu tego zwycięstwa, życząc Mu zarazem dalszej owocnej pracy dla dobra Polski Ludowej.

Jest to może szczególnie wypadek, gdzie kierowcy brali udział we współzawodnictwie w 2-ch instytucjach równocześnie, a mianowicie: współzawodnicząc między sobą w P.K.S., równocześnie współzawodniczyli w Beton-Stalu, gdzie za transport materiału przewiezionego ponad normę (dochodzącą do 300%), kierowcy otrzymywali premie, wynoszące częstokroć do 3.000 zł tygodniowo. Tak więc, niektóre samochody m. Fiat 7 tonowe, przewoziły dziennie od 100 do 140 ton materiału budowlanego lub gruzu, zwiększając płace kierowców do 40.000 złotych.

Samodzielna Stołeczna Stacja Osobowa PKS, po otwarciu trasy W—Z, przejęła również ciężar komunikacji osobowej na tym odcinku, zasilaając M.Z.K. do czasu przybycia nowego taboru.

Nie wspominam tu o ważnych zagadnieniach transportowych, które rozwiązywały również skutecznie Państwowe Przedsiębiorstwa: Hartwig i Spedytor, gdzie współzawodnictwo ma do zanczowania poważne osiągnięcia, lecz niestety brak nam bliższych danych.

**

Widzimy więc, że Okręg Warszawski, a w szczególności komunikacja stołeczna, przodując w wielu wypadkach dzięki współzawod-

nictwu, ma już duże, widoczne i dodatnie wyniki.

W Stołecznej P.K.S. już wszystkie grupy pracownicze objęte są współzawodnictwem. Współzawodniczą: kierowcy, konduktorzy, pracownicy Stacji Obsługi i pracownicy umysłowi. Możemy więc powiedzieć, że na tych placówkach współzawodnictwo jest „powszechne“.

Pomyślnie rozwija się także współzawodnictwo międzystacyjny. Od 1 lipca br. Samodzielna Stołeczna Stacja Osobowa podpisała umowę o współzawodnictwie międzystacyjnym z Samodzielną Stacją PKS Łódź.

Od 1 sierpnia br. zostało podpisane współzawodnictwo międzystacyjne całego Oddziału PKS Warszawa, obejmujące 6 Stacji. I pod tym względem Okręg Warszawski przoduje. Wiemy, że i w terenie wiele placówek uczestniczy we współzawodnictwie międzyoddziałowym, szczególnie w firmie Hartwig i Spedytor, lecz brak nam jeszcze dokładnych danych o rozwoju tej wyższej formy współzawodnictwa.

Jeżeli więc mowa o wyższej formie współzawodnictwa jakim jest współzawodnictwo zespołowe przy zastosowaniu nowych metod pracy, to przykłady takie mamy już wśród górników, budowlanych i innych.

Te nowe metody pracy zespołowej, szybszej i bardziej wydajnej górują nad dotychczasowymi, przestarzałymi już dziś, tkwiącymi w konserwatyzmie. Próby, czynione również w systemie piątkowym, dały doskonałe wyniki, czyli już jeden krok dzieli nas od doskonałego systemu „taśmowego“. Jeśli więc mamy tyle wspaniałych przykładów z nowych metod pracy, to czyż i u nas transportowców nie da się już nic więcej zmienić, czy byśmy nie byli zdolni do żadnych zmian i ulepszeń?

**

Początkowo we współzawodnictwie pesymiści twierdzili, że to dobre dla górników, hutników i innych, lecz w transporcie to się nie da zastosować, gdyż brak będzie porównawczych kryteriów. Twierdzenia te okazały się błędne. Doświadczenie 9-cio miesięczne wykazało, że współzawodnictwo w transporcie jest możliwe, pożądane i dało b. dodatnie wyniki.

Dlatego też, będąc na tym etapie współzawodnictwa, możemy śmiało powiedzieć, że możliwy jest dalszy krok naprzód w dziedzinie usprawnień naszych, w poszukiwaniu nowych metod pracy w transporcie. I oto śladem Gruców, Morusów poszliśmy i my transportowcy. Z inicjatywy inż. Gronomskiego z Dep. Sam. — w Stołecznej Stacji Komunikacji Towarowej PKS została wprowadzona również trójka — tzw. Społeczna Brygada Instruktorska (S.B.I.). Trójka złożona z przodownika kierowcy-mechanika Kaszyńskiego, majstra Rokickiego i brygadzysty Aniszewskiego. Co to była za trójka i jakie było jej zadanie?

Otóż zadanie tej brygady było proste: pomagać słabszym, służyć im swym doświadczeniem,

radą, nieść im pomoc w drodze i w garażu, na Stacji Obsługi. Swoje umiejętności, swoje doświadczenie należało przenieść na pozostałych, głównie słabszych kierowców, by podnieść wydajność pracy transportowej maszyn, by oszczędzić paliwo, opony, przedłużyć okresy międzynaprawcze, oraz zaoszczędzać tym samym wywóz dewiz zagranicę i przyspieszyć tempo odbudowy i rozbudowy życia gospodarczego Polski Ludowej. Te hasła, te założenia przyświecały tej brygadzie.

Wyniki nie dały na siebie długo czekać. Po pierwszych 2-tygodniach próbnych okazało się, że brygada taka jest bardzo potrzebna. Jej zadanie z czasem może się nieco zmienić, gdyż stała się ona nawet kontrolą dróg i pracy samochodów w ogóle. Wniosła ona bardzo duży wkład pozytywny. Na przestrzeni zaledwie 2-miesięcy wzrosła oszczędność paliwa od 100 do 200%, mniej zniszczenia opon, mniej wypadków, a większe doświadczenie i pomoc kierowcom słabszym — bezpośrednio przyczyniły się do przedłużenia żywotności maszyn.

Za przykładem Stacji Towarowej — brygadę taką widzimy i na Stacji Osobowej w Warszawie. Nie znamy dobrze sytuacji pod tym względem w terenie, lecz jak nam sygnalizują, również i Okręg Krakowski nie pozostał w tyle, a jak zaznaczyłem, nie wiadomo co pokażą i inne Okręgi Transportowców.

Dlatego też w moim krótkim ujęciu, zagadnienie wyższej formy współzawodnictwa jakim jest bezwzględnie współzawodnictwo zespołowe, przez wprowadzenie nowych metod pracy, możliwym jest tylko w socjalistycznym ustroju. Przez stałe pogłębianie i ulepszanie tych metod, osiągamy wzrost produkcji, a co za tym idzie i wzrost płac robotniczych. Zyskujemy też nowe kadry dobrych, doświadczonych kierowców, majstrów i warsztatowców, a tym samym włączamy się w budowę wielkiego 6-cio letniego planu socjalistycznego rozbudowy i przebudowy kraju.

Społeczne Brygady Instruktorskie ożywają nas nową treścią, dając nowe formy współzawodnictwa i dlatego nasze dzisiejsze obrady niech poruszają nasze zainteresowania, niech wywołają ożywiającą dyskusję, niech dadzą nowe podstawy do dalszego pozytywnego zrywu tj. wyższej formy współzawodnictwa, która ta forma powinna znaleźć naśladowców i objąć swoim zasięgiem cały transport samochodowy.

Tylko na tej drodze, tylko na wyższych formach musimy oprzeć naszą pracę, a wtedy więcej będziemy mieli odznaczonych Orderem „Sztandaru Pracy”, więcej będziemy mieli przodowników i racjonalizatorów — Bohaterów Pracy — wiernych synów klasy robotniczej, zasłużonych bojowników na froncie pracy, w budowie i utrwaleniu pokoju, w budowie przyjaźni między narodami, w oparciu o przyjaźń ze Związkiem Radzieckim i Krajami Demokracji Ludowej.

Walka o nowe, wyższe metody pracy — to walka o wykonanie planu 6-cio letniego w transporcie samochodowym — to Walka o Socjalizm“.

Po referacie wywiązała się ożywiona dyskusja na temat osiągnięć Społecznych Brygad Instruktorskich w Stacji Towarowej i Osobowej P.K.S. w Warszawie.

Mówcy zgodnie wypowiadali się, ażeby takie brygady objeżdżały słabsze przedsiębiorstwa transportowe w swoim Okręgu i zapoznawały je z pracą S.B.I.

Wyniki narady podsumował przewodniczący Okręgu Warszawskiego Z.Z.T. Ob. Salikow.

L. F.

ZA 1/2 MINUTY — 6 LAT

O tym jak często zdarzają się wypadki spowodowane nieostrożnością i brakiem cierpliwości kierowcy niechaj świadczy podany tu wypadek, którego epilog rozgrywał się w Sądzie Okręgowym w Warszawie.

Kilka miesięcy temu, w godzinach popołudniowych, na znak milicjanta regulującego ruch kołowy ruszył z przystanku przy rogu ul. Brackiej i Al. Sikorskiego tramwaj linii „25” w kierunku Nowego Świata. W momencie przejeżdżania skrzyżowania ulic, gdy motorniczy, po minięciu izolatorów trolejbusowych, przyspieszył bieg tramwaju, pasażerowie stojący na przednim pomoście zobaczyli wyłaniający się samochód ciężarowy marki „Büssing” z przyczepą. Samochód ten miał w tym momencie przed sobą za rogiem ul. Brackiej w Al. Sikorskiego parkującą „kanadyjkę”. „Büssing” przyspieszył biegu i — wyprzedzając tramwaj, żeby nie tracić „kanadyjki” — skręcił w lewo, na szynę. Ale tu stało się nieszczęście, sam wprawdzie wyminał szczęśliwie „kanadyjkę” i tramwaj, ale zapomniał o przyczepie, gdyż ta, w momencie wyprzedzania tramwaju, zaważyła o poręcz przedniego pomostu, ściągając 4 osoby, jadące na stopniu i zrzuciła je pod tramwaj. Motorniczy wprawdzie natychmiast zahamował, niemniej jednak dwie z pośród zrzuconych doznały tak ciężkich obrażeń ciała, że w następstwie wypadku zmarły. U pozostałych dwóch osób choroba trwała ponad 20 dni. Szofer samochodu nie odczuł jednak zdarzenia i został zatrzymany dopiero przy rogu Al. Sikorskiego i Nowego Świata!

Z zeznań świadków i opinii biegłego wynika, że szofer samochodu marki „Büssing” naruszył §§ 53 i 59 przepisów o ruchu pojazdów mechanicznych, albowiem nie prowadził wozu z należytą ostrożnością i wyprzedzał tramwaj mimo tego, że z prawej strony miał przed sobą stojącą „kanadyjkę”. Kierowca wiedział, że przyczepa jest o 20 cm. szersza od wozu, który prowadził, oraz widział wiszące na stopniu osoby. Mimo to, zamiast zahamować aż tramwaj przejedzie i uwolni mu drogę, przyspieszył bieg prowadzonego przez siebie samochodu, ryzykując wypadek, który miał miejsce.

W tych warunkach został natychmiast zatrzymany, siedział w więzieniu przez cały czas trwania dochodzenia, aż doczekał się w akcie oskarżenia zarzutu z art. 230 § K. K., t.j. spowodowania nieumyślniej śmierci człowieka, za którą grozi kara do 5 lat więzienia. Po odbyciu przewodzie sądowym kierowca — sprawca wypadku został skazany na 3 lata więzienia z pozbawieniem prawa wykonywania zawodu kierowcy na przeciąg lat 3 od chwili ukończenia odbywania kary.

Oto są skutki zbyt ryzykownej i szybkiej jazdy. Gdyby bowiem zaczekał najwyżej 1/2 minuty nie straciłby 6 lat, a mianowicie — 3 w więzieniu i 3 borykania się z losem w innym, nie znanym mu zapewne zawodzie, tak jak w dotychczas wykonywanym fachu.

Jerzy Zarzecki

DROGA OSZCZĘDNOŚCI i USPRAWNIEŃ

PRACA, KTÓRA OTRZYMAŁA I-szą NAGRODĘ W „NASZYM KONKURSIE”

Zagadnienie poruszone przez Redakcję „Motoryzacji” w temacie 1-ym: „Jakie oszczędności lub usprawnienia można zastosować w transporcie i gospodarce samochodowej” — jest nader skomplikowanym problemem, by jedna głowa zwykłego kierowcy mogła go objąć całkowicie i rozstrzygnąć szczegółowo we wszelkich przejawach transportu samochodowego.

To też, nie mając pod tym względem zbyt wielu aspiracji, zadowolony będę, jeżeli uwagi moje i spostrzeżenia dodadzą chociaż jedną cegiełkę do ogólnej budowy usprawnienia transportu samochodowego.

A więc przede wszystkim uważam za wskazane, by Państwo położyło większy wysiłek na doprowadzenie do porządku i utrzymanie dróg lądowych. Zły bowiem stan dróg przyczynia się do kilkakrotnie szybszego zniszczenia mech. środków lokomocji.

Uważałbym za wskazane, aby w każdym większym ośrodku, gdzie się skupia większy tabor samochodowy zorganizować stacje obsługi i wprowadzić obowiązkowe zgłaszanie się każdego samochodu, celem dokładnego wymycia i przesmarowania, z adnotacją w książce kontrolnej daty dokonanych czynności.

Uważam ten punkt za bardzo ważny, gdyż zdarza się częste wypadki, że bądź z przyczyny nadmiernej eksploatacji pojazdu — kierowca nie ma wprost możliwości dokładnej konserwacji wozu, bądź też kierowca, z własnego zaniedbania, czy też z przyczyny małej jeszcze praktyki — nie dokonuje wczas czynności tak ważnych dla konserwacji i przedłużenia wieku samochodu — jak przesmarowanie części ruchomych.

Zdarzają się wypadki, że skrzynki biegów i dyferencjały są nawpół suche (bez smaru), co się okazuje dopiero przy remoncie.

Poszczególni kierowcy referatów transportowych powinni być fachowcami, a przynajmniej doszkoleni na spec. kursach, na temat jak trzeba konserwować pojazd mech., by zdatny był do użytku możliwie najdłuższy czas.

Niemniej aktualną sprawą jest, by pojazdy mech. (ciężarówki) w miarę możliwości były wykorzystane w 100% swej zdolności, by nie robiły przebiegów pustych. Zdarza się bowiem nie rzadko, że ciężarówka wiezie zaledwie kilka osób lub służy za gońca względnie kuriera i to na przestrzeni kilkuset km.

Aby takich wypadków uniknąć należałoby zorganizować „Punkty Dyspozycyjno - Transportowe”. Naprz. instytucja, mająca posłać sam. ciężarowy do jakiegoś punktu X niedostatecznie obciążony — powinna byłaby zgłosić do „P.D.T.” w terminie wcześniejszym swoją ewt. wysyłkę samochodu, celem ewentualnego doładowania tonażu z innej instytucji.

*

Nie mniej ważnym jest wprowadzenie ścisłej kontroli i racjonalizacji wyjazdów przez samochody osobowe, gdyż b. częste są wypadki, że członek prezydium, wzgl. „Pan” inspektor — do pewnego punktu, połączonego koleją, zamiast skorzystać z tego środka komunikacji — koniecznie chce jechać samochodem, zwiększając o wiele koszty podróży. Zdarza się też często, że wyżej wspomniani „panowie” korzystają z samochodu tylko we własnych prywatnych sprawach, trzymając samochód po parę dni i używając cenne materiały pędne.

Dla instytucji, które nie stale potrzebują transportu sam. wskazanym by było stworzenie kolumn samochodowych. Instytucje mogłyby korzystać ze środków lokomocji zgrupowanych w tych kolumnach tylko na zgłoszone zapotrzebowanie. Uchroniłoby to

daną instytucję od zbędnych wydatków na utrzymanie pojazdu mech. z jednej strony, a z drugiej zaś — pojazd, znajdujący się w kolumnie pod fachową opieką, byłby lepiej konserwowany i wydatniej wykorzystany.

Mając na względzie ochronę taboru samochodowego — należy wydać odpowiednie przepisy, by samochody tak zw. „typowe”, potrzebujące większej naprawy — w żadnym wypadku nie były remontowane we własnym zakresie (na miejscu), gdyż czy to z braku fachowych sił, czy też przy pomocy prymitywnych narzędzi — „remont” taki przeważnie nie może być dobrze przeprowadzony i samochód rychło ulega dewastacji i wyeliminowaniu ostatecznym z taboru.

*

Celem ochrony i większego oszczędzania drogiego ogumienia, wskazanym jest, każdą instytucję posiadającą samochody, zobowiązać do nabycia ciśniomierzy, gdyż często — często się zdarza, że z braku tychże, opony są niedokładnie napompowane. Przeprowadza się to „na oko”, posilkując się miotkiem jako miernikiem ilości atmosfery, co prowadzi do szybkiego zużycia ogumienia. Wskazanego przerzucania opon z przodu na tył zwykle się nie przeprowadza.

Trzeba również przyjąć pod uwagę, że liczba garaży jest niewspółmierna do potrzeb obecnego taboru. Większość pojazdów mechanicznych tak latem, jak (co gorsze) zimą „garażuje” na otwartym powietrzu, niechroniona w najmniejszych stopniu od wpływów atmosferycznych — co powoduje różne szkodliwe podgrzewania (powodujące nierazko pożary), zalewania, stratę czasu itp.

Należy też większą zwrócić uwagę na dobór kierowców. Ludzie, którzy mają być dopuszczeni do kierowania poj. mech. po ulicach pełnych ruchu, pojazdami nabywanymi za drogie dewizy, zdobywane za fizyczny wysiłek ofiarny najlepszych naszych towarzyszy — powinni być eliminowani nie tylko przez lekarzy, lecz i przy pomocy zdobyczy nauki, jakimi są aparaty kontrolujące stan psychiczny i zdolności orientacyjne kandydata na kierowcę.

Mało tego — każdy kierowca powinien złożyć deklarację (przrzeczenie) całkowitej abstynencji (przynajmniej w czasie pracy). Kierowca, który się dopuści przekroczenia swego „przrzeczenia” i znajdzie się w stanie zamroczenia alkoholowego, staje się szkodnikiem — zagraża bezpieczeństwu publicznemu i w każdej chwili może się stać sprawcą zniszczenia mienia państwowego. Taki osobnik bez pardonu powinien być wyeliminowany z rodziny transportowców!

Mając zaś na uwadze wykorzystanie często wspomnianego przez inż. Rychtera „piractwa” kierowców — należałoby wprowadzić „znaki piractwa” w postaci dajmy na to kartki kolorowej, z napisem:

**Nie bądź „piratem drogowym”
Bądź inteligentnym kierowcą!**

Taką kartkę należałoby przykleić w sfoferce na widocznym miejscu u każdego wyłamującego się od dobrych obyczajów kierowcy, z tem, że dopiero po pewnym czasie. Sąd Koleżeński Zw. Zaw. Transportowców mógłby zezwolić na usunięcie „piętna”.

Kazimierz Paszkiewicz
kierowca

Olsztyn — Al. Warszawska 86 m. 3 (nr leg. Z.Z. Transp. 67298).

ADOLF TUMA

OBRAZ POLSKIEJ MOTORYZACJI

(„Svet Motoru“ — Praha Nr 51 — Przekład autoryzowany — Wł. Pietrzaka).

W ubiegłym roku trzykrotnie miałem okazję odwiedzić Polskę. Przejechałem trasę z Wrocławia do Gdyni i stąd do Warszawy, potem z Warszawy spowrotem do Wrocławia. W listopadzie poznałem trasę Katowice — Warszawa. Śledziłem stopień motoryzacji kraju, stan dróg, organizację komunikacji, poznawałem wyroby, organizacje motorowe i prasę. W ten sposób zdobyłem pewne doświadczenie, na którego podstawie można twierdzić, że Polska dąży do niebywałego rozwoju motoryzacji.

W równinnej Polsce zdarzają się drogi lepsze, niż w naszych górzystych stronach. Jechać tam można dziesiątki kilometrów po szosach bez najmniejszych wzniesień i zakrętów, na których możnaby ustanawiać rekordy szybkości, nakładające przecież bardzo surowe warunki dla trasy. Znaczna część szos ma nawierzchnię z cegieł układanych na bok i — wydaje się — specjalnie utwardzanych (nawierzchnie klinkierowe — przyp. tłum.). Stanowczo nigdzie nie napotyka się na ślady uszkodzeń po końskich podkowach, czy też po żelaznych obręczach wozów wiejskich. Tam, gdzie na skutek walk uszkodzone zostało kilka metrów kwadratowych cegieł, natychmiast przystępuje się do naprawy: cegły są zresztą wymieniane na nowe.

Nawierzchnia szos jest gładka, tak, że nie powoduje zbytniego zużycia opon, a przy tym na tyle szorstka, że przy wilgotnej szosie nie ma obawy o poślizg.

Po obu stronach szos prowadzi szerokie pasy z nawierzchnią ziemną przeznaczoną dla wozów i chociaż obecnie na szosach polskich komunikacja motorowa jest dość słaba, używają wiejskie pojazdy niemal powszechnie tych przeznaczonych dla siebie brzegów szos. To ma dla kierowcy duże znaczenie: nie potrzebuje on trąbić, ani zwalniać przy przejeżdżaniu obok wozu konnego i ma większą pewność, że nie przytrafi mu się defekt opony, bo gwoździe sypiące się z wiejskich wozów padają na ziemne pasy, a nie na nawierzchnię szosy, przeznaczoną dla pojazdów mechanicznych.

Faktem jest, że szosy na polskich szlakach łączących główne miejscowości są w stanie znakomitym, z nawierzchnią z cegieł, betonu, lub asfaltu. Krótkie odcinki nie mające nowoczesnych nawierzchni są starannie utrzymywane i konserwowane. Podczas swych podróży po świecie nie widziałem jeszcze nigdzie tylu walców drogowych przy pracy, co w Polsce. Możemy przyjąć za udowodnione, że jeśli idzie o główne szosy, Polska ma wszelkie warunki do rozwoju motoryzacji.

* *

Nasze obawy o trudną orientację rozplynęły się, skoro tylko ujechaliśmy pierwsze kilometry po polskich szosach. Możemy stwierdzić, że znakowanie jest wszędzie bardzo dobre. Wszystkie znaki ostrzegawcze są wykonane według konwencji międzynarodowej, przeważnie nowe, nieobłąkane i umieszczone w dostatecznej odległości przed miejscami niebezpiecznymi. Na odwrót tych międzynarodowych znaków ostrzegawczych są różne hasła bezpieczeństwa. Tak np. ostrzega się kierowców, by nie pili wódki, przypomina im się o dawaniu syg-

nałów ostrzegawczych, by uważali na dzieci, hamowali zawczasu, oglądali się na skrzyżowaniach.

Znaki orientacyjne są czytelne. Przejazdy w miastach dobrze oznaczone i kilometrów do najbliższej miejscowości podawany dokładnie. Na ziemiach „odzyskanych“, tzn. na ziemiach, które w r. 1938 były niemieckie, są napisy tylko polskie. Nie zorientuje się więc na tych terenach ktoś, kto używa starych map, z oznaczeniami niemieckimi. To właśnie doprowadziło do rozpaczy pewnego francuskiego automobilistę, z którym spotkaliśmy się w pobliżu Kłodzka. Nie mógł pojąć, czemu miasta i osady nazywają się inaczej, niż miał oznaczone na mapie. Starych map obecnie nie trzeba używać, ponieważ w Polsce wydano już kilka doskonałych map drogowych z polskimi nazwami. Mapy te można kupić z łatwością.

Według statystyki w lipcu ub. roku było w Warszawie 14.277 samochodów. Ocenia się, że obecnie jest ich już 20.000, ponieważ Warszawa odbudowuje się szybko. Ta niska cyfra dziwi niezmiernie, jeśli wspomnimy ruch samochodowy, jaki widzieliśmy na warszawskich głównych ulicach. Wygląda to tak, jak gdyby wszystkie warszawskie samochody jeździły tylko po ulicy Marszałkowskiej. Alejami Jerozolimskimi i niektórymi innymi głównymi ulicami.

Regulujący ruch umieszczeni są na podwyższeniach wyglądających jak odwrócony ceber, a sygnały podają w podobny sposób, jak praska służba ruchu SNB. Mają białe rękawiczki, a na rękawach długie białe mankiety z czerwonym pierścieniem. Z nieznajomości warunków dopuściliśmy się przy przejeżdżaniu skrzyżowań paru uchybień, jednak regulujący ruch milicjanci nie okazał swego niezadowolenia nawet mrugnięciem oka.

Regulacja ruchu wielkomiejskiego przysporzy Warszawie sporej jeszcze pracy. Widać to w statystyce wypadków. W grudniu ub. r., który był miesiącem szczególnie pechowym, doszło w Warszawie do 260 poważniejszych wypadków, w czasie których zginęło 15 osób, a 38 osób było ciężko rannych. Milicja interweniowała przy 3841 wypadkach i odebrała 131 praw jazdy.

W listopadzie ub. r. zorganizowano w Warszawie tydzień bezpieczeństwa, nazwany „Tygodniem nauki przepisów“. W tym tygodniu ukarano 2780 osób grzywnami w przeciętnej wysokości 150 zł upomnianno 4200 osób.

Porównując te cyfry z praskimi i biorąc pod uwagę znacznie większą liczbę pojazdów w Pradze stwierdzimy, że ruch uliczny w miastach potrzebuje w Polsce poprawy.

Polskie organizacje motorowe pracują dobrze. Mają one dwie centrale zwierzchnie. Jedną z nich jest Automobilklub Polski, drugą Polski Zw. Motocyklowy.

AP ma siedzibę w odnowionym budynku przy jednej z głównych ulic. Do niedawna zajmował się głównie sportem i turystyką. Ostatnio skierował swe wysiłki na wychowanie techniczne, zagadnienia ruchu drogowego i transportu. Jego filie nazywają się „Oddziały“. Prowadzą pracę motoryzacyjną na swych terenach. AP ściśle współpracuje z Ministerstwem Komunikacji. Minister Rabanowski jest honorowym działaczem klubu. Miałem okazję porozmawiania z nim i przy tej sposobności przekonałem się, jakim wybitnym jest on fachowcem komunikacyjnym. Podczas wojny organizował przeprawę polskiej armii ze wschodu

na zachód i współpracował także przy rozwiązywaniu problemów transportowych niektórych części armii radzieckiej, które gnały przed sobą Niemców przez ziemie polskie.

PZM ma małe biuro w oficynie domu przy ul. Marszałkowskiej. Jest to wynikiem wielkiego głodu mieszkaniowego w Warszawie. Jeśli mówimy w Pradze, że mamy ciasnotę mieszkaniową, to grubo przesadzamy w porównaniu z Warszawą. Tam w dwupokojowych mieszkaniach żyją po trzy rodziny, kuchnię mają wspólną i gotują w niej bądź razem, bądź kolejno, dzieląc między sobą rachunki za gaz i elektryczność, jednak po nikim nie można poznać, by mu ta ciasnota szczególnie wadziła.

W małym biurze PZM przejawia się wielka aktywność organizacyjna. Motocyklistów nie ma w Polsce wiele więcej, ponad szóstą część liczby naszych motocyklistów, ale niemal wszyscy są zorganizowani w klubach motocyklowych, które istnieją w każdym średnio wielkim mieście polskim. Centralą tych klubów jest PZM, który zajmuje się głównie sportem motocyklowym. Organizuje się ciężkie raidy terenowe, wyścigi uliczne i szosowe, oraz wyścigi na żużlu. PZM jako centrala sam nie organizuje zawodów sportowych. Od klubów organizujących zawody pobiera opłaty, z których dochód przeznaczony jest na zawody niedochodowe.

Polscy motocyklowi sportowcy cierpią na brak odpowiednich maszyn. Dostarczyliśmy im nieco Jaw i CZ, które bardzo dobrze zaprezentowały się w raidach, ale sportowcy chcą także mieć maszyny wyścigowe. Kupują je w Anglii. Ostatnio otrzymał PZM z Wydziału Zagranicznego Ministerstwa Przemysłu i Handlu kwotę 10.000 funtów szterlingów (2 miliony koron czeskich) na kupno maszyn wyścigowych. Za tę kwotę kupuje obecnie 39 maszyn, z tego 10 żużłówek Excelsior-Jap. Szkoda, że nie mamy maszyn wyścigowych, aby chociaż część z tej sumy w mocnej walucie mogła nam przyspaść.

Za mej bytności tak PZM, jak i poszczególni zawodnicy żywo interesowali się maszynami Walter, za które chętnie zapłaciliby jakąkolwiek, w razie potrzeby nawet w słońnie. Ich prośbom musieliśmy odmówić, ponieważ tych maszyn nie mamy dość nawet dla naszych jeźdźców. Żałujemy tego nie tylko przez wzgląd na walutę, ale ze względu na nasz prestiż. Było by nam naprawdę przyjemnie, gdyby czołowi polscy jeźdźcy zwyciężali na naszych maszynach, zamiast szerzyć sławę brytyjskich konstrukcji — naszego największego konkurenta.

Warto podkreślić, że część zakupionych maszyn pozostanie własnością PZM, który będzie wypożyczał je zawodnikom.

Polscy zawodnicy nie uważali za potrzebne zrzeszyć się w odrębną organizację. Przeciwnie, w dążeniu do zjednoczenia tak PZM, jak i AP przygotowują się do złączenia w jedną organizację. Takie połączenie niewątpliwie przyczyni się do rozwoju polskiej motoryzacji.

Na odcinku piśmiennictwa fachowego poczyniła Polska wielkie postępy. Wychodzą tam 3 czasopisma fachowe, jednak ani jednego z nich nie wydają polskie organizacje motorowe, które dotychczas zadawała się powielanymi komunikatami. Dwa czasopisma wydaje wojsko polskie, a mianowicie Oddział Wojsk Zmotoryzowanych przy warszawskim Ministerstwie Obrony Narodowej. Pierwsze z tych czasopism nazywa się „Za Kierownicą”. Jest tłoczona na rotacji, ma format dziennika „Prace”, a numer objętości 12 stron z licznymi ilustracjami kosztuje 25 zł. Redaktorem naczelnym jest młody kapitan Z. Wilamowski.

Redakcja Departamentu Wojsk Samochodowych wydaje dalej techniczny miesięcznik „Przegląd Samochodowy”. Zajmuje się on nie tylko wojskowymi problemami technicznymi pojazdów mechanicznych, ale i cywilnymi. Numer objętości 80 stron kosztuje 200 zł.

Nie miałem sposobności do lepszego zapoznania się z pracą AP (z wyjątkiem organizacji Raidu Polskiego,

kłóra wykracza poza ramy tego artykułu) i dlatego nie mogę omówić bliższych szczegółów.

Trzecie czasopismo „Motoryzacja”, również miesięcznik, redaguje doświadczony fachowy dziennikarz red. Grabowski, który prowadził fachowe czasopisma motorowe już na wiele lat przed wojną. Czasopismo „Motoryzacja” wydaje wydawnictwo „Autor”. Numer objętości 36 stron kosztuje 100 zł.

Najbardziej odznaczającym się polskim fachowcem, który pisze do różnych czasopism o zagadnieniach motocyklowych jest inż. Wł. Pietrzak,

* * *

W Polsce jest dotychczas bardzo mało pojazdów mechanicznych. Według statystyki było 1 lipca 1948 r. na ziemiach całej Polski 26.432 samochodów osobowych, 29.618 samochodów ciężarowych, 5.232 autobusów i pojazdów specjalnych, oraz 32.371 motocykli. Razem więc 62.653 pojazdy mechaniczne.

My mamy daleko więcej samych tylko motocykli, a jest nas znacznie mniej, niż Polaków. Jednak my mamy rozbudowany przemysł motoryzacyjny, podczas gdy Polacy powiększają swój park dotychczas tylko zakupami zagranicznymi.

U nas wojna kończyła się i Niemcy nie mieli czasu wywieźć, lub zniszczyć kilku tysięcy swych pojazdów, które pozostały na naszych szosach jako wraki, albo „wraki”. Przez Polskę przeszła wojna w całej swej groźbie zniszczenia i Niemcy, którzy jeszcze mieli gdzie uciekać, nie tylko że nie pozostawiali swoich pojazdów, ale kradli polskie.

Armia sowiecka pozostawiła Polakom liczne ZIS-y, UNRRA dodała Chevrolety, Fordy i GMC, jednak osobowych samochodów, pomijając nieliczne Jeepy i wozy niemieckie znalezione na Śląsku, było mało. Rząd polski zakupuje więc wozy zagranicą. Kupiono dużą ilość samochodów amerykańskich, nieco włoskich Fiatów i kilka tysięcy naszych Skodówek. To oczywiście na długo nie starczy. Ale rząd polski nie założył bezradnie rąk.

W roku 1948 wygrała Polska trzyletnią walkę o transport. Mogła więc pomyśleć o rozwoju własnego przemysłu. Pierwszym zadaniem było skończyć z mnożeniem różnych marek i typów oraz planowo ograniczyć się tylko do kilku obowiązujących typów tych marek, które najlepiej zdają egzamin w polskich warunkach. Zostało zorganizowane zaopatrzenie tych wozów i potrzebnych do nich części. Dzięki pracy polskiego górnika ma Polska dość dewiz na kupno samochodów. Węgiel jest dziś najlepszą walutą. Tak dobra, że Polskę interesują się wszystkie kraje eksportujące.

Jednak dowóz z zagranicy jest tylko częścią planu rozwoju polskiej motoryzacji. Drugą, jeszcze poważniejszą częścią tego planu jest stworzenie własnego przemysłu motoryzacyjnego. Mówił o tym Minister Minc na historycznym Kongresie Zjednoczeniowym w Warszawie.

W planie sześcioletnim zwrócono szczególną uwagę na własną produkcję pojazdów mechanicznych, i to tak samochodów, jak i motocykli i traktorów. Pięć wozów z pierwszej serii ciężarówek STAR 20 polskiej produkcji defilowało podczas Kongresu przed przedstawicielami polskiej klasy robotniczej. Porządne serie tych wozów opuszczają już w tym roku bramę wytwórni w Starachowicach. W Warszawie jest w budowie wielka wytwórnia samochodów osobowych. Jak podaje polska prasa fachowa, wozów osobowych ma być wyrabiane rocznie 10.000.

Rozszerzona będzie znacznie wytwórnia traktorów Ursus, jak również i wytwórnie wyrabiające motocykle Sokół i SHL poj. 125 ccm, których produkcję rozpoczęto w r. ub.

*

Wielką uwagę zwraca się na motoryzację rolnictwa. Z Czechosłowacji przywozi się do Polski duże ilości traktorów. Gdy jechaliśmy z Warszawy do Wrocławia napotykalismy po drodze długie kolumny naszych

„Zetorów“ odjeżdżających z wrocławskiego dworca kolejowego do poszczególnych stacji traktorowych. Nasze brygady traktorowe jeżdżą po polskich stacjach maszynowych i naprawiają stare traktory. Polscy mechanicy gościli w zakładach traktorowych w Brnie i przejęli traktor, który ofiarowali polskiemu rolnictwu robotnicy brneńscy przez pracę w godzinach dodatkowych.

W Czechosłowacji jest obecnie 22.000 traktorów. Przy końcu pięcioletki w r. 1953 będzie ich 45.000, tak że na każdą wieś przypadać będzie przeciętnie po 3 traktory.

Na Kongresie Zjednoczeniowym oświadczył polski Minister Przemysłu i Handlu — Hilary Minc, że przy końcu sześcioletniego planu będzie mieć polskie rolnictwo 60.000 traktorów do dyspozycji. W liczbach względnych jest to więcej, niż u nas, jednak biorąc pod uwagę liczbę względnie będziemy lepiej zaopatrzeni my, ponieważ mamy mniejszą powierzchnię niż Polska.

*

Dużą też uwagę zwraca się na wychowanie kierowców. Są oni wychowywani tak, by mieli jaknajwiększe poczucie odpowiedzialności za powierzony im majątek. Mówi się im:

„Wszyscy chcieliśmy mieć nowe samochody. Teraz, gdy już te samochody mamy, bądź z dowozu, bądź z własnej produkcji, stają przed nami nowe zadania. Samochód jest wynikiem wielkiej pracy klasy robotniczej, górnika, — który wydobywał węgiel służący przy imporcie jako środek płatniczy oraz robotnika wytwórni pojazdów mechanicznych. Tej pracy naszych towarzyszy nie wolno nam niszczyć. Z naszych kadr musimy wypłenić nawyki okupacyjnych kierowców, którzy przyzwyczaili się do nieszanowania wozu, będącego wówczas majątkiem zniechwalonego okupanta, a którzy te swoje przyzwyczajenia przenieśli na nowy samochód stanowiący majątek całego narodu.

Ze wzrostem liczby samochodów w Polsce każdy z nas musi się stać fachowcem. Musi zapomnieć o „szoferkich“ nawykach, jakie się jeszcze tu i tam przeławiają w szaleńczej jeździe, opilstwie, nieprzestrzeganiu przepisów ruchu, czy niedostatecznej pieczy nad samochodem. Wyraz „szofer“ zastępujemy teraz wyrazem „kierowca“. Kierowca jest jednym z najpoważniejszych pracowników, któremu państwo powierzyło ogromny majątek: samochód i życie ludzkie. Kierowca nowego typu jest wszechstronnie wykształconym fachowcem, świadomym obywatelem, który nieustannie dokształca się technicznie“.

*

Dożenie do motoryzacji widać w Polsce wszędzie. Jesteśmy przekonani, że polska sześciolatka skończy się sukcesem, że wkrótce wybudowana zostanie wielka wytwórnia samochodów osobowych, oraz rozszerzy się istniejące już wytwórnie samochodów ciężarowych, traktorów i motocykli. Wszystkie szosy pełne są pracowników ulepszających powierzchnie. Buduje się nowe mosty. Motorowe organizacje zwracają wielką uwagę na szkolenie fachowców. Rozwija się fachowa prasa. Poparcie państwa zabezpiecza rozwój motoryzacji. Polska, niegdyś technicznie zacofana buduje swą motoryzację planowo i wkrótce w stopniu zmotywowania dorówna krajom obecnie przewyższającym ją technicznie.

Ma wszelkie warunki po temu, aby je i prześcignęła.

* * *

Artykuł Red. Adolfa Tumi ilustrowany jest zdjęciami, pod którymi czytamy następujące podpisy: transport Skodówek do Polski; silniki „Sokół“ na wystawie polskiego przemysłu; polski motocykl Sokół 125 cm; ciężkie traktory Ursus na Wystawie Ziemi Odzyskanych; ciężarowy samochód polskiej produkcji marki STAR. Jest rozwiązaną bardzo nowoczesnie,

NASZE KŁOPOTY

ABC SAMOCHODU NIE TYLKO DLA LAIKA, LECZ I DLA DOŚWIADCZONYCH

Kochana „Motoryzacja“!

Jest nas kilkunastu, którzy tak interesują się samochodami, że zawiązaliśmy koleżeńskie kółko motoryzacyjne. Uczymy się wszyscy w gimnazjum, ale poza tym pilnie studiujemy budowę samochodów.

Ostatnio jeden z nas kupił zauważoną na wystawie książkę inż. Rychtera, dobrze nam znanego z publikacji i felietonów, mianowicie „ABC Samochodu“. Książka dość kosztowna, to prawda, ale ile dała nam zadowolenia!

Konstrukcja poszczególnych zespołów samochodu, której nie mogliśmy dobrze „rozgryźć“ z innych książek, obecnie wydała nam się tak prosta i jasna, że dziwimy się, jak można było tego nie zrozumieć. Ulubiony nasz autor — inż. Rychter, nie zawiódł nas, młodych. Dał nam dzieło o wyjątkowej wartości. A wartość tej siłki leży właśnie w jej przystępności i bezpretensjonalności. Autor wcale nie ma racji pisząc w przedmowie, że jest ona przeznaczona dla laików. Przecież każdy automobilista czyta ją z przyjemnością i znajduje w niej ze zdumieniem wiadomości, których jeszcze nie wiedział, mimo długoletniej praktyki.

Obecnie dążeniem naszym jest, by każdy z nas miał swoją własną książkę „ABC Samochodu“, zamiast pożyczać od kolegów. „Zechciej, Droga „Motoryzacja“, podziękować serdecznie w naszym imieniu tak inż. Rychterowi za napisanie, jak i wydawcy — za jej wydanie. Jest to doskonała i kochana książka.

Ale jeszcze jedno. Czy inż. Rychter nie mógłby napisać podobnej książki o motocyklach? Wydaje nam się, że byłaby ona nadzwyczaj potrzebna, bowiem dotychczasowe tego rodzaju publikacje nie spełniają swej roli. Brak im tej zrozumiałości i lekkości, tego stylu „opowiadania o motocyklu“, jaki cechuje książki inż. Rychtera. Bardzo prosimy o „ABC Motocykla“.

Czekamy zawsze niecierpliwie na ukazanie się nowego numeru „Motoryzacji“ i życzymy Drogiej Redakcji zadowolenia z dobrze wykonywanego obowiązku społecznego.

Uczniowie Gimnazjum Państwowego
w Poznaniu
(podpisy)

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

ADMINISTRACJA

INSTRUKCJA O ŁADOWNOŚCI SAMOCHODÓW CIĘŻAROWYCH

Zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 20-go kwietnia 1949 r.

Nakładem Wydawnictw Komunikacyjnych wyszła z druku broszura p. t. „Instrukcja o Ładowności Samochodów Ciężarowych“, zawierająca przedruk zarządzenia Min. Kom. ogłoszonego w Dzienniku Taryf i Zarządzeń Komunikacyjnych Nr 16. Broszura zawiera materiał niezbędny dla każdej placówki transportowej.

Nabyć można broszurę w składnicy „Wydawnictw Komunikacyjnych“ — Warszawa (Mokotów) — ul. Kazimierzowska 52.

TOMASZ DOMANIEWSKI

K W E S T I A D U S Z Y

Według kanonów chłodnej, beznadziejnej logiki, samochód jest konglomeratem mądrze zmontowanych trybów, śrub i kółek. Doszukiwanie się w nim jakichkolwiek wartości niematerialnych, logicznie niema sensu i pozornie do niczego nie prowadzi.

Tak przynajmniej twierdził mój kum, zwany Kutyłosiem, który dysponował najtrzeźwiejszym i bezbłędnie logicznym poglądem na wszelkie fakty, zachodzące w otaczającym go wszechświecie. Tymczasem okazało się, że w zastosowaniu do spraw samochodowych, logika nie zawsze daje prawidłowe rozwiązanie problemów.

Problem wyłonił się zresztą dawno, bezpośrednio po wojnie, kiedy zachodnia Europa była prawdziwym Dzikim Zachodem. Kutyłosio w owym czasie nie umiał jeszcze prowadzić samochodu, ale pewnego dnia okazało się, że musi natychmiast jechać do Brukseli. Nie umiał prowadzić?... Głupstwo. Wzięliśmy się do niego i po godzinie intensywnej nauki orzekliśmy, że mniej więcej umie. Na wszelki jednak wypadek przydzieliliśmy mu najmniej wartościowy samochód jaki był na składzie — jednego z najbardziej archaicznych Oplów będących jeszcze w ruchu.

Zaprzysiężeni pesymiści ponuro kiwali głowami. Trasa miała 700 kilometrów, chwycił przymrozek i szosy śliskie były jak szkło, no a pozatym Opel chodził łagodnie mówiąc — tak sobie. Bohdan jednak wszedł, spytał się jeszcze raz jak się rusza, upewnił się, na który pedał trzeba nadebrać żeby samochód stanął i zataczając się od krawężnika do krawężnika ruszył w drogę.

Wbrew przewidywaniom pesymistów dojechał, wrócił i mimo kilku nieporozumień z kornąbrnym Oplem, okazało się, że zupełnie dobrze daje sobie radę. Nauczył się prowadzić.

Prowadzić. Właśnie o to chodzi, że niczego innego się nie nauczył i nauczyć nie chciał. Niego nawet żeby nie mógł, żeby nie rozumiał, bo w gruncie rzeczy był bardzo pojętny, ale na temat wszelkich pojazdów mechanicznych, wyrobił sobie zbyt matematyczną filozofię. Do samochodu podchodził jak do zespołu trybów, cylindrów, gum i benzyny, a z tych, którzy do niego podchodzili z sercem — kpił bez litości. Nie mógł ich zrozumieć. Dla niego każdy, najpiękniejszy nawet Mercedes, BMW czy Horsch, był jedynie środkiem do przenoszenia się z miejsca na miejsce. Kutyłosiowa metoda prowadzenia polegała wyłącznie na kręceniu kierownicą i odpowiednim deptaniu pedałów od gazu i hamulca. Namawianie go do stępcowania lewarka od biegów i sprzęgła uważał za niepotrzebną i złośliwą szykanę.

Zdarzyło się pewnego razu, że pojechał w trzydniową podróż. Pojechał pięknym, nowiutkim, sportowym Fordem V8. Wprawdzie pojechał, wprawdzie dojechał i wprawdzie wrócił, ale okazało się, że nawet tak wytrzymały wóz jak Ford, nie przetrzymuje systemu Kutyłosiowego prowadzenia. Nowy samochód stał się wrakiem. Po bliższym zbadaniu okoliczności, okazało się, że nasz Kutyłosio wcale biegów nie używał, chyba w razie bardzo palącej konieczności.

— Sprawa jest prosta, — dowodził. — Ford ma pod maską sto koników. Oczywiście. mogłem ruszać z pierwszego biegu, ale po co, kiedy znakomicie ruszałem z trzeciego. Przy tym systemie odpadło mi kłopotliwe mieszanie lewarkiem i mogłem większą uwagę zwracać na szosę. Dojechałem przecież bez wypadku...

— No dobrze, — biadaliśmy, — ale coś ty zrobił z samochodem. To już jest rupieć, którym nie można jeździć.

— Śmieszni jesteście, — obraził się Kutyłosio i wzruszył ramionami. — Niepodobna być przecież niewolnikiem rzeczy martwych. Samochód jest przeznaczony do ściśle sprecyzowanego celu, a mianowicie do służenia człowiekowi ku wygodzie, nie zaś naodwrot. Zresztą chciałem wam na uspokojenie powiedzieć, — dodał, — że jak było pod górę i z trzeciego słabo ruszał, to zaczynałem z drugiego i ruszał wybornie. Ten Ford to jednak znakomita pojezdka, nie rozumiem tylko po co ten pierwszy bieg...

Cóż można było powiedzieć? Machnęliśmy rękami. Ostatecznie były to czasy, kiedy samochody zmienialiśmy częściej niż skarpetki, co wcale nie znaczy, że skarpetki zmienialiśmy rzadko. Przez głupie kilkaset kilometrów nawet największy rzeźnik na samochody, nawet Kutyłosio nie dawał rady sharatać samochodu doszczętnie, a Belgowie kupowali wtedy wozy w każdym stanie.

Dziwne były czasy...

Jeździł więc słabo nasz Kutyłosio po swoim, a na bolesne uwagi i załamywania rąk nad smutną dolą prowadzonych przez niego samochodów, odpowiadał wzruszeniem ramion i pogardliwymi zdaniem o „...zupełnie dla niego niezrozumiałym i dziecinnie antropomorficznym stosunku do bezdusznych przedmiotów codziennego użytku“.

Z czasem dowiedział się zresztą gdzie jest gaźnik i do czego służy, zorientował się że na całej oponie jedzie się znacznie lepiej niż na pękniętej, przekonał się na własnej skórze, że samochód bez oleju po pewnym czasie jednak staje bez ratunku i że dobrze jest od czasu

do czasu napełnić zbiornik benzyną. Na drobne natomiast szczegóły był ślepy i głuchy. Zawory kłapią — trudno. Przód lata — no to co z tego. Kierownica ma za duży luz, chłodnica cieknie, dwie z ośmiu świec nie palą... — „Kwintesencja człowieczeństwa leży w niezwracaniu uwagi na drobniaczki niegodne człowieka“ — mawiał.

Do naprawy przystępował dopiero wtedy, gdy samochód już zdecydowanie nie chciał jechać dalej. Bezlitośnie drwił z nas, gdy regulowaliśmy zapłon czy gaźnik.

— „Przecież silnik jeszcze chodzi“ — tłumaczył. „Jak stanie to wtedy trzeba będzie reperować, wy niewolnicy rzeczy martwych“...

Szczęście jednak miał zadziwiające. Zawsze jakoś dojeżdżał. Po jego powrocie było raczej wiadomym, że samochód bez generalnego remontu nie pojedzie nawet metra dalej, ale jeżeli zacierał ostatecznie motor, to nigdy nie dalej niż sto metrów od macierzystego garażu. W tym leżała jego przewaga i na podstawie szczęśliwych przypadków zbudował teorię, którą stosował przez cały czas pobytu na Zachodzie. Nie było sposobu przekonania go, że samochód jest tworem niezupełnie martwym.

**

A potem spotkaliśmy się już w Polsce i spotkaliśmy się obaj na piechotę. Zaczęliśmy się zastanawiać co robić dalej. — Przede wszystkim trzeba się jakoś zmotoryzować, oświadczył stanowczo Kutyłoso, a ja mu równie stanowczo przyznałem rację.

Po dłuższych poszukiwaniach udało nam się wreszcie znaleźć w Gdyni odpowiedni dla nas samochód. „Odpowiedni“ znaczyło w tym wypadku odpowiednio tani. Ów odpowiedni wóz był szczątkiem i wspomnieniem samochodu. Szczątkiem, bo wszystko w nim, począwszy od podwozia, silnika i gum, a skończywszy na blaszanym nadwoziu, przypominającym unrowską puszkę od konserw, było w stanie najzupełniej szczątkowym. W każdym jednak razie, zgodnie z aktem sprzedaży, samochód był „na chodzie“. Chodził istotnie. Raczej nawet chodził niż jeździł, piechotą bowiem można było go przegonić bez większych trudności. Niemniej kupiliśmy go.

Stary zrobity silnik wyrzuciliśmy, wmontowaliśmy cudem gdzieś zdobyty nowy, poskręcaliśmy podwozie, wzmocniliśmy nadwozie drutem i jakoś udało nam się dotelepać do Warszawy.

**

Od momentu kupna zacząłem się z niepokojem przyglądać mojemu Kutyłosiowi. Czule poklepywał samochód po przerdzewiałym bluku, pieczołowicie dokręcał obluźowane śrubki, ceckał się z nim jak z jajkiem i na każdym postoju troskliwie sprawdzał poziom oleju. Gdy mi się gdzieś koło Tczewa zdarzyło zgrzytnąć przy zmianie biegu, spojrzał na mnie okiem

mordercy. — „Uważaj do cholery!“ — warknął ostro.

Zerknąłem na niego zdumiony: „Nie można przecież być niewolnikiem rzeczy martwych“ — nie mogłem się powstrzymać od złośliwości, ale mój Kutyłoso e nic nie odpowiedział.

W Warszawie zaczął się dramat. Obaj zgineśliśmy dla świata na długie tygodnie. Bohdana omal rodzina nie wydziedziczyła, odemnie omal żona nie uciekła, a my nic. Całe dni spędzaliśmy we wnętrznościach upartego „wraka“, usiłując doprowadzić go do stanu względnej przynajmniej używalności. Samochód był jednak niewątpliwym dowodem zakłamania niemieckiej propagandy jeżeli chodzi o użyteczność „ersatzów“. Naprawiliśmy jedno — psuło się drugie. Doprowadziliśmy do porządku silnik, tak że chodził jak zegarek — wybijało się zawieszenie przodu. Ledwie przód był gotów, — paliła się instalacja. Jeszcze instalacja nie była naprawiona — rozlatywała się skrzynia biegów. Zrobiliśmy skrzynkę — psuło się silnik i tak w kółko. Nie było wypadku, żeby nasza „blaszanka“ funkcjonowała jak należy.

Z czasem poznaliśmy jednak nasz pojazd do samej głębi. Nie było już dla nas tajemnic. Przez upiorne łoskoty i stuki rozbitego blaszanego nadwozia, potrafililiśmy nieomylnie wyłowić najmniejszą nieregularność w pracy silnika, a przez warkot silnika, po dodatkowych odgłosach w nadwoziu poznawaliśmy która śruba się obluźowała. Nasz „blaszak“, mimo wszelkich felerów, nieustannie prawie był czynny. Stwierdziliśmy ponad wszelką wątpliwość, że nasze doświadczenia na „wraku“ uprawniają nas do wysnucia wniosku, że każdym samochodem, najbardziej nawet zdezelowanym, można się poruszać, trzeba tylko...

Właśnie o to chodzi. **Trzeba znać jego DUSZĘ.** Samochód bowiem, wbrew wszelkiej logiki i dawnym teoriom Kutyłosa, niewątpliwie posiada duszę. Składa się wprawdzie ze śrubek, kół, trybów, ale przecież żywy człowiek jest też jedynie zbieraniną pewnych określonych związków chemicznych. Filozofowie twierdzą, że posiadamy duszę, ale po pierwsze niewiadomo czy to prawda, a po drugie jeżeli tak — to gdzie ona siedzi? Nie wiemy.

Nie wiemy również gdzie siedzi dusza w samochodzie. Może w gaźniku, może w akumulatorze, może w stacyjce... Czy to wreszcie nie wszystko jedno. Grunt, że niewątpliwie gdzieś tkwi. Proszę nie kpić. Tak przecież twierdził nawrócony Kutyłoso — najtrzeźwiej patrzący na świat człowiek jakiego znam.

— „Uleciała duszyczka z naszego pudełka“ — stwierdzał melancholijnie, gdy nasz gruchot rozkraczał się na drodze. — „Trzeba ją zwabić z powrotem“ — konkludował i automatycznym już gestem sięgał po pęczek kluczy, podczas gdy ja równie automatycznie podnosiłem klapę od

umieszczonego z tyłu silnika. Dłubaliśmy w jego wątpliach i kiedy wreszcie silnik szczęśliwie zaskakiwał, nieforemna twarz Kutyłosa rozjaśniała się uśmiechem.

„Ożył biedaczek” — radował się i głaskał rupiecia po zderzaku. „Znowu bije wierne serduszko”...

Teraz Kutyłosienko nie jest tym dawnym, strasliwym niszczycielem samochodów. Teraz umie się już z każdym obchodzić i bardzo jest zawstydzony, kiedy mu przypomnę czasem o bywszych herezjach.

Dzisiaj nasz poczciwy „blaszak” dawno już stoi na szmelcu, ale niech nikt nie próbuje mówić, że się rozleciał, zepsuł, czy wreszcie kompletnie zużył. Nie.

Nasz „blaszak” umarł.

Tomasz Demaniewski

Z kraju

PRACE „MOTOZBYTU” W PLANIE 6-LETNIM

VI Narada Krajowa Centrali Handlowej Przemysłu Motoryzacyjnego „Motozbyt”, która odbyła się w połowie sierpnia br. w Szczecinie, poświęcona była przede wszystkim zagadnieniu planu 6-letniego i wiążących się z tym inwestycji. Zjazd ten, w którym uczestniczyli przedstawiciele naczelnej dyrekcji, ekspozytur rejonowych i składnic „Motozbytu”, jak również delegaci rad zakładowych i przodownicy pracy — odbył się bez urzędowej pompy i wypełniony był rzetelną pracą, zarówno na plenum, jak i w specjalnie powołanych komisjach.

„Motozbyt” znajduje się w fazie intensywnego rozwoju. Jak podkreślił w swym zagajeniu Naczelny Dyrektor — Stanisław Masztakowski — przejawami tego rozwoju, obok mnożących się sklepów detalicznych i stacji obsługi są stale rosnące obroty przedsiębiorstwa, które w roku bieżącym przewyższa dwukrotnie obroty zeszłoroczne. Otóż plan 6-letni stawia przed „Motozbytem” nader szerokie zadania, które wymagać będą dalszej, szybkiej rozbudowy przedsiębiorstwa.

Wiążę się to ściśle z założeniami planu 6-letniego na odcinku motoryzacyjnym. Zagadnienie to referował na Naradzie Dyrektor Ekonomiczny Bronisław Nietenksza, który zaakcentował, że mimo wykruszania się będących obecnie w ruchu pojazdów mechanicznych, ilość naszego taboru motorowego będzie systematycznie wzrastała, dochodząc w 1955 roku do 160% stanu z roku bieżącego. Jednocześnie będziemy w tej dziedzinie coraz bardziej samowystarczalni dzięki dużemu wzrostowi produkcji krajowej, która w ostatnim roku planu 6-letniego zaspokoi już 81% naszych potrzeb, podczas gdy obecnie 60% nowego sprzętu pochodzi jeszcze z importu. Zarówno sprzęt krajowy, jak i importowany dostarczany będzie użytkownikom przez „Motozbyt”, którego obrót towarowy bez obrotu usług w okresie realizacji planu 6-letniego wzrośnie w porównaniu z 1949 r. prawie pięciokrotnie.

Obok zaopatrzenia kraju w sprzęt motorowy zadaniem „Motozbytu” jest również obsługa pojazdów mechanicznych. Sprawa ta została ostatecznie zdecydowana w ten sposób, że „Motozbyt” budować będzie wyłącznie stacje obsługi klasy I i II, przeprowadzające również naprawy średnie, podczas gdy naprawy główne pozostaną zadaniem Z. S. T. Przewiduje się, że już w roku przyszłym stacje obsługi „Motozbytu” będą mogły dokonać naprawy średniej 11 tysięcy pojazdów mechanicznych, co przedłuży okres eksploatacji przed oddaniem do naprawy głównej od 15 — 20%.

Realizacja tych zamierzeń wymaga nie tylko pożądanego wysiłku organizacyjnego i rozbudowy sieci te-

renowej przedsiębiorstwa, ale i rozległych inwestycji. W omawianym okresie powstaną 4 branżowe biura sprzedaży, ilość hurtowni wzrośnie do 15, a sklepów detalicznych do 240. Wybuduje się poza tym 14 magazynów przy ekspozyturach rejonowych, redukując ilość składnic do liczby 3: w Warszawie, Oświęcimiu i Toruniu. Zadaniem składnic będzie przede wszystkim przyjmowanie transportów towaru importowanego.

Rozmiary inwestycji przedstawił szczegółowo Szef Działu Inwestycyjno - Budowlanego Naczelnej Dyrekcji „Motozbytu”, inż. Grzybowski, który stwierdził m. in., że powierzchnia użytkowa magazynów wzrośnie do 1955 r. 2,5 raza, a wielkich składnic — sześciokrotnie. Dużego nakładu pracy i kosztów wymagać też będzie urządzenie 200 nowych sklepów detalicznych (40 uruchomionych zostanie jeszcze przed końcem b. r.), jak również budowa nowych stacji obsługi i zaopatrzenie powstających placówek w niezbędny sprzęt i urządzenia.

Oczywiście tak szeroko zakrojona rozbudowa przedsiębiorstwa nie jest możliwa bez pokaźnego zwiększenia personelu, przy czym chodzi o personel fachowy, jakiego i w chwili obecnej nie ma za wiele. Na temat szkolenia kadr nowych pracowników mówiło się w Szczecinie wiele. Charakterystyczny był fakt, że problem ten poruszali również przedstawiciele terenu włącznie z obecnymi na zjeździe przodownikami pracy. Omawiano koncepcję centralnego szkolenia fachowców, jak i zorganizowania specjalnych kursów szkoleniowych przy typowych stacjach obsługi. Rzucono też myśl objęcia przez „Motozbyt” patronatu nad niektórymi szkołami zawodowymi, aby zapewnić sobie w ten sposób dopływ młodych sił do przedsiębiorstwa.

* * *

Osobny punkt obrad poświęcony był kwestii współzawodnictwa pracy, które, mimo stosunkowo niedługiego okresu czasu, rozwija się już bujnie na terenie „Motozbytu”. Świadczy o tym najlepiej ilość ponad 200 przodowników pracy. W nowym, IV etapie współzawodnictwa, który rozpocznie się 1 października b. r., weźmie udział 60 — 70% ogólnej liczby pracowników, przy czym współzawodnictwo oparte będzie na udoskonalonych regulaminach i kierowane przez nowo powołany Komitet Główny Współzawodnictwa Pracy przy f. C. H. P. Mot. „Motozbyt”. W skład tego Komitetu weszło 7-miu przedstawicieli z terenu i 2-ch pracowników Naczelnej Dyrekcji.

O wadze, jaką przykładą się w „Motozbycie” do rozwoju współzawodnictwa pracy, świadczy też wypowiedź Naczelnego Dyrektora — St. Masztakowskiego, który stwierdził na zakończenie Zjazdu, że jeżeli w działalności przedsiębiorstwa obserwuje się poprawę, to przypisać to należy w pierwszym rzędzie współzawodnictwu. Dyr. Masztakowski zapowiedział bliską reorganizację Naczelnej Dyrekcji, a w ślad za tym i ekspozytur rejonowych „Motozbytu”. Po wyłonieniu biur sprzedaży Naczelna Dyrekcja stanie się właściwym organem planowania, dyspozycji i kontroli. Wreszcie dyr. Masztakowski wyraził przekonanie, że „Motozbyt” wykona w całej rozciągłości wielkie zadanie, wyznaczone mu przez plan 6-letni.

Zjazd szczeciński był bardzo sprężyste zorganizowany i miał rzeczywiście charakter narady roboczej, która dała konkretne wyniki. Dotyczy to również prac komisji, z których szczególnie komisja handlowa, finansowa i ekonomiczna zapisały na swym koncie poważny dorobek. (K.)

* * *

NA WYSTAWĘ PRZEMYSŁU DO MOSKWY przemyśl motoryzacyjny wysłał dwa egzemplarze polskiego motocykla „Sokół” 125 cm. Jeden egzemplarz — produkcji seryjnej, drugi specjalnej, chromowany.

WĘGRZY BĘDĄ KAROSOWAĆ AUTOBUSY DLA POLSKI. Zawarto ostatnio umowę z przedsiębiorstwem węgierskim „NIK”, które będzie karosować 45 autobusów na podwoziach Fiat 665 RN. Nadwozia wykona firma „Ikarus”. Karosowania doglądać będzie specjalny delegat PKS-u. Budowę nadwozi zobowiązano się wykonać w ciągu trzech miesięcy od dnia otrzymania podwozi.

RACJONALIZATORZY NIE USTAJĄ W PRACY.

Poważne wartości przedstawiają stare części samochodowe, których wielkie ilości znajdują się na terenie naszego kraju. Ostatnio poszczególne grupy tokarzy samochodowych przystąpiły do przeróbki starych części, dostosowując je do potrzeb poszczególnych napraw. Celuje w tym zwłaszcza grupa tokarzy dolnośląskich z ob. Gnatowskim na czele.

Duże oszczędności i usprawnienia osiągnięto dzięki ulepszeniom oraz organizacji pracy wprowadzonej przez inż. Lucjana Klimaszewskiego (Wrocław) przy szlifowaniu cylindrów. Zaniechano zupełnie odsyłania bloków do przetaczania — wszystkie prace wykonuje się obecnie na miejscu.

Ślusarz samochodowy P.K.S. — Józef Nowak uruchomił autobus dzięki przeróbce silnika od łodzi podwodnej i zastosowania go do napędu autobusu. Nowak zoszczędził dzięki swej pracy 80 tys. złotych i o dwa miesiące wcześniej uruchomił autobus.

WAŻNE DLA UŻYTKOWNIKÓW WOZÓW „SKODA 1101“

CHP Mot. „Motozbyt“ zawiadamia wszystkich posiadaczy samochodów „Skoda 1101“, że ekspozytury rejonowe „Motozbytu“, będą wydawały bezpłatnie książki obsługi samochodów „Skoda“ w ciągu września br.

Instytucje, posiadające większą ilość wozów, proszone są o zbiorowe pobieranie książeczek obsługi. Jako dowód zakupienia samochodu w „Motozbycie“ należy przedstawić akt zdawczo-odbiorczy.

NAPŁYWAJĄ „SKODY“ I „ZIS y“

W pierwszej połowie sierpnia br. „Motozbyt“ otrzymał z Czechosłowacji 264 samochody osobowe „Skoda 1101“ typu „Tudor“ (2 drzwi) i „Sedan“ (4 drzwi). Wozы te przydzielone zostały na podstawie zatwierdzonego przez PKPG rozdzielnika instytucjom państwowym, samorządowym, spółdzielczym i społecznym. Ponadto otrzymano i skierowano do Ekspozytury Rejonowej „Motozbytu“ w Mysłowicach 100 sztuk furgoników 500 kg typu „Skoda 1101“. 57 tych furgonów przeznaczonych jest dla poczty. Furgoniki tego typu nadeszły do Polski po raz pierwszy.

W ramach realizacji umowy na 1949 r. dostarczono „Motozbytowi“ z ZSRR 129 samochodów — wywrotek typu „ZIS 585“.

Wreszcie Zakłady Fiat w wykonaniu zawartej z „Motozbytem“ umowy oddały do dyspozycji 33 podwozia — Fiat 666/RN. Podwozia te przetransportowane zostały z Włoch do Budapesztu, gdzie firma „NIK“ ma je skarosować na autobusy, które zasilą następnie tabor PKS-u.

KAROSUJEMY SAMOCHODY POŻARNICZE

„Motozbyt“ zakupił w firmie „General Motors“ w Kopenhadze 150 podwozi typu „Bedford OLBZ“ oraz 30 takich samych podwozi z wbudowaną autopompą. Podwozia te skarosowane zostaną w Polsce na samochody pożarnicze i przeznaczone dla straży ogólnych, podległych Ministerstwu Administracji Publicznej oraz dla straży przemysłowych.

Dla Ministerstwa Budownictwa „Motozbyt“ zakupił 30 samochodów do przewożenia betonu marki „Bedford OSB“ syst. „Hindhede“.

POPRAWA ZAOPATRZENIA W OGUMIENIE

Na odcinku zaopatrzenia w ogumienie zanotować można oznaki poprawy. Tak więc „Motozbyt“ dysponuje już np. dostateczną ilością ogumienia do ciężarówek rozmiaru 7.50 x 20, którego brak dawał się niedawno dotkliwie we znaki. Obecnie użytkownicy, objęci sprzedażą na bony, realizują je bez żadnych trudności w placówkach „Motozbytu“.

Nie ulega kwestii, że na rynku odczuwa się jeszcze brak pewnych wymiarów ogumienia ze względu na to, że produkcja krajowa nie jest jeszcze w stanie pokryć całego zapotrzebowania. Z drugiej jednak strony obserwujemy paradoksalne zjawisko, że reglamentowane ogumienie częstokroć nie jest we właściwym czasie odbierane z powodu braku kredytów — i zalega niepotrzebnie magazyny „Motozbytu“. Oczywiście przyczynia się to do dezorganizacji handlu wewnętrznego na tym odcinku i utrudnia zestawienie planów zapotrzebowania. To też ten stan rzeczy wymaga bezwzględnie przedsięwzięcia kroków, które uzdrowiłyby nienormalną sytuację.

Różne

SAMOCHÓD NA OWALNYCH KOŁACH skonstruował inżynier Jan Kopczyński — Polak przebywający w St. Zj., syn przedwojennego emigranta. Koła owalne funkcjonują parami — na przemian, tak, że jedna para zastępuje jedno koło napędowe okrągłe. Piasty obu kół połączone są sztabą w ten sposób, że gdy wóz jedzie — jedno z owalnych kół połączonych zajmuje pozycję „pionową“, a drugie „poziomą“. Dzięki tego rodzaju połączeniu wóz porusza się gładko, jak na kołach okrągłych.

Jaki jest sens zastosowania kół owalnych? Pojazd na kołach owalnych nie ugrzęźnie ani w piasku, ani w błocie. Ma też specjalne znaczenie dla samochodów przeznaczonych do ciężkich jazd terenowych oraz dla niektórych maszyn rolniczych, pracujących na specjalnie ciężkich terenach.

NASZE KŁOPOTY

WZOROWE WSPÓŁDZIAŁANIE

Było to w marcu r.b. Dzień pochmurny z silnie dmącym wiatrem i przelotnymi opadami.

Chcąc dostać się do Garwolina siadłem na przegrodzie ciężarowy samochód m. „Dżems“. Wóz był pod pełnym obciążeniem. Gdy znajdowaliśmy się koło wsi Żelaznej, nagle wóz zarzucił, kierowca wyrównał go i po chwili stanął. Nim się zorientowałem co jest, pomocnik kierowcy był już na jezdni z klockiem w rękę, który szybko wsunął pod wóz. W tym czasie już kierowca otworzył skrzynię z narzędziami, wyjął klucz i łyżkę, podszedł do tylnego koła. Pomocnik wyjął lewar (podnośnik), założył pod oś i nim podniósł ją, kierowca zluźował nakrętki i swobodnie je wykręcał. W tym czasie pomocnik zdjął koło zapasowe, przyłożył je do miejsca defektu — koło z przebitą oponą leżało zdjęte.

Szybka wymiana kół z ręki do ręki i znów jedno koło na wieszak zapasowego koła. Nim jednak zostało założone i przykręcone, wóz stał na kole wymiennym. Kierowca sprzątnął lewar i kłosek, pomocnik inne narzędzia. Zamknięto skrzynię z narzędziami, zbadano resztę kół zwykłym kopnięciem opony.

Zadowoleni uśmiechnęli się i odjazd.

Trwało to zaledwie szesnaście minut. Najbardziej zaciekało mnie to, iż bez steku słów i narzekań wzięto się do pracy, iż przez te kilka minut pracy ani słowa nie wymienili między sobą, prócz tego: „nawalila“ i „gotowe“. Podziwiałem tę niemą pracę dwóch ludzi. Jakie musi być wzajemne zrozumienie i znajomość pracy w swoim zawodzie, o ile w wypadku tyle opanowania i wzajemnej szybkiej decyzji. Te kilka słów o powyższym wypadku może służyć jako przykład dla wielu kierowców, że w milczeniu i szybkiej decyzji lepsze osiąga się wyniki pracy.

Takich kierowców śmiało można nazwać **zuchami**. Jak się później okazało byli to kierowca Krawczyk Jan i Głasek Antoni z Pow. Zw. Sam. Chłopskiej w Garwolinie.

J. D.

MUSIMY USUNĄĆ LĘK PRZED POSIADANIEM POJAZDÓW MECHANICZNYCH

Poniżej podajemy ważną i aktualną wypowiedź jednego z naszych Czytelników, napisaną w imieniu kilkudziesięciu jego kolegów, w sprawie niewłaściwego podejścia niektórych czynników administracyjnych do posiadaczy pojazdów mechanicznych.

Sprawa jest bardzo ważna i bardzo pilna. Nasz młody przemysł motoryzacyjny święci już pierwsze sukcesy—motocykle Sokół 125 i SHL 125 zdały w rb. trudne egzaminy drogowe. Zreby Fabryki Samochodów Osobowych na Żeraniu rosną dosłownie jak na drożdżach — już nie każdy miesiąc lub tydzień, ale dosłownie każdy dzień przynosi widoczne zmiany w budowie fabryki.

Czas biegnie szybko — ani się obejrzymy, jak na drogach zjawia się pierwsze polskie wozy osobowe. Ktoś nimi będzie jeździć. Procent mieszkańców naszego kraju umiejących prowadzić pojazdy mechaniczne jest ciągle jeszcze znikomy. Procent osób interesujących się blisko, serdecznie samochodem bądź motocyklem — jest jeszcze niższy. Dlatego już dzisiaj musimy stworzyć tego rodzaju atmosferę w stosunku do ludzi pracy — r z e t e l n y c h miłośników pojazdu mechanicznego, aby zdrowy pęd naszej młodzieży w kierunku posługiwania się poj. mech. i praktycznego zaznajamiania się z jego tajnikami otoczyć właściwym zrozumieniem i rzetelną opieką.

Poliska sanacyjna chodziła na piechotę, Polska Ludowa, musi jeździć na pojazdach produkowanych w kraju, i będzie na nich jeździć! (Red.)

* * *

Uprzejmie proszę Szanowną Redakcję o łaskawe zamieszczenie w najbliższym numerze poczytnej „Motoryzacji“ poniższego mego artykułu:

Z dużym zainteresowaniem przeczytałem w ostatnim numerze (sierpniowym) „Motoryzacji“ artykuł ob. Ryszarda (Garwolin) pt. „Popularyzacja motoryzacji“. Moim zdaniem — niezmiernie ważny i bardzo aktualny ustęp cytowanego artykułu:

„Musimy usunąć lęk każdego obywatela przed tym, iż posiadanie motocykla czy samochodu zmusi go do tłumaczenia się przed władzami, skąd wzięł pieniądze na ten zbytek, lub luksus. W takiej atmosferze pojęcia o posiadaniu motocykla lub samochodu nie ma mowy i żadnej nadziei o powszechności motoryzacji“ — interesuje liczne rzesze sportowców.

Obszerna dyskusja na ten temat i autorytatywne wyjaśnienie naszych czynników rządowych (Ministerstwa Skarbu, Komunikacji lub Dpsam'u) przyczyniłoby się do ogromnej popularyzacji i wzrostu motoryzacji w naszej Polsce Ludowej.

Autor wspomnianego artykułu ob. „Ryszard“ bardzo trafnie podkreśla powszechnie panujący strach przed ewentualnym nabyciem i posiadaniem najskromniejszego motoru czy samochodu przez ludzi pracy.

Niestety, taka atmosfera strachu panuje szczególnie na prowincji, gdzie przeróżne miejscowe czynniki w każdym posiadaczu samochodu, specjalnie jeżeli jest nim robotnik, rzemieślnik lub urzędnik, widzą kogoś podejrzanego,

który pieniądze na nabycie zdobył w sposób podejrzany.

Przecież każdy „miłośnik sportu alkoholowego“ może codziennie przepić po parę, a nawet i więcej tysięcy złotych, a robiąc to umiejętnie, nie ma nigdy strachu, o którym wyżej mowa. Jeżeli będzie to robił w domu, lub u przyjaciół, nikt go nigdy nie będzie kontrolować. To samo, jeżeli będzie grać w karty. Może tracić ogromne sumy.

Jeżeli miłośnik sportu samochodowego, oszczędzając każdy grosz, zbierze wrsezie sumę, potrzebną na nabycie jakiegoś starego samochodu — boć o takich dzisiaj może być tylko mowa, — czy winien być za to „podejrzanym“, czy odwrotnie wszechstronnie popierany?

Czy utrzymanie i korzystanie z takiego wozu nie kosztuje znacznie mniej, aniżeli kilka dobrze zakrapianych obiadów czy kolacyjek?

Czytamy często w prasie, że w wielkim Związku Radzieckim sport samochodowy wśród ludzi pracy rozwija się w tempie błyskawicznym. Że w wielu miastach istnieją państwowe sklepy samochodowe, w których każdy obywatel nawet telefonicznie może zakupić wóz osobowy, który mu się podoba, który dostarczą mu wraz z numerem rejestracyjnym!

Czy produkowane obecnie w Związku Radzieckim wspaniałe małoditrazowe wozy osobowe „Pobieda“ nie są przeznaczone dla ludzi pracy?

Czy jeżeli u nas każdy uczciwy człowiek pracy kosztem największego wysiłku i oszczędzania zdobędzie się na kupno motocykla bądź samochodu, a ludzi takich będzie dziesiątki tysięcy, czy — powtarzam — nasza ukochana Polska Ludowa nie będzie bogatsza i szczęśliwsza?!

Piszę te słowa w porozumieniu i na prośbę kilkudziesięciu moich kolegów, którzy dzisiaj mają „stracha“ przed kupnem motocykla bądź samochodu.

Apelujemy do Redakcji „Motoryzacji“, do niestrudzonego i odważnego bojownika o popularyzację motoryzacji i znakomitości w tej dziedzinie fachowca, ob. inż. W. Rychtera, o podniesienie na łamach „Motoryzacji“ dyskusji w poruszanej wyżej sprawie.

Spowodujcie, aby odpowiednie, miarodajne władze wyraziły i jasno powiedziały, co o tym myślą.

Najwyższe czynniki Polskiej Ludowej dążą stale i konsekwentnie do podniesienia wznioły bytu ludu pracującego.

Przyczyniajmy się i my wszyscy przez popularyzację motoryzacji!

Niechaj w budowanej wspólnym wysiłkiem Polsce socjalistycznej wszyscy ludzie w przyszłości jeżdżą do pracy własnymi motorami i samochodami!“.

HAD

NASZE KŁOPOTY

KTO ODPOWIE ZA ZNISZCZENIE SPRZĘTU

I ŚMIERĆ?

Każdemu kierowcy i motocykliście zapewne znany jest trakt z Warszawy do Lublina? Kilka lat temu wstecz, każdy z wielkiego musu udawał się do przebycia tego odcinka drogi. Dziś jest zupełnie co innego. Dzięki wysiłkom setek rąk i miliardów złotych zmieniło się i zmienia ten odcinek drogi wyboistej na piękną asfaltową autostradę (szosę). Robią wszyscy — Chłop z koniem, inżynier z przyrządem pomiarowym, robotnik swoją ręką kładzie tysiące ton kamienia i asfaltu, by drogą tą szły w szeroki świat zdobycze Demokracji Ludowej i techniki, bez żadnych przeszkód.

Tak więc zniszczona doszczętnie w okresie działań wojennych droga otrzymuje dzięki wysiłkowi robotników i techników, gładką i nowoczesną nawierzchnię i kulturalne wykończenie.

Dziś wiemy, że to nie jedną tę drogę, a dziesiątki dróg i w wielu powiatach buduje się układając nowoczesną nawierzchnię. Prace takie prowadzone są w woj. warszawskim, w woj. pomorskim, szczecińskim, gdańskim i na Śląsku. Cieszymy się tym, iż to ułatwi pracę kierowcy i zmniejszy zużycie sprzętu samochodowego.

Zdawałoby się, że tej wzniosłej, społeczno-gospodarczej pracy nie zamiać, że odbywa się bez najmniejszej usterki. Jednak tak nie jest. Otóż z dniem 27. VI. rozpoczęto dalszą budowę drogi do Lublina. Zaczęto w tępie szalonego wyścigu. Od czwartej rano do dziesiątek wieczór sześć wywrotek urządku wprost popisy szybkości jazdy z ładunkiem 3.200 kg. Gonią aż dwadzieścia sześć mil w jedną stronę. Szybko zrzucają gorącą smołówkę i jazda „pierośm“, aż gumy topnieją — czuć je o kilkanaście metrów od jadącego samochodu z szybkością pięćdziesięciu mil na godz.

Każdy niemal obywatel widząc te „upiory“ ze smołówką przymyka oczy, bo już — już kogoś rozbije, lub sam się nadzieje na przydrożne drzewo.

Sam siadłem na tego „wariata“ jak zwykła nazywać tutejsza ludność te samochody. Lubię szybką jazdę, jednak szybkość wyciągana przez te wozy, jest **nie normalna**. Śmiało można nazwać, że kierowcy tych wozów to piraci drogowi, tylko z tą różnicą, że są to prawni, strzeżeni piraci. Nie wolno ich postawić na listę piratów-przestępców w „Motoryzacji“, a gdyby kto chciał, to już musiałby całą załogę Przebudowy Dróg na tym odcinku zaliczyć do instruktorów — twórców tych piratów.

Odcinek 52 mil przebywa się w ciągu 1 godz. 15 minut. W tym jest kilka zakrętów, kilkanaście mostków i skrzyżowań dróg, półtora kilometra miasta, gdzie mieści się dwie apteki, milicja, RKU, dwóch doktorów Ubezpieczalni Społecznej, dwa szpitale, szkoła, koszar i punkt ostrzegawczy: szybkość 15 km/godz! Cztery objazdy, jeden objazd przez górę i las, w tym przebudowa mostu. Na tak trudny teren wyznaczono godzinę czasu z ładunkiem, a o ile kierowca opóźni się trochę, wówczas pan kontroler x pyta, „Coś pan robił na drodze“ lub też kierowca oświadcza, „Cisnę do ostatniego i nie daję rady więcej“.

Takie są kwiatki w naszej motoryzacji. Dyrekcja, jak inżynier, technik i inni często jadą i widzą to, znają rzeczywistość, a jednak nie raczą zapobiec tej anomalii.

Tak się składa w tej motoryzacji, że każdy wyciska do reszty, a po tym na kolki i znów się bierze nowy wózek i jazda do ostatniego tchu, a to wszystko dzięki temu, iż plany, obliczenia i możliwości wykonania pracy samochodem wykonują ludzie teorii, ludzie, którym

obec musi być to, że samochód, też ma swój początek i koniec, że każdy samochód, mało tego, każde koło, każda opona stanowią majątek całego narodu. Każda opona — to ciężki grosz — ciężka praca robotnika czy chłopa.

Dziwnie Ci ludzie myślą o Demokracji Ludowej — Demokracji jako dobra ludzkości o ile pozwalają na taki system pracy wozów ciężarowych u nas. Już dzisiaj widzimy skutki tego tempa: — wozy stoją, łamią sprzężyny sprzęgłowe i inne części. Praca kierowcy jest wbrew przepisom drogowym i etyce nowoczesnego kierowcy. Punkt kontrolny jest ślepy na nienormalną szybkość wozu ciężarowego. Bezpieczeństwo tutejszych obywateli jest pod wielkim znakiem zapytania.

Ciekawym jest czy jaka instancja (urząd) państwowa udziela specjalnej instrukcji tym kierowcom, lub kierownictwu Przebudowy stosowania takiej metody i lekczenia przepięw ruchu i oszczędzania sprzętu samochodowego?

Czy wozy te noszące odznakę w postaci trójkątnej chorągiewki na czerwonym drzewcu z przodu maski, posiadają na drodze prawa równe pogotowiu ratunkowemu lub straży pożarnej?

Wygląda na to — droga musi być wolna, wszystkie przepisy nieważne, bezpieczeństwo i życie ludzkie — drobiazg!

Jeśli jest to wiadome wyższym władzom, to należałoby zawiadomić ludność tej trasy, że w godzinach pracy i przelotu tych wozów, bezpieczeństwo przechodniów, wozniców i koni jest zagrożone.

Każdy obywatel zdaje sobie sprawę, że tempo musi być, że tego wymaga sprawa taka, czy inna, ale też każdy obywatel zna możliwości i granicę tego, co można. Zresztą to nie pierwsze samochody i nie pierwsi kierowcy na tej trasie. Ciągłe mówiono „zle się kończy ta szaleńcza jazda“. I tak się stało. Wóz Nr A 81638, rozbil człowieka — „złapał“ go środkiem zderzaka. Człowiek tego samego dnia zmarł w szpitalu. Podobno był stary, głuchy, ułomny i coś innego i dlatego właśnie nie należałoby wcześniej zapobiec temu by po starcu nie przyszła koleś na młodego lub na dziecko zdrowe i normalne, a wtedy będzie gorzej tę sprawę „zakrećci“. Zresztą na tę jazdę patrzą mieszkańcy z 26-cio milowej trasy, którzy dadzą właściwy obraz zachowania się „Upiorów“.

Trochę dobrej woli, bo przecie tego wymaga od nas Sprawa Ludowa i zasada Demokracji.

Ryszard

Różne

DROGI O NAWIERZCHNI BETONOWEJ NAJMNIEJ ZUŻYWAJĄ OPONY. W różnych krajach przeprowadzono w rb. szereg prób mających na celu ustalenie zużycia opon, benzyny itp. w zależności od typu nawierzchni drogi, po której porusza się samochód.

Próby wykazały m. in., że zużycie opon na nawierzchniach żwirowanych i szutrowych w stanie średnim lub złym, jest 27 razy większe niż na nawierzchniach betonowych. Na nawierzchniach twardych (beton, kostka kamienna, klinkier) zużycie opon tylnych jest niemal dwa razy większe, niż opon przednich. Na nawierzchniach żwirowych lub szutrowych zużycie opon tylnych i przednich jest jednakowe.

Najmniejsze zużycie paliwa wykazują samochody poruszające się na nawierzchniach betonowych.

SPROSTOWANIE

W nr. 8-ym (sierpień 1949 r.) na str. 254 w artykule pt. „Wielkie Wyścigi Samochodowe“ w wierszu 25 od dołu drugiej szpalty zakradł się błąd z winy korektora. W zdaniu: „Rose miał pecha... musiał stanąć z powodu usterki **prądnic**“ — winno być: „z powodu usterki **iskrownika**“ (magneta).

Aldo V.anti

CHARAKTERYSTYKA AUTOBUSÓW CHAUSSON

Znane nam z komunikacji miejskiej w Warszawie autobusy „Chausson” okazały się niezgorszym nabytkiem. Typ karoserii i urządzenia wewnętrzne raczej nadają się do komunikacji międzymiastowej, a nie miejskiej, ale jak się to mówi „na bezrybiu i rak ryba”. Nie było widocznie nic odpowiedniejszego pod ręką, wzięto więc Chaussony ze względu na ich walory techniczne, które pozwoliły przymknąć oko na niedomagania urządzeń potrzebnych w komunikacji miejskiej. I istotnie pod względem technicznym Chaussony zdają pomyślnie swój egzamin na ulicach Warszawy, ale pod względem przystosowania karoserii do ruchu miejskiego, ich braki wychodzą tym jaskrawiej, im większy jest ruch pasażerski.

Konstrukcja Chaussonów jest ciekawa i oryginalna. Fabryka Chausson wyrabiała najpierw chłodnice do samochodów, następnie seryjne zespoły blach do nadwozi, a wreszcie, po skonstytuowaniu własnego pomysłu samonośnych karoserii, przemierzyła się na fabrykę samochodów. Śluszniej byłoby powiedzieć, że Chausson jest fabryką karoserii na kółkach, bo napęd robią inne fabryki, a Chausson je tylko kompletuje i składa.

Nadwozie Chausson jest zbudowane całkowicie z blachy stalowej, z elementów o przekrojach skrzynkowych i płyt stalowych wstępnie naprężonych, jako samonośna konstrukcja bezramowa.

Płyty stalowe nadwozia są tłoczone w jednym z oddziałów fabryki Meudon, a następnie odsyłane do montażu do fabryki w Paryżu.

Fabryka, a raczej montownia w Paryżu, posiada dwie równoległe linie montażowe, na których odbywa się składanie całości. Poszczególne zespoły są spawane elektrycznie, a następnie składane i spawane na równoległej linii montażowej. Całość jest spawana punktowo, przy czym tylko w czterech punktach ma miejsce spawanie acetylenowo-tlenowe. Jest rzeczą charakterystyczną, że w całej konstrukcji nie ma śrub, ani też nitów, poza śrubami użytymi do zamocowania części odejmowanych.

Wróćmy jeszcze do montażu. Montaż rozpoczyna się od podłogi autobusu, następnie słupków i dachu. Dach jest składany i spawany punktowo przy pomocy specjalnych przyrządów na pobocznej linii montażowej, po czym dopiero idzie na linię główną. Całość uzupełniają wreszcie boki. Cechą charakterystyczną karoserii jest, iż składa się ona z podwójnych ścianek, zabezpieczonych od rdzewienia i akustycznie izolowanych.

Chausson ma 44 miejsca siedzące, a łącznie ze stojącymi może pomieścić 65 osób. W ruchu miejskim w Warszawie ta ilość jest często przekraczana w dużym procencie.

Zobaczmy jaką maksymalną ilość pasażerów może Chausson zabrać, bez szkody dla swej wytrzymałości. Chausson pusty waży 5 ton. Jego ciężar użytkowy wynosi także 5 ton. Jeśli przyjmiemy przeciętny ciężar pasażera na 70 kg to zobaczymy, iż Chausson może spokojnie zabrać 70 pasażerów łącznie z obsługą i 100-ma kilogramami rezerwy.

Ale fabryka dopuszcza w pewnych wypadkach (jazda po dobrych, gładkich i bez wzniesień drogach) do podniesienia obciążenia normalnego do 7 ton, czyli mógłby zabrać około 100 pasażerów. Mógłby, ale niestety nie pomieści ich, chyba że w warunkach warszawskich, gdzie w pewnych godzinach kwestia miejsca nie gra roli, bo człowiek musi się dostać do miejsca pracy i domu.

W każdym razie, w/g fabrycznych obliczeń, całkowity ciężar wozu z maksymalnym obciążeniem wynosi 12 ton. Jeśli obliczymy konieczną rezerwę w obciążeniu na materiały pędne, koło zapasowe, narzędzia, załogę i t.d. oraz weźmiemy pod uwagę możliwości pojemnościowe samego pudła, to zdaje się, że najwięcej odpowiedzialną cyfrą będzie — 65 pasażerów.

Wymiary autobusu są następujące: długość 9.982 mm. (około 10 mtr.), szer. — 2.490 mm., wysokość wewnętrzna — 1.980 mm., rozstaw osi — 5.130 mm.

Przejdźmy obecnie do omówienia, jak Chausson rozwiązał sprawę napędu do swojej „budy na kółkach”. Przed omówieniem napędu warto jeszcze zaznaczyć, że Chausson zastosował ciekawą konstrukcję osi przedniej. Jest ona zbudowana ze spawanej blachy stalowej, pustej wewnątrz. Przy dużej wytrzymałości osiągnięto w ten sposób zysk na wadze w stosunku do takiejsze osi, budowanej w/g dotychczasowych sposobów.

Otóż Chausson zastosował do swego bezramowego autobusu 2 silniki do wyboru: albo szybkoobrotowy 4-ro cylindrowy silnik dieselowski Panhard & Levassor — o mocy 80 K.M., albo też gaźnikowy silnik 6-cio cylindrowy, górno-zaworowy Hotchkiss (6 ltr. pojem.).

Szybkość maksymalna autobusu około 80 km/godz.

Skrzynka biegów marki Ronondin & Lesson przekładniowa o 4-ch biegach w przód i jednym wstecznym. Przewidziano również możliwość zastosowania elektromagnetycznej skrzynki biegów typu Cotal.

W kierownicy zastosowano pneumatyczne servo.

Chausson ma widocznie powodzenie handlowe, bo wykupił fabrykę Chenard & Walcker, która mu dostarcza tylne mosty o dwu stopniowej przekładni napędu.

Mechanizm różnicowy (dyferencjał) jest połączony ze skrzynką biegów przy pomocy tylnego, osłoniętego wału napędowego i przedniego nie osłoniętego. Przeguby zastosowano typu Spicer. Osłonowa rura tylnego wału napędowego jest zaopatrzona w trójkątny wzmacniacz kratowy.

Dostęp do zespołu napędowego dla jego wymiany lub naprawy jest łatwy, albowiem, po odkręceniu 4-ch śrub mocujących, można go wysunąć do przodu, razem z chłodnicą, poza obręb karoserii.

Zastosowano hamulce typu Westinhouse na wszystkie koła o szerszych szczękach hamulcowych na kołach tylnych — 127 mm (102 mm na przednich).

Przy obydwu osiach przedniej i tylnej zastosowano resory pół eliptyczne i tak rozmieszczono karoserię w stosunku do osi, że wystaje ona do przodu i tyłu w jednakowej odległości od osi przedniej i tylnej. Daje to w efekcie równomierne obciążenie na obydwie osie, co zezwala na stosowanie jednego rozmiaru pojedynczych opon na wszystkich kołach o wymiarach 110 X 20 (E 20).

✱
✱✱

Dotychczasowe doświadczenia z użytkowania Chaussonów przez Miejskie Zakłady Komunikacyjne w Warszawie dały na ogół niezłe rezultaty, poza drobnymi brakami. Silnik pracuje dobrze i w eksploatacji nie ma z nim kłopotów. Jedyne w okresie silnych mrozów było trochę kłopotu z paliwem, albowiem ropa, dzięki dużej ilości parafiny i wody, gęstniała i nie mogła się dostawać do przewodów. Brak ten chwilowo usunięto przez dodanie 50% nafty. Obecnie nadchodząca zima już nie powinna zaskoczyć M.Z.K., bowiem doświadczenie wykorzystano i zapewne przygotowano specjalną mieszankę paliwową na tę okoliczność.

W systemie napędowym były początkowo pewne trudności. Koła zębate skrzynki biegów (2-gi i 3-ci bieg) oraz zespół kół zębatach mostu tylnego (talerzowy i atakujący), w niektórych wozach ulegały zbyt szybkiemu zużyciu. Reklamowano w fabryce jakość wykonania tych kół zębatach.

Dość duże trudności powstały przy reperacji opon z siatką drucianą na osnowie (wynałazek Michelin). Trudności te wynikły raczej z nieprzystosowania na-

szych warsztatów wulkanizacyjnych do tego rodzaju napraw. Ten typ opon okazał się jednak dobry, bo wiele opon przebiegło bez defektu ponad 50 tys. km, przekraczając normy faktycznie ustalone.

Stan ciśnienia w oponach tylnych jest sygnalizowany do kierowcy przy pomocy specjalnego przyrządu kontrolnego. Niestety aparat ten ulega dość częstym uszkodzeniom, wskutek czego zawodzi.

Automaty servo dla kierownicy i do otwierania drzwi autobusu mają skomplikowaną budowę, która może specjalnie w zimie zawieść dzięki zamarzaniu.

Resory nie wytrzymują ciężaru przeładowanych autobusów specjalnie na złych drogach. Poczyniono starania o wzmocnienie resorów.

Nadwozie, dzięki swej konstrukcji, daje dużą gwarancję bezpieczeństwa i łatwość naprawy uszkodzonych elementów.

Pewne inne niedomagania nie odegrały poważniejszej roli w eksploatacji tych autobusów. Jak sprawa się będzie przedstawiać w dalszej eksploatacji zobaczymy, gdy Chaussony trochę podstarzeją.

A. Wojtyga.

PÓLCIĘŻARÓWKI „RENAULT“

W roku ubiegłym Polska zakupiła we Francji pewne ilości samochodów półciężarowych „Renalt“. Są to następujące typy:

- a) szybki furgonik Renault — 1000 kg;
- b) lekki samochód cięż. Renault — 2500 kg.

Dane techniczne tych wozów przedstawiają się następująco:

„RENAULT“ — 1000 KG

Jest to furgonik o zamkniętym blaszanym nadwoziu, zdolnym do szybkiego przewozu 1 tony towarów. Nadaje się on doskonale do ruchu miejskiego do przewozu drobnicy, poczty, gazet itd.

Szybkość maksymalna z pełnym obciążeniem — 85 km/godz.

Zużycie paliwa na 100 km — 14 ltr

Zużycie oleju silnikowego na 100 km — 0,5 ltr

Pojemność zbiornika paliwa — 70 litrów

Promień jazdy bez uzupełnienia paliwa — 500 km

S i l n i k :

Renault 4-cylindrowy typ „85“

Pojemność cyl. — 85 na 105, 2.383 l.

Moc — 46 KM przy 2800 obr/min.

Dzięki swej mocy i elastyczności silnik nadaje się specjalnie do ruchu w mieście.

P o d w o z i e :

Skrzynka biegów z 3 biegami do przodu i 1 w tył (2 i 3 bieg cichy i synchronizowany).

Napęd przy pomocy wału o dwóch przegubach.

M o s t t y l n y :

Zawieszenie resorowe, przy czym resory tylne pod mostem. Amortyzatory hydrauliczne z przodu i z tyłu.

Wymiary opon: 19 × 400, albo 7.50 × 16

Hamulce hydrauliczne na 4 koła. Hamulec ręczny na tylne koła.

C i ę ż a r y :

Ciężar własny podwozia z kabiną kierowcy	1390 kg
Ciężar własny całego furgonu	1700 kg
Ciężar użyteczny	1000 kg
Ciężar ogólny całości	2900 kg

W y m i a r y :

rozstaw osi — 2,31 m

rozstaw kół przednich i tylnych — 1,60 m

długość ogólna — 4,54 m

Szerokość ogólna — 1,93 m

Wysokość od ziemi — 2,30 m

Pojemność ładunkowa furgoniku: długość 2,78 m, szerokość 1,74 m, wysokość 1,60 m wewnętrzna.

Kabina kierowcy zamknięta, wygodna z dobrą widocznością i przystosowana do dodatkowych zadań kierowcy spełniającego rolę dostawcy towaru i inkasenta.

„RENAULT“ — 2,5 TONY

Jest to samochód lekki ciężarowy, lub półciężarowy — jak kto woli. Dzięki swym wymiarom i właściwościom łatwego manewrowania nadaje się specjalnie do ruchu w mieście o różnym i szerokim zastosowaniu.

Szybkość maksymalna z pełnym obciążeniem — 60 km/godz.

Zużycie paliwa na 100 km — 20 litrów

Zużycie oleju na 100 km — 0,5 ltr

Pojemność zbiornika paliwa — 70 litrów

Promień jazdy bez uzupełnienia paliwa — 350 km

S i l n i k :

Renault 4-cylindrowy typ „85“

Pojemność cyl. 85 × 105, 2.383 l.

Moc: 46 KM przy 2800 obr/min.

P o d w o z i e :

Rama wzmocniona podwójnymi krzyżakami w formie X

Skrzynka biegów o 4-ch biegach do przodu i 1 w tył.

Napęd przy pomocy wału dwuprzegubowego.

Urządzenie eliminujące wibracje i wstrząsy.

Rezmier opon: 6.50 × 20, pojedyncze przednie, podwójne tylne.

Hamulce hydrauliczne na 4 koła i ręczny na tylne koła.

Zawieszenie na 4 resorach. Resory tylne wzmocnione zawieszone pod mostem.

C i ę ż a r y :

ciężar własny podwozia — 1440 kg

ciężar własny podwozia z kabiną kierowcy — 1770 kg

ciężar własny całości z nadwoziem — 2360 kg

ciężar użyteczny — 2500 kg

ciężar ogólny całości — 4900 kg

W y m i a r y :

rozstaw osi — 2,44 m

rozstaw kół przednich — 1,60 m

rozstaw kół tylnych — 1,52 m

długość ogólna — 5,20 m

szerokość — 2,20 m

wysokość od ziemi — 2,45 m

Pojemność ładunkowa skrzyni z pokryciem brezentowym: długość 3,20 m, wysokość 1,60 m, szerokość 2,02 m.

Kabina kierowcy na dwa miejsca dla kierowcy i dostawcy-inkasenta. Urządzona pomysłowo i wygodnie.

A. W.

WPŁYW CIŚNIENIA W OPONACH NA OSZCZĘDNOŚĆ

Powszechnie wiadomo, że zużycie paliwa przy eksploatacji samochodu zależy od wielu czynników, między innymi od stanu technicznego samochodu. Materiały zebrane drogą dorywczo dokonywanych prób przez różne organizacje badawcze dowodzą, że zależność ta jest bardzo znaczna. Jednakże na systematyczne badanie tej sprawy dotychczas nie poświęcano czasu.

Centralny Naukowo-Badawczy Instytut Transportu Samochodowego w Związku Radzieckim (CNIAT) prowadzi obecnie doświadczenia, mające na celu zbadanie wpływu stanu technicznego samochodu na zużycie paliwa, celem otrzymania konkretnych danych, dotyczących nowych typów samochodów radzieckich.

Do badania wpływu ciśnienia w oponach na oszczędność użytko samochodu standardowego GAZ-51 z obciążeniem użytkowym 2,5 ton. Doświadczenia odbyły się na suchej szosie asfaltowej. Jazda odbywała się bez znaczącego wykorzystania „rozbiegu”. Wszystkie badania porównawcze były wykonane na jednym odcinku drogi.

Interesujące są przedstawione niżej wyniki pierwszych doświadczeń, uzyskane przy badaniu wpływu ciśnienia w oponach na zużycie paliwa. Oprócz tego dla wielociesiowych samochodów przeprowadzono badania dotyczące opon niejednakowych wymiarów, założonych na mostach (osiach) napędzających.

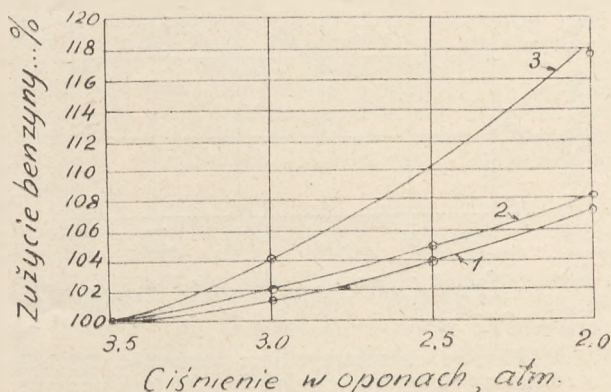
Szybkość średnią obliczano na podstawie czasu jazdy, który mierzono sztoperem. Zużycie paliwa otrzymano drogą ważenia przed każdą jazdą i po niej specjalnego zbiorniczka, zasilającego paliwem silnik.

Opony o wymiarach 7.50 — 20 typu „południowo-autostradowego” z deseniem protektora „Fala” miały przed próbami przebieg 20 tys. kilometrów. Ciśnienie wewnętrzne powietrza, zalecone przez fabrykę samochodów im. Mołotowa, wynosiło 3,5 atm.

Doświadczenia wykonano w czterech wariantach: ciśnienie powietrza obniżano:

- 1) tylko w jednej przedniej oponie;
- 2) tylko w jednej tylnej oponie;
- 3) w dwu tylnych oponach z jednej strony;
- 4) we wszystkich oponach samochodu.

W wariantach 1, 2, 3 ciśnienie opon pozostałych wynosiło 3,5 atm. W każdym wariantcie doświadczeń normalne ciśnienie wynosiło 3,5 atm, obniżono zaś ciśnienie do 3,0, 2,5 i 2,0 atm. Ciśnienie było kontrolowane za pomocą dwóch sprawdzanych manometrów oponowych typu drążkowego.



Rys. 1. Wpływ ciśnienia w oponach na zużycie benzyny przez samochód GAZ-51. Szosa asfaltowa, szybkość jazdy 35—37 km/godz., obciążenie 2,5 ton. 1 — przy obniżonym ciśnieniu w jednej oponie przedniej; 2 — przy obniżonym ciśnieniu w dwóch tylnych oponach jednej strony; 3 — przy obniżonym ciśnieniu we wszystkich oponach samochodu.

Doświadczenia dla każdego wariantu wykonywano w ciągu jednego dnia, co zapewniało lepszą porównawczość wyników.

Średnie wyniki pomiarów zużycia paliwa w ltr/100 km drogi oraz w procentach — w stosunku do zużycia paliwa przy normalnym ciśnieniu w oponach (dla wariantów 1, 3 i 4) — pokazano na tablicy 1.

Ciśnienie w oponach atm.	Z u ż y c i e p a l i w a p r z y z m n i e j s z o n y m c i ś n i e n i u					
	w jednej przedniej oponie		w dwóch tylnych oponach jednej strony		we wszystkich oponach	
	lt/100 km	%	lt/100 km	%	lt/100 km	%
3,5	24,0	100	22,3	100	22,7	100
3,0	24,4	101,6	22,9	102,5	23,7	104,5
2,5	25,0	104	23,5	105,5	25,3	111,5
2,0	25,6	106,8	24,2	108,5	26,6	117,3

Różnice liczb absolutnych, wyrażających ilości zużytego paliwa w pierwszym wierszu tablicy 1, powstały wskutek różnych warunków meteorologicznych podczas dni prób (w dni doświadczeń). Na przykład przy doświadczeniach ze zmniejszonym ciśnieniem w jednej przedniej oponie był silny wiatr boczny. Średnia szybkość podczas wszystkich jazd wahała się nieznacznie od 35 do 37 km/godz. Ta nieznaczna różnica szybkości praktycznie zapewniła możliwość porównywania jazd. Uwidocznione na rys. 1 krzywe odpowiadają każdemu z wyżej omawianych wariantów.

Dla ujawnienia wpływu szybkości jazdy na zużycie paliwa przy różnych ciśnieniach wykonano wykresy tego samego samochodu dla skrajnych wartości ciśnienia 3,5 i 2,0 atm.

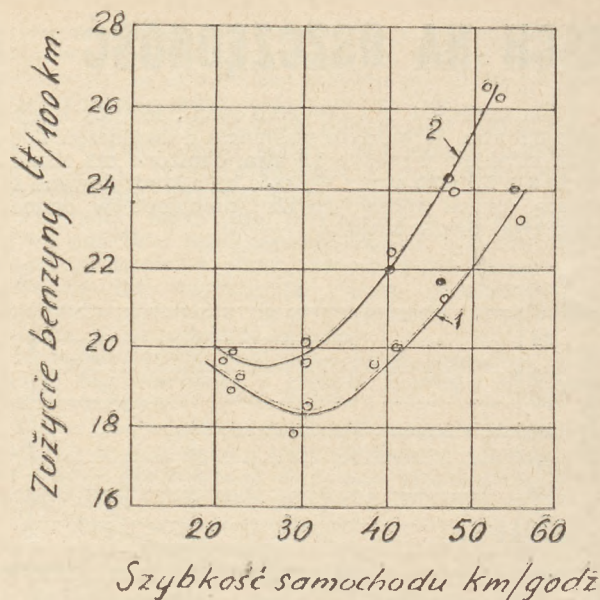
Wyniki doświadczeń ilustruje rys. 2. (str. 278).

Rozpatrując otrzymane wyniki łatwo dochodzimy do wniosku, że, przy obniżeniu ciśnienia tylko o 0,5 atm.

w jednej z przednich opon, samochód GAZ-51 będzie zużywał więcej o około 1,5% benzyny niż przy ciśnieniu normalnym, przy obniżeniu zaś ciśnienia o 1,5 atm, nadwyżka zużycia paliwa dojdzie do 6%. Gdy ciśnienie we wszystkich oponach samochodu równa się 2 atm, nadwyżka zużywanego paliwa osiąga 17%.

Spadek ciśnienia w jednej z tylnych opon (próba 2) — jak to wykazały doświadczenia — prawie nie ma wpływu na zużycie paliwa. Mianowicie przy obniżeniu ciśnienia w jednej tylnej oponie z 3,5 do 2,0 atm, ekonomiczność pogorszyła się tylko o 1,5%. Jednak w tym wypadku obniżenie ciśnienia prowadzi do szczególnie szybkiego zużycia i zniszczenia opony z obniżonym ciśnieniem, jak również opony sąsiedniej.

Jest rzeczą oczywistą, iż we wszystkich pozostałych wypadkach, niedostateczne ciśnienie w oponach, oprócz zwiększonego zużycia paliwa, prowadzi również do szybkiego zużycia opon.



Rys. 2. Krzywe charakteryzujące samochód GAZ-51 przy różnych ciśnieniach w oponach. Odcinek poziomy szosy asfaltowej, obciążenie 2,5 t. (1) — przy ciśnieniu 3,5 atm we wszystkich oponach; (2) — przy obniżonym ciśnieniu do 2 atm we wszystkich oponach.

Krzywe charakterystyczne (rys 2) potwierdzają przytoczone wyniki, jeśli chodzi jednak o stosunkowe powiększenie zużycia paliwa przy już ustalonej szybkości jazdy, to okazuje się, iż jest ono nieco mniejsze, niż w poprzednich doświadczeniach (próbach); pokazuje ono iż ze wzrostem szybkości powiększenie zużycia paliwa, wskutek obniżenia ciśnienia w oponach — wzrasta.

Należy tu zanotować okoliczność, która ma nadzwyczaj ważne znaczenie praktyczne. Przy sprawdzaniu ciśnienia powietrza w oponach „na oko” tj. bez manometru, stwierdzenie obniżenia się ciśnienia dla danego samochodu jest trudne dla wartości około 2,7 — 2,8 atm (tj. o 20%). W wypadkach tych jazda z obniżonym ciśnieniem w oponach, a więc z podwyższonym zużyciem paliwa, bywa częstym zjawiskiem.

Wpływ ciśnienia w oponach na ekonomiczność samochodu jeszcze więcej występuje w samochodach z kilku osiami napędowymi (mostami). W wypadku tym, oprócz zwiększającego się oporu toczenia przy obniżonym ciśnieniu, wielkie znaczenie ma promień rzeczywisty toczenia koła.

Cały szereg samochodów nie posiada między osiami napędowymi dyferencjału międzyosiowego, wskutek czego różnica promieni toczenia kół wywołuje t. zw. krążenie mocy oraz poślizg opon na powierzchni drogi. Zużycie paliwa w tym wypadku wzrasta jeszcze więcej.

W praktyce eksploatacji samochodów wieloosiowych daje się zauważyć nie tylko rozmaite ciśnienie w oponach jednego i tego samego samochodu, ale i różnorodność typów opon, stopień ich zużycia a nawet wymiarów. Dotyczy to szczególnie samochodów Studebaker, w których zamiast zużytych importowanych opon (7.50 — 20) zakładano opony o zbliżonych wymiarach (34 x 7) produkcji radzieckiej.

Radziecki Centralny Instytut Naukowo-Badawczy Transportu Samochodowego w jednym z gospodarstw samochodowych przeprowadził doświadczenia z samochodem Studebaker US 6 x 6 dla dwu przypadków:

- 1) samochód miał opony dwu wymiarów;
- 2) ten sam samochód miał opony o jednakowych wymiarach;

W wyniku doświadczeń otrzymano następujące przeciętne zużycia paliwa:

- 1) wariant (opony różne) 40,4 ltr/100 km;
- 2) wariant (jednakowe opony) 36,4 ltr/100 km.

A więc samochód z oponami jednakowej średnicy zużył paliwa o 4 ltr/100km mniej tj. o 9,9%. W czasie tych prób ciśnienie w oponach było normalne.

Przytoczone przykłady nie wyczerpują zależności zużycia benzyny od ciśnienia w oponach oraz od ich wymiaru.

Podane tu wyniki badań dotyczyły tylko prób na drodze o nawierzchni asfaltowej. Na innych nawierzchniach dróg, dla opon różnych typów, liczby te będą zupełnie inne i w większości wypadków znaczne. Dlatego też przy pracy doświadczałnej sprawie tej poświęcić należy dużo uwagi.

Opracował na podstawie
„Awtomobil”
St. Czajkowski

Ze świata

STAŁA LINIA AUTOBUSOWA PRZES SAHARĘ.

Ostatnio otwarto stałą linię autobusową łączącą — na przestrzeni bez mała 3000 km. — Algier z Tunisem, przecinając pustynię Sahary. Autobusy jeżdżą kolumnami, złożonymi z kilku wozów, tworząc swego rodzaju zmotoryzowaną karawanę. Każdy autobus zabiera tylko sześciu pasażerów, reszta miejsc zajęta jest na zapas wody, żywności, benzyny, olejów i broni. Autobusy są lakierowane na białą, wyposażone w podwójne szyby koloru niebieskiego — chroniące przed blaskiem słońca. Autobusy posiadają koła zwykłe — bez taśmy czołgowej — jedynie wyposażone w specjalnego typu „pustynne” opony.

Wzdłuż całej 3000 kilometrowej trasy wybudowano szereg stacji benzynowych z podręcznymi warsztatami. Stacje przypominające wyglądem latarnie morskie, posiadają w dolnych kondygnacjach zbiorniki wody, zbiorniki benzyny i smarów. Szczyty latarni wyposażone są w reflektory obrotowe wskazujące światłem drogę w nocy.

Podobno od czasu uruchomienia tej linii autobusowej trudna i niebezpieczna dotychczas podróż przez Saharę stała się niemal zabawką.

BUDOWĘ PODZIEMNYCH DRÓG SAMOCHODOWYCH ZAPROJEKTOWANO W PARYŻU. Specjaliści od ruchu miejskiego doszli do wniosku, że wobec przeładowania i zatłoczenia ulic sprawa ta już dojrzała do realizacji. Projekt przewiduje budowę arterii podziemnych o przekroju koła, o średnicy 12,5 mtr. W tunelu przewidziane są dwa pasma jezdni na dwóch „piętrach”. Na każdym „piętrze” jezdnie będzie jednokierunkowa, szerokość jej pozwoli na jednoczesny przebieg trzech samochodów osobowych obok siebie.

Nadto projekt przewiduje budowę pod ziemią wielkich garaży.

Jednego tylko brak temu interesującemu projektowi: terminu wykonania tego interesującego przedsięwzięcia.

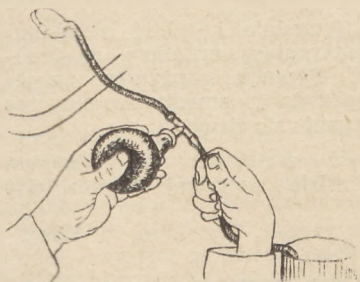
RUMUNIA PRODUKUJE SAMOCHODY. Fabryka samochodów w Temesvar wypuściła ostatnio kilka pierwszych autobusów, całkowicie wyprodukowanych w Rumunii. Pracujące już pełną parą fabryki w Malaxa rozpoczęły produkcję samochodów ciężarowych i ciągników.

ZMOTORYZOWANE RIKSZY zamierza wprowadzić Rząd Ludowy w Chinach, dla wyeliminowania, wyniszczającej zdrowie, pracy pieszych riksarzy. Chiński przemysł motoryzacyjny rozpiął konkurs na opracowanie konstrukcyjne lekkiego pojazdu motorowego, zbliżonego do rikszy. Konkursem zainteresowała się m. in. Czechosłowacja, której konstruktorzy opracowali i przestali do Chin — rysunki tego rodzaju pojazdu.

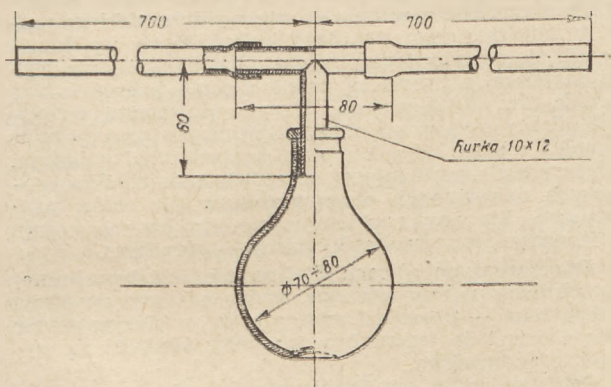
WIADOMOŚCI Z ZSRR

PRZYZRĄD DO PRZELEWANIA BENZyny

W eksploatacji samochodów występuje niejednokrotnie potrzeba przelewania benzyny do zbiornika względnie ze zbiornika na samochodzie i to w wielu wypadkach w drodze. W wypadkach takich posługują się kierowcy rurką gumową przez usuwanie z niej powietrza bezpośrednio ustami. Z tego powodu benzyna wchodzi do ust i działa trująco na organizm, zwłaszcza przy posługiwaniu się etylowaną benzyną. W związku z tym rozpowszechnia się ostatnio w Z. S. R. R. przyrząd do przelewania benzyny, którego budowa i działanie pokazane jest na rysunku 1 i 2.



Rys. 1. Przyrząd do przelewania benzyny



Rys. 2. Przekrój i wymiary przyrządu do przelewania benzyny.

Przyrząd ten jest bardzo prosty i może być z łatwością wykonany przez samego kierowcę. Do wykonania tego przyrządu potrzebna jest gruszka gumowa, rurka metalowa i gumowa. Sposób wykonania i wymiary, podane na rysunku, nie wymagają dodatkowych wyjaśnień. Dla zwiększenia szczelności dobrze jest końce rurek metalowych nasmarować z zewnątrz klejem stolarskim przed wmontowaniem na nie gruszki i rurek gumowych. Po montażu klej powinien schnąć przez jeden dzień.

Sposób posługiwania się tym przyrządem jest również bardzo prosty i przedstawia się następująco: koniec jednej z rurek gumowych zanurza się do benzyny w zbiorniku, lewą ręką ściska się gruszkę a prawą ręką ściska się gumową rurkę opuszczoną do naczynia, do którego przelewa się benzynę. Następnie zwalnia się gruszkę z nacisku — tak by mogła się ona wyprostować oraz przerywa się zaciskanie rurki prawą ręką.

Przy wyprostowaniu gruszki, która znajduje się poniżej poziomu benzyny zbiornika, następuje zasysanie benzyny do rurki gumowej, która wypływa przez drugą rurkę do podstawionego naczynia, względnie innego zbiornika.

Analogicznie przedstawia się przelewanie benzyny z danego naczynia do zbiornika samochodowego. Przy przelewaniu benzyny należy tylko zwrócić uwagę na to, by jej poziom był położony wyżej od naczynia, do którego ją przelewamy.

Opisany wyżej przyrząd jest mały, lekki i bardzo praktyczny.

NOWY TAKSOMETR TAKSÓWKOWY W ZSRR

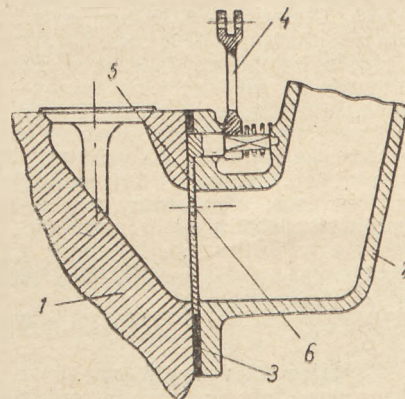
Centralny Naukowo - Badawczy Instytut Transportu Samochodowego w Moskwie opracował i wykonał doświadczalne taksometry nowego typu. Są one małych wymiarów i lekkie. Posiadają one liczniki, które wskazują między innymi ogólny przebieg samochodu w kilometrach, opłacone przebiegi według dwóch różnych taryf, czas pracy użytkowej taksówki w minutach i wiele razy taksometr był włączony.

Licznik „kasa“ pokazuje ogólną sumę opłat za przejazd w ciągu danego dnia względnie jednej zmiany. Taksometr ten wydaje pasażerom kwity, w których podana jest wysokość opłaty za przejazd, data i numer taksówki. Taksometr ten jest przeznaczony do eksploatacji nowych taksówek radzieckich „ZIS 110“ i „Pobieda“. Umożliwia on właściwą kontrolę pracy taksówek.

OSZCZĘDNOŚĆ PALIWA

PRZEZ WYŁĄCZANIE CYLINDRÓW

Ostatnio zastosowano w Związku Radzieckim nowy sposób oszczędności zużycia paliwa w pojazdach mechanicznych, który polega na wyłączaniu dopływu paliwa do poszczególnych cylindrów silnika w czasie jazdy. Do tego celu służy urządzenie podane na rysunku, w którym podane oznaczenia są następujące: 1 — blok silnika; 2 — rura wlotowa; 3 — podkładka 4 — dźwignia; 5 — zasłonka; 6 — otwór w zasłonce.



Urządzenie służące do wyłączania dopływu paliwa do poszczególnych cylindrów.

Urządzenie to działa następująco: przy pomocy dźwigni (4) połączonej cięgłami doprowadzonymi do kabiny kierowcy można w czasie jazdy zasłonką (5) przykryć lub odsłonić rurę wlotową (2) przez co nie dopuszczamy lub wpuszczamy mieszankę do danego cylindra. Zasłonka może poruszać się dzięki wycięciom w podkładce (3). Otwór (6) w zasłonce zabezpiecza przed zbyt dużym podciśnieniem w cylindrze, które by działało ssaco na olej silnikowy. Powierzchnia tego otworu wynosi około 1/70 przekroju rury wlotowej do cylindra i dzięki temu następuje zapłon w wyłączonych cylindrach.

Urządzenie to wypróbowano w Związku Radzieckim na samochodzie ZIS-5 i stosowano wyłączanie 3 i 4 cylindra w czasie jazdy samochodu. Oszczędność zużycia paliwa wynosi średnio dzięki tej metodzie do 20%. Zużycie cylindrów wyłączanych w

czasie pracy praktycznie jest takie jak i pozostałych cylindrów, a ilość osadów (nagaru) również nie większa.

Rezultaty prób tego urządzenia są więc pozytywne, a oszczędności paliwa bardzo duże. Dopływ paliwa do cylindrów, o czym była wyżej mowa, przerywa się jedynie wtedy, gdy wóz jest rozpędzony i opory jazdy na to pozwalają.

*
* *

Departament Samochodowy Ministerstwa Komunikacji informuje, że zastosowanie tego urządzenia w Polsce jest celowe i że próby w tej sprawie na różnych samochodach będą w najbliższym czasie przeprowadzone.

Wir.

AUTOBUS „MOSKWA“

Na ulicach stolicy ZSRR pojawiły się bardzo nowoczesne autobusy o nadwoziu, całkowicie stalowym i estetycznej, nowoczesnej sylwetce. Jak widać z rysunku, okna są małe z dodatkowymi iluminatorami u góry. Jasnym jest, że łatwiej jest uniknąć brzęczenia mniejszych okien i dlatego nowoczesne autobusy mają małe okna, łatwe do otwierania i zamykania.



Nowy
autobus
„Moskwa“

Pojemność autobusu: 24 miejsca siedzące i 21 stojących. Długość — 8070 mm, zwis z tyłu — 2850 mm, promień skrętu — 8500 mm. Ciężar własny — 6000 kg. Ciężar z ładunkiem 8600 kg z czego na przednią oś przypada — 3100 kg i na tylną — 5500. Największa szybkość 65 km na godzinę. Silnik ZIS na ramie dodatkowej wysunięty jest znacznie do przodu. Instalacja elektryczna 12 Volt. Akumulator 400 amp/godz.

Autobus „Moskwa“, który znajduje się w końcowym stadium prób, zbudowany jest ze standardowych zespołów samochodu ciężarowego ZIS. Będzie on stanowił typ uniwersalnego autobusu do przeciętnych potrzeb.

Tr.

SPORTOWY MOTOCYKL IŻ - 350 - C

Iżewskie Zakłady Motocyklowe w Z. S. R. R. wyprodukowały w ostatnim czasie nową serię motocykli IŻ - 350 - C, z pojemnością silnika 350 cm³. Motocykl ten przeznaczony jest do jazdy terenowej. Opis techniczny tego motocykla jest następujący:

Silnik — 2-taktowy

Ilość cylindrów — 1

Średnica cylindra w milimetrach — 72

Skok tłoka w milimetrach — 85

Objętość użytkowa cylindra w cm³ — 346

Stopień sprężania — od 6,5 do 16

Maksymalna moc przy 5100 obr/min. i stopniu sprężania 8 — w KM — 15,75

Gaźnik — K-40, średnica dyszy 27 mm

Pojemność zbiornika benzynowego — 15 ltr.

System smarowania — mieszanka oleju silnikowego z paliwem w stosunku 1:20

Zapłon — iskrownik (magneto)

Przekładnia — łańcuchowa

Skrzynka przekładniowa — 4-stopniowa z nożnym i ręcznym przełączaniem

Rozstęp osi w milimetrach — 1355

Szerokość osi w milimetrach — 770

Wysokość siodła od ziemi w mm — 720

Ciężar (bez obciążenia) w kg — 140

Prześwit w milimetrach — 145

Ogumienie — 3,25 — 19"

Cylinder wykonany jest ze stopu aluminiowego i posiada wprasowaną żeliwną koszulkę. Głowice cylindra wykonuje się w różnych odmianach, dzięki czemu otrzymuje się szereg różnych stopni sprężania od 6,5 do 16.

Widelce motocykla (przednie i tylne) mają budowę teleskopową, amortyzującą wstrząsy, występujące na złych drogach. Ponadto sprężynowe zawieszenie tylnego koła poprawia to amortyzowanie oraz powoduje lepsze przyleganie do drogi.

Maksymalna szybkość motocykla ze stopniem sprężania 8, przy jeździe szosowej wynosi 120 km/godz.

Wir

GÓRNICY ZE STALINO ZAKUPUJĄ SAMOCHODY OSOBOWE.

Stalino stanowi dzisiaj serce Zagłębia Donieckiego. Niewątpliwie do niezwykle szybkiego rozwoju miasta i jego urządzeń kulturalnych itp. przyczynili się górnicy tego obwodu i ich niesłychanie wydajna praca, z której są znani obecnie już na całym terenie Zw. Radzieckiego. Wraz z postępami wydajności pracy górników z okręgu Stalino postępują również ich zarobki. Ten fakt znalazł między innymi wyraz w stale wzrastającej sprzedaży samochodów osobowych nabywanych przez górników dla celów prywatnych. Statystyka sklepów samochodowych notuje stale wzrastający wzrost klientów — górników.

Wieczorem na ulicach Stalina nie jest bynajmniej odosobniony widok górnika, który ubrany dostаточно i elegancko — prowadzi własny wóz, w którym wiezie żonę i dzieci do teatru lub do opery, albo też na wycieczkę podmiejską.

Wraz ze wzrostem ilości sprzedanych samochodów wzrasta ilość nowoczesnie wyposażonych stacji obsługi.

SPRAWNOŚĆ PRACY ZAKŁADÓW IM. STALINA

Przystawienie produkcji wytwórni samochodów Zakładów Imienia Stalina (ZIS) na produkcję nowych modeli odbyło się w 1948 r. bez żadnych przerw. Dzieło to stanowiące wielki wyczyn było wykonane w dwu etapach po starannym i szczegółowym przygotowaniu. 26 stycznia 1948 r. zakończono montaż silników ZIS 5, a 27 stycznia tegoż roku w tych samych oddziałach i na tych samych taśmach montażowych rozpoczęto produkcję samochodów ZIS-120.

Tak samo odbyło się przestawienie produkcji samochodu ZIS 5B na produkcję nowego modelu ZIS 150.

W dwa miesiące po przestawieniu produkcji wytwórnia wzmogła produkcję o 18%.

Należy nadmienić, że przestawienie produkcji u Forda na nowy model 1948 spowodowało 4 tygodniowy przestój.

PRZEMYSŁ MOTOTRYZACYJNY AUSTRII planuje produkcję miesięczną jak następuje: 150 samochodów ciężarowych 3,5 tonowych oraz 500 ciągników — Steyer; 40 samochodów ciężarowych 5 tonowych i autobusów — Saurer; 30 autobusów — Graf — Stift; 420 motocykli (123³) — Puch.

Ze świata

JEŹDZĄCA HAMOWNIA

W ostatnim czasie wytwórnia samochodów Rolls-Royce i Bentley zbudowała przyczepkę do samochodów osobowych, zastępującą hamownię.

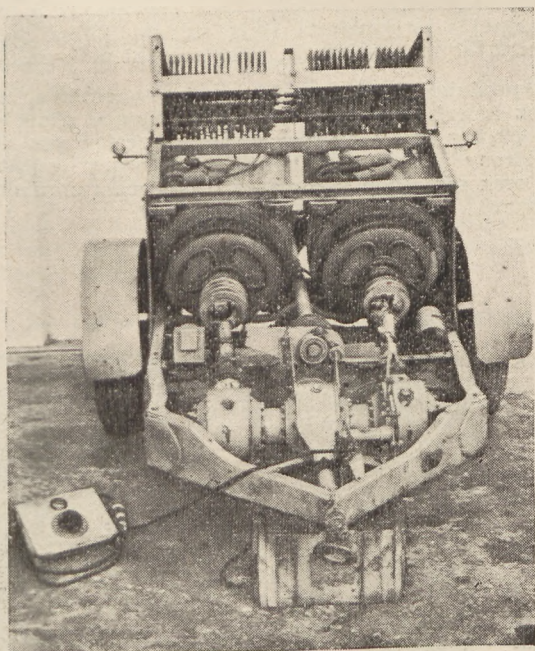
Założeniem konstruktorów było umożliwienie dokonywania prób drogowych samochodów w warunkach najcięższej pracy silnika i przekładni, to jest takich, jakie spotyka się jedynie na wielkich i długich wzniesieniach.

Dwukołowa przyczepka, która może być stosowana do każdego samochodu, posiada wbudowane dwie prądnice prądu zmiennego, wzbudzone dwiema mniejszymi prądnicami prądu stałego. Prądnice napędzane są dość skomplikowanym systemem wałów i kół zębatach, poruszanych przez koła bieżne przyczepki. Wytworzony przez prądnice prąd przepływa przez sporych rozmiarów oporniki, chłodzone przepływającym podczas jazdy strumieniem powietrza.

Przewody od oporników wzbudnic, przeprowadzone do wnętrza samochodu badanego, pozwalają na regulowanie przez kierowcę oporu przyczepki, która może pochłaniać moc do 100 koni mechanicznych.

Tak więc samochód, jadący na gładkiej i poziomej drodze, nawet z góry po pochyłości, może być przy pomocy przyczepki przeniesiony w warunki jazdy pod stromą górę i to w dodatku na nieograniczonym dystansie. Może on zostać obciążony nie tylko na przekładni bezpośredniej, ale na każdej, nawet na najniższej.

Szybkość jazdy przy obciążeniu nie gra roli; przyczepka może hamować całą mocą zarówno przy szybkości maksymalnej, jak i przy 2 milach na godzinę. W warunkach tych samochód może być na przykład próbowany przez nieograniczony czas przy pełnym otwarciu przepustnicy, na najniższej przekładni, tak, jakby jechał pod bardzo strome wzniesienie. Można wtedy bez trudu obserwować zachowanie się skrzynki przekładniowej, napędu osi tylnej i innych organów, mierzyć temperaturę oleju w tych zespołach, stopień wyrobienia się przegubów itp., a wszystko to na płaskiej drodze.



Dwukołowa przyczepka — hamownia.
Widok z przodu.

Skala, znajdująca się na tabliczce rozdzielczej, zawieszona na oczach kierowcy w samochodzie, pozwala na stwierdzenie, jakiemu wzniesieniu odpowiada każde obciążenie. Obciążenie to daje się zmieniać dowolnie w najszerszych granicach przez zwykłe przekręcenie gałki opornika.

Ta dowcipnie pomyślana „jeżdżąca hamownia” próbowana była za samochodem osobowym Rolls-Royce typu Peregrine, który zbudowany został w roku 1930, lecz nigdy nie był wypuszczony na rynek handlowy.

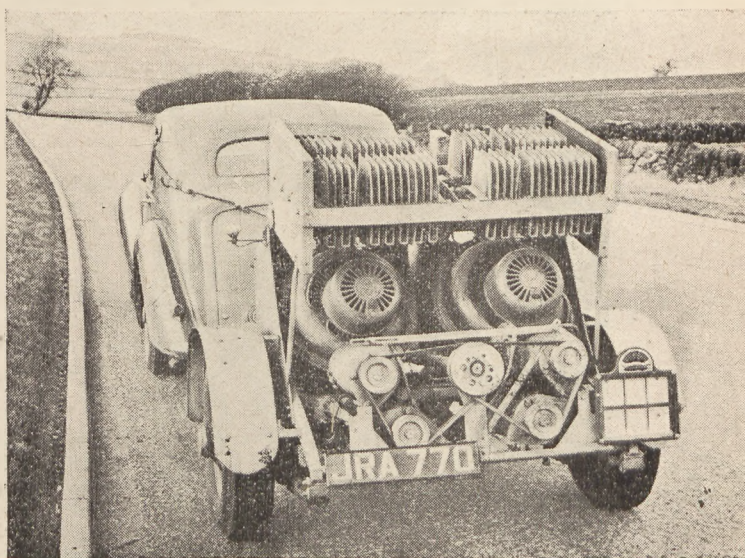
Fotografie pokazują przyczepkę-hamownię za samochodem tejże marki typ Peregrine; przyczepkę z przodu z uwidocznieniem systemu pośredniego napędu od jej kół oraz przyczepkę z tyłu z prądnicami prądu zmiennego, wzbudnicami i opornikami, które zamieniają całą pochłoniętą przez prądnice pracę na ciepło, oddawane prądowi powietrza atmosferycznego.

Należy dodać, że ta jeżdżąca hamownia została zbudowana do użytku wytwórni w Anglii, w której nie ma odpowiednio długich i stromych dróg, umożliwiających przeprowadzenie prób obciążenia podczas jazdy w warunkach naturalnych. (R).

FABRYKA STEYR - DAIMLER - PUCH W STEYR (GÓRNA AUSTRIA) rozpoczyna w ciągu najbliższych miesięcy montaż samochodów Fiat z części oryginalnych, które nadejdą z Włoch. Części te mają być importowane bez cła. Jak donoszą z Wiednia umowa została już podpisana.

NAJNOWSZE MODELE BMW PRODUKCJI RADZIECKIEJ STREFY OKUPACYJNEJ NIEMIEC. Aerodynamiczne „coupe”, przypominające w linii autostradowego Adlera. Model ten posiada obudowane koła, kryte reflektory oraz przezroczysty dach, zdejmowany. Mniej autostradowy wygląd ma najnowsza sportowa dwuosobówka, jakkolwiek osiągać ma szybkość ca 190 km/godz. Samochód ten posiada silnik o mocy 130 KM.

MINIATUROWY TRZY-KOŁOWIEC „BOND-MINICAR” z dwutaktowym silnikiem Villiers 122 cm³, napędzającym przednie, pojedyncze koło. Zużycie paliwa 2,8 litra mieszanki na 100 km. Szybkość maksymalna 64 km/godz., szybkość podróżna ca 50 km/godz. Waga ca 140 kg. Brak ramy, karoseria samoniosąca, szeroko stosowane lekkie stopy umożliwiają osiągnięcie tak niskiej wagi. Mimo to samochodzik ten posiada stosunkowo dość znaczne wymiary: długość ca 2,70, szerokość ca 1,40 (dwie osoby). Cena 198 funtów i 16 szylingów



Jeżdżąca hamownia w czasie pracy na drodze—widok z tyłu.
(FOT. BRYT)

NOWA CIĘŻARÓWKA MORRIS — COMMERCIAL

Przemysł brytyjski sygnalizuje ukazanie się nowego modelu samochodu ciężarowego wytwórni Morris Commercial Cars, Ltd, Adderley Park, Birmingham, o nośności użytkowej 5 ton. Jest to samochód o kierownicy umieszczonej przed silnikiem, tzw. popularnie typu „bulldog”.

Silnik wysokoprężny do tej ciężarówki studiowany był już od roku 1937 przy ścisłej współpracy i pomocy szwajcarskiej firmy Saurer. (Autobusy f-my Saurer kursowały przed wojną po Warszawie). Kilka próbnych modeli tego wozu, zbudowanych w roku 1939, przejechało ponad 200.000 mil, a jeden nawet ćwierć miliona mil bez naprawy głównej, co dowodzi ich wielkiej trwałości.

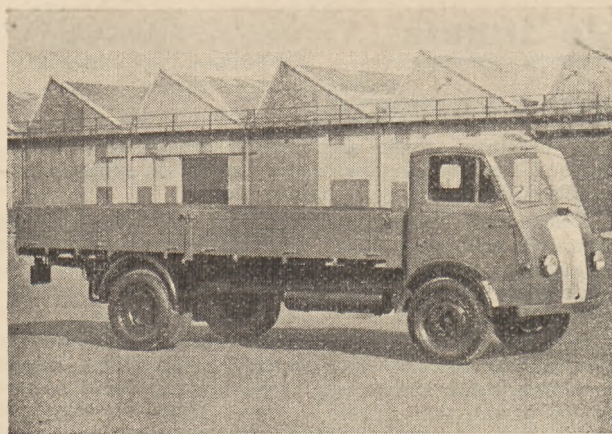
Samochód wyposażony jest w wysokoprężny silnik sześciocylindrowy o średnicy 85 i skoku tłoka 125 mm, rozwijający 75 HP przy 2400 obrotach na minutę. Stopień sprężania wynosi 1:19. Blok cylindrowy wykonany jest ze stopu glinowego (aluminium), uszlachetnionego termicznie ze wstawianymi mokrymi tulejami żeliwnymi, odlowanymi systemem odśrodkowym. Tłoki ze stopu lekkiego posiadają po cztery pierścienie sprężne i po dwa zbierające.

W kadłubie silnika, odlanym jako całość z blokiem cylindrowym, znajduje się 7 łożysk wału korbowego z panewkami z brązu ołowowego. Takież panewki posiadają korbowody z kutej stali o przekroju H. Wał rozrządczy umieszczony jest w górnej części bloku cylindrów, tuż pod głowicą i napędzany jest trzyczęściowym łańcuchem rolkowym, olejonym wytryskiem oleju i utrzymywany w stałym naprężeniu przez kółko sprężynujące.

Głowica wykonana jest w całości z odlewu chromowo-żeliwnego. Zawory wiszące z popychaczami i wadłkami osłania z góry glinowa pokrywa.

Silnik posiada bezpośredni wtrysk systemu Saurer, a komora wtryskowa znajduje się w tłoku o wgłębionym denku według znanego układu Saurer. Pompa wtryskowa firmy C.A.V. o regulacji ilości wtryskiwanego paliwa przy pomocy podciśnienia w rurze ssącej (system przeponowy). Olejenie silnika pod ciśnieniem z włączeniem znacznych rozmiarów filtra olejowego o cylindrycznym elemencie czyszczącym.

Podwozie jest typu klasycznego i czterech przekładniach w przód i jednej w tył. Hamulce hydrauliczne systemu Lockheed.



Nowa ciężarówka Morris Commercial o podwoziu długim.

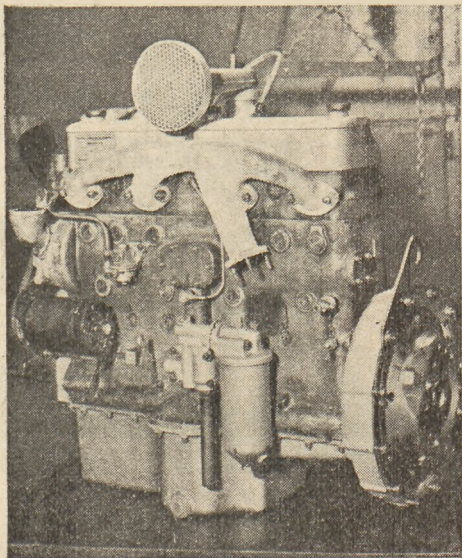
Samochód wykonywany jest w dwóch wersjach, jako krótki i normalny. Oba typy mogą być na żądanie wyposażone bądź w wyżej opisany silnik wysokoprężny, bądź też w silnik benzynowy czterocylindrowy.

Cena podwozia normalnego z silnikiem benzynowym wynosi (w Anglii) £ 482, zaś z silnikiem wysokoprężnym — £ 814.

Produkcja tego nowego podwozia Morris Commercial nastawiona jest przede wszystkim na eksport. W porównaniu z nowoczesnymi konstrukcjami samochodów ciężarowych tej klasy (również z polskim Star 20) Morris Commercial nie przedstawia sobą żadnej specjalnej nowości i jest nawet nieco zacofany, natomiast niewątpliwie zasługuje na uwagę jego bardzo poważna wytrzymałość na zużycie.

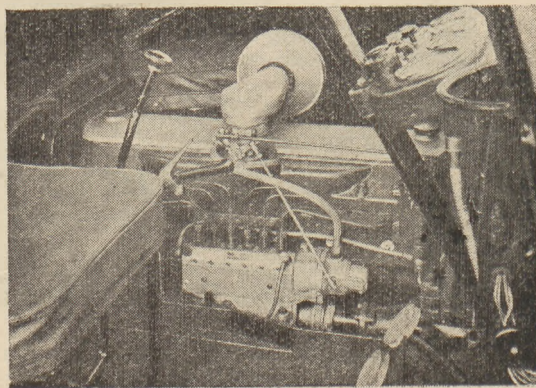
Należałoby jednak zastanowić się, czy właściwe jest budowanie samochodów „nie do zdarcia”, które pracują po kilkanaście, a nawet kilkadziesiąt lat (jak choćby słynne Rolls-Royce) i znajdują się jeszcze w użyciu wtedy, gdy technika samochodowa poczyniła wielkie postępy, a wytwórnie wypuściły szereg nowych, ulepszonych modeli. Owe samochody o fenomenalnej wytrzymałości stają się po kilku latach przestarzałymi i pokutują, jako zabytki przeszłości.

Reprodukujemy trzy fotografie, nadesłane nam przez Morris Motors Ltd, przedstawiające silnik wysokoprężny od strony rury wydechowej, ten sam silnik od strony pompy wtryskowej, wbudowany w podwozie, oraz samochód kompletny o podwoziu normalnym (długim). (Foto British Off.).



Z lewej: Silnik wysokoprężny Morris od strony rury wydechowej.

Z prawej: silnik wysokoprężny Morris od strony pompy wtryskowej.



WŁADYSŁAW PIETRZAK

TRZY DNI NA TATRZAŃSKICH SZLAKACH

Trudno jest zamknąć w kilkuset słowach przebieg trzydniowych zmagających naszych motocyklistów na tatrzańskich bezdrożach. Dzisiaj, bezpośrednio po zakończeniu Międzynarodowego VII Raidu Tatrzańskiego w Zakopanem, gdy myśl wraca do ostatnich tak żywych i bezpośrednich wrażeń odniesionych na wielu odcinkach ciężkiej i interesującej trasy, gdy przed oczyma pojawiają się raz jeszcze fragmenty zaciętej walki, wysiłków ponad granicę sił fizycznych jeźdźców, ambicji przewyższającej to wszystko, czego możnaby się spodziewać — dzisiaj nie łatwo jest zdobyć się na syntezę uwzględniającą całość przebiegu VII Raidu.

Raidy Tatrzańskie mają swoją wieloletnią tradycję i to taką, jak żadna bodaj impreza motocyklowa w Polsce. Organizowane rok rocznie (z przerwą wojenną) od r. 1937 gromadzą zawsze na starcie elitę raidowców polskich. Zainicjowane przez jednego z najlepszych naszych raidowców, pierwszego uczestnika Sześciodniówki, ś. p. mec. Kazimierza Jurkowskiego i organizowane do r. ub. przez PKM Warszawa, w krótkim czasie zdobyły sobie pierwszorzędną markę w polskim sporcie motocyklowym, stając się prawdziwą „wyższą szkołą jazdy” motocyklistów i wielką szkołą organizatorów. Tak, nie ulega wątpliwości, że Raidy Tatrzańskie są najtrudniejszymi i najcięższymi zawodami tego typu w Polsce, a bodaj czy nie w Europie! Jeżeli dodamy do tego trasę interesującą i piękną widokowo, jakiej drugiej nie znajdzie się w Polsce, nie będzie nic dziwnego w tym, że Raidy Tatrzańskie cieszą się olbrzymią popularnością i że zawodnik, który raz w życiu znalazł się na ich trasie, powraca znów wcześniej, czy później...

W roku bieżącym organizacja VII Raidu Tatrzańskiego przypadła Tatrzańskiemu Klubowi Motocyklowemu, klubowi stosunkowo młodemu, lecz bardzo prężnemu i ruchliwemu, który od r. 1946 współpracował z PKM przy organizacji powojennych R. T. Zakopiańczy. utrzymując dotychczasowe założenia Raidów Tatrzańskich, mające na celu wykazanie umiejętności jeźdźców i sprawności maszyn w terenie ciężkim, zdawałoby się niedostępnym kołom motocykla, wprowadziła jednocześnie dwie innowacje. Pierwszą z nich był III etap jazdy okrężnej będący pewnego rodzaju wyścigiem terenowym, jednak z zastosowaniem 20 proc. tolerancji od czasu najlepszego zawodnika w każdej klasie, drugą — próba sprawności terenowej stanowiąca właściwie t.zw. odcinek obserwowany, na wzór stosowany w raidach zagranicznych. W próbie tej punktowane były ujemne błędy stylowe, jak podparcia nogą, zgaszenie silnika, upadki zawodnika i tp. Ponieważ i III etap i próba sprawności terenowej odbyć się miały w rejonie Zakopanego, liczone więc na spopularyzowanie wśród widzów tak ciekawej, a mało znanej ogólnie imprezy, jaką jest raid.

NA DWÓCH ETAPACH JAZDY OKRĘŻNEJ

Zapowiadało się wszystko jaknajlepiej. W piątek wieczorem liczba zgłoszeń przekroczyła 80. Do Raidu Tatrzańskiego 1949 zgłosiło się 80 zawodników polskich, oraz 3 zawodników czechosłowackich ze Slovenskeho Autoklubu Koszyce i Bratysława. Niestety, zgodnie z tradycją R. T. już w czwartek wieczór zaczął się deszcz: z początku mały, później większy, wreszcie tak ulewny, że załamał ducha wśród wielu zgłoszonych, którzy niejedno już słyszeli o trudnościach „mokrych” Raidów Tatrzańskich. W rezultacie w sobotę 13 sierpnia wystartowało na trasę I etapu (identyczną, jak w r. ub.) tylko 52 zawodników, w tym dwóch czechosłowaków z Koszyc. Najodważniejszymi okazali się zawodnicy klasy ponad 350 ccm, których aż 18 wyruszyło na trasę. Stawki dopełniło dwanaście 350-tek, po dziewięć 250-tek i 125-tek oraz cztery motocykle z wózkami.

Pierwszy etap był prawdziwie morderczy dla maszyn i ludzi. Komu nie „nawaliła” maszyna (przeważnie defekty instalacji zapłonowej), ten musiał dobywać resztek sił, by dojechać do mety, zwłaszcza przez grzęzawiska Głodówki, Dziadkówki i Leśnicy. Myliłby się ten, kto by przypuszczał, że z pośród 30 zawodników, którzy znaleźli się na mecie I etapu (łącznej długości 114 km, w tym 57 km terenu) wszyscy przebyli trasę nie nękani defektami. „Rekordziści”, jak St. Brun, Jankowski, czy Gargul mieli ich nawet po kłłkanaście, nie więc dziwnego, że punkty karne posypały się już z rogu obfitości. Po pierwszym dniu jedynie Jerzy Dąbrowski był bez punktów karnych, pozostali zawodnicy zebrali ich od 5 (Kwiatkowski) do 125 (Junga). Tylko dwie maszyny z wózkami dojechały do mety. W klasie ponad 350 ccm ukończyło etap 50 proc. zawodników, w 350-tkach zaledwie pięciu, w 250-tkach — czterech, najlepiej stosunkowo wypadli 125-tki, których aż 9 zobaczyło metę na mecie etapu.

* * *

Do drugiego etapu wyruszyło już tylko 29 maszyn, nie wystartował bowiem Puzio (DKW 125). Wprawdzie deszcz przestał już padać i chwilami błyskało nawet słońce, ale po nocnej burzy połączonej z ulewą trasa rozmiękła jeszcze bardziej. Jeśli mimo to poważny procent zawodników ukończył etap i uzyskano wyniki znacznie lepsze, niż dnia poprzedniego, stało się to jedynie dlatego, że z jednej strony w konkurencji pozostali już właściwie tylko najlepsi, z drugiej zaś na skutek błędu drukarskiego w regulaminie i wyznaczeniu czasu 500-tkom o blisko 38 proc. dłuższego dla II połowy etapu, Komisja Sportowa Raidu przedłużyła w tym samym stosunku obowiązujący czas jazdy również i innym klasom. W rezultacie do mety II etapu, który miał 131 km. długości w tym 50 proc. terenu dojechało 23 zawodników, z których 11 przeszło trasę „na czysto”.

Po dwóch dniach raidu w klasie do 125 ccm. na pierwszych trzech miejscach uplasowały się specjalne raidowe „SHL-ki” prowadzone przez Markiewicza, Jankowskiego i Bruna. W 250-tkach znalazł się na czele jedyny pozostały jeszcze w konkurencji Czechosłowak Kozel na „Jawie” 250 ccm, przed Wróblem. Pozostali zawodnicy w tej klasie odpadli z raidu. W 350-tkach pozostały już tylko 4 maszyny, przy czym na I m. był Kupezyk na „Triumfie”, przed Zonem na BMW i zakopiańczykiem Wadowskim. Wreszcie w kl. ponad 350 ccm, wszyscy zawodnicy przebyli II etap, a na czele utrzymywał się w dalszym ciągu Dąbrowski na „Triumfie” przed Kwiatkowskim na „AJS” i Rusiniakiem na „Triumfie”. W wózkach prowadził Paluch przed Kamińskim.

* * *

Oglądaliśmy wiele fragmentów trasy I i II etapu. Istotnie Dąbrowski miał swe popisowe dni. „Triumph” szedł bez zarzutu, a jego kierowca wykazywał piękny styl jazdy w najcięższym nawet terenie. Konkurencję miał on niezwykle silną: Kwiatkowski na nowym „AJS”, który trenował na trasie R. T. już dwa tygodnie przed raidem, potwierdził opinię urodzonego terenowca wysokiej klasy, jaką wyrobił sobie jeszcze w poprzednim Raidzie Tatrzańskim. Imponował piękną jazdą Rusiniak, doskonale dający sobie radę z najcięższymi odcinkami terenowymi. Złą natomiast passę miał Zymirski, który nie tylko, że nieco słabiej, niż zwykle wypadł w terenie, lecz na dodatek zmylił trasę na II etapie, znanym sobie z r. ub. Gargul po pechowym pierwszym dniu przejechał drugi etap spokojnie i pewnie, czując się bardzo dobrze w trudnym terenie. Markowskiemu nie szczęściło się, ukończył drugi etap z kontuzją nogi.

W wózkach znakomicie pojechał młodziutki Paluch, który zaprezentował się już jaknajlepiej w MMM 1948, w którym zdobył na „Jawie” 250 ccm złoty medal.

Ambitnie rywalizował z nim Kamiński mający przewagę większej rutyny i doświadczenia.

W 350-tkach Kupczyk nie był specjalnie zagrożony przez Zona, chociaż i ten ostatni wypadł b. dobrze. W ćwierćlitrowkach Wróbel nie był w stanie dorównać brawurowemu Kozelowi, pojechał więc aż za spokojnie, byle tylko raid na swym podstarzałym „TWN” ukończyć.

Sytuację w 125-tkach rozstrzygnął już I etap. O klasyfikacji zawodników zadecydowała liczba defektów, których nasi „setkarze” mieli niezwykle wiele. Brun i Jankowski zmienili po kilkanaście świec i tylko dzięki swej wysokiej klasie jazdy ukończyli oba etapy. Dostojnie wypadł młody Markiewicz z Kielc. Ambitnie jechał „weteran” wszystkich R. T. Bochacek, który postanowił ukończyć swój siódmy już Raid Tatrzański za wszelką cenę! Dojechał do mety z uszkodzonym przednim widelcem swej DKW i... rozciętym kolaniem. Nie można wreszcie nie wspomnieć o Łyce z Zakopanego, który startując na zwykłej seryjnej „SHL” 125 ccm skończył II etap mimo pęknięcia ramy!

TERENOWA GEHENNA TRZECIEGO DNIA

Żaden chyba jeszcze Raid Tatrzański nie miał tak ciężkich dwóch etapów jazdy okrzęnej. Tymczasem czekał jeszcze zawodników trzeci etap, o którym pisałyśmy już powyżej. Etap ten był wprawdzie dość krótki — 50 km, ale 80 proc. jego trasy stanowiły bardzo ciężkie odcinki terenowe. Jedyne 10 km szosy też nie było łatwe do przejechania, jako że szosa ta była w fatalnym stanie. To też na trasie tego etapu zapanowało wśród zawodników niezwykle koleżeństwo. Tak np. w klasie ponad 350 ccm. prowadząca trójka — Dąbrowski, Kwiatkowski i Rusiniak jechała razem i w razie pozostania w tyle jednego z zawodników dwaj inni oczekiwali na niego. Podobnie jechali „setkarze”, którzy opiekowali się przede wszystkim Bochackiem, jadącym z nogą na temblaku (po zabiegu operacyjnym kolana) i zmierzającym biegi ręką (nożna dźwignia z lewej strony!!!). Tak — dość już było rywalizacji na pierwszych etapach. Tych 23 zawodników, którzy przebrnęli je, chcieli za wszelką cenę dojechać do mety i raid ukończyć. To było przyczyną solidarności i wzajemnego koleżeństwa. Zaledwie 6 zawodników otrzymało punkty karne w III etapie, a byli to ci, na których trudno już było dłużej czekać.

Niestety ostatnie ulewę tak utrudniły niektóre odcinki wyznakowanej już trasy, że trzeba je było pominąć. Tymczasem zdarzyły się wypadki błędne wskazywania drogi (być może w jak najlepszej wierze!) przez przypadkowych kibiców. Zymirski, Gargul i Kupczyk wpakowali się niepotrzebnie w najcięższy odcinek Pająkówki, skreślony z trasy — dobrze że spostrzegłszy swój błąd zawrócili na właściwy szlak. Górszą pomyłkę zrobiły wszystkie 125-tki, które zdołały przejechać Pająkówkę „pod włos”, a więc w kierunku uznanym przez organizatorów za niemożliwy do przebycia! Niestety spowodowało to opuszczenie znacznego odcinka właściwej trasy i tylko Brun, Jankowski i Fijałkowski zdecydowali się zawrócić i pojechać po ponownym przejechaniu Pająkówki przepisanej trasą.

Wypadek ten, który mógł się odebrać na klasyfikacji 125-tek przysporzył ciekawego tematu do dyskusji Komisji Sportowej Raidu, która opierając się na postanowieniu regulaminu, że trasa będzie wskazywana i uznając, że przebycie niezwykle ciężkiego terenu Pająkówki wymagało większego wysiłku i dłuższego czasu niż jazda normalną, choć dłuższą trasą, zdecydowała sklasyfikować jednak nawet tych, którzy trasę zmylili.

Zaledwie dwóch zawodników odpadło na III etapie: Wadowski z TKM Zakopane i Rusiniak. Ten ostatni, który jechał doprawdy wpaniale i po dwóch etapach utrzymywał się na III m. za Dąbrowskim i Kwiatkowskim, będąc jednocześnie trzecim w klasyfikacji ogólnej, „rozspisał” skrzynkę biegów na 15 km. przed metą. Rusiniak, który zaimponował nawet swym rywalom, może być śmiało nazwany największym pechowcem VII R. T.!

* * *

Wydawało się, że po przebyciu III etapu, który odbył się zresztą przy pięknej pogodzie, zawodnicy będą już mieli dość. Punktowe różnice między poszczególnymi zawodnikami były dość znaczne. Próba sprawności terenowej nie mogła więc mieć decydującego znaczenia. Tymczasem... wszyscy zawodnicy przybywający na metę etapu nie bacząc na zmęczenie i trudną trasę próby odbywali ją jeden po drugim! Początek próby stanowiła gliniasta i mocno rozmiękła droga dookoła trybun skoczni na Krokwi. Odcinek ten po przejeździe każdego z jeźdźców stawał się coraz trudniejszy. Ostatni zawodnicy zapadali się w bardziej rozjeżdżanych miejscach aż po oski kół! Voellnagel dosłownie na klęczkach wyciągał z błota swego „Horex”...



Na trasie VII Raidu Tatrzańskiego. Z lewej: Kwiatkowski (Skra — Związkowiec Warszawa) forsuje ciężkie „wejście”. Po środku: Andrzej Zymirski (Skra — Związkowiec W-wa) na trudnym wirażu. Z prawej: Dąbrowski (PKM — Ogniwo Warszawa) — zwycięzca w klasyfikacji ogólnej i w klasie ponad 350 ccm.

(foto — R. Serafin — Zakopane).

Pięknie przejechał trasę próby Jerzy Dąbrowski, który miał zadanie o tyle łatwiejsze, że startował pierwszym. Z równą ilością 4 błędów, lecz w czasie krótszym o 3 sekundy ukończył próbę Kazimierz Gargul. Niespodziewanie duża ilość błędów popełnił Kwiatkowski, który próbował pokonać trasę nowoczesnym stylem „stojąc na podnóżkach”. Podobnie pojechał St. Brun, niestety wpadł w jeden z większych i niewidocznych dołów, co spowodowało kilka błędów, następnie zaś „synął się” na ostrym zakręcie w górę przed wjazdem na bieg skoczni. Doskonale wypadli natomiast Markiewicz i Jankowski, który uzyskał najlepszy czas w 125-tkach, otrzymał jednak 11 pkt. za błędy, podczas gdy Markiewicz miał ich 7 (trzeci wynik dnia). Piąte miejsce w klasyfikacji ogólnej próby miał Brun (14 pkt.). Ogólnie 125-tki znacznie lepiej przebyły trasę próby, niż maszyny cięższe, co jest łatwo zrozumiałe.

Wcale licznie zebrana publiczność obserwowała przebieg próby sprawności z wielkim zainteresowaniem. Nie skąpiono braw za dobrą jazdę, a cięższe przypadki zawodników nie były bynajmniej witane śmiechem, lecz szczerym współczuciem. Gdy grupa namiętnych fotografów z niżej podpisanym władcze, gestami i głośnymi nawoływaniem zachęcała zawodników do wjeżdżania w co gorsze błoto — ze strony publiczności odzywały się głosy szczerego oburzenia!

Napisałem kiedyś, że urok Raidów Tatrzańskich jest wielki, mimo ich trudności i że urok ten udziela się łatwo, ba nawet w sposób „nieuleczalny” tym wszystkim, którzy jeszcze nie zostali „zarażeni” bakcylami sportu motocyklowego. Scena, jaką zaobserwowałem podczas próby sprawności może być cenną wskazówką na przyszłość dla organizatorów raidów. Oto w wyniku zaciętej dyskusji na temat stylu i sposobu jazdy poszczególnych zawodników padło zdanie „spróbuj sam przejechać!”, skierowane do jednego z „kibiców” na trasie. Młody człowiek w długich granatowych spodniach i jasnej koszuli nie czekając nawet chwili dosiadł dwucylindrowego „Zündappa” i ostro wyruszył na trasę próby. Kto wie, czy nie przejechałby jej do końca, gdyby nie ugrzązł na najtrudniejszym odcinku. Do pomocy przy wyciąganiu maszyny z błota rzuciła się młoda małżonka niefortunnego jeźdźcy i... niestety! — wydała mu kategoryczny zakaz dalszej jazdy...

W kilka chwil później, sprowokowany przez zawodników znalazł się na trasie... kpt. Wilamowski, redaktor „Za Kierownicą” i przeciw — choć z „obcą pomocą” rozbawionych motocyklistów — przejechał cały najgorszy odcinek terenowy.

Reakcja publiczności na trasie — i to nie tylko starych bywalców zawodów motocyklowych, lecz również tych, którzy pierwszy raz w życiu oglądali raid i nie wahali się brać wiele kilometrów po sławnej Głodówce, Leśnicy, czy innych najcięższych odcinkach trasy — ci przypadkowi „zawodnicy” (a było ich więcej, niż dwóch wyżej wymienionych!) — to dalsze dowody tego, że odpowiednio przeprowadzony raid może stać się równie popularną formą zawodów motocyklowych jak wyścigi uliczne, czy żużlowe.

WYNIKI

Suche wyniki VII Raidu Tatrzańskiego w najkrótszym sposób przedstawiają obraz walki naszych motocyklistów. Wszyscy, którzy raid ukończyli dali z siebie na ile tylko było ich stać. Niemniejszy był wysiłek tych, którzy odpadli na ostatnich już kilometrach, jak Rusiniak, czy Wadowski. Ogólnie VII Raid Tatrzański wykazał wielką poprawę klasy jazdy naszych raidowców, którzy dzisiaj w poważnej większości doskonale radzą sobie z najcięższym terenem.

Obok zawodników zdawały egzamin i maszyny. Interesowały nas najbardziej wyniki polskich „SHL” 125 cm. Obok trzech maszyn fabrycznych specjalnie przygotowanych przez Jankowskiego, z teleskopowym przednim widelcem i resorowaniem tylnego koła, startowała w VII R. T. jedna „SHL-ka” seryjna. Wszystkie raid ukończyły, przy czym nowości konstrukcyjne wprowadzone w maszynach specjalnych w pełni zdały egzamin. Defektowały wyłącznie niemal świece,

a przyczyną tych defektów były wadliwe filtry powietrza.

Organizacyjnie VII R. T. miał pewne mankamenty wynikające z małego jeszcze doświadczenia TKM Zakopane. W każdym bądź razie organizatorzy włożyli w przygotowanie i przeprowadzenie raidu dużo pracy i poświęcenia. Wyróżnić musimy komandora mgr. J. Jasiorkowskiego, który pracował ponad siły, byle tylko organizacja raidu wypadła jaknajlepiej.

Raidy Tatrzańskie mają zapewnione powodzenie na długie czasy. Nie do pomyślenia byłby sezon motocyklowy bez następnego, kolejnego Raidu Tatrzańskiego. Tym niemniej trzeba jednak poważnie pomyśleć o pewnych zmianach regulaminowych, właściwym określeniu czasów normalnych i „deszczowych” i t.p.

Organizację przyszłego R. T. należy zacząć dostatecznie wcześniej, by móc wyzłocić należycie „sztaf” tej imprezy i zapobiec najmniejszemu nawet „impro wizacjom”.

Pewnaż zdziwienie wywołała absencja zawodników wojskowych, S. P. i „Gwardii” (ta ostatnia wystartowała wprawdzie, lecz b. skromnie!). Jeśli trzeba było wybrać raid z pośród organizowanych w Polsce, jako najbardziej polecany dla zespołów wojskowych, S. P., czy „Gwardii”, to mogły nim być tylko Raid Tatrzański.

„Dopiero po przejechaniu całej trasy Raidu Tatrzańskiego nauczyłem się jeździć w terenie i zobaczyłem ile jeszcze się muszę nauczyć!” — to zdanie słyszeliśmy od niejednego zawodnika. W zdaniu tym nie ma najmniejszej przesady, to też ambicja PZM, OZM-ów, władz wojskowych, S. P. i „Gwardii” winno być jaknajliczniejsze obesłanie przyszłego raidu, by z jego doświadczeń skorzystać mogło jaknajwięcej motocyklistów!

Władysław Pietrzak

WYNIKI OFICJALNE

Klasa do 125 cm: 1. Markiewicz — Związkowiec Kielce — SHL — 11 pkt. k. 2. Jankowski — Polonia Ogniwo Bytom — SHL — 25 pkt. k. 3. Brun Stan. — PKM Ogniwo Warszawa — SHL — 42 pkt. k. 4. Bochaczek — Gwardia Wisła Kraków — DKW — 60 pkt. k. 5. Łyko — TKM Zakopane — SHL — 86 pkt. k. 6. Fiałkowski — Skra Związkowiec Warszawa — Puch — 151 pkt. k.

Klasa do 250 cm: 1. Kozel — Sak Koszyce — Jawa — 11 pkt. k. 2. Wróbel — PKM Ogniwo Warszawa — 194 pkt. k.

Klasa do 350 cm: 1. Kupczyk — Skra Związkowiec Warszawa — Triumph — 21 pkt. k. 2. Zon — BKM Ogniwo Bielsko — BMW — 52 pkt. k. 3. Mazuś — PKM Ogniwo Warszawa — NSU — 205 pkt. k.

Klasa ponad 350 cm: 1. Dąbrowski — PKM Ogniwo Warszawa — Triumph — 0 pkt. k. 2. Kwiatkowski — Skra Związkowiec Warsz. — AJS — 5 pkt. k. 3. Zymirski — Skra Związkowiec Warszawa — Triumph — 25 pkt. k. 4. Studencki — BKM Ogniwo Bielsko — BMW — 36 pkt. k. 5. Gargul — Polonia Ogniwo Bytom — BMW — 42 pkt. k. 6. Markowski — Skra Związkowiec Warsz. — Triumph — 102 pkt. k. 7. Junga — Polonia Ogniwo Bytom — BMW — 207 pkt. k.; ukończył niesklasyfikowany: Voellnagel — PKM Ogniwo Warszawa — Horex — 307 pkt. k.

Kat. maszyn z wózkami: 1. Paluch — Polonia Ogniwo Bytom — BMW — 13 pkt. k. 2. Kamiński — PKM Ogniwo Warszawa — Harley — 37 pkt. k.

Klasyfikacja ogólna: 1. Dąbrowski, 2. Kwiatkowski, 3. Markiewicz, 4. Kozel, 5. Paluch, 6. Kupczyk.

Klasyfikacja zespołów o Wieczystą Nagrodę Przechodnią im. K. Jurkowskiego:

1. Ogniwo Polonia Bytom (Gargul, Jankowski, Paluch) — 80 pkt. k.

2. Skra Związkowiec Warszawa (Kwiatkowski, Markowski, Zymirski) — 132 pkt.

3. PKM Ogniwo Warszawa (Brun, Dąbrowski, Wróbel) — 296 pkt. k.

„Wielką Nagrodę Tatr” Min. Kom. Inż. J. Rabanowskiego zdobył zespół Kieleckich Zakładów Wyrobów Metal. w składzie: St. Brun, Jankowski i Markiewicz na motocyklach „SHL” 125 cm. — 78 pkt. k.

GRAND PRIX NIESPODZIANEK

Mało który wyścig w Polsce wywołał tak wielkie zainteresowanie jak Wielka Nagroda Polski 1949 r. w Poznaniu. Wpłynęły na to dwie przyczyny: pierwsza to wybitne zwiększenie się ilości nowych wyścigówek i to w okresie ostatnich paru tygodni; druga to niezwykle emocjonujący przebieg III eliminacji Wyścigowych Mistrzostw Polski w Krakowie.

Liczono ogólnie, że nasza czołówka, opanowawszy już otrzymane maszyny wyścigowe, zdoła nawiązać równorzędną walkę z zaproszonymi na Grand Prix zawodnikami zagranicznymi: Szabo, Vitvarem i zeszłorocznym zwycięzcą Bubenickiem na czele. Liczono również na emocjonującą walkę pomiędzy poszczególnymi zawodnikami polskimi. Niestety wyścig w Poznaniu zawiódł te oczekiwania.

W klasie do 250 ccm., która startowała oddzielnie na 5 okrążeniach trasy, nie doszło do żadnych niespodzianek. Milewski Unia Poznań, któremu nie szczęściło się w tegorocznych Mistrzostwach Polski, prowadził niemal przez cały czas atakowany jedynie w ostatnich dwóch okrążeniach przez Wyporka (PKM — Ogniwo Warszawa), który zdołał odrobić czas stracony na skutek zderzenia w pierwszym okrążeniu. Reszta zawodników nie odegrała poważniejszej roli w wyścigu, snując się po trasie w dość znacznej odległości za wymienioną dwójką, z której Milewski wpadł na metę jako zwycięzca.

Nie należy się dziwić obrazowi tego wyścigu ponieważ wszyscy zawodnicy w klasie do 250 ccm. startowali na starych choć w niektórych wypadkach starannie przygotowanych maszynach.

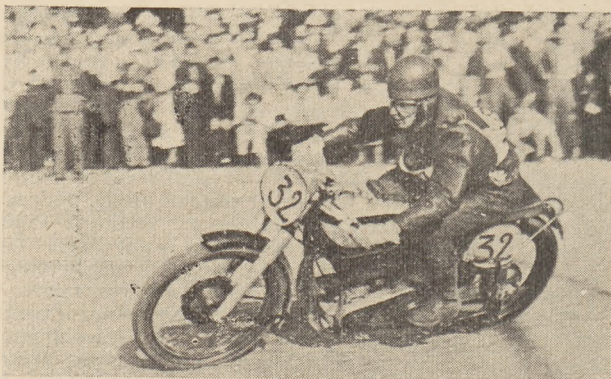
Wyścig klas 350 i 500 ccm o Wielką Nagrodę Polski po pierwszym okrążeniu zapowiadał się sensacyjnie. W klasie 500 ccm. w nieobecności Węgra Szabo, zawodnik czechosłowacki Vitvar (jeździec o dobrej marce europejskiej) zdecydowanie odsadził się od rywali, z których jedynie Żymirski utrzymywał z nim kontakt, podczas gdy pozostali zawodnicy już w tym pierwszym okrążeniu znaleźli się o kilkanaście sekund z tyłu.

Na trzeciej pozycji ukończył pierwsze okrążenie zwycięzca eliminacji krakowskiej Koprowski, przed Bubenickiem (CSR). Cichy faworyt publiczności poznańskiej Mieloch znalazł się na szóstej pozycji, Dąbrowski na siódmej. Przez pierwsze okrążenie trwała zażarta walka o trzecie miejsce pomiędzy Koprowskim, Bubenickiem i Markowskim, który pierwszy zakończył swą karierę w wyścigu na skutek defektu gaźnika i chociaż zmieniwszy maszynę pojechał dalej, jednak już poza konkursem i ze znaczną stratą czasu.

Tymczasem Vitvar oddalał się coraz bardziej od Żymirskiego mimo, że ten każda rundą zwiększał swą przewagę czasu nad pozostałymi zawodnikami. Po ośmiu okrążeniach Vitvar był pierwszy w czasie 31:16,2 przed Żymirskim 31:56,4, Bubenickiem 32:28,0, Koprowskim 32:28,4, Mielochem 32:32,8 i Dąbrowskim 33:17,5.

W następnych okrążeniach zaczęły się pierwsze niespodzianki: Bubenicek zatrzymuje się obok boksów i chociaż błyskawicznie usuwa defekt skrzynki przekładniowej, spada jednak na dalszą pozycję. Wkrótce traci kilkadziesiąt sekund czasu Koprowski (defekt gaźnika), a następnie odpada zupełnie na skutek defektu gumy (gwóździ!). Idący doskonale Żymirski odpada również złapawszy zardzewiałą igłę od maszyny do szycia (!), która formalnie rozkroiła dętkę na całym niemal obwodzie. Defekt miał miejsce na prostej w momencie gdy Żymirski włączał czwarty bieg, co znaczy jechał z szybkością około 140 km/godz.

W ten sposób na drugą pozycję, za świetnie jadącym Vitvarem, wysunął się Mieloch, który sądząc po różnicy czasów na półmetku, mógłby być zdublowany przez Vitvara na mecie. Na trzecie miejsce wyszedł Dąbrowski, który zmuszony był do ostrożnej jazdy, bowiem już w pierwszym okrążeniu kamień z pod koła Markowskiego rozbił mu okulary, a w późniejszych rundach pękł bak olejowy Nortona i wyciekający olej zalał tylne koło.



Stanisław Brun — zwycięzca G. P. w kl. do 350 ccm na trasie wyścigu.



Z lewej: Bubenicek (Czsl.), zeszłoroczny zdobywca Grand Prix. Po środku: Mieloch — tegoroczny zdobywca G. P. Z prawej: St. Brun — tegoroczny zwycięzca G. P. w klasie do 350 ccm.

W 350-tkach po pierwszym okrążeniu znalazł się na czele St. Brun i prowadzenia nie oddał już aż do mety. Jedynie Jankowski, który początkowo jadąc na czwartej pozycji wy dostał się na drugie miejsce i zaczął się przybliżać do Bruna. Niestety Jankowski stracił nieco czasu na regulację gaźnika, a gdy w połowie wyścigu zaczął się przebiegać na dawną pozycję, zerwał przedni łańcuch i z ledwością opanował maszynę na najtrudniejszym wirażu, odpadając definitywnie z konkurencji.

Czechosłowak Zdenek Kost, który w pierwszych okrążeniach znajdował się na drugim miejscu, po krótkiej walce z Bubenkiem toczoną za plecami Jankowskiego, wysunął się po odpadnięciu tego ostatniego na drugą pozycję za Brunem. Dziesiąte okrążenie ukończył Brun z zapasem 1 minuty 16,6 sekund przed Kostem, który w tym momencie miał 4,2 sekundy przewagi nad Bubenkiem.

* * *

Wróćmy teraz do klasy 500 ccm. Dwunaste okrążenie jako pierwszy ukończył niespodziewanie Mieloch przed Dąbrowskim. W chwilę później nadeszła telefoniczna wiadomość, że Vitvar uległ wypadkowi i został odwieziony do szpitala. Nie możemy tu pominąć milczeniem niesportowego zachowania się części publiczności, która wiadomość tę przyjęła oklaskami.

Rozmawialiśmy po wyścigu z Vitvarem, który tłumaczył swój wypadek pomyleniem zapamiętanych punktów orientacyjnych na trasie (przed słabo widocznym zakrętem) oznaczających poszczególne fazy hamowania. W rezultacie tego, przed zakrętem pozwalają-

cym 60 km/godz. znalazł się z szybkością 120 km/godz. ominął zakręt i wyleciał wprost między drzewa, zawadzając o jedno z nich prawą stroną kierownika. Wypradek zakończył się stosunkowo szczęśliwie i Vitvar był obecny na rozdaniu nagród.

Mieloch jadący bardzo równo na maszynie AJS z silnikiem Norton 500 ccm. — bezwzględnie wolniejszej niż Triumph G. P. Żymirskiego i maszyna Vitvara, wygrał wyścig o Wielką Nagrodę Polski z najlepszym czasem dnia, lepszym o całe 6 minut od zeszłorocznego czasu zwycięzcy Bubenicka. Drugi na mecie znalazł się Dąbrowski, za nim Bubenick, przyczem nawet ten ostatni poprawił swój zeszłoroczny wynik o całe 3 minuty.

Wyścig 350-tek wygrał St. Brun w czasie gorszym jedynie o sekundę od Bubenicka a co zatym idzie lepszym o całe 3 minuty od zeszłorocznego czasu zwycięzcy Grand Prix. Jednocześnie Brun poprawił o całe 13 minut rzeczywisty czas zwycięzcy klasy 350 ccm. z roku 1948 — K. Bruna. Drugie miejsce w 350-tkach zajął Zdenek Kost (CSR). I jego czas był lepszy od zeszłorocznego wyniku Bubenicka. Trzecim był Bēbenek.

Tak więc chociaż liczba maszyn startujących, a zwłaszcza kończących wyścig, była stosunkowo mniejsza niż w roku ubiegłym Grand Prix 1949 r. mimo, że nie dało spodziewanych emocji, wykazało jednak kolosalne podniesienie się poziomu nie tylko czołowych jeźdźców polskich, lecz nawet tych, którzy w roku ubiegłym byli jeszcze mało znani. Widać było, że jeźdźcy nasi oswoiili się już z nowym sprzętem i wykorzystali w dużym stopniu jego możliwości, podnosząc swój poziom jazdy, w paru zaś wypadkach w zakresie poznania szczytowej wydajności maszyn. Do nielicznych i smutnych wyjątków zaliczyć należy nowy AJS 350 ccm.

Organizacyjnie wyścig o Wielką Nagrodę Polski stał na bardzo wysokim poziomie. Tym bardziej jest to godne podkreślenia, że Zarząd Wojewódzki Z. S. Gwardia organizował podobną imprezę poraz pierwszy. Z dużą pomocą przyszedł organizatorom Zarząd P. Z. M. Rady i wskazówki delegatów, którzy kilkakrotnie wyjeżdżali do Poznania, w dużym stopniu wpłynęły na sukces organizacyjny.

Z przyjemnością piszemy kilka ciepłych słów o publiczności, której zachowanie i karność w tych zawodach postawić można za wzór.

Wł. Pietrzak i K. Brun

WYŚCIGI MIĘDZYNARODOWE W BUDAPESZCIE

Trasa wyścigu w stolicy Węgier stanowiła okrążenie o długości 3.200 m. Nawierzchnia asfaltowa o dość dużej wypukłości jezdni zawierała kilka miejsc rezerwanych szutrem i smołą. Przeciętna szerokość trasy położonej w parku miejskim wynosiła około 15 m. Okrążenie posiadało aż 10 zakrętów, z czego 4 w lewo i 6 w prawo. 2 prawe zakręty stanowiły objeżdżanie okrągłych placów ponad 100 mtr średnicy na $\frac{3}{4}$ obwodu. Ogólnie trasa w porównaniu z Bukaresztem z 6.VI. była znacznie trudniejsza i pozwoliła tylko na uzyskanie przeciętnej szybkości zwycięzcy równej 100,76 km/godz. (20 okrążeń).

Atrakcyjność wyścigu i podniesienie poziomu, dał udział zawodników z następujących państw: Czechosłowacji, Polski, Austrii, Włoch i Węgier. Przedstawiciel Polski Żymirski, miał możliwość spotkać się po raz pierwszy z rutynowanymi zawodnikami Austrii i Włoch, którzy od 20 lat nie robią nic innego oprócz jeżdżenia na wyścigi krajowe i zagraniczne.

Bieg pierwszy kategorii 100 ccm nie przyniósł żadnych emocji ze względu na dość małą szybkość i krótką trasę (5 okrążeń).

W „250-kach“ (8 okrążeń) prowadzenie objęła od pierwszego okrążenia Jawa 250 i dopiero na 6-tym okrążeniu, zawodnik László Baba na NSU wychodzi na czoło i wygrywa w czasie 18.02.

Prawdziwych emocji dla 80 tysięcy widzów dostarczył bieg „350-tek“ rozegrany na 20 okrążeniach.

Na trasie stanęło 20 zawodników na motocyklach AJS 7R, Velocette, Norton, NSU, Excelsior i rewelacja — Guzzi 250. Ze startu prowadzenie obejmuje fenomenalny Szabo na AJS-7R, tuż za nim, na takim samym AJS, jedzie Lukavec. Na drugim okrążeniu najlepszy z Austriaków — Runtsch na Norton wychodzi na drugie miejsce, aby po dwóch okrążeniach spaść na dalszą pozycję. Walka trwa bez zmiany między dwoma AJS. Szabo i Lukavec jadą od siebie oddaleni o 2 — 3 metry idąc w zakrętach obok siebie. Na trzecim miejscu jedzie Włoch Nocchi na Guzzi, pokazując wprost przeczące prawom fizyki przechyłanie maszyny na wirażach. Metę przejeżdża Szabo w czasie 39.24 i za nim o 2 metry Lukavec. Trzecim jest Włoch Nocchi 40.20, 4. Fassel (Austriak) na NSU — 41.43 i Węgier Puhony na Velocette 41.58.

W biegu 500 ccm startuje 15 zawodników, widzimy tu Szabo na Norton, Puhony na Gilera, Korucz na Norton, Falk — Norton, Nocchi — Guzzi 250, Żymirski — Triumph G.P. i inni na Nortonach i BMW-RS.

Od startu prowadzenie obejmuje Szabo a za nim Puhony na Gilera i Żymirski na Triumph. W 2-gim okrążeniu Żymirskiego mijają Korucz na Norton, a w trzecim naszemu reprezentantowi zaczyna zagrażać Nocchi na Guzzi. Przez dwa okrążenia Żymirski stara się walczyć z Włochem, który jednak przewyższa go techniką jazdy na wirażach. W 13-tym okrążeniu mijają Żymirskiego ra wejściu w zakręt Falk na Nortonie. Do końca wyścigu Żymirski jedzie stale w odległości 2 do 10 metrów za Falkiem i mijają go na przedostatnim zakręcie przed metą, ale na ostatnim wirażu Falk wychodzi 2 metry przed Żymirskiego i tak przejeżdżają metę. Wyniki 500 ccm są następujące: 1. Szabo Węgry — Norton 39.14; 2. Korucz Węgry — Norton 39.20; 3. Nocchi Włochy — Guzzi 250 — 39.23; 4. Falk Austria — Norton 39.45; Żymirski Polska — Triumph 39.45. Należy zwrócić uwagę, na wyrównaną klasę zawodników, o czym świadczy fakt, iż na 64 km. wyścigu, pięciu pierwszych jeźdźców przybyło w ciągu 31 sek. za zwycięzcą. W kategorii tej dublowanie nie miało miejsca.

Po zakończeniu wyścigu kontrola paliwa wykazała, iż Włoch Nocchi i Austriak Falk używali mieszanki alkoholowej, co jest sprzeczne z regulaminem FICM. Zawodnicy ci zostali zdyskwalifikowani i w ten sposób w oficjalnych wynikach Żymirski na Triumphie uzyskał 3-cie miejsce. Nie mniej jednak, ogólne zdanie widzów uznawało Włocha za moralnego zwycięzcę wyścigu. Jego Guzzi 250 według zdania Nocchi osiąga szybkość 175 na godzinę.

Jako wyjaśnienie wyników Guzzi można podać, iż na trasie tej wskutek licznych zakrętów nie jest możliwym osiągnięcie lepszych rezultatów nawet przy posiadaniu szybkich maszyn. Dla porównania wyników 350 i 500 wystarczą czasy zwycięzcy z 350 równe 39.14.0 to znaczy, iż tylko o niecałe 11 sek. pięćsetki były lepsze od trzysta pięćdziesiątek.

Bieg 125 ccm zgromadził na starcie przeszło 24 maszyny. Zwycięzcą został Szabo na Puch 125 osiągając czas 16.03 a więc lepszy o 2 minuty od zwycięzcy w 250 — który wynosił 18.02. Szabo jest najszybszym jeźdźcą w klasie 125 na 1948 r. w Europie. Jego „puszek“ daje stopowaną szybkość 118 km/godz..

Ostatni bieg, to najbardziej emocjonująca kategoria wózków. Kilkanaście BMW - R 66, 2 Nortony, AJS-y i NSU pokazały najwyższą klasę jazdy, jak również przygotowania maszyny, a szczególnie wózków, do wyścigu.

Ogólnie impreza budapeszteńska dała nam nieogładany od czasów przedwojennych poziom wyścigu i wykazała, iż zawodnicy nasi muszą jak najczęściej startować w imprezach międzynarodowych w konkurencji z takimi zawodowcami, jakich widzieliśmy w stolicy Węgier. Łata praktyki wyścigowej robią swoje i marzenia optymisty o samych pierwszych miejscach dla zawodników polskich w wyścigach zagranicznych są realne ale za pewien czas.

Istvan

Z życia Automobilklubów

PIERWSZA ELIMINACJA MISTRZÓW KIEROWNICY WE WROCŁAWIU

W niedzielę dnia 7 sierpnia rb. odbyła się we Wrocławiu godna uwagi impreza samochodowa p. n. „Jednodniowa Jazda Konkursowa Kat. III”, która mimo wczesnego przedpołudnia zgromadziła dużą ilość widzów. Organizatorem imprezy był Automobilklub Polski we Wrocławiu.

Impreza ta składała się z jazdy okrężnej i szeregu prób technicznych i sprawnościowych. — Wszystkie próby były dostosowane do normalnych warunków pracy kierowcy. Jazda okrężna na regularność przewidywała także dość trudny objazd drogą leśną. Trochę potu wylali mniej sprawni kierowcy przy zmianie koła.

Ogólnie biorąc ta wstępna impreza samochodowa o założeniu szkoleniowo - zaprawczym spełniła swe zadanie i załować tylko należy, że kierownictwa instytucji i zakładów państwowych, mimo zezwolenia Premiera nie wysłały swych kierowców na tę imprezę. Zezwolenie Premiera opiewało na 60 samochodów, a zgłoszono do zawodów zaledwie 15 państwowych i 2 prywatne.

Wśród zgłoszonych na pierwszym miejscu widzieliśmy kierowców Zarządu Miejskiego, następnie Państwowej Żeglugi na Odrze, Zakładów Wodociągowo-Kanalizacyjnych, Zjednoczenia Energetycznego, Powiatowej Spółdzielni Spożywców, Polskich Kolei Państwowych oraz Instytutu Hydrometeorologicznego.

Licząc zgromadzoną na Rynku rzeszę kierowców zarówno wojskowych jak i cywilnych z innych zakładów, pełna zazdrości przyglądała się wyjątkowo dobrze zorganizowanemu zawodowi i z żalem pytała „dla czego nasze kierownictwo nie zezwoliło nam startować?” — My również zadajemy to pytanie. — Zarówno Automobilklub bezpośrednio jak i prasa codzienna apelowała w imieniu kierowców do dyrektorów, lecz jak widzimy bez większego skutku.

W wyniku przeprowadzonych prób wg. wstępnego obliczenia wybił się na czoło następujący kierowca:

W klasie I do 1200 cm³ (12 samochodów):

- 1) miejsce ob. Hubicki H. z PKP na Skodzie;
- 2) miejsce ob. Greb Kazimierz właściciel taksówki na DKW;
- 3) miejsce ob. Duda Jakub z Zakł. Wodociąg-kanalizacji na DKW;

W klasie II do 2200 cm³ (4 samochody):

- 1) miejsce ob. Mieszkowski z PCH na Citroen;
- 2) miejsce ob. Raczyński na Willys z Instyt. Hydrometeorolog.
- 3) miejsce ob. Ceglarek na Willys ze Zjednoczenia Energetycznego.

W klasie III ponad 2200 cm³ startował tylko 1 zawodnik, ob. Biegański z Państw. Żeglugi na Odrze na Chevroletcie.

W poszczególnych próbach sprawności najlepsi byli:

W klasie I 1) przyspieszeniu i hamowaniu (100 m) — ob. Juszczuk z Zarządu Miejskiego na Skodzie — 13 sek.

2) Zmiana koła — ob. Greb taksówkarz na DKW 3 min. 7 sek.;

3) Próba zręczności — ob. Hubicki z PKP na Skodzie 13 sek.

W klasie II:

Na wszystkich próbach był najlepszy ob. Mieszkowski z PCH na Citroen.

Po zakończeniu zawodów pięknym korowodem zawodnicy wraz z kierownictwem zawodów udali się do lokalu Automobilklubu gdzie w serdecznej atmosferze młodzi zawodnicy dzielili się swymi wrażeniami ze starymi automobilistami.

Należy z uznaniem podkreślić ofiarną pracę naszych miłych milicjantów z plutonu regulacji ruchu, którzy

przez swą należytą i sprężystą organizację stworzyli idealne warunki do prób na Rynku. A publiczność była wyjątkowo karną i posłuszną.

Najlepszych zawodników z tych zawodów ujrzymy ponownie w dn. 28 sierpnia br. przy drugiej eliminacji, a we wrześniu odbędzie się zawody o tytuł mistrza okręgu w Jeździe Konkursowej.

AKADEMIA W AUTOMOBILKLUBIE POLSKI

Dla uczczenia rocznicy powstania Komitetu Wyzwolenia Narodowego i zamykającego się pięcioletniego okresu władzy Polski Ludowej, odbyła się w lokalu Automobilklubu Polski w Warszawie uroczysta akademii, w której wzięli liczny udział zarówno członkowie jak i sympatycy.

W referacie wstępnym inż. Czayka podkreślił historyczne znaczenie Manifestu Lipcowego, znamionującego wstąpienie Polski w nowy okres władzy Ludowej. Prelegent podkreślił, że statystyczne dane wskazują na osiągnięcie dodatnie wyniki we wszystkich dziedzinach życia w kraju. A wyniki te są wprost zdumiewające zarówno podnośnie odbudowy kraju w dosłownym tego słowa znaczeniu, jak i jego rozkwitu gospodarczego. Referat swój Inżynier Czayka zakończył hasłem: „Pójdźmy szybko naprzód prostą, pokojową drogą — drogą socjalizmu ku Nowej Niepodległej, Sprawiedliwej, Socjalistycznej Polsce — Polsce Szczęśliwej”.

Nawiązując do wygłoszonego referatu inż. Toruńczyk podał, oparte na statystycznie - porównawczych cyfrach, osiągnięcia w dziedzinie motoryzacji w ciągu ostatnich kilku lat, zaznając jednocześnie słuchaczy z faktem, że prototyp wyprodukowanego w Stachowickich Zakładach samochodu „Star” wyszedł już z linii, jak również, że w roku przyszłym wypuszczonym będzie STAR z silnikiem wysokoprężnym oraz typ autobusu z silnikiem wysokoprężnym.

Następnie wice-prezes ob. Zabokrzecki podał w ogólnym zarysie osiągnięcia i działalność w okresie powojennym Automobilklubu Polski nie tylko w dziedzinie sportu lecz i w ogólnej organizacji. Dyr. J. Zabokrzecki uwypuklił różnicę założeń A. P. przed i powojennego: gdy dawniej instytucja ta była raczej zamknięta, dziś jest otwartą dla każdego, któremu sport motorowy bliski jest sercu, niezależnie od warstwy społecznej, do której należy, jak również i jego stanowiska w hierarchii społecznej.

W dalszym ciągu przemówienia Dyr. Zabokrzecki podkreślił jak doniosłym osiągnięciem dla A. P. było uzyskanie Wysokiego Protektoratu Prezydenta R. P., 1-szego Obywatela Polski.

Z kolei zabrał głos inż. W. Rychter, podając szczegółowo wyczyny sportowe Oddziału Warszawskiego. Inż. Rychter zaznaczył, że zasługą Oddziału Warszawskiego było uzyskanie zezwolenia Prezydium Rady Ministrów, a nawet uzyskanie zalecenia Premiera — do zgłaszania do Jednodniowych Jazd Konkursowych samochodów państwowych.

Inż. Lubiński wygłosił w kolejności zabawny feljeton własnego pióra, który spotkał się z ciepłym przyjęciem słuchaczy.

Na zakończenie akademii inż. Toruńczyk rozdał, przyznane z aprobatą Gł. Urzędu Kultury Fizycznej, dyplomy za wybitne zasługi położone na polu pracy motoryzacyjnej następującym dwunastu wyróżnionym członkom A. P.: inż. Witoldowi Rychterowi, dyr. Julii Nowej Zabokrzeckiemu, inż. Januszowi Radzikowskiemu, Marianowi Wierzbie, inż. Edwardowi Lothowi, Aleksandrowi Mazurkowi, Lucynie Stankiewiczowej, Barbarze Wójtowiczowej, Józefowi Nowakowi, Edwardowi Niziołkowi, inż. Henrykowi Krackiewiczowi, inż. Tadeuszowi Heyne.

Następnie rozdano dyplomy uczestnikom Jednodniowej Jazdy Konkursowej III kategorii.

M. L.

OGŁOSZENIA

40. **SKRADZIONO** pozwolenie na prowadzenie motocykla, wydane przez Wydz. Ruchu i Mot. w Warszawie, Nr. W-0496, na nazw. Jan Klewin, zam. w Warszawie, ul. Madalińskiego Nr. 80.

41. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez Starostwo Warszawsko-Praskie, kat. I, Nr. 10314, na nazw. Marian Kamut, zam. w Warszawie, ul. Świętojańska Nr. 6 m. 19.

42. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu na nazwisko Karol Iwanicki, zam. w Zakopanem.

43. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu na nazw. Lidia Koźlik, zam. w Katowicach, ul. Dębska Nr. 14.

44. **ZAGUBIONO** pozwolenie oraz kartę rejestracyjną Nr. H-0901 na prowadzenie motocykla, kat. IV, na nazw. Stanisław Blajchert, zam. w Gdańsku-Oruniu, ul. Żuławska Nr. 100.

45. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez urząd woj. w Krakowie, kat. zawodowe, Nr. 4104, na nazw. Józef Szewczyk, zam. w Krakowie, ul. Czysła Nr. 21 m. 4.

46. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie motocykla, wydane przez urząd woj. w Krakowie, kat. IV, Nr. 17739, na nazw. Mieczysław Obtulowicz, zam. w Krakowie, ul. Starowiślna Nr. 6 m. 7.

47. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez urząd woj. w Poznaniu, kat. III, Nr. 20423, na nazw. Czesław Sz wajorek, zam. w Pile, ul. Wawelska Nr. 50 m. 1.

48. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu na nazw. Feliks Fogt, zam. w Poznaniu, ul. Szymanowskiego Nr. 36 m. 11.

49. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez urząd woj. w Poznaniu, Nr. 31833, na nazw. Jan Jachim iak, zam. w W i e s l a b i u, pow. Srem, woj. poznańskie.

50. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez Zarz. Miejski w Warszawie, kat. II, Nr. 5719, na nazw. Roman Mirkowski, zam. w Warszawie-Okęcie, ul. Piłsudskiego Nr. 13.

51. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez Zarząd Miejski w Jeleniej Górze, kat. II, Nr. 0012/49, na nazw. Adam Gawel, zam. w Jeleniej Górze, ul. C. Skłodowskiej Nr. 12.

52. **SKRADZIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez Zarz. Miejski w Warszawie, kat. IIIa, Nr. 593, na nazw. Józef Wulf, zam. w Warszawie, ul. Łomżyńska Nr. 6.

53. **SKRADZIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez Zarz. Miejski w Warszawie, na nazw. Zenon Zaczekiewicz, zam. w Warszawie, ul. Sarbiewskiego Nr. 2 m. 82.

54. **SKRADZIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez urząd woj. w Krakowie, kat. I, Nr. 115, na nazw. Mieczysław Kuł ek, zam. w Krakowie, ul. Odrowąża Nr. 58 m. 2.

55. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez urząd woj. w Szczecinie, kat. II, Nr. 1480, na nazw. Edward Schlegel, zam. w Poznaniu, ul. Dzym ały Nr. 20.

56. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez starostwo w Wejherowie, kat. IIIa, Nr. 0013/48, na nazw. Bolesław Kujacz yński, zam. w Wejherowie, ul. 12-go Marca Nr. 197.

57. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez Wydz. Ruchu i Mot. w Warszawie, kat. IIIa, na nazw. Andrzej Bernadzki, zam. w Warszawie, ul. Brodzińskiego Nr. 7.

58. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez starostwo w Lubartowie, kat. I, Nr. 0011/49, na nazw. Stefan Goł emberski, zam. w Lubartowie, ul. Partyzancka Nr. 46.

59. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urząd woj. w Częstochowie, na nazw. Henryk Gołachowski, zam. w Częstochowie, ul. Pańlirska Nr. 42.

60. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez Zarz. Miejski w Warszawie, kat. III-a, na nazw. Stefan Niewolski, zam. w Warszawie, ul. Jagiellońska Nr. 3 m. 5.

61. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urząd woj. w Brześciu n' Bugiem, kat. I, Nr. 1160, na nazw. Edward Kłos, zam. w Łodzi, ul. Jana Nr. 24-a.

62. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urząd woj. w Poznaniu, na nazw. Tadeusz Krenz, zam. w Poznaniu, ul. Pułaskiego Nr. 13.

63. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez urząd woj. w Krakowie, kat. zawodowe, Nr. 672, na nazw. Kazimierz Pełeszok, zam. w Warszawie, Al. Niepodległości Nr. 159.

64. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu na nazw. Zdzisław Bryżka, zam. w Wałbrzychu.

65. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez OUS w Poznaniu, kat. amatorskie, Nr. 23919, na nazw. Eugeniusz Cybulski, zam. w Romanowie, pow. Środa, ul. Sarmacka Nr. 4 m. 2.

66. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urząd woj. w Kielcach, kat. I, Nr. 3066, na nazw. Czesław Duda, zam. w Białodze, woj. kieleckie, ul. Cmentarna Nr. 8.

67. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez Zarz. Miejski w Warszawie, kat. IIIa, na nazw. Antoni Kucharski, zam. w Warszawie, ul. Sulejowska Nr. 40 m. 5.

68. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez starostwo w Lesznie, kat. III, Nr. 021649, na nazw. Julian Szulczyński, zam. w Lesznie, ul. Sienkiewicza Nr. 19.

69. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urząd woj. w Krakowie, kat. amatorskie, Nr. 12808, na nazw. Franciszek Klimkowicz, zam. w Krakowie, ul. Topolowa Nr. 91.

70. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez Wydz. Ruchu i Mot. w Warszawie, Nr. 09385, na nazw. Stanisław Krystecki, zam. w Warszawie, ul. Strzelecka Nr. 33 m. 17.

71. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez urząd woj. w Kielcach, kat. III; Nr. 1133, na nazw. Roman Zimmer, zam. w Gdyni-Orłowo, ul. Orłowska Nr. 55.

72. **SKRADZIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez starostwo w Łodzi, kat. III, Nr. 84, na nazw. Wiesław Samoraj, zam. w Łodzi, ul. Zeromskiego Nr. 27.

73. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urząd woj. w Katowicach, kat. IIIa, Nr. 1415/49, na nazw. Augustyn Prachota, zam. w Katowicach, ul. Kochanowskiego Nr. 14.

74. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez urząd woj. w Łodzi, kat. zawodowe, Nr. 10119, na nazw. Antoni Mizeracki, zam. w Łodzi, ul. Zgierska Nr. 185 m. 3.

75. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez Wydz. Ruchy i Mot. w W-wie, kat. zawodowe, na nazw. Jan Olchawa, zam. w Warszawie, ul. Waliców Nr. 10.

76. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie motocykla, wydane przez starostwo w Gdańsku, kat. IV, na nazw. Zbigniew Dąbrowski, zam. w Gdańsku-Nowy Port, ul. Oliwska Nr. 62.

77. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urząd woj. w Krakowie, na nazw. Jerzy Moset, zam. w Krakowie, ul. Grodzka Nr. 61.

78. **ZAGUBIONO** dowód rejestracyjny na samochód, wydany przez urząd woj. w Krakowie, Nr. T-15561, na nazw. Spółdz. Transportowa „Ruch“ w Dąbrowie Tarnowskiej.

79. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urząd woj. w Katowicach, Nr. 1177, na nazw. Józef Kanczuga, zam. w Katowicach, ul. Czecha Nr. 6 m. 3.

Już wyszło z druku 3-cie wydanie książki

PRZEPISY O RUCHU POJAZDÓW MECHANICZNYCH

autor — mgr. E. OLECHNOWICZ

cena 230 zł.



ABC-Samochodu

BUDOWA I DZIAŁANIE

autor — WITOLD RYCHTER

Książka napisana nowocześnie i popularnie
dla wszystkich:
dla laików i doświadczonych

— 207 rysunków —

cena 900 zł.