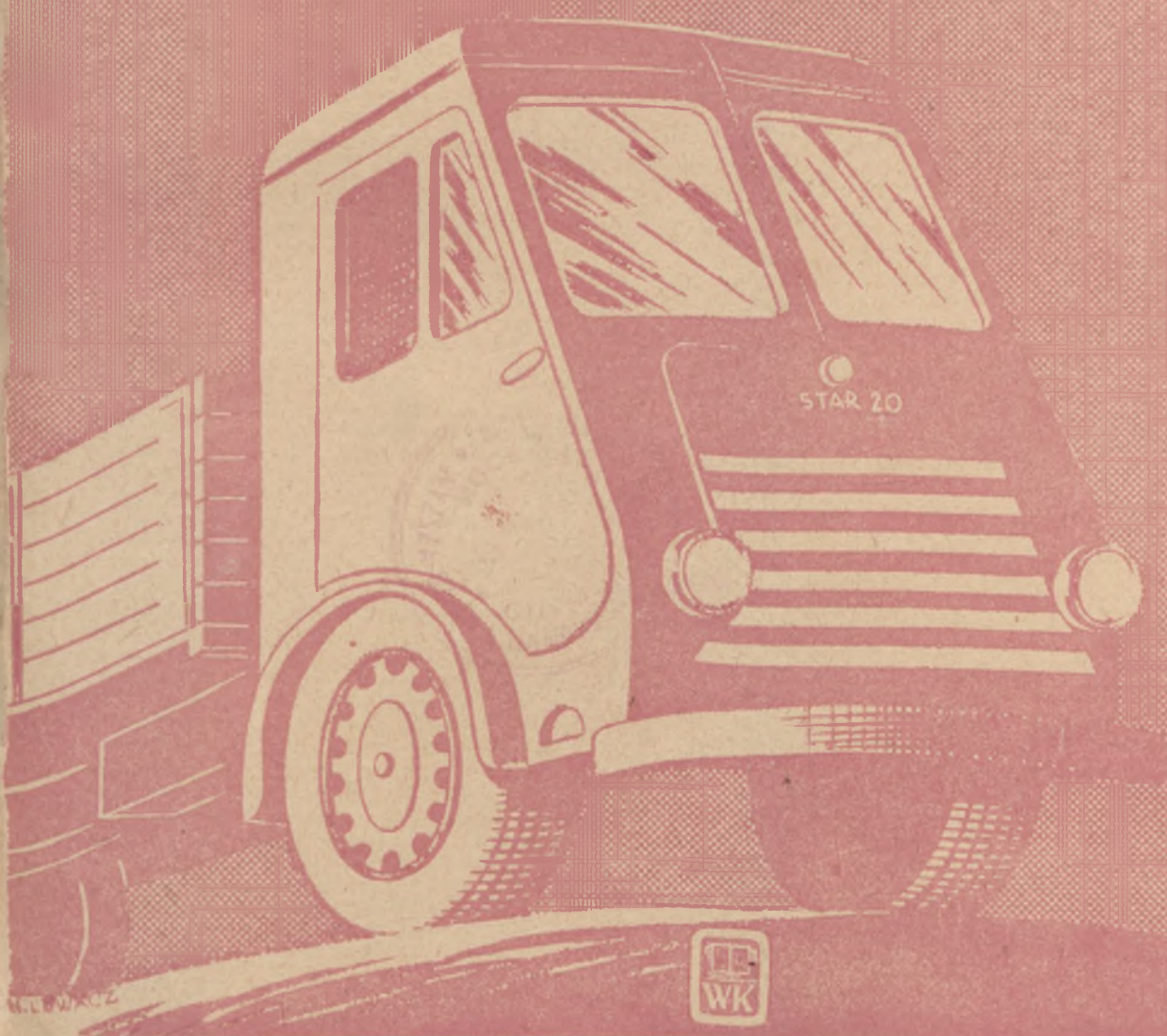




Motoryzacja



NR 8 (10) PAŹDZIERNIK 1949 R. CENA 100 ZŁOTYCH

Motoryzacja

O R G A N: MINISTERSTWA KOMUNIKACJI — DEPARTAMENTU SAMOCHODOWEGO, ZW. ZAW. TRANSPORTOWCÓW R. P., AUTOMOBILKLUBU POLSKI, POLSKIEGO ZWIĄZKU MOTOCYKLOWEGO.

W Y D A W C A: „WYDAWNICTWA KOMUNIKACYJNE“

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

PAŹDZIERNIK 1949 R.

Nr 10

TREŚĆ 10-go ZESZYTU

	str.		str.
W GODNE RĘCE	290	NASZE KŁOPOTY	307
O RACJONALNE WYKORZYSTANIE INWESTYCJI NA UTRZYMANIE TABORU — inż. Sokołowski	291	Z KRAJU	308
MUSIMY USUNĄĆ LEK... — W. R.	293	100-ka, 125-ka, CZY 250-ka — inż. mech. E. BOCK	309
O JEDNOLITĄ I WŁAŚCIWĄ INTERPRETACJĘ ROZPORZĄDZEŃ O RUCHU DROGOWYM — K. Rosé	295	PRZEDNI CZY TYLNY NAPĘD — SILNIK Z PRZODU CZY Z TYŁU — inż. Z. Perzyński	311
ZASADY ODPOWIEDZIALNOŚCI CYWILNEJ (1) — kpt. dr. E. Jaśko	297	AMATORSKIE SAMOCHODY WYŚCIGOWE — S. M. Wellington	313
SKUTKI BRAKU INSTRUKTORA PRZY NAUCE JAZDY — Jerzy Zarzecki	300	PRÓBY WYTRZYMAŁOŚCI SAMOCHODÓW — A. Vivanti	317
Z JEEPKIEM W ŚWIAT DALEKI! — W. Rychter	301	PIERWSZY W POLSCE MOTO-CROSS — Kryst	313
CZY PAPIEROS PRZESZKADZA W PROWADZENIU SAMOCHODU? — K. Paszkiewicz	306	NOWINY MOTOCYKLOWE ZE ŚWIATA — W. P.	319

Zmiany organizacyjne

w „Motoryzacji”

Po czterech latach owocnej pracy miesięcznik „Motoryzacja” przechodzi pod zarządek Ministerstwa Komunikacji, aby w ramach „Wydawnictw Komunikacyjnych” krzewić nadal zamilowanie do wiedzy samochodowej.

Wypada podkreślić z całym uznaniem wielki wysiłek organizacyjny Spółdzielni Wydawniczej „Autor”, a specjalnie całego zespołu redakcyjnego z Prezesem Zarz. Główn. Z.Z. Transportowców Ob. Cz. Oryńskim, dyrektorem St. Askanasem i redaktorem T. Grabowskim na czele, który to zespół potrafił, zachowując właściwy dobór tematyki, przez cały czas, gdyż od 1946 roku, wydawnictwo to utrzymać w ramach samowystarczalności finansowej.

Ministerstwo Komunikacji, a właściwie Departament Samochodowy, pragnie zapewnić szerokie rzesze Czytelników, że przejmując „Motoryzację” będzie dążyć, przy zapewnionej współpracy dotychczasowego zespołu redakcyjnego, do pogłębiania tematyki, aby wiązać ją coraz mocniej z codziennymi zadaniami, jakie rosną w planie sześcioletnim w transporcie samochodowym.

DYREKTOR DEPARTAMENTU SAMOCHODOWEGO
R. Rakowski

W GODNE RĘCE

Z dniem 1-go października 1949-go roku czasopismo „Motoryzacja” weszło w skład zespołu „Wydawnictw Komunikacyjnych”. Zachowując dotychczasowy zasięg działalności redakcyjnej, w przyszłości pismo sięgnie do jeszcze szerszych baz informacyjno-dyspozycyjnych. Taki sens ma decyzja Ministra Komunikacji nominująca czasopismo „Motoryzacja” jako organ oficjalny Departamentu Samochodowego M.K.

Czy rodzaj treści podawanej Czytelnikom ulegnie zmianie?

Raczej nie. „Motoryzacja” starała się w miarę sił i skromnych możliwości trzymać rękę na pulsie *wszelkich* spraw motoryzacyjnych, a w pierwszym rzędzie spraw związanych z eksploatacją, ruchem na drogach i sportem motorowym. Podawaliśmy treść taką — jakiej domagali się nasi Czytelnicy, których ilość — w *statym* odbiorze z 850 w roku 1946-ym, wzrosła do 6.000 w r. 1949-ym.

Zaczeliliśmy z niczego: przy stole siadło kilka osób doceniających rolę fachowego czasopisma motoryzacyjnego i naszkicowało plan działania. We wrześniu 1946-go roku „urodził” się pierwszy zeszyt — skromny, w treści dość jednostronny, ale podający swe informacje w sposób przystępny zarówno dla technika, kierowcy, zastatowca, jak również dla kierownika zespołu eksploatacyjnego. Nie będziemy tu opisywać piętrzących się na każdym kroku trudności, u źródła których niemal zawsze i wszędzie tkwił brak zrozumienia dla tej pracy publicystycznej, którą członkowie zespołu redakcyjnego spełniali jeśli nie całkowicie, to w 90% bezinteresownie. I tym wszystkim sympatykom i współpracownikom „Motoryzacji”, którzy z zapałem i wielką wiarą w słuszność i celowość prowadzonej pracy oddawali bezinteresownie swój czas dla dobra „Motoryzacji”, a więc pośrednio dla dobra MOTORYZACJI KRAJU, przyspieszenia odbudowy Ojczyzny i przyspieszenia dobrobytu obywateli — niech nam wolno będzie złożyć gorące podziękowania za ich trud i wysiłki.

Noworodek rósł i krzepł. Wraz z nim krzepł zespół współpracowników stałych i dorywczych. Pamiętamy dobrze te czasy, kiedy trzeba było „siąść na biurku” dyrektora uginającego się pod ciężarem innej pracy — a jednocześnie będącego „osobą piszącą” z dziedziny spraw motoryzacyjnych, aby „wyrwać” artykuł do pisma. Rok 1946 — to trzy osoby piszące do „Motoryzacji”. Rok 1949-y — to 57 osób zasilających „Motoryzację” materiałem redakcyjnym. Ten zespół dokonał rzeczy najcenniejszej, jaką może osiągnąć miesięcznik — utrzymał temat na poziomie żywym i aktualnym, *na takim poziomie, że lista Czytelników zwiększa się stale z miesiąca na miesiąc*. To jest osiągnięcie — zważywszy mikrokulturę polskiego czytelnictwa techniczno-olbrzymie.

Nasze środki były bardzo skromne. Zaczeliliśmy wydawnictwo za 100.000 zł. pożyczzone od

Polskiego Zw. Motocyklowego. Przez cztery lata nie otrzymaliśmy ani grosza dotacji, ani grosza subwencji, ani grosza pożyczki. Jest to — jak nas informują znawcy w tej dziedzinie — wypadek zgoła wyjątkowy. Osiągnęliśmy to dzięki spartańsko-twardej gospodarce finansowej, ścisłości w planowaniu, ograniczaniu wydatków do minimum oraz bezinteresownej pomocy sympatyków „Motoryzacji”.

Wydaje się nam, że naszą rolę spełniliśmy dobrze, z pożytkiem dla społeczeństwa: w okresie dezorganizacji i martwoty na niektórych odcinkach polskiego życia motoryzacyjnego potrafiliśmy skupić dokoła „Motoryzacji” zespoły osób umiejących motoryzacyjnie myśleć i umiejących uparcie pracować.

Okres dezorganizacji minął. Formy życia państwowo-społecznego okrzepły na tyle, że baza pracy czasopisma wymaga poszerzenia i pogłębienia, wymaga planów na dalszą przyszłość. Nasze środki i możliwości są zbyt skromne na to rozszerzone działanie. I dlatego nasze dziecko, które w międzyczasie przekształciło się w silnego chłopaka, oddajemy w ręce Ministerstwa Komunikacji. Tu „Motoryzacja” znajdzie niewątpliwie szersze i głębsze pole pracy i działania, szybsze możliwości dalszego rozwoju. Z tym przekonaniem oddajemy „Motoryzację”, mając głębokie przeświadczenie, że ją w godne oddajemy ręce.

Spółdzielnia Wydawnicza „Autor”

ZORGANIZOWANIE SZKÓŁ FACHOWYCH

DLA TRANSPORTOWCÓW JEST SPRAWĄ PALĄCĄ

Przeczytanie artykułu Aleksandra Pfau pod tytułem „Jak uzdrowić transport samochodowy” podanego w miesięczniku „Motoryzacja” Nr 7 z lipca 1949 roku skłoniło mnie do wystosowania niniejszego pisma.

Nadmieniam, iż całkowicie uważam za słuszne wszystkie podane szczegóły i uwagi ujemne, odnoszące się do kierowników garaży w poszczególnych instytucjach, tak państwowych, jak i spółdzielczych.

Rzecz jasna, że bez przygotowania kadr fachowych zarówno kierowników garaży, jak i kierowców, o dobre prosperującym transporcie samochodowym nie można myśleć.

W związku z powyższym uważam za słuszne zwrócenie uwagi przez czas „Motoryzacja” za ważną i palącą sprawę zorganizowania szkół zawodowych dla osób pragnących się poświęcić sprawom transportu w ogóle lub transportu samochodowego.

Według mojego kilkuletniego doświadczenia (pracowałem jako ref. transportowy w placówkach spółdzielczych) uwagi i propozycje podane w/w artykule przez Al. Pfau są tak ważne i nagłe, że nie ma w naszym kraju drugiej kwestii tak ważnej, a tak dotychczas zaniedbanej.

Konkretnie: proponuję jak najszybsze zorganizowanie 1-no rocznych Szkół Samochodowych z 6-cio miesięczną nauką teorii i 6-miesięczną praktyką jazdy jako pomocnik dobrego kierowcy. Poza tym należy zorganizować gimnazja i licea samochodowe, które przygotowują nam przyszłych kierowców transportu, kierowców stacji obsługi, kierowców garażu oraz majstrów i brygadzystów samochodowych.

Licea winny obejmować naukę mechaniki, elektrotechniki, administracji, sprawozdawczości wg. nowych zasad oraz planowania transportu i inwestycji związanych z taborem.

Jan Noster,
Rybnik „Społem”

Inż. **TADEUSZ SOKOŁOWSKI**

O RACJONALNE WYKORZYSTANIE INWESTYCJI NA UTRZYMANIE TABORU

Wytyczona w planie pięcioletnim I nia rozwojowa transportu samochodowego przewiduje ujednolicenie taboru przez powszechne zastosowanie samochodów ciężarowych — własnej produkcji już w pierwszych latach planu oraz — w małym odstępie czasu — również i samochodów osobowych pochodzących z budującej się obecnie fabryki na Żeraniu. Autobusy i samochody do przewozu narzędzi pracy (tzw. specjalne), jako pochodne bądź samochodu ciężarowego, bądź też osobowego, będą w swej większości również pochodzić z wytwórni własnych. W latach planu nastąpi zatem formowanie się jednolitego taboru samochodowego, który zastąpi, będący obecnie w użyciu, różnorodny tabor. Tabor ten zastąpi tabor przedwojenny formując się drogą koniunkturalnych zakupów w pierwszych latach po wyzwoleniu.

Tak wielkie dzieła, w zakresie transportu samochodowego, jakim jest stworzenie nowego taboru samochodowego, wymaga również głębokiego rozważenie zagadnienia utrzymania tego taboru w stanie stałej sprawności technicznej, czyli w stanie „zdrowym”. W praktyce stan ten wyraża się wysokim współczynnikiem gotowości technicznej. Współczynnik ten w dobrze zorganizowanych jednostkach transportu samochodowego w ZSRR nigdy nie spada poniżej wartości wyrażającej się cyfrą 0,9. Ten wysoki współczynnik osiąga się nie tylko przez samouniejnolicenie (unifikację) taboru, tak wzorowo przeprowadzoną w Związku Państw Socjalistycznych, lecz przez planowo zorganizowaną obsługę zapobiegawczą i naprawczą.

Skoro warunek jednolitości taboru będzie spełniony, to utrzymanie jego w stanie „zdrowym” przez dobrze urządzonego obsługę techniczną będzie ułatwione. Konieczność stworzenia organizacji obsługowej nie może zatem następczą wątpliwości.

W następstwie wynika zagadnienie inwestycji na budowę i wyposażenie garaży, stacji obsługi, własnych zajezdni i warsztatów do napraw głównych zarówno zespołów podstawowych, jak również elementów specjalnych (w pierwszym rzędzie urządzenia elektryczne na samochodzie oraz nadwozia), wreszcie dla ewentualnych napraw regeneracyjnych całych samochodów.

Inwestycje te muszą być wykonane racjonalnie. Zakorzeniony w fachu samochodowym dyktantyzm, będący spuścizną epoki przedwrotnowej, nie powinien wpływać na wykrywanie jasno zaplanowanych wytycznych planu pięcioletniego. Nie możemy zmarnować raz tylko nadarżającej się sposobności stworzenia dla formującego się jednolitego taboru — odpowied-

niej obsługi zapobiegawczej. Korzystając z tej okazji nie wolno nam popełniać błędów przez inwestycje nie dobrze zaplanowane i nie właściwie wykonane.

Aby uniknąć błędów trzeba się uczyć. Poinformujemy się zatem jak poruszone tu zagadnienie rozwijają sąsiedzi, którzy nas wyprzedzają w tej dziedzinie.

Transport samochodowy w ZSRR koncentruje na sobie uwagę zarówno społeczeństwa, jak fachowców i czynników decydujących. Fakt ten ma swe uzasadnienie w widocznej na każdym kroku dynamice rozwoju tej gałęzi transportu. Gdy w ostatnim dziesięcioleciu rozwój transportu kolejowego w Związku Krajów Socjalistycznych wyraża się powiększeniem produkcji usług transportowych w tonokilometrach o 28%, to rozwój transportu samochodowego wyraża się odpowiednio cyfrą 185%!

Ten gwałtowny rozwój transportu samochodowego spowodował potrzebę wielkich i szybko realizowanych nakładów inwestycyjnych. Oprócz olbrzymich nakładów na budowę nowego taboru, powstały zagadnienia inwestycji na utrzymanie całego taboru w stanie gotowości technicznej przez racjonalne ujęcie obsługi zapobiegawczej i napraw.

Znaczenie obsługi zapobiegawczej, której zadaniem jest wykonywanie wszystkich czynności obsługowych poza naprawą główną, dosadnie określa wskazanie Generalissimusa Stalina wypowiedziane na XVII Zjeździe WKP(b), które brzmi jak następuje:

„podstawą napraw stanowią naprawy bieżące i średnie, a nie naprawa główna”.

Ta wskazówka Generalissimusa Stalina wywołała koncentrację uwagi na zagadnieniach obsługi zapobiegawczej (profilaktyki). Ustawa o planie pięcioletnim w ZSRR zawiera na przykład następujący ustęp: „...polepszyć wyzyskanie zarówno samochodów, jak też ich obsługi technicznej...” (z ks. 43 „Planowanie i uciążliwość”. Gospłanizdat).

Ministerstwa Transportu Samochodowego we wszystkich Krajach Związku Radzieckiego, w dążeniu do zabezpieczenia na właściwym poziomie utrzymania taboru samochodowego, organizują tzw. profilaktoria, czyli stacje obsługi oraz naprawy metodą wymiany zespołów, przyczyniając się w ten sposób do *polepszenia wyzyskania samochodów*, stosownie do zaleceń ustawy o planie pięcioletnim. Celem umożliwienia uruchomienia wszędzie stacji obsługi (profilaktorii), staraniem ministerstwa Transportu Samochodowego ZSRR (zw. 43kwe), uruchomiono na wielką skalę produkcję urządzeń

służących do obsługi samochodów, jak przyrządy do mycia i smarowania pod ciśnieniem, przyrządy do diagnostyki i do wykonywania napraw bieżących i zapobiegawczych („GARO“).

W innych krajach zagadnienie obsługi zapobiegawczej i napraw metodą wymiany zespołów zostało również tak dalece rozwiązane, że przedłużenie przebiegów międzynaprawczych czyni zbędnym odsyłanie całych samochodów do indywidualnych napraw głównych, które powodują bardzo długie przestoje, a w następstwie obniżają stopień wykorzystania samochodów.

**

Przykłady są przekonujące. Jeśli obierzemy tę samą drogę, to osiągniemy dobre wykorzystanie nowego, jednolitego taboru. W przeciwnym wypadku grozi nam zmarnowanie wielkich nakładów na budowę taboru.

Powstaje zagadnienie: jak należy postępować, aby inwestycje potrzebne na utrzymanie taboru były poczynione racjonalnie. Ostrożność jest tym bardziej nakazana, że szybkie tempo rozwoju transportu samochodowego kryje w sobie niebezpieczeństwo popełnienia błędów nie dających się naprawić.

Należy zatem powołać do życia (względnie przekształcić istniejące) Instytut Naukowo-Badawczy Transportu Samochodowego oraz Biuro Projektów Wykonawczych dla Zakładów Eksploatacji Samochodów.

Zadaniem Instytutu byłoby opracowanie teoretycznych zadań dających w wyniku podstawy do prac Biura Projektów Wykonawczych.

Zadaniem Biura byłoby przede wszystkim opracowanie jednolitej dokumentacji technicznej dla projektowania i wykonywania nowych zakładów, względnie adaptacji już istniejących, jednak nie spełniających swego zadania w sposób zadowalający.

Obecnie zajmuje się badaniem zagadnień transportu samochodowego jeden z oddziałów Instytutu Motoryzacji przy Głównym Instytucie Mechaniki, natomiast jako jednostka wykonawcza tworzy się Wydział Projektowania Zakładów Eksploatacji Samochodów w Biurze Projektów Ministerstwa Komunikacji.

Wielkie zapotrzebowanie urządzeń, służących do obsługi samochodów, wywołało siłą rzeczy konieczność stworzenia przemysłu produkującego urządzenia, przyrządy i narzędzia, które w przeciwnym razie będziemy musieli nabywać zagranicą. Początki tej gałęzi przemysłu istniały już przed wojną, wywołane powstającą już wówczas obsługą zapobiegawczą taboru, która stała się bardzo szybko odbiorcą podnośników różnego typu, przyrządów do mycia i smarowania pod ciśnieniem, sprężarek typu „garazowego“, przyrządów rozdzielu paliwa i smarów, wreszcie licznych specjalnych narzędzi.

Inwestycje rzeczowe wywołują konieczność szkolenia specjalistów. Mamy zaufanie do na-

szych kadr naukowców, laureatów Państwowej Nagrody Naukowej, którzy i w tym wypadku nie zawiodą. Trudność stanowi szybkie wykształcenie kierownictwa Biura Wykonawczego Projektów. Nie oddając się przesadnemu optymizmowi sądzymy jednak, że ta trudność będzie przezwyciężona przez przeszkolenie kilku fachowców mających chęć poświęcenia się nowej specjalności projektowania Zakładów Eksploatacji Samochodów.

Inż. T. Sokołowski

ZWYCIĘSTWO PIĘCIOLETNIEGO PLANU ROZWOJU PRZEMYSŁU SAMOCHODOWEGO ZSRR

19-ty czerwca 1945 r. był znamiennym dniem dla przemysłu samochodowego ZSRR. W tym dniu Generalissimus Stalin na Kremlu przejrzał i zatwierdził do produkcji prototypy samochodów. Były to podwaliny nowego wspaniałego pięcioletniego powojennego planu rozwoju przemysłu samochodowego, który był zatwierdzony w sierpniu 1945 r.

Pięcioletni Plan zwiększył wydajność istniejących fabryk czterokrotnie i w roku 1950 produkcja roczna będzie wynosić 500.000 samochodów. Obecnie fabryki samochodowe ZSRR produkują nowoczesne samochody dla ludu pracującego.

Gorkijskie Zakłady produkują 2,5 tonowe samochody GAZ 51 (konstruktor A. Lipgarda) z silnikiem 6-cio cylindrowym i trzy osiowy samochód GAZ 63 (konstruktor Muziukin P.).

Moskiewskie Zakłady ZIS produkują samochody ZIS 150 (konstruktor Fitterman B.) i ZIS 253 z silnikiem wysokoprężnym (konstruktor Szaposznik B.)

Jarosławskie Zakłady produkują samochody JAZ 200 z silnikiem wysokoprężnym, 5 — 7 ton (konstruktor Kokin G.).

Na podstawie wyżej podanych modeli są budowane samochody specjalne jak: wywrotki, cysterny, ciągniki, autobusy o różnych pojemnościach i samochody gazogeneratorskie.

Z osobowych samochodów są budowane ZIS 110 (konstruktor Ostropcew) z silnikiem o mocy 140 KM, M 20 — „Zwycięstwo“ (konstruktor Lipgart A.) i małowadrowy samochód „Moskwicz“ z silnikiem 4-cylindrowym o mocy 23 KM.

Obecnie pracują już Zakłady w Dniepropietrowsku, Czelabińsku, Nowosybirsku produkujące samochody typu „ZIS“. Zakłady w Uljanowsku produkują samochody typu „GAZ“. Dla ułatwienia transportu, montownie samochodów rozrzucone są po całym kraju.

Przemysł motocyklowy wzrósł do niespotykanej wielkości. Kijów, Charków, Iżeńsk i Irkuck produkują motocykle o różnych literażach. Motocykl może posiadać każdy człowiek pracy.

Robotnicy przemysłu samochodowego zamieszkują przy fabrykach w nowoczesnych osiedlach, zaopatrzonych we wszystkie zdobycze kultury jak: przedszkola, baseny pływakie, kina i pałace kultury.

Plan Pięcioletni będzie wykonany przedterminowo. Jest to jeszcze jedno zwycięstwo na drodze do utrwalenia socjalizmu.

inż. J. Toruńczyk

MUSIMY USUNĄĆ LĘK

Kolega MAD ogłosił w poprzednim numerze list pisany w imieniu kilkudziesięciu innych automobilistów. Kolega MAD wezwał mnie do podjęcia dyskusji, w sprawie usunięcia lęku przed posiadaniem samochodu, czy motocykla, oraz bym zabrał głos w sprawie traktowania posiadacza pojazdu mechanicznego, jako burżuazji, któremu należy coprędzej odebrać majątek.

Cóż, muszę zabrać głos. Ale na wstępie oświadczam, że całkowicie zgadzam się z kolegą MAD i jego kolegami. Natomiast wydaje mi się, że istnieje drobne nieporozumienie.

Przed kim mamy lęk, że nas wezmą za majątnych ludzi, którzy zarobili pieniądze na samochód, czy motocykl, nielegalnie? Spróbujmy odpowiedzieć na to.

Czy przed czynnikami rządowymi? Nie, na pewno nie! Przypomnijmy przecież, że: Wysokim Protektorem automobilistów jest sam Prezydent Rzeczypospolitej, Pierwszy Obywatel Polski; prezesami honorowymi Automobilklubu Polski (zresztą bardzo czynnymi) są: Minister Komunikacji — inż. Jan Rabanowski i Wiceminister Obrony Narodowej — gen. Piotr Jaroszewicz. W naszych pracach na polu motoryzacji i sportu wyżej wymienieni Obywatele nie tylko udzielają nam zawsze i w każdej chwili wielkiego poparcia, ale i sami biorą czynny udział w naszych pracach, akcentując stale wielkie korzyści dla Państwa, wynikające z posiadania i używania samochodów i motocykli. Przecież w zarządach Automobilklubu i Polskiego Związku Motocyklowego zasiadają wybitni przedstawiciele sfer rządowych. To mówi samo za siebie.

A więc kto traktuje nas, jako podejrzanych o prowadzenie luksusowej zabawy? Już słyszę, że mówicie: władze skarbowe. Otóż nie! Nie Urzędy Skarbowe, lecz **niektórzy urzędnicy** tych urzędów. Urzędnicy, którzy nie rozumieją jeszcze dostatecznie celu motoryzacji. Urzędnicy, którzy wykorzystanie każdej okazji do zdobycia pieniędzy dla Państwa — stawiają na czele swoich zadań. Nie można ich za to winić, bowiem czynią to w najlepszej wierze. Trzeba natomiast uświadomić ich, że samochód, „Postawiony na nogi“ przez posiadacza, jest uratowaniem części majątku narodowego od bezpowrotnego przepadku.

Po co OUL, ZST i inne instytucje państwowe sprzedają każdemu samochody wycofane ze służby państwowej? Po to, by te nadszarpnięte przez czas i warunki dobra mogły być doprowadzone przez posiadacza do lepszego stanu, by nie zniszczyły się przez pozostawianie na polu, by ocalały. Tutaj to właśnie „podejrzany“ nabywca spełnia dobrą robotę. Doprowadza on samochód czy motocykl do porządku i po-

większa w ten sposób swoim kosztem ilość jednostek motorowych.

Pozostaje tylko kwestia, skąd wziął pieniądze na ten wydatek. Jeżeli pieniądze te są zarobione legalnie, to żaden urzędnik skarbowy nie ma ani moralnego, ani materialnego prawa do kwestionowania tych pieniędzy, a więc nie ma najmniejszego prawa do traktowania posiadacza samochodu lub motocykla, jako bogacza. To nie jest podstawa do takiego określenia. I to właśnie należy wytłumaczyć nie Urzędowi Skarbowym, ale niektórym urzędnikom skarbowym, którzy widocznie nie orientują się w tym.

Pewien bardzo zresztą rygorystyczny naczelnik Urzędu Skarbowego wypowiedział przy okazji drobnej reklamacji z mej strony znamienne słowa, które powinny być wzorem dla innych jego kolegów. Słowa te brzmiały: „**Urząd Skarbowy nie chce pieniędzy obywatela, które się Urzędowi nie należą. Chce jedynie tych pieniędzy, które obywatel obowiązany jest wnieść do Urzędu na podstawie ustaw i rozporządzeń. Lojalny obywatel, który sam uznaje konieczność wpłacenia należnych od niego podatków, może zawsze liczyć na pełne zrozumienie i życzliwość Urzędu Skarbowego.**“

Muszę dodać, że powyższe mądre słowa powinny być dewizą każdego urzędnika skarbowego. Zastosowanie ich w praktyce usunęłoby między innymi wszystkie obawy przed posiadaniem sprzętu motorowego.

Musimy lojalnie przyznać, że Urząd Skarbowy jest od tego, by sprawdzić, czy wszelkie pieniądze, jakie posiadamy, czy wydajemy, są legalnie zarobione i czy uiszciliśmy od nich należny podatek. Ale na tym kończy się ingerencja Urzędu, któremu nie przysługuje decydowanie, na co wydamy te nasze pieniądze. Jest to sprawa wyłącznie nasza. Tak więc, logicznie rozumiejąc, Urzędowi Skarbowemu musi być wszystko jedno, czy pieniądze nasze przepijemy, kupimy za nie sześć garniturów, wagon szczotek do zębów, czy też motocykl.

Niestety, urzędnicy skarbowi są tylko ludźmi i jako ludzie posiadają swe zalety i wady. To też zdarzają się przypadki, że w skromnym sercu urzędnika skarbowego zakłuje iskierka zazdrości na temat: „aha, on jeździ sobie samochodem, a ja muszę chodzić piechotą“. Jest to objaw całkowicie ludzki. Oczywiście, ten urzędnik nie pomyślał napewno, ile pracy osobistej, ile trudów i zawodów kosztowało odbudowanie samochodu z kupy złomu. Nie pomyślał, że, gdyby wziął się, to i on mógłby zdobyć się na kupno motocykla, a nawet samochodu — oczywiście drogą wyrzeczenia się innych przyjemności — tak, jak to czynią fanatycy motoryzacji. Jestem gotów w każdej chwili udowodnić to twierdzenie.

Już słyszę, co odpowiada ów przykładowy „pewien urzędnik“ skarbowy. Oto twierdzi on, już nieco przekonany: „dobrze, możemy się zgodzić, jeżeli chodzi o motocykl, ale... samochód? Taki luksus?“...

Ha, rzeczywiście! Na pozór słuszne zapytanie. Ale, czy rzeczywiście?

Prosty rachunek. Samochód kosztuje niejednokrotnie tyle samo, albo nawet mniej od motocykla. Oczywiście mówię o samochodzie nie typowym, odbudowanym z nie typowych pozostałości. Znaczący rynek motoryzacyjny przysądzić musi, że obecnie ceny samochodów i motocykli są mniej więcej jednakowe. Natomiast koszt używania tych dwóch rodzajów pojazdów mechanicznych różni się poważnie między sobą. Jednak różnica ta ma znaczenie dopiero wtedy, gdy używalibyśmy obu rodzajów równie intensywnie. Natomiast, gdy samochód będzie używany odpowiednio rzadziej — koszt będą prawie wyrównane.

Jesteśmy państwem postępowym i nowoczesnym. Powinniśmy głęboko pogrzać burzujące przesady, że samochód może posiadać wyłącznie jaśnie oświecony hrabia, tłusty hankier, czy aferzysta, ewentualnie rozkapryszona gwiazda filmowa. Samochód jest nieocenionym towarzyszem pracy i wypoczynku właśnie ludzi pracy, ludzi czynu; zarówno inteligenta, jak i robotnika. Bardzo często jest „właśnie“ narzędziem pracy. Skracza czas, odległość, oszczędza siłę i nerwów. Umożliwia wykonanie zadań w krótkim czasie, bez straty tego czasu w sposób nieproduktywny.

To samo tyczy się wypoczynku i przyjemności. Jeden spędza dzień odpoczynku wylegując się w łóżku; inny łowi rybki lub raki. My automobilści i motocykliści, uważamy za szczyt przyjemności — pojechanie na własnoręcznie odbudowanym, utrzymanym i wycackanym pojeździe mechanicznym.

Mamy co najmniej te same prawa, co brydżyści, gracze na wyścigach i na loterii, co zbieracze starożytności i dzieł sztuki, co kolekcjonerzy marek pocztowych i zegarków. A czy nasze motocykle i samochody kosztują więcej, niż wyżej wymienione pasje? Nie! Po trzykroć nie — i możemy to udowodnić.

O tym wszystkim powinniśmy uświadomić owych „niektórych“ urzędników skarbowych. Powinniśmy uprosić nasze władze, naszych Wysokich Protektorów, by zechcieli pomóc nam i na tym polu — by zechcieli pomóc do uświadomienia tych, którzy w swym zacofaniu nie rozumieją jeszcze roli motoryzacji kraju i uważają automobilistów, czy motocyklistów za szkodników i burzujących, zamiast za pożyteczne jednostki społeczeństwa.

Oczywiście — wszystko, co wyżej napisałem, powinniśmy brać bez zbędnej przesady. Są przypadki, kiedy Urzędy Skarbowe mają rację. Są przypadki, kiedy nabycie samochodu, szczególnie luksusowego, ma inne podłoże, niż za-

miłowanie motoryzacyjne. W tym chyba też się orientujemy i o jednostki społeczne nie będziemy kruszyli kopii. Wszystko musi się mieścić w ramach zdrowego rozsądku. Ale o tym napiszę kiedy indziej.

Kolego MAD i Wy, inni. Koledzy! Nie mam władzy, by zarządzić traktowanie Was, jako pożytecznych motoryzatorów kraju, ale nie wątpię, że nasze Władze sprawę tę autorytatywnie wyjaśnią i wydadzą odpowiednie wskazówki Urzędowi Skarbowemu.

W. R.

SPRAWA ROZPOWSZECZNIA CZASOPISM TECHNICZNYCH

Państwowa Komisja Planowania Gospodarczego (Departament Techn. pismo okóln. Nr 5 z dnia 12.VII. 49 r.) opracowała zasady udostępnienia czasopism technicznych i fachowych szerszemu ogółowi pracowników technicznych. Trzeba z uznaniem podnieść, że poważna i praktyczna inicjatywa w tym kierunku jest bardzo na czasie, gdyż zagadnienie to ma doniosłe znaczenie dla rozwoju naszej techniki w skali potrzeb państwowych.

Czasopism technicznych i fachowych wychodzi w Polsce 52, w tym 5 kwartalników, 1 dwumiesięcznik i 43 miesięczników. Ilość ta nie jest wystarczająca, tym bardziej, że nakład tych pism jest niski i z tego powodu teren nie jest dostatecznie zaopatrzonej w niezbędną lekturę techniczną. Pragnę zaspokoić głód wiedzy lub uzupełniać i odświeżać swe wiadomości pracowników technicznych i technik lub inżynier może tylko w nielicznych wypadkach uczynić to przy pomocy wydawnictw technicznych, gdyż brak ich w terenie.

Obecnie sytuacja ulegnie wybitnej poprawie, bowiem wytyczne PKPG nakładają na zakłady i instytucje, zatrudniające inżynierów, techników i pracowników technicznych — obowiązek prenumeraty czasopism, przy zachowaniu następujących warunków: na 50 pracowników prenumerować należy 1 egz. czasopisma popularnego; jeśli jednak zatrudnionych jest co najmniej 10 pracowników danej specjalności, to również 1 egz. odpowiedniego czasopisma musi być zaprenumerowany; jeśli chodzi o czasopisma naukowe, to 1 egz. wypada na 20 inżynierów i techników, gdy jednak zatrudnionych jest w zakładzie pracy lub instytucji co najmniej 2 inżynierów albo techników, to również należy zaprenumerować 1 egz. odpowiedniego czasopisma. Nadto wszystkie zakłady i instytucje powinny prenumerować co najmniej po 1 egz. czasopisma ogólnego i technicznego „Przegląd Techniczny“ i po 1 egz. na 100 pracowników czasopisma „Horyzonty Techniki“.

Wytyczne PKPG określają dość szczegółowo zasady korzystania przez pracowników z czasopism technicznych i fachowych, wprowadzając kartę obiegu i nakładając ściśle ustalone obowiązki na bibliotekarzy i kolporterów działowych. Nadto określone są warunki, ułatwiające prenumeratę indywidualną. Pobyt PKPG poleca instytucjom i urzędowi, by przy opracowaniu swych budżetów na rok 1950 przewidziały odpowiednie sumy na prenumeratę czasopism.

Interesującym przepisem wytycznych jest wezwanie do współpracy czytelników z redakcjami i obowiązujący redakcje warunek uwzględnienia życzeń i terenu, w zakresie zainteresowań i potrzeb umysłowych.

„Wydawnictwa Komunikacyjne“ ze szczerem zadolowaniem witają zarządzenie PKPG, widząc w tej akcji zapoczątkowanie nowego okresu w dziedzinie popularyzacji wiedzy technicznej i gospodarczej wśród najszerszych mas pracujących.

KAZIMIERZ ROSE

O JEDNOLITĄ I WŁAŚCIWĄ INTERPRETACJĘ ROZPORZĄDZEŃ O RUCHU DROGOWYM

W wielu dyskusjach prowadzonych zarówno w prasie fachowej, jak również w ścisłym gronie ludzi interesujących się sprawami przepisów drogowych i ruchu pojazdów, gdy dochodziło do omawiania kwestii uprzywilejowania pojazdu mechanicznego przed niemechanicznym na skrzyżowaniu dróg t. zw. równorzędnych, nie osiągnano jednolitych poglądów.

W prawdzie wyjaśnienia i komentarze mgr. E. Olechnowicza w jego podręczniku „Przepisy o ruchu samochodowym“ wyd. Sp. Autor z r. 1946 na stronie 47, wiersz 3 do 10 od góry, wyraźnie stawiają sprawę, że: „każdy pojazd nadjeżdżający z prawej strony ma w takich przypadkach pierwszeństwo“, jednak, jakby nie było, są to tylko osobiste wyjaśnienia autora i osobista interpretacja tej zawiłej sprawy.

A przecież my, zwykli użytkownicy dróg, jak również i sędziowie rozstrzygający samochodowe przestępstwa i przekroczenia, pragnęlibyśmy, skoro już tak ma być, dokładnie wiedzieć z jakiego § i jakiego rozporządzenia wynika niezbieżnie to prawo pierwszeństwa dla wszystkich pojazdów z prawej strony.

Wysoko ceniąc osobę autora podręcznika i odnosząc się z całym szacunkiem dla głębokiej jego wiedzy i autorytetu znawcy w tej dziedzinie, chcielibyśmy mocnego i stanowczego oparcia jego stanowiska o paragraf, bo przecież ten paragraf właśnie decyduje o winie i skutkach winy.

Zastanowić by się należało, czy interpretacja rozporządzenia z dnia 27 października 1937 r. (Dz. U. R. P. Nr 85, poz. 616, dział VI rozdział I) przez niektórych konserwatywnych obrońców zasady: „każdy pojazd z prawej ma pierwszeństwo“ — jest słuszną i czy twierdzenie takie jest rzeczywiście zgodne z duchem wydanego w r. 1937 rozporządzenia i jego archaicznymi poprzednimi zarządzeniami?

Już na samym wstępie, przy czytaniu rozporządzenia opanowują czytającego różne wątpliwości. Otóż rozporządzenie to, już w swym nagłówku, który brzmi: **Rozporządzenie ministrów Komunikacji, Spraw Wewnętrznych i Spraw Wojskowych z dnia 27 października 1937 r. wydane w porozumieniu z ministrem Opieki Społecznej o ruchu pojazdów mechanicznych na drogach publicznych**, wyraźnie powiada, że całe to rozporządzenie traktować będzie o **ruchu pojazdów mechanicznych**, a nie jakichkolwiek innych.

Dalej czytamy, że rozporządzenie to wydane zostało: „Na podstawie art. 5, 6 i 26 ustawy z dnia 7 października 1921 r. o przepisach porządkowych na drogach publicznych (Dz. U. R. P. Nr 89, poz. 656) w brzmieniu ustalonym przez rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej

z dnia 14 lutego 1928 r. (Dz. U. R. P. Nr 18, poz. 151) itd....

Wracając po nitce do kłębka, zgodnie z wyżej podanym art. 5, znajdujemy, że rozporządzeniem Ministrów Robót Publicznych i Ministra Spraw Wewnętrznych miały unormować osobnymi przepisami:

1. szerokość ładunków oraz szerokość obręczy wozów ciężarowych;
2. używanie hamulców przy wozach;
3. ochronę mostów i ruchu na mostach;
4. znaki drogowe i znaki ostrzegawcze;
5. **szybkość jazdy i ruch pojazdów konnych, mechanicznych i rowerów, pędzenia zwierząt oraz międzynarodowy ruch samochodowy;**
6. utrzymanie zajazdów, urządzenie rogatek i skrzyżowanie dróg;
7. przewóz materiałów wybuchowych, lekkopalnych itp.

Dla omówienia poruszonego zagadnienia, istotnym jest dla nas pkt. 5 wymienionego piętego artykułu, zapowiadający ukazanie się przepisów normujących ruch konny, rowerowy, samochodowy i pędzenia zwierząt.

Czy takie przepisy się ukazały?

Owszem. Otóż jako najpierwsze ukazało się ogólne rozporządzenie, wyraźnie odnoszące się do: „wszystkich korzystających z dróg publicznych dla jazdy, wożenia i pędzenia lub prowadzenia zwierząt jako to: kierowników (?) pojazdów mechanicznych, woźniców, cyklistów, jeźdźców i poganaczy zwierząt“ — rozporządzenie Ministra Robót Publicznych i Ministra Spraw Wojskowych z dnia 3 czerwca 1922 r. (Dz. U. R. P. Nr 46, poz. 407) — jednak tylko o wymijaniu i wyprzedzaniu na drogach publicznych. O pierwszeństwie przejazdu na skrzyżowaniu ulic w miastach i osiedlach jeszcze w roku 1922 ani słowa. Widocznie nasilenie ruchu w tym czasie nie było tak wielkie, a spotkania na skrzyżowaniach były widocznie taką rzadkością i osobliwością, skoro w roku 1922 nie trzeba było tych spraw regulować. Opierano się wówczas prawdopodobnie na wzajemnej uprzejmości woźniców, cyklistów i „kierowników“ pojazdów mechanicznych, licząc na to, że ze słowami: „après vous monsieur“, co w dosłownym znaczeniu brzmiało: „A jedziesz cholerna sąłato“ — będą wzajemnie zapraszać się do skorzystania z pierwszeństwa przejazdu.

Sprawa ruchu pieszego, rowerzystów, pojazdów konnych i pędzenia zwierząt uregulowana została rozporządzeniem Ministra Robót Publicznych i Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 26 czerwca 1924 r. (Dz. U. R. P. Nr 81, poz. 611) w §§ 2 i od 13 do 33. Jedynie w § 15,

w swym końcowym ustępie podaje ono dosłownie, że „**Na skrzyżowaniach dróg w polach i miejscowościach otwartych** prowadzący pojazd ma pierwszeństwo przejazdu przed zbliżającymi się po swej lewej stronie, a winien ustąpić pierwszeństwa zbliżającym się ze swej prawej strony“.

A więc zupełnie wyraźnie: **w polach i miejscowościach otwartych!** Ale jak jest w miastach i miejscowościach „nieotwartych“? I co to jest „miejscowość otwarta“? Znam tylko „Rzym — miasto otwarte“, a pragnąłbym by ktoś wytłómaczył co to jest miejscowość otwarta, a co zamknięta w rozumieniu tego rozporządzenia. I jak jest z pojazdami mechanicznymi, skoro § 2 tego rozporządzenia podaje, że podane w następnych §§ przepisy ruchu publicznego dotyczą ruchu pieszego, pojazdów zaprzęgowych, jazdy na rowerach, jazdy konnej i pędzenia zwierząt?

Dalszy ustęp tego § powiada wprawdzie, że do ruchu samochodów i innych pojazdów mechanicznych stosują się przepisy rozporządzenia Ministra Robót Publicznych i Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 6 lipca 1922 (Dz. U. R. P. Nr 65, poz. 587) utrzymane nadal w mocy wspólnie z przepisami z roku 1924.

Czy z tego już wynika zasada pierwszeństwa z prawej strony dla wszystkich i w każdym razie czy wszędzie, skoro była wyraźnie mowa o drogach w polu i miejscowościach otwartych? Chyba jeszcze nie.

Powróćmy za tym jeszcze do rozporządzenia z dnia 6 lipca 1922 r. Jest to rozporządzenie o ruchu samochodów i innych pojazdów mechanicznych, stanowiące pierwowzór rozporządzenia z 27 października 1937, podające w rozdziale F, §§ 31, 32 i 33 w zarysie przepisy dotyczące bezpieczeństwa ruchu, a nie wspominające jednak ani jednym słowem o pierwszeństwie przejazdu, nawet w tak niejasny sposób, jak dotychczas obowiązujące dla pojazdów mechanicznych przepisy z roku 1937.

Oddzielne przepisy o ruchu rowerów (i motocykli poniżej 100 cm.) na drogach publicznych ukazały się dnia 15 lipca 1937 (Dz. U. R. P. Nr 58, poz. 458). W żadnym jednak z §§ tego rozporządzenia sprawa ruchu na skrzyżowaniach i związanego z tym pierwszeństwa przejazdu nie została poruszona.

No i wreszcie dochodzimy do „najnowszych“ przepisów ruchu drogowego dla pojazdów mechanicznych z dnia 27 października 1937 roku, skonstruowanych na przepisach z 6 lipca 1922 r.

I teraz należałoby się zastanowić, bo jak dotychczas widzimy, nie ma właściwie żadnego przepisu drogowego normującego jasno i wyraźnie wspólny ruch wszystkich użytkowników. Każdy z nich porusza się na drogach publicznych według indywidualnych, — wyłącznie dla

niego, w swoim, a bardzo odległym czasie wydanych — przepisów ruchu.

Dlaczegoż wobec tego, niektórzy interpretatorzy koniecznie chcą § 56 rozporządzenia dla pojazdów mechanicznych rozciągnąć na wszystkich użytkowników ruchu? Przecież nagłówek działu VI wymienionego rozporządzenia wyraźnie brzmi: „**Przepisy o prowadzeniu i ruchu pojazdów mechanicznych**“.

Interpretacja, że przez użycie w treści § 56 ust. 1 słów: „Na skrzyżowaniach dróg, jeżeli nie ma odmiennych przepisów miejscowych, kierowca powinien ustąpić pierwszeństwa pojazdowi nadjeżdżającemu z jego prawej strony...“ ustawodawca miał na myśli **wszystkie** pojazdy, którym należy ustąpić, jest niezwykle przekonująca, a nawet zupełnie nieprzekonująca. Należałoby raczej sądzić, że użycie samego słowa: „pojazdom“, właśnie bez powtarzania określenia jakim pojazdom, podkreśla, że dotyczy takich samych pojazdów t. zn. mechanicznych, dla których to rozporządzenie zostało wydane i o których tylko cały czas jest mowa w rozporządzeniu. W przeciwnym wypadku, ustawodawca nie skąpiłby jeszcze jednego słowa i rozwiąłby od razu wszelkie wątpliwości przez dodanie słów: „**wszystkim**“ (pojazdom) lub pojazdom „**wszelkiego rodzaju**“, lub zamieniłby na słowa: „**wszystkim uczestnikom ruchu nadjeżdżającym z jego prawej strony**“.

Skoro rozporządzenie dotyczy i wydane zostało tylko dla pojazdów mechanicznych, każde „gołe“ słowo „pojazd“ winno być równoznaczne i rozumiane jako pojazd mechaniczny. Wynika to z treści § 1 Przepisów wstępnych rozporządzenia, określających, że „Pojazdem mechanicznym w rozumieniu niniejszego rozporządzenia jest **pojazd**... (następuje wyjaśnienie) oraz z tegoż § 56 o pierwszeństwie przejazdu, w którym zupełnie jasno i wyraźnie określona jest konieczność dania pierwszeństwa „**pojazdowi biegnącemu po szynach (tramwajom)**“. Widzimy więc, że w tym wypadku, dla całkowitej jasności, ustawodawca zupełnie wyraźnie określa rodzaj pojazdu, mając na względzie **inny pojazd** niż mechaniczny, rozróżniając ich rodzaje, sposób poruszania się itp.

Gdyby przyjąć, że w § 56 ustawodawca miał jednak na myśli przepuszczanie przez kierowców pojazdów mechanicznych wszystkich innych pojazdów bez względu na ich rodzaj, to słusznym się wydaje konieczność powiadomienia w jakikolwiek bądź sposób pozostałych użytkowników dróg o tym doniosłym dla nich przywileju. Bo i skądżesz można się spodziewać i oczekiwać by woźnica, cyklista czy też pasterz pędzący zwierzęta, specjalnie się interesował i stosował do przepisów zamieszczonych w rozporządzeniu dla pojazdów mechanicznych, skoro dla ruchu tych niemechanicznych użytkowników zostały już wydane specjalne rozpo-

ządzenia w roku 1924. Żadne jednak dodatkowe wyjaśnienia dla tej kategorii użytkowników nie nastąpiły.

Przewertowawszy więc wstecz wszystkie możliwe rozporządzenia musimy stwierdzić, że przepis o pierwszeństwie przejazdu na skrzyżowaniach nie jest jasny, skoro jest możliwa jego różnoraka interpretacja, a nie zostało wydane żadne inne rozporządzenie wskazujące jasno i wyraźnie jak go należy interpretować.

Do czasu zatym ukazania się (obyśmy nie czekali zbyt długo) znowelizowanych przepisów regulujących ruch ogólny wszystkich użytkowników na drogach publicznych, możeby warto jednak ten § 56 przewentylować i poddać miarodajnemu orzecznictwu, by naprawdę nie było żadnych wątpliwości.

Ani ustawy, ani rozporządzenia nie są wydawane po to, by można było, jak twierdzą niektórzy, znaleźć ich obejście, lub dowolną, wygodną interpretację. Niejednokrotnie niewłaściwie postawiony przecinek, opuszczone słowo lub niedomówienie zmieniają znaczenie myśli i intencji. Może się to zdarzyć przeciętnemu śmiertelnikowi piszącemu artykuł do gazety — nie powinno jednak mieć miejsca ani w ustawie, ani w rozporządzeniu wykonawczym.

Przepisy ruchu muszą być jasne i wyraźne!

Opieranie się dzisiaj o mocno niekompletne i niejasne przepisy ogólne z roku 1924 jest dobre w „Przekroju” w rubryce „Aktualności z myśką” pt. „Co było 25 lat temu”, a nie w stosowaniu w życiu w chwili obecnej.

Kazimierz Rosé

KPT. Dr. EDWARD JAŚKO

ZASADY ODPOWIEDZIALNOŚCI CYWILNEJ (1)

ODPOWIEDZIALNOŚĆ PODMIOTOWA

Przystępując do popularnego przedstawienia zasad odpowiedzialności podmiotowej za wynagrodzenie szkód wynikłych z ruchu pojazdów mechanicznych kierowałem się tym, że przytłaczającą większość właścicieli i kierowców pojazdów mechanicznych nie wie o tym, że można płacić odszkodowanie z tytułu szkód spowodowanych przez ruch samochodowy nawet wówczas, gdy nie ponosi się żadnej winy wypadku.

W życiu codziennym bowiem przywykliśmy do tego, że ciąży na nas obowiązek wynagrodzenia wyrządzonej szkody tylko wówczas, gdy w ten lub inny sposób spowodowaliśmy powstanie szkody.

Dlatego nie jeden właściciel pojazdu mechanicznego może być bardzo niemile zaskoczony tym, że ni stąd, ni zowąd musi płacić odszkodowanie, chociaż nie ponosi najmniejszej winy w powstaniu szkody (np. kamień leżący na jezdni wyskoczył spod opony przejeżdżającego samochodu i uderzył przechodnia w głowę, powodując wybite oko).

Otóż odnośnie wynagrodzenia szkód wynikłych z ruchu, pojazdów mechanicznych obowiązują specjalne przepisy Kodeksu Zobowiązań (skrót: k.z.), które wprowadzają tę niemilą, dla pojazdów mechanicznych zasadę, że za wynagrodzenie szkód wynikłych z ruchu pojazdów mechanicznych odpowiada się nawet bez winy, na zasadzie tzw. ryzyka.

Kto z winy swej wyrządził drugiemu szkodę, obowiązany jest do jej naprawienia, czyli do dania odszkodowania. Jeżeli więc ktoś przewróci się na chodniku lub na schodach i złamie nogę, wówczas właściciel nieruchomości obowiązany jest do dania odszkodowania, jeżeli wypadek nastąpił z jego winy np. przez to, że nie uprzątnął śniegu leżącego na chodniku, lub nie oświetlił klatki schodowej.

Obowiązany do dania odszkodowania jest ten, który ze swej winy wyrządził drugiemu szkodę. Taka jest naczelną zasadą odpowiedzialności za wyrządzoną szkodę, wyrażona w postanowieniach art. 134 k.z.

Z uwagi na specyficznie niebezpieczne dla otoczenia właściwości pojazdów mechanicznych, odpowiedzialność za wyrządzoną szkodę opiera się nie na winie, ale na ryzyku (art. 153 § 1 w związku z art. 152 § 1 k.z.).

Względę naturalnej słuszności przemawiają bowiem za tym, by osoba, która używa niebezpiecznego

dla otoczenia środka lokomocji, robiła to na własne ryzyko i ponosiła wypływające z tego konsekwencje.

Z tego względu Kodeks Zobowiązań postanawia, że właściciel (ten, na którego nazwisko pojazd mechaniczny był zarejestrowany w chwili wypadku) odpowiada zawsze za wynagrodzenie szkody nawet wówczas, gdy nie ponosi żadnej winy wypadku; np. pękły przewody oliwne od hamulców, skutkiem czego nastąpił wypadek mimo, że kierowca jechał ostrożnie; niezawiniona eksplozja zbiornika z benzyną poparzyła przechodniowi twarz itp.

Kierowca natomiast (ten, który prowadził wóz w chwili wypadku) zwolniony jest od jakiejkolwiek odpowiedzialności z tytułu ryzyka, a tylko w drodze regresu odpowiada po myśli art. 147 k.z. wobec właściciela wozu.

Jeżeli więc właściciel pojazdu mechanicznego będzie chciał dochodzić roszczenia przeciwko kierowcy, wówczas musi wytoczyć przeciwko niemu skargę i udowodnić, że kierowca ponosi winę wypadku.

Prześłanką odpowiedzialności z tytułu ryzyka jest, by:

- 1) mechaniczny środek komunikacji wprowadzony był w chwili wypadku w ruch za pomocą sił przyrody;
- 2) szkoda zrządzona została przez ruch pojazdu mechanicznego.

SILY PRZYRODY

Przez „siły przyrody” należy rozumieć charakterystyczną siłę dla silnika, która powoduje jego pracę.

Jest nią elektryczność przy silnikach elektrycznych, przy silnikach parowych siła prężności pary, przy silnikach zaś spalinowych prężność gazów spalinowych, powstałych ze spalania się mieszanki powietrza z benzyną, ropą, gazem drzewnym lub innym itp. materiałami napędowymi.

Nie będą podpadały pod zastrzeżoną odpowiedzialność, a więc z tytułu ryzyka, przypadki, gdy pojazd mechaniczny w chwili wypadku wprowadzony był w ruch nie przez „siły przyrody”, ale siłą mięśni ludzkich lub zwierzęcych, albo siłą bezwładności. Np. auto, którego silnik nie pracuje, zostało ustawione na równi pochyłej i toczy się na dół na skutek usunięcia zapory lub pchnięcia i powoduje szkodę.

Obowiązany do dania odszkodowania jest w tym przypadku ten, kto ponosi winę wypadku, bo np.

pchnął auto lub usunął zaporę, albo niedostatecznie zabezpieczył pojazd.

W omówionym przypadku odpowiedzialność za wynagrodzenie szkody będzie więc opierała się nie na ryzyku, ale na winie, gdyż pojazd nie był wprawiony w ruch przez „siły przyrody“.

Na zasadzie ryzyka natomiast będzie opierała się odpowiedzialność za wynagrodzenie szkody, jeżeli siłą, która wprawiła pojazd mechaniczny w ruch, była „siła przyrody“. Np. auto, które dzięki „sile przyrody“ wyjechało pod górę, zaczyna siłą bezwładności staczać się w dół na skutek zaoliwienia talerza sprzęgłowego i powoduje wypadek nieszczęśliwy.

RUCH

Przez „ruch“ pojazdu mechanicznego należy rozumieć nie tylko ruch w znaczeniu fizyki, czyli zmianę położenia pojazdu w stosunku do otaczających go przedmiotów, a więc kiedy jedzie, ale także taką sytuację, gdy silnik pracuje, a samochód przez ustawienie go na biegu „jałowym“ nie jedzie.

Pod pojęcie „ruchu“ będą podpadały też wszystkie czynności, które bezpośrednio zmierzają do uruchomienia silnika, a więc zapuszczanie silnika korbą lub rozrusznikiem.

Według orzecznictwa Sądu Najwyższego za wypadek spowodowany przez „ruch“ należy uważać, jeżeli koń spłoszył się na skutek huków zapuszczanego silnika, upadnie i złamie nogę itp. wypadki.

WARUNKI ZWOLNIENIA WŁAŚCICIELA OD ODPOWIEDZIALNOŚCI

Właściciel pojazdu mechanicznego może całkowicie uchylić się od odpowiedzialności za wynagrodzenie szkody, jeżeli w procesie o odszkodowanie udowodni, że szkoda wynika:

a) wyłącznie z winy poszkodowanego lub osoby trzeciej, za której czyny nie ponosi odpowiedzialności, albo

b) na skutek siły wyższej (art. 152 § 1 k.z.).

Nadto właściciel pojazdu mechanicznego może uchylić się całkowicie od cięższej na nim odpowiedzialności, jeżeli w procesie o odszkodowanie, udowodni, że:

a) środek komunikacji był oddany do użytku innej osobie na jej własny rachunek i niebezpieczeństwo (przedsiębiorca ruchu), albo

b) właściciel pozbawiony został możliwości rozporządzania nim wskutek cudzego czynu bezprawnego.

Za szkodę wyrządzoną odpowiada w tych dwóch ostatnich przypadkach zamiast właściciela ten, kto miał władzę rozporządzania środkiem komunikacji (art. 153 § 2 k.z.).

WYŁĄCZNA WINA POSZKODOWANEGO LUB OSOBY TRZECIEJ

Wina samego poszkodowanego lub osoby trzeciej, przez którą należy rozumieć osobę różną od poszkodowanego, kierowcy, właściciela pojazdu i przedsiębiorcy ruchu, musi być wyłączną przyczyną wypadku.

Polega ona na wytworzeniu takiej sytuacji, że nie można zapobiec wypadkowi, mimo dołożenia należytej uwagi i ostrożności ze strony kierowcy, który zawsze zobowiązany jest do zapobieżenia wypadkowi. Od tego obowiązku nie zwalnia kierowcy nawet największa nieostrożność ze strony poszkodowanego lub osoby trzeciej.

Najczęstszym zarzutem w tzw. procesach samochodowych jest zarzut wyłącznej winy poszkodowanego. Podpadają tu wszelkie wypadki niezachowania przepisów, lub niezachowania dostatecznej ostrożności przy przechodzeniu przez jezdnię, przy wychodzeniu spoza stojącego na jezdni pojazdu, przy wysiadaniu z tramwaju itd.

Jeżeli poszkodowany przyczynił się tylko częściowo

do powstania szkody przez to, że sam częściowo spowodował wypadek, bądź przez to, że zwiększył szkodę przez swoje zachowanie się po wypadku — np. nie udał się natychmiast do lekarza, natenczas okoliczność ta może być uwzględniona przy oznaczaniu wysokości odszkodowania (art. 158 § 2 k.z.).

SILA WYŻSZA

Pojęcie „siły wyższej“ do dziś jeszcze nie jest w nauce ustalone jednomyślnie, a bywa także w praktyce sądowej rozmaicie określane.

Teoria subiektywna rozumie przez siłę wyższą wydarzenie, którego w pośród danych okoliczności nie można było uniknąć ani przewidzieć, nawet przy dołożeniu najwyższego stopnia staranności.

Teoria obiektywna natomiast przez „siłę wyższą“ rozumie wydarzenie, które powstało poza obrębem ruchu mechanicznego środka komunikacji, a objawiło się z potęgą, przewyższającą wszelkie przypadki, jakie w zwyczajnym toku rzeczy mogłyby być przewidziane.

PRZEDSIĘBIORCA RUCHU

Art. 153 § 2 k.z. postanawia, że za szkodę wyrządzoną odpowiada zamiast właściciela ten, komu środek komunikacji oddany był do użytku na jego własny rachunek i niebezpieczeństwo.

Kodeks Zobowiązań stwarza tu konstrukcję pokrywającą się zupełnie z konstrukcją „przedsiębiorcy ruchu“ — z ustriackiej ustawy z 9 sierpnia 1908 (§ 1 ust. 3).

Ponieważ ustawa używa zupełnie ogólnych określeń „rachunek i niebezpieczeństwo“, a nie określa bliżej pojęć i nie zakreśla im żadnych granic, przeto możemy spotkać się w życiu z szeregiem sytuacji, które będą nasuwały nam wątpliwości w odpowiedzi na pytanie, kto jest w danej sytuacji — używając nomenklatury austriackiej ustawy — „przedsiębiorcą ruchu“.

Pojęcie „przedsiębiorcy ruchu“ nie nastęrcza żadnych wątpliwości, gdy między właścicielem pojazdu a osobą używającą jego pojazd została zawarta umowa tej treści, że już sam charakter umowy przetrzuca niebezpieczeństwo ruchu z właściciela na osobę różną od niego — np. w przypadku zawarcia umowy o dzierżawę pojazdu mechanicznego.

Orzecznictwo Sądu Najwyższego przyjmuje, że „przedsiębiorcą ruchu“, w razie oddania pojazdu do naprawy, jest właściciel warsztatu napraw samochodowych, jeżeli naprawa wymaga odbycia jazdy próbnej, bez której warsztat nie ma możliwości stwierdzenia, czy naprawa została wykonana bez zarzutu. Np. oddano wóz do warsztatu, celem podtoczenia bębnow hamulcowych i założenia obióg na szczęki. Ponieważ przy tego rodzaju naprawach jazda próbna przed wydaniem wozu z warsztatu jest nieodzowna, dlatego właściciel warsztatu jest „przedsiębiorcą ruchu“.

Jeżeli w czasie jazdy próbnej nastąpi wypadek, wówczas zobowiązany do oddania odszkodowania jest przedsiębiorcą ruchu, zamiast właściciela pojazdu.

Jedno z orzeczeń Sądu Najwyższego przyjmuje, że jeżeli oddano wóz do naprawy osobie, która nie ma zezwolenia władz na przeprowadzanie napraw samochodowych i naprawia je tylko pokątnie, wówczas właściciel pojazdu odpowiada za wynagrodzenie szkody powstałej w czasie jazdy próbnej, choćby jej odbycie z uwagi na charakter naprawy było konieczne.

Zdaniem moim „przedsiębiorcą ruchu“ jest ten, który na podstawie stosunku prawnego istniejącego między nim i właścicielem ma prawo do wyłącznego dysponowania pojazdem.

Przez „dysponowanie pojazdem“ rozumiem decydowanie o samochodzie odnośnie jego właściwości jako środka komunikacyjnego lub transportu w granicach uprawnień samego właściciela — np. decydowanie

o tym kiedy i gdzie ma jechać, gdzie ma garażować, ile ma zabrać towaru itd.

Prawo dysponowania może wynikać:

a) bezpośrednio z umowy — np. właściciel, oddając wóz do użytku innej osobie, wyraźnie zastrzeże, że jazda odbywa się na rachunek i niebezpieczeństwo danej osoby lub,

b) pośrednio już z samego charakteru innej umowy istniejącej między właścicielem pojazdu a osobą różną od niego — np. w przypadku oddania samochodu do warsztatu samochodowego.

W dalszej konsekwencji tego stanowiska nie będzie „przedsiębiorcą ruchu“ np. pasażer dorożki samochodowej, właściciel przewożonych mebli itp., gdyż osoby te są uprawnione tylko do użycia pojazdu jako środka komunikacji lub transportu, bez prawa dysponowania pojazdem w granicach uprawnień samego właściciela.

Wszelkie zarządzenia, które osoby te ewentualnie będą wydawały w czasie jazdy, należy uważać tylko za wynikową ich uprawnień do sprawniejszego wykorzystania właściwości pojazdu mechanicznego jako środka komunikacji i transportu, a nie za dysponowanie wozem.

Nie będzie — zdaniem moim — „przedsiębiorcą ruchu“ ten, któremu właściciel, wyrażając się językiem codziennym, pożyczca wóz wraz z kierowcą, np. celem odbycia wycieczki, do Zakopanego.

W tym przypadku bowiem właściciel dalej dysponuje wozem i tego rodzaju stosunek prawny należy uważać za przewóz grzeźnościowy, który odbywa się na rachunek i niebezpieczeństwo właściciela, choćby nawet osoba różna od właściciela pokrywała w całości koszty związane z utrzymaniem pojazdu w ruchu.

Gdyby jednak właściciel pojazdu pożyczył sam wóz bez kierowcy, wówczas osobę różną od właściciela należy uważać za „przedsiębiorcę ruchu“, gdyż osoba ta jest wówczas uprawniona do wyłącznego dysponowania wozem.

Kwestia pokrywania kosztów związanych z utrzymaniem pojazdu w ruchu jest — zdaniem moim — drugorzędna: ten moment powinien mieć tylko znaczenie posiłkowe przy rozstrzygnięciu pytania, kto w danej sytuacji jest „przedsiębiorcą ruchu“.

Jak widzimy, pojęcie „przedsiębiorcy ruchu“ musi być rozstrzygane od wypadku do wypadku w zależności od okoliczności faktycznych, a właściciel pojazdu mechanicznego przed wydaniem wozu do użytku innej osobie winien zachować dalekoidące środki ostrożności.

CUDZY CZYN BEZPRAWNY

Przez cudzy czyn bezprawny, w wyniku którego właściciel został pozbawiony możliwości rozporządzania pojazdem, należy rozumieć wszelką bezprawność: obiektywną (niezawinioną) i subiektywną (zawinioną).

Bezprawność obiektywna (niezawinioną) zachodzi wówczas, gdy np. ktoś przez pomyłkę zabiera cudzy wóz.

Bezprawność subiektywna (zawinioną) zachodzi wówczas, gdy ktoś bez zezwolenia właściciela używa cudzego wozu.

Pod pojęcie czynu bezprawnego będzie podpadał taki przypadek, gdy właściciel warsztatu samochodowego odbędzie próbną jazdę wozem, przy którym należy np. wyprostować błotniki lub zniszczoną lampę zastąpić nową. Charakter naprawy nie wymagał odbycia jazdy próbnej.

Pod to pojęcie będą podpadały również takie wypadki jak kradzież wozu, wymuszanie jazdy pod wpływem groźby karalnej (np. zagrożenie rewolwerem) itd.

Zdaniem moim bezprawny czyn zachodzi również wówczas, gdy osoba, która otrzymała wóz w zastaw, będzie tego wozu używała.

Z szeregu orzeczeń Sądu Najwyższego wynika, że wszelkie działania kierowcy lub współwłaściciela wozu, jak np. oddanie kierownicy w ręce osoby, która nie umie prowadzić wozu, tzw. w żargonie kierowców „czarne jazdy“ nie podpadają pod pojęcie bezprawnego

czynu, w wyniku którego właściciel został pozbawiony, możliwości rozporządzania pojazdem, nawet mimo wyraźnego zakazu właściciela pojazdu.

ZDERZENIE SIĘ POJAZDÓW MECHANICZNYCH

W razie zderzenia się pojazdów mechanicznych można wzajemnie dochodzić naprawienia szkód, poniesionych wskutek zderzenia, tylko na zasadach ogólnych, a więc zobowiązany do dania odszkodowania jest tylko ten, kto ponosi winę zderzenia.

Jeżeli więc jakiś pojazd mechaniczny zderzy się z innym dlatego tylko, że np. zacięła się kierownica — bez winy kierowcy, wówczas właściciel pojazdu, który zderzył się z innym, będzie odpowiadał za wynagrodzenie szkody, jeżeli poszkodowany udowodni, że winę wypadku ponosi przeciwnik.

PRZEWÓZ GRZEŹNOŚCIOWY

Gdy uszkodzenie osoby lub rzeczy miało miejsce przy tzw. przewozie grzeźnościowym, właściciel względnie inna osoba zobowiązana do dania odszkodowania, odpowiada tylko na zasadzie winy, a więc jeżeli ponosi winę wypadku.

Przewóz grzeźnościowy zachodzi wówczas, gdy za przewóz nie umówiono i nie pobrano żadnego wynagrodzenia w gotówce lub w innych walorach (np. właściciel wozu bierze ze sobą znajomego na wycieczkę).

Jeżeli podczas jazdy — przypuśćmy — wybuchnie zbiornik z benzyną i poparzy osobę towarzyszącą lub spali się jej bagaż, wówczas właściciel ponosi winę wypadku (np. przez to, że nie przykrył wlewką od zbiornika, skutkiem czego wyrzucony niedopałek papierosa wpadł przez wlewkę do zbiornika i spowodował jego eksplozję).

UWAGA OGÓLNA

K. Z. w art. 155, postanawia, że wyłączenie z góry omawianych wyżej zasad odpowiedzialności za wynagrodzenie szkód wynikłych z ruchu pojazdów mechanicznych, jest nieważne.

Jeżeli więc ktoś np. wydzienżawi innej osobie swój pojazd mechaniczny i strony postanowią w umowie, że ruch odbywa się na rachunek i niebezpieczeństwo właściciela pojazdu, to postanowienia te z mocy ustawy są nieważne.

Kpt. dr Edward Jaśko

KONCESJONOWANE PRZEDSIĘBIORSTWO TRANSPORTOWE

Aleksander MARCZAK

BYDGOSZCZ
ul. Kanałowa 9

W y k o n u j e
przewozy różnych towarów samochodami ciężarowymi na terenie całego woj. pomorskiego

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

ADMINISTRACJA

Z SALI SĄDOWEJ

SKUTKI BRAKU INSTRUKTORA PRZY NAUCE JAZDY

Jakie skutki pociągnęła za sobą nauka jazdy samochodem bez właściwego instruktora można było niedawno dowiedzieć się, na sali sądowej w Warszawskim Sądzie Okręgowym, który ferował i wyrokował w sprawie dwóch współpracowników i jednocześnie przyjaciół kierowcy, zatrudnionego w pewnym przedsiębiorstwie oraz jego pomocnika.

Ten ostatni nie posiadał prawa jazdy, a chciał je koniecznie uzyskać. W związku z tym jeżdżąc stale z kierowcą samochodem ciężarowym marki Chevrolet korzystał z okazji i często za pozwoleniem kierowcy sam prowadził maszynę.

Wiele razy udawało się to bez żadnych złych skutków, tak że pomocnik podyczył się już wcale nieźle prowadzić wóz. Niestety nie doprowadził swojej nauki do końca. Pewnego dnia, po odwiezieniu ładunku na miejsce przeznaczenia, obaj wracali szosą Otwock — Warszawa pustym samochodem do garażu. Wóz prowadził pomocnik a obok niego siedział kierowca, który mimo, że był kierowcą doświadczonym i w ciągu swej długoletniej pracy w tym zawodzie nie miał nigdy wypadku, nie był równocześnie umiejętnym instruktorem, uważał bowiem, że pomocnik jest już dostatecznie wyszkolony w kierowaniu maszyną i obecnie nie ma takiej potrzeby koncentrowania uwagi na jego ruchach jak to powinno mieć miejsce w początkowej fazie nauki. Kierowca nie zauważył także, że pomocnik nabrał zbyt wielkiej pewności siebie i prowadził wóz nieco za szybko, jak na swoje umiejętności, tym bardziej, że szosa nie była pusta.

W pewnej odległości bowiem przed ciężarówką wlokła się platforma naładowana mąką i — jak to zwykle pojazdy konne, nie jechała prawą stroną szosy, a raczej bliżej jej środka, furman zaś, trzymając lejce, szedł po jej lewej stronie.

Pomocnik, prowadzący samochód dał sygnał, wtedy furman zaczął skręcać bardziej na prawo, niemniej jednak sygnał był dany zbyt późno, a szybkość maszyny za duża, ponadto prowadzący ciężarówkę był jeszcze niedoświadczony, więc speszony bliskością platformy nie wyliczył należycie odległości przy wyprzedzaniu i otarł się o bok wozu przyniatając doń furmana.

Następnie, tracąc panowanie nad kierownicą, skręcił gwałtownie w lewo, wjechał do rowu przydrożnego, gdzie łamiąc resor zatrzymał się. Wtedy obaj wyskoczyli z szoferki, zobaczywszy platformę przewróconą, a furmana okrwawionego leżącego na szosie — podnieśli go i ułożywszy na samochodzie pojechali wraz z kilkoma przechodniami — świadkami tragicznego wypadku najpierw do szpitala, a potem złożyć zameldowanie w najbliższym komisariacie M.O.

Ofiara wypadku — furman — w następstwie złamania podstawy czaszki oraz ogólnych obrażeń ciała — zmarła.

*

Jak wynika z powyższych okoliczności całe nieszczęśliwe zdarzenie zaistniało na skutek braku doświadczenia oraz w niedostatecznym stopniu opanowania umiejętności prowadzenia pojazdu mechanicznego przez pomocnika kierowcy, przy jednoczesnym nabraniu przeświadczenia przez obydwo, że pomocnik tę umiejętność już posiada.

Skutki tego przekonania, tej nieuzasadnionej pewności siebie, jakiej niestety zwykle podlegają młodzi kierowcy, przedstawiły się w postaci śmierci człowieka, abstrahując już od uszkodzenia samochodu i platformy.

Ale właśnie dlatego nie można całkowicie zwalić winy na pomocnika, ponosi ją również kierowca, który był jego instruktorem i powinien zdawać sobie sprawę z odpowiedzialności jaką bierze na siebie. Naruszył on

bowiem § 67 pkt. 4 przepisów o ruchu pojazdów mechanicznych, a mianowicie, że „kierowca jest odpowiedzialny za rozmyślne lub pochodzące z niedbalstwa dopuszczenie do samodzielnego prowadzenia pojazdu przez osobę nieposiadającą pozwolenia na prowadzenie takiego pojazdu”.

W wyżej zaś opisanym wypadku pomocnik prowadził wóz całkowicie samodzielnie bez wpływu woli kierowcy i wskutek tego nie zrobił tego co zrobić powinien, tj. w chwili ocenienia trudności w wyprzedzeniu platformy winien był zahamować samochód, by umożliwić woźnicy zjechać na prawą stronę jezdni, a następnie bezpiecznie go wyprzedzić.

*

Sąd w toku przewodu wziął pod uwagę wszystkie okoliczności obciążające obydwo sprawców wypadku i skazał ich z art. 230 § 1 KK (za nieumyślną śmierć człowieka) kierowcę — na 1 rok, a pomocnika na 8 miesięcy więzienia.

Wyrok ten jest stosunkowo dosyć łagodny dzięki nienagannej przeszłości skazanych, jak również dzięki temu, że, zaraz po wypadku, obaj wypełnili dyspozycje § 66 wyżej cytowanych przepisów tj. udzielili pomocy ofierze wypadku i zameldowali o wypadku na posterunku M.O.

Jak z powyższego wynika nie należy zbyt łatwo ufać swoim zdolnościom instruktorskim, jeżeli nawet jest się bardzo doświadczonym kierowcą, ani poddawać się nadmiernej dumie i za szybko prowadzić wóz, jeżeli nie ma się dostatecznego doświadczenia.

Jerzy Zarzecki

Przedsiębiorstwo Transportowe

L. Olszewski, K. Parysi i S^{ka}

SPOŁKA JAWNA

OSTRÓW-MAZ. — UL. KOŚCIUSZKI nr. 16

WYKONUJE:

przewozy wszelkich towarów samochodami ciężarowymi o różnym tonażu na terenie województw:

**WARSZAWSKIEGO
BIAŁOSTOCKIEGO,
OLSZTYŃSKIEGO,
ŁÓDZKIEGO
oraz na obszarze m. st.
Warszawy i m. Łodzi.**

WITOLD RYCHTER

Z JEEP'KIEM W ŚWIAT DALEKI!

Mam niestety tylko niewielu niezawodnych przyjaciół. Niezawodnych nieprzyjaciół — o wiele więcej. Ale z pośród przyjaciół najbardziej niezawodnym jest mój kochany Jeepek. Nie grzeszy on wprawdzie urodą (nawet Urząd Skarbowy nie uważa go za luksus), odrapany, o nieokreślonej barwie, na połatanych gumach — ale dotychczas nigdy mnie nie zawiodł.

Gdy człek haruje od rana do późnej nocy, w pewnej chwili mówi: „mam dość — wysiadam“. Kładzie się wtedy do łóżeczka i... umiera, lub rozpoczyna starania o wysłanie go na wczasy, albo przedsięwzięcie długą, długą podróż.

Różne są sposoby podróżowania. Znany zawodnik samochodowy — Jerzy Nowak, jedzie dla przyjemności rowerem nad morze. Mazurek odmładza jakiegoś Kadeefa — pływaka i usiłuje przepłynąć nim Wisłę (w poprzek). Skoczkowski — nowa gwiazda Jednodniowych Jazd Konkursowych — zapamiętałe maszeruje piechotą, a pewien słynny pożeracz kilometrów zapamiętałe podróżuje ruchomymi schodami na trasie W—Z.

Co do mnie, to w wyborze środka transportu zdecydowała rozmówka z jednym z „wielkich“ Depsamu. Uczony ten inżynier twierdził, że samochodu nie należy używać na odległość ponad 100 kilometrów. Wynikałoby stąd, że chcąc mieć materiał z polskich szos o znakach drogowych, o robotach, o ruchu samochodowym — powinienem być pojechać koleją i z okna wagonu obserwować zjawiska pozytywne i negatywne. Ale cóż? Wrodzona przekora wzięła górę nad powagą wypowiedzi depsamowego „wielkiego“ i spróbowałem machnąć się nad morze... samochodem.

Zacząłem się od namawiania kochanego Jeepka. Ten wielce szanowny czterokołowy obywatel tak już robił bokami, że moja propozycja wydawała się zupełnie nierealna. Gdy go kupił w charakterze wraka, miał za sobą 49 tys. mil. Przejechałem bez dotknięcia wnętrza 56 tys. km.. Czy można ryzykować?

Wziąłem Jeepcia na „ambit“. Palnąłem mu w najlepszym polskim języku odczyt na temat współzawodnictwa, wyścigu pracy, oszczędności, odbudowy Warszawy... On nic! I tak wiedział, kochany łobuz, że spełnił wszystkie te zadania. Dopiero, gdy mu obiecał nowe gumy (skąd je teraz wziąć, gdy z forsą jak zwykle krucho?) — zastukał radośnie wybitymi panewkami, że o mało silnik się nie rozleciał.

Radę w radę, postanowiliśmy obaj pojechać i... wrócić. Bohaterskie postanowienie, zaiste. Szaleńcze. Ale cóż? Do odważnych świat należy.

Znaleźli się dobrzy ludzie, którzy pożyczili mi dwie opony: chybotanie kół przednich ustąpiło. Jeepcio przyrzekł, że nie weźmie nigdy ponad 13 litrów na setkę i dotrzymał tego bez zarzutu. Oczyszcziłem tablice rejestracyjne, przetarłem szyby i...

Ruszyliśmy. Jeepek, nie mogę powiedzieć nic złego. Ciągnął uparcie, niezmordowanie, wytrwale. Nawet ciśnienie oleju podniósł do dwudziestu funtów. Dyszał, ale szedł, dumnie obnosząc swe „gołębnikowe nadwozie“ po polskich szosach.

Cóż z tego, że wyprzedzały nas niejednokrotnie ciężarówki, których ludzka zawartość głośno szydziła z naszego powolnego tempa pięćdziesięciu na godzinę? Cóż z tego, że wyprzedziło nas wiele Cytrynek i Ścierwoletek, pędzących na złamanie karku? Cóż z tego, że byliśmy obaj przedmiotem kpin właścicieli supersportowych BMW i innych Dekawek? Cóż z tego, skoro jadąc tak wolniutko, ale idealnie równo — przybyliśmy do celu przed wszystkimi innymi, którzy musieli co chwila przerywać swe rekordowe tempo, celem dokonania jakichś napraw, zmiany przebitych lub uszkodzonych wskutek zagrzania dętek, posilenia się na „zielonej trawce“, lub dokonania czynności odwadniających.

Jeepek uparł się i przebył całą podróż od początku do końca bez najdrobniejszego uszkodzenia. Stukał panewkami, biedaczysko, podrygiwał bąblowatymi oponami, szumiał wyrobionymi satelitami tylnej przekładni, ale biegł i biegł tak wytrwale, że dumny byłem z przyjaciela.

**

Ale, do rzeczy! Przecież ostatni raz pisałem reportaż z dróg polskich przed rokiem. Wiele się zmieniło od tego czasu. A więc ruszył śmy na Jabłonnę i Modlin poprzez punkt kontrolny na Pelcowiznie, który dokładnie obejrzawszy papiery i maszynę z miłym uśmiechem życzył przyjemnego wypoczynku.

Tak pokrzepieni na duchu przez milicyjnych rycerzy, sunęliśmy aż do Płońska, gdzie znów punkt kontrolny badał papiery, zadowolony, że mu się nawinał pod rękę samochód. Ważne miasto ten Płońsk — punkt kontrolny MO posiada. Urzędujący milicjant był uprzedzająco grzeczny, choć niezwykle służbisty. Natomiast Płońsk nie może poszczycić się dobrym brukiem. Kocie łby, jak zaraza, powybijane i kostropate.

Miedzy Zakroczymiem, a Płońskiem wre praca na szosie. Poszerzają i prostują drogę, budują

ją nasypy, przekopują wzgórza. Dalej droga doskonała. Widać ślady niedawnych prac. Natomiast ruch wysoce mizerny tak, że czuliśmy się prawdziwymi królami nie mając konkurencji. Pustka jest tak wielka, że nowy koński narybek, który rzadko widzi samochody, demonstruje przepisowy strach, pchając się z wehikułami do rowów.

I oto Drobin, słynne miasto. Jedyne w Polsce, w którym nie wolno się zatrzymać. Dla czego? Już pisałem o tym przed rokiem i nawet demonstrowałem fotografię znaku zakazu zatrzymywania się, ustawionego przed wjazdem do miasta, oraz powtórzonego w samym mieście. Miejscowe władze kpią sobie prawdopodobnie z zarządzenia Depdrókołu (to Jeepek wynalazł tę nazwę, jak również nazwę Depsam) o doprowadzeniu znaków drogowych do porządku. Oczywiście, że Depdrokół nic nie może zrobić, gdyż jeżdżąc pociągiem, a nie samochodem, nie wie o komicznych znakach w Drobinie. Melduję posłusznie: stoją! Gwizdzą na zarządzenie i na zdrowy rozsądek. Bruki też podłe.

Ale oto i Sierpc, a za nim Rypin, który położył śliczną kostkę na ulicach. Szosa wciąż nadzwyczajna — jak na wystawę. O dziwo — żadnego punktu kontrolnego.

Znając tradycyjną złą drogę na Dobrzyń — Golub pojechałem wypróbowaną szosą na Brodnicę i Jabłonowo. Niestety droga bardzo się popsuła i okazała się mocno dziurawą. Natomiast zaraz za Jabłonowem gwałtownie zmieniła się w szeroką i nowo ukończoną wspaniałą szosę, która już bez zmiany doprowadziła nas do Grudziądza. Szukałem i tu punktu kontrolnego, tego tradycyjnego punktu z próbą światła w biały dzień, a tu... nic nie ma. Zupełnie wolna droga.

Nie obyło się naturalnie bez chichotu mego Jeepka. Gdzieś po drodze zaparł się nagle na cztery hamulce i aż kwiknął z uciechy. Spojrzałem: na skrzyżowaniu drogowym „Grudziądz 40 km“. „Czego ryczysz, drabie?“ — huknąłem.

Jeepek wzdrygnął się i pomaszerował dwieście i pół metra dalej, zatrzymując się znów przed tablicą. Na niej „stojąco“ jak wół: „Grudziądz 42 km“. Tak więc dwa kilometry równe są tam dziewięciu i pół metrom. Wyraźne potwierdzenie teorii względności.

Na 3 kilometry przed Grudziądzem stoi pięknie pomalowany znak ograniczenia szybkości do 30 km/godz. Szosa pusta, a ograniczenie jest. Po co? Tego chyba nie wiedzą miejscowe władze.

Mówicie, że Warszawa odbudowuje się w wyścigowym tempie? To zobaczcie Grudziądz. Gdzie były ruiny — założono piękne kwietniki. Nawet tramwaje chodzą szybszym truchcikiem.

Od Grudziądza do Kwidzyna poprzednia wąska szosa została prawie dwukrotnie poszerzo-

na i zamieniła się w doskonałą i wyjątkowo piękną drogę o wielu malowniczych zakrętach. Co chwila stoi nowy znak drogowy „8 Z“. I rzeczywiście: osiem łagodnych wiraży, które można machnąć sto na godzinę. Zaraz za znakiem końca tych „8 Z“ — dwa potężne zakręty, niestety nie oznaczone. Wszystko na odwrót...

O samochodach nic nie mogę napisać, bowiem ich nie było. Spotkaliśmy zaledwie jeden ciągnik z przyczepą, bez numerów.

Zamiast wehikułów, na szosie znajduje się niezliczona ilość drobiu. Gęsi, kury, indyczki i wszelka inna gadzina — wszystko to spaceruje po szosie i denerwując kierowcę zmusza go do ustawicznego hamowania, omijania, balansowania, złośczenia się. Nikt zwierzyny nie spędza z szosy, mimo, iż przepisy wyraźnie to nakazują. Czyżby droga była dla ptactwa domowego? Jeepek nie ma zwyczaju być gęsiobójcą. Jakoś przebijał się z biedą przez tę skrzydlatą zaporę, ale nakłął się, jak nigdy.

Kwidzyń, Malbork, Tczew. Wszędzie droga, jak stół. Rzadko gdzie za granicą spotykałem takie drogi na tak długim dystansie. Jeżeli do tego dodać że przecież przed dwoma laty drogi nasze były prawie całkowicie zniszczone, to musimy nisko pokłonić się przed naszymi wodzami od komunikacji. Dokonali niewątpliwie cudu. Bez rozgłosu, bez reklamy, bez hałasu — jedynie mocną głowę i wytężoną pracę. Teraz śmiało możemy wszystkie kreski na mapie samochodowej pomalować najpiękniejszym mocnym kolorem. Nawierzchnia pierwszorzędna, krzywizny przewyższone, szerokość bardzo dogodna. Jakaż to oszczędność w zużyciu samochodów! Jaka wygoda dla jazdy!

Znacie, drodzy koledzy, najgorszy odcinek bruku w Polsce? Oczywiście — powiecie — odcinek taki istnieje między dwoma mostami kolejowymi w Tczewie.

A właśnie że nie! Już go nie ma. Leży tam teraz piękny kostkowy bruk i jedzie się, jak po stole. Całymi dziesiątkami lat piekielny bruk w Tczewie leżał i leżał. Aż nagle teraz... znikł bez śladu. Serdecznie dziękujemy. Wiwat władze drogowe!

I znów doskonała droga z Tczewa do Gdańska. Drobne niedomagania wciąż są usuwane. Praca wre.

Lecz oto już Orunia. Nareszcie punkt kontrolny. Pomyślcie: z wyjątkiem Płońska — droga wolna cały czas! Zresztą milicjant na punkcie stara się jak umie, by kontrola nie była przykra. Wprawdzie sprawdza samochód dość dokładnie; nawet kontroluje luz w kierowniku. Ale czyni to tak uprzejmie, że Jeepek aż rumieni się z zadowolenia, bowiem otrzymuje pochwałę za dobry wynik kontroli.

W Gdańsku zdjęto nareszcie z głównych ulic pniemieckie znaki drogowe. Niestety pozostały one jeszcze na ulicach bocznych. Prawdopodobnie porządku idą tu „na raty“.

**

A teraz małe zastrzeżenie. Chodzi o Wrzeszcz i o słynną „autostradę w GUMie“. Czytelnicy pamiętają pewien felieton z opisem szeroko reklamowanej „autostrady“, której otwarcie odbyło się z wielkim i niezasłużonym hukiem. Uliczka ta, równoległa do głównej ulicy Wrzeszcza, składa się z kilku kawałeczków, przerywanych domami, między którymi królował dom GUM-u (Gł. Urzędu Morskiego). Obecnie GUM już wyszedł z domu, a dom istnieje. Inne domy też. Tak więc „autostrada“ jest bezużyteczna. Miejscowi normalni obywatele nie mogą pojąć, po co było pakować grubą forszę w to przedsięwzięcie.

**

Sopot, jak Sopot. Po staremu. Wydano zakaz parkowania samochodów na ulicy Stalina, ale znaki ustawiono... piąte przez dziesiąte. Jak się trafi akurat latarnia, albo drzewko — znak na nim jest. Gdy drzewka nie ma, znaku nie ma. Sposób uwidocznienia zakazu urąga nie tylko przepisom, ale i zdrowemu rozsądkowi.

Sopot w ogóle jest „na bakier“ z przepisami, a nawet z logiką. Na ul. Rokossowskiego przez oszczędność ustawiono tylko kilka znaków zakazu postoju — znów, gdy triafiła się latarnia. Jest to ulica jednokierunkowa, a dojazd do niej z drugiego końca wymaga nadłożenia drogi o dobre dwa kilometry. Czy to zgadza się z „systemem O“? Nie jestem wprawdzie tak wybitnym fachowcem od ruchu drogowego, jak władze sopockie, lecz mimo to widzi mi się, że ktoś powinienby nauczyć się tam czegoś i nie robić głupstw. Tak przecież nakazuje Ministerstwo Komunikacji. Czy inspektor tegoż Ministerstwa nie zechciałby zainteresować się sławnymi ograniczeniami ruchu w Sopocie? Jeepek byłby mu bardzo wdzięczny.

Tamże nad każdym otwartym włazem do kanału stoi na jezdni najprawdziwszy niemiecki znak ostrzegawczy: wykrzyknik (z kropką) w trójkącie. To już jest skandal, takie kultuwanie niemieczyny.

Oświetlenie przelotowej arterii Sopotu gazem — okropne. Właściwie wcale go nie ma. Trzy palniki latarni posiadają po jednej lub po dwie koszulki. System „O“ zapewne, ale źle pojęty. Gaz uchodzi z trzech otworów. Zresztą idzie taki specjalista od zapalania i zapala. A co zapali następną latarnię, to w poprzednich ciśnienie maleje i po kolei gasną. Świetny system: jegomość wykonuje pracę, gazownia oszczędza

gaz i koszulki, a automobilista ma przecież swoje własne reflektory, które nikogo nie kosztują.

**

A propos reflektorów. Widziałem wielokrotnie autobusy MZKGG, które w egipskich ciemnościach Sopotu miały zapalone jedynie dwie niebieskie latarki na przodzie i żadnej z tyłu. Nikt nic na to nie mówi. „System O“? Czy świadome ryzyko? Natomiast milcja nie zgadza się, by samochody ustawiały się przed skrzyżowaniem w dwa rzędy, jak w każdym nowoczesnym mieście. Mają jechać w kolejce — jeden za drugim. Tak mi to wytłumaczył uprzejmy milicjant, z politowaniem uśmiechając się na przypomnienie, że o tym nie wiem, gdyż przyjeżdżam z głębokiej prowincji — z Warszawy.

**

Przed wspaniałym Grand Hotel w Sopocie prowadzi równie wspaniałą i efektowną podjazd. Niestety nie wolno się na nim zatrzymywać, bowiem przed wjazdem stoją dwa nowiutkie znaki: jeden — zakazu postoju, a drugi — zakazu... zatrzymywania się. Tak, wyraźnie i niedwuznacznie — zakaz zatrzymywania się. Pomijając nonsens ustawiania jednocześnie obu tych znaków, należy zastanowić się, w jaki sposób wyskoczyć w biegu przed Grand Hotelem z samochodu i to z bagażami...

Pomyłki nie ma, bowiem przy końcu podjazdu, gdy znów się zjeżdża na ulicę, obydwa znaki są powtórzone z tabliczką „koniec“ — jak najbardziej przepisowo.

O, kochane, mądre, przewidujące i wspaniałe Władze Sopotu... Uczycie się pilnie, bowiem człek nigdy nie jest za mądry. Kupcie sobie Instrukcję Ministerstwa Komunikacji o znakach drogowych.

**

By ukoronować me spostrzeżenia, Jeepek zawiózł mnie na ulicę Szopena, dobiegającą do ulicy Kościuszki. I co widzę? Czy mnie stare oczy nie mylą? Ależ nie! Oto na chodniku ulicy Szopena, sterczy cudaczny znak drogowy. Na okrągłej białej tarczy, obrzeżonej czerwonym otokiem, widnieją trzy czarne strzałki: jedna w lewo, jedna w prawo, a jedna... w dół. Co to znaczy?

Należałoby się domyślać, że wolno mi jechać w lewo, albo w prawo (zresztą i tak nie ma innej możliwości), albo wreszcie... cofać się z powrotem ulicą Szopena, bowiem strzałka pionowa skierowana jest w dół. Ale ulica Kościuszki jest jednokierunkowa, w lewo. Co tu czynić? Gdzie dowiedzieć się o znaczenie tego idiotycznego znaku? Chyba w Verkehrspolizeibüro w Berlinie, bowiem znak ma wszelkie cechy niemieckiego...

Jeepek tak zachnął się ze złości na ludzką głupotę, że o mało nie rozerwał tłumika. Wyrwał z kopyta i zaniósł mnie w stronę Gdyni.

Masz babo placek! Myślałem, że Gdynia, to już co innego, a tu, jak wół... znak 5 km/godz. Oczywiście nikt się do tego nie stosuje, bo jak? Przed zajezdnią MZKGG na szosie gdańskiej — znak zakazu parkowania. Odwołania nie ma.

Na samym środku Świętojańskiej stoi samochód MZKGG do naprawy sieci trolleybusowej. Samochód ten posiada z przodu i z tyłu po dwa niemieckie znaki uwagi, wykrzykniki w trójkątach. Powtarzam: niemieckie kolory i niemieckie znaki. A niemiecka okupacja skończyła się w roku 1945, o czym uroczysto zawiadamiam dyrekcję MZKGG.

**
*

Uciekliśmy z Gdyni jeszcze dalej, hen, nad otwarte morze. Uciekliśmy tam, gdzie nie ma dróg, nonsensów, samochodów i ciągników bez numerów, przyczep w rozpaczliwym stanie technicznym; tam, gdzie morze wyrozumiałe szumi i koi nerwy, stargane ludzką głupotą, rujnąjącą pozytywne i wielkie wysiłki ludzi pracy...

Ludzie, ludzie! Zobaczcie trasę W—Z w Warszawie, a może nauczycie się, jak należy rozwiązywać problemy regulacji ruchu i ustawiać znaki ostrzegawcze w miastach.

**
*

Po kilku dniach trzeba było jednak wracać. Zdawało się, że nic już nowego nie zauważymy. Ale, skąd!

W Oruni stoi niemiecki znak niebezpieczeństwa, zresztą bez usprawiedliwionego powodu. W Tczewie, gdzie zniesiono już sławny punkt kontrolny ze spowiedzią w budce i zapisywaniem do wielkiej księgi, droga na Warszawę wskazana przez Bydgoszcz. Dlaczego nie przez Malbork, przez który i doskonale się jedzie i droga ładniejsza, a ponadto krótsza?

Wspaniały kawałek betonowej szosy przechodzi przez znane już Czytelnikom osiedle o historycznej nazwie Gnojewo. Depdrókoł wyjaśnił na łamach „Motoryzacji”, że Gnojewo było już dawno Gnojewem i Gnojewem zostanie. Ale, dlaczego nazywa się Gnojewo, zrozumiałem dopiero teraz. Oto czystułka betonowa nawierzchnia szosy, przy przejeżdżaniu przez Gnojewo, pokrywa się kilkucentymetrową warstwą... gnoju. Zapewniam, nie jest to widok przyjemny, choć może z historycznego punktu widzenia — właściwy.

Dziatki w Malborku mają wybitne zdolności wojskowe. Z niebywałą rutyną strzelają do samochodu z procy. Ale jak strzelają! Proszę wie-

rzyć, że „zakładają” prawidłowo poprawkę przy celowaniu — przed samochód — uwzględniając jego szybkość. Urodzeni strzelcy samolotowi.

W Grudziądzu, na początku miasta, istnieje bardzo wygodny skrót drogi, prowadzący brzegiem przedmieścia. Szkoda, że drogowskaz jest tak umieszczony, iż widać go jedynie od strony przeciwnej. Ten błąd wymaga niezwłocznej interwencji.

Jadąc do Warszawy zaryzykowałem skierować się z Radzyna nie do Brodnicy, lecz do Wąbrzeźna, bowiem tam prowadziła nowo-zbudowana szosa. I nie zawiodłem się. Szosa wprowadzie jeszcze ma kawałki podłe, ale na ogół już jest przebudowana i to idealnie: szeroko, gładko, z przewyższonymi zakrętami. I znów zdumiałem się, kiedy zdążono dokonać tej wielkiej i tak pożytecznej pracy? W zachwycie nie zauważyłem nawet fatalnego bruku w Golubiu. To Jeepek odczuł go na własnej skórze i pokornie prosi o poprawienie.

A w Wąbrzeźnie pokutują jeszcze niemieckie znaki drogowe i sposób ustawienia drogowskazów pozostawia wiele do życzenia.

**
*

W Jeżewie, małej dziurce, odpust. Szosa pełna ludzi, po bokach kramiki, karuzele. Młodzian stoi z rowerem na środku drogi i ani myśli się usunąć. Był bardzo dumny, że swoją osobą i rowerem zmusił samochód do zjechania z drogi...

W Drobinie oczywiście nie zatrzymałem się, zgodnie z ustawionymi tam znakami zakazu. Między Płońskiem a Kroczewem „nakryłem” niemieckie znaki ostrzegawcze. Tam też roboty drogowe zabezpieczone są znakami zakazu przejazdu, choć innej drogi nie ma. Często też widnieje zbędne ograniczenie szybkości do 10 km/godz.

I oto już Jabłonna. Słynna Jabłonna, przed którą, na dobry kilometr, ustawiony jest znak ograniczenia szybkości do... 20 km/godz., choć z przeciwnej strony takiego ograniczenia nie ma. Tak! Jabłonna ma wybitnie zwolnione tempo, choć wyraźnie... jednostronnie.

**
*

Punkt kontrolny na Pelcowiznie przywitał mnie małym uśmiechem i grzeczną, poważną kontrolą. Niewątpliwie, ujmujący sposób wykonywania służby, stosowany coraz częściej przez kochanych „stalowych obrońców automobilistów”, dobrze harmonizuje z niebywałymi osiągnięciami w dziedzinie przebudowy dróg; z osiągnięciami, o których wie tylko ten, kto znał stan przedwojenny, kto łamał resory zaraz

po wojnie i przebiegał tysiące kilometrów, jak Polska długa i szeroka.

Wyda mi się, że ta olbrzymia i nieustająca praca jest jeszcze za mało uwypuklona wśród innych wspaniałych osiągnięć. Jest ona niewątpliwie za skromnie reklamowana. Za mało zdajemy sobie sprawę z olbrzymich korzyści, jakie daje nam posiadanie doskonałych dróg i nie doceniamy naogół wartości gigantycznych wysiłków o doprowadzenie polskich szos do stanu, którym mógłby się poszczycić najbardziej wyimagający kraj.

**

Nie umiem znaleźć dostatecznie mocnych słów, by odpowiednio wyrazić uznanie naszym drogowcom za ich niezwykle wyczyn w tak krótkim czasie. Mogę jedynie zauważyć, że my, automobiliści, nie nadążyliśmy za drogowcami. A przecież ich praca zobowiązuje nas do potrójnego wysiłku, do wzmożenia szlachetnej i pozytywnej rywalizacji.

Drogowcy! Daliście nam i dajecie nadal dobre drogi. My musimy dobrze jeździć po tych drogach. Musimy dbać o to, by nasze samochody uzyskiwały znacznie większe przebiegi międzynaprawcze, by opony przekraczały wyznaczone im normy kilometrażu, by zużycie paliwa malało. Wy, drogowcy, ułatwiacie nam to zadanie i za to winniśmy Wam szczerą wdzięczność.

A gdy spotkamy „pirata“, który ściga się na ciężarówce z osobówką; który wykopuje dołek w nowo zbudowanej szosie, by postawić zbyt wysoki podnośnik pod koło; który „zarzuca“ wozem na zakrętach niszcząc opony i nawierzchnię drogi; który przeciąża samochód i lekceważy sobie słuszne ograniczenia — tego wykluczmy z naszego grona i będziemy go wytykali palcami przy każdej okazji, jako społecznego szkodnika.

**

Jeepek, wierny i niezawodny towarzysz pracy i wypoczynku, potwierdza wszystko powyższe, ale pokornie prosi, by i on mógł przyczynić się jeszcze więcej do wspólnego dzieła. Twierdzi stanowczo, że każda taka dłuższa jazda daje tyle ciekawych obserwacji, że powinien być częściej wysyłany do wyłapywania nonsensów i błędów, których istnienie jest obrazą pozytywnej pracy drogowców, a których wytknięcie w takim felietonie daje zawsze dobre rezultaty.

W. Rychter

ROŚNIE PRODUKCJA PRZYZCZEP. Jarocińskie Zakłady Metalowe „Bracia Wólke“ zakomunikowały niedawno w specjalnym meldunku „Motozbytowi“, że załoga ich wyprodukowała przedterminowo 400-tonną przyczepę samochodową, 10-tonową. Chodzi tu o przyczepy kłonicowe — używane do transportu dłuższych lasów. Wzmoczona produkcja tych przyczep przyczynia się więc do usprawnienia naszej gospodarki leśnej. Niezależnie od przekroczenia planu produkcyjnego Zakłady Jarocińskie zobowiązały się do dalszego ulepszania swej produkcji.

Różne

CZTERY FACHOWE CZASOPISMA

KOMUNIKACYJNE WYCHODZIĆ BĘDĄ

W R. 1950-ym.

W resorcie komunikacji ukazywać się będą w przyszłym roku w dalszym ciągu miesięczniki „Przegląd Komunikacyjny“, „Przegląd Kolejowy“ i „Drogownictwo“ oraz miesięcznik „Motoryzacja“, który jest organem prasowym Departamentu Samochodowego M. K., oraz Związku Zawodowego Transportowców, Automobilklubu Polski i Pol. Zw. Motocyklowego.

ŻYCIORYSY PRZODOWNIKÓW I RACJONALIZATORÓW KOMUNIKACYJNYCH

W związku z zaleceniem Zarządu Głównego Z.Z.K. (Główny Komitet Współzawodnictwa Pracy) Wydawnictwa Komunikacyjne przystąpiły do wydania drukiem życiorysów przodowników i racjonalizatorów w komunikacji.

Już w najbliższym czasie ukażą się nakładem W.K. (Biblioteczka Przodowników i Racjonalizatorów w Komunikacji) broszury, zawierające życiorysy i opis pracy oraz osiągnięć racjonalizatorskich 4-ch wybitnych kolejarzy. Będzie to pierwsza seria tego typu broszur w komunikacji. Stopniowo ukazywać się będą dalsze serie.

W ten sposób Wydawnictwa Komunikacyjne uczynią zadość potrzebie ujawnienia wspaniałych wysiłków i osiągnięć pracy tych kolejarzy, którzy przykładem swoim pociągają za sobą coraz liczniejszą szereg pracowników, pragnących przyspieszyć budowę ustroju socjalistycznego w Polsce przy pomocy wzorów radzieckich.

ODWOŁANIA W SPRAWACH „PRAW JAZDY“

NALEŻY SKŁADAĆ DO STAROSTW

Kierowcy samochodowi niejednokrotnie zwracają się bezpośrednio lub nadsyłają podania do Ministerstwa Komunikacji w sprawach związanych z wymianą bądź wydawaniem pozwoleń na prowadzenie pojazdów mechanicznych.

Takie postępowanie z zasady przedłuża załatwianie ich spraw, gdyż Ministerstwo Komunikacji nie jest w możności rozpatrywania poszczególnych spraw i przesyła je do Urzędu Wojewódzkiego w celu bezpośredniego załatwienia.

Dlatego w interesie kierowców jest, aby w omawianych sprawach zwracali się bezpośrednio do starostw, na których obszarze zamieszkują. Dopiero jeżeliby który z kierowców uznał, że starostwo nie załatwiło jego prośby po jego myśli, może odwołać się do Urzędu Wojewódzkiego — jako instancji odwoławczej od decyzji starostwa, składając odwołanie do starostwa, które obowiązane jest to odwołanie przesłać wraz z aktami sprawy do decyzji Urzędu Wojewódzkiego.

Decyzja Urzędu Wojewódzkiego, jako instancji odwoławczej, do której należy rozpatrzenie odwołań, jest ostateczna.

Przesyłanie podań i składanie prośb bezpośrednio do Ministerstwa Komunikacji nie wpływa na przyspieszenie sprawy, lecz przeciwnie powoduje przedłużenie załatwienia sprawy, gdyż władze ministerialne muszą przysyłać otrzymane podania i prośby do załatwienia właściwym władzom, którymi są starostwa powiatowe i grodzkie oraz Urzędy Wojewódzkie.

ARTYKUŁ DYSKUSYJNY

CZY PAPIEROS PRZESZKADZA W PROWADZENIU SAMOCHODU?

Jeżeli przyjąć bez zastrzeżeń — bogatą fantazją zabarwioną — artykuł ob. M. Korwina (Mot. Nr 8) o procedurze zapalania papierosa przez kierowcę, to wcale nie dziwiłoby nikogo, że nasz tabor transportowy (mech.) miałby wygląd bardzo opłakany, bo każdy pojazd już po kilku dniach zostałby „oporzędzony” przez kierowcę palacza o pierwszą lepszą przeszkodę, nie mówiąc o ewt. licznych ofiarach.

O ile jestem za abstynencją kierowcy i popieram wszelkie pociągnięcia, by wyeliminować alkohol, jako najgorszego wroga każdego obywatela, a zwłaszcza tego, który prowadzi „żelaznego smoka” po ruchliwych ulicach miast i osiedli ludzkich, skłonny w oszołomieniu alkoholowym spowodować wszelkie nieszczęścia, to — palenie tytoniu uważam za nałóg najmniej szkodliwy dla otoczenia palacza.

Wprawdzie należałoby oczekiwać, że w niektórych tam „wieku”, my, mieszkańcy Ziemi, pretendujący do miana istot mądrych, wyeliminujemy raz na zawsze głupie bądź co bądź przyzwyczajenie trzymania „ćmika” w ustach i łykania dymu — to gdy mowa o paleniu przez kierowcę, nie ma racji podnosić alarmu, gdyż wraz za ob. Rychterem — stwierdzam, iż na przestrzeni długich lat, nie zanotowałem żadnego wypadku względnie karambolu samochodowego z przyczyny papierosa.

Wszelkie też przepisy i rygory, zmierzające do ograniczenia kierowcy jak, kiedy i gdzie ma zapalać paierosa — uważam, jako nie prowadzące do celu. Wiemy skąd inąd, iż najbardziej drakońskie kary, stosowane przez pańswa zach. i kościół w stosunku do palaczy „diabelskiego ziała”, jak obcinanie nosa i uszu i o zgrozo! — wyklęcie z kościoła i pozbawienie królestwa niebieskiego — tak jak obecnie w stosunku do wszystkich demokratów (!) — nie przyniosły żadnego skutku. W osiemnastym ponoć wieku zaprzestano prześladowań. Tytoń uzyskał obywatelstwo i jest wielce dochodową pozycją skarbu.

A więc ob. Korwinie, nie wracajmy do średniowiecza i porzućmy myśl o „ekskomunicie” na stosunkowo mało szkodliwą nikotynę, która tak bezceremonialnie weszła w byt najbardziej postępowych narodów, iż o niesławnym jej rodowodzie nie pamięta już obecnie żaden najbardziej szanujący się palacz. Smokcze „indyjańska fajkę pokoju” prałat, ongiś ekskomunikujący, profesor debatujący o wzniosłych problemach, dyplomata, inżynier, robotnik fabryczny, dziad pod kościołem, a no i... kierowca.

Ten ostatni nie może być nadczłowiekiem, ma bodaj więcej powodów, by „ćmić”. — Zapala papierosa, gdy sen go morzy, zapala, gdy motor nawala, zapala, gdy zapełnia zawile paragrafy „kontrolki”, zapala, gdy ząb go zaboli, zapala gdy kieszki marsza z głodu grać zaczynają — palił w garści na polu walki z okupantem — pali otwarcie na warsztacie swej pracy — zapala papierosa w dziesiątkach wypadków i zawsze (wbrew dowodom współczesnej medycyny o szkodliwości nikotyny na serce, płuca i żołądek) ten „cug” gorzkiego dymku — głęboko wciągnięty w płuca przynosi ulkojenie, przynosi natchnienie, wybawia z kłopotliwego „impasu” — swego adoratora — palacza.

Kierowca palacz — zrównoważony i systematyczny typ człowieka sięga po papierosa nie do „przepastnej” tej czy innej kieszeni (wg określenia ob. Korwina), lecz zwykle do ściśle określonej, przeznaczonej na ten cel, bocznej kieszeni, gdzie zwykle znajdują się tak papierosy, jak i inne ku temu celowi służące utensylia.

Zresztą czynności te nie są częste, są przeważnie wykonywane w czasie przerwy między jednym i dru-

kim kursem. Gdy zjawia się pociąg zapalania — kierowca kulturalny, kierowca zrównoważony umysłowo — nie zawsze ulega natychmiast swemu nałogowi. Jeżeli jazda zbliża się ku końcowi — na pewno taki kierowca zdecyduje się dojechać do celu bez papierosa w zębach.

Jeżeli kieruje strażackim wozem, śpieszącym „na łeb i szyję” na pożar, jeżeli kieruje karetką pogotowia, śpieszącą ku zaatakowanemu na skręt kieszki czy ślepą kieszki — nie ma wówczas obawy (ob. Korwinie!) by kierowca sięgał do „przepastnej” kieszeni po przedmiot swego nałogu.

Jeżeli siedzi w ciasnym pudle osobówki i wiecie, czcigodne jakieś persony — wątpię mocno, czy który kierowca zechce zatruwać powietrze naszymi „mocnymi” i zechce faktem tym wykazać brak wychowania.

Namienny zaś palacz, pod tym czy innym pretekstem, zatrzyma auto i zanim obejdzie wokół auta, szukając rzekomego „defektu”, zdąży zaciągnąć się zbawczym dymkiem.

Kierowca o zdrowym umyśle (nie „tuman”, jak takiego określa ob. Rychter), gdy będzie uważał, że ma zapalić — bez uciekania się do sztukmistrzostwa i ekwilibrystyki — na pewno dostosuje chód samochodu ewent. zupełnie pojazd zatrzyma, by być w ramach bezpieczeństwa i wówczas dopiero zapali.

A ileż to razy się zdarza, że grzeczni pasażerowie częstują kierowcę papierosikiem w czasie jazdy — czy wówczas kierowca nie domyśli się, by uprzejmiego pasażera poprosić o dodatkową uczynność — zapalenia tegoż papierosa i włożenia go do podanej cygarniczki (ustnika). Zresztą czyż sposób wyszczególnić wszystkie możliwości, gdy zdrowy rozum i inteligencja kierowcy wskażą najlepszy sposób zapalenia papierosa, gwarantujący pełnię bezpieczeństwa.

Nie wyobrażam sobie kierowcy „tumana” który podczas nocnej jazdy paliłby zapalniczkę przed nosem, oślepiając siebie i narażając pojazd na rozbicie.

Z końcowego wyводу ob. K. o „mechanice zapalania papierosa” wyrozumiałem, że do kierowania samochodem bezwzględnie przez cały czas potrzebne są obie ręce. W tej kwestii jestem zupełnie odmiennego zdania. Uważam za rzecz normalną prowadzenie samochodu bądź lewą bądź prawą ręką na zmianę. Przy dobrej, czulej kierowcy wystarczy lekki dotyk ręki, by wyczuć jak samochód idzie. Nie mówię o jeździe szybkiej, o jeździe po złej drodze, o jeździe na trasie przepełnionej, gdy bezpieczeństwo wymaga zdwojonej czujności, co gwarantuje tylko trzymanie kierownicy obydwojema rękoma.

Reasumując — uważam więc że jedna ręka u doświadczonego kierowcy, będąca często-gęsto w rezerwie może być użyta do utarcia nosa, do poprawienia nakrycia głowy, do użycia zamiast brakującego kierunkowskaza, do naciśnięcia sygnału, do zapalenia światła, a nawet do zapalenia papierosa. (O ile brak obok pomocnika, który zwykle tę ostatnią czynność z chęcią i gotowością wypełnia).

Na marginesie jeszcze dodam, iż należy nam zwrócić uwagę na najbliższe nasze otoczenie, by nałóg ten, bądź co bądź głupi i ośmieszający, jakim jest palenie tytoniu, nie rozpowszechniał się tak zastraszająco w szeregach naszych „równoprawnych” obecnie obywateli, jakimi są kobiety — nasze żony i córki — matki między innymi i nowego pokolenia kierowców. Swym mało chwalebny przykładem aprobując niejaką absurdalność, poniżającą dostojność człowieka, ba, szkodliwy i na zdrowiu i na kieszeni — nawyk, który z biegiem czasu staje się niejako drugą naturą

człowieka i tylko silną wolą pokonany być może, a bynajmniej nie żadnymi nakazami.

Bądźmy wyrozumiali — nie zakłócajmy mniej więcej równomiernych okresów, w których organizm każdego palacza domaga się zrównoważenia przez zażycie porcji trucizny — nikotyny. Gdy ją zażyje po dłuższej przerwie, wówczas dopiero mogą się przejawiać komplikacje — dajmy na to — oszołomienie — a więc wtedy faktycznie mogą w konsekwencji nastąpić niepożądane wypadki.

Toteż pomimo ujemnych cech nikotyny jako takiej — wołam — hola! od dalszych rygorów i ograniczeń, gdyż tych kierowca ma aż za dużo!

Kaz. Paszkiewicz

NASZE KŁOPOTY

ZE SZKOLENIEM KIEROWNIKÓW GARAŻY

NIE MOŻNA ZWLEKAĆ!

W związku z artykułem Ob. Al. Pfau „Jak uzdrowić transport samochodowy” (Nr 7-my, lipiec rb.), w którym autor poruszył szereg aktualnych i niezwykle ważnych momentów dotyczących spraw związanych z transportem samochodowym — pozwól sobie i ja zwrócić uwagę na szereg zagadnień.

Ob. A. P. rozbija zagadnienia na dwie części: 1-sza kierowcy, 2-ga kierownicy garaży lub transportu.

Zacznę od pierwszego. Sprawę kierowców należy traktować nie tylko z punktu widzenia jego wiadomości i umiejętności fachowych — są to oczywiście czynniki niezwykle ważne, ale nie jedyne. Ważne jest wychowanie posiadanych kadr w duchu pracy socjalistycznej, wychowanie w zrozumieniu roli klasy robotniczej w budowie Polski socjalistycznej.

Kierowca winien zrozumieć (a to żeby zrozumiał, należy także do obowiązków kierownika transportu), że państwo ludowe powierzyło w jego ręce olbrzymi majątek, o który on winien dbać i szanować go. I jeśli kierowcy w ten sposób będą podchodzić do powierzonych im samochodów, to na pewno osiągnie się sytuację, że ściśle przestrzegać będą terminów przeglądów technicznych, okresów międzyremontowych i osiągać będą w swej pracy dobre wyniki związane z oszczędnością materiałów pędnych i ogumienia.

Dlatego bardzo poważną troską kierownictwa jednostek transportowych winna być sprawa pomocy organizacji partyjnej i związkowej na swym terenie. Po przez wzmocnienie pracy uświadamiająco-politycznej na pewno osiągniemy to, że kierowcy zaczyną pogłębiać swoje wiadomości fachowe, zaczyną coraz częściej zaglądać do pism i literatury fachowej. I tu znów organizacja partyjna i związkowa oraz kierownictwo winno kierowcom i całemu personelowi dopomóc w zdobywaniu tej wiedzy, organizując koła samokształcące oraz zebrania, na których przekazywano by sobie posiadaną wiedzę i praktykę.

✱

A teraz o roli kierownika garażu lub jednostki transportowej. Ślusznie zaznaczył Ob. Henryk (Nr 8 — sierpień rb.), że w Polsce Ludowej każdego dnia wysuwa się starych robociarzy — fachowców na kierownicze stanowiska. I to właśnie jest dobre.

Ale tym robociarzom — fachowcom należy pomóc. Pomóc w tym sensie, że należy ich szkolić, by mogli oni sprostać zadaniom stawianym przed nimi. A szkolić należy nie tylko dobrych mechaników, lecz również należy szkolić kierowników transportu — po linii eksploatacji taboru.

Jest to według mnie zagadnienie niezwykle ważne. Prócz zagadnienia technicznej obsługi i eksploatacji, ekonomiczno — gospodarcza eksploatacja taboru jest zagadnieniem pierwszorzędnej wagi. Najlepiej technicznie przygotowany samochód nie speł-

ni bowiem swej roli w gospodarce narodowej, jeśli nie ma on właściwego współczynnika wykorzystania przebiegu.

Szkolenie personelu administracyjnego w transporcie winno iść w kierunku zapoznania naszych kadr z podstawami planowania technicznego, tzn. planowania profilaktycznych, średnich i kapitalnych napraw oraz z planowaniem przewozów, rozchodu materiałów pędnych, części zamiennych, finansów.

Niezwykle ważną jest znajomość całej struktury ekonomiczno — gospodarczej przedsiębiorstwa transportowego. Transport należy prowadzić na zasadach rentowności, a rentowność osiągniemy jedynie, jeśli w pracy opierać się będziemy na planie, na cyfrach.

Zgodnie z zapowiedzią K.E.R.M. o nowych formach gospodarki transportowej, potrzeba nam ludzi stojących na wysokości zadania. Szkolenie i przeszkolenie nowych kierowników transportu na pewno przyczyni się do rozwoju motoryzacji oraz postawi nasz transport na zdrowych socjalistycznych podstawach.

I. Szemberg, Warszawa

NOWE WYDAWNICTWA

MECHANIK — PORADNIK TECHNICZNY

Tom czwarty — Zeszyt 2-gi

Zeszyt drugi Poradnika Technicznego (wydanie trzecie całkowicie przerobione), wydawanego przez Instytut Wydawniczy Stow. Inż. Mech. Pol. w Warszawie, zawiera ciąg dalszy rozdziału I — Turbiny Wodne oraz część rozdziału 2-go — Kotły Parowe.

Zeszyt, podobnie jak i poprzednie, zawiera dużą ilość ilustracji i wykresów wykonanych bardzo dokładnie i przejrzysto.

E K S P E D Y C J A

i

TRANSPORTY LĄDOWE

„WISŁA”

BRONISŁAW ZEIDEL i S^{ka}

W A R S Z A W A

Aleje Jerozolimskie 59

tel. 8-66-46

Z kraju

CIĄGNIKI SIOŁOWE USPRAWNIA MIĘDZYMIASTOWY TRANSPORT TOWARÓW. „Motozbyt“ zakupił we Francji większą partię szybkieciężnych ciągników siodłowych „Panhard“ typ „Novic IE 35“. Są one zaopatrzone w 4-cylindrowe silniki Diesla, takie same, jak w „Chaussonach“. Ciągniki te przeznaczone są do szybkiego, międzymiastowego przewożenia towarów, przy czym w zależności od rodzaju ładunku stosowane tu będą naczepy różnych typów. Część tych ciągników otrzyma przemysł konserwowy, który wykorzystywać je będzie przy użyciu specjalnych naczep - chłodni, nadających się do transportu mięsa i przetworów mięsnych. Zaznaczyć należy, że ciągniki siodłowe nie były dotąd w Polsce szerzej stosowane, wspomniany zakup jest więc pierwszym, poważniejszym krokiem, który winien przyczynić się do ulepszenia i modernizacji naszego transportu drogowego.

„MOTOZBYT“ KUPUJE PRZYCZEPY RÓWNIEŻ OD OSÓB PRYWATNYCH. Rozwój naszej gospodarki narodowej powoduje nieustanny wzrost zapotrzebowania na przyczepy, które znajdują coraz większe zastosowanie. Celem racjonalnego wykorzystania wszystkich znajdujących się w kraju przyczep, których część stała dotąd bezużytecznie — na mocy specjalnego zarządzenia P.K.P.G. „Motozbyt“ zakupuje przyczepy, będące zarówno w posiadaniu instytucji, jak i osób prywatnych. Do tej pory instytucja państwowa nie mogła zakupić przyczep np. od osoby prywatnej, teraz zaś może nawet konkretnie wskazać obiekt, a „Motozbyt“ załatwi dla niej transakcję zakupu. Oczywiście w grę wchodzi tu tylko przyczepy do trakcji motorowej, znajdujące się w dobrym stanie, lub wymagające niewielkich napraw. Nie gra natomiast roli stan ogumienia. Jeśli chodzi o typy przyczep, to mogą być one rozmaite: platformy, wywrotki i przyczepy kłonicowe. Nośność od 3 — 10 ton. „Motozbyt“ skupuje przyczepy za pośrednictwem swych Ekspozytur Regionalnych.

DALSZE SKLEPY DETALICZNE „MOTOZBYTU“. Sieć placówek handlu detalicznego „Motozbytu“ ulega nieustannej rozbudowie i nie ma wprost tygodnia, by w tym czy innym mieście nie został otwarty nowy sklep z artykułami motoryzacyjnymi. Można już dziś śmiało powiedzieć, że plan, przewidujący uruchomienie do końca bieżącego roku 40 sklepów detalicznych „Motozbytu“ — zostanie z pewnością przekroczony. W ostatnich tygodniach w różnych stronach Polski uruchomiono znów 9 sklepów detalicznych „Motozbytu“, a mianowicie: sklep Nr 22 — Wrocław, ul. Próchnika 135; nr 23 — Suwałki, ul. Rynkowa 21; nr 24 — Mysłowice, ul. Krakowska 3; nr 25 — Kraśnik, ul. Narutowicza 16; nr 26 — Giżycko, ul. Warszawska 50; nr 27 — Białystok, ul. Stalina 9; nr 28 — Słupsk, ul. Szczecińska 11; nr 29 — Kalisz, Pl. Św. Józefa 1; nr 30 — Pabianice. W najbliższej przyszłości oczekiwać należy otwarcia szeregu dalszych sklepów.

WYŁONENIE BIUR SPRZEDAŻY W „MOTOZBYCIE“. Celem odciążenia Naczelnej Dyrekcji „Motozbytu“ od czynności operacyjnych postanowiono wyodrębnić z niej branżowe Biura Sprzedaży, co umożliwi Naczelnej Dyrekcji poświęcenie się przede wszystkim jej właściwym zadaniom, tj. planowaniu, dyspozycji i kontroli. Pierwszym Biurem branżowym „Motozbytu“ jest działające już „Biuro Samochodów Remontowanych“. Obecnie przychodzi kolej na wyodrębnienie dalszych czterech Biur Sprzedaży. Do czasu zatwierdzenia opracowanego projektu reorganizacji przez Ministerstwo Przemysłu Ciężkiego przeprowadzono tymczasową reorganizację Służby Handlowej. Jest to zasadniczy krok na

drodze do wyłonienia Biur Sprzedaży. Reorganizacja ta weszła już w życie, aby więc ułatwić orientację interesantom, mającym styczność z „Motozbytem“ — podajemy na ten temat kilka informacji. Dotychczas istniało w Służbie Handlowej Naczelnej Dyrekcji „Motozbytu“ pięć działów, a mianowicie: Samochodowy, Ciągników i Silników, Motocykli i Rowerów, Ogumienia oraz Dział Obrotu Towarowego. Otóż jedynie ostatni z wymienionych — Dział Obrotu Towarowego — zachowano w poprzedniej formie, przy czym ma on być rozbudowany, stanowiąc w przyszłości właściwy trzon Dyrekcji Handlowej. Natomiast zamiast czterech pozostałych działów utworzono 4 Działy Sprzedaży: 1) Dział Sprzedaży Sprzętu Motorowego; 2) Dz. Sprz. Części Zamiennych; 3) Dz. Sprz. Rowerów i Części; 4) Dz. Sprz. Ogumienia.

Pierwszy z wymienionych Działów obejmuje swą działalnością handlową samochody, ciągniki i przyczepy, motopompy, silniki przemysłowe, do łodzi, motocykle itp. Dział Sprzedaży Części Zamiennych zajmie się zaopatrzeniem w części do pojazdów motorowych wszelkiego typu, a dalej zaopatrzeniem w akcesoria i urządzenia specjalne do Stacji Obsługi Samochodów. Dział Sprzedaży Rowerów i Części do nich zajmie się pozatym sprzedażą drezyn i wózków inwalidzkich. Wreszcie Dział Sprzedaży Ogumienia rozprowadzać będzie zarówno ogumienie samochodowe, jak motocyklowe, ciągnikowe, rowerowe itp.

Jak z tego wynika, w strukturze Służby Handlowej „Motozbytu“ nastąpiły zasadnicze zmiany. Sprzedaż wszystkich pojazdów motorowych skoncentrowana została w jednym Dziale Sprzedaży, natomiast specjalnie podkreślono wagę problemu zaopatrzenia w części zamienne przez powołanie specjalnego Działu Sprzedaży, zajmującego się wyłącznie częściami. Nowowoływane Działy Sprzedaży mają się przygotować do przekształcenia się w branżowe Biura Sprzedaży, gdy tylko projekt reorganizacji zostanie zatwierdzony przez czynniki nadrzędne.

PRZEDSTAWICIELE „MOTOZBYTU“ UCZESTNICZĄ W ROKOWANIACH MOSKIEWSKICH. W skład polskiej delegacji handlowej, która udała się do Moskwy pod przewodnictwem Ministra Handlu Zagranicznego, wchodzi również przedstawiciel „Motozbytu“. Mają oni współdziałać przy ustaleniu listy towarów branży motoryzacyjnej, jakie otrzymamy z ZSRR w 1950 roku.

„SEDANY“ SĄ JUŻ W RUCHU. Spośród sprowadzonych przez „Motozbyt“ z Czechosłowacji czterodrzwiowych samochodów osobowych „Skoda 1101 — typ „Sedan“, szereg wozów zostało już oddanych do użytku. Kursują one m. in. po Warszawie. W nowych „Skodach“ zasługuje na uwagę umieszczenie lewarka do zmiany biegów, pod kierownicą.

SPÓŁDZIELNIA MOTORYZACYJNA KAROSU-JE POLEWACZKI, POSYPYWACZKI ITD. W oddziale warszawskim Pierwszej Zachodnio - Pomorskiej Spółdzielni Mechaników Samochodowych w Koszalinie odbył się pokaz skarosowanych przez tę spółdzielnię wozów specjalnych, a mianowicie: samochodu do przewożenia mięsa, samochodowej polewaczki, zamiataczki i posypywaczki - piaskownicy. Nadwozia wymienionych samochodów spółdzielnia wykonuje na dostarczonych przez „Motozbyt“ podwoziach. Do pracy tej, czynniki miarodajne przywiązują dużą wagę. W efekcie pokazu zapadła decyzja pozytywna. Choć bowiem spółdzielnia dysponuje dość skromnymi środkami technicznymi, to jednak dzięki dużemu wysiłkowi i staranności pracy nadwozia wykonane są zupełnie dobrze. W związku z tym polecono „Motozbytowi“ opracowanie w porozumieniu ze spółdzielnią planu jej pracy w roku 1950 i w całym okresie realizacji planu 6-letniego.

Inż. mech. EDWARD BOCK

100-ka — 125-ka czy 250-ka?

Niezmiernie rzadkim zjawiskiem w dobie obecnej są zagadnienia, co do których mieszkańcy globu ziemskiego posiadają zgodne poglądy, ale przy dobrych chęciach można takie zagadnienie znaleźć. Tak więc od najdawniejszych czasów, aż po dzień dzisiejszy, wszyscy zgadzają się z twierdzeniem starożytnych mędrców, że przysłowia są mądrością narodów — a jedno z nich głosi „iż najlepiej uczymy się na własnych błędach”. Niech więc będzie mi wolno wraz z Czytelnikami sprawdzić słuszność tego twierdzenia i w tym celu, jedynie w charakterze obserwatorów, cofnąć się myślą, aż do końca pierwszego wojny światowej i przypomnieć sobie najważniejsze okresy związane z rozpowszechnieniem motocykli 100-tek w Polsce.

Demobil wojenny, który początkowo zasilał nasz rynek, wogóle takiego sprzętu nie posiadał, dopiero w kilka lat potem pokazały się na naszym rynku doczepne silniki do rowerów, które żadnej poważniejszej roli nie odegrały i w tym też mniej więcej czasie ukazują się pierwsze mało-litrażowe motocykle jak: Fox, Zehnder, Evans itp. — bardzo różne między sobą, zarówno co do kształtu jak i samej konstrukcji.

Okres ten również nie wnosi żadnej rewelacji, ale już coraz szersze rzesze publiczności, obserwując nieliczne jeszcze egzemplarze na ulicach miast i na wystawach sklepowych, zaczynają się „motocykletkami” (gdyż tak je wtedy nazywano) — interesować.

Nie wnikając następnie w przyczyny, które spowodowały różne umowy między państwowe, można było już zupełnie wyraźnie zauważyć stosunkowo znaczny wzrost przedstawicielstw różnych marek motocyklowych, wśród których setki były bogato reprezentowane.

Tak więc najwięcej było setek produkcji niemieckiej, które bez względu na firmę, przeważnie były zaopatrzone w pospolity silnik Sachs. Podobnie przedstawiała się znacznie mniejsza grupa motocykli angielskich, które z reguły posiadały silnik Villiersa i wreszcie bardzo nieliczna grupa motocykli innych państw z francuskimi setkami na czele.

W tym okresie można powiedzieć, że publiczność już „oswoiła się” z setkami i zaczęła je darzyć pewnym zaufaniem, co objawiało się w tej formie iż setka nie była już rzadkością na mieście.

Zasadniczy przełom spowodowała znana wszystkim ustawa, na mocy której do prowadzenia setki nie było już wymagane prawo jazdy, jak również i rejestracja ograniczała się jedynie do otrzymania numerku takiego jak na rower. W tym to właśnie okresie można śmiało powiedzieć, iż istniał ogarniały społeczeństwo,

ponieważ dosłownie w okresie kilku tygodni zostały z licznych już przedstawicielstw wykupione wszystkie setki, sprowadzone na dany rok do Polski w ramach kontyngentu.

Coraz częściej można było znaleźć w prasie wzmianki o świetnym rozwoju motoryzacji i gwałtownie wzrastającej liczbie kursujących motocykli — lecz czyż naprawdę był to tak świetny rozwój motoryzacji? Na odpowiedź nie trzeba było specjalnie długo czekać, bowiem już od połowy następnego sezonu coraz częściej w niedzielnych numerze „Kuriera Warszawskiego” który posiadał najbogatszy dział ogłoszeń, nie tylko z Warszawy, ale i z całego kraju, napotykalismy w wielkiej ilości ogłoszenia następującej treści: „Oddam motocykl setkę mało używaną za dobry rower z dopłatą”.

Ponieważ sprawy związane z rozwojem motocyklizmu w kraju bardzo mnie interesowały, więc zaopatrzwszy się w pokaźną ilość ogłoszeń, dotyczących się wymiany motocykla na rower, lub okazyjnej sprzedaży popularnej setki, wyruszyłem na miasto, żeby osobiście zasięgnąć języka od właścicieli — co skłania ich do masowego wyzbywania się setek.

Obejrzawszy wcale pokaźną liczbę obiektów przeznaczonych do zamiany, lub sprzedaży, mogłem stwierdzić, że przynajmniej 80% z nich były rzeczywiście doskonale utrzymane, jedynie nieliczne sztuki swym wyglądem dawały do zrozumienia, iż miały już przyjemność wejścia w bliższy kontakt z przedmiotami twardymi, o czym szczególnie wyraźnie świadczyły pourywane podnóżki oraz pogięte błotniki i zbiorniki paliwa.

A co mówili właściciele? A no bardzo różnie jeśli chodzi o formę, lecz jednolicie jeśli chodzi o treść. Jedni bowiem wzruszali tylko ramionami i wymownie się uśmiechali, drudzy opowiadali drobiazgowo całe curriculum vitae motocykla, a inni wreszcie krótko i dosadnie wyrażali swój pogląd, że to nie jest motocykl tylko...

Istotną jednak treścią wypowiedzi posiadaczy setek był zarzut, że już po paru miesiącach motocykle przestawały „ciągnąć”.

Wzbogacony o tak cenną i zasadniczą wiadomość kontynuowałem dalej swoje wędrówki, żeby również rozgryźć problem, czemuż to konie mechaniczne znarowiły się i „przystały ciągnąć”.

Zagadnienie to udało mi się rozwiązać nadszperkowanie łatwo, ponieważ w kilku wypadkach właściciele pozwolili mi dosięść swych stalowych rumaków, jak również miałem możliwość zobaczyć setki rozebrane.

Przyczyna była zupełnie prosta — człowiek z natury rzeczy jest istotą towarzyską, więc

i nasi młodzi (nie zawsze wiekiem) motocykliści przekładali jazdę w towarzystwie, a że ogromna większość motocykli (setek) była w tym czasie budowana jako 2 biegowe, więc każde większe wzniesienie lub drogę polną, przy obciążeniu 2-ma osobami, trzeba było forsować na pierwszym biegu i silniki, jak to się mówi popularnie, były zarżnięte na 102, lub posiadały jeszcze na dodatek pozapiekane pieścienie.

Po stwierdzeniu tego faktu usiłowałem właścicielom wytłumaczyć, że nie jest to winą motocykla, lecz **jedynie samego właściciela**, który zbyt wiele wymagał od setki i że dla takich celów należało kupić sobie większy motocykl, który podołałby stawianym mu wymaganiom.

Rady te jednak były przysłowionym głosem wołającego na puszczy, ponieważ zaledwie 2 czy 3 osoby przyznały mi rację, pozostali zaś właściciele, którzy jak się z rozmowy przekonałem, dopiero po raz pierwszy zetknęli się z motocyklem, widzieli w większym silniku jedynie odpowiednio powiększone wszystkie wady, lecz nie widzieli żadnych plusów. Wniosek z tego prosty — gdyby tych ludzi odpowiednio i we właściwym czasie pouczyć jakie są możliwości „wyczynowe“ dla danej kategorii i dostarczyć im odpowiednich motocykli, to rzeczywiście państwo zyskałoby wielu gorących zwolenników komunikacji lub sportu motocyklowego, a tak jak się stało, to tylko młodych zapaleńców motoryzacji zamieniono na jej nieprzejednanych wrogów.

Czy rzeczywiście było to tak trudnym do przewidzenia? Sądzę, że każdy z Czytelników potrafi sam sobie odpowiedzieć na to pytanie. Nie będę tu poruszać okresu lat ostatnich przed wojną, gdy już nasze krajowe firmy przystępowały do produkcji własnych silników jak MOJ — Perkun i inne, ponieważ był to dopiero okres ząbkowania, więc trudno powiedzieć jaki obrot przyjąłaby sprawa.

*
*
*
*
*

Przystępując do okresu powojennego muszę stwierdzić, że starożytni nie mylili się i że na prawdę na błędach własnych można się było czegoś nauczyć. Powojenna produkcja zarzucała całkowicie 100-ki i jako najmniejszy motocykl wprowadziła 125-kę, również skrzynki biegów są konstruowane jako 3 biegowe, co pozwala na lepsze i ekonomiczniejsze wyzyskanie silnika i jednocześnie na zaoszczędzenie go w wysokim stopniu.

Wprowadzono również, w odniesieniu do wszelkich pojazdów, bardzo słuszny przepis, iż podatek drogowy jest już zawarty w cenie kupna benzyny; czyli innymi słowy kto jeździ ten i odpowiednio płaci.

Obecnie, skoro już wyprodukowanie motocykla w kraju przestało być jedynie marzeniem,

a stało się rzeczywistością i konstruktorzy wraz z całym personelem fabrycznym zdobyli pewne doświadczenie, należałoby się zastanowić czy nie nadszedł już najwyższy czas poszerzenia asortymentu produkowanych motocykli i jaki typ wybrać jako najkonieczniejszy. Głos w tej sprawie powinna przede wszystkim zabrać zrzeszona w klubach szara brać motocyklowa i wszyscy ci, którzy w najbliższym okresie pragną nabyć dla siebie odpowiedni do potrzeb motocykl. Nie mówię tu oczywiście o „wyścigowcach“, dla których potrzebne są motocykle wysokiej klasy.

Własne wieloletnie doświadczenie, obserwacja zamierającego już powoli sprzętu motocyklowego ponemieckiego oraz obserwacja w jaki sposób odbywa się eksploatacja istniejących lekkich motocykli (co mam specjalnie ułatwione mieszkając przy ruchliwej dojazdowej arterii wielkomiejskiej), nasuwa mi następujące wnioski:

1) Motocykl powinien być jak najprostszy w budowie ze względu na cenę oraz stosunkowo niski poziom techniczny społeczeństwa — z tym dwusuw.

2) Widząc jak częstym zjawiskiem na podmiejskich szosach jest jazda w 3 osoby (przeważnie rodzice i dziecko), zarówno na większych jak i na najmniejszych motocyklach, uważam, że powinniśmy przystąpić do budowy 250-tek 4-ro biegowych, ponieważ taki motocykl nadaje się już zupełnie dobrze nawet na dalekie tury dla dwóch osób wraz z bagażem. Skrzynka 4-ro biegowa pozwala na uzyskanie dużej ekonomii w zużyciu paliwa jak i ekonomicznego wykorzystania silnika, zarówno w terenie górzystym jak i na drogach bocznych. (Co się tyczy jazdy w 3 osoby na motocyklach do 125 cm³ powinna być ona definitywnie zakazana nie tylko teoretycznie, lecz i praktycznie).

W tym miejscu muszę się liczyć z tym, iż nie tylko obecna brać motocyklowa, lecz i przyszłe ASY, wielkim głosem postawią mi pytanie: a ile taka 250-ta będzie kosztować i czy opłaci się ją kupić, skoro nowoczesna 125-ka daje sobie „jakoś radę“?

Otóż w tym wypadku musimy w pierwszym rzędzie zapytać się sami siebie, jakie właściwie przeznaczenie ma mieć nasz motocykl. Jeżeli okaże się, że przeznaczonym mu jest poruszać się głównie po dobrych drogach i ~~przeważnie~~ w jedną osobę, gdyż o drobnych odchyleniach nie mówię, to oczywiście kupować 125-kę.

Lecz gdy okaże się, że motocyklowi przypadną do noszenia 2 osoby często na drogach bocznych, no i dalekie tury — to wtedy brać 250-kę, a poniżej przytoczone parę uwag pewnie przekonają wielu przyszłych nabywców, że czasem rzeczy droższe w kupnie, w użyciu mogą okazać się tańszymi.

Tak więc koszt nabycia 250-ki będzie o ca 40% wyższy niż 100-ki. Ilość zużywanego paliwa w odniesieniu do 100 km wzrosnie stosunkowo niewiele, bo o ca 1 litr (silnik większy ma lepszą sprawność). Co się zaś tyczy żywotności samego silnika normalnie eksploatowanego w stosunku do silnika zbyt małego i stale forsowanego, to żywotność tego pierwszego jest mniej więcej 3 krotnie dłuższa w założeniu, że motocykl średnio przebiega około 7.000 km rocznie. Ten właśnie fakt jest momentem decydującym, nie mówiąc już o tym, że jazda 250-ką zapewni nam większą wygodę, wyższą średnią szybkość oraz zwiększy stopień bezpieczeństwa przy podróżach nocnych, gdyż z reguły, poczynając od 200 cm³ motocykle zaopatrzone są w odpowiednio silną instalację elektryczną.

Raz jeszcze przeto podkreślam fakt, iż w ogromnej większości wypadków zupełnie niesłusznie wini się motocykl, gdy w rzeczywistości całą winą powinien być obciążony nabywca, żądający zbyt wiele od małego silnika.

Gdyby Czytelnicy zechcieli zadać sobie trochę trudu i porozmawiać z przyszłymi nabywcami motocykli, to przekonaliby się, iż żądania klientów przekraczają wielokrotnie możliwości nawet dzisiejszej techniki. Typowym takim przykładem jest chęć posiadania motocykla „uniwersalnego” tj. takiego, który byłby doskonały dla komunikacji miejskiej i dla turystyki, nadawał się do celów sportowych i do wyścigów, a na dodatek był bardzo tani, ekonomiczny i prosty w budowie.

Taki ideał jest niestety w dobie obecnej tylko wytworem fantazji, lecz aby uchronić przyszłych motocyklistów od szeregu przykrych rozczarowań w związku z wyborem motocykla, zalecam, aby przed kupnem dobrze się zastanowili do jakich celów ma on im służyć, a wtedy ostateczna decyzja kupna właściwego typu nie będzie przedstawiać większych trudności.

inż. mech. E. Bock

PRZEDNI CZY TYLNY NAPĘD — SILNIK Z PRZODU CZY Z TYŁU?

Biorąc pod uwagę umieszczenie silnika i napędu samochodu rozróżnić możemy następujące możliwości:

1) silnik umieszczony z przodu — napęd tylny;

2) silnik umieszczony z przodu — napęd przedni;

3) silnik umieszczony z tyłu — napęd tylny.

4-a teoretycznie możliwa kombinacja: silnik z tyłu — napęd przedni, nie jest w praktyce stosowana.

Porównując te konstrukcje stwierdzić musimy, że najpopularniejsza i najbardziej rozpowszechniona: silnik umieszczony z przodu — napęd tylny jest jednocześnie zasadniczo najmniej racjonalna. Już dla niespecjalisty nawet wydawać się musi mało uzasadnione przenoszenie napędu przez całą długość samochodu, co narzuca konieczność stosowania długiego wału napędowego, zaopatrzonego w przeguby. Ponieważ wał ten przebiegać musi stosunkowo wysoko, powoduje to znaczne trudności przy rozwiązaniu podwozia i nadwozia, szczególnie dotkliwie dające się odczuć przy obecnych niskich podwoziach.

W rozwiązaniach dawniejszych podwozie przebiegało wysoko ponad wałem napędowym, co dawało mało estetyczny, dziś wydający się nam śmiesznym i karykaturalnym, wygląd samochodu i, co ważniejsze zle trzymanie się drogi, zwłaszcza na zakrętach, wskutek wysoko umieszczonego środka ciężkości.

W konstrukcjach nowszych podwozie coraz bardziej obniżano, wpuszczając niejako wał na-

podowy w głąb samochodu. Nie do uniknięcia jest tutaj stosunkowo wysoki (tym wyższy im niższe podwozie) „tunel” przebiegający wewnątrz — wzdłuż samochodu, zmniejszający wygodę jazdy, a zwłaszcza utrudniający wsiadanie i wysiadanie przez prawe drzwiczki na lewe siedzenie lub naodwrot. Jest to moment dosyć ważny i obecnie dość dużą zwraca się uwagę na takie umieszczenie dźwigni zmiany biegów i ręcznego hamulca, by nie utrudniały one wejścia na siedzenie kierowcy przez drzwiczki umieszczone z przeciwnej strony.

Pozatym przy tym typie napędu istnieje jeszcze konieczność stosowania specjalnych konstrukcji dla zniesienia t. zw. „reakcji tylnego mostu”.

Powodem tak szerokiego stosowania tego rozwiązania, mimo jego oczywistych wad, są dwie jego cechy. W odróżnieniu od napędu przedniego, inne pary kół (przednie) są tu kierowane, a inne (tylne) napędzane, co jest konstrukcją łatwiejszą i prostszą. W odróżnieniu od samochodów z silnikiem z tyłu rozwiązanie to daje się stosować przy samochodach ze sztywną osią tylną, przy czym umieszczony na tylnej osi wyrównywacz (dyferencjał) posiada, wskutek uginania się resorów, dość znaczny ruch w stosunku do związanego z ramą silnika.

Połączenie tych dwóch zespołów długim wałem napędowym daje, wskutek wzajemnych przesunięć, wychylenie wału o stosunkowo niewielki kąt. Nie byłoby to możliwe przy silniku i wyrównywarze (dyferencjale) umieszczonych bezpośrednio przy sobie, a ruchomych względem siebie.

Przed zadawalającym rozwiązaniem jednoczesnego napędu i kierowania tych samych par kół i łamanych tylnych osi była ta konstrukcja poprostu jedyną możliwą. Wytlomaczeniem jej szerokiego stosowania i dziś jest poprostu pewne „prawo bezwładności“, czy „przyzwyczajenia“ i pewien „techniczny konserwatyzm“.

W samochodach z przednim napędem odpada całkowicie długi, w przeguby zaopatrzony wał napędowy. Silnik, skrzynka biegów i wyrównywacz (dyferencjał) zblokowane są tutaj w jedną całość, dając konstrukcję bardziej zwartą i technicznie przyjemniejszą. Cały ten zespół umieszczony jest z przodu samochodu, pozostawiając konstruktorowi całkowitą swobodę co do projektowania dowolnie obniżonego nadwozia i wnętrza samochodu.

Mocno uwypukloną przez zwolenników przedniego napędu cechą jest lepsze trzymanie się drogi na zakrętach, pozwalające na bezpieczne branie ich z dużą szybkością. Samochód nie jest tu „pchany“ przez tylne koła w kierunku osi samochodu, a „ciągnięty“ przez przednie koła po linii skrętu. Powoduje to także lepsze wprowadzanie wozu w wypadku zarzucenia.

Wysuwany jako wada tego rozwiązania fakt, że przy jeździe pod górę ciężar w większym stopniu rozkłada się na tylne koła niż na przednie, dając zbyt małe dociski przednich, napędzanych kół, przy praktycznie spotykanych wzniesieniach mało daje się odczuwać.

Za pewną wadę tej konstrukcji uważać też można większą jej wrażliwość w razie stesunkowo nawet niewielkiego wypadku. Niewinne „stuknięcie“ którego ofiarą w wozie z napędem tylnym pada latarnia, błotnik lub w najgorszym wypadku chłodnica, tu spowodować może uszkodzenie najwrażliwszych, na sam przód wysuniętych mechanizmów (wyrównywacz, skrzynka biegów, przeguby przedniego napędu).

Samochód z silnikiem umieszczonym z tyłu posiada dwie główne zalety napędu przedniego: silnik, skrzynka biegów i wyrównywacz (dyferencjał) zblokowane w jedną całość, swoboda w rozwiązaniu podwozia i karoserii wskutek braku biegnącego wzdłuż całego samochodu wału napędowego.

Umieszczenie silnika z tyłu pozwala na przesunięcie siedzeń do przodu, co zwiększa wygodę jazdy dla pasażerów na tylnym siedzeniu, które odsuwa się od tylnej osi, gdzie wstrząsy są największe.

Pozatem, o ile do dawniejszej „mody“ wydłużonych masek pasowało właśnie umieszczenie silnika z przodu, to umieszczenie silnika z tyłu pozwala na bardziej racjonalne rozwiązanie współczesnego nadwozia aerodynamicznego — o krótkiej masce i wydłużonym, o niezbyt stromo opadającej linii, tyle. Liczne nadwozia, zwłaszcza mniejszych wozów, pozornie są tylko aerodynamiczne. W rzeczywistości struga powietrza odrywa się od zbyt stromo ku tyłowi

opadającego dachu i w tyle samochodu tworzą się wiry próżniowe — podobnie jak przy zwykłych nadwoziach „prostokątnych“.

Reasumując: silnik winien być umieszczony tam gdzie jest i stosowany napęd: przy napędzie przednim z przodu, przy tylnym z tyłu.

Dwa te rozwiązania w stosunku do siebie uznać należy za mniej więcej równoważne. Wybór jednego z nich zależy od przeznaczenia wozu i indywidualnych upodobań.

Napęd przedni, ze względu na lepsze trzymanie się drogi przy bardziej ostrej jeździe, nadawałby się do wozów o charakterze sportowym i raczej mniejszych. Przy wozach dużych, z dużym silnikiem, umieszczenie go z tyłu pozwala na lepsze rozwiązanie całości.

Za zaletę samochodów z silnikiem i napędem z tyłu uznać też należy bardziej „sprawiedliwy“ rozdział pracy kół samochodu: przednie kierowane, tylne napędzane. Rozwiązanie jednoczesnego napędu i kierowania przednich kół przez długi czas nastroczało dużo trudności, a i dziś nawet nie u wszystkich marek jest bez zarzutu. Najlepiej bodajże został rozwiązany przedni napęd przez „Citroena“, dobrze funkcjonuje też w popularnej „Dekawce“.

Samochody z silnikiem z tyłu, choć górujące wyraźnie nad „klasycznym“ samochodem z silnikiem z przodu i tylnym napędem i conajmniej równoważne samochodom z przednim napędem, są konstrukcją „najmłodszą“ i najmniej rozpowszechnioną, lecz coraz bardziej zdobywającą sobie „prawo obywatelstwa“. Przed wojną stosowana była w samochodzie „Mercedes 170 H“ (Heckmotor) i bardzo technicznie zaawansowanej „Tatrze“, z umieszczonym z tyłu 8-cylindrowym, chłodzonym powietrzem silnikiem.

Nie bez znaczenia jest też fakt, że silnik umieszczono z tyłu w bardzo troskliwie przemyślanym niemieckim „wozie ludowym“ projektowanym przez znanego konstruktora wyścigowych samochodów „Auto - Union“ — inż. Porsche. (Najciekawszą i najbardziej technicznie zaawansowaną konstrukcją tego typu jest amerykański Tucker - Torpedo, model 1948 r. — red.).

Na ostatnim Salonie Paryskim ośrodkiem ogólnego zainteresowania były samochody z silnikami z tyłu: „Isotta - Fraschini“ i „Renault“ (podkreślić należy umieszczenie silnika z tyłu przez firmę tak ostrożną w stosowaniu wszelkiego rodzaju nowości i o tendencjach raczej konserwatywnych).

Rozwiązanie to stosowane też jest szeroko i chętnie w małych samochodzikach o pojemności 500 cm³ i mniej, aż do 125 cm³, które są przedmiotem dużego zainteresowania i rozpowszechniają się coraz bardziej w Europie, dając zupełnie dobre wyniki. Budowane są nawet jako kategoria: 500 cm — 190 km/godz., kategoria 250 cm — 169 km/godz.

Inż. Z. Perzyński

S. M. WELLINGTON

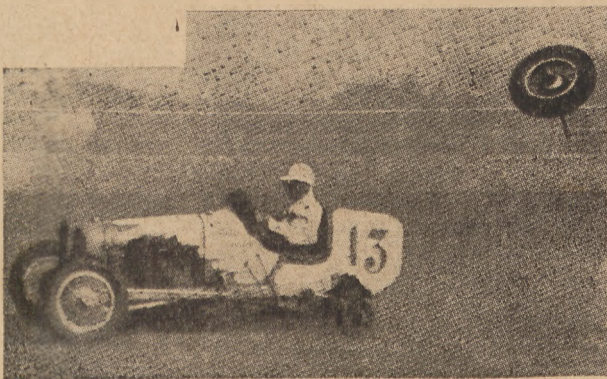
AMATORSKIE SAMOCHODY WYŚCIGOWE

Pisałem już do Was o budowaniu szybkich samochodów przez amerykańskich amatorów. Jak się dowiaduję, moje artykuły zaciekawiają Was bardzo. Otrzymałem już kilka listów z prośbą o wskazówki, przeto piszę znów na temat zestawiania przez amatorów szybkich samochodów i samochodzików.

Na wstępie musimy zastanowić się, czego wymagamy od samochodu szybkiego, by móc używać go do sportu. A więc: znacznej mocy silnika w stosunku do jego objętości skokowej, możliwie małej ilości funtów ciężaru pojazdu, wypadających na jednego konia mechanicznego, dobrego „leżenia” na drodze i łatwego dokonywania skrętów, doskonałego przyspieszania i hamowania oraz małego oporu czołowego i małych wirów powietrznych.

Zdając sobie dobrze sprawę z powyższych wymagań możemy teraz przystąpić do zestawiania samochodu. Musimy oczywiście dbać o właściwą wytrzymałość użytych do budowy części, by nie narażać się na wypadek podczas jazdy.

Zaczynamy od założenia. Całość samochodu dostosujemy do posiadanego silnika. Jeżeli będzie to silnik o małej mocy, to całe podwozie i nadwozie musi być odpowiednio lekkie. Musimy utrzymać



Rys. 1. Niedbałe zbudowany samochód amatorski jest wysoce niebezpieczny. Złe zabezpieczenie półoski spowodowało ciężki wypadek, którego początkową fazę widzimy na tej fotografii. A więc: uwaga przy amatorskim zestawianiu samochodów wyścigowych. Pamiętajmy o bezpieczeństwie konstrukcji.

stosunek 10 funtów ciężaru na 1 konia. Im mniej będzie tych funtów, tym lepiej.

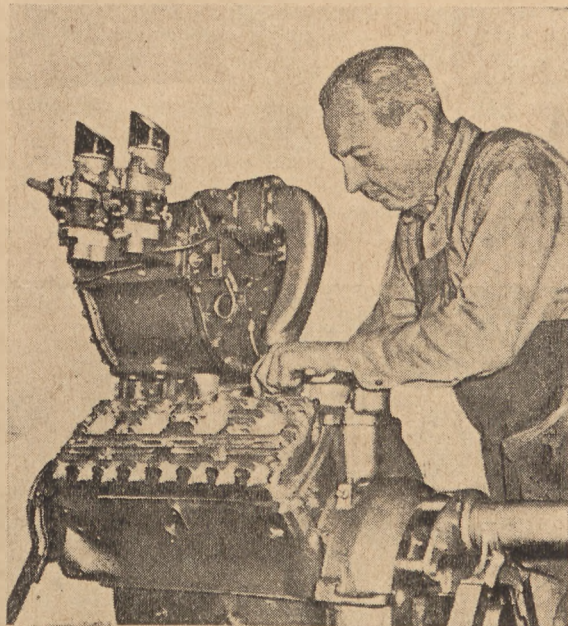
Przy silnikach małej mocy, jedno lub dwucylindrowych, o litrażu 0,5 do 1,0 litra — staramy się umieścić silnik z tyłu podwozia, co daje lepsze rezultaty. Przy silnikach większych aż do 4,5 litra, umieszczamy silnik zasadniczo na przodzie, przyczem może on napędzać przednią lub tylną oś.

Konstrukcje z napędem tylnej osi są łatwiejsze do wykonania, natomiast napęd na przód daje również dobre rezultaty. Ostatnio wchodzi powoli moda używania obu osi napędowych, co ma dawać pozytywne rezultaty, szczególnie podczas jazdy wyścigowej na drodze krętej, jak to jest przyjęte u Was w Europie.

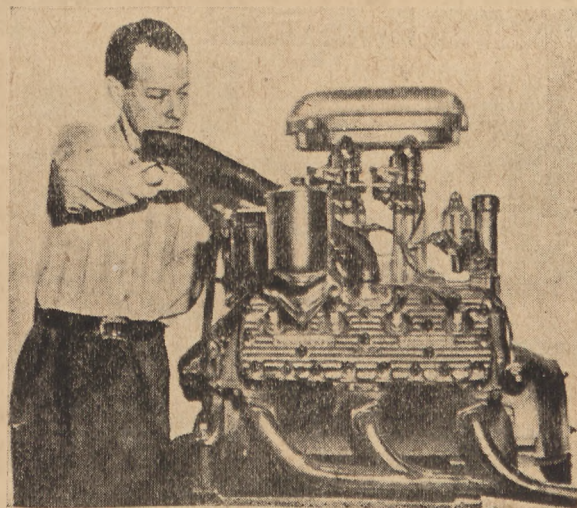
Sprawą silnika nie będę się na razie zajmował. Wrócę do niej w najbliższej przyszłości. Zaznaczę tylko, że należy używać silników wypróbowanych, pochodzących z renomowanych wytwórni, bowiem przerabianie na silniejszy jakiegoś podejrzanego

silnika może zakończyć się całkowitym niepowodzeniem.

Prócz przerabianych silników amerykańskich Ford i Chevrolet, stosuje się też silniki, zakupione w spe-



Rys. 2. Zastosowanie sprężarki do silnika Ford V 8 powoduje wzrost mocy o 50 KM., czyli do około 140 KM.



Rys. 3. Specjalne głowice, rury ssące i 2 oddzielne gaźniki dostosowane już do zwykłych silników Forda, można nabyć w sklepie. Dodatki te powodują zwiększenie mocy silnika o około 30%.

cialnych małych wytwórniach, przeznaczone specjalnie do wyścigów. Są to silniki budowane indywidualnie w wytwórni Meyer & Drake, nazywanej nieślusnie Offenhauser. Wytwórnia ta buduje silniki na zapotrzebowanie klientów według dwóch wzorów: 4,5 litra bez sprężarki, czterocylindrowe, lub

małe silniczki jednolitraowe cztero i dwucylindrowe, które jednak nie przyjęły się u nas. Są to rasowe silniki wyścigowe. Wiecie zapewne, że silniki Meyer & Drake zwyciężyły zarówno w roku ubiegłym, jak i bieżącym w wyścigach w Indianapolis.

Można jednak nie zakupywać silnika wyścigowego, lecz zastosować silnik gotowy, przerobiony na większą moc, wyjęty z motocykla, bądź małego samochodu. Można też, jak wspominałem, użyć silnika Ford, lub Chevrolet.

Dobrze nadaje się silnik motocykla Harley-Davidson, Indian, Henderson (4 cylindry, starego typu) lub A. C. E. - Indian 4 cylindrowy. Wszystkie te silniki dają się łatwo przerobić na wyścigowe, szczególnie po zastosowaniu głowic z górnymi zaworami, które to głowice można otrzymać na specjalne zamówienie w wytwórniach tych motocykli.

Z silników europejskich — specjalnie dobrze nadaje się silnik angielski J. A. P. 500 ccm, B. M. W. 750 ccm i im podobne. W Polsce nie posiadacie prawdopodobnie tego rodzaju własnych silników, lecz sły-

szalem, że Wasz wielki sąsiad — ZSRR — posiada silnik motocyklowy 500 ccm, stosowany na rekordowym samochodziku The Star — Gwiazda. Silnik taki moglibyście z wielkim powodzeniem użyć do Waszych celów.

Przyjmując zasadę, że silnik małowitrazowy należy umieszczać z tyłu podwozia, możemy opracować to podwozie. Ramę projektujemy jak najlżejszą. Dwie podłużnice, — najlepiej skrzynkowe, zespawane z blachy stalowej o grubości 3/64 cala z wywiniętymi brzegami. Podłużnice powinny być powycinane w otwory, by ulżyć ciężarowi. Podłużnice łączą się przyspawanymi poprzeczkami o wysokim profilu, również skrzynkowymi.

Zamiast podłużnic i poprzeczek można zastosować rodzaj wanny z blachy stalowej, ale to nie daje tak dobrych rezultatów, jak rama. Rur lepiej nie stosować, gdyż są zbyt ciężkie. Do ramy należy przyspawać możliwie lekko wykonane wsporniki i uchwyty do zespołów osi i kierownicy.

Oś tylną najlepiej wykonać w postaci sztywnej, resorowanej dwoma resorami piórowymi — półeliptycznymi lub ćwierćeliptycznymi. Przy małych samochodach drążki skrętne są naogół zbyt miękkie, aczkolwiek mogą być również zastosowane. Sprężyn śrubowych nie należy stosować w żadnym przypadku.

Oś tylna powinna być wykonana z dwóch pochw. Pochwy te z rur stalowych przymocować należy do obudowy napędu i do tarcz hamulcowych. Napęd stożkowymi kołami zębatymi, o uzębieniu prostym, (uzębienie Gleasona zbędne), może mieć przekładnię w granicach od 3,7:1 do 4,0:1. Mechanizm różnicowy może być zastosowany, lub też nie. Nie odgrywa on w samochodach małej mocy większej roli. Jak wykazała praktyka, samochodziki bez mechanizmu różnicowego posiadają lepsze przyspieszenie i lepiej się hamują, natomiast gorzej zachowują się na śliskich zakrętach.

Jeżeli oś tylną zawieszamy na resorach piórowych, to nie potrzebujemy stosować drążków przeciwskrętnych.

Oś przednią najlepiej po prostu odjąć od jakiego nowoczesnego samochodu. Dobra byłaby oś przednią Simca 500, lub Fiat 1100. Można zastosować i inną oś przednią, jednak raczej o niezależnym resorowaniu kół. Wspaniałe rezultaty daje oś przednia Lancia Aprilia.

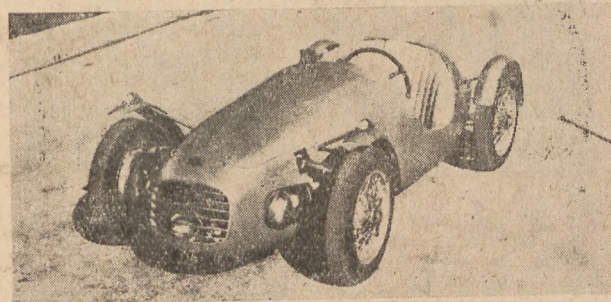
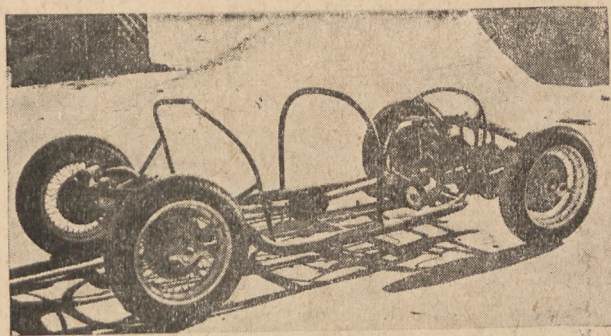
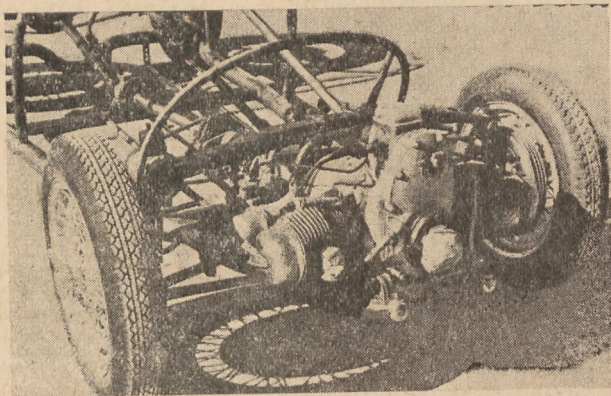
Cały zespół osi przedniej możemy odciąć od ramy samochodu i przyspawać po prostu do naszej ramy. Przykręcanie, lub przynitowanie osi jest nie pożądane.

Nie zapomnijmy o właściwym ustawieniu kół przednich tak pod względem przodowania sworzni zwrotniczych, rozchylenia ich, karosażu kół i ich zbieżności. Zaniedbanie tej dokładnej regulacji może uczynić nasz samochód niezdatnym do jazdy.

Obydwie osie zaopatrujemy w silne amortyzatory typu teleskopowego lub inne — hydrauliczne. Możemy również stosować amortyzatory cierne typu Hartford, jednak działają one różnie w zależności od wilgotności.

Zmieniamy bębny hamulcowe na aluminiowe — o dużym żebrowaniu. W bębny wprasowujemy pierścienie stalowe, cienkie. Szczęki hamulcowe okładamy twardymi nakładkami hamulcowymi. Zrozumiałe, że hamulce muszą być hydrauliczne o zwiększonych wymiarach cylinderek. Umocowanie kół może być dowolne, bowiem podczas wyścigów, czy prób nie zmienia się i tak kół.

Mechanizm kierowniczy stosujemy z zasady oddzielny na każde koło. Przerabiamy normalny dobry mechanizm o dość dużej przekładni tak, by wałek mechanizmu wychodził na obie strony ramy. Kierownica oczywiście znajduje się w środku. Na każdym końcu wałka zakładamy ramiona kierowni-



Rys. 4. Szczegóły budowy amatorskiego samochodu wyścigowego małowitrazowego. **U góry:** Silnik dwucylindrowy motocyklowy, wbudowany na przodzie ramy przed osią przednią. **W środku:** Rama spawana z rur stalowych z węgami nadwozia. **U dołu:** Całość z aluminiowym nadwoziem wygląda bardzo ponętnie. Ten egzemplarz zbudowany został na 2 osoby.

cze, jedno skierowane ku górze, a drugie ku dołowi. Gałki ramion kierowniczych łączymy drążkami podłużnymi z wiasami zwrotnic. Mechanizm ten można wykonać i w innej postaci, jednak należy zaniechać stosowania systemu zębatkowego.

Chłodzenie cylindrów stosujemy przez doprowadzenie do nich strumieni powietrza z przodu samochodu. Odpowiednie kanały o dużym przekroju w budujemy w nadwoziu.

Siedzenie kierowcy dopasowujemy bardzo starannie według wzrostu kierowcy. Musimy przymierzać kilkakrotnie ułożenie poduszek i oparcia. Kierowca powinien siedzieć całkiem prosto, nie być nachylnym do tyłu. Siedzenie powinno dobrze pasować do nóg kierowcy. Tak samo powinny być dopasowane pedały i koło kierownicze.

Nadwozie z blachy aluminiowej przymocowane jest do „fałszywej ramy“, a ta dopiero przymocowana jest w kilku punktach do prawdziwej. W małych samochodzikach górna część nadwozia może być nakładana na siedzącego kierowcę i zapinana na klamki z zewnątrz. Ponadto na głowę kierowcy może być nakładana kabinka z masy plastycznej. Całe nadwozie powinno być starannie wystudiowane, by nie stawiało oporu powietrza. Musimy też dbać, by nadwozie posiadało możliwie mały przekrój.

Teraz nieco o szczegółach. Oto cały samochodzik musi być bardzo lekki. Przy silniku 500 ccm nie może ważyć ponad 600 funtów, a przy silniku 750 — 1000 ccm nie może przekroczyć 700 funtów. Środek ciężkości całego samochodu winien znajdować się (oczywiście wraz z kierowcą) mniej więcej w środku samochodu, a nie na 1/3 od tyłu. Pożądane jak największe obniżenie środka ciężkości, jednak w żadnym razie nie drogą zawieszania jakichkolwiek ciężarów pod wozem.

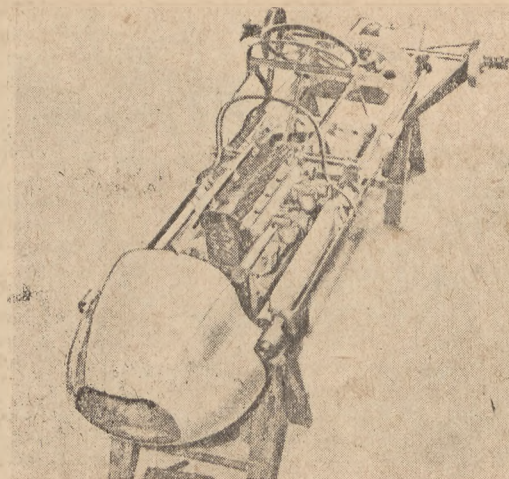
Z całym naciskiem podkreślam konieczność zdjęcia wszelkiego zbędnego materiału. Należy ulżyć samochodowi jak to tylko możliwe. Natomiast ulżenie to nie może zmniejszyć wytrzymałości poszczególnych części.

Do napędu silnika o sprężaniu 8:1 można użyć mieszaniny 40% benzolu i 60% benzyny. Do sprężania 9:1 nadaje się mieszanina 40% benzyny, 40% bezolu i 20% alkoholu etylowego 920. Do sprężania 12:1 trzeba już używać paliwa specjalnego, będącego mieszaniną 45% alkoholu metylowego, 54% alkoholu etylowego i 1% oleju rybnego. Zużycie tego paliwa jest prawie trzykrotnie większe, niż benzyny.

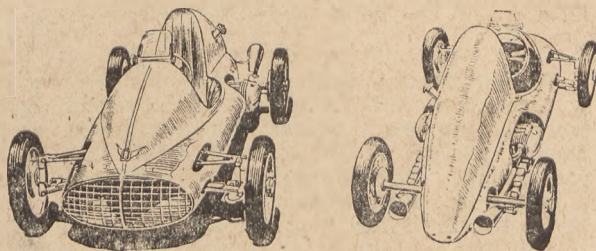
Przy budowaniu dużych samochodów wyścigowych należy bacznie uważać, zwrócić na dokładne obliczenie wytrzymałości części nośnych. Niedopuszczalne jest nadmierne przemarowanie, gdyż pociąga to za sobą obciążenie zbędnym materiałem. Natomiast należy mieć na uwadze, że samochód wyścigowy musi wytrzymać silne wstrząsy i dość brutalne obciążenie się z nim podczas wyścigów.

Dla przykładu zaznaczę, że zwycięski samochód, zbudowany przez Lou Moore'a dla firmy Blue Crown Spark Plug, prowadzony na wyścigach w Indianapolis przez Mauri Rose, ważył zaledwie 1200 funtów, posiadając 4,5 litrowy silnik bez sprężarki, firmy Meyer & Drake. Samochód ten, jak i wiele innych stojących do tego wyścigu, zbudowany został w małym zakładzie doświadczalnym Lou Moore'a.

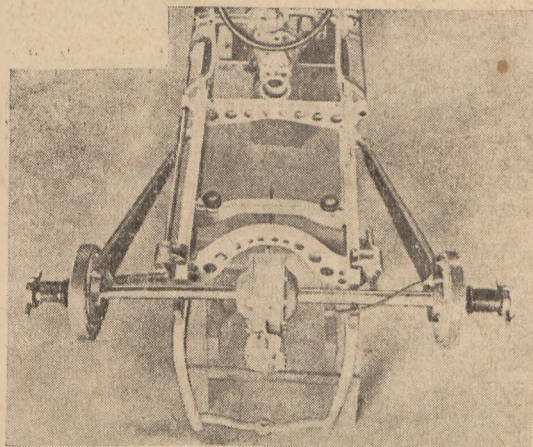
Ostatnia uwaga. Oto przy zestawianiu samochodów i samochodzików, szybkich i wyścigowych nie należy nadmiernie filozofować. Po prostu należy utrzymać w mocy podane na wstępie warunki



Rys. 5. Tak wygląda amatorskie podwozie wyścigowego samochodu. Szkielet nadwozia przymocowany jest do „fałszywej ramy“. Silnik Meyer & Drake, 4,5 litra 4 cylindry.

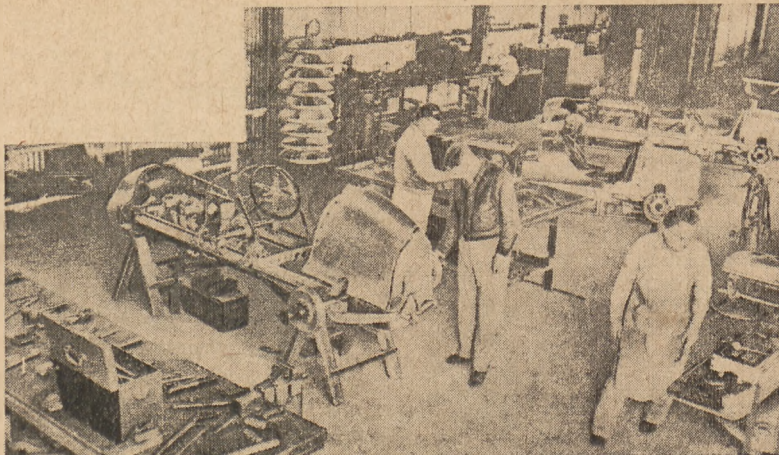


Rys. 6. Przykład właściwego rozwiązania samochodziku wyścigowego o dwucylindrowym silniku w rodzaju B.M.W., Zündapp lub t.p. Samochodzik taki może posiadać kabinę krytą, nakładaną na kierowcę.



Rys. 7. Tył podwozia amatorskiego samochodu wyścigowego. Ręsorowanie sztywnej tylnej osi przy pomocy drążków skrętnych, przechodzących przez amortyzatory. Lekkie bębny hamulcowe. Bardzo lekka pochwa osi tylnej i specjalny mechanizm napędu. Do tarcz hamulcowych przymocowane są solidne drążki reakcyjne.

i bardzo solidnie wykonać budowę. Nie należy się na nową wynalazki, które naogół nic wielkiego nie dają. Lepiej iść utartymi ścieżkami, wybierać części dobrych innych samochodów, niż budować własne według własnych pomysłów.



Rys. 8. Zakład doświadczalny, w którym buduje się samochody wyścigowe metodą indywidualną.

Nie znaczy to, by nie stosować własnych ulepszeń, czy całkiem nowych konstrukcji. Ale nie należy spodziewać się od razu sukcesów. Trzeba pamiętać, że droga do zwycięstwa jest długa, trudna i kosztowna. Natomiast radość i zadowolenie z osiągniętego celu jest bardzo dobrą zapłatą.

* * *

Ponieważ mam pewną wprawę i doświadczenie w przebudowywaniu silników i w zestawianiu podwozi samochodów i samochodzików szybkich, przeto chętnie udzielię wskazówek ciekawym. Gdy macie już rysunki swych konstrukcji, prześlijcie mi je, a ja Wam powiem, co tam jest dobrego, a co złego. Myślę też, że i Wasi konstruktorzy zawodowi udzie-

lą Wam dobrych rad, bowiem konstrukcja samochodu jest łatwa, lecz trudniejsze jest dobre wykonanie.

Życzę Wam najlepszych sukcesów w Waszej pracy sportowej. Przyrzekam każdą pomoc, jakiej potrafię tylko udzielić. Bardzo cieszyłbym się, gdybym usłyszał o Waszych sukcesach w pięknej Polsce. Łączcie się po kilku, opracowujcie wspólnie nowe pomysły, budujcie razem. Do wyścigów wydelegujcie najlepszego kierowcę, a ten niech Was przyrzuca powoli, byście wszyscy mogli stać się prawdziwymi konstruktorami i sportowcami.

Przy okazji przesyłam wszystkim moim znajomym w Polsce najlepsze pozdrowienia.

S. M. Wellington

NOWE WYDAWNICTWA

OSTRZENIE FREZÓW

Autor — inż. Jerzy Witkowski

Wydawca — Inst. Wyd. S. I. M. P. — W-wa

Praca bardzo potrzebna i na czasie ze względu na duże straty powodowane w fabrykach i warsztatach na skutek niewłaściwego doboru i stanu narzędzi, które — specjalnie, jeśli idzie o frezy — są bardzo wrażliwe na nieumiejętne obchodzenie się z nimi i niewłaściwe ich utrzymanie. Broszura zawiera pięć tablic i 64 rysunki i fotografie.

ZASIĘG PRACY

„WYDAWNICTWA KOMUNIKACYJNYCH“

Przedsiębiorstwo „Wydawnictwa Komunikacyjne“ wydaje miesięczniki:

„PRZEGLĄD KOLEJOWY“

„PRZEGLĄD KOMUNIKACYJNY“,

„DROGOWNICTWO“,

„MOTORYZACJĘ“,

oraz książki z zakresu gospodarki komunikacyjnej, wychodzące w ramach „Biblioteki Komunikacyjnej“.

Ponadto „Wydawnictwa Komunikacyjne“ rozprawdzają instrukcje, przepisy, druki oraz formularze z dziedziny gospodarki samochodowej.

Na składzie: przewodniki i mapy turystyczne, wydane przez Biuro Turystyki Ministerstwa Komunikacji oraz książki: „Analiza cen robót drogowych i mostowych“ — cena zł. 3.800. A.B.C. smochodu inż. Rychtera — cena zł. 900; mapa samochodowa w dwóch częściach, wydana przez Ministerstwo Komunikacji — cena 150 zł.

Biuro Sprzedaży wszystkich wyżej wymienionych czasopism, książek i druków samochodowych znajduje się: Warszawa 12, ul. Kazimierzowska 52, skrytka pocztowa 53 tel. 4-00-60/4 wewn. 18, konto w PKO Nr I-8523.

Na żądanie wysyłamy nasze wydawnictwa za zał. liczeniem pocztowym. Przy wydawnictwach książkowych duże zniżki dla pracowników komunikacji, nauczycieli i uczącej się młodzieży.

ODPOWIEDZI REDAKCJI

Stanisław Żaba — Elbląg.

Drogi Kolego!

Z przyjemnością odpowiadamy na Wasz list. Silniczki spalinowe o mocy od 1/20 do 1/3 KM używane są w zasadzie do napędu modeli samolotów, lecz również stosują je do modeli samochodów. Takie modele uzyskują szybkość rzędu 120 km/godz. i sport ten jest szeroko rozpowszechniony za granicą.

Silniczki modelarskie są wyłącznie jednocylindrowe, dwusuwowe o pojemności skokowej od 4 do 16 cm³ i o obrotach od 6 do 16 tysięcy na minutę, zatem wymagają dość dużej przekładni na koła.

Silniczki atkie są dwóch rodzajów: o zapalaniu przy pomocy baterijki kieszonkowej, przerywacza i ceweczki zapłonowej, oraz świecy zapłonowej o gwincie 5 mm, albo też samozapłonowe (jak w dwusuwowym silniku wysokoprężnym).

Pracują one na paliwie składającym się z benzyny, benzolu, nafty, acetonu, oleju gazowego (ropy) i eteru siarczanego. Skład paliwa zależy od typu silniczka.

Silniczki te można zakupić w składnicy głównej modelarskiej Ligi Lotniczej w Warszawie, ul. Nowogrodzka 49, bezpośrednio, bądź też przez miejscowe Koło Ligi Lotniczej. Koszt wynosi około 6.000.— zł.

Radzimy Wam zwrócić się do Obwodu Ligi Lotniczej w Elblągu, lub też do Zarządu Okręgu L. L. w Olsztynie albo wreszcie wprost do Centr. Składnicy Materiał. Modelarskich L. L. w Warszawie, ul. Nowogrodzka 49. Życzymy w pracy powodzenia.

Redakcja

ALDO VIVANTI

PRÓBY WYTRZYMAŁOŚCI SAMOCHODÓW

Od wielu lat odbywają się corocznie w miesiącach letnich próby wytrzymałości samochodów sportowych i turystycznych we Francji na czworoboku szos pod Le Mans (na zachód od Paryża) oraz w Belgii, w podobnych warunkach, lecz w terenie bardziej górystym w lasach Ardeńskich pod Spa. Zadaniem zawodników jest przebycie w ciągu 24 godzin największej odległości. Jazda trwa zatem w dzień i w nocy, a że odbywa się w normalnych warunkach na szosach (co prawda zamkniętych dla ruchu), a nie na torze — rezultaty osiągnięte stanowią pewne kryterium wartości samochodów i kierowców, biorących w niej udział.

Różnorodność samochodów stających do tych zawodów wymaga oczywiście podziału ich na kategorie. Niemniej interesującym jest najlepszy, możliwy rezultat osiągnięty niezależnie od kategorii.

W roku bieżącym zwycięzca w Le Mans przejechał w ciągu 24 godz. 3.178,3 km (odległość Moskwa — Paryż) osiągając średnią szybkość ponad 132 km na godz. Ostatni z klasyfikowanych — przejechał 2.054,4 km, jadąc ze średnią szybkością 85,6 km na godz. Tym ostatnim była para Czechosłowaków (Poch i Hodac) na czeskim samochodzie Aero Minor 744 ccm. Pierwszym w kategorii samochodów do 750 ccm był również samochód Aero Minor z załogą Krattner — Sutnar. Wynik jego: 2.372,4 km, a więc prawie 100 km na godzinę w ciągu 24 godz. nieprzerwanej jazdy. Brawo Czechsi! — Simca 600 ccm biorąca udział w tej samej kategorii uzyskała drugie miejsce.

W dwa tygodnie później w Spa zwycięzca z Le Mans — Włoch Chinetti na Ferrari V — 12 przejechał w tym samym czasie „już tylko” 3.038,7 km, jadąc ze średnią szybkością 126,6 km na godz., a to nie tylko z powodu wypadku, jaki go spotkał przy samym końcu zawodów, lecz również i z powodu nieco trudniejszych warunków drogowych w lasach Ardeńskich.

Najmniejszą odległość z pomiędzy 19 klasyfikowanych na 38 startujących, pokrył w ciągu 24 godz. samochód sportowy Peugeot 2 ltr. Wyniosła ona 2.015,2 km, a zatem mniej niż najmniejsza odległość osiągnięta przez Czechów na małej Aero-Minor w Le Mans.

Ciekawe wyniki były w kl. turystycznej — ponad 2 ltr. Pierwszą była para nadobnych Francuzek: Panie Rouaoult i Simon na Delage. Piękna pięć „wykonała” 2.487,9 km, jadąc ze średnią szybkością 103,9 km na godz. Druga (męska) para osiągnęła na Fordzie V—8 2.357,5 km. Sensacją jednak jest rezultat samochodu Jowett Javelin, 4 cyl. — 2 ltr, który, jadąc w klasie turystycznej (poniżej 2 litrów) przebył 2.534,5 km, co stanowi więcej niż wyniki dwu ostatnich w klasyfikacji samochodów sportowych.

*

Równie ciekawe, jak wyniki zwycięzców są przyczyną nie ukończenia zawodów przez tych, którzy odpadli. W Le Mans na 49 startujących ukończyło zawody 19. W Spa na 38 również 19.

Z powodu wypadków, które w zawodach tego rodzaju są dość częste (między innymi dlatego, że kierowcy, prowadzący na zmianę, nieraz zasypiają), w Le Mans odpadło 4 samochody. Jeden wypadek był śmiertelny, jednak z winy kierowcy, który na bajecznie kosztownym angielskim samochodzie sportowym Aston-Martin ryzykował jazdę bez hamulców, gdy te zawiodły. Natomiast 26 zawodników wycofało się z powodu usterek mechanizmów. Były zanotowane 2 pęknięcia wałów korbowych, jedno urwanie się zaworu, jedno pęknięcie paska wiatraka, jedno pęknięcie bloku cylindrowego, trzy usterki układu chłodzącego, trzy — zapłonu i po dwie: instalacji elektrycznej i sprężarki.

Jedna z francuskich sportówek Delahaye miała wskutek usterki prądnicy unieruchomioną skrzynkę

biegów Cotal, gdyż nocna jazda wyczerpała akumulator. Jedyne samochody z silnikami wysokoprężnymi (Diesel) konstrukcji francuza Delettrez, który jako prototyp wyjątkowo otrzymał pozwolenie na udział w zawodach, musiał wycofać się, po przebiegu ponad 1.700 km. ze średnią szybkością blisko 100 km na godz., z powodu usterki w układzie zasilania paliwem. Reszta wycofała się z powodu usterek układu korbowego (panewki i tłoki).

W Spa był tylko jeden wypadek, który spowodował wycofanie się samochodu, oprócz wypadku zwycięzcy (Chinetti na Ferrari), przed samym końcem zawodów. Znakomity kierowca potrafił opanować sytuację i dowłókł się zupełnie wolno na uszkodzonym samochodzie do końca zawodów. Z 18 wycofanych z powodu usterek samochodów, cztery miały usterki mechanizmów napędu, jeden pęknięty wał korbowy i znów dumny Aston-Martin (zeszłoroczny zwycięzca w Spa) popisał się niezwykle defektem kierownicy, bowiem rozłączył mu się drążek poprzeczny. Reszta wycofanych miała różne usterki silnika. Niestety do nich należały dwa czechosłowackie Aero-Minor, które tak dzielnie okryły chwałą czeski przemysł samochodowy dwa tygodnie przedtem w Le Mans. Niemniej w kategorii do 750 ccm jedyną maszyną, która ukończyła zawody była trzecia Aero-Minor.

Zdumiewające jest, że cieszące się sławą bezkonkurencyjnych, bajecznie drogie sportówki angielskie nie tylko, że nie zajęły pierwszych dwu miejsc, które w udziale przypadły Włochom (samochód Ferrari) i Francuzom (samochód Delage), ale stanowiły znaczny odsetek samochodów wycofanych z powodu różnych usterek. Wśród wycofanych były takie sławy, jak Bentley, Aston z silnikiem Lagonda, Aston-Martin, Alvis, M.G. itp.

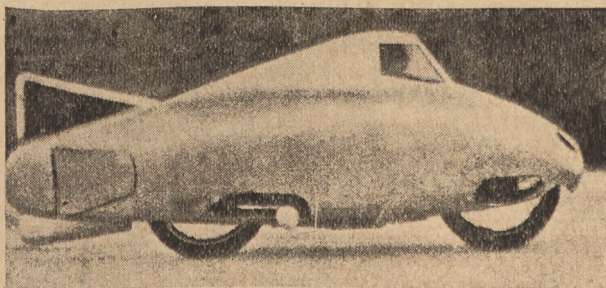
W jaki sposób uzasadnić nieprawdopodobnie wysokie ceny tych samochodów, jeśli nie chodzi o one jak „zegarki”, zwłaszcza tam, gdzie wymaga się o nich szybkości, która ma usprawiedliwić ich wysoką cenę?

*

Z obydwu zawodów na wytrzymałość, w których w większości brały udział kosztowne samochody sportowe, nasuwają się następujące wnioski:

- wysoka cena samochodu nie odpowiada ich wartości użytkowej;
- wytrzymałość kierowców jest godna podziwu;
- czechosłowackie małolitrażowe samochody Aero Minor zapowiadają się jako samochody wysokiej klasy na światowym poziomie.

ATAK NA ŚWIATOWY REKORD SZYBKości



Na tym motocyklu Anglik Noel Pope będzie się starał w jesieni r.b. poprawić światowy rekord szybkości — 278 km/godz. Próba odbędzie się na wyschniętym słonym jeziorze Salt Lake (St. Zj.). Motocykl „Brough Superior J.A.P. z silnikiem 988 ccm ze sprężarką.

PIERWSZY W POLSCE MOTO-CROSS

Moto-Cross jest formą zawodów motocyklowych nadzwyczaj popularną zagranicą. W Związku Radzieckim i Stanach Zjednoczonych ten typ wyścigu terenowego przeprowadzany jest przeważnie na dużych odległościach, między dwoma punktami, rzadko na obwodach zamkniętych. W Anglii, a przede wszystkim w Belgii i Holandii, gdzie ten typ zawodów jest bardzo popularny, rozgrywane są nawet wyścigi międzynarodowe tego rodzaju (Moto-Cross de Nation), a jeździ się tam na krótkich okrążeniach zamkniętych.

Wyścigi terenowe tego typu cieszą się wielkim zainteresowaniem publiczności, która w liczbie dziesiątków tysięcy przybywa nieraz z całych okolic. Moto-Cross jako skondensowana forma raidu bez „kręcenia setek kilometrów” po równej szosie — co potrafi prawie każdy motocyklista, jest doskonałym ćwiczeniem sportowym, o wysokim znaczeniu szkoleniowym, jak i również jest doskonałym sprawdzianem umiejętności jeździeckich i przydatności sprzętu w terenie. Ze względu na te swoje cechy Moto-Crossy powinny być często urządzone przez Wojsko, Gwardię, jednostki SP i licznie przez nie obsadzone.

★

W niedzielę dnia 4 września przeprowadzano w Chylicach pod Warszawą, na terenie cegielni i okolicznych piaszczystych wydym, pierwszy w Polsce Moto-Cross zaliczony przez PZM jako IV eliminacja do Raidowych Mistrzostw Polski na rok 1949.

Okrążenie wynosiło około 1,5 km i musiało być pokonane przez motocykle solo 8 razy, a przez motocykle z wózkami 6 razy. Trasa była wyznaczona chorągiewkami i prowadziła przez wysoką piaszczystą wydymę, przez krótką piaszczystą drogę, przez piaszczyste wydmy, brzegiem glinianki i przez falistą łąkę sportowem na wysoką wydymę.

Mimo dobrej organizacji Sekcji Motocyklowej PKM-Ogniwo Warszawa, silnej obsady najlepszych zawodników raidowych, ciekawej lecz bardzo ciężkiej, gdyż w większości piaszczystej trasy, wyścig ten nie dał dość licznie zebranej publiczności spodziewanych emocji. Różnice w klasie jazdy, jak i w przygotowaniu maszyn były tak znaczne, że nieraz zawodnik prowadzący bieg wielokrotnie dublował swych konkurentów.

Nie obserwowaliśmy, niestety, żadnej wyrównanej walki, a zmiany w kolejności już po paru początkowych okrążeniach następowały jedynie na skutek defektów motocykli.

★

Zawody rozpoczęły się biegiem maszyn o pojemności do 125 ccm. Już w połowie pierwszego okrążenia prowadzenie obejmuje S. Brun na fabrycznej S.H.L. odsadzając się znacznie od reszty konkurentów. Brun prowadzi przez 5¼ okrążeń i odpada na skutek defektu instalacji zapłonowej.

Jadący początkowo na drugiej pozycji Jankowski (SHL) zmuszony jest zmienić kilkakrotnie ścieżkę i spada na dalsze miejsce. Prowadzenie wtedy obejmuje Markiewicz, również na SHL nie oddając już go do końca wyścigu. Drugim na mecie jest Jarski na Sokół 125.

Teraz na starcie stają maszyny 250 i 350 ccm., jednak oddzielnie kasyfikowane. Natychmiast po wyruszeniu, przy pokonywaniu wysokiej piaszczystej wydmy, przewraca się zawodnik Kupczyk (Triumph 350), a prowadzenie obejmuje Paluch (Jawa 250). Kupczyk po wypadku szybko odrabia stracony teren i już w połowie wyścigu jest pierwszy, zwiększając stale odległość od pozostałych zawodników. Drugim w klasie 350 jest Fiszer na Velocette.

250-tki wygrywa zdecydowanie Paluch przed Trukanem na BMW 250.

Bieg 3-ci to maszyny o pojemności ponad 350 ccm — silna obsada najlepszych raidowców, imponujący start blisko 15 maszyn w jednym szeregu.

Już po pierwszych trudnościach terenowych na czoło wyścigu wysuwa się Dąbrowski na Triumph T-100. Prowadzi on przez kilka okrążeń, jednak zacinanie się przepustnicy w gaźniku utrudnia mu coraz bardziej jazdę, aż wreszcie powoduje niegroźny upadek na piaszczystej wydymie i wycofanie się tego ambitnego zawodnika.

Teraz na czoło wychodzi Kwiatkowski (AJS-500 Competition), jedzie równo, opanowanie i tak ładnie stylowo, że obserwując go mamy wrażenie Expert-Trialu a nie wyścigu terenowego. Kwiatkowski kończy bieg niezagrożony jako pierwszy, drugim na mecie jest Żymirski (Triumph T-100), jadący równo i opanowanie, nie wykazując jednakże tym razem większego temperamentu.

Jeżeli Żymirski miał temperamentu zbyt mało, to jak zwykle zbyt wiele miał go popularny „Dyzio” Markowski (Triumph T-100), bo o nim właśnie mowa. Zgodnie z tradycją Markowski powiększył swą kolekcję licznych defektów i upadków, udawadniając zresztą jak zawsze swój wielki talent i ambicję. Trzecim na mecie był dobrze jadący Gargul na, niebardzo nadającej się do tego typu imprezy, dolnej BMW 750.

Bieg maszyn z przyczepkami, w którym startowały tylko trzy zespoły był niestety nieciekawym. Zabrakło na starcie spodziewanych Potajali i Palucha. Kamiński zwyciężył jadąc samotnie, deklasując swoich dwóch konkurentów, którzy wykazali wiele uporu chcąc bieg ukończyć, mimo wielokrotnego zdublowania i zbyt wielkich dla nich trudności terenowych.

Ogłoszenie wyników i rozdanie skromnych nagród odbyło się na łonie przyrody — w pobliskim lasku, w miłej zgodnej atmosferze bez protestów i kwasów, jakie niestety tak często zdarzają się na imprezach raidowych.

MOTO-CROSS NASUWA PEWNE WNIOSKI NA PRZYSZŁOŚĆ

Aż do wieczora radzono i dyskutowano w lasku w Chylicach. Nowość jaką był Moto-Cross spodobała się bardzo zarówno zawodnikom, jak i widzom i stanie się w przyszłości z pewnością popularną imprezą.

Poważnym zarzutem pod adresem organizatorów było oddalenie trasy wyścigu od Warszawy, uniemożliwiające obserwowanie wyścigu przez szersze masy publiczności, brak wprowadzenia sprzedaży biletów, a co za tym idzie i zwrotu kosztów zawodnikom, jak i trochę zbyt skromne nagrody. Zawodnik, który przyjechał z Bielska, bezwzględnie zmęczył swoją rasową maszynę, zajął drugie miejsce w swojej kategorii, otrzymał jako nagrodę... pudełko łątek.

Jeżeli chodzi o trasę, to może trochę za wiele było piachu, a za mało terenu, na którym motocykle mogłyby rozwinąć większą szybkość. Prawie wszystkie maszyny mimo zwiększonego stosunku przełożenia nie były w stanie pozwoić na użycie trzeciego i czwartego biegu. W związku z powyższym wyścig był nieco za wolny, za mało atrakcyjny, a zbyt męczący dla maszyn.

Co rok część klubów ubiega się usilnie w PZM o prawo organizowania imprez raidowych zaliczonych do Mistrzostw Polski, gdyż wiedzą, że imprezy takie dają im gwarancję udziału najlepszych raidowców bez zwrotu kosztów, bez nagród wartościowych, gdyż sama walka o punkty do Mistrzostw zmusza zawodników do brania udziału w takich imprezach.

Czy PZM nie powinien w przyszłym sezonie oddać organizację imprez raidowych tym klubom, które

będą w stanie je tak zorganizować, aby zawodnicy choć częściowo otrzymali zwroty kosztów?

Przeprowadzenie w sposób finansowo dodatni imprez raidowych jest b. trudne ale jednak wykonalne. N. p. *Tradycyjny raid do Morza* można by zakończyć w roku przyszłym wyścigiem ulicznym w Gdyni (jako próba raidu), dołączając dla atrakcyjności również bieg maszyn wyścigowych.

Raid Tatrzański może posiadać rozbudowaną próbę zręczności w terenie i na stadionie na oczach publiczności.

Moto-Cross winien w przyszłości odbywać się na przedmieściach wielkiego miasta lub ewent. trzeba by umożliwić dojazd publiczności na trasę wyścigu.

I wreszcie *EXPERT-TRIAL* jedna z najbardziej interesujących, widowiskowych imprez, dająca może najlepszy sprawdzian prawdziwych umiejętności jazdy w terenie. Impreza ciekawa a nie niszcząca sprzętu winna być koniecznie zorganizowana już w roku przyszłym.

Ponieważ tego rodzaju imprezy są u nas mało znane, a właściwie wcale, podaję krótki przykładowy opis. E. T., czyli raid sprawności, przeprowadzany bywa przeważnie na okrażeńiu terenowym, które zawodnicy muszą kilkakrotnie przejechać. Na trasie znajdują się tak zwane sekcje obserwowane przez sędziów i tam też grupuje się najliczniej publiczność, gdyż są to miejsca najtrudniejsze. Początek sekcji (odcinka obserwowanego) i koniec oznaczony jest tablicą. Zawodnicy jadą — nie spiesząc się — po okrażeńiu, dojeżdżając do sekcji czekają aż ta jest wolna nim przystąpią do jej forsowania. Sędziowie punktują np. za podparcie się nogą 1 pkt., za zgaśnięcie silnika 5 pkt. itp.

Niektóre, przeważnie krótkie raidy tego rodzaju przeprowadzane są na punkty i jednocześnie na czas, który decyduje o klasyfikacji w wypadku równej ilości punktów.

Raidy sprawności tego typu zapoczątkował w Polsce w roku ubiegłym jako imprezę klubową AZS — Gliwice i organizuje ją w roku bieżącym już jako imprezę okręgową. Młody i nieliczny AZS — Gliwice wyszkolił już takich zawodników jak A. Kwiatkowski czy A. Kwieciński i posiada młodych, prawdziwych znawców sportu motocyklowego.

Expert — Trial powinien być w roku przyszłym obok *Moto-Crossu* jedną z imprez zaliczonych do *Raidowych Mistrzostw Polski*.

Kryst

MOTOCYKLIŚCI ZSRR BIJĄ REKORDY

Motocyklowy mistrz radziecki Tomson (republika estońska) ustanowił na mistrzostwach ZSRR w wyścigu terenowym w Tallinie rekord Zw. Radz. w kat. maszyn do 350 ccm, przebywając 202 km w 2:07:04,9 z przeciętną szybkością 97,3 km/godz.

Rekord ten został ustanowiony na maszynie produkcji radzieckiej. Poprzedni, należący również do Tomsona ustanowiony był na NSU 500 i wynosił 94 km/godz.

Moskiewska motocyklistka Prytkowa przejechała na motorze produkcji radzieckiej o pojemności silnika 125 ccm, dystans 101 km w 1:15:45,5.

*

Międzynarodowy rekord na motocyklu do 100 ccm pobity został dnia 22 czerwca br. przez Suczewskiego na motocyklu M 1 — A. Motocykl ten posiada silnik o mocy 7,5 KM przy 5000 obr./min. Paliwo — spirytus metylowy (bardzo wysoki stosunek sprężania).

Dotychczasowy rekord należał do francuza Rapeaud i wynosił na przebiegu 100 kilometrowym 63 min. 6 sek., a na przebiegu 50 km 31 min. i 52,2 sek. Suszczewski osiągnął na przebiegu 100 kilometrowym czas 59 min. 46,5 sek., a na przebiegu 50 km — 30 min. 6,4 s.

Nowiny motocyklowe ze świata

KONFERENCJE RADZIECKICH ZAWODNIKÓW I ROBOTNIKÓW PRZEMYSŁU MOTORYZACYJNEGO

MOSKWA. Radzieccy zawodnicy motocyklowi i samochodowi odbywają w okresie jesieni i zimy wspólne zebrania z robotnikami fabryk przemysłu motoryzacyjnego. Jedną z takich konferencji, w której wzięli udział robotnicy fabryk motorowych i samochodowych Moskwy, oraz mistrzowie sportów motorowych, miała miejsce w Centralnym Klubie Kierowców.

Na konferencji tej ciekawy referat o znaczeniu sportów motorowych wygłosił gen. por. wojsk technicznych I.P. Tjagunow. Podkreślił on, że sporty motorowe są jednym z najlepszych środków wychowywania kadr kierowców i rozwoju konstrukcyjnego pojazdów mechanicznych. Z tego też względu należy rozwijać i popierać te sporty i zainteresować nimi przede wszystkim młodzież. Kluby motocyklowe i samochodowe muszą tak opracować swe plany pracy, by nie ograniczały się jedynie do wyścigów, ale zajmowały się również takimi zagadnieniami, jak np. ekonomia zużycia paliwa itp. Przemysł motoryzacyjny i konstruktorzy muszą rozwijać swą pracę nad nowymi pojazdami sportowymi i wyścigowymi. Nadszedł czas, kiedy pomyśleć trzeba o budowie specjalnych torów wyścigowych.

Biorący udział w zebraniu zawodnicy wielkiego karakumskiego wyścigu samochodowego mówili o konstrukcji sowieckich samochodów wyścigowych i o wielkim zainteresowaniu świata pracy techniką samochodową. W dalszej dyskusji poruszono wiele zagadnień, jak: budowa garaży, rozszerzenie sieci warsztatów naprawczych dla pojazdów prywatnych itd. (włp.)

MOTOCYKLOWE MISTRZOSTWA ŚWIATA W KAT. WYŚCIGOWEJ ZAKOŃCZONE

RZYM. „Grand Prix Narodów“ rozegrane na torze Monza stanowiły ostatnią eliminację tegorocznych motocyklowych mistrzostw świata w kategorii wyścigowej. Zaciętą walkę w kl. do 125 ccm stoczyli włoscy zawodnicy startujący na maszynach „Mondial” i „Morini”. W Monza zwyciężył Leoni Gianni na „Mondiali” (4-suwowa 125-ka), uzyskując na dystansie 112,4 km fantastyczną przeciętną 125,380 km/godz. i bijąc Masettiego („Morini”) o 5 min. 3 sek. Tytuł mistrza świata na 1949 r. przypadł jednak Nello Paganiemu, który w rozegranych eliminacjach zdobył łącznie 27 pkt.

Mistrzostwo świata w 250-tkach zdobył również Włoch Bruno Ruffo („Guzzi”), który uzyskał 24 pkt., mimo, że w „Grand Prix Narodów” zwyciężył Dario Ambrosini na „Benelli”, który z przeciętną 144,236 km/godz. pokonał L. Gianniego o 29 sek. (na 151,2 km).

Ponieważ wyścigi we Włoszech odbywają się jedynie w klasach do 125, do 250 i do 500 ccm, mistrzem świata w 350 tkach został już uprzednio F. Frith („Velolette”).

W wyścigu 500tek pierwsze dwa miejsca zajęły na torze Monza motocykle „Gillera”, prowadzone przez Nello Paganiego, który zwyciężył, uzyskując na dyst. 201,6 km przeciętną 157,883 km/godz., oraz Arciso Artessanigo, który wpadł na metę 1 sek. za Paganim! Dzięki lepszemu zapasowi punktów zdobytych w pierwszych eliminacjach, mistrzostwo świata w tej klasie zdobył Graham („AJS”), wyprzedzając Paganiego zaledwie o 1 pkt.! Graham zdobył 30 pkt.

W kat. maszyn z przyczepkami zwyciężył w Monza Frigerio Ercole („Gillera”) z przeciętną 130,298 km/godz. (dystans 100,8 km), przed Vanderschrickiem („Nor-

ton"), który pozostał o 1 min. 5 sek. w tyle. Mistrzostwo świata przypadło Oliverowi („Norton”) — 27 pkt.

Najlepszy czas okrążenia miał Pagani (przeciętna szybkość 162,931 km/godz.!).

Wyniki tegorocznych mistrzostw świata wskazują wyraźnie, że Włosi skutecznie zaczynają nacierać na angielską pozycję w sporcie motocyklowym. Wydaje się, że jeszcze jedna eliminacja, — gdyby była przewidziana, — dałaby mistrzostwo świata w kl. 500 ccm — stanowiącej dotychczas domenę Anglików — doskonałym jeźdźcom włoskim, dosiadającym nowych modeli „Gillera”!...

(włp.)

H. LINES ZWYCIĘŻYŁ W PIERWSZYM „MOTO-CROSSIE NARODÓW”

BRUKSELA. Pierwszy międzynarodowy „Moto-Cross Narodów”, rozegrany na ciężkiej i trudnej trasie w Brands Hatch, przyniósł zwycięstwo H. Linesowi na „Arielu”, który na dystansie 15 okrążeń łącznej długości 42 km uzyskał czas 1 godz. 7:23,4 min., wyprzedzając o 11,8 sek. Belga Jansena jadącego na „Sarolea”. Trzecie miejsce o 2,2 sek. za Jansenem zajął Holender Rietman na Triumphie. Zwycięzca tegorocznej sześciodniówki Szkockiej — Viney w przedbiegu znalazł się na 7 m, a w finale odpadł po 6 okrążeniu.

W „Moto-Crossie” brał udział znany żuźlowiec szwedzki Ole Nygren i zajął w finale 6 m. „Moto-Cross Narodów” ma być rozgrywany corocznie jako najpoważniejszy wyścig terenowy, narówni z wielkimi imprezami, jak „TT”, czy „Sześciodniówka”.

Warto zaznaczyć, że zagranicą wyścigi terenowe — zaliczane u nas do raidów — stanowią odrębną formę zawodów motocyklowych.

(włp.)

NASZE KŁOPOTY

JAK POMPOWAĆ OPONY MOTOCYKLA?

W kilku artykułach umieszczonych na łamach „Motoryzacji” poruszano problem zawieszenia i amortyzacji motocykli. We wszystkich wypadkach autorzy pominęli sprawę właściwego ciśnienia w oponach.

Praktyka wykazuje znaczną rozbieżność między zaleceniami wytwórni opon, dbających przede wszystkim o długowieczność opon, a dbałością jeźdźcy o stan maszyny i własnych nerek. Większość motocyklistów pompuje opony „na oko” i „na zapas”, przy czym rozbieżność zdań o dopuszczalnych granicach ciśnień jest wręcz fantastyczna. „Fachowe” kopnięcie w oponę, przeważnie zastępuje pogardliwie traktowany ciśnieniomierz.

Osobiście, jestem zwolennikiem jak najniższych ciśnień, zapewniających uprawianie tego sportu bez szkody dla zdrowia przez wiele lat. Podaje wypraktykowaną dolną granicę, nieszkodliwą dla opon wymiaru 350 x 19, na motocyklu D.K.W. 350 ccm, wagi 150 kg: dla przedniego koła 0,8 atm., a dla tylnego 1,1 atm. z pasażerem 1,4 atm.

Oczywiście podane cyfry dotyczą normalnej jazdy turystycznej z ograniczeniem szybkości do 60 km/g. Możliwość przesuwania się opony przy gwałtownym hamowaniu można zabezpieczyć przez naszawanie na obwodzie obręczy koła, w miejscu zetknięcia się z oponą, szeregu „punktów” metalowych kilkumilimetrowej wysokości — po 4 do 6 z każdej strony.

Oczywistym warunkiem długotrwałego używania niskich ciśnień jest codzienne sprawdzanie opon czułym ciśnieniomierzem.

Byłbym wdzięczny P.T. Redakcji za spowodowanie, aby te problemy były poruszone w przyszłości przez naszych speców sportu motocyklowego, którzy doświadczenie rajdowe upoważnia do autorytatywnych wypowiedzi. Przy sposobności mogą nas wtajemniczyć w trudne problemy doboru właści-

wych ciśnień w oponach na zawodach szosowych i żuźlowych. Prosimy również o wiadomości, czy obecnie wypuszczone „Stomile” wymagają większych ciśnień, w porównaniu do dotąd używanych opon zagranicznych.

*

A teraz na inny temat: „tabela polecająca” C.P.N. podaje dla skrzynki biegów motocykli D.K.W. normalny olej przekładniowy „PZ”. Tymczasem przepis fabryczny poleca stosowanie do przekładni D.K.W. typ NZ 250, 350 i 500, jedynie normalny olej silnikowy letni, a zatym Lux 8 lub 10. Kto ma rację?

Tolloczek Zdzisław

Bydgoszcz, ul. Piotrowskiego 5

MECHANIK — PORADNIK TECHNICZNY

Tom I — Zeszyt 13 — 14

WYDAWCA: — Inst. Wyd. S. I. M. P. — W-wa

Zeszyty 13 — 14 zakończyły tom pierwszy Poradnika Technicznego. Zeszyty te zawierają rozdział IV — aerodynamikę. Nadto zamieszczono literaturę, z której czerpali wiadomości autorzy, spis nazwisk oraz skrócony rzeczowy do tomu 1-go.

W dalszym ciągu S. I. M. P. przystępuje do opracowania (wydanie trzecie — całkowicie przerobione) tomu czwartego Poradnika Technicznego. Ukazały się z druku dwa pierwsze zeszyty tego tomu, które zawierają 2 rozdziały: a) turbiny wodne i b) kotły parowe.

O G Ł O S Z E N I A

39. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez Wydz. Ruchu i Mot. w W-wie, kat. II, Nr W-2236, na nazw. Jerzy Rutkowski, zam. w Warszawie, ul. Bereżyńska Nr 37.

40. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urząd woj. we Wrocławiu, kat. III, Nr 10654, na nazw. Eugeniusz Tereszczuk, zam. we Wrocławiu, ul. Kuśnicza Nr 12.

41. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez Zarząd Miejski w Gdańsku, kat. III, Nr 1332/49, na nazw. Michał Rusinek, zam. w Gdańsku, ul. Oruńskiej Nr 20.

42. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez starostwo w Wałbrzychu, kat. II, Nr 0006/49, na nazw. Adam Chrochmól, zam. w Wolicach k/Wałbrzychu.

43. **SKRADZIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urząd woj. w Krakowie, Nr 0106/48, na nazw. Marian Noworyta, zam. w Krakowie, ul. Kremerowska Nr 6 — 9.

44. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urząd woj. we Wrocławiu, na nazw. Witold Kozak, zam. we Wrocławiu 14, ul. Aliancka Nr 9.

45. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urząd woj. w Krakowie, na nazw. Kazimierz Maślarski, zam. w Krakowie.

46. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urząd woj. w Krakowie, na nazw. Kazimierz Grudzieński, zam. w Krakowie, ul. Biskupia Nr 20.

47. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez starostwo w Lublinie, kat. I, Nr 0007/49, na nazw. Kazimierz Pietraś, zam. w Kolonii Sławin, gm. Konopnica, pow. lubelski Nr 48.

48. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez starostwo w Brzegu, kat. III-a, Nr 0007/49, na nazw. Kazimierz Kowalski, zam. w Brzegu, ul. Lechicka Nr 5.

49. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez Zarząd Miejski w Jeleniej Górze, kat. II, na nazw. Bolesław Mazur, zam. w Jeleniej Górze, ul. Chłopska Nr 5.



CENTRALA HANDLOWA
PRZEMYSŁU MOTORYZACYJNEGO

MOTOZBYT

PRZEDSIĘBIORSTWO PAŃSTWOWE WYODREBNIONE

Warszawa ••••• Mazowiecka 13

SPRZEDAJE:

SAMOCODY

CIĄGNIKI i PRZYCZEPY

MOTOCYKLE na raty

ROWERY na raty

CZĘŚCI ZAMIENNE

AKCESORIA

OGUMIENIE

Ekspozytury Rejonowe
w miastach wojewódzkich.

Sklepy Detaliczne i Stacje Obsługi
we wszystkich większych miastach.