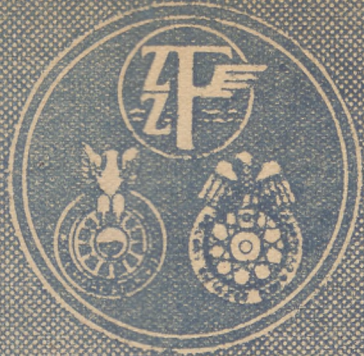
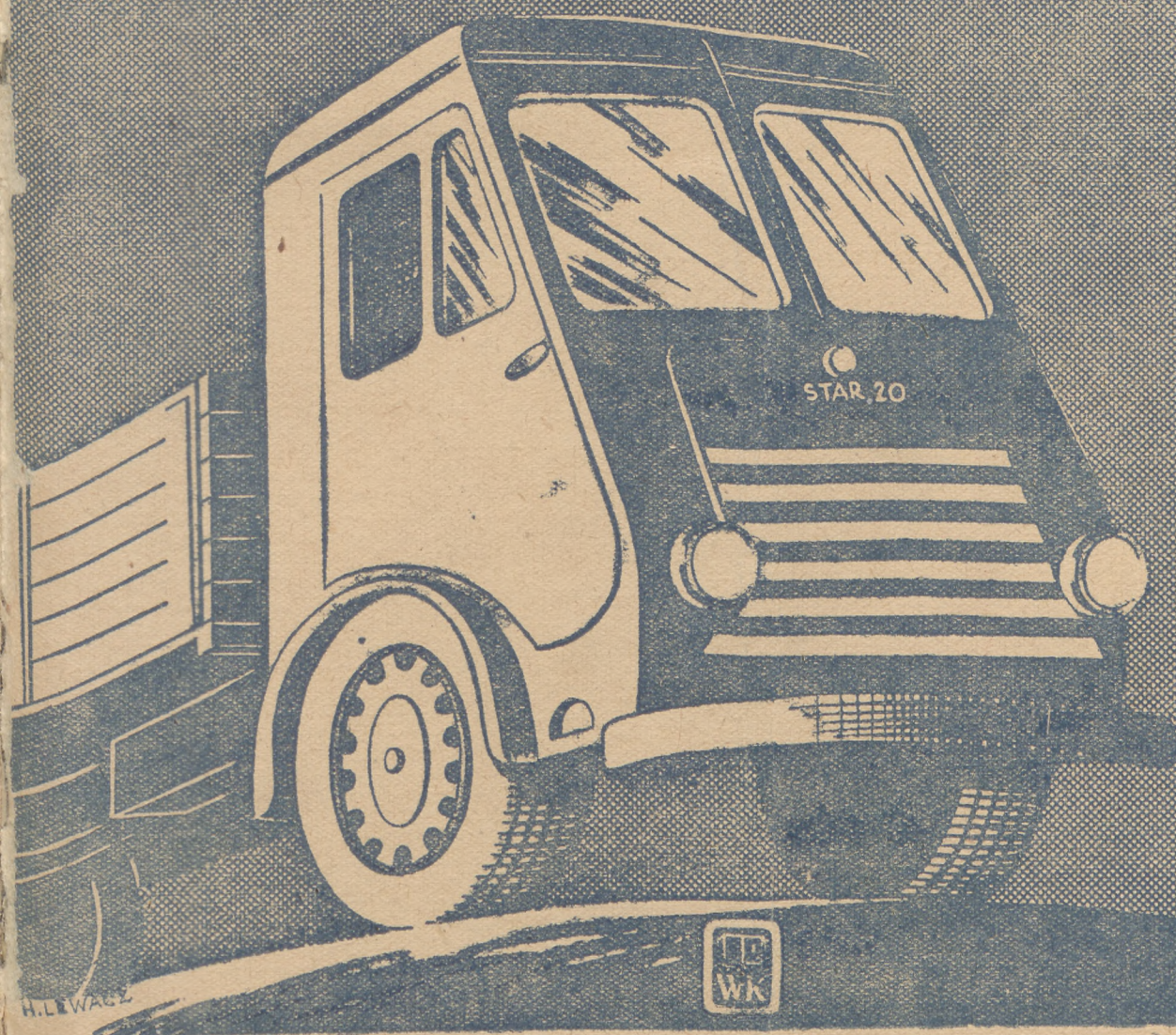




# Motoryzacja



H. LEWAL



# OGŁOSZENIA

1. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez Urząd Samochodowy, w Legnicy, Nr 16/8/IV/46, na nazw. Stanisław Hohlfeld, zam. w Krakowie, ul. Serge Nr 26 m. 5.

2. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez starostwo w Nowym Targu, kat. III, Nr 0234/49, na nazw. Ignacy Guzik, zam. w Nowym Targu, ul. Krzywa Nr 23.

3. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, na nazw. Stefan Larysz, zam. w Tychy, woj. Śl.-Dąbr., ul. Paprocany Nr 98.

4. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urząd woj. w Krakowie, kat. IV, na nazw. Stefan Gigoń, zam. w Krakowie, Pl. Nowy Nr 9 m. 13.

5. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., zawodowe, Nr 0796/38 r., na nazw. Władysław Kołodziej, zam. w Szczecinie, ul. Jagiellońska Nr 31 m. 9.

6. **SKRADZIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez Okr. Urz. Sam. w Warszawie, zawodowe, na nazw. Adolf Sadowski, zam. w Warszawie, ul. Francuska Nr 48 m. 5.

7. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez starostwo w Gliwicach, kat. II, Nr 0001/49, na nazw. Mieczysław Mosznienko, zam. w Starych Gliwicach, ul. Łabędzka Nr 59.

8. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie motocykla, wydane przez Zarząd Miejski w Gdańsku, kat. IV Nr 0160/49, na nazw. Zbigniew Szymański, zam. w Gdańsku, ul. Jana z Kolna Nr 20.

9. **SKRADZIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez starostwo w Jeleniej Górze, kat. II, na nazw. Władysław Tkaczyk, zam. w Kowarach Dol. Śl., ul. Ogrodowa Nr 8.

10. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urząd woj. we Wrocławiu, kat. III, Nr 10554, na nazw. Emil Dudziak, zam. we Wrocławiu, ul. Groliszyńska Nr 57 m. 3.

11. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urząd woj. w Łodzi, kat. IIIa, Nr 3238/49, na nazw. Jerzy Bulikowski, zam. w Łodzi, ul. Kilińskiego Nr 61 m. 6.

12. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez Komisariat Rządu w Warszawie, kat. zawodowe, na nazw. Stefan Szczepański, zam. w Warszawie, ul. Orła Nr 4.

13. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez Zarząd Miejski w Gdańsku, kat. I, Nr 0024/49, na nazw. Renard Marchlik, zam. w Gdańsku, ul. Ułańska Nr 11 m. 6.

14. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu na nazw. Adam Jaremkow, zam. w Szczecinie, ul. 5-go Lipca Nr 24, m. 5.

15. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie motocykla, kat. amatorskie, Nr 6043, na nazw. Wojciech Warsiński, zam. w Bytowie, ul. Cicha Nr 3.

16. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez Wydz. Ruchu i Mot. w Warszawie, kat. II, Nr 5685, na nazw. Jerzy Dominiak, zam. w Warszawie, ul. Wileńska Nr 25 m. 62.

17. **SKRADZIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez starostwo w Warszawie, kat. II, Nr 4636, na nazw. Stefan Kowalczyk, zam. w Warszawie, ul. Sosnowa Nr 8 m. 2.

18. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez starostwo w Szczecinie, kat. IIIa, Nr 0023/49, na nazw. Idzi Dolata, zam. w Lesznie, ul. Bol. Chrobrego Nr 43.

19. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez starostwo Wyrzyskie, kat. IIIa, Nr 0008/48, na nazw. Ignacy Banaszak, zam. w Wyrzysku, Al. Rydzińskich Nr 129, u ob. Jagodzińskiego Józefa.

20. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urząd woj. w Krakowie na nazw. Ludwik Koziol, zam. w Krakowie, ul. Kanonicka Nr 16.

21. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urząd woj. we Wrocławiu na nazw. Henryk Goliszek, zam. we Wrocławiu, ul. Boya Zelenieckiego Nr 72 m. 3.

22. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez Zarząd Miejski w Łodzi, kat. III, Nr 1049, na nazw. Jan Banasik, zam. w Łodzi, ul. Wójtowska Nr 1 m. 13.

23. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urząd woj. w Katowicach, Nr 0006/49, na nazw. Adam Niechaj, zam. w Szopienicach, ul. Stalina Nr 23.

24. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez starostwo w Chełmie, kat. II, Nr 0040/49, na nazw. Aleksander Lebnicki, zam. w Chełmie, ul. Hrubieszowska Nr 24.

25. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu na nazw. Edward Skrzypczyk, zam. w Krakowie, ul. Dwernickiego Nr 5.

26. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urząd woj. w Krakowie, Nr 20802, na nazw. Irminda Tajpale, zam. Miedzeszyn k/W-wy, ul. Leśna.

27. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez urząd woj. w Poznaniu, kat. I, Nr 26138, na nazw. Kazimierz Banaszak, zam. w Poznaniu, ul. Matejki Nr 4.

28. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez Zarząd Miejski w Gdańsku, kat. I, Nr 0033/49, na nazw. Michał Maczka, zam. w Gdańsku-Siedlicach, ul. Na-Zboczu Nr 99.

29. **SKRADZIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez Zarząd Miejski w Szczecinie, kat. II, Nr 0319/49, na nazw. Augustyn Szczerbakowski, zam. w Szczecinie, ul. Bohaterów Warszawy Nr 4 m. 3.

30. **SKRADZIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez Zarząd Miejski w Kielcach, kat. IIIa, Nr 0269/49, na nazw. Witold Wójcik, zam. w Kielcach, ul. Wygoda Nr 17.

31. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urząd woj. w Kielcach, amatorskie, Nr 7582, na nazw. Stefan Jakubczyk, zam. w Ćmielowie, ul. Zamkowa Nr 42.

32. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urząd woj. w Krakowie, na nazw. Michał Sikora, zam. w Krakowie, ul. Mały Rynek Nr 2.

33. **SKRADZIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urząd woj. w Łodzi, kat. I, Nr 003149, na nazw. Jan Just, zam. w Zgierz, ul. Niedziałkowskiego Nr 24.

34. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez Zarząd Miejski w Łodzi, kat. IIIa, Nr 0167/49, na nazw. Leon Porczyński, zam. w Łodzi, ul. Rzgowska Nr 135 m. 2.

35. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez Wydział Ruchu i Mot. w W-wie, kat. I, Nr 6575, na nazw. Kałamański Stanisław, zam. w Warszawie, ul. Dobra Nr 30a m. 33.

36. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urząd woj. we Wrocławiu, amatorskie, Nr 5059, na nazw. Adam Chodaniewicz, zam. w Wałbrzychu, ul. Mączna Nr 1.

37. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urząd woj. we Wrocławiu, na nazw. Stanisław Półtonak, zam. w Wałbrzychu, ul. Czerwonej Armii Nr 8.

38. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urząd woj. w Katowicach, na nazw. Fryderyk Ubryniewicz, zam. w Katowicach, ul. Nad Potokiem Nr 1.

39. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez starostwo w Szczecinie, kat. IIIa, Nr 0003/49, na nazw. Franciszek Halicki, zam. w Będargowo, gm. Dohuje, pow. Szczecin.

40. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez O. U. S. w Warszawie, kat. III, Nr W0-7186, na nazw. Janusz Suchecki, zam. Wawer k/W-wy, ul. Kolejowa Nr 2.

41. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez urząd woj. w Krakowie, kat. zawodowe Nr 2612, na nazw. Franciszek Sysło, zam. w Tarnowie, ul. Legionów Nr 3.

# 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

LISTOPAD 1949 R.

Nr 11

## T R E Ś Ć 11-go Z E S Z Y T U

|                                                                    | str. |                                                               | str. |
|--------------------------------------------------------------------|------|---------------------------------------------------------------|------|
| WYKORZYSTANIE PRÓŻNYCH PRZEBIEGÓW — inż. T. Sokołowski . . . . .   | 322  | TAKSOMETRY — Kazimierz Zienkiewicz . . . . .                  | 337  |
| NORMY PRZEBIEGU MIĘDZYNAPRAWCZEGO POJ. MECH. — AW. . . . .         | 324  | WYDOBYWANIE UGRZĘZŁEGO SAMOCHODU — Adolf Bujok . . . . .      | 339  |
| TRANSPORT SAMOCHODOWY W AKCJI BURACZANO-ZIEMNIACZANEJ — W. . . . . | 325  | JAK DAĆ SOBIE RADE Z WYMIARAMI CAŁOWYMI? — Witr . . . . .     | 343  |
| ZASADY ODPOWIEDZIALNOŚCI CYWILNEJ — kpt. dr. E. Jaśko . . . . .    | 326  | PALIĆ CZY NIE PALIĆ? — K. Jankiewicz . . . . .                | 344  |
| Z SALI SĄDOWEJ — Jerzy Zarzecki . . . . .                          | 327  | O USPRAWNIENIE PRACY STACJI BENZYNOWYCH — M. Korwin . . . . . | 344  |
| „PIRATOM WJAZD WZBRONIONY“ — Witold Rychter . . . . .              | 329  | NOWINY MOTOCYKLOWE — W. P. . . . .                            | 345  |
| O POPULARYZACJĘ MOTORYZACJI — Tadeusz Mech . . . . .               | 332  | Z KRAJU — Kow. . . . .                                        | 346  |
| MOTOCYKLIŚCI — TO ARYSTOKRACJA! — „Ryszard“ . . . . .              | 333  | ROZDANIE NAGRÓD „NASZEGO KONKURSU“ . . . . .                  | 347  |
| URUCHAMIAMY SAMOCHODY O NAPĘDZIE GAZOWYM — Adam Wojtyga . . . . .  | 335  | ZE ŚWIATA . . . . .                                           | 348  |
| „CZARY“ NA STACJI P.K.S. W RADOMIU — A. O. . . . .                 | 336  | WIELKA NAGRODA CZECHOSŁOWACJI — Pik . . . . .                 | 349  |
|                                                                    |      | WIELKIE WYŚCIGI ZAGRANICĄ — Aldo Vianti . . . . .             | 350  |
|                                                                    |      | JEDNODNIOWE JAZDY KONKURSOWE — R. . . . .                     | 352  |

INŻ. TADEUSZ SOKOŁOWSKI

## WYKORZYSTANIE PRÓŻNYCH PRZEBIEGÓW

Zagadnienie wykorzystania próżnych przebiegów jest bodaj najbardziej popularnym spośród problemów racjonalizacji transportu samochodowego. Oczywiście, że widok powracającego „próżnego tonażu“ każdemu nasuwa myśl wykorzystania go przez zabranie w drodze powrotnej „jakiegoś“ ładunku.

Myśl zdrowa i niewątpliwie pochwały godna. Niestety, pomimo najlepszych rad zmierzających do radykalnego zlikwidowania próżnych powrotów, jak również najlepszych chęci dostosowania się do otrzymanych rad, powiększenie współczynnika wykorzystania przebiegu nie daje się łatwo osiągnąć.

Jest rzeczą znaną i nie wymagającą objaśnień, że jedyną drogą do częściowej likwidacji przebiegów próżnych w ruchu na dalszych odległościach jest stworzenie i wzorowe działanie organizacji spedycyjnej rozporządzającej doskonałym aparatem dyspozycyjnym, pierwszorzędną łącznością i — ostatnie, ale najważniejsze — gęstą siecią magazynów.

W zakresie ruchu na małych odległościach, pozyskanie powrotnych ładunków musi pozostać raczej dziełem przypadku niż organizacji.

Jak wynika z rezultatów obliczeń, które poniżej podajemy, znaczenie wykorzystania próżnego przebiegu w ruchu na małych odległościach jest drugorzędne i pożądany efekt może być osiągnięty tylko dzięki wyjątkowo szczęśliwym okolicznościom, do których należy: krótki czas załadunku i wyładunku ładunków przewożonych w obydwu kierunkach oraz zastanie na miejscu wyładunku towaru przewożonego z powrotem.

Dla zilustrowania zagadnienia porównuje się przewóz samochodem 3 tonowym, z silnikiem gaźnikowym — na odległościach jednej jazdy w jednym kierunku: 5 km, 100 km i 200 km z przewozem na tych samych odległościach — samochodem 10 tonowym, z silnikiem Diesel. Dla uproszczenia zakłada się, że obydwie samochody przewożą ładunki dające możliwość całkowitego wykorzystania ich ładowności, to znaczy że przewożony ładunek zawsze jest równy nominalnej ładowności samochodów, których pracę się porównuje.

Dalszymi założeniami są:

1) **szybkość techniczna** na odległość 5 km, dla 3 tonówki — 15 km/godz. i 12 km/godz. dla 10 tonówki oraz odpowiednie szybkości na dalekich przebiegach — 25 km/godz. i 22 km/godz. oraz 24 i 20 km/godz. (szybkości na przebiegach ponad 100 km zmniejszają się z powodu konieczności dłuższego odpoczynku kierowcy po powyżej pięciu godzinach prowadzenia samochodu).

2) **norma czasu na załadunek i wyładunek** 20 min. na 1 tonę;

3) **ośmio godzinna dniówka** (długość dnia pracy);

4) **suma kosztów zmiennych** na 1 wozokm wynosi w przybliżeniu 50 zł i jest jednakowa dla obydwu porównywanych samochodów (wskutek różnicy kosztu za 1 ltr i stopnia zużycia różnych paliw); **suma kosztów stałych** na 1 wozogodzinę wynosi dla samochodu 3 ton — 300 zł, a dla samochodu 10 ton — 450 zł (pomocnik kierowcy). Koszt umorzenia wartości zawarty jest każdorazowo w kosztach zmiennych.

TAB. 1.

Porównanie pomiędzy dwoma samochodami 3 i 10 ton na odległości 5 km.

| W S K A Ź N I K I                                                                                                                                    | jedn. miary |     |     |    |     |     |    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|-----|-----|----|-----|-----|----|
|                                                                                                                                                      | ton         | 3   |     |    | 10  |     |    |
| ładowność samochodu                                                                                                                                  | ton         |     |     |    |     |     |    |
| współczynnik wykorzystania przebiegu (0,5-- powrót bez ładunku, 1 powrót z ładunkiem)                                                                | ton         | 0,5 | 1   | 1  | 0,5 | 1   | 1  |
| czas oczekiwania na zabranie powrotnego ładunku w czasie jednego obiegu, na który składają się: jazdy tam i z powrotem oraz wszystkie za-i wyładunki | min.        | —   | —   | 40 | —   | —   | 60 |
| praca na jedną dniówkę                                                                                                                               | t-km        | 72  | 90  | 72 | 96  | 110 | 94 |
| powiększenie pracy na jedną dniówkę w stosunku do jazdy powrotnej bez ładunku. (0,5)                                                                 | %           | —   | +39 | +0 | +1  | +14 | +0 |
| koszt wykonania pracy 1 tona-km                                                                                                                      | zł          | 66  | 43  | 50 | 46  | 37  | 42 |
| oszczędność wskutek wykorzystania powrotnego przebiegu (przyjmując koszt przy wsp. wyk. przeb. 0,5 jako 100)                                         | %           | 100 | 65  | 76 | 100 | 80  | 90 |

Z porównania wynika, że, w najlepszych warunkach, w przewozie krótkobieźnym na 5 km, polepszeniu współczynnika wykorzystania przebiegu o 100%, odpowiada większa praca w tono-km o plus 39% dla samochodu o mniejszej ładowności oraz o plus 14% dla samochodu o większej ładowności. Inaczej, że przy najbardziej sprzyjających warunkach przez podniesienie współczynnika wykorzystania przebiegu o 100% (z 0,5 na 1) tę samą pracę może wykonać zamiast stu samochodów tylko 80 samochodów 3 tonowych i zamiast stu — 87 samochodów 10 tonowych. Oszczędność uzyskana przez całkowite wykorzystanie powrotnych ładunków, bez jakiegokolwiek straty czasu, jest tym mniejsza im większa jest ładowność samochodu.

Jak następne przykłady udowodnią, uzyskana oszczędność będzie tym większą im dalszą będzie odległość jednej jazdy. W warunkach mniej sprzyjających, gdy załadowanie powrotnego ładunku wymaga straty czasu, pomimo powiększenia współczynnika wykorzystania przebiegu o 100%, to jest pełnego wykorzystania przebiegów próżnych, wykonana praca nie ulega zmianie. Inaczej: tę samą pracę, którą wykona np. 100 samochodów jadąc próżne z powrotem, musiałoby wykonać również 100 samochodów, wykorzystujących w pełni powrotne

przebiegi, jednak zmuszonych do oczekiwania na załadowanie powrotnego ładunku, co wyniesie każdorazowo 40 min. (3 ton) wzgl. 60 min. (10 ton). Oszczędność na taborze nie dałaby się osiągnąć. Osiągnięto by jednak oszczędność na koszcie wykonanej pracy, gdyż przestoje wywołane oczekiwaniem na ładunek powrotnego towaru nie powodują żadnych kosztów zmiennej (zależnych tylko od wykonanego przebiegu). Koszty zarówno zmienne jak stałe pozostałyby zatem takie same jak w wypadku wykorzystania powrotnego przebiegu bez oczekiwania na powrotny ładunek, lecz podzielone przez mniejszą ilość wykonanych tono-km, w odniesieniu do 1 dniówki, dając wyższy koszt za pracę jednego tono-km.

Inny obraz daje porównanie pracy tych samych dwu samochodów jednak w ruchu o charakterze dalekobieżnym, o średniej odległości jednej jazdy (w jednym kierunku) 100 km. Porównuje się samochody powracające próżno (współczynnik wykorzystania przebiegu 0,5), następnie powracające załadowane natychmiast po wyładowaniu ładunku docelowego i wreszcie powracające również z pełnym ładunkiem, lecz załadowanym ze zwłoką jednej dniówki roboczej.

TAB. 2.

Porównanie pomiędzy dwoma samochodami na odległości 100 km.

| W S K A Z N I K I                                                                   |      | jedn. miary |     |     |     |     |      |     |
|-------------------------------------------------------------------------------------|------|-------------|-----|-----|-----|-----|------|-----|
| ładowność samochodu                                                                 | ton  |             | 3   |     |     | 10  |      |     |
| współczynnik wykorzyst. przeb.                                                      | —    |             | 0,5 | 1   | 1   | 0,5 | 1    | 1   |
| czas oczekiwania na zabranie powrotnego ładunku                                     | min. |             | —   | —   | 480 | —   | —    | 480 |
| praca wykonana w odniesieniu do jednej dniówki                                      | t-km |             | 270 | 480 | 264 | 640 | 1000 | 680 |
| powiększenie pracy na jedną dniówkę w stosunku do jazdy powrotnej bez ładunku (0,5) | %    |             | —   | +80 | +0  | —   | +53  | +6  |
| koszt wykonania pracy 1 t-km                                                        | zł   |             | 42  | 21  | 26  | 15  | 8,5  | 10  |
| oszczędność (przyjmując koszt z powrotem bez ładunku jako 100)                      | %    |             | 100 | 50  | 62  | 100 | 56   | 66  |

Przy przewozach na odległości 100 km w jedną stronę i natychmiastowym powrocie z ładunkiem powrotnym, tę samą pracę jaką wykonuje 100 samochodów, jadąc z powrotem bez ładunku, wykona teraz tylko 56 samochodów 3 tonowych, względnie — przy takim samym porównaniu — 64 samochody 10 tonowe.

W razie jednak straty jednego dnia czasu na poszukiwania ładunku powrotnego (jeden dzień roboczy — 480 min.), nie będzie powiększenia pracy, a nawet mała strata dla samochodu 3 tonowego, względnie nikłe powiększenie dla sa-

mochodu 10 tonowego, tak, że do wykonania tej samej pracy trzeba w tym wypadku użyć tyle samo samochodów co w wypadku powrotu bez ładunku. Będzie istniał jednak zysk na mniejszym koszcie pracy 1 tono-km i to tym większy im krótszy jest czas postojów, ze względu na zmieniający się stosunek kosztów stałych, obciążających 1 wozo-godzinę, do kosztów zmiennych obciążających 1 wozo-km.

W każdym razie widocznym jest z przykładów, że w ruchu dalekobieżnym opłaca się nie tylko poszukiwać powrotnego ładunku, ale na-

wet oczekiwać przez czas tym dłuższy im krócej trwa załadowanie.

Dobitnie dowodzi tego trzeci przykład, który przytaczam w skrócie. Przy przewozie wybitnie dalekobieżnym na odległości 200 km w jedną stronę, opłaca się oczekiwanie na powrót z ładunkiem jeden dzień, gdyż samochody wykonują wówczas pracę większą o około 33%. Dopiero po dwudniowym oczekiwaniu wykonana praca w t-km nie będzie większą niż w razie powrotu bez ładunku, pozostanie jednak oszczędność 40 wzgl. 34% na koszcie 1 tona-km.

Wobec przyjęcia skrajnie korzystnych przykładów dla wykorzystania przebiegów powrotnych jasnym się staje, że w innych warunkach, to znaczy przy pośrednich odległościach jednej jazdy, wykorzystanie powrotnych przebiegów ani nie jest łatwe, ani nie daje spodziewanych na pierwszy rzut oka korzyści, za wyjątkiem idealnie sprzyjających warunków. Takie warunki może zapewnić tylko wspomniana na wstępie doskonała organizacja spedycyjna, po-

siadająca pod ręką powrotne ładunki, tam gdzie mogą być one załadowane.

Jak trudnym jest to zadanie świadczy wysoko zniżka taryfowa udzielana za wykorzystanie powrotnych ładunków. Nowa — jedyna taryfa dla przewozów samochodowych, która weszła w życie 1.I.1949 r. w ZSRR, przewiduje dla przewozów powrotnych 30% zniżki od stawek taryfowych.

W krajach bezplanowej gospodarki zdarza się, że tzw. „powrotny tonaż“ przewozi ładunki za darmo, byle zdobyć sobie balast dla wygodniejszego prowadzenia ciężarówki. Zdarza się to w wielkich miastach przyjmujących więcej towarów niż oddających. (G. Walker — „Road & Rail“ — drugie wydanie 1947).

Jak widać, tak popularne w ostatnich czasach zagadnienie wykorzystania powrotnych przebiegów, powoduje trudności nie tylko u nas. Pozytywne rozwiązanie tych trudności jest zadaniem przedsiębiorstw publicznego przewozu towarów, a w szczególności ich działów spedycji i magazynowania.

inż. T. Sokołowski

## NORMY PRZEBIEGU MIĘDZYNAPRAWCZEGO POJAZDÓW MECHANICZNYCH

Ministerstwo Komunikacji ustaliło normy przebiegu międzynaprawczego dla pojazdów mechanicznych i ogłosiło je jako obowiązującą instrukcję w Dzienniku Taryf i Zarządzeń Komunikacyjnych Nr. 24 z dnia 2 lipca 1949 r.

Potrzeba istnienia tego rodzaju norm dała się odczuć już od dawna, bowiem brak ich powodował zupełnie dowolne określanie okresów przebiegu międzynaprawczego. Odbijało się to nie tylko na sprawności technicznej obsługi pojazdu, ale także na wynikach współzawodnictwa pracy i premiowania pracowników samochodowych.

Różnica pomiędzy dotychczasowymi sposobami obliczenia okresów międzynaprawczych, a systemem ustalonym przez Min. Komunikacji, polega na tym, że obliczenie przebiegu międzynaprawczego przeprowadza się w stosunku do poszczególnych zespołów mechanizmów samochodu, a dopiero w dalszej konsekwencji do samochodu jako całości.

Instrukcja omawiana przyjmuje podział na zespoły, rozróżniając dwa rodzaje napraw: średnią i główną oraz dzieląc pojazd mechaniczny na następujące zasadnicze zespoły: silnik wraz ze sprzęgłem, skrzynka przekładniowa, przedni most łącznie z układem kierowniczym, tylny most, oraz nadwozie.

Naprawa średnia zasadniczych zespołów pojazdu mechanicznego obejmuje określone czynności przy wyżej wymienionych zespołach, np. przy silniku: zdjęcie głowicy, dotarcie zaworów itp.

Naprawa średnia pojazdu jest to naprawa, która obejmuje naprawy średnie wszystkich podstawowych zespołów, oraz wszystkie zabiegi w ramach obsługi technicznej.

Naprawa główna zasadniczych zespołów pojazdu mechanicznego obejmuje czynności, które znacznie przekraczają czynności zaliczone do naprawy średniej. Naprawa główna zespołu obejmuje całkowite rozebranie go na części, sprawdzenie tych części, naprawę lub wymianę na nowo każdej ze zużytych lub uszkodzonych części, wreszcie założenie i wyregulowanie zespołu i w razie potrzeby wmontowanie go do pojazdu.

Naprawa główna pojazdu jest to naprawa, która obejmuje naprawy główne wszystkich podstawowych

zespołów oraz sprawdzenie z usunięciem niedomagani lub wymianę wszystkich innych części pojazdu, które nie należą do podstawowych zespołów. W naprawie głównej pojazdu wzgl. podwozia może być jeden z zespołów lub więcej całkowicie zamieniony na inny, co często jest wskazane w celu skrócenia przestoju pojazdu.

Podane w instrukcji tabele norm przebiegów międzynaprawczych stosują się do pojazdów mechanicznych typowych. Ze względu na brak miejsca podajemy tutaj tylko niektóre z nich.

**Samochody osobowe:** Skoda (1101): np. dla silnika nowego normy przebiegu ustalone są na 25 tys. km. do 1-ej naprawy średniej, 45 tys. km. do 2-ej naprawy średniej i 60 tys. km. do naprawy głównej. Normy dla silnika po głównej naprawie są następujące: 20 tys. km. do 1-ej naprawy średniej i 40 tys. km. do następnej naprawy głównej.

Normy dla Chevrolety (Fleetmaster) są wyższe. Tak więc np. gdy dla pierwszej naprawy średniej nadwozia Skody norma ustalona jest na 25 tys. km. to dla Chevrolety — na 50 tys. km. itd.

Pośród samochodów ciężarowych normy ustalone są dla marki: GAZ 51, Fiata 666N7, Chevroleta (Canada C-15 i C-30), Bedforda 3, 4 i 5-tonowego i innych.

Dla samochodów nietypowych podano orientacyjną tabelę norm przebiegów międzynaprawczych. Samochody w tej grupie zostały podzielone na osobowe o pojemności poniżej i powyżej 2 litrów oraz ciężarowe gaźnikowe i diesellośkie (ropowe) oddzielnie.

Instrukcja przewiduje również zmniejszenie norm, które może wynosić maksymalnie w stosunku do zespołu silnika — 18%, tylnego mostu — 15%, nadwozia — 10% itd. w zależności od utrudnień eksploatacyjnych.

Ustalona jest także odpowiedzialność za prawidłową eksploatację poj. mech. i sposób postępowania w przypadkach przedwczesnego zużycia zespołów, czy też całego pojazdu.

Wydanie omawianej instrukcji o normach przebiegów międzynaprawczych jest dalszym krokiem prowadzącym do racjonalizacji naszej gospodarki samochodowej.

A. W.

# TRANSPORT SAMOCHODOWY W AKCJI BURACZANO-ZIEMNIACZANEJ

W związku z akcją rozprowadzenia artykułów rolnych tak dla przemysłu cukrowniczego, jak i dla zaopatrzenia miast w artykuł podstawowy, jakimi są ziemniaki — środki transportowe będące w posiadaniu spółdzielni pracy spedycyjno - przewozowej oraz przedsiębiorstw prywatnych przewozu publicznego — zostały wciągnięte do masowego udziału, jako czynności zlecone.

Należy nadmienić, że kolejarze ze swej strony wzięli na swoje barki masowe przewozy tych artykułów, my natomiast jesteśmy uzupełnieniem transportu w rozprowadzeniu do konsumenta, względnie zakładu produkcyjnego, jakimi są cukrownie.

Miejmy nadzieję, że to szlachetne współzawodnictwo zwiąże braci kolejarską z samochodziarzami.

Spółdzielnie pracy usług transportowych już w pierwszej połowie br., na podstawie umowy zawartej między Centralą Spółdzielni Pracy a Państwowo - Spółdzielczym Przedsiębiorstwem „Spedytor“, ściśle współpracują.

Wciągnięcie sektora prywatnego do udziału i współpracy ze „Spedytorem“ jest pierwszą próbą ogniową, która ma skontrolować jej sprawność zarówno pod względem technicznym, jak i oceny wartości ich usług.

Również ta akcja rozszerzająca dysponowanie przez „Spedytora“ ilostanu taborowego jakim dotychczas działał, da nam w ostatecznej ocenie wartość organizacji „Spedytora“ — pod względem umiejętności spedytorskich.

Jednolity charakter masy towarowej jest czynnikiem ułatwiającym to zadanie. Dlatego też spodziewamy się przy wypełnianiu tej pracy wzajemnego egzaminu.

Należy zauważyć, że stanowisko Zrzeszenia Przewoźników Inicjatywy Prywatnej na apel Ministerstwa Komunikacji odpowiedziało w ramach swoich możliwości zdecydowanie pozytywnie.

Niezależnie od niewątpliwego wkładu pracy zarówno „Spedytora“, jak i Spółdzielni Pracy oraz prywatnych przedsiębiorstw publicznego przewozu, wynik ostateczny będzie uzależniony od strony organizacyjnej zleceńodawców, a zarazem odbiorców masy towarowej.

Prężna organizacja cukrowni polskich i planatorów buraków, mająca za sobą kilkuletnią tradycję w tego rodzaju akcjach, nie budzi obaw, natomiast zarysowują się już pewne objawy ujemne, jeśli rozchodzi się o akcje ziemniaczaną, gdzie napotykamy na trudności niedostatecznego wykorzystania taboru przy rozwózce.

O ile się uwzględni wkład pracy braci szoferkiej, która jeżdżąc na wozach zużytych, nietypowych — stara się, w miarę swoich sił i środków, być w pełnym pogotowiu „bojowym“, o tyle samo rozprowadzenie masy ziemniaczanej, na skutek niedostatecznej sprawności odbiorców, powoduje obniżenie ilości ton przewożonych ziemniaków.

Ze strony spółdzielni pracy, które — przy pracy dobowej — nie powinny się troszczyć o ilość przewiezionych ton w dniu, spotykamy się z narzekaniem, że samochód np. 5-tonowy — przy rozwózce może przewieźć w warunkach, które zaistniały obecnie — zaledwie 10 ton dziennie, zamiast 20 ton, których przewóz powinien być w ciągu doby z łatwością wykonany.

Zwracając na powyższe uwagę wierzymy, że musi nastąpić odmiana, gdyż szybkie rozprowadzenie ziemniaków (przy obecnie szczęśliwie korzystnych warunkach atmosferycznych) to zapewnienie szerokim masom społeczeństwa polskiego spokoju w okresie zimowym i wiosennym pod względem zaprowiantowania w ziemniaki, które przecież odgrywają podstawową rolę w naszym odżywianiu.

Cyfry, z jakimi się zetkniemy po akcji, dadzą nam bezwzględną — obiektywną odpowiedź na wyżej omawiane rezultaty pracy, dlatego też zwracać należy uwagę na każde zjawisko utrudniające akcję i należy je z miejsca usuwać.

Na zakończenie chcemy podać, że spółdzielnia pracy na zlecenie „Spedytora“ podjęła się obsłużyć cukrownie lubelskie, gdzie mimo ciężkich warunków drogowych, w oderwaniu od swoich baz macierzystych, zobowiązały się dostarczyć usług transportowych w ilości 60.000 ton w oznaczonym ok. czasie około 8 tygodni.

Akcja ta musi być sprężysto przeprowadzona, gdyż w czasie produkcji cukru nie może w żadnym wypadku cukrownia przerwać pracy, gdyż spowodowałoby to ogromne straty zarówno materialne, jak również i doprowadziłoby do niewykonania w oznaczonym terminie planu produkcyjnego cukrowni.

Niedostarczenie masy buraczanej na czas choćby nawet z jednodniowym opóźnieniem, zmusiłoby cukrownię do zatrzymania maszyn, a w konsekwencji musiałoby spowodować przerwę w produkcji co najmniej na kilka tygodni, gdyż wszystkie urządzenia produkcyjne należałoby oczyścić tak jak do nowej kampanii.

(w)

KPT. DR. EDWARD JAŚKO

# ZASADY ODPOWIEDZIALNOŚCI CYWILNEJ (2)

## ODPOWIEDZIALNOŚĆ PRZEDMIOTOWA

### § 1. ODSZKODOWANIE W OGÓLNOŚCI

Odszkodowanie jest wyrównaniem wyrządzonej szkody i obejmuje ono wynagrodzenie:

a) efektywnej szkody, jaką poniósł poszkodowany — np. zwrot wydatków poniesionych przez poszkodowanego na leczenie;

b) utraconych korzyści, których mógł się poszkodowany spodziewać, gdyby mu nie wyrządzono szkody — np. artysta teatralny na skutek uszkodzenia ciała w wypadku samochodowym nie mógł występować, przez co utracił zarobek (art. 157 § 1 k. z.).

Niezależnie od obowiązku naprawienia szkody materialnej, na obowiązującym do dania odszkodowania ciąży także — w przypadkach przewidzianych przez ustawę — obowiązek zadośćuczynienia za cierpienia fizyczne i krzywdę moralną (art. 157 § 3 i 165 § 1 k. z.).

Zadośćuczynienie za krzywdę moralną ma charakter kary cywilnej, której zadaniem jest danie satysfakcji poszkodowanemu i dlatego powinno być utrzymane w granicach podyktowanych poczuciem słuszności i moralności.

Miarę stosownego zadośćuczynienia za krzywdę moralną winna być również ewentualna przyszła kariera osoby poszkodowanej, jaką przy swoich kwalifikacjach mogła ona osiągnąć w życiu rodzinnym, społecznym — w razie, gdyby była nie doznała szkody. Np. przechodzący artysta teatralny doznał na skutek eksplozji zbiornika z benzyną poparzeń twarzy, co utrudnia lub wręcz uniemożliwia mu zrobienie kariery.

Oдноśnie nawiązki za ból — decydującym dla oceny wysokości nawiązki za ból są: długość i intensywność bólu.

W naszym przykładzie więc, poszkodowany artysta będzie mógł domagać się od obowiązującego do wynagrodzenia szkody:

- a) wynagrodzenia szkody efektywnej;
- b) wyrównania utraconych korzyści;
- c) zadośćuczynienia za krzywdę moralną;
- d) nawiązki za ból.

Odszkodowanie należy się w pieniądzu. Na żądanie poszkodowanego sąd może nakazać naprawienie szkody przez przywrócenie rzeczy do stanu pierwotnego (art. 159 k. z.).

Jeżeli więc w naszym przykładzie zostanie uszkodzony — przypuśćmy — samochód artysty, może on wówczas domagać się albo gotówki w odpowiedniej wysokości i sam z niej pokryje koszty związane z naprawą, lub może domagać się, by obowiązujący do dania odszkodowania we własnym zakresie naprawił auto, czyli — wyrażając się słowami ustawy — przywrócił uszkodzoną rzecz do stanu pierwotnego.

Jeżeli poszkodowany przyczynił się do wy-

rażenia szkody bądź przez to, że również ponosi winę spowodowania wypadku, bądź przez to, że przez swoje zachowanie się po wypadku powiększył rozmiary szkody (np. nie udał się zaraz po wypadku do lekarza skutkiem czego nastąpiło zakażenie krwi i musiano mu amputować rękę), wówczas odszkodowanie ulega odpowiedniemu zmniejszeniu, w zależności od stopnia zawinienia samego poszkodowanego (art. 158 § 2 k. z.).

### § 2. ODSZKODOWANIE ZA USZKODZENIE CIAŁA LUB RÓZSTRÓJ ZDROWIA I ZA POZBAWIENIE ŻYCIA.

W razie uszkodzenia w wypadku samochodowym ciała lub wywołania rozstroju zdrowia, zobowiązany do dania odszkodowania ponosi wszelkie powstałe z tego powodu koszty, a w razie potrzeby obowiązany jest do wyłożenia z góry sumy, niezbędnej na leczenie poszkodowanego.

Gdyby poszkodowany utracił w całości lub części zdolność do pracy zawodowej, albo gdyby zwiększyły się jego potrzeby lub zmniejszyły widoki powodzenia w przyszłości, zobowiązany do dnia odszkodowania powinien wypłacić mu rentę, w wysokości odpowiadającej wyrządzonej szkodzie (art. 161 § 1 i 2 k. z.).

Zamiast renty sąd może z ważnych powodów przyznać jednorazowe odszkodowanie (art. 164 § 1 k. z.).

Nadto może sąd przyznać stosowną sumę pieniężną, jako zadośćuczynienie za cierpienia fizyczne (nawiązka za ból) i krzywdę moralną (art. 165 § 1 k. z.).

W razie śmierci poszkodowanego wskutek uszkodzenia ciała lub wywołania rozstroju zdrowia, zobowiązany do dania odszkodowania winien zwrócić koszty leczenia i pogrzebu temu, kto je poniósł.

Osobom, do których utrzymania zmarły był obowiązany z mocy ustawy i które rzeczywiście utrzymywał, zobowiązany do dania odszkodowania winien wynagrodzić utracone korzyści przez wypłacenie renty, obliczonej stosownie do potrzeb poszkodowanych, do dochodów i prawdopodobnej długości życia zmarłego, a także do prawdopodobnego czasu trwania prawa do alimentacji.

Nadto krewni, powinowaci, wychowawcy i inne osoby bliskie, którym zmarły dobrowolnie i stale dostarczał środków do utrzymania, mogą żądać przyznania takiej renty, jeżeli z okoliczności, a zwłaszcza ze stosunku stanu majątkowego poszkodowanych i osoby zobowiązanej do dania odszkodowania wynika, że odszkodowanie odpowiada względem słuszności (art. 162 k. z.).

W razie śmierci poszkodowanego sąd może przyznać najbliższemu członkowi rodziny zmarłego lub instytucji przez nich wskazanej, stosowną sumę pieniężną, jako zadośćuczynienie za doznaną przez nich krzywdę moralną (art. 166 k. z.).

W sprawach o odszkodowanie sąd cywilny<sup>1)</sup> jest do pewnego stopnia skrzepowany stanowiskiem sądu karnego.

Kodeks postępowania cywilnego (skrót. kpc) postanawia bowiem w art. 7 § 1, że ustalenia zapadłego w postępowaniu karnym prawomocnego wyroku skazującego co do popełnienia przestępstwa obowiązują sąd cywilny.

W praktyce poszkodowany<sup>2)</sup> z chwilą wniesienia do sądu skargi<sup>3)</sup> o odszkodowanie zawsze powołuje się na prawomocny wyrok skazujący sądu karnego.

Sąd cywilny po zapoznaniu się z treścią tegoż wyroku (zarówno z sentencją jak i motywami) nie bada już czy istotnie miał miejsce wypadek i kto ponosi winę tegoż, lecz tylko przystępuje do rozpatrzenia czy i w jakim stopniu uzasadnione są roszczenia poszkodowanego.

W myśl § 2 art. 7 k. p. c. ustalenia prawomocnego wyroku skazującego sądu karnego mogą być jednak obalane przed sądem cywilnym, gdy sprawa dotyczy odpowiedzialności cywilnej osoby:

a) przeciwko której oskarżenie nie było skierowane (np. oskarżony o spowodowanie wypadku był kierowcą, a skarga o odszkodowanie jest skierowana przeciwko właścicielowi pojazdu), bądź

b) która nie broniła się w postępowaniu karnym (np. zapadł wyrok zaoczny).

W takiej sytuacji sąd cywilny musi badać czy istotnie wypadek miał miejsce, a przede wszystkim kto ponosi winę wypadku (o ile takie zarzuty były podniesione).

Dopiero po ustaleniu tych okoliczności przystępuje sąd cywilny do rozpatrzenia roszczenia poszkodowanego.

Kierowca może za wypadki samochodowe odpowiadać karnie przed sądem lub władzami administracyjnymi.

W związku z tym nasuwa się pytanie: czy prawomocne orzeczenie karne wydane w postępowaniu administracyjnym ma jakieś znaczenie dla procesu o odszkodowanie?

Ponieważ art. 7 k. p. c. wyraźnie mówi o wyrokach, a nie o orzeczeniach, dlatego ustalenia skazującego orzeczenia karno - administracyjnego nie mogą mieć żadnego znaczenia dla procesu cywilnego i w tym przypadku sędzia będzie musiał ustalać kto ponosi winę wypadku.

**kpt. dr Edward Jaśko**

1) przez sąd cywilny należy rozumieć sąd powołany do rozpatrywania spraw niekarnych.

2) w procesie cywilnym poszkodowany nazywa się powodem.

3) w języku prawniczym nazywa się to wytoczeniem powództwa.

## Z SALI SĄDOWEJ

### **SKUTKI NADMIERNEJ SZYBKOSCI W MIEŚCIE**

W miesiącach letnich na ulicach i szosach widać bardzo wielu motocyklistów i rowerzystów, w związku z tym kierowcy samochodów muszą zwracać baczną uwagę na prowadzenie wozu, gdyż w przeciwnym wypadku mogą spowodować tragiczne następstwa. Właśnie niedawno były rozpatrywane w Sądzie Okręgowym skutki braku należytej uwagi u jednego z kierowców samochodowych. Sprawa zaś przedstawiała się następująco:

W jednym z ostatnich miesięcy, około godziny 23, dwaj sportowcy jadący na rowerach ul. Waszyngtona od strony Grochowa, zauważyli zdążający w kierunku śródmieścia — z szybkością około 90 km/godz. — środkiem jezdni samochód marki „Willys“, który wyprzedzając ich nie dawał sygnałów dźwiękowych ani świetlnych. W tym samym czasie rowerzyści zauważyli jadący w przeciwnym kierunku, z szybkością około 20 km/godz., motocykl, który posuwał się z zapalonym światłem miejskim, prawą stroną jezdni, w kierunku Grochowa, w odległości 1 m. od krawężnika.

Gdy po wyprzedzeniu rowerzystów samochód znalazł się w odległości około 200 m. przed nimi, usłyszeli silny rżask i zauważyli, że skręcił on w prawo w pole, motocykl natomiast zniknął. Po dojechaniu na miejsce przypuszczalnego wypadku zauważyli na jezdni zabitego motocyklistę, koło niego motocykl, a w odległości około 20 m. w rowie, wywrócony do góry kołami, samochód bez kierowcy.

Oględziny samochodu znalezionej w rowie wykazały uszkodzenie lewego przedniego błotnika, zgięcie prawego błotnika ku dołowi, urwanie zderzaka przedniego w miejscu zamocowania z prawej strony, wgniecenie oraz ślady krwi na masce i prawym boku, wzdłuż całej długości samochodu.

W motocyklu stwierdzono urwanie prawej strony kierownicy, pocięcie przedniego widelca i wygięcie felgi przedniego koła.

Jak wynika z protokołu oględzin sądowo-lekarskich i sekcji zwłok motocyklisty doznał on rozległych ran twarzy, złamania kości czaszki z wypadnięciem mózgu i innych bardzo ciężkich obrażeń ciała, które spowodowały jego śmierć.

Z oględzin miejsca wypadku wynika, że: po prawej stronie jezdni w kierunku Grochowa były ślady krwi w postaci czterech plam. W odległości około 8 m. od tego miejsca po lewej stronie jezdni w kierunku Grochowa znajdowała się duża plama krwi, a na niej zabity. W odległości około 12 m. po prawej stronie jezdni w kierunku Warszawy poza chodnikiem i torami tramwajowymi znaleziono kawałek nogi motocyklisty.

Jak wynika z opinii biegłego do spraw samochodowych, wydanej na podstawie powyższych okoliczności, winnym spowodowania wypadku jest kierowca samochodu, który po wyminięciu z dużą szybkością rowerzystów, zjechał na lewą stronę jezdni, a gdy znalazł się naprzeciwko jadącego prawidłowo z przeciwnej strony motocykla, chciał go wyminąć z lewej strony, uderzył lewym kołem w krawężnik chodnika, a następnie prawą stroną samochodu w prawą stronę motocykla i prawy bok motocyklisty.

Kierowca samochodu naruszył więc §§ 53 p. 1; 54 p. 1, 58 p. 2 i 66 przepisów o ruchu pojazdów mechanicznych, to znaczy, że nie jechał z należytą ostrożnością, nie panował nad pojazdem z powodu nadmiernej szybkości, przy wymijaniu zjechał na lewo zamiast na prawo oraz uciekł, nie udzielwszy pomocy ofiarom wypadku, ani nie zameldowawszy w najbliższym komisariacie MO.

Kierowca zatrzymany został dopiero następnego dnia.

Przewód całkowicie potwierdził winę kierowcy i został on skazany na 2 lata i 6 miesięcy więzienia z art. 230 § 1 KK za nieumyślne spowodowanie śmierci człowieka oraz z art. 48 § 2 KK na utratę praw wykonywania zawodu przez 2 lata.

Niezależnie od opisanej wyżej odpowiedzialności karnej czeka go jeszcze odpowiedzialność cywilna w stosunku do rodziny ofiary wypadku, która, jeżeli poniosła szkodę przez śmierć jednego ze swych członków, ma prawo domagać się sądowo odszkodowania, względnie renty od sprawcy śmierci lub od instytucji, w której szofer był zatrudniony. Instytucja, nawet jeżeli od niej odszkodowanie czy renta będzie zasądzona, postara się niewątpliwie ściągnąć tę sumę od sprawcy wypadku.

Należy więc bacznie uważać siedząc przy kierownicy i nie być zadufanym w swe zdolności szoferskie, które nigdy u nikogo nie są tak pewne, aby nie być narażonym na wyżej opisane konsekwencje.

## UWAGA NA FURMANKI

Furmanki na szosach bądź ulicach stanowią jedną z najniebezpieczniejszych przeszkód dla kierowcy, pragnącego upajać się pędem prowadzonego przez siebie pojazdu mechanicznego. Brak znajomości przepisów o ruchu pojazdów na drogach publicznych u woźniców, oraz niemożność szybkiego manewrowania furmanką, powodują dość częste wypadki.

Jeden z nich, opisany poniżej zdarzył się na szosie Warszawa — Mińsk Mazowiecki. W lipcu około godziny 22 wieczorem jechał w kierunku Starej Miłosny motocykl z przyczepką. Prócz kierowcy jechało dwóch pasażerów — jeden z tyłu na siodełku, drugi w koszu. W pewnym momencie kierowca został oślepiony przez reflektor zadającego naprzeciw samochodowi i nie zauważył, że przed nim — prawą stroną szosy — jedzie furmanka.

Mimo oślepienia kierowca motocykla nie zmniejszył szybkości, usiłując wyminąć samochód. W związku z tym spostrzegł furmankę dopiero w ostatnim momencie i chcąc ją wyprzedzić skrzył gwałtownie na lewo, ale nie uniknął zawadzenia błotnikiem przyczepki: o tylną koło furmanki. Wobec nadmiernej szybkości motocykla skutek zderzenia był tragiczny. Motocykl zakreślił się na miejscu, odbił od wozu i zwałił połamany do rowu. Pasażerowie również wypadli na ziemię. Kierowca zaś wskutek licznych obrażeń, jakich doznał przy zderzeniu, przed dowiezieniem do szpitala — zmarł.

Sprawa znalazła swój epilog w sądzie Okręgowym, gdyż prokurator wystąpił z aktem oskarżenia przeciwko furmanowi o nieumyślne spowodowanie śmierci kierowcy przez brak światła ostrzegawczego przy furmance, czyli nie przestrzeganie § 23 przepisów o ruchu na drogach publicznych.

W toku przewodu sądowego okazało się — na podstawie opinii biegłego i zeznań świadków — że winę za wypadek ponosi wyłącznie kierowca motocykla, gdyż jechał z nadmierną szybkością, oraz sam światła nie miał w należyтым porządku, a w czasie wypadku nie było zupełnie ciemno i furman nie miał obowiązku zapalić światła ostrzegawczego, w związku z czym został niewinny.

Niemniej jednak kierowca stracił życie i to z własnej winy. Przez to zaś, że niewinny furman, a dowiedziono winy kierowcy, rodzina będąca na jego utrzymaniu, nie ma prawa do uzyskania w drodze cywilnej żadnego odszkodowania od furmana.

Należy więc zawsze przed wyruszeniem w drogę zbadać stan techniczny swego pojazdu, a w czasie jazdy zwalniać przy mijaniu bądź wyprzedzaniu, aby uniknąć skutków jakie opisano powyżej.

## ODPOWIEDZIALNOŚĆ KIEROWCY JAKO PRACOWNIKA

W lipcu br. dyrektor jednej z instytucji państwowych w Warszawie, jadąc samochodem szosą podmiejską, zauważył jadący w kierunku Warszawy samochód ciężarowy instytucji, w której pracował. Ciężarówka naładowana była beczkami.

Wobec tego, że na tej trasie samochody wyż. wym. instytucji nie kursują, dyrektor pojechał za ciężarówką do Warszawy. Na rogu ul. Chmielnej i Żelaznej szofer ciężarówki zatrzymał wóz, wysiadł i podszedł do samochodu dyrektora oraz prosił aby nie wyciągał konsekwencji służbowych. Dyrektor polecił mu jednak jechać do instytucji, gdzie zaraz za nim przybył. Tam kierowcę i konwojenta, który z nim jechał, zatrzymano i wszczęto przeciwko nim postępowanie służbowe.

Jak się okazało, w dniu zatrzymania pełnili oni służbę w mieście. Około godz. 18, gdy jechali ul. Grójecką, zostali zatrzymani przez jakiegoś przechodnia, który prosił, by za wynagrodzeniem 2.500 zł przywieźli z jednej z pobliskich wsi 20 beczek ogórków do Warszawy. Obaj zgodzili się na tę transakcję.

W trakcie drogi powrotnej zostali zauważeni przez dyrektora i odprowadzeni do instytucji. Sprawa kierowcy, konwojenta i przechodnia z ogórkami została przekazana do Prokuratury Sądu Okręgowego w Warszawie.

Ponieważ sprawa została zaliczona do przestępstw urzędniczych, a te rozpatrywane są w trybie doraźnym, wszyscy trzej znaleźli się w tymczasowym areszcie. Prokurator wystąpił z aktem oskarżenia w stosunku do kierowcy i konwojenta z art. 286 § 2 k.k., tj., że nie dopełnili swego obowiązku służbowego (mając jeździć tego dnia tylko w granicach miasta i służbowo) oraz, że działali dla korzyści majątkowej (wzięli 2.500 zł) i w stosunku do przechodnia z ogórkami z art. 293, w związku z art. 286 § 2 k.k., tj., że nakłonił szofera i konwojenta do wyżej opisanego przestępstwa.

Przewód sądowy potwierdził winę oskarżonych i wszyscy trzej zostali skazani na karę po 6 miesięcy więzienia i utratę praw obywatelskich i honorowych na przeciąg lat 2-ch. Karę zastosowano dlatego tak niską, gdyż nikt właściwie tu szkody nie poniósł, bo za benzynę i olej oskarżeni zaraz po zatrzymaniu wrócili odpowiednią sumę instytucji.

W trakcie zatrzymania przez przechodnia kierowca i konwojent byli już właściwie po służbie i wracali do instytucji, ponadto wszyscy trzej nigdy nie byli karani, ani właściwie nie zdawali sobie sprawy z popełnionego przestępstwa. Niemniej jednak przestępstwo było, gdyż mieli obowiązek jeździć tylko w granicach miasta, poczem wrócić do garażu, a ani kierowca, ani konwojent tego nie zrobili, tylko pojechali za miasto wozem służbowym, bez zezwolenia władzy, dla własnej korzyści, gdyż wzięli za to pieniądze. Przechodnia winą było to, że obu wymienionych do tego przestępstwa namówił, podczas gdy byli oni jeszcze na służbie, bo nie odprowadzili wozu służbowego do garażu.

Pamiętajcie więc ci wszyscy, którzy macie coś do przewiezienia, korzystać tylko z samochodów biur przewozowych. Kierowcy, pracujący w jakichkolwiek instytucjach przed zgodzeniem się na jazdę „prywatną“, przypomnijcie sobie o wyżej podanym przypadku oraz o jego konsekwencjach.

**Jerzy Zarzecki**

WITOLD RYCHTER

## PIRATOM WJAZD WZBRONIONY!

Motoryzacja w Polsce przybiera na sile z miesiąca na miesiąc. Mnożą się pojazdy mechaniczne, mnoży się ilość przejechanych kilometrów, przewiezionych pasażerów, dostarczonych ton towarów. Ulice wielkich miast wypełniają się samochodami. Ale, niestety, mnożą się też wypadki. Mnożą się przekroczenia przepisów, mnożą się procesy sądowe...

Kto jest temu winien? Czy milicja, która dwoi się i troi na ulicach miast? Czy przechodnie, którzy oswoili się już z motoryzacją i lekceważą sobie kardynalne zasady bezpieczeństwa osobistego? Czy wreszcie winni są kierowcy? A może winne są przestarzałe przepisy drogowy?

Zapytajmy zainteresowanych. Milicja odpowie, że kierowcy, którzy na każdym kroku wyłamują się z nakazów bezpieczeństwa. Przechodnie mają pretensję zarówno do kierowców, że „jeżdżą, jak wariaci“, jaki i do milicji, że „nie trzyma krótko kierowców“. Kierowcy natomiast odpowiadają w dwóch oddzielnych grupach: pierwsza twierdzi, że kierowca jeździ dobrze, ale wszyscy inni pchają się umyślnie pod samochód. Druga grupa twierdzi, że przeważną winę wypadków ponoszą niestety kierowcy, ale tylko ci niezdyscyplinowani, nie znający wogóle przepisów, albo lekceważący je, oraz... „gaz“, użyty do wewnątrz.

Wyda mi się, że wszyscy mają po trochu rację, ale niewątpliwie największą winę ponoszą... piraci drogowi. Ta kategoria kierowców (zresztą nie tylko kierowców, gdy i woźniców, wózków i innych użytkowników dróg) stanowi prawdziwe i niezwykle groźne niebezpieczeństwo dla otoczenia. Niestety grupa ta jest liczna; bardzo i nadmiernie liczna. Obejmuje ona wszystkie działy transportu samochodowego: komunikację publiczną, transport towarowy, samochody instytucji i urzędów, samochody prywatne, a nawet zwykłe, kochane, rozklekotane taksówki. W każdym z tych działów znajdzie się wielu piratów. Są oni przekleństwem ruchu drogowego, zakałą zawodu kierowcy, szkodnikami gospodarczymi. Psują opinię większości doskonałych kierowców, rujnują samochody, powodują wielkie straty.

Współzawodnictwo pracy na terenie samochodowym przynosi coraz to lepsze rezultaty przyczyniając się do uzyskania wspaniałych osiągnięć. Ale są jednostki, które zasadę współzawodnictwa wykoszlawiają, żerują na tej szlachetnej rywalizacji. Dla tych jednostek istnieje tylko jedno hasło współzawodnictwa: szybciej, szybciej, jeszcze szybciej! Mniejsza o bezpieczeństwo, mniejsza o przepisy drogowe, mniejsza o przyzwoitość i koleżeństwo....

Rznie sobie taki „pseudo- współzawodnik“ państwowym samochodem Fiat SPA z przytę-

pą po ulicach miasta, wyprzedza wszystkich, zajeżdża innym drogę swymi kilkudziesięciu tonami, nie baczy, że przed wsiadającą do tramwaju publicznością oczekuje sznur samochodów. Wali na całego, odcina wsiadających na przystanku, zawadza przyczepką o najbliższą osobówkę. Każdy cofa się z przerażeniem. Pirat korzysta i z ręką na sygnale szaleje, odprowadzany złorzeczeniem poszkodowanych. A niech go zatrzyma milicjant — awantura gotowa! Ze to milicja utrudnia współzawodnictwo; że on bije właśnie rekord przewiezionego tonażu; że nie ma zamiaru czekać, aż „patałachy“ dadzą mu wolną drogę... Argumenty sypią się, jak z rękawa.

Nie! Tak być nie może! To nie jest współzawodnik pracy, lecz zwykły pirat drogowy z gatunku „piratus vulgaris“. Tak pojęte współzawodnictwo jest tylko szkodliwe. A nazwa „współzawodnictwo“ jest dla takiego pirata jedynie przykrywką jego niecnego zachowania się na drodze.

Kierowcy muszą zrozumieć zasadę ruchu samochodów w dużych miastach. Brzmi ona: samochód w mieście o dużym ruchu nie jest i nie może być szybkim środkiem lokomocji. Jedy- nym szybkim pojazdem jest kolej podziemna. Nie wolno przekraczać dozwolonej szybkości pod groźbą stania się piratem.

„Jakto!?“ — zakrzykną kierowcy. „Nie wolno nam przekroczyć tych marnych czterdziestu na godzinę? Przecież już wszystkie kraje o dużej motoryzacji zniosły te starożytne ograniczenie. Tak wlec się po ulicy, jak za czasów króla Cwieczka?“

Wyda mi się, że kierowcy mają rację, przynajmniej częściowo. Ale to się tylko tak wydaje.

Rzeczywiście, w wielu stolicach świata o dużym nasileniu ruchu samochodowego ograniczenie szybkości zostało częściowo zniesione, ale tylko tam, gdzie kierowcy nauczyli się już jeździć zespołowo, całymi grupami i szeregami, a nie pojedynczo, każdy inaczej, jak u nas. Tam przechodnie przyzwyczaili się już do tej znacznej szybkości i potrafią bez błędu ocenić, czy zdążą przejść bezpiecznie przed samochodem, czy też nie. Zresztą tak jest dużo samochodów, że przechodnie nie mają fizycznej możliwości przechodzić w każdym miejscu przez jezdnię, lecz muszeni są do trzymania się wyłącznie wyznaczonych przejść, zabezpieczonych sygnalami.

Tego nie rozumieją jeszcze kierowcy polscy. Tego nie chcą zrozumieć piraci drogowi. Spójrzmy tylko na skrzyżowanie ulic o dużym ruchu. Gdy ruch na wprost jest otwarty sygnalem — mogą oni zakręcać w prawo i w lewo. Czynią to też, ale jak? Nie baczą, że i przechod-

nie mają prawo iść prze jezdnię wzdłuż kierunku ruchu. Skręcając w prawo i w lewo źli kierowcy wrzynają się siłą w strumień pieszych, straszą ich sygnałami, zmuszają do przepuszczenia samochodu. Nie czekają, aż główna fala ludzi przejdzie, nie posuwają się wolniutko — jako intruzi w tym momencie, lecz uważają się za panów jezdni licząc na obawę przechodniów przed przejechaniem. Tak postępują piraci, a jest ich niestety jeszcze bardzo wielu.

Pirata drogowego łatwo poznać od pierwszego wejrzenia. Nieustępliwość, niekoleżeństwo w ruchu drogowym, brak jakiegokolwiek zrozumienia dla innych użytkowników drogi — oto cechy takiego szkodnika.

\*\*

Siądźmy na kilka minut do mojego Jeepka i poprośmy go, by przyłapał takiego klasycznego pirata i pojechał za nim. Oto, co ujrzymy.

Właśnie pędzący ulicą pirat zajeżdżał nam drogę tak, że o mało nas nie zaczepił. Dobrze, że Jeepek odsunął się z obrzydzeniem na prawo. A pirat, zadowolony, że nas „wyścignął” skręcił po kilkudziesięciu metrach na prawo pod chodnik i... zatrzymał się, wysadzając pasażera. Ba! Żeby chociaż zatrzymał się przy chodniku! Ale gdzie tam! Po prostu nagle zahamował i już. To wszystko. Jeepek musiał go objechać dokoła. Czy myślicie, że pirat spojrział przed zahamowaniem w lusterko wsteczne? Oczywiście nie, gdyż wogóle nie miał lusterka. Wielu kierowców nie uznaje konieczności posiadania lusterka wyznając piracką zasadę, że „nie obchodzi mnie to, co się dzieje za mną”. To samo tyczy się braku światła „stop”.

Jedziemy dalej czekając na drugiego pirata. Dojeżdżamy do skrzyżowania, gdzie milicjant przepuszcza właśnie ruch poprzeczny. Stajemy grzecznie w środkowym z trzech rzędów i czekamy, aż nasi poprzednicy ruszą.

Już jest pirat! Przejechawszy na lewą połowę jezdni wali pełną szybkością obok naszych trzech rzędów i wypycha się bezceremonialnie na pierwsze miejsce. Korzysta, że właśnie milicjant otworzył ruch, daje gazu i... już go nie ma. „Nabił w butelkę” kilkanaście samochodów, które, zgodnie z zasadą przyzwoitości, spokojnie oczekiwały swej kolejki do dalszej jazdy. Jeepek filozoficznie stuka panewkami i „katula się” dalej. Lecz nagle z rzędu stojących koło chodnika samochodów wyjeżdża jeden bez wysunięcia kierunkowskazu i bez wracania jakiegokolwiek uwagi na ruch uliczny. O mało nie wpadliśmy na niego. Jazda za tym piratem! Zobaczymy, co dalej pokaże.

„Piracik” (miał może osiemnaście lat) jedzie z początku powolutku samym śródeczkiem jezdni i żywo rozprawia o czymś z sąsiadeczką. Nagle wstępuje w niego lew. Poczyna pędzić jak szalony, wyprzedzając i wymijając inne pojazdy szalonymi wirami „z zarzucaniem”. Gna przez skrzyżowania, jakby się paliło, nie zwraca najmniejszej uwagi na innych, nie przestrze-

ga absolutnie przepisu o pierwszeństwie drogi na skrzyżowaniach. Pewnie wogóle go nie zna. Panienczka uśmiecha się rozkosznie, „piracik” promienieje. Inni klną.

Wreszcie na którejś ulicy pirat zjeżdża nagle na lewo (oczywiście bez kierunkowskazu) i zatrzymuje się z piskiem opon o metr od lewego chodnika na przystanku autobusowym. Panienczka wysiada, maluje usteczka w kształcie zderzaka Citroeny i znika. Pirat rusza z kopyta tuż przed maską nadjeżdżającego z przeciwnej strony autobusu i pokazuje oburzonemu kierowcy... język.

„A to drań!” — wzdycha z niesmakiem Jeepek i przyczepia się znów do innego pirata, który zatrzymał się na skrzyżowaniu tak daleko, że przechodnie zmuszeni są obchodzić go dokoła. Za chwilę ruch otwarty i jedziemy.

Zakręcamy w ulicę boczną. Tu dopiero cała orgja: zaraz za zakrętem aż trzy taksówki zawracają bez dania jakiegokolwiek znaku, by jak najszybciej podjechać na stację dorożek. Wszystkie trzy chcą być pierwsze. Cofają, zawracają, przeszkadzają sobie wzajemnie, wjeżdżają na chodniki przodem i tyłem, straszą przechodniów... Droga zatarasowana zostaje na długo. Wreszcie dwie taksówki uporały się z zawróceniem na wąskiej jezdni, natomiast trzecia przerwała w połowie manewr, bowiem zgłosił się pasażer, który ładował się czas dłuższy do ciasnego wnętrza. Taksówka stała przez ten czas w poprzek jezdni. Na zakończenie tej pirackiej zabawy czekało ponad dziesięć samochodów w obydwu kierunkach jezdni...

Gdy Jeepek niósł nas dalej, zauważyliśmy mnóstwo przypadków wyłapywania pasażerów przez kierowców taksówek. Nie bacząc na ruch uliczny, piraci na skinienie przechodnia zatrzymywali nagle swe wehikuły w najbardziej nieprawdopodobnych miejscach; na przystankach tramwajowych, na zakrętach, na środku skrzyżowania, na środku ulicy, nawet tuż przed nadjeżdżającym tramwajem... Były tylko złapać pasażera! To przecież łatwiej, niż oczekiwać przywoicie na stacji dorożek. Cóż z tego, że porządni kierowcy taksówek irytują się na takie postępowanie? Cóż z tego, że Związek Zawodowy Transportowców potępia wszelkie piractwo drogowe? Pirat „bimba” sobie wszystkie zakazy, które są mu nie wygodne, choćby przez to czynił największą szkodę innym.

Pirat nie ustawi się prawidłowo przed skrzyżowaniem na szerokiej ulicy, by skręcać w prawo blisko prawego chodnika, a w lewo — blisko środka jezdni. Najwyżej podniesie on kierunkowskaz i z samego śródeczka ulicy zakręca... w prawo.

Pirat ciągnie przyczepę, opatrzoną innym numerem, niż jego samochód czy ciągnik. Pirat nie dba, by z tyłu przyczepy znajdowało się jakiegokolwiek światło. Piratowi zbędne są przepisowe hamulce na przyczepkach. Przeciwnie —

nawet je zdejmuję, gdyż mu się... zacinają. Pirat w ogóle nie pomyśli, czy ciągnik posiada jakiegokolwiek znaki rejestracyjne...

Pirat nie przestrzega zasady, że wolniejszy pojazd ma się poruszać bliżej prawej strony. Wlece się ciągnikiem środkiem jezdni i tarasuje przyczepkami całą ulicę. Po co się przejmować innymi, gdy się prowadzi taki ciężar?

Pirata nie obchodzą znaki zakazu. Zatrzymuje się i parkuje właśnie w miejscach niedozwolonych. Jedzie pod włos w ulicach jednokierunkowych, gdy tego nie widzi milicjant i obrzuca stekiem wymysłów tych kierowców, którzy zwracają mu uwagę.

Pirat trzyma stale rękę na sygnale dając go w chwilach niepotrzebnych, by wymusić sobie drogę. Pirat nie uznaje zasady, że sygnał w wielkim mieście powinien być użyty jedynie w przypadkach rzeczywistej konieczności. Oczywiście pirat daje sygnał również w miejscach, gdzie sygnalizowanie jest zakazane znakami, gdzie obowiązują kierowców całkowita cisza.

Ulubioną porą doby wśród piratów jest wieczór, gdy trudno zanotować numer samochodu, z reguły źle oświetlony. Piraci wyczyniają wtedy nieprawdopodobne „sztuki“ na jezdni, pewni bezkarności.

\*\*\*

Specjalną odmianą piractwa jest wieczorowe „sygnalizowanie“ światłem reflektorów. Na skrzyżowaniach, a nawet na zwykłej prostej drodze, piraci co chwila błyskają reflektorami oślepiając innych w wysoce niebezpieczny sposób. A spróbujcie takiemu piratowi zapalić reflektory, by zobaczyć, jak to przyjemnie! Usłyszycie cały wyimaginowany rodowód z odpowiednim rozstawianiem przodków po śmierzdzących kątach.

Światła samochodu są ulubionym narzędziem piratów w obrzydzaniu przyzwoitym kierowcom ich zawodu. Pirat posiada latarnie skierowane ku górze. Snopy światła reflektorów celują ku górze — w niebo i drogi z zasady nie oświetlają. Natomiast opuszczone w dół światła do mijania — oślepiają przeciwnika w najbardziej szkodliwy i niebezpieczny sposób. Inny pirat mija samochody na szosie paląc światła miejskie, bowiem nie posiada obniżonych. Gdy mu nie zgasić swoich światła i nie zapalić miejskich — urządza awanturę.

Nocny pirat jedzie za innym samochodem paląc reflektory. To, że oślepia on wtedy poprzednika przez lusterko wsteczne — mało go obchodzi. Sam lusterka nie ma, więc nawet nie wie, jak to jest niebezpieczne. A przełączyć światła na opuszczone? Nawet mu to przez myśl nie przejdzie! Cóż go obchodzą inni?...

W tym miejscu uczynię małą dygresję. Aczkolwiek daleki jestem od rozciągnięcia nazwy „pirat drogowy“ na potulne tramwaje miejskie, to jednak stwierdzić muszę, że nowe warszawskie tramwaje linii 30 oślepiają swymi re-

flektorami. Powinny stanowczo posiadać światła do mijania, skierowane w dół. Tak nakazuje przyzwoitość.

Na szosie pirata poznać można przede wszystkim po szybkości, szczególnie w stosunku do samochodów ciężarowych. Taki „wyścigowiec“, niszczący cenny sprzęt, paliwo i gumy, nie pozwoli, „by mu ktoś pętał się przed nosem“. Da gazu i ucieknie najwyższą szybkością. Jednak wkrótce zwolni i przez długie kilometry będzie tarasował swą pięciotonową szosę aż do chwili, gdy biednej osobówce uda się gdzieś na bardzo szerokiej jezdni wymknąć się chyłkiem. Jeżeli ciężarowy pirat zorientuje się w „niecnych“ zamiarach wyprzedzenia go przez osobówkę, da on gazu, zajędzie drogę, postara się o kurzenie i w ogóle przedsięwzięcie wszelkie środki, by osobówce zatruć życie. Jest ciężki, więc ma przewagę.

Gdy pirat ma w drodze uszkodzenie, zatrzyma się oczywiście na środeczku jezdni, pootwiera drzwi i rozłoży graty w sposób uniemożliwiający przejazd innym. Gdy do „naprawy“ użyje cegieł, desek, kamieni lub innych podstawek pod podnośnik — pozostawi je z całą pewnością na asfaltowej gładkiej drodze. Że to stwarza kłopot i niebezpieczeństwo dla innych? Co to go obchodzi!..

Zapytacie, drodzy Czytelnicy, czy to nie przesada? Czy nie wyolbrzymiam pirackiego niebezpieczeństwa? Czy rzeczywiście piratów jest tak dużo?

Nie wiem, czy nie przesadzam. Natomiast wiem, że piratów nie jest tak dużo. Nawet jest ich dość mało, bowiem przeważająca większość kierowców — to przywoici, rozumni i lojalni obywatele, stosujący się niekiedy do najbardziej nawet rygorystycznych i, zdawałoby się, najbardziej pozbawionych sensu przepisów ruchu drogowego. Wiedzą oni, że taki, na pierwszy rzut oka „bezsensowny“ przepis, ma jednak swój głębszy sens — i stosują się do niego.

Również wiem, że wszystko, co napisałem, odpowiada prawdzie. Niedostatek mojemu służą numerami samochodów, datą i miejscem „piractwa“. Jest tych notatek z ostatniego tygodnia kupa. Nie podaję ich do wiadomości publicznej, bowiem uważam, że może jeszcze nie czas, ale trzymam zawsze w rezerwie.

Zanim to nastąpi, proponuje Depsamowi dokonanie nowego wynalazku, który możnaby niezwłocznie opatentować we wszystkich krajach, przy czym dochód z patentu możnaby użyć na zakup motocykli dla milicji drogowej i na jej właściwe szkolenie.

Wynalazek prosty: opracować nowy znak zakazu, ustawiany na szosach i na wjazdach do miast. Na okrągłej białej tarczy z czerwoną obwódką — czarny rysunek bomby atomowej. Znaczenie znaku zrozumiałe chyba dla wszystkich:

„Piratom wjazd wzbroniony“.

Witold Rychter.

## ARTYKUŁ DYSKUSYJNY

## O POPULARYZACJĘ MOTORYZACJI

Z wielką uwagą i zainteresowaniem, przeczytałem uwagi dot. popularyzacji pojazdów mechanicznych, napisane przez kol. kol. „Mada” i „Ryszarda”. Chciałbym dodać kilka uwag i z mojej strony. Znaczenie jakie ma motoryzacja dla obronności Polski, naszego życia gospodarczego i społecznego jest tak powszechnie znane, że chyba byłoby zbyt nudne omawianie tego zagadnienia.

Chciałbym bliżej sprecyzować przeszkody stojące na drodze zmotoryzowania Polski oraz ew. sposoby usunięcia ich.

Przeszkody są trojakiiego rodzaju: 1) techniczno - gospodarcze, 2) urzędowe, 3) natury psychicznej.

1. Trudności natury techniczno-gospodarczej: Polska, celowo zacofana ekonomicznie i przemysłowo przez zaborców w XIX wieku, wieku rozwoju przemysłu w innych krajach, musiała stawiać pierwsze kroki na polu budowy własnego przemysłu motoryzacyjnego w chwili, gdy ten stał już w innych krajach na mocnych podstawach zarówno technicznych, jak i gospodarczych. Myśmy, poza garstką entuzjastów-fachowców, nie posiadali ani kapitału, potrzebnych surowców, obrabiarek i urządzeń, ani też koniecznego doświadczenia. Mimo tych braków, wspomniana garstka zapalców, w sposób może bezplanowy, źle zorganizowany, rozpoczęła pracę nad stworzeniem własnego przemysłu motoryzacyjnego z jednej strony, oraz spopularyzowaniem motocykla i samochodu — z drugiej.

Przyszła druga wojna światowa. Nasza motoryzacja, będąca w powijakach została zlikwidowana. W 1945 r. zastaliśmy pewną ilość samochodów poniemieckich w marnym, na ogół stanie technicznym. Tabor ten, b. różnorodny, gwałtownie wymagał naprawy, co wobec braku warsztatów i fachowców, było zadaniem b. trudnym.

Dostawy UNRRA, pod względem jakości dość mizerne, również dostarczyły wielkiej różnorodności typów. W dodatku były to samochody wojskowe, budowane na założeniach konstrukcyjnych, nie odpowiadających wymaganiom gospodarki pokojowej.

Późniejsze dostawy zagraniczne, ze względu na stosunkowo małe serie i brak części zamiennych, nie rozwiązały naszych trudności. Jedyńm wyjściem z impasu motoryzacyjnego byłoby stworzenie własnego przemysłu motoryzacyjnego zarówno podstawowego, jak części zamiennych i osprzętu.

Wtedy dopiero zaistnieją warunki umożliwiające użytkowanie samochodu na potrzeby prywatne. Obecnie bowiem, ze względu na różnorodność taboru, brak części zamiennych i odpowiednio wyposażonych stacji obsługi, posiada-

czem samochodu może być albo obywatel b. dobrze sytuowany, albo też fachowiec, spędzający całą niedzielę przy dłubaniu, mającej na celu przygotowanie wozu na następny tydzień.

2. Przeszkody „urzędowe”. Te przeszkody, pod postacią dziwnego dość traktowania posiadacza pojazdu mechanicznego przez jego władze służbowe oraz przez urząd skarbowy, były dość obszernie omówione przez moich poprzedników. Chciałbym tylko dodać nieco bliższą analizę kosztów utrzymania samochodu. Przyjmę za podstawę posiadany przeze mnie BMW - Dixi.

Założenia: miesięczny przejazd 700 km: zużycie benzyny jednostk. 6 l/100 km. Miesięczny koszt będzie następujący, przy użytkowaniu oleju wysokowartościowego.

|                         |           |           |
|-------------------------|-----------|-----------|
| Benzyna                 | 7x6x80    | 3360.— zł |
| Olej                    | 7x0,2x210 | 294.— „   |
| Smar                    | 0,5x90    | 45.— „    |
| Ogumienie               | 30.000 km | 830.— „   |
|                         | 36        |           |
| Amortyzacja             | 60.000 km | 1000.— „  |
|                         | 5x12      |           |
| Garaż                   |           | 500.— „   |
| Drobne naprawy i części |           | 1000.— „  |
| R a z e m               |           | 7029.— zł |

Ponieważ ani ja, ani żona moja nie palimy papierosów, zaoszczędzamy te same 7000 = 2x3500 już tylko na paleniu.

Nie słyszałem, by kogoś kto pali, uważano za bogacza, dochodzącego w sposób nieuczciwy do majątku — pozwalającego na luksus... palenia.

3. Nastawienie psychiczne naszego narodu odgrywa również poważną rolę wśród przeszkód na drodze do zmotoryzowania Polski. Wśród większości użytkowników samochodów osobowych i motocykli mamy niestety snobów, względnie pseudo-sportowców, którym imponuje szaleńcza jazda (bez odpowiedniej, wszechstronnej praktyki). Często ci „sportowcy” lubią dodawać sobie animuszu przez popieranie jednego z monopoli państwowych. Poza tym, nie wiem zresztą dlaczego, ambicją większości kierowców (zresztą i innych użytkowników jezdni) jest notoryczne łamanie przepisów drogowych oraz innych dobrych obyczajów samochodowych.

Naturalnie, takie podejście do samochodu nie zachęca innych do czynnego uprawiania sportu motorowego.

\*\*  
\*

Inną „przysługę” wyświadczają snobowie: Snob uznaje 12 a minimum 8 cylindrów, linię aerodynamiczną. Sam prowadzi — Boże pożał

się! Samochodziarz entuzjasta, który sklecił za grosze starego grata, wychuchał i wyregulował, jest u snoba w pogardzie. Niestety ten stosunek snobistyczny zaraża również i nieautomobilistów. Pamiętajmy jednak, że większość korzyści Państwo będzie miało nie z nielicznych posiadaczy stukonnych smoków, lecz z tysięcy i dziesiątków tysięcy „setkowiczów“ i innych zapaleńców-dekawkarzy.

\*\*

Na tym kończy się szereg głównych przeszkód na drodze naszej motoryzacji. Jak te przeszkody przezwyciężyć?

Droga jedyna, moim skromnym zdaniem, prowadzi przez produkcję własnego samochodu ludowego, przy jednoczesnym popieraniu przez Państwo posiadaczy takiego wozu (obniżka podatku od uposażeń i dochodowego, tańsze materiały pędne, ogumienie itp.).

## ARTYKUŁ DYSKUSYJNY

# MOTOCYKLIŚCI — TO ARYSTOKRACJA!

Rzucona przez Czytelników myśl na temat popularyzacji motoryzacji w naszym społeczeństwie zaczyna pulsować coraz żywiej — nabiera nawet pewnych barw. Każdy, interesujący się nią z różnych przyczyn, wyszukuje różne argumenty, które w rezultacie dałyby prawdziwy obraz i realną myśl dojrzłą do urzeczywistnienia w postaci samochodu lub motocykla.

**Wszyscy zgadzamy się na jedno, że Polska Ludowa powinna i musi być zmotoryzowana**, dlatego, że to jest nakazem chwili, że to atut obronności, że to jest oszczędność sił robotnika, chłopca i inteligenta. Dlatego, że każdy wydobyty wrak samochodu i motocykla to jakby potężny ładunek nowych możliwości w życiu, to nowe dobro w skarbie państwa.

Państwo wydaje zarządzenia, ustawy, by popychać naprzód, po przez góry różnych trudności, naszą motoryzację. Ludzie chcący widzieć motoryzację w „stanie demokratycznym“, bez oglądania się na „wypada — czy nie wypada“, grzebią się po łokcie w sprawach motoryzacji, poprawiają, usuwają różne przeszkody w jej rozwoju. Tworzą pisma motoryzacyjne, Przeglądy Samochodowe, narady Transportowców, zawody i kluby motorowe.

Jednak gdy się patrzy na to wszystko, na taki ogrom pracy, okiem prowincjonalnego kierowcy z zapadłego osiedla, wydaje się, że od słowa i czynu pisanego idziemy wolniej niż żółtym krokiem, do czynu rzeczywistej, realnej pracy.

Znamy wiele bolączek i rzeczy mniej istotnych. Zły kierunkowskaz, źle regulującego ruch milicjanta, korki w ruchu miejskim — setki wypadków pięknych „Cytryn“ czy „Chevroletów“. Czytamy o wielu ciekawych momentach z życia kierowców Warszawy, Łodzi, Poznania,

Niechaj te zniżki będą nieznaczne. Sam fakt ich istnienia zmieni nastawienie do automobilisty, który, popierany przez państwo, przestanie być w oczach urzędu skarbowego, swego dyrektora, kolegów itp. burżujem, defraudantem, czy poprostu... wariatem.

Jako samochód ludowy, rozumiem lekki wóz, o podwoziu nadającym się skarosować jako czteromiejscowa osobówka, półciężarówka o nośności 500 kg, sanitarka, a nawet lekki łazik wojskowy. Jednocześnie z produkcją takiego wozu winna być rozbudowana sieć stacji obsługi, dobrze zaopatrzonych w części zamienne wozu ludowego oraz w personel techniczny.

Wóz ludowy winien być użytkowany bowiem nie tylko przez fachowca, ale i laika samochodowego, winien być dla niego źródłem wypoczynku i radości a nie troski.

Tadeusz Mech — Wrocław.

o ich zdolnościach, o dobrej konserwacji wozów, oszczędnościach paliwa i smarów, o ich kształceniu się na nowoczesnych kierowców.

W takim ujęciu zagadnień — motoryzacja tylko dla wielkich miast i pewnej grupy kierowców, — nie da nam to obrazu całkowitego i pełnego. **My przecież musimy poznać i stworzyć powszechną motoryzację.**

Wiem, że będą różne zdania. Prowadzę do tego, że walka o lepsze jutro motoryzacji kończy się narazie na tej garstce chętnych ujrzenia naszej demokratycznej Ojczyzny szczęśliwej, świetlanej i... zmotoryzowanej.

Natomiast chłop o prawdziwie demokratycznym nastawieniu ducha, robotnik, rzemieślnik, lekarz, urzędnik bądź młodzieniec chcący praktycznie poznać motoryzację — zrozumie to łatwo. Wyszuka wśród swojego otoczenia rzucaną myśl, że „Budujemy Wspólny Dom“, a w nim wszystko to, co tylko może dać obywatelowi najsprawiedliwiej rządzona Ojczyzna.

Jednak z motoryzacją nie tak — jak chcielibyśmy my wszyscy widzieć ją i w niej pracować. Ot poprostu dla tego, że praca ta nie jest dotychczas traktowana dostatecznie poważnie.

Niejeden zdobyłby się na jakiś wrak jednak... nie wypada. I rzeczywiście nie wypada. Otóż po zorganizowaniu sekcji motorowej, chciałem urządzić imprezę motorową pod tytułem „Propagandowy Bieg Motorowy przez wsie i osiedla fabryczne“. W sprawie tej znalazłem się w gronie dość poważnych osób. Korzystając z okazji spotkania się z nimi zagadnąłem, że mamy sekcję motorową, jednak potrzebny jest lokal, sprzęt, ławki, sprzęt szkoleniowy.

I oto zamiast realnego rozwiązania trudności lub rady, jeden z uczestników zebrania powiedział: „Wy jesteście arystokraci, więc sami

**sobie zróbcie świetlicę, zdobądźcie stoły, ławki i potrzebny sprzęt do przeprowadzenia przeszkolenia motorowego wśród chętnych**“ (jest ich przeszło 100 osób). Czy Wy walczyście o sport młodego pokolenia, robotnika, małorolnego chłopą? (słowa prawdziwe).

Czyż to tylko taki jeden wypadek? Nie — setki i tysiące. Chciałem dyskutować, rzucić tysiące słów i myśli, by zmienić pojęcie i stosunek tego mówcy, jednak wyproszono mnie gdyż było inne zebranie — o innych sprawach, nie o motoryzacji i nie o tym, że Demokratyczna Polska Ludowa będzie orać traktorem, rząć żniwiarką, a **chłop i robotnik nie będzie szedł pieszo do pracy 40 km.**

Ilu to zwolennikom walki o motoryzację na prowincji opadają ręce. Swoją żywą myśl rzucają w kąt i idą inną drogą, by iść żółtym, bo-sym krokiem, bo inni rzucają w twarz słowa pogardy, że posiadacz motocykla — to arystokrata.

To czemu są kluby motorowe, automobilkluby? Gdzie jest nasza praca? Gdzie są myśli naszych „piewców“ motoryzacji?

I znów nasuwa się nowa myśl. Musimy pójść inną drogą. Trafić do szerokich mas naszym piśmem fachowym motoryzacyjnym — do każdego zakładu pracy, do każdej organizacji społecznej, politycznej, czy też organizacji młodzieżowej.

Motoryzacja najbardziej nas interesuje, tylko z tym, że każdy z nas interesuje się według swojego sposobu. Dlatego więc należy przede wszystkim rozpowszechnić pisma motoryzacyjne. Niech ktoś opracuje tanią i interesującą gazetkę ścienną, którą można by wystawiać w oknach wystawowych, gablotkach ogłoszeniowych, na ścianie każdej świetlicy. Niech każdy warsztat pracy ma choć jeden egzemplarz „Motoryzacji“ dla swoich pracowników. Niech znikną wreszcie kompromitujące dziś fakty, że zakład pracy posiadający pięciu kierowców i pięciu pomocników kierowców, nie przenie-ruje ani jednego egzemplarza pism fachowych, ale gorzej — gdyż wogóle **nie wie o ich istnieniu**. Całe miasto posiada przeszło trzydziestu kierowców, ale ani jeden nie czyta fachowych pism motoryzacyjnych, a cóż mówić o innych osobach poza kierowcami.

Jeśli pominiemy tę drogę, drogę rozpowszechniania pism fachowych, o ile nie pokażemy młodzieży motoryzacji, tak jak innych tematów, drogą ciągłego pisania, pokazywania na wystawach, w świetlicach, na zakładach pracy — to nie potworzymy sekcji motorowych, gdzie każdy chętny zdobędzie wiadomości i sprawność w jeździe motocyklowej. Aż do tego czasu nie usuniemy lęku przed posiadaniem motocykla lub samochodu, do tego czasu nie wytworzymy powszechnej, realnej chęci posiadania motocykla i długo będziemy czekali na powszechność motoryzacji.

W obecnym stanie rzeczy, przy oparciu się tylko i jedynie na zawodowych kierowcach, walczących o kawałek chleba, na kilkudziesięciu wybitnych specjalistach i kilku rekordzistach, kilkudziesięciu chętnych i sympatykach — pozostawiając prowincję i wieś w dalekim zapomnieniu, w tym stanie rzeczy pozostaniemy w oczach młodych — my posiadacze motocykli i samochodów (obojętnie — robotnik, inżynier, czy wieśniak) — arystokracją. **A takie pojęcie wytworzone w szerokim otoczeniu, jest mieczem odwróconym ostrzem przeciw rozwojowi prawdziwej, szeroko pojętej motoryzacji.**

Samochód i motocykl wyszedł poza miasto i spełnia rolę gospodarczą, również dobrze w rękach chłopą, czy robotnika, pochodzącego ze wsi, osady, lub małego miasteczka. I początek prawdziwej popularyzacji motoryzacji musi pójść właśnie od tych wsi, osad i miasteczek, bo tu leży motoryzacja zupełnie odłogiem. Dla tego tutaj musi dostać się pismo fachowe z dziedzi-ny motoryzacji przeorując odłogi starych myśli na nowe, na myśli o nastawieniu demokratycznym, że **przez samochód i motocykl w rękę każdego obywatela dojdziemy do potężnej, zmotoryzowanej Polski Ludowej.**

**„RYSZARD“ — Garwolin**

#### URUCHOMIENIE TRZECH STACJI TANKOWANIA GAZEM WYSOKOPRĘŻNYM

W dniu 21 października br. polski świątek motoryzacyjny święcił ważną uroczystość — otwarcie pierwszych w Polsce stacji tankowania samochodów gazem koksowniczym — wysokoprężnym. Należy zwrócić specjalną uwagę na określenie: „stacji tankowania samochodów“. A więc otwarto stacje, które napełniają koksowniczym gazem sprężonym butle zamocowane w samochodach — bez znużonego, pochłaniającego dużo czasu, wyjmowania butli z wozów.

Praca napełniania idzie sprawnie i szybko — ot podjeżdża wóz ciężarowy (dodać trzeba, że zarówno w czasie pokazów, jak i przy zwykłej, codziennej pracy — jaką obserwowaliśmy przy stacjach — podjeżdżały ciężarówki polskiej produkcji „Star 20“, których spora ilość pracuje już w terenie), obsługa stacji montuje metalowy przewód — rurkę do wylotu butli i wóz odjeżdża wyposażony w paliwo — gaz sprężony. Ciężkie butle pozostają nietknięte na swoim miejscu w wozie. Robotnicy nie muszą ich dźwigać, wymontowywać pustych i montować pełnych butli, jak to było dotychczas.

To ważne usprawnienie, dające wielkie oszczędności pracy ludzkiej, osiągnięto dzięki wydajnemu wysił-  
kowi załogi robotniczej działu instalacyjnego Zjednoczonych Zakładów Gazu Koksowniczego, które swój Trzyletni Plan Inwestycyjny wykonały przed terminem.

Na uroczystości zjechały do Katowic delegacje Min. Komunikacji, Min. Gór. i Energetyki i Wiceministrem Salszewiczem na czele, przedstawiciele Min. Przem. Ciężk., Zw. Zawodowych, Służby Polsce Województwa, prasy itd.

Po przem. informacyjnych, które wygłoszono w Katowicach w Wojewódzkim Domu Kultury Zw. Zawodowych, zebrani udali się autobusami PKS do stacji Katowickiej, gdzie dokonano uroczystości przecięcia wstęgi i oddania Stacji do użytku. Następnie otwarto Stację w Wielkich Hajdukach i trzecią Stację w Zabrze.

(Artykuł techniczny pt. „Uruchamiamy samochody o napędzie gazowym“ — drukujemy na str. 335).

ADAM WOJTYGA

## URUCHAMIAMY SAMOCHODY O NAPĘDZIE GAZOWYM

Po okresie przygotowawczym, w ciągu którego przeprowadzono szereg badań i studiów, sprawa przerobienia i uruchomienia pewnej ilości samochodów ciężarowych z napędu benzynowego na gaz wysokoprężny przyjęła realne kształty. Praktyczne doświadczenia, oparte na wynikach eksploatacyjnych przemysłu naftowego, który już od dawna stosuje napęd gazowy w swoich samochodach, dały zupełnie zadowalające rezultaty. Dzięki temu, w naszych województwach południowych już wkrótce większość samochodów ciężarowych będzie napędzana gazem ziemnym (metan) lub gazem koksowniczym.

„Gazyfikacja” — o której tu mówimy — samochodów ciężarowych będzie polegać na zamontowaniu do wybranych marek i typów (Dodge, Bedford, OLDB, Studebaker i G.M.C. 3 — 4 ton) instalacji i butli na gaz sprężony.

W obecnej chwili zastosowanie znajdzie instalacja francuska „Escogaz” oraz butle 205/1965 mm o pojemności 50 l, względnie butle pochodzenia czeskiego o pojemności 80 l. Ilość butli na samochodzie od 3 — 4 zależy od pojemności.

Dopuszczalne maksymalne ciśnienie robocze w butlach 200 atmosfer. Butle na samochodach będą niewymienne, a ich napełnianie będzie się odbywać na specjalnie zorganizowanych stacjach tankowania gazu.

1 m<sup>3</sup> gazu ziemnego pod ciśnieniem atmosferycznym równa się wartości 1 kg benzyny, a 1 m<sup>3</sup> gazu koksowniczego — 0,5 kg benzyny.

Waga butli wynosi około 1,2 kg na 1 litr pojemności. Biorąc pod uwagę pojemność butli i fakt, że jedna butla np. 80 litrowa, pod ciśnieniem roboczym, daje 16 m<sup>3</sup> gazu, to przy 3-ch butlach 80-cio litrowych ilość rozporządzanego gazu wyniesie 48 m<sup>3</sup>. Przy 4-ch butlach 50-cio litrowych da nam to 40 m<sup>3</sup> gazu. A ponieważ 1 m<sup>3</sup> gazu ziemnego równa się 1-mu kg benzyny, przeto samochód ciężarowy z pełnymi butlami — w pierwszym przypadku, będzie rozporządzał równowartością 62-ch litrów benzyny, a w drugim — 51 litrów benzyny.

Zgodnie z normami zużycia materiałów pędnych, ustalonymi przez Min. Komunikacji, możemy przyjąć, iż średnio, zależnie od marki samochodu ciężarowego, jego zapas paliwa gazowego wystarczy na 150 — 200 km jazdy. Z tego rodzi się wniosek, iż samochód o napędzie gazowym raczej nadaje się do ruchu lokalnego, a nie do przebiegów dalekodystansowych.

Wprawdzie zasadą jest, że założenie instalacji gazowej nie powinno w niczym ograniczać moż-

liwości przejścia powrotnego na napęd benzynowy, ale należy to traktować tylko jako pewnego rodzaju zabezpieczenie, gdyż nie miałyby sensu montować, wozić instalację i butle do napędu gazowego, a jeździć na benzynie.

\*\*  
\*

Po tym krótkim opisie technicznym przejdziemy do omówienia, jak się będzie praktycznie przedstawiała realizacja wprowadzenia do ruchu na drogach publicznych samochodów o napędzie gazem wysokoprężnym.

Samochód o napędzie gazowym w ruchu publicznym właściwie niczym się nie różni od samochodu o napędzie benzynowym. Specjalne właściwości gazu ziemnego, który w połączeniu z powietrzem tworzy niebezpieczną mieszaninę wybuchową, oraz ze względu na to, że ulatniający się gaz sprężony grozi niebezpieczeństwem pożaru, a w pomieszczeniach zamkniętych eksplozją, zmusza do stosowania specjalnych środków bezpieczeństwa. Względy tu przytoczone wymagają wydania odpowiednich zarządzeń w związku z dopuszczeniem samochodów o napędzie gazem wysokoprężnym do ruchu na drogach publicznych.

Państwowa Komisja Planowania Gospodarczego powołała komisję do opracowania przepisów technicznych na temat gazyfikacji samochodów. W wyniku prac Komisji, P. K. P. G. zatwierdziła następujące 3 instrukcje:

1) Tymczasowe wytyczne dla gazyfikacji samochodów i ich ruchu na gazie wysokoprężnym.

2) Kartę ewidencyjną instalacji gazowej samochodu, wraz z instrukcją dla kierowców.

3) Projekt zaświadczenia dla kierowcy, upoważniającego do prowadzenia samochodów o napędzie gazowym.

Ponieważ całe zagadnienie gazyfikacji samochodów już dojrzało do realizacji, a w planie 6-cio letnim przewiduje się uruchomienie dość znacznej ilości samochodów o napędzie gazowym, przeto obecnie Departament Samochodowy M. K. przygotował odpowiednie instrukcje w tej sprawie, które ukażą się w postaci zarządzenia Ministra Komunikacji.

Zgodnie z tym zarządzeniem, do zamontowania na samochodzie urządzenia napędu gazowego, są upoważnione tylko te warsztaty, które posiadają odpowiednich fachowców do wyregulowania instalacji i sprawdzenia jej działalności. Na razie, tego rodzaju upoważnionymi warsztatami są: Warsztaty Zakładów Sprzętu Transportowego Nr 1 w Gliwicach i Warsztaty

Centralnych Zakładów Produktów Naftowych w Krakowie.

Kierownictwo tych warsztatów jest upoważnione do wystawiania „Kart ewidencyjnych instalacji gazowej” dla samochodów uprzednio skontrolowanych pod względem sprawności technicznej instalacji i bezpieczeństwa.

Kartę ewidencyjną instalacji gazowej powinien posiadać przy sobie kierowca samochodu, łącznie z kartą rejestracyjną samochodu.

Duplikat karty ewidencyjnej instalacji gazowej powinien posiadać przy sobie kierowca samochodu, łącznie z kartą rejestracyjną samochodu.

Duplikat karty ewidencyjnej instalacji gazowej powinien właściciel samochodu przedstawić we właściwym urzędzie wojewódzkim przy zgłoszeniu o rejestrację samochodu o napędzie gazem wysokopreżnym. Urząd wojewódzki (Oddział Ruchu Drogowego) na podstawie przedstawionej karty ewidencyjnej umieści w dowodzie rejestracyjnym samochodu następujący napis: „Ważny tylko z kartą ewidencyjną instalacji gazowej samochodu Nr..... z dnia.....”, wystawioną przez Kierownictwo warsztatu. (Z. S. T. Nr 1)... w (Gliwicach).

Dla celów bezpieczeństwa publicznego każdy posiadacz zgazyfikowanego samochodu winien raz na miesiąc poddać kontroli technicznej szczelność całej instalacji gazowej na samochodzie przy ciśnieniu nie mniejszym jak 50 at. w upoważnionych do tego warsztatach. Wyniki próby odnotowuje odnośny upoważniony warsztat w karcie ewidencyjnej instalacji gazowej samochodu.

Do prowadzenia samochodów zgazyfikowanych upoważnieni są kierowcy posiadający pozwolenie na prowadzenie poj. mech. (za wyjątkiem kat. IV), odpowiednio przeszkoleni na samochodach zgazyfikowanych, po złożeniu egzaminu przed Komisją fachową, wyłonioną przez Kierownictwo Z. S. T. Nr 1 w Gliwicach, lub C. Z. P. N. w Krakowie.

Komisja jest upoważniona do wydania zaświadczenia kierowcy po zdanym pomyślnie egzaminie, uprawniającym go do prowadzenia pojazdów mechanicznych o napędzie gazem wysokopreżnym.

Zduplikatem zaświadczenia Komisji egzaminacyjnej przeszkolony kierowca powinien zgłosić się w Oddziale Ruchu Drogowego swego Urzędu Wojewódzkiego, gdzie otrzyma adnotację na swym pozwoleniu prowadzenia pojazdów mechanicznych, o prawie prowadzeniu samochodów o napędzie gazem wysokopreżnym.

Tak mniej więcej przedstawia się strona postępowania techniczno-administracyjnego w tej sprawie. Strona istotna, tj. cel całej akcji gazyfikacji samochodów, przyniesie wielkie oszczędności w gospodarce narodowej.

**A. Wojtyga**

## NASZE KŁOPOTY

### „CZARY” NA STACJI PKS W RADOMIU

Poruszam temat, który już niejednokrotnie nasuwał mi różne refleksje. 11 października br. udałem się — jak to często czynię (podróż służbowe) — autobusem PKS do Radomia. Po przyjeździe na miejsce (n. b. z 22 minutowym opóźnieniem — wóz szedł z W-wy z 17 min. opóźnieniem) pokazałem delegację służbową, prosząc o sprzedaż i zarezerwowanie miejsca na godz. 16 m. 50 do Warszawy. Odpowiedziano mi, że bilety sprzedaje się na 10 minut przed odejściem autobusu.

Przyszedłem na 20 minut przed czasem odejścia — bilety rzeczywiście nie były jeszcze sprzedawane, mimo że „ogonek” składał się z 27 osób. Ponieważ przepisy mówią, że pasażerowie z delegacjami mają pierwszeństwo, podszedłem — mimo silnych protestów „ogonkowiczów” — z drugiej strony kasy, gdzie, po okazaniu delegacji, otrzymałem bilet i resztę (n. b. ze starym zabrudzonym, ze śladami stempla — 20 zł. znaczkiem na odbudowę Warszawy, zamiast 20 zł.). Przedemną otrzymała bilet tylko jedna osoba. Natychmiast podszedłem do autobusu, który już był na miejscu (wóz szedł z Kielc i... zastałem u wejścia 8 osób. Jednocześnie byłem świadkiem, jak jeden z pracowników PKS (bodajże konduktor autobusowy — nie z personelu stacji) wręczał kobiecie nadeszłej z miasta bilet na ostatni autobus (o godz. 18-ej) do W-wy, kupiony „od tyłu”.

Autobus był wypełniony „do ostatniego miejsca”, tak że konduktor nie zabrał (wydaje mi się że słusznie) kilku osób, które nadeszły w ostatniej chwili. Ruszyliśmy. W Soli — 6 km. od Radomia — przystajemy przed kościołem. Wsiada jedna osoba. Stoi grupka osób, w tym 3 księży. Konduktor wpuścił do wozu 5 osób, w tym owych 3 księży. W Jedlińsku — 13 km od Radomia — wysiadło 7 osób, w Zdżarach — 20 km od Radomia — wysiadło 12-e osób, zostało w wozie 11 osób, z których większość wysiadła w Białobrzegach (33 km. od Radomia), które dały nową partię osób jadących przeważnie do Grójca.

Pragnąłby zadać następujące pytania:

1. Czy pasażerowie posiadający delegację służbowe posiadają pierwszeństwo jazdy przed innymi pasażerami, a jeżeli tak dlaczego nie ma na stacji PKS widocznego ogłoszenia o tym, względnie dlaczego kasjer nie pyta się głośno przed otwarciem kasy, czy ktoś posiada delegację, przez co uniknęło by się szemrania wśród osób stojących w ogonku, a — co najważniejsze — upewniło by pasażera z delegacją, że ma pierwszeństwo jazdy i że może żądać biletu przed innymi pasażerami.

2. Jakie „czary” sprawiają, że przed otwarciem kasy kilka osób jest już zaopatrzonych w bilety z wypisanymi numerami miejsc, mimo, że przed otwarciem kasy „nikomu” biletów się nie sprzedaje?

3. Czy autobus Radom — Warszawa jest autobusem dalekobieżnym, a jeśli tak dlaczego kasjer nie pyta głośno, czy są pasażerowie jadący do stacji docelowej, gdyż tacy pasażerowie niewątpliwie muszą mieć pierwszeństwo jazdy?

4. Jeśli autobus był pełny w Radomiu i konduktor nie zabrał ani jednej z kilku dobijających się o to osób, to dlaczego zabrano w Soli pięć osób, mimo, że wysiadła tylko jedna?

Będę bardzo wdzięczny Sz. Redakcji za wyczerpującą odpowiedź na wyżej postawione pytania.

Łączę wyrazy poważania

**A. O. Warszawa**

(nazwisko i adres znane redakcji)

PKS notuje z każdym niemal tygodniem nowe — pozytywne osiągnięcia w swej pracy, stale usprawnia komunikację. Ale zdarzają się — jak to w życiu bywa — niedopatrzienia i niedociągnięcia.

Mamy nadzieję, że dyrekcja PKS zainteresuje się pytaniami postawionymi wyżej przez naszego Czytelnika i nie zwlekając — odpowie, tym bardziej, że niektóre poruszone tutaj kwestie mają charakter zasadniczy. I my bardzo pragnęlibyśmy wiedzieć... (red.).

KAZIMIERZ ZIENKIEWICZ

## TAKSOMETRY

Rozwój budowy taksometrów postępuje równolegle z rozwojem automobilizmu.

Taksometry używane przed 1-szą wojną światową były dość okazałych rozmiarów, niekiedy okrągłe — dochodzące do jednego metra w obwodzie, o szkło grubości okna wystawowego. Były one oczywiście ciężkie — nie rzadko sięgające ciężaru 10 kilogramów. Zbudowane aż nadto skomplikowanie — wymagały kilku czynności zaraz przed włączeniem na jazdę, bowiem im chytrzej były uzależnione od siebie zapadki i dodatkowe rączki, wymagające pociągania w chwili włączenia chorągiewki, tym — rzekomo — lepiej był zabezpieczony trzós właściciela taksówki, który sprawdzał wieczorem „kasę“.

Mimo czterdziestoletniego postępu w tej dziedzinie, zasada budowy taksometru pozostała ta sama. Koła obracają linkę lub wałek giętki — przenosząc przejechane kilometry na taksometr. Aby nie było żadnej wątpliwości co do ilości należnej gotówki — liczby ukazują się w okienku skokami, po przejechaniu ściśle określonych odcinków drogi, w przeciwnieństwie do różnych liczników jak np. elektrycznych, gdzie istnieje ciągłość wskazań — z ostatnią liczbą dziesiętną zaokrągloną wg. ostatniego odczytu.

Ponieważ w mieście często kursy nie przekraczają odległości 1 kilometra, pierwszy kilometr musi być liczony drożej ze względu na zużycie silnika przy ruszeniu i stracie ew. kursów dalszych. Ta i poprzednia właściwość licznika skomplikowały go poważnie i zmusiły konkurujące ze sobą firmy do licznych rozwiązań.

Rysunek 1 przedstawia zasadę działania taksometru. Opona O (Stomil) toczy się po jezdni, przyczem wałek giętki przenosi jej obroty (dołączony do wału pędnego) na ślimak S, będący w zazębieniu ze ślimacznicą L. Na zasadzie ruchu śruby i nakrętki — ta ostatnia obraca się bardzo wolno, poruszając wraz ze sobą krzywkę K. O krzywkę oparty koniec dźwigni D unosi się powoli i opada nagle. Na drugim końcu tej dźwigni osadzony „piesek“

przy każdym nagłym ruchu porusza kółko zapadkowe o jeden ząbek, przyczem w okienku ukazuje się nowa liczba opłaty.

Gdyby pierwszy kilometr był tak samo płatny jak następne i było wolno pasażerowi zapłacić za każdy przejechany odcinek, choćby niewielki — taksometr zbudowany wg. rys. 1 spełniałby swe zadanie przy idealnie dobranych wymiarowo oponach. Aby tego uniknąć — wprowadzono pomiędzy ślimacznicę L i krzywkę K — grę, której wielkość ustala się wg. opłat za pierwszy kilometr.

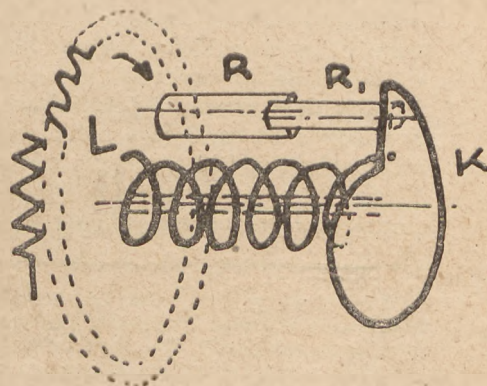
Przypuśćmy, że (rys. 2) kółka R i R<sub>1</sub> umieszczone odpowiednio w ślimacznicy L i krzywkę K, pod wpływem lekko nawiniętej sprężyny, stykają się ze sobą w ten sposób, że, obracając ślimacznicę L, kołek R oddala się od kołka R<sub>1</sub>, zaś krzywka K pozostaje w miejscu. O ile jest np. wyliczone, że pierwszy klm wymaga postoju liczby 1, wypisanej na tarczce, w ciągu jednego pełnego obrotu ślimacznicy — kołki R i R<sub>1</sub> spełnią swe zadanie, gdyż po pełnym obrocie kołek R zetknie się znowu z kołkiem R<sub>1</sub> i rozpocznie go przed sobą popychać.

Jeżeli potrzeba ruchu mniejszego od pełnego obrotu, lub też większego — stosowany jest system podwójnych sprężyn lub wielu kołków. Także przy braku idealnych wymiarów opon pomiędzy ślimak S i oponę O wbudowaną jest mniej lub więcej skomplikowana przekładnia P złożona z kołek zębatych wymiennych, które można dowolnie regulować (rys. 3).

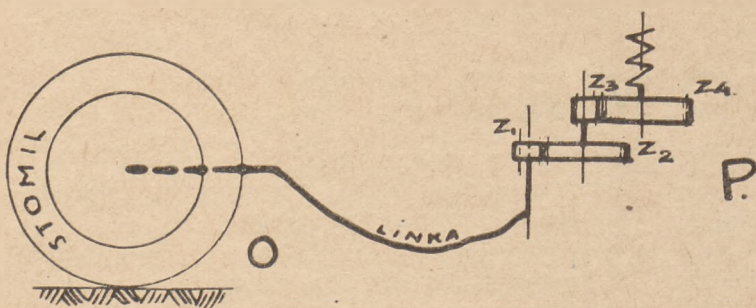
Ponieważ kierowcy wymagają opłaty za postój taksówki — do wnętrza taksometru wbudowano mechanizm zegarowy z naciągana sprężyną, który jest połączony z mechanizmem krzywki w sposób przedstawiony na rys. 4, gdzie pomiędzy ślimacznicą L i zegarem Z, jest wstawiony ząbkowany wałek w kształcie piły — (mogą być też stosowane wałeczki jak w rowerowym TORPEDO), o który jednocześnie się wspierają dwa „pieski“ P i P<sub>1</sub>, należące odpo-



Rys. 1.



Rys. 2.



Rys. 3.

wiednio do ślimacznicy L i koła zegarowego Z. O tym który „piesek” popycha wałeczek i z nim związaną krzywkę K, decyduje szybkość obrotu ślimacznicy lub koła zegarowego Z.

W praktyce, jeżeli np. odcinek drogi kosztuje 20 zł i trzy minuty postoju kosztuje też 20 zł to o ile samochód mógłby jechać wolniej ten odcinek, niż 3 minuty, inicjatywę napędu licznika przejąłby na siebie mechanizm zegarowy.

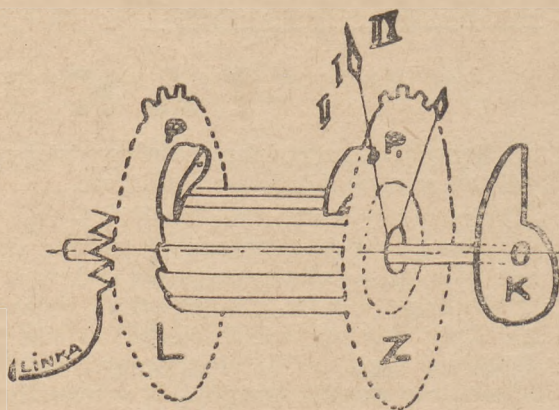
Oprócz powyższego taksometry zaopatrzone w małe liczydełka, analogiczne do liczydeł np. licznika elektrycznego, które wskazują ilość ogólną kilometrów, kilometry płatne, ilość kursów, ilość skoków mechanizmu opłat itp.

Obecnie można przystąpić do rozpatrzenia zasadniczych typów liczników. Jeden z popularnych taksometrów ARGO budowany wg. rysunków United States Recording Instruments w filii w Niemczech posiada kilka odmian budowy. Trzy zasadnicze to: Argo duży, Argo mały i Argo VIII. Dwa pierwsze typy różnią się między sobą „na oko” — wymiarami pudła, natomiast Argo VIII jest zupełnie nowoczesnym licznikiem nie przypominającym nawet z budowy części swych poprzedników. Zdawałoby się, że jednogarbową krzywką jak na rys. 1 wystarczałaby w zupełności; konstruktorzy taksometrów — co jest bardzo dziwne — rozpoczęli marsz od wielu garbowej krzywki w kierunku malejącym.

Ostatnio w porównaniu do 30 ząbków Argo dużego, 10 ząbków Argo VIII, 6 ząbków szwedzkiej Haldy, 4 ząbków francuskiego licznika BB — trzy ząbki mego licznika ZETKA — jest wymownym przykładem o tendencji do zmniejszania ilości ząbków. Tym jest to zjawisko dziwniejsze, że wykonanie dokładne 30 ząbków byłoby dziś znacznie łatwiejsze niż przed laty, a każdy z 30-tu, 3 mm ząbków może przedstawiać sobie np. 500 metrowe odcinki drogi, gdzie 1 metr drogi równa się  $\frac{3}{500}$  mm dokładności podziału i osiąga się jedynie w lotnictwie.

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

ADMINISTRACJA



Rys. 4.

Znacznie łatwiej i taniej, przy tymże obwodzie krzywki, stosować trzy ząbki, gdzie jeden ząbek równa się 30 mm obwodu — dokładność dziesięć razy większa.

Kazimierz Zienkiewicz

## ODPOWIEDZI REDAKCJI

**Ob. Tadeusz Pelczarek — Krosno n/Wisłokiem**

Na pytanie Pana: „do jakiej pojemności motocykle są rejestrowane jako motorowery?” — odpowiada zupełnie wyraźnie i miedwuznacznie obowiązujące do dnia dzisiejszego rozporządzenie ministrów: Komunikacji, Spraw Wewnętrznych i Spraw Wojskowych z dnia 27.X.1937 r. — dział I, przepisy wstępne, § 1, (5), który brzmi: „nie uważa się za pojazdy mechaniczne, w rozumieniu rozporządzenia niniejszego, rowery z silnikami pomocniczymi o pojemności skokowej do 100 cm<sup>3</sup> i motocykle bez wózków z silnikami o tejże pojemności”.

Funkcjonariusze M.O. mają rację twierdząc, że motocykl Pana — DKW 123 cm<sup>3</sup> podlega rejestracji, jako pojazd mechaniczny. I trzeba go jaknajszybciej zarejestrować.

W błąd wprowadziło Pana — podobnie jak i wielu innych posiadaczy małolitrażowych motocykli — cytowana przez Pana książka, wydana w roku 1948-ym, w której roi się od najrozmaitszych błędów. Niestety książka została wydana — jak mówią o tym dobitnie pozostawione kardynalne błędy z dziedziny przepisów o ruchu i innych dziedzin — **bez należytej, rzeczowej kontroli właściwych ku temu władz.**

Na łamach „Motoryzacji” zwracaliśmy uwagę odpowiednich władz na te sprawy już niejednokrotnie — poczynawszy od roku 1946-go. Niestety zasadnicze przeoczenia zdarzają się ciągle — co świadczy, że kontrola jest ciągle niedostateczna. Przy obecnej okazji ponawiamy nasz apel do władz kontrolujących: **wyciąć ze sprzedaży i skonfiskować nakład tych książek, które zawierają zasadnicze błędy, wprowadzające rozgardiasz i dezorganzację wśród użytkowników poj. mech., wśród uczestników ruchu na drogach, wśród warsztatowców i t.p.**

Książkę sprzedał Panu zapewne niefachowy księgarz, który — licząc na wysoki zysk — sprowadził rzecz drogą i bezwartościową, wprowadzając Pana, jak i wielu innych, w błąd. Książka, o którą się Pan pyta istnieje — jest tania i „pewna” — to znaczy nie zawiera błędów. Napisał ją jeden z nielicznych prawdziwych fachowców z dziedziny ruchu na drogach, a potem przeglądano ją przez grupę wybitnych specjalistów. Książka jest zalecona przez Min. Komunikacji oraz przez Zw. Zaw. Transportowców. Cena — 230 zł. (3-e wydanie). Dostanie ją Pan w każdym Oddziale ZZTrans., który ma obowiązek mieć ją w bibliotece i na składzie.

(red.)

ADOLF BUJOK

## WYDOBYWANIE UGRZĘŻŁEGO SAMOCHODU

Na drogach wąskich, błotnistych, zaśnieżonych lub o złej nawierzchni często zdarzają się wypadki ugrzęźnięcia samochodu. W takich wypadkach sam kierowca lub wezwany do pomocy inny kierowca, bądź mechanik, zmuszeni są do wydobywania samochodu ugrzęźłego lub do jego przyciągnięcia. Muszą być oni z tym problemem obeznani, gdyż od ich umiejętności będzie zależeć stan samochodu ugrzęźłego, jak również szybkość wydobywania, która nabiera szczególnej ważności przy pilnych transportach.

Kierowca lub wezwany mechanik, przez zanalizowanie wypadku, muszą zorientować się w sytuacji, po czym muszą powziąć plan działania. Czynności przygotowawcze, oraz czynności związane z samym wyciąganiem, powinny być dobrze obmyślane i wykonywane w sposób zdecydowany.

Brak odpowiednio przemyślanego planu, niewłaściwe przygotowanie terenu i materiału, oraz nieumiejętne użycie narzędzi i samochodu, powodują stratę czasu, utrudniają pracę i uszkadzają ugrzęźły samochód.

Analizując poszczególne wypadki okazuje się, że samochód może łatwo ugrzęznąć skutkiem: 1) zsunięcia się jednego lub więcej kół do rowu, 2) zarycia się kół przednich lub tylnych w miękki grunt, 3) zsunięcia się samochodu z nasypu przodem, tyłem, lub bokiem, 4) wjechania w grunt grząski.

Mając na uwadze powyższe względy, należy ustalić konieczne zasady działania.

\*\*

Pierwszą, zasadniczą czynnością kierowcy, gdy koła zaczynają ślizgać się w miejscu, jest natychmiastowe wyłączenie sprzęgła i skrzynki biegów. Przez niewykonanie tej czynności, pozwala się kołom wkręcać głębiej, co w rezultacie nie polepsza sytuacji ale ją pogarsza.

Można jeszcze spróbować wyciągnąć samochód, włączając tylny bieg, gdyż często się zdarza, że ten zabieg pomaga. Gdy i to nie pomaga, należy zejść z samochodu i zorientować się, czy da się radę samemu wyciągnąć samochód, czy też należy wezwać pomocy. Ogólnie biorąc w 90 wypadkach na 100 kierowca może sam wydobyć samochód bez uciekania się do pomocy innych.

Prace nad stroną przygotowawczą powinny zmierzać przede wszystkim do utwardzenia nawierzchni drogi, po której koła mogłyby wyjść, jak również do zabezpieczenia samochodu przed jakimkolwiek uszkodzeniem.

W zakres tych prac wchodzi: 1) usunięcie ziemi, jeśli samochód osiadł na podwoziu, 2) wyko-

panie rampy, po której mogłyby wyjść koła, 3) zasypywanie wszelkich dziur, 4) przygotowanie miejsca pod podnośnik lub podpory.

Do tych prac są potrzebne: łopata, kilof i podnośnik, które to narzędzia z reguły należą do wyposażenia samochodu. Inny materiał, służący do utwardzenia nawierzchni drogi przeważnie można znaleźć w pobliżu.

Przy wykopywaniu rampy, o ile to możliwe, należy dokopać się do twardego gruntu. Jeśli to niemożliwe, należy zaimprovizować twardą nawierzchnię o łagodnym stoku. Często wystarczy podłożyć pod koła wrzosa i gałęzie krzaków, rozścielając je w kierunku jazdy i to na długości przynajmniej 2 metrów, po obu stronach błotnistej lub grząskiej przejazdu.

Do zasypywania dziur, sporządzenia „płyty” pod podnośnik oraz ułożenia twardej ścieżki na miękkim gruncie, ścieżki, której mogłyby uchwycić się koła napędzające, ze środków miejscowych można wykorzystać: gruz, materiał do naprawy drogi jak kamienie, żwir i kostki, rozbite cegły, stare blaszanki (które koniecznie należy spłaszczyć młotkiem), stare szmaty, maty, złamane gałęzie drzew, deski lub kłody (najczęściej wypożyczone z pobliskich domów).

Jest oczywistym, że im lepszego materiału użyje się i dokładniej wykona się pracę, tym wyjazd samochodu będzie łatwiejszy.

\*\*

Przechodząc z kolei do metod podnoszenia samochodu przy pomocy podnośnika, należy wspomnieć, że używa się go do podniesienia kół nad ziemię, celem podłożenia pod nie materiału utwardzającego nawierzchnię gruntu, oraz w celu ulżenia ciężaru samochodu, kiedy oparł się na skrzynce biegów, obudowie tylnej osi lub t. p.

Podnośnik należy umieszczać tylko pod: powierzchnią płaską na osi (o ile to możliwe), ramą, resorem, szczytem obręczy koła; natomiast nigdy nie należy go umieszczać pod: zbiornikiem benzyny (jeśli jest w tyle samochodu), obudową przekładni osi, środkiem przedniej osi, skrzynką biegów, pokrywą piasty koła.

Na szczególną uwagę zasługuje kontrola nad pracą przy podnoszeniu podnośnikiem, a to ze względu na własne bezpieczeństwo i na prawidłowość podnoszenia. Gdy podnośnik zapada się, to powodem może być krzywe jego ustawienie, nie umieszczenie na twardym podłożu, oraz ześlizgiwanie się jak dolne tak i górne. Przez podłożenie kawałka szmaty lub worka, można zapobiec ześlizgiwaniu się podnośnika.

Podczas podnoszenia należy być bardzo ostrożnym, uważając, by głowy lub ręki nie kłaść pod samochód, gdyż nawet lekkie opadnięcie samochodu wystarczy do spowodowania wypadku, zgniecenia lub złamania części ciała.

Pod koła należy podłożyć kliny, aby uniemożliwić przesunięcie się samochodu.

Czasami należy wykonać specjalną podpórę celem: 1) podniesienia kół ponad wysoki krawężnik chodnika, pnia, drzewa lub niskiego nasypu; 2) zsunęcia z przeszkód podanych w pkt 1); 3) podwyższenia podnośnika.

Wreszcie, gdy sytuacja jest beznadziejna, a do wydobycia samochodu jest nie tylko potrzebna poważniejsza pomoc, ale i drugi samochód, na kierowcę spada obowiązek zażądania odpowiedniej pomocy. Pomocy można zażądać telefonicznie lub przez usługową drugą osobę. Najlepszym sposobem jest użycie telefonu, gdyż można przez pytania i odpowiedzi najlepiej się porozumieć, a poza tym, jest to środek najszybszy. W drugim przypadku można skorzystać z pośrednictwa służby bezpieczeństwa albo przejeżdżającego rowerzysty, motocyklisty, lub innego kierowcy.

Wezwanie o pomoc musi podawać dokładnie następujące informacje: 1) czas i dokładne miejsce wypadku; 2) typ samochodu (osobowy, ciężarowy) i rodzaj ugrzęźnięcia; 3) o ile jest ładunek, to podać jaki on jest, oraz jego ciężar oraz czy jest potrzebny drugi samochód do przewiezienia ładunku; 4) potrzebną pomoc: czy ciągnięcie potrzebne, czy też nie; typ samochodu, który może ciągnąć; długość liny ciągowej; ilość ludzi potrzebnych do przeładowania ładunku; specjalny materiał, jak deski, liny itp.; rodzaj napraw przy samochodzie ugrzęźłym.

O powyższych szczegółach nie wolno zapomnieć. Do czasu nim pomoc nadejdzie, rozumny kierowca przygotowuje twardą nawierzchnię lub wykona inne prace, wspomniane poprzednio. Podkreślić należy, że samochodowi nigdy nie wolno zostawić bez opieki, chociażby na parę minut, gdyż o uszkodzenie jego lub o kradzież pewnych części przez nieuczciwych ludzi bardzo łatwo.

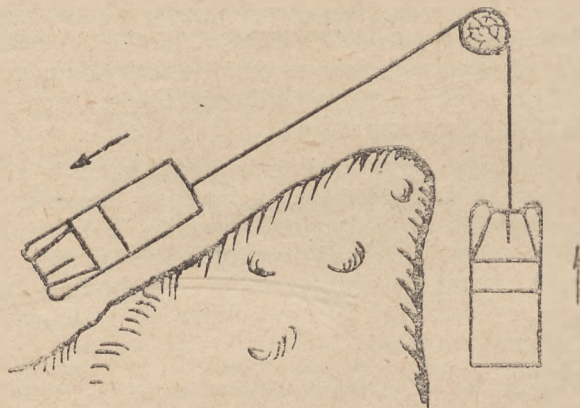
Po wyprowadzeniu ugrzęźłego wozu, natychmiastowy odjazd nie powinien nastąpić. Natychmiast odjedzie tylko niechlujny kierowca. Dobry kierowca przede wszystkim odda te rzeczy, które wypożyczył z pobliskich domów, a poza tym usunie z drogi wszystkie kamienie lub inny pomocny materiał, zaś dziury zasypie, a jeśli ugrzęźnięcie było w rowie, to ten rów wyczyści.

Sednem sprawy po wyprowadzeniu samochodu jest tu niewątpliwie zbadanie czy nie został on uszkodzony; jeśli tak, to naprawę należy przeprowadzić od razu, gdyż podczas jazdy z małego uszkodzenia może stać się duże, nie tak łatwe do naprawy.

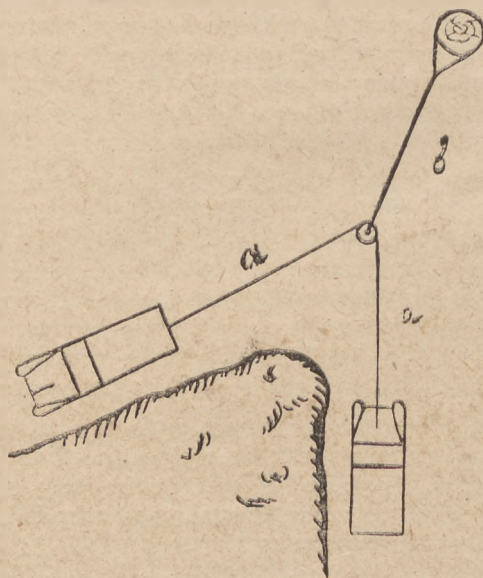
## CIĄNIĘCIE SAMOCHODU

Przez ciągnięcie należy rozumieć wyciąganie samochodu ugrzęźłego lub ciągnięcie po drodze samochodu uszkodzonego przy pomocy innego wozu. Jeśli chodzi o sposób ciągnięcia, to zawsze należy wyciągać lub ciągnąć po linii prostej, bez względu czy ciągnie się wprzód, czy wtył. Samochód ciągnący musi stać na twardym gruncie i nigdy nie należy wjeżdżać nawet „kawałeczek” w miękki grunt, chociażby pewne względy za tym przemawiały.

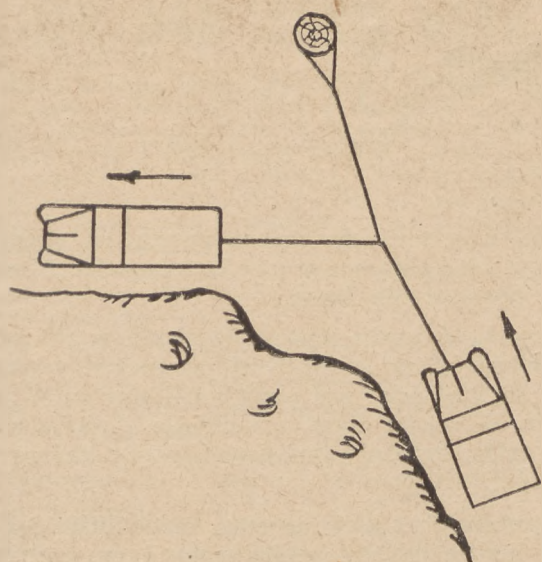
Często zdarza się, że samochód ciągnący nie ma w linii prostej dostępu do samochodu ugrzęźłego, znajdującego się na zakręcie, za zboczem wzgórka lub za budynkiem. Typowe rozwiązanie w takiej sytuacji pokazane jest na rys. 1, gdzie zasada ciągnięcia na wprost zostaje zachowana, pomimo, że samochód ciągnący nie jest w linii prostej do samochodu ciągniętego. W przypadku pierwszym wykorzystano



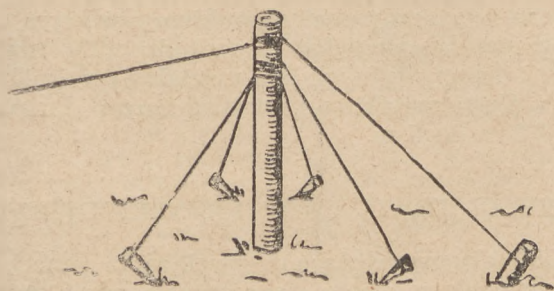
Rys. 1.



Rys. 2.



Rys. 3.



Rys. 4.

drzewo znajdujące się w pobliżu zakrętu, zaś w przypadku drugim (rys. 2), gdzie drzewo rośnie zdala od zakrętu, zastosowano dodatkową linę „b”, na końcu której umocowany jest krążek lub ucho, celem lepszego prowadzenia liny „a”.

Gdy zakręt jest łagodny, a droga jest błotnista, należy zastosować ciągnięcie pokazane na rys. 3. We wszystkich przypadkach, gdy nie mamy żadnego rosnącego drzewa do dyspozycji, pozostaje tylko wybudowanie z belek odpowiedniego kozła (rys. 4).

Zachodzą jeszcze przypadki, gdy samochód wpada kołami w dół, z którego bez podniesienia nie da rady wyjechać. Wyciągnięcie takiego samochodu ułatwi prowizorycznie wykonany „dźwig” składający się z dwóch mocnych i długich belek, związanych razem u jednego końca i postawionych w formie kozła, jak to ilustruje rys. 5. Przez wierzchołek kozła przeprowadza się długą linę, jednym końcem umocowaną do samochodu ciągnącego, który ciągnąc linę podnosi samochód ugrzęzły w dole.

Aby zapobiec wypadkom podczas ciągnięcia na szosie, samochód ciągnący musi jechać bliżej krawędzi szosy, zaś samochód ciągniemy bliżej środka jezdni. Przez taki układ kierowca

samochodu ciągniętego ma również dobrą widoczność.

Na rys. 6 pokazano odpowiedni sposób zakładania liny ciągowej, której długość powinna wynosić od 5 — 8 m, zaś jej środek należy oznaczyć białą szmatką. Długość liny zależy od okoliczności; do ciągnięcia po szosie lepiej użyć liny krótszej, zaś do wyciągania samochodu z rowu — długość liny dyktują warunki terenowe, gdzie często trzeba posłużyć się złączonymi linami.

Przy wyciąganiu z rowów kierowca samochodu wyciąganego zwykle powinien pomagać siłą swojego samochodu. Sygnały i okrzyki wymieniane między kierowcą ciągniętym i ciągnącym, muszą być omówione z góry.

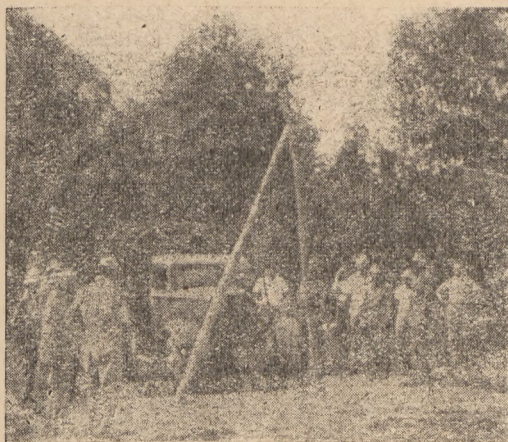
Najlepiej używać następujących sygnałów:

- szereg długich sygnałów — zwolnić,
- długi sygnał — powoli zatrzymać się,
- szereg krótkich sygnałów — natychmiast zatrzymać.

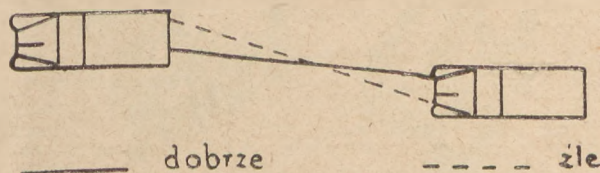
Kierowca ciągnięty stale musi mieć w pogotowiu hamulce i on pierwszy hamuje przy zatrzymywaniu się lub zwalnianiu, zaś kierowca ciągnący zawsze musi hamować jak najłagodniej.

Obaj kierowcy muszą posiadać prawo jazdy.

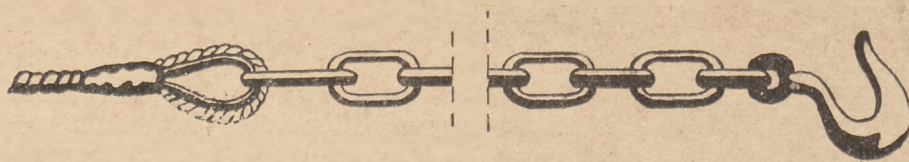
Przy ciągnięciu samochodu na strome wzgórze o luźnej i śliskiej nawierzchni, samochód ciągnący powinien rozpocząć ciągnięcie, gdy jest pod szczytem lub na szczycie wzgórza, zaś



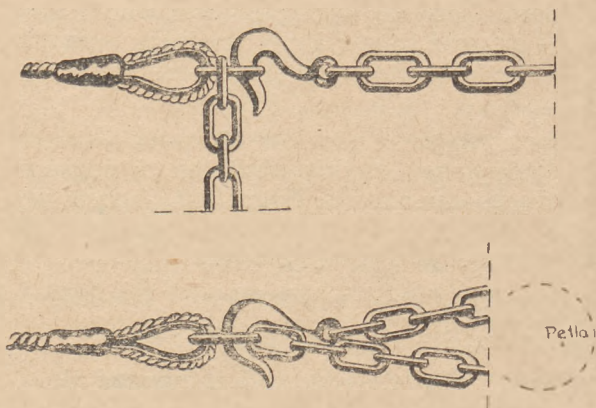
Rys. 5.



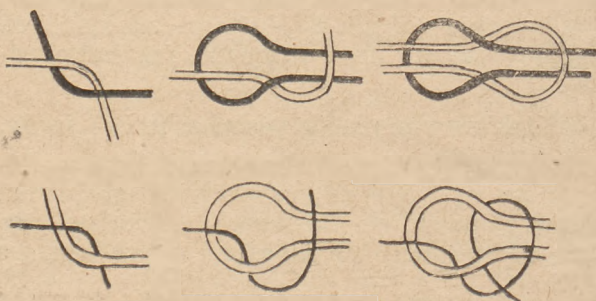
Rys. 6.



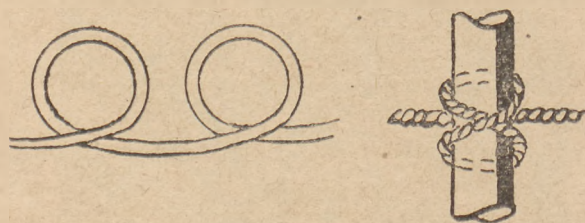
Rys. 7.



Rys. 8 i 9.



Rys. 10 i 11.



Rys. 12.



Rys. 13.

obydwa samochody muszą ruszyć na dolnym biegu. Lina ciagowa w takich przypadkach musi być dostatecznie długa.

Szybkość jazdy przy ciągnięciu w miejscowościach zabudowanych nie może być większa niż 25 km/godz., zaś poza osiedlami — 40 km godz. W czasie nocy samochód ciągniony używa tylko świateł obniżonych, nigdy zaś reflektorów.

Samochód o uszkodzonym mechanizmie kierowniczym lub nie działających hamulcach należy ciągnąć przy pomocy samochodu z dżwigiem, oraz drążka dystansowego, który zabezpiecza samochód ciągniony od zderzeń. Innym wielce użytecznym ekwipunkiem służącym do ciągnięcia samochodów o uszkodzonych osiach przednich czy tylnych jest specjalna dwukołówka z długą metalową nastawną rurą o długości od 2,5 m do 5 m.

#### LINY CIĄGOWE I ICH PRZYMOCOWANIE

Lina ciagowa służąca do wyciągania samochodu ugrzęźłego lub do ciągnięcia po szosie, musi być mocna i bez uszkodzeń, oraz na obydwu końcach powinna być zaopatrzona w łańcuch i hak (rys. 7). Łącząc dwie liny ciagowe nigdy nie zaczepiać haka o hak, lecz hak do ucha, jak to jest pokazane na rys. 8. Celem zrobienia pętli na końcu liny ciagowej, należy zaczepić hak w sposób podany na rys. 9.

Właściwa lina ciagowa jest liną drucianą, lecz w braku jej można użyć mocnej liny konopnej. Przy użyciu liny konopnej zachodzi potrzeba użycia odpowiednich węzłów. Wydaje się, że związać węzeł to łatwa rzecz, lecz zastosować odpowiedni i pewny węzeł, to już wymaga pewnej znajomości. Węzeł oprócz łatwości związania i pewności przy pracy, musi być poza tym łatwo rozwiązalny.

Z węzłów przy linach ciagowych używa się:

1) Węzeł płaski (rys. 10) służący do wiązania dwóch lin jednakowej grubości a przenoszących silne napięcie.

2) Węzeł tkacki (rys. 11) służący do wiązania lin o nierównej grubości.

3) Węzeł rybacki (rys. 12) służący do przymocowania liny do pala. Wytrzymuje on napięcie z obu stron, w dół czy w poprzek i nie rozluźni się.

4) Węzeł więzienny (rys. 13) służący do przymocowania sztywnej liny do haka.

**Adolf Bujok**

# JAK DAĆ SOBIE RADĘ Z WYMIARAMI CALOWYMI?

Macie Koledzy, sporo zmartwienia z samochodami angielskimi i amerykańskimi, ponieważ wszystkie książki obsługi i instrukcje naprawcze podają wymiary i tolerancje w calach angielskich, w funtach, w stopach. Tak samo ciśnienie podawane jest w funtach na cal kwadratowy. Również i ciepota na termometrach widnieje w stopniach Fahrenheita, która to miara nie jest używana na kontynencie.

Często spotykam się również z błędnym obliczaniem wskazania licznika, który podaje kilometrów w milach angielskich.

By ułatwić wszystkim Kolegom kierowcom i mechanikom rozwiązanie tego zagadnienia, podam kilka najważniejszych przeliczeń z miar angielskich na metryczne oraz sposób poradzenia sobie samemu w trudniejszych przypadkach.

Zacznijmy od **miar długości**. 1 mila angielska ma 1,609 kilometra, czyli 1.000 mil równa się 1.609 kilometrów. Odwrotnie: 1 kilometr ma zaledwie 0,6214 mili angielskiej, czyli 1.000 kilometrów równa się 621,4 mili angielskiej. Należy wystrzegać się pomylenia mili angielskiej z milą morską, która ma około 1,8 kilometra, oraz mili polskiej, obecnie już nie używanej, która ma 7 wiorst, też już nieużywanych. Jak wiemy, polska wiorst liczy nieco mniej niż kilometr.

Spotykamy się często ze stopą angielską, która nazywa się po angielsku „foot”, liczba mnoga „feet” (czytaj „fuut” i „fiit”). Skrót stopy pisze się „f”. Otóż stopa angielska ma 30,48 centymetra czyli metr ma ok. 3,28 stopy. Zatem 100 stóp ma około 304 metry, a 100 metrów ma około 328 stóp.

Dalszą miarą angielską, która nas, mechaników i kierowców najbardziej interesuje, jest cal angielski (nie mylić z innymi calami, jak: polskie, rosyjskie, szwedzkie itp.). Ten cal angielski ma dokładnie 25,3995 milimetra, ale powszechnie w technice przyjęto dla wygody uznać, że cal ma 25,4 milimetra. Pamiętajmy, że cal angielski nazywa się po angielsku „inch” (czyt.: „incz”), a w skrócie pisze się „in”. Odwrotnie, 1 milimetr ma 0,0394 cala ang.

Jeżeli zatem chcemy dowiedzieć się ile wynosi tolerancja, podana w calach, lub w ułamku dziesiętnym cala, musimy ten wymiar calowy pomnożyć przez 25,4 i otrzymamy w ten sposób milimetry.

Pamiętajmy również, że ułamki dziesiętne, pisane po angielsku, wyglądają nieco inaczej, niż na kontynencie. My piszemy „dwie dziesiąte”, jako 0,2 — to jest zero, przecinek, dwa. Natomiast Anglicy piszą bez zera, wyrażającego miejsce jedności, potem stawiają kropkę i dopiero dalej dziesiąte i dalsze części. Tak też nasze 0,2 wygląda po angielsku, jako .2. Również np. nasze 0,035 wygląda po angielsku jako .035. Trzeba się do tego przyzwyczaić.

A teraz o **jednostkach ciężaru**. My mamy nasze kilogramy, a Anglicy i Amerykanie swoje funty (nie mylić z funtami innych narodów). Funtę te piszą się „pound”, w skrócie jednak „lb”, liczba mnoga — „lbs” i mają 0,4536 naszego kilograma. Kilogram więc zawiera 2,2046 funta ang., w przybliżeniu — 2,2 funta. Chcąc więc dowiedzieć się, ile kilogramów wynosi podana ilość funtów, należy tę liczbę funtów pomnożyć przez 0,4536, albo podzielić przez 2,2, co jest łatwiejsze. Nie mylić jednak, Koledzy, ciężaru z ciśnieniem, które podawane jest w funtach na cal kwadratowy. To całkiem co innego.

Obecnie przejdźmy do **miar objętości**. Znamy dobre banki angielskie i amerykańskie. Otóż są one mierzone w galonach. I tu musimy bacznie uważać, bowiem galon brytyjski jest inny, niż galon amerykański. Galon brytyjski (imperial gallon) ma 4,544 litra, natomiast galon amerykański (USA gallon) ma zaledwie 3,785 litra. Tak więc banka angielska, jak mówimy, 5 litrowa, ma nie 5, lecz 4,5 litra. Tak samo banka wojskowa amerykańska tzw. w gwarze „kannister” (z niemieckiego „Kannister”) — ma nie 20 litrów, lecz zaledwie niecałe 19 litrów, czyli 5 galonów USA.

W książkach obsługi i instrukcjach samochodów angielskich i amerykańskich widnieje wskazówka: dołać do skrzynki biegów, tyle a tyle kwart (quart, qt) oleju. Co to jest ta kwarta? Oto ma ona 1,135 litra, można przyjąć ją za 1,1 litra. Natomiast jest jeszcze kwaterka (pint, pt). Ma ona 0,5679 litra. Wiemy więc że chcąc zamienić kwarty (quart) lub kwaterki (pint) na litry, należy pomnożyć je odpowiednio przez 1,1 lub przez 0,568.

W Chevroletach i innych amerykankach ciśnienie oleju na manometrze podawane jest w funtach na cal kwadratowy. Otóż nasza 1 atmosfera, czyli kilogram na centymetr kwadratowy, ma 14,223 funta na cal kwadratowy. Nie popełnimy wielkiej omyłki, gdy przyjmemy liczbę 14. Stąd wynika na przykład, że, gdy podane jest wymaganie pompowania gum na 30 funtów (na cal kwadratowy), to możemy je pompować na 2,2 atmosfery.

Wreszcie wiemy, że woda wrze przy 100 st. Celsjusza, tj. przy 212 st. Fahrenheita. Natomiast woda zamarza, jak wiemy, przy 0 st. Celsjusza, które odpowiada plus 32 st. Fahrenheita.

Przeliczenie stopni C na stopnie F jest nieco kłopotliwe. Najprostsza metoda jest następująca. Mając stopnie F i chcąc otrzymać stopnie C trzeba: od stopni F odjąć najpierw 32, a resztę podzielić przez 9 i pomnożyć przez 5. Można też po odjęciu 32 — podzielić resztę po prostu przez 1,8. Wypadnie to samo.

Zróbmy sobie przykładowe obliczenie: termometr Chevroleta, czy Willysa wskazuje plus 167 st. F. Od 167 odejmujemy 32. Pozostanie 135, które dzielimy przez 9 i mnożymy przez 5. Otrzymamy 75. Czyli, że 167 st. F odpowiada 75 st. C. Stąd widzimy, że właściwą temperaturą, konieczną dla silnika będzie co najmniej 170 st. F.

\*

Mam nadzieję, że powyższe proste obliczenia przydadzą się wszystkim Kolegom. W przyszłości podam inne obliczenia, jak: obliczenie pojemności skokowej silnika (litrażu), oraz mocy. Ale o tym potem.

Witr

## 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 przesyłać 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 próśb 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.

## NASZE KŁOPOTY

## PALIĆ CZY NIE PALIĆ?

Na łamach 8-go numeru „Motoryzacji” na str. 24, ukazał się ciekawy artykuł ob. M. Korwina, zatytułowany „Czy papieros przeszkadza w prowadzeniu samochodu?”

Autor tego artykułu, zwalczając ostro palenie papierosów przez kierowcę podczas jazdy, zapoczątkował tym samym bardzo ciekawą dyskusję na ten temat. Pierwszym, który zabrał głos w tej niezwykle interesującej dyskusji, był jak zwykle senior naszego automobilizmu ob. W. Rychter.

Z niecierpliwością oczekiwałem ukazania się dalszych wypowiedzi na ten temat.

Daleki jestem od chęci podważania tego rodzaju autorytetu, jak W. Rychter, nie mniej jednak sędzę, że moja 16-letnia praktyka kierowcy, upoważnia mnie również do zabrania głosu w tej sprawie, która nas wszystkich szczególnie dotyczy. Moim zdaniem, zagadnienie palenia, względnie niepalenia papierosów podczas prowadzenia samochodu należy rozpatrzyć z 2-ch punktów widzenia — ze strony kierowcy — i prawodawcy.

Naprzód rozpatrzmy punkt widzenia kierowcy.

Kierowca - palacz jest takim samym nałogowcem, jak każdy inny człowiek. Wiemy dobrze, że nałóg niezaspokojony jest przyczyną podniecenia nerwowego i pewnego rodzaju psychozy, która wyraża się w słowniku nałogowca do otoczenia, w pewnego rodzaju otępieniu na zjawiska zewnętrzne, przy równoczesnym ześrodkowaniu się całej umysłowości nałogowca na jednym tylko temacie: zdobycia pożądanej używki i zaspokojenia nałogu. Przeciwnie, zaspokojenie nałogu daje palaczowi uczucie zadowolenia (oczywiście czasowe), odprężenie nerwów, jednym słowem przywraca go do stanu normalnego.

Nie wchodząc w dyskusję na temat palenia w ogóle, gdyż to byłoby odbiegnięciem od właściwego tematu, powinniśmy przyjąć jako założenie w naszym rozumowaniu: — palacz — **musi palić. Palacz będzie palił**, bez względu na to, czy mu tego zabronimy, czy nie.

Wszyscy, którzy służyli w wojsku, wiedzą dobrze jak trudno było stać na warcie przez 2 godziny bez papierosów. A co ma czynić kierowca, który często odbywa podróż kilka, lub kilkunasto-godzinną? Czy ma zupełnie wyrzec się palenia? — A może ma zatrzymać wóz co 20 minut dla zapalenia papierosa. To byłoby przecież nonsensem.

Ja sam jestem namiętnym palaczem, palę zawsze podczas prowadzenia wozu i nigdy nie zauważyłem, aby papieros przeszkadzał mi w tej czynności. Zapalenie papierosa jedną ręką nie nastrecza mi żadnych trudności, a gdy chcę zapalić podczas jazdy w wyjątkowo ciężkich warunkach, wymagających dużo skupienia i uwagi, to poprostu zwracam się do jednego z współpasażerów z prośbą o podanie mi zapalonego papierosa.

A teraz przyjrzyjmy się temu zagadnieniu z punktu widzenia prawodawcy.

Wiekowe doświadczenia wykazały, że życia nie można nagiąć do paragrafów, lecz przeciwnie prawo powinno być dostosowane do żywych warunków naszego bytowania.

W pierwszej części mego rozważania przyjąłem jako założenie, że kierowca — nałogowiec **musi palić i będzie palił** podczas jazdy. Czy celowym jest wobec tego wydawanie ustaw, o których wiemy z góry, że będą przekroczone?

Okupacja niemiecka stworzyła nam konieczność częstego przekraczania prawa, naród nasz mocno się do tego przyzwyczaił i teraz wiele wysiłków musimy czynić, aby przyuczyć społeczeństwo do należytego poszanowania i respektowania obowiązujących przepisów.

Moim zdaniem, wydanie tego rodzaju zakazu, byłoby poważnym błędem taktycznym i świadczyłoby o braku zmysłu pedagogicznego u prawodawcy.

A teraz kompromis. Gotów jestem uczynić pewne ustępstwo na rzecz surowych zasad ob. M. Korwina.

Wiemy dobrze, że warunki prowadzenia samochodu zmieniają się, w zależności od terenu. Na przestrzeni otwartej nie ma ograniczenia szybkości, używamy wolnego wydechu, jednym słowem korzystamy z wielu swobód, których nie mamy w mieście.

Nikt z nas nie oburza się na te ograniczenia, bo każdy z nas wie doskonale, że są one uwarunkowane bezpieczeństwem i spokojem mieszkańców. Wyrzeczenia się zresztą nie są szczególnie dotkliwe, gdyż jazda po mieście nie trwa długo — conajwyżej kilkanaście minut bez przerwy.

Dlatego też czyniąc zadość naszym purytanom, można by w ostateczności zabronić palenia podczas prowadzenia wozu w mieście, gdzie duży ruch i liczne zakręty utrudniają prowadzenie, a częste przystanki umożliwiają wypalenie papierosa na postoju, natomiast całkowity zakaz palenia będą zawsze uważał za nonsens.

Nie przesądzając z góry tej sprawy, jestem bardzo ciekaw dalszych wypowiedzi na ten temat.

Jankiewicz Kazimierz  
Lublin

O USPRAWNIE NIE PRACY  
STACJI BENZYNOWYCH

Transport motorowy oddaje wielkie usługi przy odbudowie kraju i innych doniosłych zadaniach państwowych, to też znaczenie jego jest naogół należyście oceniane i cieszy się poparciem u najwyższych czynników w Państwie.

Niestety nie wszystkie instytucje powołane do współpracy z transportem motorowym stanęły na wysokości zadania. W pierwszym rzędzie do instytucji takich należy zaliczyć Centralę Produktów Naftowych, która ograniczyła sprzedaż benzyny wyłącznie od godz. 8 do 13 i od godz. 14 do 17.

Cóż ma zrobić pojazd, który musi zakupić benzynę kilka minut po godz. 13-ej lub, co gorsza, po godz. 17? W pierwszym przypadku wynika strata jednej godziny czasu na nieproduktywne czekanie do końca przerwy obiadowej. Jest to wprawdzie strata czasu niewielka, lecz mogąca często spowodować dalsze nieprzewidziane kłopoty, jeżeli dany pojazd miał ściśle w czasie zaplanowaną jazdę. Wskutek godzinnego opóźnienia jazdy może zawieść planowane połączenie z inną linią transportową, lub też przybycie do celu po godzinach pracy spowoduje konieczność przedłużenia pracy kilku pracowników, przeznaczonych do wyładunku i magazynowania zawartości pojazdu.

Znacznie gorzej przedstawia się sprawa w drugim przypadku, gdy zakupu paliwa trzeba dokonać po godz. 17-ej. Wtedy bądź kierowca zmuszony jest zakupić benzynę prywatnie, po paskarskich cenach, od różnych ciemnych typów kręcących się zazwyczaj w pobliżu zamkniętych stacji benzynowych i tylko czekających na takie okazje, bądź też przerwać jazdę aż do ponownego otwarcia stacji, co — w najgorszym razie — spowoduje stratę 15 godzin (od 17 do 8). Niestety, tymi pojazdami, które zmuszone będą czekać na otwarcie stacji benzynowej, są pojazdy urzędów i przedsiębiorstw państwowych, którym przepisy zabraniają czynienia zakupów bez oficjalnych rachunków, a — jak wiadomo — C. P. N. ma wyłączność sprzedaży materiałów pędnych, a więc i wystawiania rachunków.

Powie ktoś, że samochód wyjeżdżając w drogę winien zaopatrzyć się w odpowiedni zapas materiałów

pędnych. Owszem. Jest to zasada słuszną i naogół stosowana, lecz bezskuteczna, jeżeli w drodze zajdzie jakiś nieprzewidziany wypadek, lub gdy nie ma w co wziąć zapasu.

Zresztą coraz trudniej o kanistry, gdyż nowych nie wyrabia się, a stare coraz bardziej niszczą się i idą na złom. I co naprzykład robić, gdy odbiera się nowy samochód w Gdańsku i trzeba go przeprowadzić do Przemysła, Wałbrzycha lub nawet do Warszawy. Zbiornik nowej „Skody“ ma pojemność 35 litrów, czyli teoretycznie zapas benzyny w nim zawartej winien wystarczyć na 350 km, praktycznie zaś różnie bywa i często — niestety już podczas jazdy — okazuje się, że samochód zamiast 10 ltr na 100 km spala znacznie więcej. Wtedy wszelkie obliczenia zawodzą i trzeba nocować pod stacją benzynową.

Kanistra na zapas benzyny również nie można kupić, gdyż w większości wypadków sprzedawca jest osobą prywatną lub wprost nie chce wystawić rachunku, a bez oficjalnego rachunku kierowca nie uzyskałby zwrotu wyłożonej gotówki.

W wyżej opisanym stanie rzeczy, wydaje się koniecznym, by stacje benzynowe C. P. N. były czynne całą dobę, a przynajmniej od wczesnych godzin rannych do północy (6—24), gdyż obecne ograniczenie godzin pracy tych stacji wpływa paraliżująco na ruch samochodów.

Jeżeli nie dałoby się to zastosować do wszystkich stacji, to przynajmniej powinna być przedłużona praca stacji położonych w najruchliwszych punktach i na najruchliwszych szlakach — jak Warszawa-Gdańsk, Warszawa-Kraków, Warszawa-Katowice, Warszawa-Poznań z odgałęzieniem na Łódź i t.p.

W miastach posiadających kilka stacji benzynowych wystarczyłoby przedłużyć czas pracy tylko jednej stacji bądź też zorganizować kolejne dyżury jak to np. stosują apteki.

Ponadto pożądanym by było, by C. P. N. wydał mapę lub spis stacji benzynowych z oznaczeniem godzin ich pracy.

Wprawdzie przedłużenie godzin pracy stacji benzynowych pociągnie za sobą zwiększenie wydatków na dodatkowy personel, wydatki te jednak sownie opłaca się w postaci zaoszczędzonego czasu na oczekiwanie otwarcia stacji. Ponadto sparaliżuje to pokątny handel benzyną i olejem niewiadomego pochodzenia i jakości.

M. Korwin

## STUTYSIĘCZNIK PKS'u



Kierowca Adam Szejder przed autobusem Vomag — złożonym z wraków w r. 1947-ym (przy jego udziale), na którym przebył 100.474 km bez naprawy i wypadku. Jako „Czyn 1 Majowy“ ob. Szejder zobowiązał się do przejechania na tym autobusie jeszcze 20.000 km, mimo, iż samochód ten przeznaczony jest do eliminacji.

## Nowiny motocyklowe

### ZAWODY MOTOCYKLOWE O MISTRZOSTWO ZSRR

W stolicy Estonii zakończyły się 10-dniowe zawody motocyklowe o mistrzostwo ZSRR. Wszyscy zawodnicy startowali na maszynach produkcji krajowej.

W kolejności kategorii tytuły mistrzów na maszynach sportowych zdobyli: Suszczewski, Gringaut, Pietrow, Denisienko i Stepanow.

W kategorii do 130 ccm. Suszczenko uzyskał na 200 km trasie przeciętną szybkość 86,76 km/godz..

Najwyższą przeciętną szybkość na tym dystansie osiągnął Stepanow, startujący na maszynie o pojemności silnika 750 ccm — 97,27 km/godz.

Wyścig terenowy, tzw. „moto-cross“ wygrał Karnejew na 350 ccm maszynie fabryki iżewskiej.

W kategorii maszyn do 130 ccm w konkurencji kobiecej zwyciężyła Prytkowa (Moskwa).

W ogólnej klasyfikacji zawodów pierwsze miejsce drużynowe zdobyli reprezentanci Moskwy.

### MOTOCYKLE „OGAR“ PRZECHODZA

#### DO HISTORII

PRAGA. Z dniem 1 września br. znikła popularna i znana na całym świecie czechosłowacka marka motocyklowa „Ogar“. Motocykle produkowane dotychczas jako „Ogar“ 350 ccm, ukazywać się będą nadal pod marką „Jawa“ 350 ccm. Zarówno znana powszechnie „Jawa“ 250 ccm, jak i dotychczasowy „Ogar“ 350 ccm były dziełem tego samego konstruktora. Jedyną różnicą między tymi motocyklami było to, że „Jawa“ miała jednocylindrowy silnik 250 ccm, zaś „Ogar“ — ducylindrowy 350 ccm, to też decyzja władz przemysłowych Czechosłowacji wydaje się całkiem uzasadniona.

Nowe „Jawy“ 350 ccm mają dzięki lepszemu rozwiązaniu chłodzenia silnika dość znacznie podwyższoną moc — na 14 KM, przy 4.000 obrotów na minutę. Przekonstruowany został przedni widelec teleskopowy, na zbiorniku paliwa umieszczono gumowe poduszki na kołana. Ponadto wprowadzono w nowych modelach szereg drobniejszych ulepszeń.

Ponieważ obecnie nie będziemy już spotykać nowych „Ogarów“ i marka ta przechodzi niejako do historii, warto wspomnieć o niej kilka słów. Pierwszy model „Ogara“, wyprodukowany w fabryce w Strašnicach, była to 250-ka dwutaktowa i dwuprzekładniowa z ręczną zmianą biegów. Wkrótce jednak zastosowano czteroprzekładniową skrzynkę biegów z nożną dźwignią. Nowy ten „Ogar“ stał się wkrótce — dzięki swym zaletom i dużej szybkości — bardzo popularny wśród motocyklistów. Z bardziej znanych zawodników czechosłowackich jeździli na nim Lucak, Vlk i Steiner, uzyskując szereg zwycięstw w raidach i wyścigach.

Dalszym modelem „Ogara“ była 250-ka trzybiegowa. Po wojnie „Ogary“ otrzymały teleskopowe widelce. Nierentowność produkcji motocykli w małej fabryce w Strašnicach wpłynęła na decyzję likwidacji wytwórni i wówczas nazwą „Ogar“ ochrzczona została nowa „Jawa“ 350 ccm.

Jeden z poważniejszych sukcesów „Ogara“ 350 ccm odniesiony został na terenie Polski. W „Międzynarodowym Maratonie Motocyklowym“ w 1948 r. złoty medal i tytuł mistrza MMM zdobył w kl. do 350 ccm zawodnik czechosłowacki Kinzl.

(włp.)

### METALOZNAWSTWO

#### Autorzy —

inż. mech. Tad. Pelczyński,  
inż. mech. Roman Sypniewski

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

Jest to podręcznik na poziomie licealnym. Książka opracowana jest przystępnie, a jednocześnie zgodnie z obecnym stanem wiedzy i odpowiada programowi metaloznawstwa w liceach mechanicznych. Szerzej potraktowano zagadnienia praktyczne.

## Z kraju

**POLSKIE MOTOCYKLE WYCZYNOWE DLA ZAWODNIKÓW SZOSOWYCH.** Na wystawie sklepu „Motozbyt” w Warszawie, przy ul. Mazowieckiej 11, miłośnicy sportu motocyklowego oglądać mogli pierwszy motocykl produkcji krajowej SHL, przygotowany do uczestniczenia w wyścigach. Motocykl ten był na teleskopach i miał zmienioną głowicę.

Obecnie dowiadujemy się, że polski przemysł motoryzacyjny planuje wyprodukowanie pierwszej serii maszyn sportowych, mogących brać udział w wyścigach. Maszyny te „Motozbyt” dostarczy w przyszłym roku zawodnikom szosowym za pośrednictwem Polskiego Związku Motocyklowego.

Produkcja motocykli do zawodów żużlowych jest również brana pod uwagę, jest to jednak rzecz znacznie trudniejsza i musi upłynąć więcej czasu, zanim sprawa ta zostanie załatwiona. Natomiast zawodnicy szosowi otrzymają już w 1950 r. pierwsze polskie motocykle sportowe SHL kategorii do 130 cm<sup>3</sup>. Jest to niewątpliwie poważny krok naprzód z punktu widzenia rozwoju sportu motocyklowego w Polsce.

**SPROWADZAMY 280 MOTOCYKLI „JAWA”.** Spełniło się marzenie szeregu polskich motocyklistów, którzy dopominali się o znane czeskie motocykle „Jawa”, cieszące się dobrą marką na wielu rynkach zagranicznych. Obecnie „Motozbyt” zakupił w Czechosłowacji 280 motocykli „Jawa 250”. Maszyny te nie znajdują się co prawda na wolnym rynku, ale część otrzymać ma Polski Związek Motocyklowy, który będzie mógł w nie zaopatrzyć spore grono motocyklistów. Reszta motocykli przeznaczona zostanie dla przemysłu.

Zaznaczyć należy, że obok maszyn zwykłych, pośród zakupionych „Jaw”, znajdzie się też 100 specjalnych motocykli konkursowych „SS” (Specialsport). Obok motocykli zakupiono też odpowiednią ilość części zamiennych do tych maszyn.

**NASZE PLACÓWKI DYPLOMATYCZNE OTRZYMAMĄ „TATRAPLAN”.** Czechosłowacki samochód „Tatraplan”, zaopatrzony w czterocylindrowy, chłodzony powietrzem silnik o pojemności 2 ltr — jest jeszcze w Polsce stosunkowo bardzo mało znany i niekiedy mylony z wozem „Tatra 87”, posiadającym silnik 8-cylindrowy. „Tatraplan” jest wozem o nowoczesnej sylwetce i ma być zaliczony do parku naszych maszyn reprezentacyjnych. Mianowicie „Motozbyt” zakupił ostatnio w Czechosłowacji 20 samochodów tego typu z przeznaczeniem dla polskich placówek zagranicznych. Na użytek wewnętrzny przywieziony zostanie chwilowo 1 „Tatraplan” celem poddania go gruntownym próbom eksploatacyjnym, zanim zapadnie dalsza decyzja co do wykorzystania wozu tego typu w Polsce w szerszym zakresie.

**25 „MAVAG”-ÓW OTRZYMAMY W LISTOPADZIE.** W listopadzie b.r. nadejdzie z Węgier pierwsza partia zakupionych przez „Motozbyt” autobusów „MAVAG” w ilości 25 sztuk. Ogółem „Motozbyt” zakontraktował 150 autobusów tej marki, przy czym ustalono, że całość dostarczona zostanie partiami nie później, jak do 31 marca przyszłego roku.

„MAVAG” posiada b. silne podwozie oraz spawaną elektryczną karoserię blaszana, przy budowie której nie używa się śrub ani drzewa. Te węgierskie wozy mogą być używane z powodzeniem również na złych drogach, gdyż odznaczają się nie tylko mocną konstrukcją, ale i elastycznym resorowaniem.

Na mocy zatwierdzonego przez władze nadrzędne rozdzielnika spośród otrzymywanych autobusów — 60 wozów przydzielonych zostanie Miejskim Zakładom Komunikacyjnym w Warszawie, 30 autobusów Śląsko-Dąbrowskim Liniom Komunikacyjnym, 20 — MZK Gdynia-Gdańsk, pozostałe wozy przydzielone zostaną komunikacji miejskiej kilku jeszcze miast, jak Poznań, Wrocław, Kraków i in.

Autobusy przybędą z Węgier pomalowane już na kolory miast, po których mają kursować. Wydaje się, że na przyszłość celowe byłoby nie rozrzucanie wozów jednego typu po całym kraju, lecz skoncentrowanie ich w jednym, lub najwyżej paru punktach w imię nie utrudniania zaopatrzenia w części zamienne.

**IMPORT CIĄGNIKÓW SIODŁOWYCH I PRZYCZEP ROLNICZYCH.** Spośród zakupionych we Francji kilkuset ciągników siodłowych „Panhard” nadeszło już ponad 50 sztuk. „Motozbyt” przekazuje te ciągniki PKS-owi, który przeznacza je do szybkiego, międzymiastowego transportu towarów.

Nadeszło również z Danii w kilku transportach ponad 80 przyczep „Fortrac”. Przyczepy te, przeznaczone specjalnie dla rolnictwa, zaopatrzone są w hamulce hydrauliczne i opony „Dunlop”, ułatwiające poruszanie się po drogach wiejskich.

**NADCHODZĄ SANITARKI „SKODA”.** „Motozbyt” zakupił w Czechosłowacji kilkaset karettek sanitarnych „Skoda” na zamówienie Ministerstwa Zdrowia. Ostatnio przemysł czechosłowacki, realizując zawartą umowę, nadesłał dalszą partię sanitarek w ilości 32 sztuk.

**WIELKA STACJA OBSŁUGI POWSTAJE W WARSZAWIE.** MZK rozpoczęły budowę wielkiej stacji obsługi samochodów na Muranowie w Warszawie o powierzchni 41.500 m kw. Kubatura zabudowań wyniesie ponad 120 tys. m. sześć. Będzie to jeden z największych kompleksów budowlanych, powstałych po wojnie w stolicy.

Stacja obsługi wyposażona będzie w nowoczesne urządzenia.

Koszt budowy wyniesie ok. 500 mil. zł. Uruchomienie stacji nastąpi już 1 stycznia 1950 r.

**TAKSÓWKARZE NA ODBUDOWĘ ZAMKU.** Sekcja Taksówek przy Zw. Zaw. Transportowców R. P. zameldowała Stołecznej Radzie Narodowej, że niezależnie od stałej dobrowolnej dotacji na SFOS, która obecnie wynosi zł. 1.396.000 przeznacza nową dotację na odbudowę Zamku Warszawskiego w sumie zł. 100.000. Oprócz tego każdy taksówkarz zobowiązał się wpłacić w m-cu wrześniu br. po zł. 100 od taksówki.

**OTWARCIE SZKOŁY KIEROWCÓW A. P. W KATOWICACH.** Oddział Śląski Automobilklubu Polski otworzył w dniu 25.IX.br. Szkołę Kierowców Samochodowych.

Oficjalnego otwarcia nowopowstającej placówki dokonał z ramienia Urzędu Woj. inż. Kiełsiński, życząc szkole pomyślnego rozwoju, a przyszłym uczniom powodzenia w pracy.

Podobnej treści przemówienia wygłosili kolejno wszyscy członkowie prezydium — następnie odczytano depesze dyr. Rakowskiego — dyr. Dep. Min. Komunikacji, oraz depeszę Zarządu Głównego AP.

Przedstawiciel młodego pokolenia — zawodnik ob. Romer, w referacie traktującym o roli motoryzacji, z młodzieńczym entuzjazmem podkreślił możliwości pozwalające szerokim masom kierowców zawodowych na wyzwanie się w dziedzinie sportu. Podniósł znaczenie nowego kierunku wychowania socjalistycznego — ułatwień w zdobywaniu zarówno naukowych wartości jak i ciężkiej fizycznej, połączonej z radością ducha.

Drugi referent — sędzia Zdankiewicz, omówił przede wszystkim zadanie szkoły, którym będzie nie tylko osiągnięcie najwyższego poziomu fachowej wiedzy, przysposobienie wybitnych i odpowiedzialnych sił zawodowych, ale i kształtowanie charakteru przyszłego kierowcy — człowieka. Mówca uzasadnił, że żaden inny sport nie wyrabia równie silnie cierpliwości i opanowania, uczynności i altruizmu, systematyczności i porządku. Szlachetna rywalizacja, sprawność fachowa i starannie utrzymany sprzęt, będzie sprawnie i dobrze zrozumiałych intencji szkoły.

## ROZDANIE NAGRÓD „NASZEGO KONKURSU“

W dniu 1-go października r.b. w lokalu Zarządu Głównego Związku Zawodowego Transportowców R.P. w Warszawie przy ul. Targowej 15 odbyła się uroczystość rozdania nagród „Naszego Konkursu“ czasopisma „Motoryzacja“.

Przybyłych do Warszawy zwycięzców konkursu — Ob. Kazimierza Paszkiewicza (Olsztyn), ob. Henryka Frubę (Jelenia Góra) — podejmował lampką wina przewodniczący Zarządu Głównego ZZT — ob. Cz. Oryński w asyście wiceprzewodniczącego Zarz. Gł. ZZT — ob. Siedleckiego, sekretarza generalnego ZZT — Włodarczyka, przewodniczącego Komitetu Redakcyjnego czasopisma „Motoryzacja“ — ob. St. Askanasa, redaktora czas. „Motoryzacja“ — ob. T. Grabowskiego oraz kolegów redakcyjnych.

W przyjacielskiej pogawędce zebrani omawiali bolączki i radości życia motoryzacyjnego w Polsce Ludowej — podkreślając specjalnie silnie potrzebę intensywnego, stałego podnoszenia poziomu wiadomości technicznych — zarówno z dziedziny eksploatacji, jak i budowy samochodu — wśród kierowców, pracowników przedsiębiorstw i personelu pomocniczego. Zgodnie ustalono, że jednym ze środków winno być czasopismo fachowe — „Motoryzacja“, a wszelkie komórki organizacyjne winny aktywnie przyczynić się do jak-najszerszego rozkolportowania czasopisma.

Nadto zebrani wyrazili pogląd, że w dziedzinie uświadczenia technicznego i podniesienia poziomu zupełnym odłogiem leżą do dnia dzisiejszego fale Polskiego Radia, które ma możliwość i środki, aby rozpopowszechniać kulturę motoryzacyjną wśród najszerszych mas robotniczych i chłopskich.

Na zakończenie posiedzenia przewodniczący Cz. Oryński wręczył zwycięzcom konkursu nagrody pieniężne i książkowe, życząc dalszej pomyślnej pracy na niwie szybkiego motoryzowania Polski Socjalistycznej.

Po zakończeniu uroczystości rozdania nagród koledzy przybyli z poza Warszawy udali się na zwiedzanie trasy W—Z oraz budujących się osiedli robotniczych, a następnie zwiedzili budującą się Fabrykę Samochodów Osobowych na Żeraniu. (t).

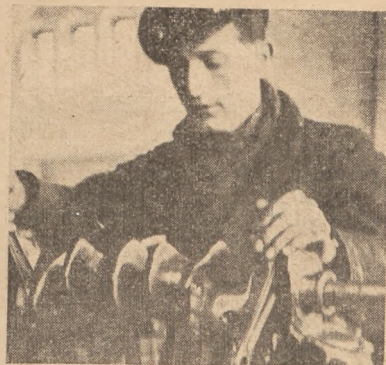


Zwycięzca „Naszego Konkursu“ — ob. Kaz. Paszkiewicz (Olsztyn) — w czasie odpoczynku po pracy.

**WYSTAWA SAMOCHODOWA W ANGLII:** W Londynie otwarto 28 września wystawę samochodów, która trwała do 8 października br. Udział wzięło 53 wystawców. Na wystawie reprezentowane były samochody angielskie, amerykańskie, francuskie i włoskie.

Prócz tego udział wzięło 19 wystawców wyspecjalizowanych w budowie karoserii oraz 396 wystawców sprzętu samochodowego. (A.W.)

Ob. Henryk Fruba (Jelenia Góra) — zdobywca 3-ej nagrody w „Naszym Konkursie“ — w czasie pracy na warsztacie.



### ODPOWIEDZI REDAKCJI

KOL. ANDRZEJ WYSZOMIRSKI, KRAKÓW.

Piszecie, Kolego, dowcipny list, kwestionujący wskazania Tabeli Polecającej Olejów i Smarów, wydanej przez C. P. N. Przytaczacie, że w dziale samochodów ciężarowych znajdują się (w tabeli) samochody D. K. W. typ NZ 250, NZ 350 i NZ 500, dla których przepisano olej silnikowy gotunku S 12, przekładniowy PL i PZ. Pytacie również, kto układał tę tabelę.

Cóż? Ludzie są tylko ludźmi i mogą czasem nie wiedzieć, że wymienione w tabeli samochody posiadają zaledwie dwa koła i zwą się motocyklami, a zatem i oleje, dla nich wskazane, są niezupełnie odpowiednie. Nie wiemy niestety, kto i jakimi przesłankami kierował się przy kwalifikowaniu tych motocykli do kategorii... samochodów ciężarowych. Wiemy natomiast, że strzelił tak zwanego byka, od czego nie jest wolny żaden człowiek, bowiem żaden człowiek nie jest nieomylny.

Jedyną radą, jakiej możemy Wam udzielić, by zabezpieczyć Was od niepotrzebnego denerwowania się ludzkimi błędami, jest rada, byście mając motocykl D. K. W. NZ 500 zaglądali jedynie do motocyklowego rozdziału Tabeli C. P. N. Jeżeli jednak niefortunny ciężarowy D. K. W. nie da Wam spokoju, to wystarczy zakleić odpowiednią pozycję w tabeli paskiem papieru i uważać, że sprawa została na tym wyczerpana. Mieliście rację, C. P. N. zarumieniło się i już.

Dziękujemy za miłe słowa pod naszym adresem i życzymy Wam dobrego „smarowania“ (tylko nie za szybko).

OB. EDWARD BOCK, POZNAŃ.

Zapytanie w sprawie bezstopniowych skrzynek przekładniowych, stosowanych w amerykańskich scooterach, przestaliśmy naszemu korespondentowi — p. Wellingtonowi. Odpowiedź wydrukujemy. Na pozostałe sprawy, poruszone w liście Kolegi, odpowiemy bezpośrednio.

### KTO LEPIEJ PROWADZI:

#### KOBIETA CZY MĘŻCZYZNA?

Interesujące badania przeprowadzono w St. Zj. na temat kto lepiej prowadzi samochód: kobieta czy mężczyzna?

Zbadano 10.000 osób. Badania wykazały, że kobiety mają znacznie mniejsze „wyczucie“ wozu, prowadzą z określoną, dość mało zróżnicowaną szybkością niezależnie od przeszkód na drodze (przeciętnie 44 km/godz.), niechętnie zwalniają przy jeździe pod górę. Wielka szybkość nie sprawia im przyjemności.

Mężczyźni jeżdżą szybciej niż kobiety (przeciętna 50 km/godz.), zwalniają z większą uwagą jeśli droga nie jest wolna, a przyspieszają szybciej jeśli droga jest otwarta. Mężczyźni częściej powodują wypadki, ale umiejętniej unikają niebezpieczeństwa, dzięki szybszemu refleksowi, większej uwadze i lepszemu wyczuciu wozu oraz mniejszej wrażliwości na poboczne wydarzenia, hałasy itp.

## Ze świata

**WIADOMOŚCI Z ZSRR.** Dla uczczenia 25-lecia istnienia wielkich zakładów samochodowych im. Stalina w Moskwie (ZIS), radziecka wytwórnia filmów dokumentarnych nakręca obecnie film, obrazujący historię tych zakładów, będących wymowną ilustracją wspaniałego rozwoju przemysłu socjalistycznego w ZSRR.

★

Ponad 1.000 samochodów osobowych zostało ostatnio nabytych przez gruziński świat pracy. Wśród nabywców komfortowych „Pobied” i małolitrażowych „Moskwiczów” znajdują się robotnicy przemysłowi, górnicy, kołchoźnicy, a także pracownicy nauki i sztuki.

★

Na Ukrainie coraz częściej tani gaz przemysłowy i ziemny używany jest do napędu samochodów. Znaczna część taboru samochodowego Makiejewki, Gorłowski oraz miasta Stalino — pracuje na gazie otrzymywanym z koksołn.

Również na wybrzeżu morza Azowskiego, w obwodzie dniepropietrowskim i innych rejonach republiki sprężony gaz stanowi siłę napędową do silników traktorów oraz dla urządzeń lokomobilowych.

Po uruchomieniu gazociągu Dasza — Kijów, silniki wielu samochodów przebuduje się na paliwo gazowe. Fabryka kijowska „Awto-gazo — aparat”, przystąpiła do masowej produkcji udoskonalonej aparatury gazowej dla samochodów.

**NOWY KANADYJSKI SAMOCHÓD NIE BOI SIĘ ZASP SNIĘŻNYCH.** Od dłuższego czasu inżynierowie samochodowi trudzą się, aby wynaleźć konstrukcję wozu, któryby bez trudu pokonywał zaspyane śniegiem drogi. Sprawa ma specjalne znaczenie dla krajów położonych na północy.

Dotychczas badające najlepsze wyniki osiągały konstrukcje inżynierów radzieckich — wielkie sanie motorowe o napędzie śmigłowym. Lecz i te konstrukcje mają swoich zwolenników i przeciwników.

Ostatniej zimy wiele pracy nad udoskonaleniem „samochodu na głęboki śnieg” włożyli konstruktorzy kanadyjscy. Jeden z Kanadyjczyków — inż. J. Bombardier skonstruował samochód wyposażony w lekkie gąsienice — zamiast kół tylnych oraz w potężne „narty” — zamiast kół przednich. Ogrzewanie wnętrza wozu rozwiązano przy pomocy grzejników umieszczonych wewnątrz wozu, nagrzewanych gorącą wodą cyrkulującą z chłodnicy i korpusu silnika. Specjalną uwagę zwrócono na uszczelnienie nadwozia, którego ciężar jednocześnie zmniejszono do minimum, stosując lekkie, a jednocześnie mrozo-odporne materiały.

Przy budowie podwozia również zastosowano lekkie tworzywa, tak że waga dużego samochodu, który może zabrać 12 osób, względnie 1000 kg towaru, nie przekracza 1600 kg.

Samochód wyposażono w silnik Chryslera 120 KM. Silnik umieszczony jest całkowicie „wewnątrz” wozu, tak, aby w razie mniejszego uszkodzenia można było przeprowadzić naprawę nie opuszczając wnętrza samochodu.

Prototyp samochodu inż. Bombardiera przeszedł szereg ciężkich prób, które wykazały jego duże zalety — pokonywanie nawet bardzo dużych zasp śnieżnych oraz dobrą pracę przy bardzo dużych mrozach, wśród b. silnego wiatru i zamieci śnieżnych.

**WYSTAWA SAMOCHODOWA WE WŁOSZECH.** Międzynarodowa Wystawa Samochodowa odbędzie się we Włoszech, jako 32- z rzędu od 4 do 14 maja 1950 r. Wystawa będzie się mieścić w pałacu wystawowym w Turynie. Wystawę organizuje Associazione Nazionale fra Industrie Automobilistiche Affini.

**KOBIETY KIEROWCAMI.** Pomimo ograniczeń w kupnie samochodów i w przydziale benzyny w Anglii, od 1946 roku poddano się egzaminowi na kierowcę 75.000 ludzi, liczba chętnych dalej rośnie i miesięcznie zgłasza się do egzaminu około 30.000 kandydatów. W 1939 r. kiedy nie było żadnych ograniczeń, było zatrudnionych około 200 egzaminatorów, obecnie liczba ich wzrosła do 370 i mimo tego ciągle ich brak, wobec czego otwarto 50 stanowisk dla egzaminatorów. Szkoły kierowców są przepelnione w Londynie, a co ciekawsze, że 50% kandydatów na kierowców przypada na kobiety.

Ten pęd ku motoryzacji wygląda paradoksalnie; bo wiadomo, że w Anglii o kupnie nowego samochodu nie ma co marzyć, gdyż większość idzie na eksport, aby zdobyć dolary na zapłatę długów marschallowskich. Ograniczenia w przydziale benzyny są tak duże, że istniejący tabor samochodowy jest tylko częściowo eksploatowany. Polityka motoryzacyjna W. Brytanii znalazła się w uliczce bez wyjścia. Kraj potrzebuje na gwałt nowych samochodów, aby odświeżyć swój przestarzały i zużyty tabor — ale zobowiązania finansowe zmuszają do jaknajwiększego eksportu, aby opłacić choćby procenty od olbrzymiego zadłużenia w Ameryce. Na pomocy amerykańskiej Anglii wychodzą jak nasz przysłowidy „Zabłocki na mydle”. Nic dziwnego, że więcej niezależna prasa angielska bije na alarm, iż W. Brytania, przy tego rodzaju polityce staje się 48-yim Stanem Ameryki. (A. W.).

**PRODUKCJA SAMOCHODÓW WE WŁOSZECH** W pierwszej połowie br. wyprodukowano 25.936 samochodów w stosunku do 20.299 w tym samym okresie roku poprzedniego. Eksport w tych okresach wynosił 4.905 w r. 1948 i 7.236 w 1949 r. (A. W.).

**„POMOC” AMERYKI DLA FIATA.** Fiat w Turynie otrzymał dalszą ratę pożyczki 1.250.000 funtów z funduszu współpracy ekonomicznej. W sumie daje to 5 milionów funtów wsparcia amerykańskiego dla Fiata, niezależnie od pożyczki 21.250.000 funtów, jaką otrzymał cały przemysł włoski na zakup maszyn, których nie można produkować we Włoszech.

Ciekawa jest ta pomoc amerykańska dla Fiata. Jeszcze ciekawsze byłoby wiedzieć, co Fiat za tę pomoc zapłaci? (A.W.)

**WYŚCIGOWY SAMOCHÓD ODRZUTOWY.** Dochodzą nas wiadomości, że w Szkocji odbywają się próby z nowoskonstruowanym samochodem zaopatrzonym w silnik odrzutowy. Samochód ten został zbudowany w Coventry i kosztą jego wyniosły 20.000 funtów (32 miliony zł.). Długość jego wynosi — 395 cm. szerokość 182 cm. ciężar niecałe 2 tony. Silnik waży około 900 kg.

Na próbnych jazdach początkowa szybkość wynosiła 241 km-godz. Przewiduje się, że kierowca Hugh Thomson będzie się starał pobić na tym samochodzie światowy rekord szybkości w Utah (w St. Zj.) w październiku br. (A.W.)

## NOWE WYDAWNICTWA

### KALKULACJA ROBÓT SZLIFIERSKICH KALKULACJA WIERCENIA DŁUGICH OTWORÓW

Autor — Wiktor Polak

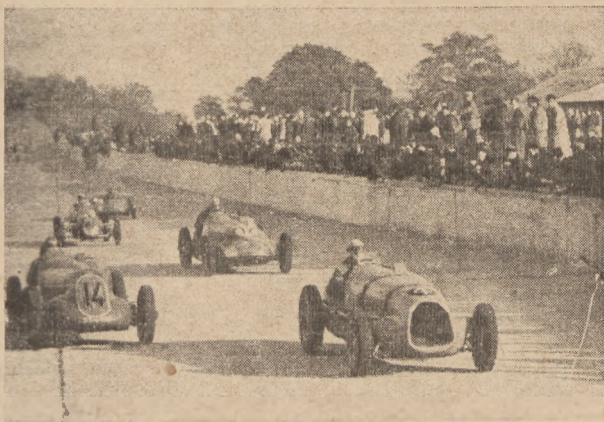
Wydawca — Inst. Wyd. S. I. M. P. — W-wa

Z serii prac z dziedziny obliczania czasów roboczych, — wydanych na zlecenie Centr. Zarz. Przem. Metalowego — wyszły dwie dalsze broszury, opracowane przez Wiktora Polaka: a) Kalkulacja robót szlifierskich i b) Kalkulacja wiercenia długich otworów i przecinania piłami tarczowymi.

Broszura pierwsza zawiera 30 tablic obliczeniowych, broszura druga zawiera 6 takich tablic.

Tabele opracowane bardzo starannie niewątpliwie ułatwią zadanie i oszczędzą wiele czasu kalkulatorom.

# WIELKA NAGRODA CZECHOSŁOWACJI



Morawskie miasto Brno przez tydzień żyło pod znakiem Wielkiej Nagrody Czechosłowacji. Przez siedem dni w rozmowach na ulicach, w tramwajach, kawiarniach, nawet w szkołach słyszało się trzy słowa mające wielki urok dla miłośnika sportu samochodowego: „Velká Cena Československa”. Wielkie i znane w całym świecie nazwiska, **Chirona, Dr. Farina, Biry, Etancelina**, oraz najlepszych automobilistów czechosłowackich jak **Sojka, Treybal**, czy niedawny triumfator „24 heures du Mans” — **Sutnar** — słyszało się nawet w ustach tych, których zainteresowanie sportem motorym obudziły dopiero barwne plakaty i szorstkie reportaży na łamach prasy.

Nietylko zresztą w Brnie panowało ożywienie; cała Czechosłowacja z niecierpliwością oczekiwała pierwszego po wojnie wyścigu samochodowego na sławnej od wielu lat trasie „Masarykoveho Okruhu”.

Ostatni wyścig samochodowy w Brnie odbył się pod tą nazwą przed dwunastu laty, a tegoroczny wyścig o „Wielką Nagrodę Czechosłowacji”, nawiązując do pięknej przedwojennej tradycji, stanowił jednocześnie VIII rocznik „Masarykoveho Okruhu”.

Aby ocenić zainteresowanie każdego przeciętnego Czechosłowaka tym najpoważniejszym wyścigiem w środkowej Europie trzeba zdać sobie sprawę z wielkich ambicji czechosłowackiego przemysłu motoryzacyjnego, ambicji przodowania w jakości produkcji zarówno motocyklowej, jak też i samochodowej. Czechosłowacja zmotoryzowana jest w stopniu dużo większym, niż inne kraje Europy Środkowej, a również poszczycić się może „zmotoryzowaniem psychiki” swych obywateli. Zwycięska ofensywa Tatr, Skodówek, CZ-tek oraz Jaw na rynek europejski — ba, nawet na rynki zamorskie — dowodzi, że ambicje bratniego narodu są konsekwentnie realizowane.

Eksport samochodów i motocykli czechosłowackich w poważnym stopniu wpływa na podniesienie gospodarki narodowej CSR. Rozumie to dobrze każdy Czechosłowak, a że wie jednocześnie jak wielki wpływ na pozyskanie nowych rynków zbytu mają wyniki zawodów sportowych motocykli i samochodów, żywo więc interesuje się nimi i uważnie śledzi wyniki takich imprez, jak „24 heures du Mans”, „Sześciodniówka Motocyklowa”, czy wreszcie „Wielka Nagroda Czechosłowacji”. W zainteresowaniu tym gra rolę nietylko żyłka i ambicja sportowa, lecz również zrozumienie istotnych zagadnień gospodarczych.

To też na trzy dni przed startem wyścigu o „Wielką Nagrodę Czechosłowacji” stał się zagadnieniem dnia. Gdy pierwsze wozy ukazały się w piątek o 10 rano na treningu, wszyscy inne stało się mało ważne. Niezwykłą sympatią darzono **Louisa Chirona** — jednego z najwspanialszych jeźdźców w historii sportu samochodowego — trzykrotnego zwycięscę „Masarykoveho Okruhu”. Niemniej jednak radośnie witano **Bruno Sojkę**, którego specjalny Tatrapijan wykonany przez

czechosłowackich robotników i inżynierów w ciągu rekordowo krótkiego czasu — dwóch miesięcy — wzbudził słuszną dumę widzów.

Radosny nastrój zmacony został pierwszego dnia treningu śmiertelnym wypadkiem znanego czechosłowackiego zawodnika **Vaclava Uhera**. Uher z powodzeniem startował w wielu wyścigach samochodowych na wozie „Maserati”, dzięki swej skromności cieszył się wielką popularnością wśród jeźdźców.

Trasa wyścigu w porównaniu z latami przedwojennymi została poważnie skrócona: jedno okrążenie mierzyło 17,8 km. Wyścig rozegrany miał być na 20 okrążeniach, to jest na dystansie 356 km. Uwertura startów wyścig samochodów sportowych na 6 okrążeniach — 106,8 km.

Do wyścigu o „Wielką Nagrodę Czechosłowacji” dopuszczono samochody z silnikami pojemności do 1500 ccm (ze sprężarkami) i do 4500 ccm (bez sprężarek). Wyścig samochodów sportowych o „Nagrodę Miasta Brna” odbyć się miał w klasach do 750 ccm, 1100 ccm, 1500 ccm. Trasa wyścigu kręła i b. trudna wymagała od wozów wielkiej zwrotności, dobrego przyspieszenia, zaś od kierowców opanowania i wysokiej techniki jazdy.

Wśród zgłoszonych wozów przeważały Maserati i Talbot, dalej szły Simca Gordini, Ferrari, Castalia, Fraser Nash, wreszcie w kategorii sportowej zgłoszono liczne Jawy, Aero-Mirory, Avy, Skody, Fiaty — nie zabrakło nieśmiertelnej Bugatti.

W sobotę 24 września zjeżdżać się poczęły do Brna liczne wycieczki ze wszystkich zakątków Czechosłowacji. Przez całą noc z soboty na niedzielę panował na ulicach Brna niezwykle ruch samochodów, motocykli rowerów i autobusów. Jeszcze przed świtem tłumy ludzi wyruszyły z domów w kierunku na Pisarky, na trasę wyścigu. Około 8 rano ul. Jihlavska płynęła wielka fala ludzka. Młodzie i starzy, kobiety i dzieci zdążyli na trasę wyścigu, nierzadko dźwigając w ręku walizki z jedzeniem i... specjalne patentowane stołki. **Cyfra 200.000 widzów na trasie w momencie startu wyścigu o „Nagrodę Miasta Brna” nie wydaje się przesadzona!**

Horrorowe okrążenie — kilka minut gorączkowej pracy w boksach i oto na start wyruszyły 34 samochody sportowe. Start!!! Niespełna 200 m. za linią startu pierwszy wypadek: Czechosłowak **Jonak** na Aero S znalazł się w rowie. Ciężka trasa, a zwłaszcza zakręty „żebetinsky”, „kohtoutničky” i „liskovecky” wymagają od kierowców wielkiego kunsztu jazdy. Na szczęście okrążenie za okrążeniem mija bez większych wypadków i poważniejszych defektów wozów. Witany huraganem oklasków pierwszy przejeżdża metę **Zdenek Treybal** na Simca-Gordini, a za nim **Bruno Sojka** na Tatrapianie. Treybal zwyciężył tym samym w klasie do 2000 ccm i zdobył „Nagrodę Miasta Brna”, podczas gdy Sojka znalazł się na I m. w klasie do 1500 ccm.

**Sutnar** na Aero Minor przyszył do mety jako pierwszy w klasie do 750 ccm, zaś **Netušil** wygrał na Skodzie-Tudor wyścig w klasie do 1100 ccm.

Poważny sukces uzyskał w tym wyścigu **Bruno Sojka**. Zajął drugie miejsce w klasyfikacji ogólnej bijąc na swym Tatrapianie 7 wozów klasy do 2000 ccm. Nowy sukces czechosłowackiego przemysłu motoryzacyjnego dał widzom wiele satysfakcji!

Lecz oto zbliżała się wielka godzina. O godz. 12.45 do boju o „Wielką Nagrodę Czechosłowacji” wystartowało 22 zawodników, w tym wielu światowej sławy, dosiadających wozów marek chlubiących się zwycięstwami na trasach pięciu kontynentów!

Ze startu objął prowadzenie Francuz **Rosier**, jednak nie na długo. Wypaść z trasy, a los jego podzielił na dziewiątym kilometrze ogólny faworyt — Włoch **dr. Farina** i Francuz **Bernel**. Dla obydwu był nieszczęśliwy zakręt „żebetinsky”, na którym wylecieli w tłum widzów — jednak z wielką dozą szczęścia. Widzowie

i publiczność najedli się niewątpliwie strachu, ale nikt nie odniósł poważniejszych obrażeń i jedynie kierowcy z żalem musieli wycofać się z wyścigu na skutek uszkodzeń wozów. Również w pierwszym okrążeniu odpadł znany w Polsce zawodnik czechosłowacki **Formanek**.

Na czele znalazł się teraz Sjamczyk **Bira**. Egzotycznego zawodnika gonił Szwajcar **De Graffenried**, który uzyskał najlepszy czas okrążenia 8:03 min. Dopiero na trzecim miejscu jechał drugi z wielkich faworytów — **Chiron**.

W trzecim okrążeniu nowa niespodzianka: z niebezpiecznego zakrętu „żebetinskeho“ wylatuje **Bira**. I tym razem skończyła się ta kraksa szczęśliwie, jednak Sjamczyk wycofał się z wyścigu. Stary „lew“ najsłynniejszych tras wyścigowych — **Chiron** — mija **De Graffenrieda** i obejmuje prowadzenie. Drugie miejsce za **Chironem** wywalcza sobie jego rodak **Etancelin**, za nim jedzie Anglik **Whitehead**. Po pięciu okrążeniach już tylko 13 zawodników jedzie w wyścigu! Przed bokсами zaczyna się ruch coraz większy: jedni po drugich zatrzymują się przy nich zawodnicy. Mechanicy wymieniają błyskawicznie świece, koła, uzupełniają zapas paliwa.

W szóstym okrążeniu zatrzymuje się przed bokсами **Chiron** — szybko bierze paliwo, zmienia gumy i rusza w pogoń za rywalami, z których prowadzenie objął **Whitehead** przed **Etancelinem**.

Uważny obserwator łatwo spostrzegł w Brnie, że praca mechaników w bokсах nie szła tak sprawnie, jak podczas przedwojennych wyścigów. Gdy **Chiron** zatrzymał się przed bokсами trzech jego mechaników dało istny pokaz niezaradności: wszyscy trzej rzucili się razem do zmieniania świec, później do kół, a wreszcie wszyscy równocześnie chcieli tankować! Podobnie było i z innymi. Nic dziwnego, że w tych warunkach mało który jeździec miał wymienione koła i uzupełnione paliwo w czasie poniżej minuty, podczas gdy dla tych czynności notują przedwojenne kroniki czasy w granicach 3/4 minuty! (42,4 sekundy — red.).

Jedyny z wielkich i znanych mechaników — szef boksov Simca Gordini — popularny **Robert**, który niegdyś z ekipą Bugatti poznał trasy największych wyścigów samochodowych, nie miał sposobności do wykazania swych umiejętności i doświadczenia, bowiem żaden z powierzonych mu wozów nie skorzystał z jego pomocy. Nie pokazali też swoich waleorów bijący ostatnio rekordy szybkości obsługi fabryczni mechanicy Czechosłowacy, bowiem Tatrapiplan chodził doprawdy jak zegarek!

Wróćmy jednak do wyścigu. W ósmym okrążeniu odpada **Chiron**! Defekt skrzynki biegów stał się przyczyną największej niespodzianki „Wielkiej Nagrody Czechosłowacji“! W cztery okrążenia później wycofuje się **De Graffenried** i... na trasie pozostaje zaledwie 10 zawodników. **Whitehead** traci kilkadziesiąt sekund czasu na tankowanie paliwa i leader wyścigu zmienia się po raz piąty! Do 16 okrążenia trzyma się na czele **Etancelin**, w tym jednak szesnastym okrążeniu **Whitehead** po pięknej i graniczącej z ryzykiem szaleńczo-odważnej jeździe mija Francuza i wzmógłszy tempo nie oddaje już prowadzenia aż do mety.

Za **Whiteheadem**, który jechał na wozie Ferrari, dojeżdżają kolejno do mety: **Etancelin** na Talbocie, Włoch **Cortese** na Ferrari i Francuz **Levegh** na Talbocie. Wreszcie wśród nowej burzy oklasków przekracza metę jako dziewiąty **Bruno Sójka** na sportowym Tatrapiplanie!

\* \* \*

Przed wyścigiem w Brnie zastanawiano się w sferach miarodajnych, czy w państwie socjalistycznym właściwe jest urządzenie wyścigów samochodowych. Przebieg wyścigu o „Wielką Nagrodę Czechosłowacji“ dał najlepszą odpowiedź na te wątpliwości: **SUKCES!** Czechosłowacki Tatrapiplan z czechosłowackim świecami **PAL** i czechosłowackim ogumieniem „Barum“ nie tylko, że zwyciężył w swej właściwej klasie: wozów sportowych do 1500 ccm, nie tylko że na równi walczył z samochodami wyścigowymi, ale — i to jest może ważniejsze — oba wyścigi ukończył nie zatrzymując się ani razu przed bokсами!

Podobnej sztuki dokazał jedynie francuski Talbot, mający podobnie jak Tatrapiplan silnik zbliżony do normalnych samochodów seryjnych. Znaczenie tego wyniku zrozumiemy łatwiej przypominawszy sobie, że od sukcesu sportowego, od reklamy z niego płynącej, ważniejszy jest wynik próby materiałów i konstrukcji samochodu, jaką przechodzi on podczas wyścigu.

„Wielka Nagroda Czechosłowacji“ stała się dalszym zwyciężkim etapem w walce czechosłowackiego przemysłu motoryzacyjnego z dotychczasowym przemysłem słowami potęgami Zachodu.

Pik

## ALDO LIVANTI

### WIELKIE WYŚCIGI ZA GRANICĄ

Tegoroczne jazdy na wytrzymałość w Le Mans (Francja) i Spa (Belgia), z których dałismy krótkie sprawozdanie w poprzednim numerze „Motoryzacji“, uzupełnia górska jazda na wytrzymałość o „Puchar Alp“. Zawody te, urządzone corocznie od wielu lat dają możliwość wypróbowania wytrzymałości i wydajności samochodów w najtrudniejszych warunkach.

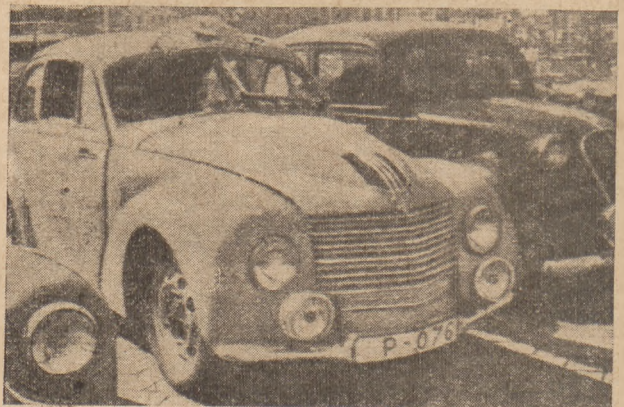
W bieżącym roku górska jazda na wytrzymałość odbyła się w lipcu, a zatem w miesiącu, w którym wszystkie bez wyjątku przełęcze alpejskie są wolne od śniegu. Trasa długości okragło 3.000 km. wspiniała się przez 35 przełęczy aż do wysokości 2.759 m. ponad poziom morza. Jazda trwała 5 dni, co wskazuje na średnią dzienną 600 km., niesłychanie wysoką, biorąc pod uwagę najwyższe wzniesienia w Europie, kręte, strome i kamieniste drogi i zmienną — jak zawsze w górach — pogodę.

Wymagania stawiane zarówno zawodnikom, jak samochodom były rzeczywiście najwyższe. Nic też dziwnego, że tylko około 30% startujących przybyło do celu w przepisany czas.

Pierwszy dzień (trasa długości 608 km.) spowodował wycofanie się 27 z 90 startujących zawodników. W następnych dniach liczba wycofanych zmniejszała się.

Samochody podzielone były na 6 klas. W klasie do 750 ccm. zwyciężył czechosłowacki Aero-Minor, który znany nam jest, jako groźny przeciwnik w swej klasie, z zawodów na wytrzymałość w Le Mans i Spa. W ostatnim dniu zawodów nałapał on jednak aż 795 punktów karnych. Jego przeciwnik Fiat 600 miał ich jednak więcej.

W klasie do 1100 ccm. decydujące zwycięstwo odniosły, znane nam typy Simca 8. Pierwsza miała tylko 20 punktów karnych, a ostatnia z klasyfikowanych 2.374.



Rys. 1. Aero-Minor (CSR) zwycięski w klasie do 750 ccm.



Rys. 2. Charakterystyczny krajobraz z trasy zawodów górskich.

W klasie do 1500 ccm. zwycięstwo przypadło Anglikom. Wszystkie cztery sportowe samochody, z których pierwszy (M. G.) zebrał 200 punktów, a ostatni 360 (HRG), były pochodzenia angielskiego.

W klasie do 2000 ccm. na pierwszym miejscu znalazł się zdobywca „Puharu Alp” Francuz Gautruche na Citroenie 11 L, jedynym samochodzie, który ukończył zawody bez punktów karnych. Należy podkreślić, że nagrodę zespołową zdobyły również Citroeny. Można z tego wyciągnąć wnioski o wyższości samochodów o napędzie na przednie koła, podobnie jak z wyników wyścigów w Indianapolis. Na starcie górskich zawodów było 7 samochodów z napędem na przednie koła (6 Citroenów w zespole i 1 Aero-Minor) na 90 startujących. W czasie zawodów wycofało się prawie 70% zawodników, lecz tylko 28% zawodników na samochodach z napędem na przednie koła.

Klasy do 3000 ccm. i ponad 3000 ccm. obsadzone były mocno przez Anglików, którym przypadły laury zwycięzców (zwycięzcy w tych klasach mieli 20 i 205 punktów karnych).

\*

Sezon wielkich wyścigów przyniósł w roku bieżącym sukcesy francuskim Talbotom, jak wiadomo jedynym bezsprężarkowym samochodem wyścigowym biorącym w ostatnich latach udział w wielkich europejskich wyścigach samochodowych.

Obowiązująca formuła „A” dopuszcza do wielkich wyścigów samochody sprężarkowe do 1,5 litra i bezsprężarkowe do 4,5 litra. Formuła ta oparta jest zgrubszą na następującym rozważaniu: przyjmując, że przy jednakowym rodzaju paliwa, moc silnika jest proporcjonalna do ciężaru zużytego powietrza, silnik o trzykrotnie mniejszej pojemności skokowej musi skonsumentować w tym samym czasie trzykrotnie większą ilość powietrza, aby osiągnąć moc silnika trzykrotnie większego. Aby pochłonąć tę samą ilość powietrza co silnik 4,5 litrowy pracujący pod ciśnieniem 1 atmosfery (bezsprężarkowy), sprężarka przy silniku 1,5 litrowym musi tłoczyć powietrze do gaźników pod ciśnieniem 3 atm. Używane od około 20 lat sprężarki różnych typów nie znalazły w praktyce zastosowania i spotkać je można tylko na samochodach wyścigowych.

Wadą sprężarek, poza absorbowaniem mocy silnika do ich napędu, są trudności z odprowadzaniem ciepła oraz dość częste usterki w działaniu. Od szeregu lat na długodystansowych wyścigach w Indianapolis zwycięzcami są wyłącznie samochody bezsprężarkowe.

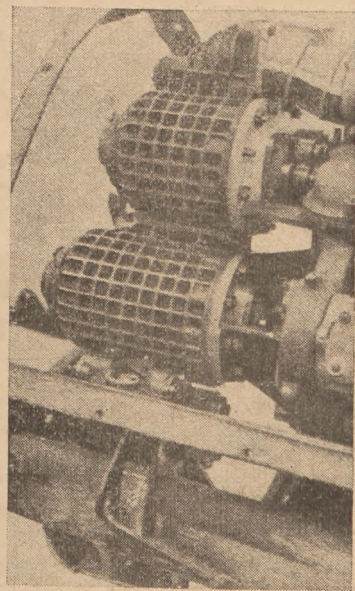
Na wyścigach europejskich, odbywających się na krótszych odległościach, palma zwycięstwa należała

dotąd do włoskich wyścigówek sprężarkowych o pojemności 1,5 litra (Alfa-Romeo, Maserati i Ferrari), przeciw którym walczył stale i cierpliwie zespół klasycznych francuskich bezsprężarkowych Talbotów (4,5 litra).

Jak pisaliśmy w roku ubiegłym — samochodem tym nie brakuje nic prócz... szybkości, jednak według zapowiedzi „stajni” France, do której zespół tych samochodów należy, szybkość miały one uzyskać przez zmniejszenie ciężaru. Zapowiedź została spełniona i samochody Talbot mogą pochwalić się w roku bieżącym zwycięstwem na Grand Prix Francji, gdzie pierwszym był Chiron (średnia szybkość 160 km./godz.). Drugie i trzecie miejsca zajęły włoskie sprężarkowe 1,5 litrowki, zaś 4-te i 5-te miejsca przypadły znów bezsprężarkowym Talbotom. Niemniej najszybsze okążenie wykonała sprężarkowa Ferrari (168 km./godz.).

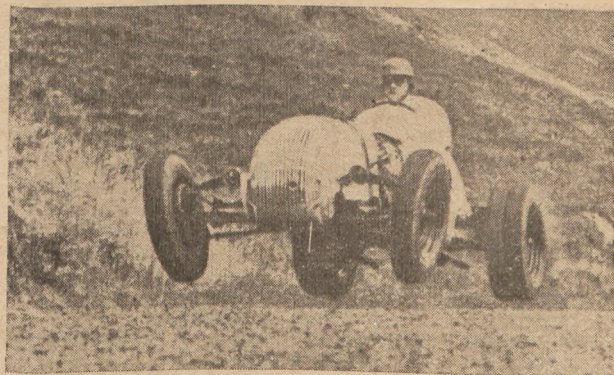
Grand Prix Europy, które odbyło się w roku bieżącym na torze wyścigowym Monza koło Mediolanu, przyniosło zwycięstwo sprężarkowej Ferrari, jednak drugie miejsce zajęła bezsprężarkowa wyścigówka Talbot.

Zmierzch sprężarki następuje nieuchronnie, podtrzymuje ją jeszcze przy życiu niezyciowa wyścigowa formuła „A”, która ma być dopiero w 1952 r. zastąpiona nową, nie krępującą niczem normalnego rozwoju techniki samochodowej.



Rys. 3.  
Dwustopniowa sprężarka na wyścigowym Ferrari 1,5 ltr.

Wielkim powodzeniem w Anglii cieszą się wyścigi amatorów na różnych sportowych samochodach, często własnej konstrukcji.



Rys. 4. Ładny skok na zakończenie górskiego wyścigu amatorów. Dla polepszenia stateczności samochód posiada podwójne koła z tyłu.

## JEDNODNIOWE JAZDY KONKURSOWE

W roku bieżącym Automobilklub Polski zainicjował szereg krótkich zawodów samochodowych o typie szkoleniowo-zaprawczym, które nazywał Jednodniowymi Jazdami Konkursowymi, w skrócie J.J.K. Podzielone zostały one na trzy kategorie wstępne i jedną mistrzowską. Tak więc, w każdym oddziale A.P. odbywać się powinny corocznie J.J.K. trzeciej, drugiej i pierwszej kategorii, a ponadto, na zakończenie roku — jedna ogólnopolska J.J.K. kategorii M, czyli Mistrzowska.

Regulamin J.J.K. jest jednakowy dla wszystkich oddziałów. Przewiduje on krótką jazdę okrężną (od 60 do 150 km), próbę przyspieszenia i hamowania, próbę zręczności jazdy i (w przyszłości) próbę szybkości piaskiej ze startu stojącego oraz próbę szybkości górskiej (tylko w kat. M.). Obie ostatnie próby odbywać się mają na tak krótkiej odległości, że nie mogą być ani niebezpieczne, ani też szkodliwe dla samochodów.

Ponadto odbywać się próba rozruchu zimnego silnika, próba zmiany koła, zmiany ogumienia i zmiany świateł.

Jak więc widać, główny nacisk położony jest na doskonałe wyszkolenie kierowcy w jego zawodzie, bez specjalnego akcentowania wyczynu sportowego, na którym nam tak nie zależy.

Wielką zaletą J.J.K. jest minimalny koszt konkursu oraz oszczędzanie samochodów. Jeżeli dodać do tego punktowanie stanu technicznego samochodu i nagradzanie właściwego sposobu obsługi samochodu z prowadzeniem przepisanych kart kontrolnych przez kierowcę — to J.J.K. stają się prawdziwym sprawdzianem poziomu zawodowego tych, którzy w życiu codziennym kierują samochodami i dbają o nie według zasad racjonalnej gospodarki, oszczędności i współzawodnictwa pracy.

J.J.K. wzbudziły wielkie zainteresowanie wśród szerokich rzesz kierowców, szczególnie zawodowych. Mimo, że w roku bieżącym nie przeprowadzono J.J.K. kat. M. ogólnopolskiej, a jedynie w oddziałach, rezultaty okazały się bardzo dodatnie.

Jak wykazało doświadczenie, J.J.K. wpłynęły bardzo pozytywnie na podniesienie poziomu kierowców, szczególnie w utrzymaniu samochodów, w staranności obsługi i we współzawodnictwie pracy. Okazało się, że uczestnicy w zawodach podnieśli bardzo poważnie swój poziom i wybili się niezwykle dodatnio w swej pracy codziennej. Świadczą o tym liczne głosy przełożonych, którzy jednogłośnie twierdzą, że zawodowi kierowcy — uczestnicy J.J.K., świecą obecnie przykładem dla swych kolegów i dokładają wszelkich starań, by ich samochody były wzorem utrzymania i sprawności technicznej.

Opracowane na rok 1949 regulaminy J. J. K. stanowią pewnego rodzaju próbę. Przy takim założeniu musiały one oczywiście posiadać pewne drobne braki i niedociągnięcia. Obecnie doświadczenia tegoroczne zostaną dokładnie przeanalizowane przez specjalistów i na zasadzie wnikliwego badania zostanie ułożony ostateczny regulamin ramowy J. J. K., który będzie obowiązywał w latach następnych.

W opracowaniu ostatecznym zostaną wzięte pod uwagę słusze zastrzeżenia tak sportowców, jak i władz, dotyczące niektórych punktów regulaminu, jak np. „wysięg” w zmianie koła, ogumienia czy świateł, który powoduje że ważne te czynności zostają wykonane niedokładnie i częstokroć sprzecznie z prawidłami. Ponadto zostanie zwrócona większa uwaga na wykrywanie wad i usuwanie uszkodzeń, z jakimi kierowca spotyka się często podczas codziennej pracy. Również zostanie położony nacisk na podniesienie przeciętnej sprawności kierowców z pominięciem tendencji do ustanawiania rekordów czysto sportowych.

Niezwykle życzliwe stanowisko władz państwowych oraz doskonałe wyniki odbytych już J. J. K. pozwalają

spodziewać się, że w roku przyszłym znacznie większa ilość kierowców zawodowych będzie miała możność stanąć do współzawodnictwa, które przyczynia się tak bardzo dodatnio do podniesienia poziomu zawodowego.

Na zakończenie należy wspomnieć, że Automobilklub Polski opracowuje obecnie regulamin ramowy podobnego konkursu dla samochodów ciężarowych, w którym kierowcy mogliby wykazać się pierwszeństwem tak w racjonalnym prowadzeniu samochodów, jak i w wydajności pracy.

(r)

## CZECHOSŁOWACKI MOTOCYKL LUDOWY

Podczas I „Międzynarodowego Maratonu Motocyklowego” w r. 1948 i w tegorocznym „Raidzie Pokoju” z zainteresowaniem oglądaliśmy najmniejsze (najtańsze!) motocykle czzechosłowackie „Manet” 90 cm. Motocykle te produkowane w Poważskiej Bystrzycy w dużych seriach mają być popularnymi motocyklami ludowymi. Uzyskawszy dane techniczne „Manetów” podajemy je Czytelnikom „Motoryzacji”.

**Silnik** dwutaktowy pojemności 93 cm., jednocylindrowy, dwutłokowy, o osi cylindra nachylonej ku przodowi. Średnica cylindra 2 x 32 mm, skok tłoka 58 mm. Stosunek sprężania 7,55:1. Gaźnik Jtkov typ 2916 średn. przelotu 16 mm. z olejowym filtrem powietrznym. Zbiornik paliwa 7,5 litra, w tym 1 litr rezerwy. Instalacja zapłonowa PAL z iskrownikiem w kole zamachowym. Świece trójelektrodowe CIL—175, z gwintem M 14 x 1,25. Smarowanie: mieszanka benzyny i oleju D (BB) 20:1. Chłodzenie powietrzne. Jedna rura wydechowa prowadzona dołem. Moc silnika 3,5 KM przy 4200 obr./min.

**Przeniesienie napędu.** Sprzęgło wielotarczowe. Skrzynka przekładniowa trzybiegowa zblokowana z silnikiem. Stos. przekładni: I — 3,06, II — 1,75, III — 1. Całkowite przełożenie (silnik — tylne koło): I — 24,4, II — 13,93, III — 7,96. Szybkość w km/godz. przy 1000 obr./min.: I — 4,54, II — 7,9, III — 13,9. Zmiana biegów nożna, po lewej stronie.

**Przedni widelec** — teleskopowy. Ugięcie widelca od wagi własnej nieobciążonej maszyny — ok. 15 mm, zaś od wagi maszyny i kierowcy — ok. 27,5 mm.

**Hamulce:** na tylne koło ciąglem od dźwigni nożnej po prawej stronie motocykla, na przednie koło linka bowdenowska. Średnica bębnow hamulcowych 125 mm, szerokość okładziny cierniej 20 mm.

**Koła** — szprychowe 2 1/4" x 19". Opony 2,5" x 19". Ciśnienie w przednim kole 1,4 atm.; w tylnym — 1,6 atm.

**Rama** — rurowa, zamknięta.

**Bagażnik** — 210 x 130 mm.

**Instalacja elektryczna** — dynamo PAL kombinowane z iskrownikiem w kole zamachowym, typu 13516, mocy 23 W. 6V. Reflektor (najaśnia) PAL średnicy 125 mm, żarówka dwuwólknowa 15/15 W. Zmiana światła przełącznikiem na reflektorze.

**Różne:** sygnał reczyn, skrzynka na narzędzia umieszczona w gabarycie zbiornika paliwa.

**Wagi i wymiary.** Waga motocykla z paliwem, olejem i narzędziami: 72 kg. Nośność użyteczna — 80 kg. Waga nieobciążonej maszyny na 1 KM mocy — 18,8 kg. Waga motocykla z normalnym obciążeniem na 1 KM mocy — 39,6 kg.

Obciążenie przedniego koła od ciężaru własnego maszyny — 37 kg; od ciężaru maszyny i jeźdźcy — 67 kg. Obciążenie tylnego koła od ciężaru maszyny bez jeźdźcy — 35 kg.; z jeźdźcą — 85 kg.

Odległość osi kół 1235 mm., największa długość 1890 mm., największa szerokość (kierownik) — 700 mm., największa wysokość — 910 mm. Wysokość nieobciążonego siodła (od ziemi) — 685 mm, odległość od ziemi do najszybszego punktu — 170 mm.

Oficjalny test „Maneta” mod. M-90 nie został dotychczas opublikowany.

Zamieszczono wyżej dane techniczne, jak też i własne obserwacje pozwalają nam stwierdzić, że „Manet” mimo małej pojemności silnika jest motocyklem nowoczesnej konstrukcji i ma pełne możliwości, by stać się czzechosłowackim motocyklem ludowym. (wip.)

# OGŁOSZENIA

42. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urząd woj. w Gdańsku kat. III Nr 0364 na nazw. Władysław Kos, zam. Gdańsk - Wrzeszcz, ul. Orzeszkowej Nr 11 m. 2.

43. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu wydane przez starostwo w Krośnie, kat. II na nazw. Kazimierz Gowalewicz, zam. w Wałbrzychu, Pl. Wojska Polskiego Nr 1/2.

44. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu wydane przez urząd woj. w Gdańsku kat. III Nr 05911 na nazw. Zbigniew Gaziński, zam. Gdańsk-Orunia, ul. Radońska Nr 7 m. 4.

45. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urząd woj. w Gdańsku, kat. III. Nr 03603, na nazw. Paweł Doering, zam. Gdańsk-Orunia, ul. Jedności Robotniczej 7 m. 4.

46. **SKRADZIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech. i książkę wozu wydane przez Wydz. Ruchu i Mot. w Warszawie, kat. II, na nazw. Franciszek Lewandowski, zam. Warszawa - Grochów, ul. Domejki Nr 14.

47. **ZAGUBIONO KONCESJĘ** Miejskich Zakładów Komunikacyjnych w Bielawie na zarobkowy przewóz osób autobusami. Wydana przez Min. Kom. Centralny Zarząd Motoryzacji Nr M. — 36/6 01/106/46 z dnia 31.III.1947 r., adres Zarząd Miejski w Bielawie — Miejskie Zakł. Komunikacyjne Bielawa ul. Obrońców Westerplatte 27. Dol. Śl.

48. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu wydane przez Zarząd Miejski w Szczecinie, kat. I. Nr 0555/49 na nazw. Stanisław Kosiński zam. w Szczecinie, ul. Pocztowa Nr 1a m. 14.

49. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu wydane przez urząd woj. w Krakowie, kat. amatorskie, Nr 15731, na nazw. Edward Gazda, zam. w Krakowie ul. Nadwiślańska Nr 4.

50. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech. wydane przez Wydz. Ruchu i Mot. w Warszawie, kat. II, na nazw. Kazimierz Wieliczko zam. Warszawa-Rakowiec, ul. Korotyńskiego Nr 12.

51. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech. wydane przez urząd woj. w Katowicach, kat. II Nr 0041/49 na nazw. Jan Neudek, zam. w Zabrze, ul. Dąbrowska Nr 39.

52. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech. wydane przez urząd woj. we Wrocławiu, kat. I, Nr 1159, na nazw. Stanisław Jastrzębski, zam. w Łodzi, Pl. Wolności Nr 9 m. 1.

53. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu wydane przez urząd woj. w Szczecinie, na nazw. Józef Jabłoński, zam. w Szczecinie ul. Królowej Jadwigi Nr 43.

54. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu wydane przez Zarząd Miejski w Szczecinie, kat. II. Nr 0751/49 r. na nazw. Marian Laurentowski zam. w Szczecinie ul. Akacja Nr 4.

55. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie motocykla wydane przez starostwo w Krotoszynie, kat. IV, Nr 38/49 na nazw. Bernard Dzikowski, zam. W Krotoszynie, ul. Mickiewicza Nr 4.

56. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu wydane przez urząd woj. w Łodzi, kat. IIIa Nr 13133 na nazw. Danuta Mazepus zam. w Łodzi ul. Kilińskiego Nr 73.

57. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez urząd woj. w Katowicach, kat. III i IV, na nazw. Władysław Fucik, zam. w Katowicach, ul. Kościuszki Nr 8 m. 5.

58. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech. wydane przez Okr. Urząd Samochodowy w W-wie, kat. II, Nr WO — 8038, na nazw. Zdzisław Napiórkowski zam. w Warszawie, ul. Lubartowska Napiórkowski, zam. w Warszawie, ul. Lubartowska 21.

59. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech. wydane przez starostwo w Warszawie kat. III, na nazw. Igor Sosinowicz, zam. Warszawa ul. Sołec Nr 109.

60. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech. wydane przez urząd woj. w Katowicach, kat. amatorskie Nr 10046, na nazw. Brunon Chudy zam. w Bielsku, ul. 3-go Maja Nr 27.

61. **SKRADZIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez Zarząd Miejski w Łodzi, kat. I, Nr 0573/49, na nazw. Bohdan Klechowski, zam. w Łodzi, ul. Piotrkowska Nr 132 m. 24.

62. **SKRADZIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez Zarząd Miejski Wydz. Komunikacyjny w Łodzi, kat. IIIa, Nr 0021/49, na nazw. Eugeniusz Zacharjasz, zam. w Łodzi, ul. Przemysłowa Nr 20.

63. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez Wydz. Ruchu w Warszawie, kat. II, na nazw. Robert Stefańczak, zam. w Warszawie, ul. Dmochowskiego Nr 6.

64. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez urząd woj. w Lublinie, kat. I, na nazw. Jan Molski, zam. w Lublinie, ul. Narutowicza Nr 22 m. 26.

65. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urząd woj. we Wrocławiu, zawodowe, Nr 1599, na nazw. Aleksander Pfau, zam. w Łodzi, ul. Targowa Nr 61.

66. **SKRADZIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez urząd woj. w Katowicach, kat. zawodowe, Nr 478/SL/2399, na nazw. Władysław Zieliński, zam. w Warszawie, ul. Krakowskie Przedmieście Nr 16/18.

67. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, na nazw. Antoni Gojny, zam. w Pszczynie, ul. Armii Czerwonej Nr 36.

68. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez Komisariat Rządu w Warszawie, Nr 39571, na nazw. Jan Zaremba, zam. w Warszawie, ul. Markowska Nr 16.

69. **SKRADZIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez Wydz. Ruchu i Mot. w Warszawie, kat. III, Nr W/O/119, na nazw. Franciszek Ziomek, zam. w Warszawie, ul. Śmiała Nr 18 m. 5.

70. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urząd woj. we Wrocławiu, kat. zawodowe, Nr 13449, na nazw. Uszer Taller, zam. we Wrocławiu, ul. Gajewskiego Nr 4 m. 1.

71. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez Zarząd Miejski w Szczecinie, kat. I, Nr 0066/49, na nazw. Stanisław Jarmolkowicz, zam. w Szczecinie, ul. Słowackiego Nr 14 m. 6.

72. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez Zarząd Miejski w Bydgoszczy, kat. II, Nr 0150/49, na nazw. Leon Czyż, zam. w Bydgoszczy, ul. Toruńska Nr 248.

73. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urząd woj. w Krakowie, na nazw. Jan Ciupka, zam. w Krakowie R. Czerwony, ul. Dobrego Pasterza Nr 15.

74. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane na nazw. Franciszek Piecha, zam. w Bielsku, ul. 1 Maja Nr 36.

75. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez Zarząd Miejski w Łodzi, kat. III — IV, Nr 0477/49, na nazw. Lucjan Zawierucha, zam. w Łodzi, ul. Gdańska Nr 57.

76. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urząd woj. w Krakowie, kat. II, Nr 0137/49, na nazw. Stefan Świętek, zam. w Tarnowie, ul. Krakowska Nr 51 m. 6.

77. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane w Środzie, kat. IIIa, Nr 0021/49, na nazw. Jan Janiszewski, zam. w Chłopowie pow. Środa, gm. Dominowo.

78. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez starostwo w Szczecinku, kat. II, Nr 0111/49, na nazw. Kazimierz Sienkiewicz, zam. w Szczecinku, ul. Pomorska Nr 25, m. 1.

79. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urząd woj. w Bydgoszczy, na nazw. Przybylski, zam. w Bydgoszczy, ul. Kossaka Nr 62.

80. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez urząd woj. w Katowicach, amatorskie, Nr 8372, na nazw. Czesław Frankiewicz, zam. we Wrocławiu, ul. Sienkiewicza Nr 115, m. 4.

# PRZEDSIĘBIORSTWO WYDAWNICZE „WYDAWNICTWA KOMUNIKACYJNE“

WYDAJE CZASOPISMA: „Przegląd Komunikacyjny“ „Przegląd Kolejowy“ „Drogownictwo“ i „Motoryzację“, który to miesięcznik jest organem prasowym Departamentu Samochodowego M. K. oraz Związku Zawodowego Transportowców, Automobilklubu Polski i Polskiego Związku Motocyklowego.

W zakresie gospod. samochodowej ukazały się następujące druki: normy i instrukcje samochodowe.

|        |                                                                                                  |         |                                             |                                                                                                                   |       |
|--------|--------------------------------------------------------------------------------------------------|---------|---------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------|
| TS 101 | Karta kontroli pracy poj. mech. osobowego . . . . .                                              | 230 Zł. | „ 80                                        | Kwartalna karta eksploatac. . . . .                                                                               | 7 „   |
| „ 102  | Karta kontroli pracy poj. mech. ciężarowego . . . . .                                            | 230 „   | „ 85                                        | Zestawienie kosztów ogumienia . . . . .                                                                           | 3 „   |
| „ 103  | Dzienna karta kontroli pracy poj. mech. . . . .                                                  | 160 „   | „ 90                                        | Arkusz sprawozd. z ekspl. poj. mechan. . . . .                                                                    | 20 „  |
| „ 5    | Miesięczna karta kontr. pracy . . . . .                                                          | 3 „     | „ 90½                                       | Arkusz sprawozd. z ekspl. poj. mechan. . . . .                                                                    | 12 „  |
| „ 6    | Delegacja służbowa . . . . .                                                                     | 290 „   | „ 90e                                       | Arkusz sprawozd. przedłużenie . . . . .                                                                           | 20 „  |
| „ 9a   | Mies. karta kontroli zużycia materiałów pędnych format A-4, z zest. kosztów utrzymania . . . . . | 7 „     | „ 95                                        | Arkusz sprawozd. zbiorczy . . . . .                                                                               | 20 „  |
| „ 9b   | Mies. karta kontroli zużycia materiałów pędnych format A-5 . . . . .                             | 3 „     | „ 150                                       | Książka pojazdu mechaniczn. . . . .                                                                               | 150 „ |
| „ 11   | Żądania materiałów pędnych . . . . .                                                             | 150 „   | „ 108                                       | Kart. ewidencyjna ogumienia . . . . .                                                                             | 3 „   |
| „ 112a | Zestawienie rozchodu materiałów pędnych A-4 . . . . .                                            | 280 „   | „ 55                                        | Książka wyposażenia pojazdów mechan. (dla kierowcy i dla garażu . . . . . po                                      | 35 „  |
| „ 112b | Zestawienie rozchodu materiałów pędnych A-5 . . . . .                                            | 150 „   | „ 7                                         | Zlecenie przewozu . . . . .                                                                                       | 140 „ |
| „ 15   | Zestawienie dzienne wydanych materiałów . . . . .                                                | 90 „    | „ 89                                        | Kwitariusz przewozowy . . . . .                                                                                   | 240 „ |
| „ 27   | Kartoteka centralna . . . . .                                                                    | 2 „     | SM 160                                      | Instrukcja o ładowności samochodów ciężarowych . . . . .                                                          | 40 „  |
| „ 29   | Kartoteka zbiorcza . . . . .                                                                     | 7 „     | „ 161                                       | Instrukcja Normy zużycia mat. pędnych . . . . .                                                                   | 120 „ |
| „ 50 K | Kartoteka ewidencyjna poj. mechan. . . . .                                                       | 4 „     | „ 162                                       | Instrukcja Normy przebiegu międzynaprawczego poj. mech. . . . .                                                   | 120 „ |
| „ 62a  | Raport eksploatacji A-3 . . . . .                                                                | 450 „   | „ 163 — 164                                 | Normy zużycia ogumienia oraz instrukcja o użytkowaniu i przechowywaniu ogumienia pojazdów mechanicznych . . . . . | 120 „ |
| „ 62b  | Raport eksploatacji A-4 . . . . .                                                                | 250 „   | Okladka do kartotek „A“ w płótnie . . . . . | 160 „                                                                                                             |       |
| „ 63   | Dzienne sprawozdanie z eksploatacji . . . . .                                                    | 180 „   | „ „ „ „B„ półpłótno . . . . .               | 120 „                                                                                                             |       |
|        |                                                                                                  |         | „ „ „ „M„ w półpłótnie FA 6 . . . . .       | 90 „                                                                                                              |       |

Wkrótce ukaze się w druku:

- SM 160 — 165 Instrukcja o ładowności samoch. ciężarowych oraz Przepisy o stosowaniu przyczep samoch.  
SM 166 — 167 — 168 — 169 Instrukcja Książka poj. mech. (TS-150)  
„ „ „ „ „ wypos. poj. mech. (TS-55)  
Karty kontroli pracy poj. mech. (TS-101, 102, 103)  
SM 170 Instrukcja dla kierowców.

Na składzie komisowym:

|                                                                                                                                                 |        |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------|
| Witold Rychter — ABC samochodu — budowa i działanie . . . . .                                                                                   | 900 Zł |
| Wiesław Modzelewski — Eksploatacja i obsługa samochodów . . . . .                                                                               | 300 „  |
| Mgr. E. Olechnowicz — Wyd. 3 — Przepisy o ruchu pojazdów mechanicznych . . . . .                                                                | 230 „  |
| Instrukcja dla kierowców pojazdów mechanicznych — Wyciąg z Dziennika Taryf i Zarządzeń Komunikacyjnych Nr. 29 z dn. 17 września 1948 r. . . . . | 50 „   |
| Komplet map Sieci Dróg Bitych w Polsce (wydawca PUS) — część południowa i północna . . . . .                                                    | 150 „  |

Zamówienia należy kierować do:

»WYDAWNICTW KOMUNIKACYJNYCH«

Warszawa 12, ul. Kazimierzowska nr 52. Skrytka pocztowa 53  
Telefon 400-60 wewnętrzny 18