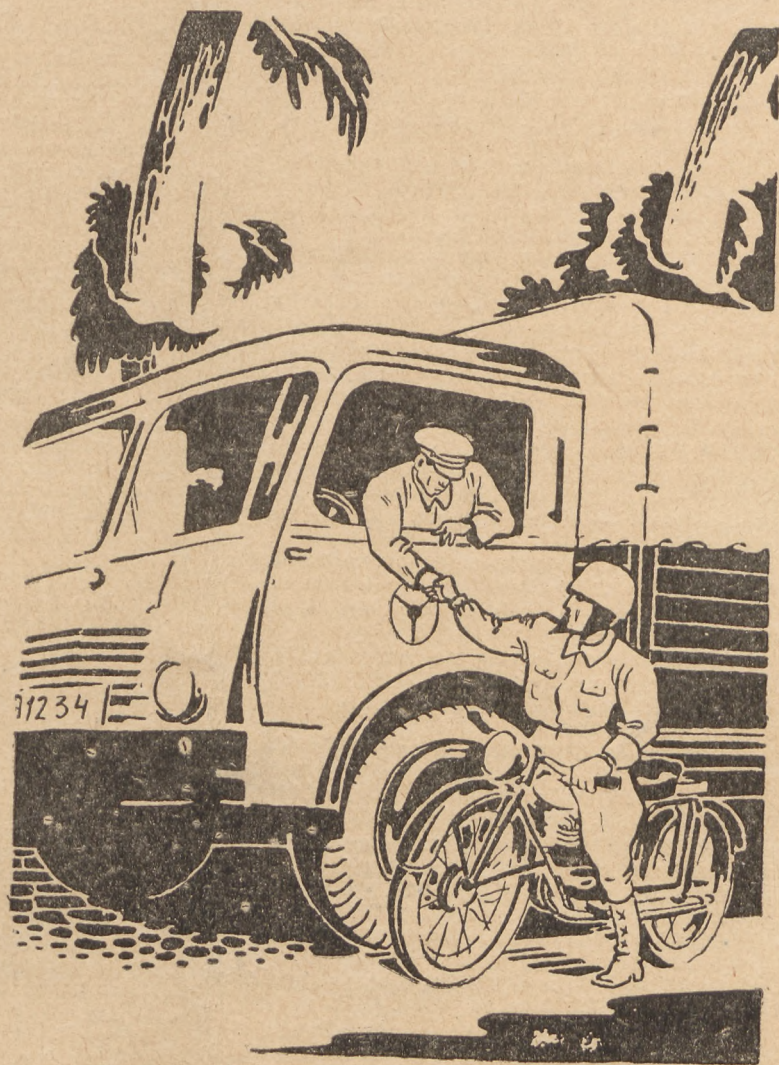


Motoryzacja



Nr 3 – MARZEC 1950 r. • CENA 100 zł.



1. **SKRADZIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urząd woj. w Białymstoku, kat. IIIa, Nr 0006/48 na nazw. Czesław Roszkowski, zam. we wsi Kętożyno, pow. Białystok.

2. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez Zarząd Miejski w Bydgoszczy, kat. I, Nr 134/49, na nazw. Edmund Wiśniewski, zam. w Bydgoszczy, ul. Długa Nr 70 m. 2.

3. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez urząd woj. w Lublinie, kat. zawodowe, na nazwisko Stanisław Budynkiewicz, zam. w Warszawie, ul. Lipska Nr 11.

4. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez urząd woj. w Kielcach, kat. amatorskie, na nazw. Zbigniew Kuczabowski, zam. w Warszawie, ul. Berezyńska Nr 15.

5. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez urząd woj. w Lublinie, kat. zawodowe, Nr 725/39, na nazw. Eugeniusz Szopa, zam. Pruszków, ul. Pańska Nr 20.

6. **SKRADZIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez O. U. S. w Warszawie, kat. II, na nazw. Stanisław Miętek, zam. w Legionowie, ul. Matejki Nr 12.

7. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez Komisariat Rządu w Warszawie, kat. I, Nr 996, na nazw. Józef Swinarski, zam. w Warszawie, ul. Waszyngtońska Nr 57.

8. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urząd woj. w Poznaniu, kat. III, Nr 18957, na nazw. Jan Kubiak, zam. w Poznaniu — Krzesinach, ul. Nowofarska.

9. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez urząd wojew. w Katowicach, kat. III, Nr 0834/49, na nazw. Adam Kosiba, zam. w Katowicach, ul. Powstańców Nr 1 m. 6.

10. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez Komisariat Rządu w Warszawie, kat. II, Nr 19321/38, na nazw. Władysław Berotyński, zam. w Warszawie — Nowe Brudno, ul. Baryczków Nr 1.

11. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez starostwo w Lubaniu, na nazw. Karol Hosznabek, zam. w Radzimowie, poczta Sułków, pow. Lubań Śl.

12. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez starostwo w Gdańsku, kat. III, Nr 348, na nazw. Kazimierz Rozmysł, zam. Wrocław, ul. Kurkowa Nr 42/2 m.

13. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez Zarząd Miejski Wydz. Kom. Łodzi, kat. IIIa, Nr 1356/49, na nazw. Stanisław Sowiński, zam. w Łodzi, ul. Gdańska Nr 11 m. 2.

14. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez Wydział Ruchu i Motor. w Warszawie, kat. III, Nr WO567, na nazw. Marian Manowski, zam. w Warszawie, ul. Sołec Nr 115.

15. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez urząd woj. w Poznaniu, kat. II, Nr 84/49, na nazw. Roman Gałuszka, zam. w Poznaniu, ul. Chwiatkowskiego Nr 3 m. 5.

16. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urząd woj. w Katowicach, kat. IIIa, Nr 3705, na nazw. Edward Gęborski, zam. w Sarnowie, gm. Łagisza, pow. Będzin, ul. Główna Nr 44.

17. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez urząd woj. w Katowicach, kat. IIIa, Nr 01198/48, na nazw. Karol Langer, zam. w Pannemniku k/Katowic, ul. Poprzeczna Nr 2.

18. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez Wydz. Ruchu i Mot. w Warszawie, kat. III, na nazw. Marian Masłowski, zam. w Warszawie, ul. Grójecka Nr 40 m. 6.

19. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez Komisariat Rządu w Warszawie, kat. zawodowe, Nr 31872, na nazw. Józef Dzwonkowski, zam. w Warszawie, ul. Węgierska Nr 22.

20. **SKRADZIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urząd woj. w Krakowie, kat. zawodowe, Nr 17638, na nazw. Jan Freiberg, zam. poczta Nawojowa Nr 8, pow. Nowy Sącz.

21. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez Wydział Ruchu i Mot. w Warszawie, kat. I, na nazw. Stanisław Rąbiega, zam. w Warszawie, ul. Podskarbińska Nr 7 m. 93.

22. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez Wydział Ruchu i Mot. w Warszawie, kat. zawodowe, na nazw. Antoni Wamaus, zam. w Warszawie — Grochów, ul. Byczyńska Nr 20.

23. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez Zarząd Miejski Wydz. Kom. w Łodzi, kat. IIIa, Nr 0310/49, na nazw. Edward Gruszka, zam. w Łodzi, ul. Łąkowa Nr 11.

24. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez urząd woj. w Kielcach, kat. amatorskie, Nr 2735/33, na nazw. Stanisław Kochanowski, zam. w Biełsku, ul. T. Regiera Nr 10.

25. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, na nazw. Feliks Stoczerz, zam. w Chorzowie, ul. Lempy Nr 18.

26. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez Zarząd Miejski w Łodzi, kat. III, Nr 1351, na nazw. Adam Kapitańczyk, zam. w Łodzi, ul. Więckowskiego Nr 39.

27. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urząd woj. w Krakowie, Nr 7830, na nazw. Heronim Kotusiłk, zam. w Katowicach, ul. Kościuszki Nr 49.

28. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane w roku 1933, Nr 2018/1582, na nazw. Aleksander Drużynowicz, zam. w Opolu, ul. 3-go Maja Nr 4 m. 1.

29. **SKRADZIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez starostwo w Toruniu, kat. IIIa, Nr 0057/49, na nazw. Edward Gackowski, zam. w Lubiczu, pow. Toruń, ul. Grębocka Nr 4.

30. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez Wydz. Ruchu i Mot. w Warszawie, kat. I, Nr 6512, na nazw. Edward Skonecki, zam. w Wawrze, ul. Sportowa Nr 17 m. 5.

31. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urząd woj. we Wrocławiu, kat. IIIa, Nr 0006/49, na nazw. Roman Gac, zam. we Wrocławiu, ul. Opalska Nr 97 m. 4.

32. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez starostwo w Rawie Maz., kat. II, Nr 0006/49, na nazw. Szczepan Golizda, zam. w Łodzi, ul. Piotrkowska Nr 108 m. 7a.

33. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urząd woj. w Krakowie, Nr 14523, na nazw. Marian Söhnell, zam. w Krakowie, ul. Gertrudy 2.

34. **SKRADZIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez starostwo w Gorlicach, kat. IIIa, Nr 00085/49, na nazw. Jan Mieczko, zam. w Gorlicach, woj. Rzeszowski, ul. Świerczewskiego Nr 46.

35. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie motocykla, wydane przez Zarząd Miejski Wydz. Kom. w Łodzi, kat. IV, Nr 1216/49, na nazw. Edward Czaszke, zam. w Łodzi, ul. Lipowa Nr 10.

36. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez starostwo w Aninie, kat. II, Nr 0001/50, na nazw. Wiktor Majewskiego, zam. w Zieloncu, ul. Skargi Nr 7.

37. **SKRADZIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez Zarząd Miejski w Jeleniej Górze, kat. II, Nr 0128/49, na nazw. Zakrzewski Kazimierz, zam. w Jeleniej Górze, ul. Podwale Nr 18.

38. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urząd woj. w Gdańsku, na nazw. Piotr Węgrzynowicz, zam. we Wrzeszczu, ul. Wajdeloty Nr 14 m. 2.

39. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urząd w Katowicach, Nr 11519/14716, na nazw. Edmund Michniewski, zam. w Sosnowcu, ul. Rudna Nr 9.

40. **SKRADZIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urząd woj. w Krakowie, kat. I, Nr 0013, na nazw. Feliks Burek, zam. w Swoszowicach 82, woj. Krakowskie.

41. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez Zarząd Miejski w Łodzi, kat. II, Nr 0367/49, na nazw. Edmund Krakowiak, zam. w Łodzi, ul. Podróźnicza Nr 42.

Motoryzacja

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

WYDAWCA: „WYDAWNICTWA KOMUNIKACYJNE” — Warszawa, ul. Kazimierzowska 52.
Redaktor Naczelny — Rakowski Romuald. — Komitet Redakcyjny: Askanas Stefan, Grabowski Tadeusz, Młodecki Wacław, Oryński Czesław, Skoczylas Ludwik

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., Zarządów Okręgowych Polskiego Związku Motorowego, Sekcji Motorowych Klubów Zrzeszeń Sportowych oraz Klubów Motorowych przy Ośrodkach Motorowych. Prenumerata wraz z przesyłką pocztową: kwartalnie 270 zł, za pół roku 540 zł, za rok 1080 zł.

Rok V

MARZEC 1950 R.

Nr 3

TREŚĆ ZESZYTU NR 3

	Str
ŚWIĘTO ARMII ZWYCIĘSTWA I POKOJU — Cz. Oryński	66
NOWA DROGA	67
G. K. K. F. BUDOWNICZYM SOCJALISTYCZNEGO SPORTU W POLSCE — S. A.	68
RACJONALNE WYKORZYSTANIE CIĄGNIKÓW — inż. T. Sokołowski	69
OBSŁUGA TECHNICZNA SAMOCHODÓW — St.	73
RATUJMY CZĘŚCI SAMOCHODOWE — P. Reutt	75
O RACJONALNĄ EKSPLOATACJĘ TABORU — Al. Pfau	76
KIEROWCA DOSKONAŁY I JEGO SZKOLENIE — inż. E. Bock	79
JAK NIE NALEŻY JEŹDZIĆ — Jerzy Zarzecki	82
Z KRAJU	83
KOŁA MUSZĄ BYĆ WYWAŻONE — W. Rychter	85
ROZWÓJ STOW. INŻYNIERÓW I TECHNIKÓW KOMUNIKACJI	88
WIADOMOŚCI Z ZSRR	99
ZE ŚWIATA	90
„RAJ SAMOCHODOWY” W USA — B. Szczepański	91
FRANCJA SPRZEDAJE SWÓJ PRZEMYSŁ — Szt.	92
BARDOZO PRZYJEMNY RAID — Wł. Pietrzak	93
WALNE ZEBRANIA P. Z. M. I A. P.	95
W SPRAWIE WARSZTATÓW DLA AMATORÓW — A. Jagodziński	96

Kultura fizyczna i sport posiada w życiu narodowym ogromne znaczenie. W ustroju socjalistycznym i demokracji ludowej sport nie jest udziałem warstw uprzywilejowanych, jest natomiast nieodłącznym czynnikiem wychowawczym mas pracujących, a w szczególności młodzieży. Sport daje wytchnienie po pracy i jest sprawdzianem tężyzny i zdrowia narodu.

Aby kultura fizyczna i sport spełnić mogły wielkie zadanie w wychowaniu i podniesieniu stanu zdrowotności narodu, muszą być umasowione, i muszą stać się udziałem każdego obywatela bez względu na wiek, płeć czy zawód.

Sprawność fizyczna i zdrowie narodu są potężnym czynnikiem na drodze do przezwyciężenia wszelkich przeszkód w dynamice rozwojowej jego sił twórczych i prężności ekonomicznej w okresie pokoju, będąc zarazem jednym z fundamentów zwycięstwa na wypadek wojny.

MINISTER OBRONY NARODOWEJ
KONSTANTY ROKOSSOWSKI
Marszałek Polski

ŚWIĘTO ARMII ZWYCIĘSTWA i POKOJU

Dzień 23 lutego, to Wielki Dzień w historii Armii Czerwonej, w historii wolnego Żołnierza Radzieckiego, który dał swą krew w walce o wolność narodów świata.

23 lutego 1918 r. bataliony Gwardii Czerwonej przekształcone zostały w Zwycięską Armię Czerwoną i wspaiałym zwycięstwem odniesionym nad armią niemiecką i wojskami 14 sprzymierzonych państw kapitalistycznych oraz zgnieceniem band kontrrewolucyjnych zadecydowały o istnieniu pierwszego na świecie Państwa Socjalistycznego.

Zwycięstwo Armii Czerwonej w ostatniej wojnie, to dowód męstwa i ofiarności Jej żołnierza, to dowód, że planowa gospodarka ZSRR pozwoliła na uzbrojenie w nowoczesny sprzęt techniczny ramienia narodu — jego Armii, która wykula, pod genialnym dowództwem Generalissimusa Stalina, ostateczne zwycięstwo.

Świadomy, zdyscyplinowany żołnierz radziecki, czujny i wytrwały w walce i pościgu za wrogiem, zdał egzamin przed historią, wyzwalaając kraje Środkowej i Wschodniej Europy z pod jarzma hitlerowskiego.

Wielkie masy wojska, zespolone motorem, spotęgowane tysiącami czołgów, samolotów, tysiącami jednostek zmotoryzowanych piechoty i artylerii, przyczyniły się generalnie do zwycięstwa, pozwoliły na odbyte marszu na Berlin w tak błyskawicznym tempie, pczwoliły na osaczanie i ofenzywy, likwidując napotykaną po drodze opór wroga.

Jest to możliwe tylko w kraju zwycięskiego socjalizmu, gdyż począwszy od uspołecznionej gospodarki wiejskiej, gdzie w kolchozie przy całkowicie zmechanizowanej pracy szerokie zastępy obywateli uczą się obsługi silnika, a skończywszy na zespołach fabrycznych wielkich miast — wszyscy obywatele zaznajamiają się z nowoczesnym sprzętem teoretycznie i praktycznie.

Wzorujemy się na Zw. Radzieckim i powszechnej tam zdolności posługiwania się silnikiem i umiejętnością korzystania ze wszystkich udoskonaleń techniki motoryzacyjnej, jaka cechuje gospodarkę Związku Radzieckiego.

W naszym podziwie dla żołnierza radzieckiego, sprzętu i zaplecza technicznego i wszystkich udoskonaleń technicznych chylimy czoła przed wolnym człowiekiem — Żołnierzem Armii Czerwonej, który obsługiwał motor i który był duszą zwycięstwa.

Naród Polski i cała postępową ludzkość święcą szczególnie uroczyste 32-gą Rocznicę Armii Czerwonej, jako dzień wdzięczności dla bohaterskiej Armii — wyswobodzicielki narodów i pierwszej ostoji pokoju na świecie, na który to pokój imperializm anglosaski pragnie dokonać nowego zamachu.

Imperialiści liczą się tylko z silniejszym od siebie, dlatego zbrojna, niezwyciężona Armia Czerwona i wojska krajów demokracji ludowej są najlepszym gwarantem utrzymania pokoju.

W 32 Rocznicę powstania Armii Czerwonej ślemy Żołnierzom wszystkich rodzajów broni nasze najlepsze braterskie pozdrowienia i zapewnienia naszej głębokiej, wykutej w ogniu walk o wspólne ideały — przyjaźni.

CZESŁAW ORYŃSKI

NOWA DROGA

Troska Państwa o właściwe ustawienie sportów motorowych i zapewnienie temu sportowi jaknajbardziej korzystnych warunków rozwoju znalazła swój wyraz w połączeniu Automobilklubu Polski z Polskim Związkiem Motocyklowym w jedną organizację pod nazwą Polski Związek Motorowy.

To zespolenie obydwu organizacji, dotychczas działających osobno, łączy obecnie kilka dziesiątków tysięcy automobilistów i motocyklistów w jedną silną i prężną organizację, która ogarnia cały kraj — jest to realizowanie uchwały Biura Politycznego PZPR o sporcie w Polsce Ludowej.

To zjednoczenie pozwoliło na oderwanie się bezpowrotnie od rutyny i ciasnych interesów elity, która w czasach przedwojennych mogła sobie pozwolić na posiadanie samochodu bądź motocykla.

Kraj nasz, który produkuje samochody ciężarowe, ciągniki, motocykle, rowery a w niedalekiej przyszłości również ma produkować samochody osobowe, odważnie i szybko odrabia zaciąganie lat ubiegłych w motoryzacji.

Młodzież polska, ludzie pracy miast i wsi muszą mieć warunki do zdobycia kultury motoryzacyjnej!

To też zgodnie z wytycznymi Głównego Komitetu Kultury Fizycznej, Polski Związek Motorowy nie tylko ma krzewić zamiłowanie do sportu motorowego, ale jednocześnie otoczyć opieką techniczną, udzielać porad i szkolić młode kadry miłośników tego wspaniałego sportu!

Opieka techniczna, to nie tylko pomoc fachowa dla sportowca przy jego sprzęcie, prócz tego, to są porady fachowe udzielane tym, którzy, mając jakiś pomysł racjonalizatorski, chcieliby ten pomysł wypróbować praktycznie. Poradnie techniczne Polskiego Związku Motorowego, to szeroko rozrzucone placówki gdzie racjonalizatorzy motoryzacyjni znajdują pomoc, zrozumienie i dyscyplinę techniczną.

Dziś już takie placówki organizują się, powstają one bowiem w dotychczas istniejących oddziałach Automobilklubu i Polskiego Związku Motocyklowego.

Głęboka myśl społeczna, jaka kryje się w uchwałach Biura Politycznego PZPR i w Wytycznych Głównego Komitetu Kultury Fizycznej, znajdzie również swój wyraz w racjonalnym organizowaniu zawodów, gdzie wysiłek sportowy, inteligencja i kwalifikacje fachowe oceniane będą zespołowo, gdzie zawody nie będą służyły reklamie jakiegoś koncernu przemysłowego i marnotrawieniu paliwa i sprzętu.

Szlachetne współzawodnictwo w sporcie będzie przygotowaniem do współzawodnictwa w pracy zawodowej, będzie przygotowaniem do życia zbiorowego i zbiorowej odpowiedzialności, będzie sprawdzianem wiadomości fachowych,

będzie radością życia i wytchnieniem dla szerokiego rzesz kierowców zawodowych, młodzieży i amatorów.

Doskonale w czasie zbiegła się wypowiedź Ministra Obrony Narodowej Marszałka Rokossowskiego o sporcie polskim — z wielką reorganizacją w dziedzinie sportu motorowego, gdyż rzadko który sport jest tak przydatny dla obrony kraju, jak motorowy!

Na nowej drodze Polskiego Związku Motorowego życzymy sukcesów i owocnej pracy, życzymy rozwoju ruchu turystycznego, wielkich imprez zbiorowych, życzymy wielu przodowników sportowych, którzy sportowca motorowego ustawią obok wyczynowców Związku Radzieckiego i Państw Demokracji Ludowej.

Praca Polskiego Związku Motorowego napewno wzmocni front walki o wykonanie 6-letniego planu gospodarczego w naszym kraju, a przez to wzmocni front walki o pokój światowy.

REDAKCJA

WŁADZE POLSKIEGO ZWIĄZKU MOTOROWEGO ZARZĄD GŁÓWNY

Prezes — Gdulewski Ryszard (Związkowiec).
V-ce Prezes org. finans. — Askanas Stefan (Związk.).
V-ce Prezes szkoleniowy — Oryński Czesław (ZZT).
V-ce Prezes sportowy — Kossowski Wacław (Legia).
Sekretarz Generalny — Toruńczyk Jakób (Zw.).
Skarbnik — Karaskiewicz Jan (Gwardia).
Kier. Wydz. Org. i Planowania — Borkowski Włodzimierz (C. R. Z. Z.).
Kier. Wydz. Szkol. Techn. Samoch. — Czajka Stanisław (Związkowiec).
Kier. Wydz. Szkol. Techn. Motocykl. — Sokołowski Zenon (Ogniwo).
Kier. Wydz. Sportowego Samoch. — Radzikowski Janusz (Związkowiec).
Kier. Wydz. Sportowego Motocykl. — Lewandowski Jan (Ogniwo).
Kier. Wydz. Spraw Sędziowskich — Kampała Stanisław (Stal).
Kier. Wydz. Materiałowego — Marciniak T. (Ogn.).
Członek Zarz. Kier. Wydz. Prop. Tur. i S. M. — Biedron Stanisław (ZMF).
Członkowie Zarządu: Solski Paweł, Rakowski Romuald, Skoczylas Ludwik, Lubiński Bohdan, Łopaciński Stanisław, Zajczyk Józef, Pietruszko Stanisław.
Lekarz — Łukasik Stefan.

KOMISJA REWIZYJNA: Przewodniczący: — Haberowa Dorota, Członkowie: — Wasilewski Kazimierz, Wójda Władysław, Hulanicki Adam, Perzyński Maciej, Przylecki Wacław (Łódź), Placzkiewicz (Katowice).

KOMISJA DYSCYPLINARNA: Przewodniczący: — Polkier Józef, Członkowie: — Banasiak Wacław, Dąbrowski Wiktor, Kropiwnicki Zygmunt, Kubiszewski, Pielawski, Zdankiewicz.

KOMISJA WYSZKOLENIOWA: Przewodniczący: — Wasilewski Michał, Członkowie: — Konieczny Medard, Kozłowski Dionizy, Olechnowicz Eugeniusz.

KOMISJA SPORTOWA: Przewodniczący: — Kacperski Kazimierz, Członkowie: — Rychter Witold, Nowak Józef, Wisławski Roman, Lubiński Bohdan, Zeydowski Włodzimierz.

KOMISJA PROPAGANDY I TURYSTYKI: Przewodniczący: — Wolff Kazimierz, Członkowie: — Gademski Kazimierz, Grabowski Stanisław, Grabowski Tadeusz, Mauerbergerowa Małgorzata, Białkowska Maria.

GKKF budowniczym socjalistycznego sportu w Polsce

Dnia 16 lutego odbyło się pierwsze plenarne posiedzenie GKKF. Na posiedzenie przybyli Prezes Rady Ministrów Józef Cyrankiewicz i minister oświaty ob. St. Skrzyszewski, przewodniczący ZMP ob. Matwin, główny komendant „SP” plk. Braniewski, wybitni działacze sportowi, związkowi oraz czołowi zawodnicy wszystkich gałęzi sportu. Owacyjnie witany długotrwałymi oklaskami zabrał głos ob. Premier Cyrankiewicz. W zakończeniu swego przemówienia powiedział:

„Organicznie związana z ogólnym rozwojem kultury narodu rozwijająca się kultura fizyczna, zdrowie, sprawność, tężyzna szerokich mas, stanie się jednym z czynników socjalistycznego budownictwa w Polsce”.

Referat programowy o znaczeniu GKKF wygłosił przewodniczący GKKF pos. Lucjan Motyka, który m. in. oświadczył:

„Świadomość społecznej wagi wychowania fizycznego i sportowego musi być szeroko rozpowszechniana. W upolitycznieniu kultury fizycznej leży jej siła i wychowawcza treść. Zapewniam obecnemu tu Obywatela Premiera, że Główny Komitet Kultury Fizycznej doloży maksymalny wkład w wychowanie nowego człowieka, w budowę Polski Socjalistycznej”.

Nad referatem pos. L. Motyka wywiązała się ożywiona dyskusja wnosząca wiele materiału dla prac GKKF. Gen. Bordziłowski przemawiając w imieniu Wojska Polskiego podkreślił między innymi ważność koleżeństwa i współdziałania w sporcie.

Następnie przyjęto wniosek ZMP o ustanowieniu Odznaki Sprawności Fizycznej, wniosek CRZZ w sprawie tytułów i odznaczeń „Zasłużony Działacz Kultury Fizycznej” i „Zasłużony Mistrz” oraz wniosek ZS Chłopskiej w sprawie amnestii dla sportowców.

Dyr. Szemberg, omawiając wytyczne prac dla prezydium GKKF, zwrócił uwagę również na prace Związków Sportowych, zapowiadając szeroką pomoc Związkom przez odciążenie ich od prac administracyjnych.

Na zakończenie posiedzenia mistrz akademicki Europy — Zdobysław Stawczyk podziękował w imieniu sportowców polskich władzom państwowym, Partii i GUKKF za stworzenie sportowcom polskim warunków, jakich nigdy jeszcze dotychczas nie mieli.

S. A.

ODZNAKA SPRAWNOŚCI FIZYCZNEJ

Wniosek GKKF w sprawie przedłożenia Radzie Ministrów projektu uchwały o Odznace Sprawności Fizycznej podkreśla, że ustanowienie OS Fiz. przyczyni się do podniesienia stanu zdrowia, podwyższenia potencjału gospodarczego i obronnego Państwa Ludowego.

Korzystając z doświadczeń i osiągnięć ZSRR wyrażających się w radzieckiej odznace sprawności (GTO i BGIO) OS. Fiz. zbudowana została na zasadzie wszechstronnego i powszechnego wychowania fizycznego i dzieli się na następujące stopnie:

a) stopień dziecięcy — dla dzieci w wieku od 11 do 14 lat;

b) stopień młodzieżowy — dla młodzieży w wieku od 15 do 18 lat;

c) stopień I-szy — dla obywateli od 19 lat;

d) stopień II-gi — po uzyskaniu stopnia I-szego.

Regulamin OS Fiz. zostanie wkrótce wydany przez GKKF Fizycznej (S. A.).

AMNESTIA DLA SPORTOWCÓW

W celu upamiętnienia uchwalenia przez Sejm Ustawodawczy R. P. w dniu 30.XII.49 r. ustawy powołującej do życia Główny Komitet Kultury Fizycznej i stwarzającej nowe, wyższe formy rozwoju kultury fizycznej oraz umożliwienie czynnym sportowcom wzięcia udziału w realizacji zadań upowszechnienia oraz podniesienia poziomu kultury fizycznej i sportu w Polsce Ludowej, uchwalona została amnestia dla sportowców ukaranych przez władze sportowe do dn. 30.XII.1949 r.

Amnestii nie podlegają: a) zawodnicy ukarani dyskwalifikacją czasową lub dożywotnią za współpracę z okupantem; b) zawodnicy, których postępowanie było niegodne postawy patrioty Polski Ludowej.

Sprawy amnestii będą rozpatrywane indywidualnie po ukazaniu się odpowiednich wytycznych ze strony GKKF (SA).

ODZNACZENIA DZIAŁACZY I SPORTOWCÓW

W celu wyróżnienia i nagradzania działaczy kultury fizycznej i zawodników, których ofiarna praca i wysiłki stanowią źródło postępu i prawidłowego rozwoju kultury fizycznej i ruchu sportowego w Polsce Ludowej zostaną ustanowione honorowe tytuły i odznaczenia:

a) Zasłużony Działacz Kultury Fizycznej;

b) Zasłużony Mistrz Sportu.

Tytuł i odznaczenie „Zasłużony Działacz Kultury Fizycznej” mogą być nadane osobom, które szczególnie zasłużyły się na polu:

a) upowszechnienia i podniesienia poziomu kultury fizycznej i sportu;

b) podniesienia poziomu ideowego i wychowawczego ruchu sportowego;

c) działalności naukowo-badawczej lub metodycznej i przyczyni się do budowy postępowego systemu wychowania fizycznego obywateli.

Tytuł i odznaczenie „Zasłużony Mistrz Sportu” mogą być nadawane sportowcom, którzy swymi osiągnięciami i wynikami w poszczególnych gałęziach sportu oraz swym wpływem wychowawczym na młodzież uprawiającą sport, szczególnie przyczynili się do podniesienia ogólnego poziomu sportu polskiego i do jego sukcesów w spotkaniach międzynarodowych. (S. A.)

Motoryzacja wsi — to więcej chleba

Inż. TADEUSZ SOKOŁOWSKI

Racjonalne wykorzystanie ciągników

Znaczna ilość różnych ciągników, wchodzących w skład naszego towarowego taboru samochodowego, skłania do bliższego zbadania sposobów racjonalnego wykorzystania tych jednostek taborowych. W transporcie drogowym używane są w normalnych warunkach ciągniki wyłącznie kołowe z obręczami pneumatycznymi. Ciągniki używane w transporcie drogowym dzielą się na: ciągnące i siodłowe. Z kolei ciągniki ciągnące można podzielić na ciągniki balastowe i ciągniki typu rolniczego.

Ciągniki balastowe są to krótkie podwozia ciężarowe z kabiną kierowcy i obciążeniem (balastem) umożliwiającym wykorzystanie ich siły pociągowej. Są to zatem lokomotywy drogowe. Wobec tego, że ten rodzaj ciągników posiada z reguły znaczną siłę pociagową, zaopatrzone one są w hamulce zespolone pneumatyczne i służą do wykonywania przewozów o charakterze specjalnym, jak na przykład przewóz wagonów kolejowych na specjalnych wielokółowych przyczepach itp. Do tej samej grupy można zaliczyć, z punktu widzenia eksploatacji transportu samochodowego, wszelkie ciągniki specjalne o napędzie na wszystkie koła, używane przede wszystkim do celów wojskowych.

Ciągniki typu rolniczego przeznaczone są w pierwszym rzędzie do wykonywania wszelkich prac w gospodarstwie rolnym łącznie z wykonywaniem wewnętrznego transportu rolniczego przy użyciu różnych wozów.

Ciągniki rolnicze można używać, również w transporcie drogowym. Stosując je w transporcie drogowym należy przy planowaniu ich pracy liczyć się: a) ze zmniejszoną szybkością w stosunku do samochodu; b) ze zmniejszonym bezpieczeństwem jazdy ze względu na brak hamulców zespolonych; c) ze zmniejszonym komfortem jazdy, ze względu na uproszczoną budowę przystosowaną do potrzeb gospodarstwa wiejskiego (orka), a zatem małym zasięgiem.

Oddzielną grupę stanowią ciągniki siodłowe, które możnaby nazwać samochodami z odciążanym nadwoziem. Zwane są one również „półciągnikami” (semi-tracteur) lub „ciężarówko - ciągnikami” (truck - tractor). Ostatnio pojawiło się określenie: samochód przegubowy (articulated truck) — w przeciwieństwie do samochodu sztywnego (rigid truck). Określenie to wydaje się być jedynym słusznym określeniem.

Ich naczepy, które swym przodem ruchomo spoczywają na tzw. siodle ciągnika, a których tył spoczywa sztywno na osi, zwane są również „pół-przyczepami” (semi-remorque, semi-trailer, połupriciep).

Ciągniki siodłowe mogą być używane jako samochody z naczepem złączonym na stałe, w tym celu by powiększyć powierzchnię ładunkową

nadwozia, które umieszczone jest na naczepie o długości ograniczonej tylko przepisami drogowymi, jak również w tym celu by wykorzystać całkowicie zarówno nośność, jak i siłę pociagową podwozia. W tym wypadku spełniają rolę samochodu z przyczepą.

Ze względu na możliwość odczepiania naczepy, może on być dowolnie wymieniany.

Ciągniki siodłowe, zachowując wszystkie zalety samochodu, posiadają więc równocześnie możliwość oddzielania pojazdu od siły pociągowej, co jest zaletą ciągnika. Uniwersalność zastosowania ciągników siodłowych jest przyczyną coraz większej ich popularności.



Różnorodność ciągników daje bardzo obszerny zakres ich zastosowanie lecz właśnie z tej przyczyny kryje w sobie poważne niebezpieczeństwo niewłaściwego stosowania, co w skutkach może powodować straty.

Zagadnienie usprawnienia, to znaczy przyspieszenia, czynności załadunkowo - wyładunkowych, tak ważne w zakresie przewozów na małych odległościach, można w niektórych okolicznościach rozwiązać przez zastosowanie ciągnika z garniturem najmniej trzech przyczep w ruchu wahadłowym. Celem ruchu wahadłowego jest utrzymanie ciągnika w stałym ruchu w ciągu dnia pracy, niezależnie od postojów na załadunek i wyładunek przyczep. W ten sposób osiąga się, w sprzyjających warunkach, znaczne powiększenie ilości jazd z ładunkiem w ciągu dnia pracy w stosunku do pracy samochodu zastosowanego w tych samych warunkach jazdy. Zasadą ruchu wahadłowego jest stały obieg co najmniej trzech przyczep, z których gdy jedna jest w ruchu za ciągnikiem, druga jest załadowywana, a trzecia wyładowywana.

Aczkolwiek zasada ruchu wahadłowego wydaje się być bardzo prostą, to jednak wykonanie określonego zadania transportowego przy zastosowaniu tego systemu nie może być korzystnie wykonane bez dokładnego rozplanowania ruchu i ustalenia harmonogramu dnia pracy dla ciągnika i każdej z przyczep.

Przy zastosowaniu ruchu wahadłowego można korzystnie rozwiązać zadania przewozowe polegające na transporcie większej masy jednakowego ładunku na tę samą odległość i, o ile możliwości, przez dłuższy okres czasu.

Przed sporządzeniem harmonogramu dnia pracy należy ustalić następujące niezmiennie wielkości zwane wskaźnikami ekonomiczno-technicznymi: a) długość dnia pracy; b) odległość jazdy z ładunkiem; c) odległość dojazdu z zajezdni do miejsca pracy; d) szybkość techniczną ciągnika w danych warunkach drogowych i czas jazdy od miejsca załadowania do miejsca wyładowania i z powrotem; e) ładowność przy-

czep (powinna być jednakowa); f) współczynnik wykorzystania ich ładowności; g) czas potrzebny na załadowanie, w zależności od rodzaju przewożonego ładunku i powierzchni ładunkowej przyczep, jak również zależny od ilości i sprawności pracowników zatrudnionych przy czynnościach załadunkowo - wyładunkowych; h) czas potrzebny na zaczepienie i odczepienie przyczepy; k) współczynnik wykorzystania przebiegu.

Po ustaleniu powyższych wskaźników należy sporządzić harmonogram w sposób przedstawiony na rys. 1.

Górna część wykresu na rys. 1 przedstawia przebieg ciągnika na całej odległości, którą przyjęto dla przykładu jako 5 km, w ciągu 8-10 godzinowego dnia pracy netto, to znaczy bez uwzględnienia dojazdu ciągnika z trzema próżnymi przyczepami z zajeżdźni do miejsca załadowania i odjazdu jego wraz z próżnymi przyczepami do zajeżdźni.

Na poziomej odniesione są czasy dnia pracy, a na pionowej odległości jazdy licząc od miejsca załadowania (u góry) do miejsca wyładowania (u dołu).

Dolna część wykresu składa się z czterech harmonogramów: dla ciągnika i oddzielnie dla jego trzech przyczep, które kolejno oznaczamy znakami: I, II i III. Na harmonogramach wpisuje się czas trwania wszystkich czynności od chwili pojawienia się ciągnika z przyczepami na miejscu załadowania, aż do chwili jego odjazdu po wykonanej pracy.

Jak widzimy ciągnik, którego szybkość ustalamy w danych warunkach drogowych na 12 km/godz i czas jazdy w jednym kierunku na 25 min., podstawili o godzinie 8.00 pod załadunek przyczepę I, której ładowność określamy na 3 t przy współczynniku wykorzystania ładowności 1, co jest możliwe, bowiem zadanie polegać ma na przewozie cegły. W czasie gdy pracownicy, których zadaniem jest ładowanie cegły, ładują przyczepę I, ciągnik czeka. Ręczne załadowanie przyczepy 3 t cegłą trwa 20 min. a wyładowanie 15 min.

Wskutek bezczynności ciągnika powstaje na jego harmonogramie czarna plama.

Jeszcze podczas ładowania przyczepy I, ciągnik przyczepił się do niej. Natychmiast po załadowaniu przyczepy I ciągnik rusza do miejsca wyładowania, gdzie przybywa po 25 min. jazdy. Dla zaoszczędzenia czasu, ciągnik ustawia przyczepę od razu na miejscu wyładunku i odczepia się już w czasie gdy pracownicy przeznaczeni do tego celu rozpoczęli wyładowywanie. Po odczepieniu się, ciągnik nie tracąc czasu, powraca sam (luzem) na miejsce załadowania. Postój jego na miejscu wyładowania trwał 1,5 min., to znaczy tyle ile potrzeba na odczepienie się od przyczepy.

Po przybyciu na miejsce załadowania, o godzinie którą łatwo odczytać można z wykresu, ciągnik od razu przyczepia się do załadowanej

już przyczepy II, która oczekiwała na przybycie ciągnika 36 minut (czarna plama na harmonogramie tej przyczepy) i odwozi ją na miejsce wyładowania. Pracownicy zatrudnieni przy wyładunku zaczynają ją wyładowywać zanim ciągnik zdołał się odczepić.

Wobec tego, że od czasu wyładowania przyczepy I upłynęło, w naszym przykładzie, 42 minuty, pracownicy powinni otrzymać w tym czasie inną pracę, co powinno być możliwe, gdyż miejscem wyładowania jest plac budowlany, na którym zawsze nie brak pracy.

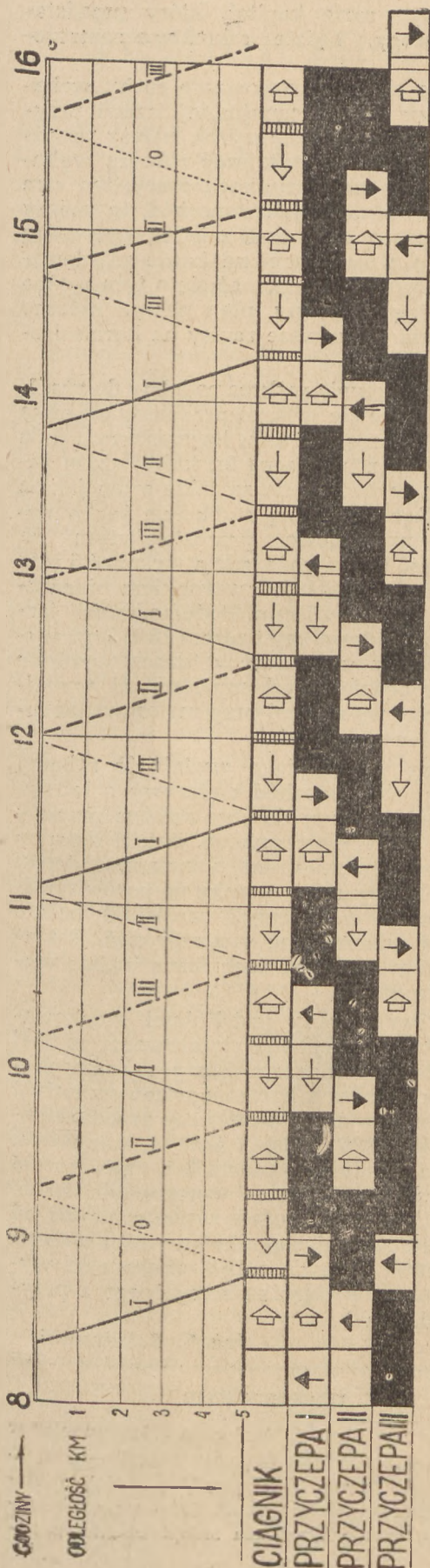
W dalszym ciągu swej pracy, ciągnik przyczepia się do przyczepy I, która już oddawna oczekuje na zabranie i powraca z nią na miejsce załadowania. Tu czeka na niego przyczepa III. Tu również pracownicy, po załadowaniu trzech przyczep po kolei, są na razie wolni. Mogą oni wykonać inną pracę na stacji kolejowej, gdzie znajduje się punkt załadowania. Praca ich powinna być regulowana według harmonogramu, z którego wynika kiedy powinni ładować przyczepy, a kiedy mogą być użyty do innej pracy.

Harmonogram dalej wskazuje, że na miejsce załadowania przybywa ciągnik z próżną przyczepą I. Po podstawieniu tej przyczepy pod załadunek, ciągnik zabiera naładowaną przyczepę III na miejsce wyładowania. Z kolei przyczepia się do próżnej przyczepy II, wiezie ją na miejsce załadowania, skąd zabiera naładowaną przyczepę I. Przebieg ciągnika widoczny jest z wykresu jego przebiegu. Jazdy z ładunkiem oznaczone są liniami tłustymi, jazdy powrotne liniami cieńszymi, a jazdę luzem bez przyczepy oznacza linia punktowana.

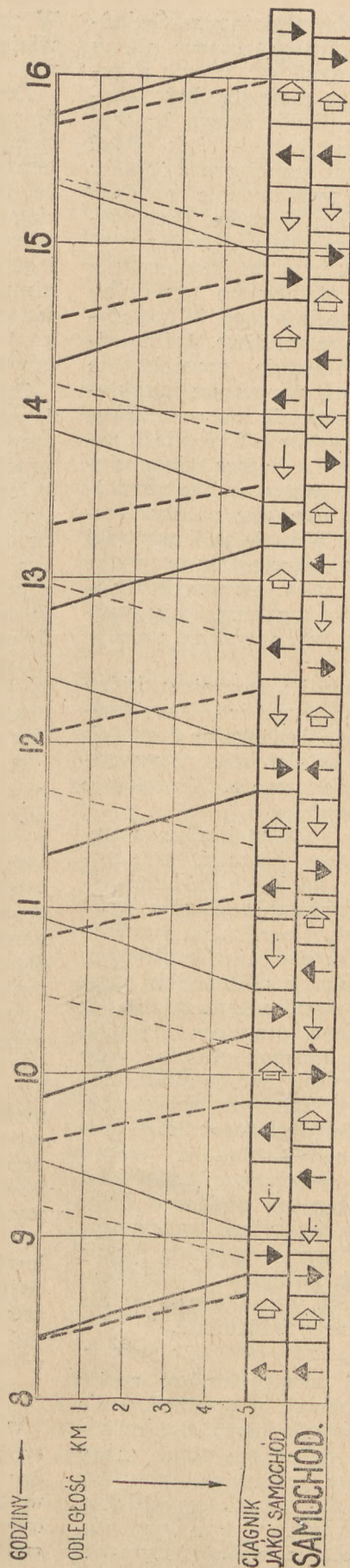
Gdy zbliża się koniec dnia pracy, kierowca musi dbać o to, aby sprowadzić wszystkie przyczepy próżne na jeden punkt, zczepić je w pociąg i odjechać najkrótszą drogą do zajeżdźni. Według wykresu znajdują się one po zakończeniu dnia pracy wszystkie na miejscu wyładowania. Z wykresu również wynika, że dzień pracy musi być nieco przedłużony, aby nie zmarnować możliwości wykonania jednej jazdy więcej niż można wykonać ściśle w 8 godzin.

Dzienny plan pracy przedstawiony na harmonogramie został wykonany. Wynika z niego, że czas pracy ciągnika był w pełni wykorzystany, natomiast przyczepy wykazały bardzo długie przestoje w oczekiwaniu na przybycie ciągnika.

Obliczmy wyniki dnia pracy: ciągnik wykonał 9 jazd z ładunkiem przewożąc za każdym razem 3 tony. Przewiózł zatem w ciągu dnia pracy $9 \times 3 = 27$ t. Dzień trwał 8 godzin i 20 minut (8,33 godz.) czyli, że wydajność robocza w tonach wyniosła $27 : 8,33 = 3,3$ t/godz. Praca wykonana przez ciągnik określa się ilością tonokilometrów. Przebieg, który ciągnik wykonał ciągnąc różne przyczepy z ładunkiem, wynosi $9 \times 5 \text{ km} = 45 \text{ km} \times 3 \text{ t} = 135 \text{ t/km}$. Wydajność robocza w t/km wyniosła: $135 \text{ t/km} : 8,33 \text{ godz} = 16,2 \text{ t/km/godz}$.



Rys.1



Rys.2

OBJASNIENIA ZNAKÓW

- | | | |
|-------------|---------------------|--------------------------------|
| ↑ ZAŁADUNEK | ↔ JAZDA Z ŁADUNKIEM | ▨ CZAS ZACZEPIENIA-ODCZEPIENIA |
| ↓ WYŁADUNEK | ↔ JAZDA POWROTNA | ■ CZAS PRZESTOJU |

Rys. 1. Wykres przebiegu w ciągu dnia pracy ciągnika w ruchu wahadlowym z trzema przyczepami po 3 t każda, oraz harmonogramy: ciągnika i trzech przyczep obiegowych I, II i III.

Rys. 2. Wykres przebiegu w ciągu dnia pracy: a) ciągnika jako samochodu (pełne linie); b) samochodu nośnego (linie kreskowane). U dołu (z góry na dół) harmonogramy: a) ciągnika jako samochodu; b) samochodu nośnego.

Wynik ten nie jest zadawalniającym. Świadczą o tem na pierwszy rzut oka czarne plamy na harmonogramach wszystkich trzech przyczep. Wydajność roboczą możnaby było podwoić przez zastosowanie każdorazowo 2 przyczep 3 tonowych zamiast jednej. Jak widać z harmonogramu, ten sam zespół pracowników miałby dosyć czasu na wyładowanie obydwu przyczep przed przybyciem ciągnika. Podwojenie wydajności roboczej mogłoby jednak nastąpić tylko w tym wypadku, o ile powiększenie ładowności do 6 t nie stałoby się przyczyną zmniejszenia szybkości technicznej. W rzeczywistości jest to nie zawsze możliwe. Jeśli podwojenie ładowności spowoduje zmniejszenie szybkości o np. 25%, czyli w naszym przykładzie na 9 km/godz, to wydajność robocza nie będzie podwojona, lecz wzrośnie o 65%. Jeśli zatem ciągnik posiada wystarczającą siłę pociągową, aby pociągnąć dwie przyczepy ze zmniejszoną szybkością, to tę jego siłę należy bezwzględnie wykorzystać. W razie jeśli warunki drogowe nie pozwalają na użycie dwu przyczep, to nastąpi taka sytuacja, jaka jest przedstawiona na rys. 1. Przy pełnym wykorzystaniu ciągnika przyczepy nie będą wykorzystane należyście.

Czas jazdy ciągnika tam i z powrotem, który zależy od odległości transportu i szybkości technicznej ciągnika, powiększony o czas zaczepienia przyczepy, powinien równać się czasowi potrzebnemu na załadowanie. W praktyce daje się to rzadko osiągnąć.

Stąd wynika, że ciągniki wolnobieżne, w naszych warunkach zazwyczaj ciągniki typu rolniczego, używać należy na krótkich odległościach przy pełnym wykorzystaniu ich siły pociągowej. Przy zastosowaniu ciągnika na zupełnie krótkich odległościach w ruchu wahadłowym, nastąpi odwrotne zjawisko, a mianowicie ciągnik będzie przybywał przed końcem załadunku przyczepy. Stąd powstaną przestoje ciągnika i czarne plamy na jego harmonogramie. Aby zmniejszyć je należy przyspieszyć, w miarę możliwości, załadunek przyczep, nie rezygnując z szybkości, jaką w istniejących warunkach drogowych będzie mógł rozwinąć ciągnik.

Praca na wyjątkowo krótkich odległościach może wymagać zastosowania większej ilości przyczep od trzech dla uniknięcia przestoju ciągnika. Ruch wahadłowy z większą ilością przyczep od trzech wymaga bardzo dokładnego rozplanowania za pomocą harmonogramów dla ciągnika i każdej przyczepy oddzielnie.

Operowanie licznymi przyczepami w ruchu wahadłowym stanowi poważną trudność i dla uzyskania pożądanego wyniku musi być wykonywane ściśle według dziennego planu pracy (harmonogram), unikając wszelkich zaburzeń. Posiadanie znacznej ilości jednakowych przyczep będzie uzasadnione tylko w tym wypadku, jeśli będą one dostatecznie wykorzystywane.

W przeciwnym razie kapitał, który przedstawia przyczepy, będzie szkodliwie zamrożony.

Decydując się na zastosowanie ruchu wahadłowego przy użyciu conajmniej trzech przyczep wymiennych (obiegowych), należy przedtem sprawdzić jaką wydajność roboczą wykaże, w tych samych warunkach pracy, ten sam ciągnik zastosowany jak samochód, to znaczy sprzężony przez cały czas z jedną przyczepą i oczekujący z nią razem na każde załadowanie i wyładowanie. Przekonać się o tym można układając jego dzienny plan pracy, którego kontrolą będą jak zawsze zapisy na karcie drogowej tego dnia.

Rys. 2 przedstawia wykres podobny do rys. 1. U góry znajduje się wykres przebiegu ciągnika razem z przyczepą. U dołu harmonogram dnia pracy. Ciągnik z przyczepą 3t, której czasy załadowania i wyładowania są takie same jak na rys. 1, jeżdżąc z tą samą szybkością jak w poprzednim przykładzie przedstawionym na rys. 1, to jest 12 km/godz, zdoła wykonać 6 jazd z ładunkiem, również pod warunkiem przedłużenia dnia pracy o 20 min. Podczas każdej jazdy przewiezie 3 tony, czyli razem 18 t. Jego wydajność robocza wyrażona w tonach wyniesie 2,18 t/godz będzie zatem mniejsza od wydajności roboczej wykazanej przy zastosowaniu ruchu wahadłowego o 34%.

Sprawdmy jeszcze jaką wydajność roboczą wykaże zwykły samochód ciężarowy o ładowności 3 t zastosowany do tego samego przewozu w tych samych warunkach. Dzięki lepszym wskaźnikom dynamicznym, a zwłaszcza dzięki lepszym hamulcom, w stosunku do porównywanego ciągnika ciągnącego, samochód będzie mógł lepiej wykorzystać swą szybkość. Zakładamy, że jego szybkość techniczna będzie wynosiła 18 km/godz.

Na rys. 2 wrysowany jest liniami kreskowanymi przebieg samochodu ciężarowego, poniżej znajduje się harmonogram dnia pracy samochodu 3 t. Jak wynika z harmonogramu samochód może wykonać w ciągu dnia pracy przedłużonego o 15 min (8,25 godz) 7 jazd z ładunkiem, przewożąc za każdym razem 3 t czyli razem 21 ton. Wydajność robocza wyrażona w tonach wyniesie 2,54 t/godz, będzie zatem mniejsza od wydajności roboczej ciągnika w ruchu wahadłowym o 23% i prawie o 14% większa od wydajności roboczej ciągnika zaczepionego z przyczepą. (d. c. n.).

Inż. T. Sokołowski.

UZUPEŁNIENIE

W zeszyte nr 2 (luty 1950 r.) czas. „Motoryzacja“ w artykule pt.: „Wykorzystanie czasu pracy“ — inż. T. Sokołowski (na str. 35 wiersz 22 od dołu) po słowach „szybkość handlowa“ należy dodać: w km na godzinę (w ten sposób określenie będzie bardziej przejrzyste).

Techniczna obsługa samochodów

Uchwała Komitetu Ekonomicznego Rady Ministrów z dnia 29.XI.1949 r. w sprawie obsługi technicznej otworzyła drogę do planowego działania i zjednoczenia, a tym samym zwielokrotnienia wyników, dotychczas rozproszonych wysiłków na tym polu. Doniosłość jej jest tak wielka dla gospodarki samochodowej, że nie można pominąć omówienia zagadnień, których dotyczy.

Uchwała Komitetu Ekonomicznego Rady Ministrów z dnia 12 lutego 1949 r. uregulowała zagadnienie naprawy głównej typowych samochodów i ich zespołów, nakładając na posiadaczy tych samochodów obowiązek oddawania ich w celu jej dokonania Zakładowi Sprzętu Transportowego za pośrednictwem C.H.P. Mot. „Motozbyt”. Uchwała pozostawiła jednak odłożeniem zagadnienie obsługi technicznej, tj. konserwacji, przeglądów technicznych i diagnostyki oraz napraw bieżących i średnich — czyli zapobiegawczych, całego taboru samochodów, jak również naprawy głównej samochodów nietypowych. W tym kierunku panowała do tej pory kompletna dowolność i kwitła „inicjatywa prywatna” — ta dosłowna oraz „państwowo-twórcza”, tj. poszczególnych posiadaczy taboru samochodowego z sektora uspołecznionego.

Ten stan rzeczy prowadził do zglubnych skutków. Z jednej strony zaniedbywano zapobiegawczych zabiegów technicznych, które są najistotniejsze dla utrzymania samochodu i przedłużenia okresów między naprawami głównymi, a tym samym jego „życia” eksploatacyjnego. Samochody „zajeżdżano” aż do stanu nadającego się tylko do naprawy głównej, a system stosowania wymiany zespołów pojmowano jako przemontowywanie ich z samochodów więcej zniszczonych do wozów mniej zniszczonych. Taka gospodarka oczywiście rujnowała tabor krajowy.

Z drugiej strony obserwowano zjawiska wręcz odwrotne, a równie ujemnie w socjalistycznej, czyli planowej, gospodarce. Różni posiadacze większej ilości samochodów, w których znaleźli się odpowiedzialni i bardziej fachowi kierownicy, starali się — z braku ogólnej regulacji zagadnienia — o zaradzenie złu we własnym zakresie. W budżetach i planach finansowo-gospodarczych tych posiadaczy pojawiły się poważne kwoty na inwestycje garażowe, warsztatowe i obsługowe. Zaraz po tym zaczęto budować, sprowadzać — nieraz z zagranicy, urządzenia i instalacje oraz urządzać się dla własnych potrzeb ponad miarę i potrzebę.

Rezultatem tej samorodnej działalności były często niewykorzystane kosztowne obrabiarki i urządzenia, budowle warsztatowe na sąsiedniej ulicy i urządzenia techniczne o przełotowości znacznie większej od potrzeb, ponieważ każdy

z tych posiadaczy samochodów chciał być samowystarczalny.

Mimo to, a raczej równolegle, kwit'a i kwitnie, przeważnie partacka — w zrozumieniu nowoczesnej obsługi technicznej, zarobkowa inicjatywa prywatna po różnych warsztatach rzemieślniczych i przedsiębiorstwach naprawy samochodów bez fachowego nadzoru władz.

Powodem tego stan rzeczy szukać należało również w rozproszeniu kompetencji między różne władze i przedsiębiorstwa państwowe. Każde z nich zajmowało się tym zagadnieniem na odcinku, który jest właściwym terenem jego działalności. Tak więc podległe Ministerstwu Przemysłu Ciężkiego Zakłady Sprzętu Transportowego zajmowały się tylko naprawą główną samochodów typowych i produkcją niektórych części zamiennych do nich, a C. H. P. Mot. „Motozbyt” prowadził handel samochodowy z ramienia Państwa.

Ministerstwo Handlu Wewnętrznego na odcinku prywatnych sklepów czy warsztatów samochodowych, a Ministerstwo Przemysłu Lekkiego — na odcinku warsztatów i sklepów spółdzielczych interesowało się ich działalnością handlowo - usługową, bądź wytwórczo - usługową pod tym samym kątem widzenia co działalnością zegarmistrzów czy sklepikarzy. Brakło jednym słowem gospodarza, któryby zajął się całością zagadnienia i to gospodarza zainteresowanego w tym, aby takich luk, jak opisane, nie było.

Dlatego powitać należy z największą radością dwa zasadnicze postanowienia omawianej uchwały Komitetu Ekonomicznego Rady Ministrów.

Pierwsze — to, że Państwo podejmuje przez swoje przedsiębiorstwo C. H. P. Mot. „Motozbyt” pełną obsługę techniczną samochodów typowych, tj. konserwację, przeglądy techniczne, diagnostykę oraz naprawy zapobiegawcze dla ogólnych potrzeb, wyznaczając na cele inwestycyjne rozszerzonej w ten sposób działalności przedsiębiorstwa pewne kredyty już w roku 1950-ym, a miejmy nadzieję, znacznie poważniejsze w następnych latach sześciolatki.

Drugie postanowienie — jeszcze ważniejsze, jeżeli patrzeć na to z perspektywy długofalowego poczynania. W myśl tej uchwały gospodarzem zagadnienia staje się Ministerstwo Komunikacji, a więc czynnik, któremu z natury rzeczy musi najbardziej zależeć na tym, aby wszystko naleźycie „grało” w eksploatacji samochodów i żeby nie marnotrawiono wysiłków i pieniędzy na nieskoordynowane poczynania.

Cytując uchwałę dosłownie: „Ministerstwo Komunikacji obejmie:

- A. Ogólnokrajowe planowanie w zakresie zapewnienia obsługi technicznej samochodów.
- B. Koordynację rozbudowy sieci stacji obsługi oraz warsztatów napraw samochodów, z wyjątkiem prowadzonych przez Zakłady Sprzętu Transportowego i Techniczną Obsługę Rolnictwa.

Na czym ma polegać wykonanie tych postanowień?

Ministerstwo Komunikacji ma założyć i prowadzić ewidencję wszystkich stacji obsługi i warsztatów prowadzonych zarówno dla potrzeb własnych jak i dla użytku publicznego, a z drugiej strony ustalić potrzeby w tym kierunku zarówno doraźne jak i w planie długofalowym. Na tej podstawie ma Ministerstwo Komunikacji zbadać, jakie zakłady nie są należycie wykorzystane dla własnych potrzeb, lub też jakie powinny służyć ze względów zasadniczych potrzebom szerszego ogółu i postawić wnioski na ich przekazanie do C. H. P. Mot. „Motozbyt“ na potrzeby ogólne.

Ta akcja ma jednym słowem naprawić o ile możliwości błędy popełnione w przeszłości w planowym rozmieszczeniu tzw. zaplecza technicznego. Planowe uzbrojenie terenu w środki techniczne obsługi samochodowej — tj. budynki i urządzenia przystosowane do procesów technologicznych wszelkich zabiegów technicznych przy samochodach, ma zapewnić natomiast bodaj że najważniejsze postanowienie uchwały o warunkach budowy nowych i rozbudowy istniejących stacji obsługi i warsztatów dla potrzeb własnych.

Inwestycje tego rodzaju wymagać będą odtąd zezwolenia Ministerstwa Komunikacji, a począwszy od 1951 r. kredyty inwestycyjne na ten cel nie będą zatwierdzone przez Państwową Komisję Planowania Gospodarczego bez wykazania się takim zezwoleniem.

Warunkiem zezwolenia winno być naturalnie nie tylko zgranie projektowanego obiektu z planem ilości, rodzaju i rozmieszczenia tych zakładów i nie tylko ekonomiczne i technologiczne uzasadnienie dla tworzenia lub rozbudowy takiego zakładu dla ilości i kategorii samochodów, dla których ma stanowić zaplecze techniczne. Warunkiem musi być również takie zaprojektowanie zakładu, któreby odpowiadało tym procesom technologicznym, które przewiduje się dla zakresu działania i rozmiaru zadania projektowanego zakładu. Inaczej mówiąc układ i rozmiar pomieszczeń, dobór, wielkość i rozmieszczenie urządzeń technicznych oraz warunki pracy i zaspokojenie socjalnych potrzeb załogi muszą być takie, jakie w myśl zasad naukowej organizacji pracy zapewnią najsprawniejszą i najekonomiczniejszą obsługę przy najmniejszym nakładzie kosztów eksploatacyjnych i inwestycyjnych.

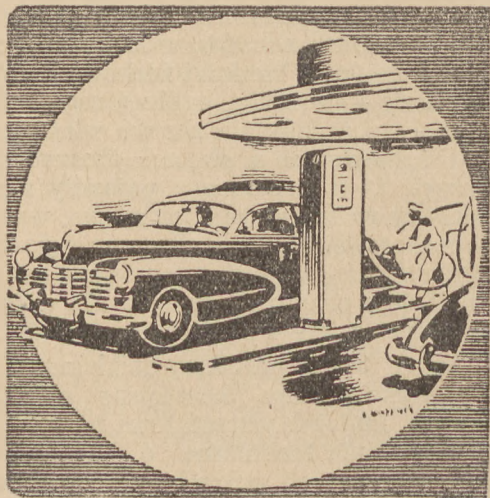
Ministerstwo Komunikacji przygotowane jest do roli racjonalizatora w technologicznym projektowaniu tych obiektów. Pisząc to nie mam przy tym najmniejszego zamiaru uchybiać umiejętności architektów - budowniczych. Projekt technologiczny powinien jednak poprzedzić projekt architektoniczny, ponieważ dopiero dzięki niemu architekt może dysponować koniecznymi dla projektowania budowlanego wskaźnikami techniczno - użytkowymi budynku, nie będąc przy tym skrepowany w swej pomysłowości architektonicznej.

Aby podolać tym zadaniom Ministerstwo Komunikacji powołało w podległym sobie przedsiębiorstwie państwowym „Biuro Projektów i Studiów Komunikacyjnych“ Dział Proj. Budowli Samochodowych. Wydział ten już wykonuje na zamówienia zainteresowanych, za odpowiednią opłatą, na podstawie opracowanych wskaźników do procesów technologicznych, projekty technologiczne budowli i urządzeń technicznych służących do eksploatacji samochodów jak garaże, stacje obsługi, zajezdnie, warsztaty naprawcze i dworce autobusowe.

Jak wspomniano wyżej, przedstawienie takiego projektu technologicznego będzie, począwszy od 1951 roku włącznie, jednym z warunków uzyskania zezwolenia Ministerstwa Komunikacji na budowę czy rozbudowę tego rodzaju obiektów, a w konsekwencji otrzymania kredytów inwestycyjnych na budowę. Leży jednak w istotnym interesie budujących, aby już obecnie, przy projektowaniu budowy z kredytów na rok 1950, korzystali w najszerzej mierze z usług Działu Proj. Budowli Samochodowych.

Tą drogą, mimo wydatku na projekt, zaoszczędzą nie tylko na kosztach inwestycyjnych lecz, co ważniejsze, na zrationalizowaniu pracy przy obsłudze technicznej i naprawie samochodów. Razem z nimi oszczędzi całe społecznione gospodarstwo narodowe, a za te oszczędności eksploatacyjne będzie mogło „zafundować“ gospodarce samochodowej dalsze inwestycje — ponad pierwotny plan. A co te inwestycje znaczą dla gospodarki samochodowej, nie trzeba chyba bliżej tłumaczyć.

St.



RATUJMY CZĘŚCI SAMOCHODOWE

Sprawa obsługi zapobiegawczej taboru samochodowego była już niejednokrotnie poruszona na łamach naszego pisma. Uchwała K. E. R. M. z 29.XI.49 r. stwarza prawne podstawy do utworzenia organizacji obsługi taboru samochodowego tak typowego jak i nietypowego. Ze sprawą obsługi taboru nietypowego łączy się zagadnienie utylizacji użytecznego złomu samochodowego, które znajduje pożądane rozwiązanie na podstawie powyższej uchwały.

Dotychczas poszczególni użytkownicy naprawiali posiadany tabor samochodowy (poza naprawą główną samochodów typowych) we własnym zakresie. Naprawy te jednak pozostawiały dużo do życzenia, gdyż użytkownik kilku lub kilkunastu samochodów nie mógł im zapewnić należytej obsługi z braku odpowiedniego personelu technicznego względnie odpowiedniego warsztatu. Stan taki powodowało znaczne skrócenie żywotności samochodu.

Istniejące urządzenia stacyj obsługi, będące w posiadaniu niektórych użytkowników, przy małej ilości posiadanego taboru nie były racjonalnie wykorzystane, a nieraz używane po odpowiedniej przeróbce do prac nie mających nic wspólnego z ich właściwym przeznaczeniem.

Zgodnie z nową uchwałą K. E. R. M. Centrala Handlowa Przemysłu Motoryzacyjnego „Motozbyt” zorganizuje na terenie całego kraju sieć warsztatów i stacyj obsługi przeznaczonych dla publicznej obsługi samochodów typowych.

Niezależnie od tego Związek Spółdzielni Pracy zorganizuje z istniejących już względnie nowopowstałych spółdzielni — sieć spółdzielczych warsztatów i stacyj obsługi z przeznaczeniem do publicznej obsługi samochodów nietypowych.

Do zadań spółdzielczych warsztatów i stacyj obsługi będzie należało: 1) obsługa techniczna i naprawa samochodów; 2) skup, segregacja i magazynowanie części zamiennych; 3) skup i demontaż wraków.

W związku z tym Ministerstwo Komunikacji opracuje projekt nowelizacji uchwały K.E.R.N. z dnia 27.8.1948 r. w sprawie wyzbywania się przez urzędy, przedsiębiorstwa i instytucje państwowe zbędnych i nadetatowych pojazdów mechanicznych, wraków i ich zespołów oraz zarządzenia Ministrów Przemysłu i Handlu, Komunikacji i Skarbu z dnia 18.XI.1948 r. w sprawie trybu postępowania przy sprzedaży nietypowych, nadetatowych lub zbędnych pojazdów mechanicznych użytkowanych przez urzędy, przedsiębiorstwa i instytucje państwowe.

Umożliwi to na utrzymanie w ruchu poważnej ilości samochodów nietypowych, użytkowanych przeważnie przez przedsiębiorstwa społeczne, a częściowo prywatne, co przy tak rosnących potrzebach środków transportowych odbudowującego się kraju jest sprawą o donio-

śłym znaczeniu. Ponadto przy niedostatecznej jeszcze produkcji samochodów w kraju pozwoli na ograniczenie zakupów zagranicznych taboru samochodowego i zaoszczędzenie cennych dewiz.

Nowelizacja istniejących zarządzeń w znacznym stopniu usprawni likwidację zbędnego w poszczególnych jednostkach sprzętu motoryzacyjnego do samochodów nietypowych, gdyż dotychczasowy tryb wyzbywania się drogą przetargów, poza włożonymi kosztami, nie dawał pozytywnych rezultatów z braku odpowiedniego zainteresowania ze strony nabywców, którymi zazwyczaj byli tylko handlarze a nie bezpośredni użytkownicy. W konsekwencji złom użytkowy stawał się przedmiotem spekulacji, względnie leżał bezużytecznie, zajmując miejsce w magazynach, w chwili gdy inni użytkownicy odczuwali dotkliwy jego brak.

Ponadto z konieczności rozładowania magazynów całe zespoły i części zdadne jeszcze do użytku przekazywane były do składnic Centrali Złomu. Nowe zarządzenia zapobiegły przekazaniu tych części do przetopienia w hutach i skierowały go tam, gdzie może być z wielkim pożytkiem wykorzystany.

Uchwała K. E. R. M. z dnia 29.XI.1949 roku w sprawie obsługi technicznej samochodów, umożliwiła zlikwidowanie istniejących anomalii i niewątpliwie przyczyni się do postawienia dużego kroku naprzód na drodze do właściwego wykorzystania posiadanych w kraju zasobów.

W związku z powyższym Państwowa Komisja Planowania Gospodarczego ustaliła następujące zasady sprzedaży użytkowego złomu motoryzacyjnego przez Centralę Złomu:

1) użytkowy złom motoryzacyjny należy sprzedawać bez ograniczeń bezpośrednio wszelkim zgłaszającym się instytucjom państwowym, samorządowym i spółdzielczym;

2) sprzedaż złomu motoryzacyjnego dla przedsiębiorstw, instytucji oraz osób prywatnych, może odbywać się w wyjątkowych wypadkach na zlecenia Wydziałów Komunikacyjnych Urzędów Wojewódzkich, właściwych dla siedziby lub miejsca zamieszkania nabywcy.

3) należy wstrzymać przekazywanie do hut wszelkiego sprzętu motoryzacyjnego, co do którego istnieje domniemanie, że może być jednak wykorzystany. Wobec przewidywanego powierzenia spółdzielniom pracy sprawy napraw pojazdów mechanicznych nietypowych, spółdzielnie te zostaną odrębnie upoważnione do przejeżdżenia, zakwalifikowania i zakupu wszelkiego użytkowego sprzętu motoryzacyjnego.

Odnosnie punktu 2-go, zgodnie z zarządzeniem Państwowej Komisji Planowania Gospodarczego, Ministerstwo Komunikacji wydało

następujące polecenia Wydziałom Komunikacyjnym Urzędów Wojewódzkich i Zarządów Miejskich w m. st. Warszawie i w m. Łodzi.

1) Wydziały Komunikacyjne Urzędów Wojewódzkich mogą udzielać zezwoleń na zakup użytkowego złomu motoryzacyjnego znajdującego się w zbiornicach Centrali Złomu prywatnym przedsiębiorstwom, instytucjom i osobom na podstawie uprzednio indywidualnie złożonych do Wydziałów Komunikacyjnych wniosków.

2) Wnioski powinny być dostatecznie umotywowane do jakiego celu i w jaki sposób zakupiony złom motoryzacyjny będzie użytkowany.

3) W pierwszej kolejności winny otrzymać zezwolenie na zakup: szkoły i organizacje

szkolne, jak również kursy samochodowe, przedsiębiorcy pracy, osoby zasłużone na polu społecznym i politycznym, racjonalizatorzy, przedsiębiorstwa przewozowe koncesjonowane, posiadacze dorożek samochodowych, członkowie klubów motorowych.

4) Nie należy wydawać zezwoleń prywatnym przedsiębiorstwom i osobom trudniącym się pośrednictwem przy sprzedaży lub dalszą odsprzedażą sprzętu motoryzacyjnego.

5) Akcja powyższa powinna mieć charakter doraźny i powinna być przeprowadzana w sposób ogólny. Nie może mieć powszechnego charakteru i winna ograniczać się w zasadzie do zaspokojenia istotnych potrzeb użytkowników wymienionych w punkcie 3-cim.

P. Reutt.

O racjonalną eksploatację taboru

Artykuł dyskusyjny

Poniżej podane uwagi naszego korespondenta — kol. Aleksandra Pfau — wiążą się ściśle z poglądami zawartymi w wypowiedzi dyr. Ludwika Skoczylasa w artykule p. t. „Samochodowe przewozy własne”, zamieszczonym w zeszycie nr. 1 — styczeń 1950 r. czas. „Motoryzacja”.

Zywnym nadzieję, że uwagi kol. Pfau zainteresują różne czynniki oraz wywołają szerszą dyskusję, która z pewnością przyczyni się do zmniejszenia strat, powstałych z winy braków w samochodowych przewozach własnych.

We wszystkich dziedzinach życia gospodarczego na naszej drodze do socjalizmu spotykamy się na każdym kroku z przejawami świadomie pojętej pracy: planowością, racjonalizacją i współzawodnictwem. Wprowadzamy ulepszenia, mierzymy sekundy, ponieważ staramy się wykorzystać czas, by zrobić więcej i lepiej. Zastanówmy się czy tak właśnie postępujemy w transporcie samochodowym i czy istnieją w tej dziedzinie ewentualne braki i niedociągnięcia.

Dla przykładu zbadałem eksploatację taboru samochodowego w jednym z przedsiębiorstw budowlanych we Wrocławiu. Sytuacja, którą ujrzałem była zła i wypadki niedociągnięć tej instytucji podane przeze mnie powinny służyć jako przykłady zła, którego należy unikać. Jednocześnie stwierdzone braki traktować należy jako przestrożę. W tym przypadku nie chodzi o krytykę danego przedsiębiorstwa, którego dokładnej nazwy nawet nie podaję, lecz chodzi głównie o zwrócenie uwagi na typowe niedociągnięcia, zdarzające się w transporcie, a szczególnie w garażach średniej wielkości, liczących od dziesięciu do trzydziestu samochodów ciężarowych i osobowych. Takiego typu garaży jest w Polsce najwięcej (poniżej opisuję właśnie taki 20-to samochodowy garaż).

Jakie dostrzegłem braki i niedociągnięcia? Podzielić by je można z grubsza na pięć „działów”: 1) brak planowości w technicznej eksploatacji samochodów, 2) brak planowości przewo-

zów; 3) „ogonki” samochodowe; 4) nieracjonalne wykorzystanie wozu; 5) słabe współzawodnictwo pracy.

1. BRAK PLANOWOŚCI TECHNICZNEJ EKSPLOATACJI SAMOCHODÓW

W garażu nie istnieje plan napraw, a jeśli istnieje to tylko na papierze. Jednego dnia stoi w naprawie trzy wozy, drugiego ani jeden i pracownicy warsztatu jednego dnia „gonią przy pracy”, co nie przyczynia się wcale do polepszenia jakości napraw, drugiego zaś dnia „zbiągają baki”.

Nie uwzględnia się rodzaju pracy wozów np. iż samochody pracujące w mieście na małych odległościach mogą stawać do zapobiegawczej naprawy rzadziej.

Nie wymaga się od kierowców, by zgłaszali technicznemu kierownikowi większe naprawy, które każdy dobry kierowca potrafi przewidzieć. Samochody nie powinny jeździć tak długo, póki nie staną. Profilaktyczna naprawa musi bezwzględnie być wprowadzona i ma posiadać rzeczywiście charakter naprawy a nie dnia „wychodnego” dla kierowcy.

2. BRAK PLANOWOŚCI PRZEWÓZÓW

Winę w tym przypadku ponosi zasadniczo kierownik eksploatacji, nieposiadający żadnych kwalifikacyj w tym kierunku, ani też chociażby minimum wiedzy technicznej, którą nabyć można przy odrobinie inicjatywy ze strony pracownika.

Zajęcie kierownika eksploatacji w tym wypadku polega na tym, iż codziennie rano, trzymając w ręku plik kartek z zapotrzebowaniami poszczególnych działów danego przedsiębiorstwa, przydziela kolejny — nadjeżdżający z garażu samochód wraz z czterema robotnikami, do dyspozycji danego działu przedsiębiorstwa.

Kierownik eksploatacji nie wdaje się w to, czy wóz będzie tam użytkowany tylko pół godziny czy cały dzień i w jaki sposób.

Na tym odcinku uwidacznia się ogólny brak planowania transportu i współpracy jego z innymi działami przedsiębiorstwa, które, chociażby z racji swojego charakteru, całkowicie w swojej zasadzie opiera się na planie. Przecież w przedsiębiorstwie budowlanym, można z góry wiedzieć ile potrzeba cegieł, piasku, wapna, bądź innego budulca — na daną budowę i powinno się zgóry w to zaopatrzyć. Tymczasem dzieje się tak, że samochód przywozi tylko to, co dzisiaj i jutro będzie potrzebne — np. jeden wóz piasku, trzy wozy cegieł, jeden wóz desek.

Oczywiście, że w takich warunkach nie ma mowy o żadnym współzawodnictwie, bądź organizacji pracy ze strony kierowcy, jeśli on za każdym razem musi szukać majstra na terenie całej budowy, by spytać gdzie ma rzucić ładunek. Wiemy wszyscy z własnego doświadczenia, że pracę możemy sobie tylko wtedy dobrze zorganizować, jeśli stale jesteśmy zajęci jednym rodzajem roboty. Nawiasem dodamy, że zdarzają się poszczególni kierownicy robót, którzy nie rozpoczynają budowy, nie mając na miejscu prawie całego zwiezionego materiału budowlanego, ale są to wypadki raczej sporadyczne.

Dzieje się niekiedy tak, że kierowca już po dwóch godzinach ukończył pracę w danym dziale i jest wolny. Traci on wtedy czas i paliwo na przejazd z powrotem — do kierownika eksploatacji, po nowe zarządzenia i nadomiar złego jest niekontrolowany.

Nikt nie interesuje się tym, że wozy tracą większą część dnia pracy na czekanie na ładunek, co nie jest zależne ani od kierowcy, ani od robotników i sędzę — leży w zakresie funkcji kierownika eksploatacji, który winien odpowiadać za zbyt mały współczynnik przewozów w mieście. Większość samochodów nie przejeżdża więcej niż 60 km dziennie.

Wracam do sprawy planowania. Ze względu na organizację pracy ze strony kierowcy, powinien on już dnia poprzedniego wiedzieć jaki będzie jego rodzaj pracy w dniu następnym, a nawet na dwa dni naprzód (przy większych odległościach). Kierownik eksploatacji powinien zatrudniać kierowcę w ciągu jednego dnia stale na tej samej trasie i winien o tym wiedzieć. Można to uczynić łatwo przy właściwym planowaniu.

Kierownik eksploatacji winien bezwzględnie zmienić dotychczasowy system pracy stosowany jeszcze prawie we wszystkich instytucjach, polegający na otrzymywaniu od poszczególnych działów zapotrzebowania na samochód i czterech ludzi na cały dzień, nie wdając się w rodzaj i ilość pracy jaką ma wykonać ten zespół.

Poszczególne działy winne określać zgóry rodzaj ładunku, ilość ton oraz trasę, by nie zdarzały się takie wynadki jak to, że każe się czekać 3-tonowemu samochodowi i czterem traga-

rzom przez półtorej godziny przed stolarnią, ładuje się następnie dziesięć ram okiennych i wiezie na odległość dwu kilometrów.

Kierownik eksploatacji powinien pociągać do administracyjnej odpowiedzialności kierowców poszczególnych działów — winnych przestojów i tego rodzaju bezmyślnego używania wozu.

3. „OGONKI” SAMOCHODOWE

Do kierownika eksploatacji powinno należeć także regulowanie sprawy otrzymywania budulca z Centrali Materiałów Budowlanych, lub innych central (np. z Centrali Przemysłu Chemicznego itp.), gdzie zawsze czeka na ładunek w „ogonku” około 10-ciu samochodów przez 3—4 godziny. Uregulować tę sprawę można doraznie posyłając wóz już w chwili otrzymywania materiału. Tymczasem należy to widać do zwyczaju, by ciężarowy samochód stał w kolejce z czterema robotnikami, kierowcą i urzędnikiem przez trzy godziny. Jeśli zwykłe ingerencje nie pomogą, należy wywrzeć odpowiedni nacisk przez czynniki odgórne. Ten drugi sposób jest lepszy, gdyż chodzi w tym wypadku nie tylko o wóz danego przedsiębiorstwa, ale także m. inn. o samochody przyjeżdżające z prowincji i czekające po kilka godzin w kolejce.

W związku z tym marnotrawstwem, wydaje mi się, że sprawą likwidacji przyczyn „ogonków” samochodowych, przynoszących olbrzymie straty w postaci przestojów wozów, powinny ostro się zająć odpowiednie czynniki.

4. NIERACJONALNE WYKORZYSTANIE WOZU.

Kierownik eksploatacji, przy codziennym rozdziale wozów uwzględnia tylko nośność nominalną wozu, nie zwracając zupełnie uwagi na jego przydatność. Nie obchodzi go czy samochód nadaje się do przewozu piasku lub cegieł, dłuźcy czy wapna. Nie zwraca uwagi czy dany wóz posiada skrzynię żelazną czy drewnianą, otwieraną na boki lub też tylko z tyłu i nie uwzględnia kubatury „paki”, która często nie jest zależna od nośności.

Dotyczy to także nieplanowej eksploatacji ciągników (w innych przedsiębiorstwach) których używa się, ze względu na małe zużycie paliwa (Steyr), na trasach dochodzących do 70 km, podczas gdy do pracy w mieście przeznaczają się samochody. Nie przywiązuje się wagi do tego, że ciągnik może obsłużyć trzy przyczepy na zmianę — przy długim czasie ładowania i potrafi wypełnić w mieście w ten sposób pracę kilku samochodów.

Wyda mi się, że w związku z zużyciem paliwa powinny czynniki oficjalne, jeśli tego nie uczynił kierownik eksploatacji, wycofać z użycia pewne typy samochodów budowanych specjalnie do celów wojskowych, dających minimalne korzyści w porównaniu z kosztami eksploatacji. (np. sam. Dodge 4-ro osobowy spalający około 30 l benzyny i zdzierający 4-ry

opony 16/900, które można zużyć na wozach trzytonowych; takie wozy przerabiają ostatnio na karetki pogotowia).

Z racjonalizacją transportu związane jest zagadnienie przeładowywania samochodu ciężarowego. Wiadomo powszechnie, że samochodów nie wolno przeładowywać ponad nominalną nośność, ale zarazem także wiadomo, że fabryka, konstruując wóz, obliczyła także nawet dość duży procent na możliwe przeładowanie. Kierowcy dlatego nie powinni upierać się i nie pozwalać przeładowywać 3-tonowego wozu np. o 200 kg, ponieważ tego w rzeczywistości nie można nazwać przeładowaniem.

To samo dotyczy przewozów na krótkie odległości (500 — 1000 m dobrej drogi np. przy rozładunku kolejowym), gdzie jak sądzę nie nie stanie się takiemu np. Studebakerowi jeśli na niego załadują nawet o pół tony za dużo. Nie nadwyreża takie przeładowanie na krótkiej trasie ani podwozia, ani ogumienia, ani też silnika, pozwala za to zmniejszyć wybitnie ilość przejazdów np. z 10-ciu do 6-ciu, a co za tym idzie zmniejsza czas rozjazdów, zużycie paliwa i pozwala na skrócenie czasu załadowania w ciągu dnia i upłynnienie pracy tragarzy.

Byłem często świadkiem sporów pomiędzy kierowcami, którzy nie pozwalali załadować ani o jedną cegłę więcej ponad trzy tony, a nawet nie dopuszczali do pełnego obciążenia wozu robotnikami, pracującymi na akord, którym łatwiej było w jednym ciągu naładować wóz większą ilością cegieł.

5. SŁABE WSPÓZAWODNICTWO PRACY.

Wyżej wymienione warunki pracy powstałe z winy administracji nie stwarzają oczywiście odpowiedniego podłoża do współzawodnictwa pracy, a przy wszelkich ewentualnych próbach kierowcom opadają ręce, bo trzeba czekać: w ogonkach, na załadowanie, na rozładowanie, aż załatwią jakieś formalności biurowe i t. p. Przestaje nie z winy kierowców są zmorą.

Jeśli by któryś z kierowców chciał stosować jakieś racjonalizatorskie pomysły, które pomogłyby np. rozładowanie skrócić do kilkunastu sekund, musiałby to wszystko porzucić jako syzyfową pracę, gdyż godziny utracone na przestojach w porównaniu z zarobionymi minutami poprostu zniechęcają.

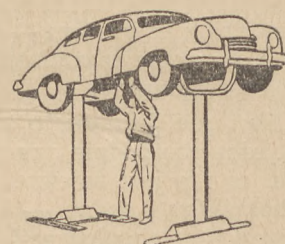
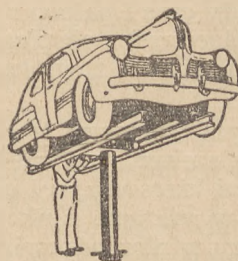
W związku z planowaniem i racjonalizacją pracy ukazują się na łamach czasopisma „Motoryzacja” artykuły, które stosunkowo dość teoretycznie traktują o planowaniu przewozów w wielkich przedsiębiorstwach wyłącznie transportowych np. w P.K.S.-ie. Wielkich przedsiębiorstw jest jednak stosunkowo bardzo mało — większość naszego taboru samochodowego eksploatują instytucje posiadające 10 — 30 wozów używanych do potrzeb własnych. Tymi garażami powinniśmy się bliżej zająć. Straty, które powstają wskutek braku albo złego pla-

nowania, braku racjonalizacji i braku należytej organizacji strony eksploatacyjnej transportu tych właśnie instytucji, są olbrzymie i dochodzą do miliardów złotych w bilansie rocznym.

Jakie widzę środki zaradcze?

1. Należyte kształcenie kierowników eksploatacji.
2. Rewizja dotychczasowego systemu eksploatacji, przywiązanie uwagi do szczegółowego planowania transportu samochodowego.
3. Karanie administracyjne ludzi odpowiedzialnych za nieuzasadnione przestoje samochodów. Dotyczy to zarówno kierownika eksploatacji, jak i poszczególnych osób eksploatujących. Należy wreszcie skończyć z brakiem odpowiedzialności i przestoje wozów zaliczyć do szkolnictwa gospodarczego.
4. Stworzenie przy wojewódzkich wydziałach komunikacji referatu kontrolującego eksploatację zarówno techniczną, jak i handlową samochodów państwowych. Bezwzględnie w referacie tym powinni się znaleźć wybitni fachowcy i sądzę, że pomimo braku znajdzie się w każdym województwie dwóch — trzech specjalistów.
5. Kształcenie kadr fachowych inspektorów samochodowych kontrolujących techniczny stan wozów i sposoby napraw.

Aleksander Pfau.



DZIAŁ PROJEKTOWANIA BUDOWLI SAMOCHODOWYCH JUŻ PRACUJE

Szybki rozwój transportu samochodowego powoduje potrzebę poważnych i szybko realizowanych nakładów inwestycyjnych. Między innymi są to inwestycje w postaci budynków i urządzeń mających na celu utrzymanie taboru w stanie gotowości technicznej — jak np. garaże, stacje obsługi w warsztatach dla napraw bieżących i zapobiegawczych oraz zajezdnie.

Jest zrozumiałe, że przy wyjątkowo szybkim tempie rozwoju transportu samochodowego, realizacja inwestycji musi być wykonywana planowo, a zatem umiejętnie. Niestety praktyka dotychczasowa wykazuje poważne błędy przy budowie zakładów służących do obsługi taboru samochodowego, błędy popełniane zarówno w samych założeniach, jak zwłaszcza w zastosowaniu procesów technologicznych.

Celem uniknięcia złych, a za tym marnotrawnych rozwiązań, dokumentacja techniczna, a w szczególności projekt technologiczny powinny być opracowane na podstawie zasad naukowych. Do tego celu powołano do życia przy Ministerstwie Komunikacji Biuro Projektów i Studiów Komunikacyjnych — Dział Projektowania Budowli Samochodowych.

Z usług Działu Projektowania Budowli Samochodowych mogą i powinni skorzystać inwestorzy podejmujący budowę i urządzenie zakładów służących do obsługi taboru samochodowego. Adres: Oddział Proj. Bud. Sam. Warszawa, ul. Emilii Plater Nr 21, p. 209.

Kierowca doskonały i jego szkolenie

Artykuł dyskusyjny

Pewne często powtarzane definicje, zarówno z dziedziny techniki, czy też natury ogólnej, po pewnym czasie stają się tak pospolite, że nikomu nawet na myśl nie przychodzi, aby zastanowić się czy taka definicja jest rzeczywiście tak prostą i jednoznaczną, jak się to na pierwszy rzut oka wydaje.

Ponieważ interesujemy się problemami technicznymi, a ściślej mówiąc grupą problemów technicznych, dotyczącą przede wszystkim różnych dziedzin życia związanych z motoryzacją, przeto z tej właśnie dziedziny rozpatrzmy przykład.

Tak więc zanalizujmy określenie: doskonały pilot i doskonały kierowca. Na pozór wydaje się, iż obie definicje są zupełnie analogiczne z tą jedyną różnicą, iż pierwsza odnosi się do człowieka prowadzącego samolot, a druga do człowieka prowadzącego pojazd mechaniczny. I tu już na samym wstępie natrafiamy na pewne rozbieżności. Mówiąc bowiem o doskonałym pilocie mamy na myśli człowieka, który ma tak opanowaną technikę lotu, że z każdej najcięższej nawet sytuacji potrafi wyprowadzić samolot zgodnie z własnym życzeniem. Nikomu z nas jednak nie przechodzi na myśl czy ów pilot jest również „asem“ w sprawach związanych z naprawą i regulacją silnika lub płatowca — te sprawy należą bowiem do mechanika, który znów nie musi być pilotem. Zakresy tych czynności w lotnictwie są zupełnie jednoznacznie określone i całkowicie między sobą rozgraniczone.

A jak wygląda ta sprawa w automobiliźmie?

Dla jasności rozpatrzmy skrajne wypadki. Tak więc dla instytucji korzystającej z usług kierowcy w ruchliwym ośrodku jakim jest np. duże miasto, na miano „kierowcy doskonałego“ zasługuje w pierwszym rzędzie człowiek, który ma tak opanowaną technikę prowadzenia wozu, że bez najmniejszych trudności daje sobie radę na najbardziej ruchliwych arteriach miasta (oczywiście z zachowaniem wszelkich obowiązujących przepisów ruchu). Natomiast na jego zdolności w usuwaniu defektów w samochodzie kładzie się już mniejszy nacisk, gdyż w najgorszym wypadku załatwią to stacje obsługi, warsztaty itp. instytucje, które w każdym większym mieście są dość licznie reprezentowane.

W przeciwieństwie zaś kierowcy zatrudnieni w instytucjach położonych jak to się mówi na „zapadłej prowincji“ w pierwszym rzędzie muszą być dobrzy mechanicy, od ich bowiem zaradności w wielu wypadkach zależy regularność ruchu wozu, która przeważnie pokrywa się z regularnością zaopatrzenia punktów obsługiwanych przez pojazdy, które oni prowadzą. Sprawa zaś wysokiej klasy jazdy staje się w

tym wypadku problemem 2-go lub 3-cio rzędym, gdyż wyminięcie na szosie samochodu lub furmanki nie jest problemem technicznie trudnym, nawet dla dość słabego kierowcy.

Z tego już jasno widać, że kierowców należałoby podzielić raczej na trzy grupy: 1) dobry kierowca — słaby mechanik; 2) dobry mechanik — słaby kierowca; 3) dobry kierowca — dobry mechanik = „kierowca doskonały“.

Nie będę tu oczywiście rozpatrywać przyczyn czemu w lotnictwie połączenie zakresu czynności pilota i mechanika nie jest wymagane, a w automobiliźmie jest w pewnym sensie koniecznością — powstałby bowiem z tego oddzielny referat, nie wiążący się bezpośrednio z motoryzacją naziemną. Chciałbym natomiast podzielić się z Czytelnikami szeregiem uwag, jak moim zdaniem powinien być szkolony „kierowca doskonały“, który jest tak bardzo poszukiwanym „artykułem“ na rynku motoryzacyjnym.

Trudno jest oczywiście rozpatrzeć wszelkie możliwe metody szkolenia i ich wyniki, gdyż w wielu wypadkach ten sam program szkoleniowy wprowadzony do kilku szkół daje już różne wyniki, uzależnione w dużym stopniu od indywidualnych zdolności wykładowcy, jego podejścia do słuchaczy itp., nie mówiąc już o pomocy jakimi szkoła dysponuje jak: modele, tablice, wykresy itp.

Nie popełnimy jednak większego błędu stwierdzając fakt, iż ogromna większość kursów kierowców organizowanych przez takie czy inne instytucje, zamyka swój program w ramach około 2-ch do 6-ciu miesięcy i dzieli go na cztery zasadnicze części: a) wiadomości teoretyczne; b) przepisy drogowe; c) jazda właściwa; d) ćwiczenia praktyczne (zajęcia warsztatowe).

Metoda ta daje bezsprzecznie pewne wyniki pozytywne, lecz mija stosunkowo jeszcze bardzo długi okres czasu, zanim „świeżo upieczony“ kierowca nabędzie odpowiedniej rutyny w prowadzeniu wozu i nim opanuje dobrze stronę techniczną t. j. wyszukiwanie usterek, prawidłowe ich usuwanie itd. Nie mówię tu oczywiście o wybitnych zdolnościach indywidualnych, które odgrywają wielką rolę.

Zapoznawszy się bliżej z grupką takich młodych kierowców dowiemy się z łatwością, że są to ludzie, którzy przed kursem przeszli pewną selekcję lekarską (nie zawsze dostateczną) oraz, iż wiek ich waha się średnio w granicach 20 — 25 lat.

Tu właśnie leży pierwszy zasadniczy błąd, gdyż są to już mężczyźni, a szkolenie „narybku“ na przyszłych kierowców powinno się rozpocząć od szkolenia młodych chłopów.

W tym miejscu prawdopodobnie Czytelnik zapyta mnie, „a jakież to szanujący się obywatel chciałby jechać z takim — grzecznie powiedziawszy — smarkaczem jako kierowcą”? Otóż wcale nie uważam za stosowne, aby „smarkaczy” odraru robić kierowcami, ale uważam za bardzo wskazane, aby przyszli kierowcy nie jako mężczyźni, lecz jeszcze jako wyrostki mieli możliwość zetknięcia się z takimi elementami mechanizmów, które w przyszłości znajdą również i w samochodzie jak: nakrętka, śruba, łożysko toczne, łańcuch itp.

A jak to zrobić? Dziś, gdy w rękach Państwa są zarówno ośrodki szkoleniowe jak i fabryki, to wystarczy naszej młodzieży dostarczyć do szkół na pierwszy ogień trochę rowerów — nawet za pewną opłatą — i uruchomić grupę lotnych instruktorów, którzy pokażą i wytłumaczą chłopcom jak się prawidłowo składa rower, usuwa luzy, jak należy posługiwać się typowymi narzędziami. Zresztą chłopcy sami sobie już szybko poradzą i w rezultacie odniosą szereg korzyści jak na przykład:

- 1) wcześniej zapoznają się z różnymi częściami mechanizmów i ich obsługą;
- 2) chłopcy, którzy przy tej okazji nauczą się jeździć na rowerze, z reguły zamiast wydawać pieniądze na głupstwa, będą do słownie stawać na głowie, aby zebrać odpowiednią sumę i kupić sobie własny rower — no i oczywiście majstrować przy nim co się da, bez względu czy to jest potrzebne czy nie; ale o to właśnie chodzi, gdyż chłopców to bawi i nie zdają sobie oni nawet sprawy, że przy tej zabawie szkolą się, nabierając samodzielności i „cucia w palcach”, choć odbija się to różnie na zdrowiu roweru (co w tym wypadku jest mało ważne).

Na tym zakończyłby się pierwszy etap szkolenia młodocianego narybku.

* * *

Drugi etap szkolenia powinien zapoznać przyszłych kierowców z najprostszymi silnikami, ich budową i obsługą. Rozwiązanie tego problemu winno odbywać się przy współpracy odgórnych czynników miarodajnych, które na podstawie posiadanego materiału statystycznego jak i bieżących obserwacji, będą mogły wybrać i ustalić najwłaściwszą metodę postępowania, gdyż istnieją tu bardzo szerokie możliwości jak:

- 1) założenie odpowiednich kół „szkolenia motorzacyjnego” przy szkołach technicznych;
- 2) utworzenie analogicznych komórek dla młodocianych przy warsztatach remontowych motocyklowych lub samochodowych;
- 3) założenie kół młodzieżowych przy istniejących klubach motocyklowych.

Jednak w każdym wypadku, bez względu na to gdzie zostaną utworzone takie komórki, winny one spełniać pewne podstawowe warunki tj.:

- a) posiadać instruktora, który dalby uczniowi odpowiedź na każde jego zapytanie teoretyczne, jak również i udzielić wskazówek warsztatowych tj. jakie części silnika należy uznać za uszkodzone i w jaki sposób można je naprawić;
- b) pozwolić uczniowi wykonywać samodzielnie możliwie jaknajwiększą ilość czynności, dając mu jedynie główne wytyczne;
- c) obserwować starannie tych, którzy wrodzonymi zdolnościami i sprytem wybijają się ponad przeciętny poziom, zwracając specjalną uwagę na ich podejście do pracy;
- d) pozwalać uczniom na stosowanie ich własnych pomysłów, nawet błędnych, lecz w tym ostatnim wypadku, gdy efekt pracy będzie negatywny, żądać, aby uczeń sam ustalił gdzie leży przyczyna zła i dlaczego.

Oczywistym jest, że niema tu mowy o pracy nad pełnowartościowym sprzętem, lecz jedynie będzie to powoływanie do życia „motorowych wraków” i to tylko raczej na użytek wewnętrzno - szkoleniowy.

Tych kilka uwag naświetliłoby w głównych zarysach zadania drugiego etapu szkolenia.

* * *

Wreszcie powinien nastąpić trzeci etap szkolenia, który w chwili obecnej jest może nieco jeszcze pieśnią przyszłości, bowiem winien on odbywać się na... własnym pojeździe mechanicznym!

Sądzę, że w tym miejscu wielu Czytelników ironicznie się uśmiechnie i powie krótko — nonsens, to jest niewykonalne! A jednak czyż naprawdę niewykonalne?

Już w pewnym sensie dał odpowiedź na to pytanie ob. W. Rychter, znany dobrze Czytelnikom „Motoryzacji”, w kilku swych artykułach na łamach czasopisma „Horyzonty Techniki”, opisując fikcyjny dziś jeszcze samochód „Hortek”. W tym właśnie kierunku skłaniam swe rozumowanie, aby nareszcie skończyć już z bezpodstawnym twierdzeniem, iż człowiek pracy, który dąży do maksymalnego wykorzystania tak drogiego dziś czasu i który w tym celu posługuje się pojazdem mechanicznym, aby skrócić do minimum marnowane godziny na komunikację, miał być stale traktowany jako „pasożyt rozbijający się własnym samochodem”.

Rozwiązanie tego problemu może być wielorakie np.:

- 1) wypuszczenie przez Państwo odpowiednio dużej serii tanich pojazdów uproszczonych dla celów szkoleniowych, a nawet i użytkowych;
- 2) wykonywanie takich uproszczonych pojazdów z wraków motocyklowych i różnego materiału odpadkowego przez zdolniejszych uczniów z 2-ego etapu szkolenia, przy odpowiednio zorganizowanej wspól-

pracy personelu szkół technicznych i inżynierskich oraz przy właściwej kontroli fachowej.

A jak taki uproszczony pojazd powinien wyglądać?

Danie mu nazwy samochodu — w dzisiejszym rozumieniu tego słowa — byłoby napewno lekką przesadą, gdyż ma to być zasadniczo lepsza skrzynia na kółkach, odpowiadająca najkonieczniejszym przepisom bezpieczeństwa, zaopatrzona w silnik motocyklowy o pojemności od 125 do maksimum 350 cm³ i prawdopodobnie pozbawiona takich „dziwnych“ urządzeń jak dyferencjał, tylny bieg i wszelkich dodatkowych „diabelskich wynalazków“, utrudniających życie biednemu kierowcy, a poruszający się maksymalną szybkością do 50 km/godz.

Wnikanie w bliższe szczegóły techniczne w chwili obecnej i tak jest przedwczesne, ważnym jest natomiast, że to „coś“ na kółkach ma być tanie, i co ma dać ono w ostatecznym efekcie:

- 1) taki pojazd dla młodocianych kierowców będzie ich pierwszą szkołą życia w dziedzinie motoryzacji, czego niestety żadne, nawet najlepiej zorganizowane, kursy nie są w stanie im dać. Wyrobią oni sobie w tej szkole samodzielność i zaradność, oraz poznają praktycznie przepisy ruchu i opanują technikę jazdy;
- 2) tutaj również spodziewać się należy znacznego zróżniczkowania uczniów, gdyż część zadowolony się tym, co podano w punkcie pierwszym, lecz jednostki bardziej wartościowe, o które nam specjalnie chodzi, z całą pewnością nie poprzestaną na tym, zaczną one unowocześniać i przerabiać swój pojazd, dążąc do tego, aby przy zastosowaniu jaknajprostszycch środków zbliżyć się do właściwości prawdziwego samochodu.

Należy się liczyć z tym, że właśnie z tej grupy w przyszłości powstaną nie tylko doskonali kierowcy, lecz i mistrzowie warsztatowi, konstruktorzy i wynalazcy.

I tutaj zjawia się problem nowy — jak tych najzdolniejszych „wylapać“, gdyż oni wszelkie przeróbki i unowocześnienia posiadanego pojazdu będą przeprowadzać przeważnie na własnym podwórku?

W tym właśnie miejscu dochodzimy do najważniejszego momentu i to już w skali państwowej, a mianowicie:

- 1) Element, który przeszedł przez wszystkie etapy szkolenia, będzie miał w sobie głęboko wpojony szereg cech niezbędnych dla dobrych kierowców, o których to cechach już uprzednio wspomniano, a których żadne kursy dać mu nie mogą z wyjątkiem „szkoły życia“.
- 2) Młodzi kandydaci na wzorowych kierowców, mimo przejścia przez wszystkie trzy etapy szkolenia, z całą pewnością będą po-

siadać w różnych działach (głównie teoretycznych) pewne luki — uzależnione to będzie od ich zdolności i „specjalizacji“ — jeden bowiem będzie faworyzować silnik, inny podwozie, inny wreszcie będzie zajmować się pewną grupą mechanizmów jak resorowanie, mechanizmy kierownicze itp.

Otóż przy powołaniu takiego elementu do pracy zawodowej odpada już Państwu najniewdzięczniejsza rola „niani“ wprowadzającej dziecko w życie — dziecko bowiem jest już doskonale wprowadzone i trzeba go jedynie doszkolić teoretycznie dla wyrównania pewnych luk (okres b. krótki), a następnie przeszkolić na tym typie pojazdów, na którym ma pracować (również okres b. krótki). Podkreślam tu specjalnie słowo *przeszkolić*, gdyż przeszkolenie to sprawa dni, a szkolenie to długie miesiące.

- 3) Państwu wreszcie przypadnie rola opiekuna i wychowawcy w najszlachetniejszym jakie tylko można sobie wyobrazić współzawodnictwie, a mianowicie we współzawodnictwie twórczo-konstrukcyjnym przez zorganizowanie odpowiednich raidów połączonych z konkursem techniczno-wynalazczym dla odpowiednich typów pojazdów młodzieżowo - szkoleniowych.

Właściwie dobrana komisja techniczna będzie mogła wtedy ocenić wartość pomysłów dorosłych konstruktorów, mając już przeważnie przed oczyma pomysł zrealizowany.

Pomysły te będzie można wprowadzać w życie przy wozach seryjnych, a samych konstruktorów według uznania komisji szkolić odpowiednio na instruktorów - mistrzów — rzeczywistych konstruktorów — kierowników działów itp. Tym sposobem wszystkie wybitnie zdolne jednostki powinny znaleźć się w jaknajkrótszym czasie pod opieką Państwa i uzyskać pomoc i środki dla dalszej twórczej pracy.

Reasumując całokształt mej wypowiedzi w kilku zdaniach, można powiedzieć, że:

- 1) Państwo otrzyma młody narybek dobrze podszkolony, a tym samym spadnie z barków Państwa najniewdzięczniejsza praca szkolenia od abc.
- 2) Dla przeciętnych kierowców rola Państwa ograniczy się do doszkolenia teoretycznego i przeszkolenia na właściwym typie pojazdów — co w efekcie pozwoli w stosunkowo b. krótkim czasie otrzymać młodego wiekiem, pełnowartościowego kierowcę — Kierowcę Doskonałego.
- 3) Umożliwiona zostanie Państwu kontrola nad właściwym szkoleniem najzdolniejszych pracowników technicznych wszelkich stopni przemysłu motoryzacyjnego.

Raz jeszcze zaznaczam, iż podane uwagi są jedynie szkieletem dyskusyjnym, a nie przepracowanym materiałem, nadającym się do szybkiej realizacji.

Inż. Edward Bock



Jak nie należy jeździć

Jak nie należy jeździć, zdawałoby się wiedzą wszyscy zawodowi kierowcy. Okazuje się jednak, że nie wszyscy, ponieważ najczęściej nie znają oni dokładnie przepisów o ruchu pojazdów mechanicznych. Znajomość bowiem tych przepisów ogranicza się zwykle u kierowców do znajomości znaków drogowych, a to, niestety, w praktyce nie wystarcza i jest powodem częstych wypadków. Poniżej podane wydarzenia jasno wskazują na to.

Ostatnio wracał z dalekiej podróży, prowadząc samochód ciężarowy kierowca jednej z warszawskich instytucji. Nad ranem, czując się zmęczonym, oddał kierownicę swemu zmiennikowi, który dotychczas spał w samochodzie. Sam, w poczuciu spełnionego obowiązku, zasnął spokojnie. Niestety nie danem mu było zbyt długo cieszyć się zasłużonym odpoczynkiem. Zmiennik prowadząc wóz nieostrożnie i lewą stroną szosy, najechał na jadący w przeciwnym kierunku, właściwą stroną szosy, samochód ciężarowy. Nastąpiło zderzenie, jakkolwiek kierowca samochodu jadącego prawidłowo z odległości około 100 m podawał sygnały świetlne. W wyniku zderzenia kierowca i pasażer jadącego prawidłowo samochodu doznali tak ciężkich obrażeń ciała, że przewiezieni do szpitala zmarli.

Sprawę powyższą rozpatrywał Sąd Okręgowy w Warszawie, z oskarżenia prokuratora, skierowanego przeciwko zmiennikowi o nieumyślne spowodowanie śmierci człowieka, tj. z art. 230 § 1 K. K.

W toku przewodu sądowego okazało się, że zmiennik, jadąc lewą stroną szosy bez koniecznej przyczyny, naruszył art. 6 przepisów porządkowych na drogach publicznych. Następnie jadąc szybko i nie zwracając uwagi na dawane mu przez jadący z przeciwnej strony samochód sygnały świetlne i nie zjeżdżając na prawą stronę jezdni — obraził § 53 p. 1 przepisów o ruchu poj. mech. Te okoliczności spowodowały wyrok skazujący zmiennika na więzienie.

Drugi wypadek miał miejsce w Warszawie, na Pradze. Pewnego dnia około godziny 14 jechał samochód osobowy ul. Targową od strony ul. Kijowskiej, w kierunku Dworca Wileńskiego. W niewielkiej odległości przed nim jechał inny samochód, a równoległe z tym samochodem na szynach — tramwaj.

Kierowca jadącego z tyłu samochodu chciał koniecznie wyprzedzić zarówno jadący przed nim samochód, jak również tramwaj i w tym celu skręcił na lewo, chcąc wyprzedzić tramwaj z lewej strony, a wobec nadjeżdżającego również z przeciwnej strony tramwaju, skręcił jeszcze bardziej na lewo, wjeżdżając całkowicie na przeciwną stronę jezdni. Należy dodać, że robiąc te nieprawidłowe manipulacje, nie zmniejszał szybkości. Nic więc dziwnego, że nie zdążył zahamować i potrafił usiłującego właśnie przejść przez jezdnię młodego chłopca. Uderzony przewieziony do szpitala zmarł.

Na rozprawie w Sądzie Okręgowym biegły do spraw poj. mech. stwierdził naruszenie §§ 53 p. 1 i 54 p. 1 przepisów o ruchu poj. mech., gdyż kierowca nie zachował należytej ostrożności, ani też nie panował nad

pojazdem w takim stopniu, żeby mógł go każdej chwili zatrzymać. W sytuacji w jakiej się znajdował powinien był zahamować, przeczekać aż się zrobi droga wolna, a nie wyprzedzać tramwaju z lewej strony. W związku z powyższym został skazany z art. 230 § 1 K. K. na więzienie.

Inny wypadek wskazuje na to, że nie tylko samemu można spowodować wypadek, ale nawet pozwalając komuś na coś, co zdawałoby się nie może grozić niebezpieczeństwem, można spowodować przykre konsekwencje.

W jednym z ubiegłych miesięcy funkcjonariusze M. O. przechodząc ulicą, zauważyli grupę ludzi i leżącego na jezdni, obok przewróconego motocykla, nieprzytomnego chłopca, który po odwiezieniu do szpitala zmarł.

W toku dochodzenia zostało ustalone, że w dniu tym właściciel motocykla polecił swemu młodszemu bratu odprowadzić motor do pobliskiego warsztatu, w celu naprawy. Brat w czasie odprowadzania motocykla, spotkał na ulicy syna sąsiada, który się do niego przyłączył. Wobec nie przyjęcia przez warsztat motocykla, wrócili z powrotem do domu. W trakcie tego udało im się jakimś sposobem uruchomić motor. Wtedy brat właściciela usiadł za kierownicą, a chłopiec na tylnym siedelku.

Wobec tego jednak, że przypadkowy kierowca nie posiadał umiejętności prowadzenia motoru, ani prawa jazdy, zawadził o jakiś większy, wystający z jezdni kamień i przewrócił motocykl. Pasażer zaś uderzywszy głową o bruk stracił przytomność i w wyniku wstrząsu mózgu zmarł w szpitalu.

Właściciel motocykla został objęty dochodzeniem, jako współwinny spowodowania nieumyślnej śmierci człowieka na zasadzie § 67 p. 4 przepisów o ruchu poj. mech., który mówi, że „właściciel pojazdu jest odpowiedzialny za dopuszczenie do samodzielnego prowadzenia pojazdu przez osobę nie posiadającą zezwolenia”. Wprawdzie dochodzenie przeciwko niemu zostało w rezultacie umorzone, gdyż dowiódł on, że polecając bratu odprowadzić motor do warsztatu nie mógł przewidywać uruchomienia motoru, który miał być naprawiany, niemniej jednak miał dużo przykrości, a brat został skazany na rok więzienia z art. 230 § 1 K. K.

Widzimy więc na powyższych przykładach jak bardzo odpowiedzialna jest funkcja kierowcy, który — jak kapitan okrętu na wszystko musi zwracać baczność uwagę, w każdej okoliczności się dobrze orientować, co mu wolno, a czego mu nie wolno, wszystko musi przewidzieć, gdyż za wszystko najczęściej on ponosi odpowiedzialność i to nie tylko karną, ale również i cywilną, płacąc za skutki swej nieostrożności lub niedbalstwa niejednokrotnie przez całe życie.

Jerzy Zarzecki



4 LATA WIEZIENIA za spowodowanie wypadku w stanie nietrzeźwym otrzymał kierowca Miejskich Zakładów Komunikacyjnych w Gdyni — Jarkowski. Karę tę wymierzył Sąd Apelacyjny w Gdyni, który rozpatrywał oskarżenie w trybie doraźnym. Po raz pierwszy na Wybrzeżu rozprawa odbyła się w warsztacie pracy oskarżonego — w hali montażowej warsztatów MZK.

Z kraju

Decentralizacja „Motozbytu”

Z dniem 1 stycznia 1950 r. weszła w życie nowa struktura organizacyjna C.H.P.Mot. „Motozbyt”, która odbiega częściowo o opracowywanych uprzednio przez Główną Komisję Organizacyjną projektów. Zmiany te pozostają w związku z jednoczesnym wprowadzeniem nowego systemu finansowego według ustalonych ogólnie wytycznych i wyraźnym zaleceniem władz nadzorczych, by reorganizacja dokonana została na zasadzie decentralizacji przedsiębiorstwa i jasno zarysowanego podziału na jednostki administracyjne i operatywne.

Koncepcja przekształcenia istniejących w Służbie Handlowej działów sprzedaży w wyodrębnione, branżowe biura sprzedaży — została zaniechana. Niemniej działy te zostały odciążone od czynności operacyjnych. Obok istniejących już wyodrębnionych placówek Biura Handlu Zagranicznego i Biura Samochodów Remontowanych utworzone zostało trzecie wyodrębnione Biuro p.n. Biuro Obsługi Technicznej Sprzętu Motorowego.

Poza Naczelna Dyrekcja i wymienionymi przed chwilą trzema wyodrębnionymi biurami nowa struktura organizacyjna przewiduje w składzie C.H.P.Mot. „Motozbyt” następujące jednostki organizacyjne, działające na zasadach wewnętrznego rozrachunku gospodarczego i samodzielnie bilansujące: Składnice, Ekspozytury Rejonowe, Hurtownie, Terenowe Biura Sprzedaży Detalicznej z podległymi im Sklepami oraz Stacje Obsługi Samochodów.

W myśl nowego schematu organizacyjnego Naczelnej Dyrekcji podlegają bezpośrednio: BOTSM BHZ, BSR, Składnice i Ekspozytury Rejonowe. Natomiast Ekspozytorem Rejonowym podlegają: Hurtownie, Terenowe Biura Sprzedaży Detalicznej wraz z podporządkowanymi im sklepami i Stacje Obsługi Samochodów.

Za jednostki administracyjne uważa się Naczelna Dyrekcja, Biuro Obsługi Technicznej Sprzętu Motorowego i Ekspozytury Rejonowe. Natomiast pozostałe jednostki posiadają charakter operacyjny.

Utworzenie Hurtowni i TBSD, które przejmują z Ekspozytur czynności operatywne w zakresie handlu hurtowego i detalicznego, umożliwić ma Ekspozytorem Rejonowym poświęcenie się przede wszystkim pracy koncepcyjnej i czyni z nich w tym zakresie terenowe odpowiedniki Naczelnej Dyrekcji.

Na podkreślenie zasługuje też wzrost roli Składnic, które uzyskują w nowym systemie większą samodzielność, szerszy zakres działania i obciążone zostają większą odpowiedzialnością, niż to miało miejsce poprzednio.

„MOTOZBYT” WYKONAŁ PLAN NA 1949 R. W 127,5%. Plan obrotu towarowego C.H.P.Mot. „Motozbyt” na rok 1949 wykonany został z nadwyżką 27,5%. W gruncie rzeczy % przekroczenia planu jest jeszcze wyższy, jednakże wobec nadestania przez niektóre Ekspozytury Rejonowe sprawozdań po terminie — część obrotów zaliczona zostanie już na rok 1950.

Jeżeli chodzi o poszczególne grupy towarowe, to najlepiej wykonany został plan sprzedaży rowerów, a mianowicie w 178,5%. Wysoko przekroczony też został plan w odniesieniu do ciągników — 172,7%. Jeśli chodzi o autobusy, to plan wykonano w 131,7%, w odniesieniu do motocykli zaś w 124,6%.

Na podkreślenie zasługuje wysokie przekroczenie planu w odniesieniu do motocykli i rowerów, ponieważ nie są to artykuły reglamentowane, lecz wolnorynkowe, gdzie wykonanie planu sprzedaży zależy — obok popytu na towar — również od sprawności i sprężystości aparatu dystrybucyjnego.

UTWORZENIE BIURA OBSŁUGI TECHNICZNEJ SPRZĘTU MOTOROWEGO. Na mocy zarządzenia Naczelnego Dyrektora „Motozbytu” powołane zostało do

życia Biuro Obsługi Technicznej Sprzętu Motorowego C.H.P.Mot. „Motozbyt”. Biuro to jest jednostką wydzieloną organizacyjnie z Naczelnej Dyrekcji, która jednak sprawuje nadzór nad BOTSM.

Zadaniem Biura jest kierownictwo i nadzór nad Stacjami Obsługi „Motozbytu” na terenie całej Polski. Biuro wytycza działalność sieci SOS, opierając się na treści uchwały Komitetu Ekonomicznego Rady Ministrów z dn. 29.11.1949 r. Na tej podstawie opracowywane są szczegółowe regulaminy i instrukcje. W zakres działania Biura wchodzi dalej uzyskanie środków dla osiągnięcia postawionych przed nim celów, a więc zdobycie niezbędnych środków inwestycyjnych, sprzętu technicznego i kadr pracowniczych.

BOTSM instruować będzie podległe mu Stacje Obsługi pod względem organizacyjnym, technicznym, finansowym i ekonomicznym, będzie też kontrolować ich bieżącą działalność drogą przeprowadzania stałych inspekcji w terenie oraz oceniać i analizować osiągnięcia przez SOS wyniki, korzystając ze sprawozdawczości.

BOTSM składać się ma z Działów: Ekonomicznego Technicznego i Finansowo - Administracyjnego. Biuro musi też posiadać własną komórkę inwestycyjną, personalną oraz radcę prawnego. Na czele Biura stoi Dyrektor, mianowany przez Naczelnego Dyrektora „Motozbytu”.

W chwili obecnej nowopowstałe Biuro znajduje się w okresie prac organizacyjnych, borykając się jeszcze z dużymi trudnościami. Największą bolączką są sprawy lokalowe oraz zagadnienie skompletowania pełnego zespołu pracowników. Organizację Biura powierzono inż. Władysławowi Daszkiewiczowi.

ROZBUDOWA SIECI SKLEPÓW DETALICZNYCH „MOTOZBYTU”. W ubiegłym okresie czasu sieć handlu detalicznego „Motozbytu” uległa dalszemu rozwojowi. Uruchomiono następujące sklepy: sklep Nr 35 — Sosnowiec, ul. 3 Maja 23, sklep Nr 36 — Krosno, ul. Krakowska 31, sklep Nr 37 — Wałcz, ul. Kilińskich 58, sklep Nr 38 — Koszalin, ul. Zwycięstwa 58, sklep Nr 39 — Szczecinek, ul. 9 Maja 38, sklep Nr 40 — Grudziądz, ul. 23 Stycznia 4/6, sklep Nr 41 — Olsztyn, ul. Stalina 39, sklep Nr 42 — Tczew, ul. Krótka 15, sklep Nr 43 — Tomaszów Mazowiecki, ul. Kościuszki 16.

Plan na rok bieżący przewiduje nieco powolniejsze tempo rozwoju sieci handlu detalicznego, niż to miało miejsce w roku ubiegłym, jednak sieć placówek detalicznych „Motozbytu” pokrywa coraz gęściej i coraz bardziej równomiernie teren całego kraju. Oczywiście „Motozbyt” troszczyć się musi nie tylko o utworzenie maksymalnej ilości sklepów, lecz i o to, by dysponowały one odpowiednią ilością towaru.

DRUGI ZJAZD BRANŻOWY DZIAŁU OGUMIENIA „MOTOZBYTU”. W Toruniu odbyła się druga z kolei narada branżowa Działu Sprzedaży Ogumienia „Motozbytu”. W naradzie wzięli udział przedstawiciele Naczelnej Dyrekcji z Szefem Działu Sprzedaży Ogumienia ob. St. Zaleskim na czele, jak również reprezentanci wszystkich Ekspozytur Rejonowych i Składnicy w Toruniu.

Celem zjazdu było zapoznanie przedstawicieli placówek terenowych z planem dystrybucji ogumienia na 1950 rok, jak również zorientowanie się w bolączkach i trudnościach z jakimi mają do czynienia placówki terenowe, aby w miarę możliwości zlikwidować te trudności w ramach nowej instrukcji, jaka ukaże się w br. Ważnym punktem zjazdu było też zwiedzanie Składnicy Toruńskiej celem pouczenia uczestników narady, jak należy magazynować i konserwować opony.

Narada przyczyniła się do wyjaśnienia wielu wątpliwości i wzbogacenia jej uczestników o pewien dalszy zasób wiedzy fachowej.

DALSZE PARTIE SAMOCHODÓW „STAR” DLA PRZEMYSŁU. Produkcja polskich ciężarówek „Star” postępuje nieustannie naprzód i coraz to nowe ilości tych wozów przekazywane są przez „Motozbyt” użytkownikom. W ostatnich czasach „Motozbyt” przekazał odbiorcom — przeważnie przemysłowi — dalsze partie samochodów „Star 20”.

DALSZY SPRZĘT SAMOCHODOWY Z IMPORTU.

W wykonaniu zeszłorocznej umowy handlowej z Francją w sprawie dostarczenia nam sprzętu motoryzacyjnego, „Motozbyt“ otrzymał kilkadziesiąt dalszych autobusów „Chausson“, przeznaczonych dla „PKS-u“. Na użytek ZOM-ów nadeszły z Francji wozy asenizacyjne na półowozach „Panhard“. Poza tym „Motozbyt“ otrzymał 3 motorowe cysterny do przewożenia mleka, zakupione dla Centrali Spółdzielni Mleczarsko-Jajczarskich. Pojazdy te składają się z ciągników siodłowych „Panhard“ i naczep - cystern mlecznych. Odebrano również samochody elektryczne „Milde - Krieger“, przeznaczone dla Ministerstwa Poczty i Telegrafów.

„JAWY“ JUŻ W POLSCE. Zakupione przez „Motozbyt“ w Czechosłowacji w liczbie 280 sztuk motocykle „Jawa 250“ zostały już dostarczone i są rozdane zgodnie z otrzymanymi przez „Motozbyt“ poleceniami. Maszyny zwykle otrzymała głównie przemysł, natomiast 100 motocykli wyczynowych, przeznaczonych jest dla naszych czołowych zawodników szosowych, którzy otrzymują je za pośrednictwem odpowiednich organizacji sportowych.

PKS – jedno przedsiębiorstwo spedycyjno – transportowe

Z dniem 1 stycznia br. połączyły się trzy państwowe przedsiębiorstwa transportowo - komunikacyjne: Państwowa Komunikacja Samochodowa, Hartwig i Spedytor, tworząc jedno przedsiębiorstwo pod nazwą „Państwowa Komunikacja Samochodowa — Przedsiębiorstwo Spedycyjno - Transportowe“.

Połączenie państwowych przedsiębiorstw transportowych w jedną gospodarczą i administracyjną całość ma na celu ujednolicenie taryf, usprawnienie transportu towarowego i obniżenie kosztów administracyjnych.

Dotychczasowe rozbitcie przedsiębiorstw transportowych powodowało niejednokrotnie przeciążenie pracą jednej firmy, podczas gdy w drugiej tabor nie był dostatecznie wykorzystany. Tego rodzaju struktura organizacyjna obciążała także przedsiębiorstwa nadmiernymi kosztami administracyjnymi oraz kosztami utrzymania placówek w miejscowościach mniejszych, co w wielu wypadkach przekraczało możliwości całkowitego wykorzystania danej placówki.

Obecnie, dzięki połączeniu wszystkich państwowych przedsiębiorstw transportowych, będzie możliwe należyte dysponowanie całością taboru i personelu, a jeżeli do tego doda się jeszcze ujednolicenie taryf przewozowych i wyeliminowanie zupełnie zbędnej w tej dziedzinie konkurencji, to okaże się niewątpliwie, że reorganizacja państwowych przedsiębiorstw transportowych będzie korzystna i dla Państwa i dla zleceniodawców. (m)

Skasowanie linii autobusowej Warszawa — Łódź

Dla stworzenia lepszych połączeń samochodowo-kolejowych, PKS w Łodzi rozszerzył swój zasięg terytorialny. Podlega mu obecnie szereg ekspozytur (Kielce, Radom) i placówek terenowych (Tomaszów, Radomsko). Niektóre linie zostały wydłużone i otrzymały szereg rozgałęzień. Różne, odległe miasteczka i osady uzyskały, względnie w niedługim czasie uzyskają wygodniejszą komunikację z większymi miastami województwa oraz z samą Łodzią.

W związku z omawianymi zmianami zlikwidowana została z dniem 22 stycznia br. autobusowa stała komunikacja na linii Warszawa — Łódź. Pasażerowie, stale jeżdżący na tej trasie, nie ucierpią z tego powodu, gdyż mają sporo połączeń kolejowych i to bardzo dogodnych.

Komunikacja autobusowa nie powinna w zasadzie dublować kolei. Tam, gdzie kursuje pociąg, tam autobus nie jest potrzebny, gdyż jeśli komuś zależy na pośpiechu, to ma w różnych porach doby do dyspozycji kolejowe połączenia pośpieszne.

W najbliższym czasie ważną zmianą na terenie Łódzkiej będzie skasowanie stacji autobusowej na ul. Wigury i uruchomienie dworca autobusowego w bezpośrednim sąsiedztwie z dworcem kolejowym Łódź Fabryczna. W przebudowanym baraku PCK otwarte będą poczekalnie dla pasażerów i kasy biletowe.

Wobec powyższego większa część ruchu pasażerskiego skoncentrowana będzie w środku miasta. Dla dziesiątków tysięcy ludzi, którzy odjeżdżają codziennie z Łodzi będzie to miało ogromne znaczenie, gdyż kto spóźni się na autobus pojedzie koleją i odwrotnie. Już w lutym dworzec autobusowy zostanie oddany do użytku publiczności.

W przyszłości powstaną jeszcze dodatkowe dwa pomocnicze dworce autobusowe — jeden na Pl. Niepodległości, drugi w północnej dzielnicy Łodzi.

NA TERENIE WOJEWÓDZTWA ŁÓDZKIEGO DO DNIA 15 MARCA WYGASAJĄ KONCESJE PRYWATNYCH PRZEDSIĘBIORSTW AUTOBUSOWYCH. Wszystkie więc linie samochodowe od tego dnia obsługiwane będą wyłącznie przez PKS. (m)

*
*
*

SIEĆ STACJI BENZYNOWYCH, zupełnie zniszczona w okresie działań wojennych, była konsekwentnie rozbudowywana w okresie Planu Trzyletniego, stosownie do gospodarczych i społecznych potrzeb kraju. W okresie Planu Sześcioletniego ilość stacji benzynowych wzrosła dwukrotnie, w stosunku do ilości stacji, które pracowały na terenie kraju w końcu roku 1949. W chwili obecnej istniejące stacje benzynowe wydają przeciętnie kilkakrotnie więcej benzyny, niż stacje benzynowe pracujące na terenie Polski przed rokiem 1939.

NOWY DWORZEC AUTOBUSOWY PKS W WARSZAWIE stanie na terenach ograniczonych ulicami Chmielną i Złotą, mniej więcej na wprost ulicy Pankiewicza. Biuro Projektów i Studiów Komunikacyjnych przystąpiło już do szczegółowego opracowania projektu tego dworca. Ogólne założenia projektu przewidują specjalne perony dla przyjeżdżających i odjeżdżających autobusów, obszerne poczekalnie dla pasażerów, nowoczesne rozwiązanie zagadnienia załadunku i wyładunku bagażu itp. Dworzec autobusowy PKS będzie powiązany specjalnymi przejściami z przystankiem kolejowym Warszawa - Śródmieście. Projekt przewiduje m. in. obszerny teren przed dworcem przeznaczony na postój taksówek. Dworzec obsługiwać będą autobusy zarówno komunikacji dalekobieżnej, jak i podmiejskiej.

Jednocześnie z budową nowego dworca autobusowego przeprowadzone będą prace nad przedłużeniem Al. Jerozolimskich, które przebiegną m. in. po terenie zajmowanym dotychczas przez bazar handlowy przy ul. Grójeckiej. Jezdnie całej tej dzielnicy zostaną gruntownie przerobione i unowocześnione i powiązane z terenem nowego dworca PKS.

10.000 ZŁ ZA ODMOWĘ JAZDY — taką karę nałożyć może Wydział Komunikacyjny na kierowcę odmawiającego jazdy taksówką. Skargi na kierowców odmawiających jazdy należy składać do Delegatury Starew Grodzkich przy Wydziale Komunikacyjnym. Kara 10.000 zł może być zamieniona na 2 tygodnie aresztu.

ZAJEZDNIA AUTOBUSOWA MZK, budowana w pobliżu Dworca Gdańskiego w Warszawie, będzie oddana do użytku już w połowie lipca roku bieżącego, dzięki zobowiązaniom robotników SPB nr 1, budującego tę zajezdnię. Projekt zajezdni oparty jest na planach zajezdni autobusowych Związku Radzieckiego.

WITOLD RYCHTER

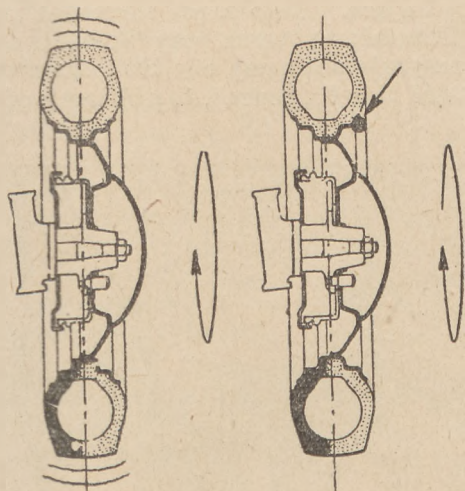
KOŁA MUSZĄ BYĆ WYWAŻONE

Tym razem nie będzie to felieton, lecz omówienie sprawy pierwszorzędного znaczenia. Chodzi o zupełnie u nas niedocenione wyważenie kół samochodu (i motocykla).

Większość bardzo szkodliwych objawów, utrudniających jazdę i prawidłowe kierowanie samochodem, spowodowana jest właśnie mało znaną wadą w wyważeniu kół. Chybotanie (shimmy) kół przednich, silne drgania pionowe osi przedniej i tylnej, drgania w kierownicy, silne drgania maski silnika, blach nadwozia itp. — oto następstwa używania kół niewyważonych. Niedomagania te są niekiedy tak silne, że zagrażają bezpieczeństwu jazdy.

O co chodzi? — zapytacie. Chodzi po prostu o to, że podczas szybszych obrotów koła cięższa jego część „ciągnie“ koło w swoją stronę. Każda wulkanizowana łała, każdy nadmiar gumy w jednym miejscu bieżnika powoduje wielkie zakłócenie spokojnego biegu do tego stopnia, że może ono być nawet niebezpieczne.

Znana jest zasada, że koło samochodowe, obrócone ręką na lekko chodzących łożyskach osi, powinno zatrzymać się nie zawsze w tym samym położeniu, lecz w różnych, dowolnych.



Koła z niewyważoną oponą (miejsce cięższe oznaczone na czarno) skacze podczas szybszej jazdy. Gdy po przeciwnej stronie dodamy odpowiedni ciężarek, (szkło z prawej) koło będzie biegło spokojnie, jednak nastąpi zjawisko chybotania.

Gdy tak nie jest, oznacza to, że koło jest źle wyważone.

Istnieją dwa rodzaje wyważenia: tak zwane statyczne i dynamiczne. Mówiąc językiem popularnym, wyważenie statyczne ma na celu równe rozłożenie ciężaru na całym obwodzie opony, by koło nie było „cięższe“ w jednym z punktów obwodu. Wyważenie dynamiczne natomiast potrzebne jest po to, by koło obracało się zawsze w jednej płaszczyźnie, by nie „rzucało“ na boki.

Gdy na obręcz zakładamy oponę, wyważoną w wytwórni, to nie ma kłopotu. Wystarczy jedynie tak założyć oponę, by czerwony punkcik na boku gumy wypadł koło otworu na zawór dętki. Opona jest już fabrycznie nieco cięższa po stronie przeciwnej i równoważy ciężar zaworka dętki. Czerwony punkcik na boku opony jest właśnie dowodem jej wyważenia.

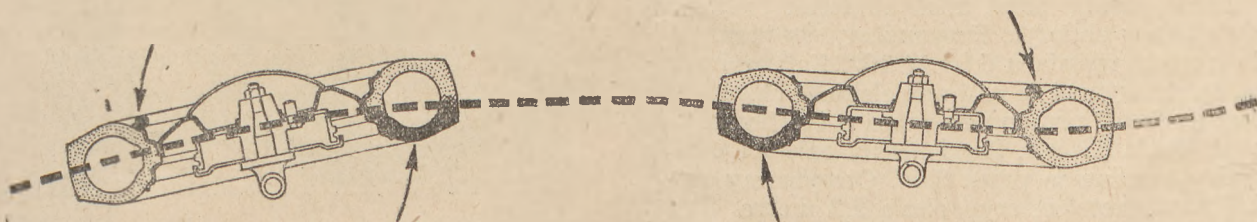
Jeżeli punkcika nie ma, lub opona była wulkanizowana, musimy koniecznie wyważyć oponę sami.

Do wyważenia statycznego służy zbudowany w tym celu przyrząd, jaki znajduje się już w posiadaniu kilku stacji obsługi w Polsce. Przyrządy takie wytwarzamy już w Polsce.

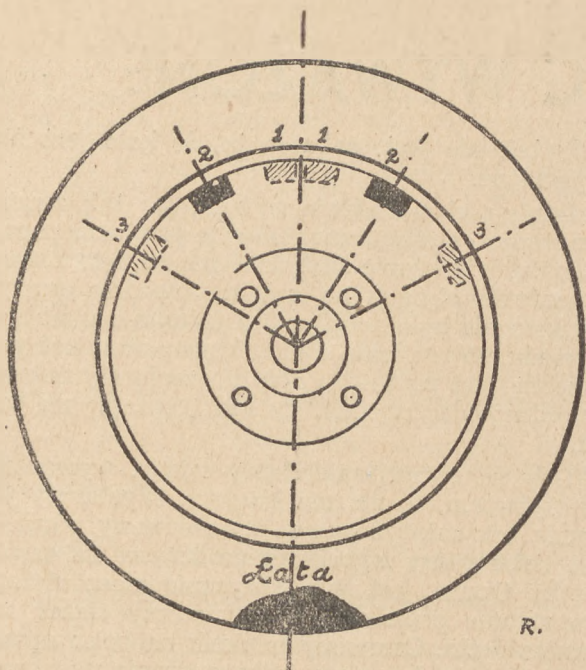
Koło wraz z nałożoną na nie dętką i oponą układamy na tarczy przyrządu. Tarcza ta zawieszona jest wahliwie tak, że koło przybiera pozycję nie poziomą, lecz ukośną nachylając się cięższym miejscem ku dołowi. Wielkość tego wychylenia pokazuje poziomica lub wskazówka wahadła.

Teraz przystępujemy do wyważenia. Jest to czynność bardzo prosta. Chodzi o to, by po stronie przeciwnej, wziesionej ku górze, umieścić na styku opony z obręczą ciężarek i tak dobrać jego wielkość, by koło przybrało położenie dokładnie poziome.

Jeżeli ciężarek jest za mały, należy go powiększyć. Natomiast, jeżeli jest za duży i nie możemy dobrać właściwego, to zamiast niego zakładamy dwa mniejsze ciężarki obok siebie. Teraz zaznaczamy kredą miejsce ułożenia ciężarków i poczynamy je odsuwać od znaku w obie strony jednocześnie, oczywiście po obwodzie obręczy koła. Zmniejszymy przez to ciężar wy-



Tor koła, wyważonego wprowadzie statycznie, lecz nie dynamicznie. Koło podlega zjawisku chybotania.



Sposób zakładania ciężarków na obręczy koła.

padkowy i doprowadzimy do poziomego położenia koła.

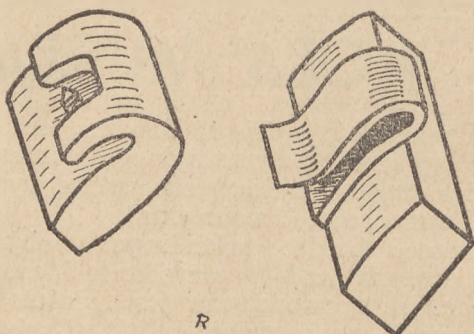
Teraz wystarczy zamienić oba ciężarki na takie same, ale z uchwytami do zamocowania na obręczy koła i wyważenie statyczne jest ukończone. Przymocowanie ciężarków do obręczy nie następuje żadnych trudności.

* * *

Obecnie przechodzimy do wyważenia dynamicznego, które należy wykonać dopiero po wyważeniu statycznym. Polega ono na takim umieszczeniu dodatkowych ciężarków, by koło za'ozone na przyrząd do wyważania podczas obracania się zachowywało spokojne położenie poziome, by, jak to mówią, „nie rzucało“ w górę i w dół.

Praca jest teraz trudniejsza. Oto konieczne jest rozkręcenie koła na poprzednim wahlwym uchwycie tak, by ilość obrotów koła na minutę odpowiadała szybkości jazdy co najmniej 80 km/godz. Czyni się to w ten sposób, że do obwodu opony przystawia się małe kółko pasowe, umocowane na osi silniczka elektrycznego. Silniczek puszcza się w ruch i w ten sposób „rozkręca się“ wyważane koło.

Jakie obroty musi mieć silniczek elektryczny? Łatwo obliczyć. Przypuśćmy, że mamy koło z oponą wymiaru 6.00 x 16". Zatem średnica opony wynosi 28 cali angielskich; obwód wyniesie 28 cali pomnożone przez 3,14 (liczba pi), czyli około 88 cali. Zamieniamy cale na centymetry mnożąc je przez 2,54. Otrzymamy około 223 centymetrów, czyli około 2,2 metra. Szybkość 80 km/godz, to jest to samo, co szybkość 1333 metrów na minutę. Dzielać 1333 przez 2,2



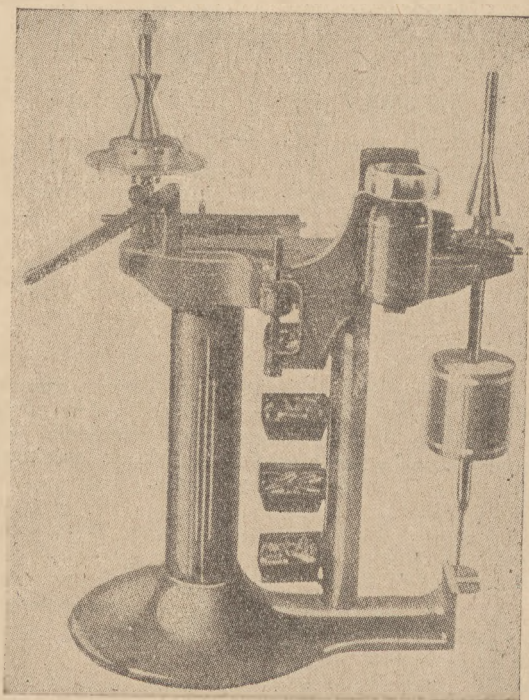
Ciężarek do przymocowania śrubą i sprężyną.

otrzymamy 606 obrotów naszego koła na minutę, okrągi 600 obr/min.

Jeżeli teraz, dajmy na to, koło pasowe silniczka elektrycznego ma średnicę 4 cale, to stosunek obrotów małego kółka do koła samochodowego wyniesie 1:7. Zatem, by duże koło obracało się z szybkością, odpowiadającą mniej więcej szybkości jazdy 80 km/godz, trzeba obracać małe kółko z szybkością 600×7 , czyli 4200 obrotów na minutę.

Tak samo potrafimy obliczyć średnicę małego kółka, gdy znamy ilość obrotów na minutę silnika elektrycznego.

Teraz wracamy do wyważania dynamicznego. Rozkręcamy koło samochodu i odsuwamy kółko napędzające. Koło kręci się nadal „rozpędem“. Zauważamy teraz, czy koło obraca się w płaszczyźnie poziomej, czy też „rzuca“ w górę i w dół. Jeżeli „rzuca“, to zbliżamy od góry



Przyrząd do wyważania kół statycznego (strona prawa) i dynamicznego (strona lewa).

do opony kredę, ale tylko tyle, by zaczepiała ona lekko o bok opony. Po zatrzymaniu koła będziemy mieli oznaczone miejsce, w którym opona jest lżejsza z tego boku, a cięższa od spodu. Należy więc w tym miejscu przymocować ciężarek. Oczywiście, by nie psuć wyważenia statycznego, należy dodać taki sam ciężarek po przeciwnym boku. Razem więc dodajemy ciężar, równy sumie obu ciężarków.

Znów „rozkręcamy” koło i badamy skutek wyważenia. Jeżeli nowy znaczek kredą wypadnie w innym miejscu, poprawiamy położenie ciężarków bacząc jednak, by były one zawsze na przeciwko siebie — na krzyż. Dokładne wyważenie wymaga kilkunastu prób i kilkakrotnej zmiany nie tylko położenia ciężarków, lecz i ich wielkości.

* * *

Zaznaczyć należy, że wyważenie dynamiczne można przeprowadzać tylko po dokładnym wyważeniu statycznym.

Podczas wyważania statycznego, jeżeli „unieškodliwimy” jakąś większą wulkanizowaną łatę opony, należy starać się zakładać ciężarki na tym samym boku opony, na którym znajduje się lata. Wtedy spełnimy częściowo warunek wyważenia statycznego.

Oczywiście, zadowalające rezultaty uzyskamy nie od razu, ale po wykonaniu kilku doświadczeń. Jednak wprawa przyjdzie prędko i będziemy mogli po zachowaniu się koła trafnie ocenić, gdzie i jakie umieścić ciężarki.

Co do tych ciężarków, to istnieją one w handlu w wielkościach 25, 50 i 150 gramów. Jeżeli trudno je dostać, to należy wykonać je samemu. Główną zaletą dobrego wykonania jest pewność, że nie spadną one z koła podczas jazdy. Powinny one dokładnie pasować do wygięcia obręczy i „leżeć” w niej dokładnie. Mogą być one przymocowywane śrubami o ostrych zaciskach, bądź płaskimi sprężynami.

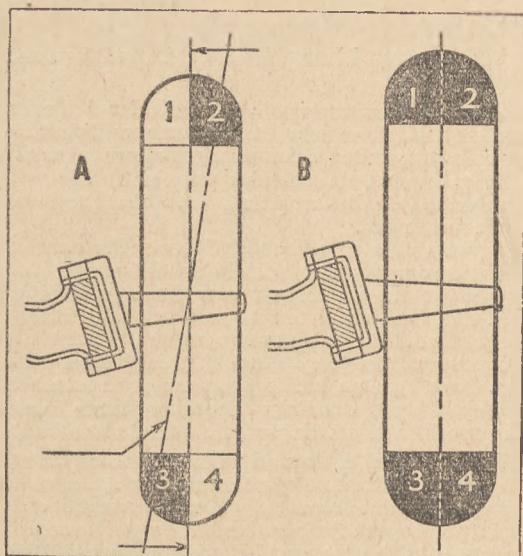
Dobrze wyważone statycznie koło nie powinno mieć różnicy ciężaru na obwodzie ponad 50 gramów. Jednak koła, przeznaczone do jazd dość szybkich powinny być wyważone dokładniej.

Koła przednie należy koniecznie wyważać zarówno statycznie, jak i dynamicznie, natomiast koła tylne wystarczy wyważać jedynie statycznie.

Przy wyważaniu kół motocyklowych, co jest absolutnie konieczne w motocyklach wyścigowych, zakłada się ciężarki na wewnętrznym obwodzie obręczy koła, pomiędzy szprychami. Ciężarki przymocowuje się starannie do szprych.

* * *

Sprawa wyważania kół jest mało jeszcze znana w Polsce. Jednak jest ona sprawą pierwszo-



Koło, wyważone statycznie (po lewej) oraz statycznie i dynamicznie (po prawej).

rzędnego znaczenia, bowiem przyczynia się w zasadniczy sposób do zapewnienia bezpieczeństwa jazdy, do wielkiej oszczędności ogumienia i do przedłużenia okresu międzynaprawczego, szczególnie zwrotnic i zespołu kierowniczego.

Przy okazji należy wspomnieć, że radziecki samochód osobowy ZIS 110 ma wszystkie koła wyważone zarówno statycznie, jak i dynamicznie. Bystry obserwator od razu zauważy charakterystyczne ciężarki, przyczepione do wewnętrznej strony obręczy kół.

Ostatnia uwaga. Otóż wyważanie koła „ważne” jest jedynie dla danej opony. Gdy opona ta zostanie zmieniona na inną, lub pójdzie do naprawy, należy koło wraz z nową oponą wyważyć znów od początku. Na boku opony należy wypalić lub namalować trwałą farbą znaczek, który powinien zawsze znajdować się koło otworu na zaworek dętki. W ten sposób zabezpieczymy się od błędnego założenia opony przy powtórnym jej zakładaniu.

Jeżeli temat ten interesuje Czytelników, proszę o listy w tej sprawie, a odpowiem na nie bardziej szczegółowo i udzielię dokładniejszych wskazówek.

W. Rychter.

Sprostowanie

W zeszycie Nr. 2 (luty 1950 r.) czas. „Motoryzacja”, na stronie 38, we wzorze wypełnionej Karty Drogowej dla samochodu ciężarowego, w rubryce 9: „stan licznika w km. przy powrocie do garażu” — na skutek omyłki maszynistki wpisano ilość 13.033 km, zamiast 12.433 km (ogółem samochód przeszedł 281 km — co wyraźnie uwidoczniło na odwrocie Karty Drogowej wydrukowanej na str. 39 poz. 14 i 15: z ładunkiem 221 km, bez ładunku 60 km).

Rozwój Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji

Działalność Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji R. P. w roku 1949 poszła w kierunku rozpracowania zagadnień szkolenia, współpracy ze Związkami Zawodowymi na odcinku współzawodnictwa pracy i ruchu racjonalizatorskiego oraz realizacji ustawy o stopniu inżyniera.

1) W związku z tym Zarząd Główny Stowarzyszenia delegował swego przedstawiciela do Głównego Komitetu Współzawodnictwa Pracy przy Zarządzie Głównym Z. Z. K. Przedstawiciel ten wszedł w skład Prezydium Głównego Komitetu Współzawodnictwa Pracy i objął funkcję przewodniczącego Komisji Techniczno - Ekonomicznej. Poza tym na każde plenarne posiedzenie Główn. Kom. Wsp. Pracy, Oddziały Stowarzyszenia delegują swoich przedstawicieli dla wzięcia udziału w obradach.

2) W lipcu 1949 r. Zarząd Główny Stowarzyszenia polecił swoim Oddziałom utworzenie w większych ośrodkach pracy poradni technicznych, zadaniem których jest niesienie pomocy racjonalizatorom i wynalazcom przy opracowywaniu ich pomysłów pod względem technicznym.

Według otrzymanych meldunków, w 10-ciu Oddziałach Stowarzyszenia utworzono ogółem 169 poradni technicznych, obsługiwanych przez 336 członków Stowarzyszenia Inż. i Tech. Kom.

3) W lipcu 1949 r. powołano przy Zarządzie Głównym Stowarzyszenia — Komisję do spraw ustawy o stopniu inżyniera. O utworzeniu tej Komisji i przystąpieniu do prac, podany został do prasy codziennej specjalny wyzerpujący komunikat.

Zadaniem tej Komisji jest, zgodnie z postanowieniami ustawy o stopniu inżyniera, rozpatrywanie wniosków członków Stowarzyszenia ubiegających się o stopień inżyniera, opiniowanie odbytej praktyki i przysyłanie tych wniosków ze swą opinią do właściwych wyższych uczelni, przy których powołane zostały przez Ministra Oświaty Komisje Weryfikacyjno - Egzaminacyjne.

Dotychczasowe wyniki prac tej Komisji przedstawiają się jak następuje: nadesłano wniosków do dn. 15.I br. ogółem 76; rozpatrzone 69; zakwalifikowano 63; zdyskwalifikowano 4; odłożono do wyjaśnienia 2; pozostaje do rozpatrzenia nowych wniosków 7.

Z wniosków zakwalifikowanych przesłano na: Politechnikę Warszawską 35; Pol. Gliwicką 10; Pol. Gdańską 7; do Szkoły Inżynierskiej w Poznaniu 8; do Akademii Górniczej w Krakowie 3; w tym: na Wydziały Inżynierii 40; na Wydz. Architektury 3; na Wydz. Mechaniczne 15; na Wydz. Elektrotechniczne 5.

Według specjalności podział przesyłanych wniosków jest następujący: na kolejarzy 18 (11 mechaników); na drogowców 27; na wodnych 4; na inne specjalności 14.

4) W porozumieniu z Departamentem Kadr M. K., Zarząd Główny powołuje Komisję do opracowania szczegółowych programów dla organizowanych przez Ministerstwo Komunikacji kursów dokształcających dla pracowników resortu komunikacji ubiegających się o stopień inżyniera według następujących specjalności: 1) inżynier budowlany (z ew. podziałem na budownictwo mieszkaniowe i przemysłowe); 2) inż. dróg żelaznych; 3) inż. dróg kołowych; 4) inż. mostowy; 5) inż. wodny; 6) inż. mechanik warsztatowy; 7) inż. mech. trakcyjny (kolejowy); 8) inż. mech. samochodowy 9) inż. mech. teletechniki; 10) inż. mech. elektryk (zabezpieczenie ruchu pociągów); 11) inż. elektryk trakcji kolejowej; 12) inż. ruchu kolejowego.

Uczestnikami kursów będą w zasadzie pracownicy posiadający średnie wykształcenie techniczne (technicy).

5) Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji wzięło b. czynny udział w organizowanej przez Naczelną Organizację Techniczną akcji odczytowej w miesiącu pogłębienia przyjaźni polsko - radzieckiej w październiku 1949 r. Opracowano następujące referaty, omawiające osiągnięcia techniki radzieckiej: 1) Osiągnięcia radzieckiej techniki budownictwa drogowego —

kol. inż. Aleksander Gajkowicz; 2) Osiągnięcia kolejnictwa radzieckiego — kol. inż. Leon Gehorsam; 3) Osiągnięcia motoryzacji w Związku Radzieckim — kol. inż. Ludwik Blatton; 4) Drogi Wodne i żegluga śródlądowa w ZSRR — kol. inż. Roman Barnycz.

Referaty te wygłoszone zostały w Warszawie, a poza tym również na terenie całego kraju. Ogółem poza Warszawą wygłoszono te referaty w 141 miejscach pracy, przy frekwencji 11.100 osób.

6) W celu ustalenia konkretnych form współpracy naszego Stowarzyszenia ze Związkami Zawodowymi resortu komunikacji, na odcinku współzawodnictwa pracy i racjonalizatorstwa, Zarząd Główny zwołał w połowie lutego br. — Naradę Krajową z poszczególnymi Związkami Zawodowymi (Kolejarzy, Drogowców i Transportowców).

7) Ilość członków Stowarzyszenia stale wzrasta, aczkolwiek jeszcze pewna ilość techników i inżynierów resortu komunikacji pozostaje poza szeregami naszego Stowarzyszenia. Jednak powoli szeregi Stowarzyszenia zwiększają się. Stan członków w dniu 1.I.49 r. wynosił 2.805 osób, w ciągu roku 1949 przybyło 1250 członków (44,6 proc.) — ubyło 173 osoby (6,1 proc.) wobec czego stan członków na dn. 1.I.1950 wyniósł 3.883 osób, tj. wzrósł w ciągu roku o 1077 członków, co stanowi 38,3 proc. wzrostu.

Interesujące prelekcje z dziedziny samochodowej

Sekcja Samochodowa Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Mechaników Polskich oraz Sekcja Samochodowa Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacyjnych R. P., zawiadamia wszystkich Kolegów transportowców, konstruktorów oraz innych kolegów zatrudnionych w przemyśle motoryzacyjnym, iż został opracowany wspólny program posiedzeń dyskusyjnych, na których będą wygłaszane referaty ilustrowane przezrociami na tematy najbardziej interesujące z dziedziny samochodowej.

Referaty powyższe wygłaszane będą przez najlepszych fachowców w naszej dziedzinie w Domu Technika w Warszawie, przy ul. Czackiego 3-5. Następnie treść referatów zostanie przesłana do wygłoszenia również w odpowiednich komórkach terenowych, celem zaznajomienia jak najszerszych mas z aktualnymi problemami przemysłu samochodowego.

Zaznaczamy, iż będziemy przypominać wszystkim kolegom o terminach odczytów, jak również o wynikłych zmianach w programie przy pomocy rozwieszanych afiszów w instytucjach i przedsiębiorstwach oraz przy pomocy imiennych zaproszeń.

2 marzec — „Sprawa produkcji części zamiennych i zaopatrzenia“. Prelegent inż. Pijanowski. Organizuje St. Inż. i Tech. Kom.

15 — marzec — „Kontrola techniczna w fabryce samochodów“. Prelegent inż. Górecki. Organizuje SIMP.

29 — marzec — „Nowoczesne silniki samochodowe“. Prelegent inż. Jan Werner. Organizuje SIMP.

12 kwiecień — „Krajowa i zagraniczna produkcja ogumienia i nowoczesne metody fabrykacji“. Organizuje St. Inż. i Tech. Kom.

25 kwiecień — „Nowoczesna konstrukcja podwozi samochodowych“. Organizuje SIMP.

4 maj — „Nowoczesne konstrukcje motocykli“. Organizuje SIMP.

25 maj — „Nowoczesne konstrukcje ciągników“. Organizuje SIMP.

12 czerwiec — „Silniki odrzutowe“. Organizuje St. Inż. i Tech. Kom.

Wiadomości z ZSRR

DAR PRACOWNIKÓW SAMOCHODOWEGO PRZEMYSŁU CZECHOSŁOWACKIEGO DLA JÓZEFA STALINA

Generalissimus Józef Stalin otrzymał od pracowników przemysłu samochodowego Czechosłowacji, z okazji 70 rocznicy swych urodzin, piękny podarunek — nowoczesny samochód osobowy marki „Tatraplan” — typ „Sedomka”. Zarówno cały samochód, jak również jego piękne, specjalne wyposażenie (kabriolet) wyprodukowane zostało przez pracowników czechosłowackiego przemysłu samochodowego w godzinach nadliczbowych. Dar ten — stał się wyrazem serdecznych uczuć pracowników przemysłu motoryzacyjnego Czechosłowacji dla Wielkiego Wodza mas pracujących — Józefa Stalina.

Tatraplan posiada silnik umieszczony z tyłu wozu, o litrażu 1950 cm³, mocy 55 KM przy 4000 obr./min. Szybkość teoretyczna 140 km/godz. Zużycie paliwa 11 ltr./100 km. Fabryka nadwozi „Sedomka” wykonała luksusowe na wozie tego kabrioletu. Należy zaznaczyć, że na ostatnim międzynarodowym Salonie Samochodowym w Genewie, przy bardzo silnej konkurencji czołowych fabryk świata, prototyp nadwozia fabryki „Sedomka” uzyskał drugą nagrodę.

„POBIEDA” — 132, 83 KM/GODZ, „MOSKWICZ” — 115,39 KM/GODZ.

Wyścigi seryjnych samochodów na autostradzie Moskwa — Mińsk, odbyły się również i w październiku 1949 r. (patrz „Motoryzacja” Nr 2/50). Zwycięzca wrześniowego wyścigu, A. Podkutow, poprawił swój czas na 132,83 km/godz. Podczas tych samych wyścigów kierowca, L. Giwartowski, ustanowił nowy rekord szybkości na samochodzie „Moskwicz”. Przebył on trasę 100 km w 58 min. i 59,8 sek. co odpowiada szybkości 115,39 km/godz.

Jak wiadomo nowy regulamin wyścigów samochodów seryjnych pozwala na wszelkie ulepszenia i przeróbki jakie kierowca uzna za stosowne i jakie potrafi wykonać w celu osiągnięcia wyższej szybkości. Regulamin nie pozwala tylko na wymianę silnika na inny o większej pojemności skokowej.

Giwartowski podniósł znacznie moc swego silnika powiększając średnicę cylindrów do 71 mm, co w wyniku dało pojemność 1190 cm³, oraz podwyższył stopień sprężania do 6,8, przy zastosowaniu aluminiowej głowicy i przez powiększenie średnicy zaworów wpustowych. Wreszcie usunął on przegródki z tłumika.

Te nowe rekordy są wynikiem inicjatywy i przyswojenia sobie techniki samochodowej przez pracowników transportu samochodowego. Praca nad polepszeniem tych rekordów jest dalej prowadzona i na jej wyniki nie będziemy długo czekać.

CIEŻARÓWKA NAMI — 012 PEDZONA PRZEGRZANĄ PARĄ WODNĄ

Najbardziej radykalne rozwiązanie oszczędności w zużyciu paliwa przedstawia samochód ciężarowy NAMI-012, zbudowany w Związku Radzieckim. Paliwem jest drewno o niskiej wartości kalorycznej. Jest ono spalane pod kotłem, które wytwarza przy pomocy przegrzewacza parę przegrzaną. Para służy do napędu silnika parowego.

Zastosowanie silnika parowego do napędu samochodów nie jest w zasadzie nowością. Idealnie prosty, zarówno w konstrukcji, jak i w obsłudze, silnik parowy doskonale nadaje się do napędu wszelkich pojazdów. Trudność stanowi umieszczenie kotła, który musi być możliwie mały, a jednak wysoce sprawny.

Na starych samochodach parowych stosowano już kotły o wyjątkowo wysokim ciśnieniu pary, a jako paliwa używano m. in. również benzynę. O ile łatwość obsługi parowego silnika nie pozostawiała nic do życzenia, to obsługa kotła była trudna i wymagała wzmoczonej uwagi i staranności, aby uniknąć niebezpieczeństwa eksplozji. To była jedna z przyczyn, które wstrzymały w rozwoju, bardzo udane pod względem konstrukcyjnym i odznaczające się doskonałymi zaletami jazdy, samochody parowe.

Samochód ciężarowy NAMI-012 posiada kocioł wodnorurkowy o ciśnieniu tylko 25 atm., o wydajności 600 kg pary na godzinę. Temperatura pary przegrzanej wynosi 425°. Powierzchnia ogrzewalna kotła — 8 m², przegrzewacza — 6 m² i ekonomizera — 3 m². Świeża para przechodzi do silnika parowego o jednokrotnej ekspansji. Zużyta para przechodzi do turbiny pomocniczej, która porusza wiatrak kondensatora i dmuchawę dla paleniska. Po przejściu przez turbinę zużyta para przechodzi przez oczyszczacz, w którym oddziela się olej i przechodzi do kondensatora, gdzie następuje skroplenie. Skroplona para przechodzi do zbiornika wody o pojemności 200 l i za pomocą pompy przez ekonomizer przechodzi znów do kotła. Zapas paliwa wynosi 0,85 m³ drewna.



Fragment dziennej produkcji samochodów „Pobieda” opuszcza wytwórnię. Samochody „Pobieda” są najbardziej nowoczesnymi samochodami osobowymi typu użytkowego. Posiadają silnik 4 cyl. o pojemności 2 litrów, nadwozie stalowe samonośne, niezależne zawieszenie kół przednich, hydrauliczne hamulce i nowoczesne akcesoria. Odznaczają się pięknym opływowym kształtem, doskonałą statecznością i wysoką szybkością.

Silnik parowy, zaworowy, 3 cyl. — 6,1 litra o mocy 100 KM przy 1000 obr./min. jest dwustronnego działania. Średnica i skok cylindrów po 125 mm, najwyższa ilość obrotów 1250 obr./min. Kocioł, silnik i zbiorniki na wodę i paliwo umieszczone są za kabiną kierowcy.

Charakterystyczne cechy ciężarówki są następujące: ładowność — 6 t; ciężar samochodu wraz z ładunkiem i paliwem — 14 t; ciężar „suchy” samochodu bez ładunku 7,3 t; największa szybkość — 42 km/godz; zużycie paliwa — 4 kg/km; paliwo — drewno o wilgotności do 47% w polanach 50×10×10 cm.

Zalety parowej ciężarówki są oczywiste. Są niemi: taniość paliwa, które można otrzymać niemal wszędzie. Prostota obsługi i długie przebiegi międzyna-prawcze parowego silnika, którego wszystkie zalety mogą być w pełni wykorzystane. Zalety te przewyższają wady, którymi są: strata czasu na uruchomienie przy wygaszonym kotle i mniej korzystny stosunek ciężaru ładunku do ciężaru własnego samochodu w porównaniu do samochodów z silnikami o wewnętrznym spalaniu. Ta ostatnia wada jest w pełni zrównoważona niskim kosztem paliwa.

Samochód parowy NAMI-012 jest przeróbką samochodu JAAZ-200. Posiada on sprzęgło trójtarczowe, które umożliwia włączanie reduktora podczas jazdy. Poza tym sprzęgło w samochodzie parowym jest zbyt-eczne.

Samochód parowy, którego krótką charakterystykę podajemy, jest pierwszym w świecie samochodem parowym na paliwo stałe o małej wartości kalorycznej. Jego wskaźniki techniczne jak i ekonomiczne zapewniają wysoką wartość gospodarczą w eksploatacji.

Tes.

2000 PRACOWNIKÓW ZIS ZDOBYŁO ODZNAKE „GOTÓW DO PRACY I OBRONY”. Jednym z najpopularniejszych i największych robotniczych klubów sportowych w ZSRR jest zrzeszenie sportowe przy Moskiewskich Zakładach Samochodowych im. Stalina — Torpedo. Praca sportowa we wszystkich sekcjach klubu Torpedo postawiona jest na wysokim poziomie to też w wielu gałęziach wychowania fizycznego sportowcy — robotnicy znaleźli się w czołówce zawodników radzieckich.

Sekcje sportowe Torpedo zrzeszają 4.500 zawodników wszystkich niemal gałęzi sportu. Największą popularnością cieszy się piłka nożna. W roku ub. do turnieju o mistrzostwo zakładów samochodowych im. Stalina stanęły 4 drużyny, a w turnieju o puchar, ufundowany przez fabrykę z okazji 25-lecia jej istnienia wzięło udział 21 drużyn. Reprezentacyjna drużyna Torpedo uczciła 25-lecie zdobyciem pucharu piłkarskiego ZSRR.

Wielką popularnością cieszy się również siatkówka. Wszystkie oddziały wielkiej fabryki mają swoje drużyny, które rozgrywają regularnie między sobą spotkania.

Stały rozwój i masowość wykazują również pływacy Torpedo. Największymi sukcesami poszczycić się może fabryczna reprezentacja w piłce wodnej, która, mając w swoich szeregach znanych pływaków Uszakowa i Prosiakowa, zwyciężyła w wielu spotkaniach wszech-związkowych i międzynarodowych.

Ponad 2.000 pracowników fabryki osiągnęło normy na odznakę „Gotów do pracy i obrony ZSRR” (GTO).

Ze świata

SAMOCCHODY OSOBOWE Z SILNIKAMI WYSOKOPRĘŻNYMI

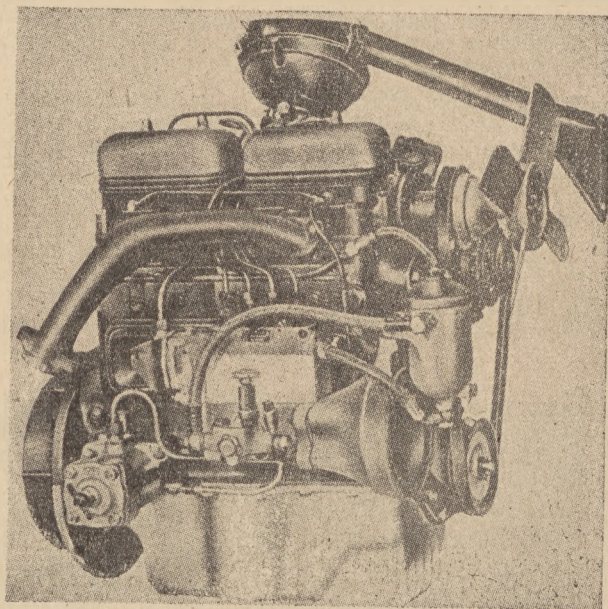
Silniki wysokoprężne Diesel próbowano z powodzeniem zastosować na samochodach osobowych. Pionierskimi wytwórniami były przede wszystkim: Citroen, Mercedes i Hanomag.

Ciężki i głośny silnik wysokoprężny sprawia trudności w zastosowaniu na samochodzie osobowym. Jego oszczędność w zużyciu taniego paliwa stanowi jednak nadal zachętę dla konstruktorów, którzy dążą do udoskonalenia małodlitrażowego silnika wysokoprężnego Diesel.

Po przedwojennych próbach Citroena, we Francji pojawił się samochód osobowy z silnikiem wysokoprężnym o pojemności 4,4 l. Samochód ten pod marką Delletrez brał udział w wyścigach 24-godzinnych w Le Mans w 1949 r., wykazując średnią szybkość około 96 km³ godz. na przebiegu 1.030 km. Wyścigu jednak nie ukończył z powodu usterki w zasilaniu paliwem.

Seryjną produkcję samochodów osobowych z silnikiem wysokoprężnym Diesel obecnie wznowiła wytwórnia Mercedes, wypuszczając na rynek swój znany model 170V z niewielkimi ulepszeniami, lecz z silnikami do wyboru: gaźnikowym jako 170S i wtryskowym wysokoprężnym Diesel, jako 170D.

Samochody osobowe z silnikiem Diesel nie różnią się zewnętrznym wyglądem ani wymiarami od samocho-



Małodlitrażowy silnik Mercedes Diesel 1,7 l.

dów gaźnikowych. Wykazują one mniejszą szybkość maksymalną, bo tylko 98 km/godz., lecz wyjątkowo niskie zużycie paliwa, które wynosi 7,6 litra oleju gazowego na 100 km. Silnik 4-cylindrowy, posiada pojemność 1,697 cm³, stosunek sprężania 1:19 i moc 38 KM, przy 3,200 obr./min. Odpowiada on zatem wielkością znanemu silnikowi gaźnikowemu 170V. Samochody osobowe z silnikiem Diesel znajdują zastosowanie w pierwszym rzędzie jako taksówki. (Tes)

Ze świata**„RAJ SAMOCHODOWY“ W USA**

Redakcja nasza otrzymała w ostatnich dniach list ze Stanów Zjednoczonych, pisany przez jednego z Polaków, znanego przed wojną doskonałego fachowca samochodowego, który drukujemy w całości — bez komentarzy (red.).

Drodzy Koledzy!

Tak się stało z różnych powodów, że wylądowałem na razie w U. S. A. Ponieważ mam już lat... dziesiąt, przeto mimo mych poważnych kwalifikacji zawodowych nie mogłem od razu otrzymać posady. Wszędzie za dużo kandydatów, wszędzie ogonki poszukujących pracy, wszędzie rozpaczliwe staranie się o zarobek.

Miałem kilkaset zaoszczędzonych dolarów, ale przy tutejszych cenach — poszły one bardzo prędko pomimo najbardziej drastycznej oszczędności przy ich wydawaniu. Toteż już miałem zamiar zastanowić się nad głodową śmiercią, gdy nagle...

Stałem właśnie, jak codziennie, przed bramą sporej stacji obsługi i warsztatów naprawczych Chevrolet w jednym z miast we Wschodnich Stanach i głośkałem w kieszeni ostatniego dolara, jaki mi już pozostał, gdy wyszedł clerk i odliczył czterech z nas takim gestem, jak odlicza się bydło. Wśród tego „bydła“ znalazłem się i ja. Miałem pracę.

Oczywiście kwalifikacje moje i papiery zawodowe nie wzbudziły najmniejszego zainteresowania. Zapytano, czy potrafię wykonać główną naprawę silnika. Gdy potwierdziłem, boss skinął niedbale głową i wskazał mi jakiegoś „grata“ z roku 1939. Zabrałem się natychmiast do pracy z zamiarem pokazania „amerykancom“, jak Polacy potrafią wykonać robotę.

Silnik skończyłem w tydzień, bowiem okazało się, że nie ma tu chłopców do pomocy, jak u nas, w Polsce. Wszystko trzeba przynieść sobie samemu, podawać sobie klucze i wykonywać samemu wszystkie najdrobniejsze czynności, jak mycie, czyszczenie, przestawianie itp. Mnóstwo czasu traci się na te drobne czynności. Ale silnik pracował „na piątkę“. Tak zresztą oceniał moją robotę majster, który orzekł, że tak dokładnie, to jeszcze nikt u nich nie naprawił silnika.

Byłem zadowolony z pracy i liczyłem na przyzwolita zapłatę. Ale cóż? Okazało się, że za cały tydzień dostałem połowę tego co inni monterzy-amerykanie.

Zainteresowałem się, czemu inni zarabiają znacznie więcej ode mnie, choć przecież nie byłem wcale gorszy, a moja robota napewno przewyższała ich pracę. Wyobraźcie sobie, że monter amerykański pracuje dużo szybciej ode mnie, ale nie kosztem większego wysiłku, lecz kosztem... jakości roboty. Robi on wszystko tak niedbale, jak się tylko da, „na patatajkę“,

jak się to u nas mówi. Aby było, aby się kręciło. Jak długo będzie się kręciło, to go nie obchodzi. Byle wziąć jak najwięcej forsy.

Sytuacja stała się wkrótce dość nieprzyjemna dla mnie.

Wyobraźcie sobie, koledzy, że monter amerykański nie myje wcale samochodu, ani silnika. Po prostu wszystkie części zakłada z powrotem takie same brudne, jakie były przed naprawą. Mówi, że katalog cen nie wymienia wcale umycia i monter nie jest obowiązany do tego. Ja niestety nie mogłem się z tą zasadą pogodzić i dlatego traciłem mnóstwo czasu dodatkowo. Stąd niski zarobek.

W naszym warsztacie nie ma systemu płacy za godziny. Musisz jednak być obecny przynajmniej dziewięć godzin dziennie i pięć godzin — w sobotę. Zapłata moja zależna jest jednak od fantazji majstra.

Gdy przychodzi wóz, to majster oczywiście przydziela go przede wszystkim swemu staremu pracownikowi, albo temu, który postawi majstrowi w sobotę „drinka“. Ja naturalnie stoję bez pracy i podpieram ściany. Dopiero, gdy wszyscy już są zajęci, przychodzi kolej na mnie. Toteż przeważnie muszę zadowalać się najgorszymi wybierkami, takimi naprawami, których nikt już nie chce robić, gdyż wymagają długiej pracy i dokładności, a mają niską cenę.

W Polsce robiłem na akord, ale zawsze miałem robotę zapewnioną i nigdy nie byłem bity w skórę przez brak pracy.

Wiem, że niejeden w Polsce myśli ciągle jeszcze, że co amerykańskie, to najlepsze. Myślicie zapewne, że taki warsztat firmowy, jak Chevrolet, posiada świetne narzędzia i urządzenia, dźwigi, obrotowe kozły monterskie, automaty, automaty... Może tak i jest, ale chyba może w wielkich stacjach obsługi w Nowym Jorku, gdyż u nas nie ma ani kanału, ani dźwigu.

Podciągasz panewki? Ktoby do tego wyjmował silnik z ramy! Po prostu kładziesz się na ziemi pod wozem, polykasz kawałki błota, wpadające ci do ust i co chwila przecierasz oczy z kurzu. Zdejmujesz miskę olejową razem z warstwą błota bacząc, by nie uронić ani kropli znajdującego się w niej oleju (klient nie chce płacić za świeży olej, gdyż stary ma „dopiero“ 5 tysięcy mil), babrzesz się z panewkami i podciągasz je „na czucie“, gdyż nie masz przyrządu pomiarowego.

Taka kilkugodzinna praca pod wozem na leżąc z wyciągniętymi rękoma jest prawdziwą torturą. Ale cóż robić? Inaczej nie zarobisz tych kilku dolarów. Co z tego, że w nocy nie możesz spać z bólu stawów? To nikogo nie obchodzi. Nie poćoba ci się? Proszę bardzo, możesz odejść w każdej chwili. Dość jest kandy-

datów na twoje miejsce, takich którzy zdychają z głodu.

Ponieważ, jak wspomniałem, nie ma chłopów do pomocy, przeto po każdy klucz, czy uszczelkę, musisz iść sam. Tak więc zaznajasz przy okazji zbawiennej gimnastyki „padnij-powstań”, która wydatnie wpływa na ujawnienie zdolności cyrkowych, spadek brzucha i... spodni.

Pamiętajcie: jeżeli Wam kto w Polsce pokaże fotografię amerykańskiego montera w białym kitlu i rękawiczkach, stojącego obok lśniącego samochodu, podczas gdy robota sama się robi przy pomocy automatów i innych cudów — wspomnijcie na te słowa. Fotografia taka wykonana jest na pewno na użytek zewnętrzny w reprezentacyjnych warsztatach, a nie dla nas, monterów warsztatów naprawczych Chevroleta, w 30-tysięcznym mieście. Taka fotografia budzi zaufanie wśród klientów, ale nie ma nic wspólnego z rzeczywistością.

* * *

Jeszcze kilka słów ciśnie mi się na usta, a właściwie „na pióro”. Chodzi o stosunek pracodawcy do pracownika.

Jestem człowiekiem samotnym. Nie mam ani krewnych, ani przyjaciół. Mogę liczyć wyłącznie na siebie samego. Co się stanie, jeżeli stracę pracę? A mogę ją stracić w każdej minucie, choćbym pracował w danej firmie od kilkudziesięciu lat. Po prostu majster każe mi iść do kasy i... do widzenia! Wtedy zacznie się znów wyczekiwanie pod bramami różnych przedsiębiorstw, przeważnie bez skutku.

Wszystko byłoby jeszcze niezgorzej, gdyby zwolnienie nastąpiło bez specjalnych powodów. Ale, jeżeli podczas pracy złamię rękę, lub odniosę inne poważniejsze uszkodzenie cielesne? Albo, gdy uszkodzenie to spowoduje trwałą niezdolność do pracy? Wtedy oczywiście zwolnią mnie niezwłocznie, gdyż im się już nie będę opłacał. Nikt mi nie pomoże! Nikt mną się nie zaopiekuje. Mogę wtedy zdychać przy całkowitej obojętności otaczających mnie ludzi. Nie ma bowiem żadnych instytucji społecznych, zapewniających pomoc i opiekę w takich przypadkach. Mógłbym jedynie ubezpieczyć się od wypadku w jakimś prywatnym towarzystwie ubezpieczeń, ale to jest dość droga zabawa i w dodatku bardzo niepewna co do skutków.

„Radź sobie, jak umiesz” — oto dewiza amerykańska. Toteż na razie radzę sobie, jak umiem i piszę niniejszy list. W następnym opowiem Wam, Koledzy, o tutejszym „raju” samochodowym, to jest o stosunkach na drogach, o których słyszeliście zapewne niesłychane cuda.

Mam nadzieję, że po moim powrocie do Polski będę mógł Wam opowiedzieć wiele jeszcze ciekawszych rzeczy.

Przesyłam Wam serdeczne pozdrowienia z kapitalistycznego „raju”.

B. Szczepański

Francja sprzedaje swój przemysł

W numerze 276 z dnia 11 stycznia br. w tygodniku francuskim „Action” ukazał się artykuł pani Dominique Desanti pod tytułem: „Kierując się względami dyplomatycznymi Francja traci 40 miliardów franków i pozostawia Anglii rynki wschodniej Europy”. Z artykułu tego przytaczamy interesujące nas wyjątki.

— Wysoki urzędnik francuskiego handlu zagranicznego stwierdził w rozmowie ze mną — pisze pani Desanti — że sytuacja polityczna między Polską i Francją jest zbyt napięta, aby mogło nastąpić odnowienie rocznej umowy handlowej, która wygasła 31 grudnia ub. r.

— Roczna umowa obejmowała wymianę wzajemną towarów o wartości dziesięciu miliardów franków. Jednocześnie wartość zamówień poza clearingowych, to znaczy płatnych w dewizach i zawieranych bezpośrednio z przemysłem francuskim, wahała się w granicach od 20 do 30 miliardów franków.

— Eksporter londyńskiej City mówił mi o wytworzonej ostatnio sytuacji ze spokojnym realizmem, typowym dla Anglików:

— Przemysł francuski, tak jak i nasz własny, traci obecnie rynki zbytu, jeden po drugim. Europa Zachodnia na skutek planu Marshalla i prywatnych umów jest prawie wyłącznie zaopatrywana w żywność przez Stany Zjednoczone i Amerykę Południową.

— Rynki wschodniej Europy stają się coraz bardziej interesujące: kraje te budują swój przemysł i potrzebują od nas coraz więcej urządzeń elektrycznych i mechanicznych. Stany Zjednoczone, oczywiście nie gładzą się na takie dostawy z przyczyn polityczno-strategicznych. Posiadam wykazy towarów, których eksport do Europy wschodniej jest zakazany — mówi dalej eksporter londyński. Wykazy te są ściśle tajne i są stale uzupełniane. Tylko, że my w Angli uważamy, iż handel jest ważniejszym od polityki. Tak rozumując uznaliśmy Mao-Tse-Tunga i 400 milionów Chińczyków, potencjalny rynek zbytu dla nas.

— Jeśli chodzi o Europę wschodnią, to Francja była dla nas poważnym konkurentem. Tymczasem Francja sama się wycofuje — pięknie dziękujemy!

— Niemcy Zachodnie nie oglądają się na zakazy wywozu. Dostarczają one wszystkim co się da. Ponieważ Stany Zjednoczone stosują cła preferencyjne, Niemcy eksportują na przykład samochody ciężarowe i osobowe po cenach 26% do 30% niższych, niż Francja i Anglia. To samo odnosi się do produktów chemicznych i farmaceutycznych.

— Przemysł niemiecki jest, śmiało można powiedzieć, dodatkiem do przemysłu amerykańskiego.

— Szwajcaria także eksportuje na wschód co tylko może. To samo robi Szwecja.

— Ty też dowiedziałam się od eksportera angielskiego — pisze pani Desanti.

— W następnym tygodniu przeprowadziłam dyskretną ankietę w fabrykach francuskich: Citroën, Renault, Chausson, Latil — podaje dalej pani Desanti w swym artykule.

— Wszyscy producenci samochodów są jednego zdania, w granicach, w których zgodzili się mówić ze mną o zagadnieniach gospodarczych i zaoszczędzić mi swych uwag o „defensywie Zachodu”.

— To pewne, że Polska stanowiła ważny rynek zbytu na samochody, ciężarowe, przyczepy i nawet wozy turystyczne. Tak samo eksportujemy dużo na Węgry i do Czechosłowacji. Obawiamy się, że i te umowy nie zostaną odnowione. Jesteśmy zresztą przekonani, że — co się tyczy Europy Wschodniej — nasz eksport mógłby się rozszerzać. Dlaczego na przykład wymiana towarowa z Rumunią, czy Bułgarią właściwie nie istnieje? Rumunia z pewnością potrzebuje samochodów: jest to kraj, w którym przemysł żywiłowo się rozwija.

Ciekawe, bardzo ciekawe są te rozmowy opublikowane przez francuską dziennikarkę — panią Dominique Desanti.

Tumaczył SZT

Sport motorowy

BARDZO PRZYJEMNY RAID

Przeglądając notatki z najprzeróżniejszych imprez motocyklowych, które po sezonie 1949 r. „spuchły” dość pokaźnie, wzbogacone o blisko 30 zawodów, które dane mi było obserwować w r. ub., natrafiłem na zapiski z bardzo przyjemnego raidu zorganizowanego przez Sekcję Motocyklową A. Z. S. Gliwice. Głównie znani są już w całej Polsce ze swego zamiłowania do raidów i to w ich szczególnej postaci. Dla tej formy raidów, które już dwukrotnie organizowane były przez A. Z. S. Gliwice brak jest jeszcze ustalonej nazwy w języku polskim. W literaturze zagranicznej określa się je mianem „Expert - Trial”. Kol. Kryst zaproponował dla nich nazwę „**Raid sprawności**” („Motoryzacja” nr 10/1949), gliwiczanie nazwali je „**Raidami obserwowanymi**”.

Abstrahując od prawidłowości tej, czy innej nazwy godzi się podkreślić, że raidy obserwowane (sprawności) są godne jaknajdalej idącego poparcia i winny być organizowane jak najczęściej! Krótka trasa (małe zużycie paliwa i oszczędność maszyn!), obfitość interesujących elementów widowiskowych (propaganda wśród szerokich mas) i ostre warunki regulaminu wymagającego od zawodników wykazania się najwyższymi umietynościami jazdy terenowej — oto zalety raidów obserwowanych.

Prawdziwy entuzjasta sportu motocyklowego znajdzie w raidzie obserwowanym momenty nie mniej emocjonujące, niż porwijąca jazda Smoczyka na torach żużlowych, lub zacięta walka Mielocha, Żymirskiego i Dąbrowskiego na trasach wyścigów!

Gdy dziś odcyfrowuję półczytelne notatki z raidu w Gliwicach i porównuję wrażenia z tej imprezy z doznanymi podczas innych zawodów motocyklowych stwierdzam, że dzień spędzony na trasie II Raidu Obserwowanego A. Z. S. Gliwice był bodaj, czy nie najprzyjemniejszy w minionym sezonie. Wyobraźcie sobie Czytelnicy piękny słoneczny dzień październikowy, trasę niezwykle interesującą, biegnącą przez malowniczy podmiejski las, organizatorów młodych i pełnych entuzjazmu, publiczność — w większości młodzież studencka i robotnicza i wreszcie zawodników od 18-letnich chłopców począwszy, do starszego pana włącznie — oto tło imprezy i jej aktorzy.

Na starcie brak charakterystycznego dla wielu zawodów motocyklowych zdenerwowania organizatorów. Wprawdzie raid został zaliczony przez O. Z. M. Katowice do eliminacji mistrzostw Okręgu Śląskiego, wprawdzie od sprawności przeprowadzenia imprezy będzie zależał jej ogólnopolski charakter w roku przyszłym, jednak organizatorzy nie tracą spokoju i... operują najprostszymi środkami. W okienku portierni Kąpieliska Mejskiego zasiadł popularny raidowiec Skoczynski i sprawnie przyjmuje zgłoszenia spóźnionych zawodników.

Sekcja motocyklowa A. Z. S. Gliwice nie grzeszy nadmiarem środków finansowych, ale jej członkowie — przyszli inżynierowie — umieją rysować tuszem. Papierowe numery startowe szybko zostają naklejone na reflektory maszyn, które ustawione rzędem oczekują na odbiór techniczny. Skupisko tyłu maszyn wywołuje zainteresowanie przejeżdżających szosą motocyklistów. Ten i ów zatrzymuje się i — dowiedziawszy się o co chodzi — decyduje się również startować. Komandor raidu — Kwieciński, również doskonały raidowiec, na skuteczną metodę pozyskiwania chętnych do startu: „**siadaj za mną, pojedziemy na trasę!**” Doprawdy ten argument był najbardziej przekonujący. Kwieciński zrobił w ten sposób — z pasażerem na tylnym siedelku „**Trumpha**” — kilkanaście okrążeń trasy, obwołując poza kandydatami na zawodników również i delegatów O. Z. M., Komisję Sportową raidu i inn.

Trasa raidu była istotnie zachęcająca: kilkadziesiąt metrów piachu, dalej wąska dróżka leśna. Uwaga! Na dróźnie leży w poprzek bal sosnowy, trzeba go umiejętnie wymyknąć, na co zresztą czasu jest dużo, bowiem nie wpływa on na klasyfikację. I oto tablica oznaczająca początek pierwszej sekcji obserwowanej. Przed tą tablicą można się nawet zatrzymać, wybrać odpowiednią drogę przejazdu, zastanowić się nad techniką jazdy, by żaden ze zgromadzonych tu sędziów nie musiał wpisywać w swe karty punktów karnych za takie odstępstwa od stylu terenowego, jak podparcie się nogami, powłóczenie niemi, upadek, zatrzymanie się, czy też zgaszenie silnika maszyny. Sekcję przebrnąć trzeba „czysto” — na szczęście nie jest ona długa, bo kilkadziesiąt metrów dalej jest druga tablica oznaczająca zakończenie pierwszej sekcji.

Nieco dalej tam, gdzie dróżka staje się bardziej kręta, a krzewy i drzewa zmniejszają widoczność, zaczyna się druga sekcja — wąski zlebk częściowo kamienisty, częściowo błotnisty, opadający z początku łagodnie, a dalej pnący się nieco ostrzej pod górę. Tych kilkaset metrów, które opisujemy to największe skupisko odciników obserwowanych. Kilkaście metrów za zlebkem zaczyna się sekcja trzecia — łagodny, ale mocno błotnisty zjazd, dość trudny do bezbłędnego przebycia.

I wreszcie sekcja czwarta, długości zaledwie trzydzieści metrów, jednak — po liczeniu zgromadzonych widzów sądząc — najtrudniejsza. Na pozór łatwa, jest jednak bardzo zdradliwa, a od sekcji trzeciej dzieli ją tak minimalna odległość, że mało kto zatrzymuje się, by przeprowadzić należyte rozpoznanie dalszej tary. Dróżka w tym miejscu zaciera się i ślady jej bieżą wzdłuż dwumetrowego uskoku terenowego ograniczonego z lewej strony zwartą ścianą lasu. U podnóża uskoku płaszczyna na początku bagna, dalej twardsza. Niestety, płaszczyna leży właściwie już poza przeprowadzonym w tym miejscu ogrodzeniem sekcji, które umieszczono tak, że u stóp trawistego i oślizłego uskoku pozostał ledwie dwudziestocentymetrowy pasek płaskiego terenu zrzadka pokrytego trawą.

Tu dopiero sypały się punkty karne, jak z rogu obfitości. Różnie próbowano sforsować ten odcinek: Jedni ryzykowali wypadnięcie poza ogrodzenie sekcji i jechali u podnóża uskoku, by przed końcem sekcji wjechać skośnie pod wzgórek zamykający wyjazd z odcinka. Inni decydowali się na ryzykowny trawers wzdłuż uskoku, jeszcze inni zamykając oczy próbowali „przeocznąć się” górą pod samą leśną ścianą i gałęziami ostro bijącymi po twarzy. Wszystkie jednak zamierzenia krzyżował błotnisty początek sekcji, na którym maszyny „tańczyły”, zmieniały kierunek jazdy, a na wszelką późniejszą korektę nie było już czasu...

Sekcja piąta była właściwie formalnością — karty sędziów pozostały czyste. Połem przyjemna droga leśna, lecz stosunkowo łatwa, ciesząca oczy malowniczością prawdziwej polskiej jesieni, no i wyjazd na piaszczystą wydmę gdzie rozpoczynała się sekcja szósta i ostatnia. I tu sypały się punkty, bowiem ten odcinek obserwowany był najdłuższy, kręty i wymagał ostrego, choć niedużego zjazdu i ponownego „wydrapania się” na górę.

Nie można było nie ulec czarowi tej imprezy. Uległ mu i zawodnicy i widzowie. Technika jazdy każdego z uczestników raidu była żywo dyskutowana wśród publiczności. Zawodnicy uważnie podpatrywali rywali, a podczas drugiego okrążenia, do którego wyruszone w odwrotnej kolejności, niż do pierwszego, widać było wyraźnie lepszą jazdę nawet tych, którzy startowali w „**Pierwszym Kroku Motocyklowym**” odbywającym się równocześnie z eliminacją mistrzostw i na tej samej trasie.

Podczas wspólnego obiadu i skromnej uroczystości rozdania plakiet nie było niezadowolonych. Przeciwnie, „Górnicy“ z Grodzca i Kabowic, delegaci z bytomskiej „Polonii“, członkowie „Sali“ Gliwice, wszyscy niemal obecni obiecywali sobie, że z wiosną zorganizują podobne imprezy w swych klubach.

Wyniki Raidu i Pierwszego Kroku stanowią rewelację: okazało się że uczesany „Pierwszego Kroku“ uzyskał w wielu wypadkach lepsze rezultaty od swych licencjonowanych kolegów walczących o punkty do mistrzostw. Proszę zresztą porównać wyniki:

Pierwszy Krok Motocyklowy: do 125 ccm — 1. Skoczynski M (AZS Gliwice), na seryjnej S. H. L. — 75 pkt., do 250 ccm — 1. Standenberg (Sai Gliwice) — 10 pkt., do 350 ccm — 1. Rodio J. (Sai Gliwice) — 5 pkt., ponad 350 ccm — 1. Leszczyński (Sai Gliwice) — 38 pkt.

Eliminacja mistrzostw: do 250 ccm — 1. Krajewski (AZS Gliwice) — 3 pkt., do 350 ccm — 1. Dąbrowski R. (Polonia Bytom) — 106 pkt., ponad 350 ccm — 1. Jarosz (AZS Gliwice) — 56 pkt.

PRZYKŁAD GODNY NAŚLADOWANIA!

Dlaczego tyle miejsca poświęcamy temu raidowi? Czynimy to z dwóch przyczyn. Pierwsza z nich, to warowa praca Sekcji Motocyklowej A. Z. S. Gliwice. Czy wiecie, że liczy ona wszystkich 25 członków, a jednak ma 2 zawodników z licencjami seniora, oraz 10 juniorów? Wśród zawodników A. Z. S. Gliwice widzimy takie nazwiska, jak Kwieciński, Skoczynski, Zoma. Wychowankiem tego klubu jest obecnie Marcin Warszawski „Skry - Związkowca“ — Kwaśkowski. Głównie dwukrotnie (w r. 1947 i 1948) zwyciężyli zespółowo w najtrudniejszym z polskich raidów — Raidzie Tatrzańskim, startując na polskich SHL 125 ccm!

Większość członków Sekcji Motocyklowej A. Z. S. Gliwice to prawdziwi znawcy sporu motocyklowego, doskonale obznajmieni z najnowocześniejszą techniką motocyklową. Wątpię, czy członkowie któregośkolwiek klubu motocyklowego w Polsce czytają tak wiele pism fachowych motorowych, polskich i zagranicznych, czy studiują tyle podręczników konstrukcji i obsługi motocykli, co akademicy z Gliwice! Są oni prawdziwymi entuzjastami motocyklizmu i uczą się go n.eustannie.

„Azetesiacy“ postanowili poświęcić się specjalnie raidom. Przy studiach politerycznych pozostaje niewiele czasu wolnego, dlatego też postanowili również jaknajlepiej wykorzystywać każdą wolną chwilę. W sekcji Motocyklowej A. Z. S. Gliwice nieznane jest pojęcie bełmyśnego „wykręcania“ kilometrów po szosach. Jedziemy do Kaowic wziąć udział w Sztafecie Gwiazdzistej? — dobrze, nauczymy się w drodze prawidłowej jazdy zespółowej! Warto pojechać na wybieżkę do Giuchotaz? — dobrze, ale pojedziemy terenem, drogami bocznymi, leśnymi! Oto podejście, które pozwoliło wychować małej sekcji tylu dobrych zawodników!

Mozemy zdradzić Czytelnikom jedną z „tajemnic redakcyjnych“ — dwaj współpracownicy „Motoryzacji“: Tadeusz Żolna i Krzysztof Rościszewski („Karo“) — to właśnie członkowie A. Z. S. Gliwice! Sięga po pióro i Skoczynski, który żadnemu z naszych czasopism motorowych nie darowuje najmniejszego „połknięcia się“. Po za warszawskim „PKM Ogniwo“ żaden z klubów nie ma tylu członków współpracujących z prasą motorową...

* * *

A teraz przyczyna druga, która skłoniła nas do opisanie raidu w Gliwicach. Wprowadzenie w Polsce tej nowej formy raidów, jaką są raidy obserwowane, jest wyłączną zasługą gliwiczian. Ręk temu pierwszy raid obserwowany AZS odbył się jako klubowy. W roku 1949 był on eliminacją mistrzostw O. Z. M. W roku bieżącym będzie już imprezą ogólnopolską!

I to jest również przykład godny naśladowania! W nadchodzącym sezonie pragniel byśmy zobaczyć raidy obserwowane w całej Polsce, wszędzie tam, gdzie istnieje sekcja, czy klub motocyklowy, wszędzie tam,

gdzie działacze klubowi myślą nie tylko o kasowym powodzeniu imprez, ale chcą przede wszystkim wychować dobrych jeźdźców motocyklowych, wyszkolić ich w jeździe w najcięższych warunkach terenowych tak jak to się dzieje w sporcie motocyklowym Związku Radzieckiego.

Raidy, zwłaszcza terenowe (a takim jest każdy raid obserwowany) są najlepszą szkołą motocyklisty! Zrozumiano to doskonale w Z. S. R. R., rozumiano w Czechosłowacji, i w Anglii, gdzie najlepsi zawodnicy wyścigowi startują w raidach i swoje sukcesy na trasach wyścigów przypisują m. inn. opanowaniu maszyn zdobytemu w raidach terenowych. Rozumieją to i u nas tacy zawodnicy, jak St. Brun, Dąbrowski i Żymarski, którzy nie żałują pójsia w ślady przedwojennych „asów“: Dochy, Jakubowskiego, Jurkowskiego, Nahorskiego i innych.

„ZJEDZMY W TEREN!“ — oto ważne hasło dla pracy naszych klubów i sekcji motocyklowych w nadchodzącym sezonie.

Władysław Pietrzak

SUKCESY FIATÓW 1100 W RALLYE MONTE CARLO

Wyniki tegorocznych zawodów zwanych „Zjazdem do Monte — Carlo“, których tradycja sięga roku 1911-go, przyniosły sensacyjne zwycięstwo, znanych u nas, małoditrazowych samochodów Fiat — Simca 8.

Na 282 uczestników tych zawodów (odznaczających się bardzo surowym regulaminem zarówno dla maszyn jak i dla kierowców), tylko 136 z automobilów zakończyło zawody w czasie przewidzianym w regulaminie. 100 zawodników nie ukończyło zawodów. Między nimi wyścigowiec Rosier, któremu fabryka Renault powierzyła swoją popularną czterocylindrową 760 cm³ z silnikiem z tyłu, chcąc powetować niepowodzenia poprzednich lat. Niestety Rosier miał pecha, tak jak większość z pomiędzy stu, którzy nie ukończyli zawodów. Wskutek poślizgu na oblodzonej drodze miał kolizję z cyklistą, która przeszkodziła w dalszej jeździe.

Z pomiędzy 136, którzy ukończyli zawody tylko pięciu zawodników przybyło do mety bez punktów karanych. Byli to: dwaj Francuzi na 3 i pół litrowym samochodzie Hotchkiss (dziwnym zbiegiem okoliczności samochody tej marki wyjątkowo często bywają zwycięzcami zjazdu do Monte-Carlo), za nim dwaj Holendrzy na angielskim samochodzie 4 ltr. Humber Super Snipe, dalej seryjna Fiat — Simca 8, a za nią dwa nie seryjne samochody tej samej marki z silnikami o pojemności 1221 cm³ obsadzone przez wyścigowców francuskich (Scaron i Chaboud), którzy, na alpejskich serpentynach częściowo oblodzonych, zrobili średnią 51,5 km/godz, jadąc stylem wyścigowym.

Wyniki według kategorii były następujące: kategoria do 760 cm³: dwa pierwsze miejsca zajęły samochody Dyna-Panhard 610 cm³, trzecie Simca 5 — 570 cm³; kategoria do 1100 cm³: wszystkie trzy miejsca Fiat — Simca 8 — 1090 cm³; kategoria do 1500 cm³: pierwsze dwa miejsca Fiat — Simca 8 — 1221 cm³, trzecie Peugeot 1290 cm³.

Długość przebiegu wynosiła 3200 km jazdy „non stop“. Odległości pomiędzy punktami kontrolnymi około 400 km.

(Tes).

PIERWSZY ZIMOWY RAID TATRZAŃSKI. Zrzeszenie Sportowe Związkowiec zorganizowało 1-szy Zimowy Raid Tatrzański w Zakopanem w dniach 4-5 marca 1950 r. W raidzie tym wzięło udział również Wojsko, które zgłosiło 18 zawodników.

ROZDZIAŁ MOTOCYKLI JAWA 250 CCM. Polski Związek Motorowy, po uzgodnieniu z właściwymi pionami, dokonał rozdziału 100 motocykli Jawa 250 ccm Super Sport. Motocykle otrzymały następujące organizacje: 60 — maszyn otrzymał CRZZ, 6 — Gwardia, 6 — Legia, 6 — Samopomoc Chłopska, 3 — AZS, 10 — PZM. Pozostałe motocykle będą rozdzielane w marcu. (SA).

Walne Zebranie Polskiego Związku Motocyklowego

Dnia 29 stycznia 1950 r. odbyło się ostatnie doroczne walne zebranie delegatów P. Z. M.

„Rok 1949-y był rokiem olbrzymiego rozwoju sportu motocyklowego w Polsce. W oparciu o uchwały Biura Politycznego PZPR i przy poparciu ze strony czynników państwowych, P. Z. M. przygotował się do zmian organizacyjnych oraz do objęcia jak najszerszych mas pracującej i uczącej się młodzieży miast i wsi” — oświadczył prezes P. Z. M. — dyr. Askanas (Związkowiec Skra) otwierając zebranie.

W samokrytycznej ocenie swojej działalności P. Z. M. nie zataił błędów swej pracy, wymieniając najpoważniejsze niedociągnięcia jak: słaby kontakt z terenem i brak akcji wyszkoleniowej działaczy sportowych.

Kapitan sportowy Lewandowski (Ogniwo), składając sprawozdanie, podkreślił olbrzymie sukcesy uzyskane przez Żymirskiego (Związkowiec), Stanisława Bruna i Dąbrowskiego (Ogniwo) w Grand Prix Rumunii, Węgier i w TAMS'ie oraz naszych żużlowców ze Smoczykiem (Legia) na czele.

W sprawozdaniu finansowym skarbnik Perzyński (Legia) zaznaczył, że rok 1949-y został zamknięty nadwyżką dziewięciu milionów złotych. Pomocy P. Z. M.-owi udzieliło Ministerstwo Obrony Narodowej pożyczając trzy miliony złotych oraz Zw. Zaw. Transportowców i Główny Urząd Kultury Fizycznej udzielając subwencji sześciu milionów złotych.

Po sprawozdaniu Zarządu Komisja Rewizyjna zgłosiła wniosek o udzielenie ustępującemu zarządowi absolutorium z podziękowaniem.

W obszernej, czterogodzinnej dyskusji wzięło udział 18-tu przedstawicieli klubów z całej Polski, którzy w słusznej trosce o sport motorowy podkreślili konieczność położenia nacisku na sprawy szkoleniowe oraz potrzebę gromadzenia odpowiedniego sprzętu sportowego.

Wpłynęło wiele wniosków o charakterze oszczędnościowym — jak centralne zaopatrzenie w regulaminy i typowe druki. Wpłynął również wniosek o wydawanie własnego pisma.

Po dyskusji zebranie udzieliło ustępującemu zarządowi absolutorium przez aklamację, po czym wybrało trzydziestu delegatów na Zjazd Połączeniowy A. P. z P. Z. M.-em.

Zebranie P. Z. M. uchwaliło następnie wniosek o wstąpienie wszystkich członków do Tow. Przyjaźni Polsko-Radzieckiej oraz nadało dotychczasowemu Prezesowi P. Z. M. — Stefanowi Askanasowi godności członka honorowego.

Ostatni Zjazd Delegatów A. P.

W dniu 29 stycznia 1950 r. odbyło się walne Zebranie delegatów Automobilklubu Polski. Zebrani ustalili, że zjednoczenie A. P. i P. Z. M. to wydarzenie, które bezwzględnie zwiększy możliwości szerzenia motoryzacji na wsi i w mieście, wzmocni kondycję fizyczną obywatela i przygotuje go lepiej do zadań związanych z obronnością kraju.

Przedstawiciel G. K. K. F. — ob. Dyr. Szemberg, obecny na zebraniu połączeniowym, oświadczył iż „Polski Związek Motorowy powinien walczyć nieugięcie ze złymi tradycjami elitarności i fałszywej apolityczności swoich poprzedników, wychowując swoich członków w duchu międzynarodowej solidarności sił postępu walczących o pokój”.

Polski Związek Motorowy będzie społecznym ramieniem Polski Ludowej w sprawach motoryzacji.

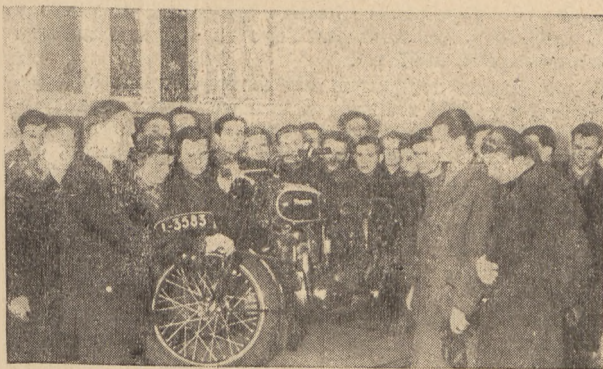
WYCZYNOWCY W ZAKOPANEM. Polski Związek Motorowy zorganizował na Bukowinie obóz dla 45 kierowców motocyklowych i samochodowych klasy wyczynowej. Na obóz powołano 37 kierowców z klubów Zrzeszeń Sportowych CRZZ, 4-ch z Gwardii, 3 z Legii oraz 1-go z AZS-u.

WSPÓŁZAWODNICTWO W SZKOLENIU ZIMOWYM P. Z. M.

Ogłoszone w grudniu 1949 r. współzawodnictwo w szkoleniu zimowym przez kluby i sekcje motocyklowe PZM. daje piękne rezultaty. Do współzawodnictwa zainicjowanego przez R. S. Związkowiec — Skra w Warszawie przystąpiło 22 kluby zgłaszając do szkolenia około 2.000 chętnych, przeważnie z kół sportowych przyfabrycznych i Ludowych Zespołów Sportowych.

W lutym rb. we współzawodnictwie prowadził KS Kolejarz — Olsztyn szkoląc 232 zgłoszonych, na drugim miejscu znalazła się Gwardia — Toruń.

Obliczenia rezultatów szkolenia, po przez podsumowanie ilu szkolonych otrzyma prawa jazdy 3 i 4 kategorii, dokonana w maju Komisja Współzawodnictwa przy PZM. (Sa)



Na zdjęciu fragment sali wykładowej Sekcji Motocyklowej Z. K. S. Kolejarz (Olsztyn), która w ramach współzawodnictwa szkoli młodzież. U góry wykład o znakach drogowych; u dołu — wykład o konstrukcji motocykla.

KALENDARZ MIĘDZYNARODOWYCH ZAWODÓW MOTOCYKLOWYCH P. Z. M.

Poniżej podajemy terminarz międzynarodowych zawodów motocyklowych, w których udział wezmą zawodnicy polscy.

- 18—21. V Polska — Czechosłowacja w Polsce (żużel).
- 28. V Grand Prix Węgier w Budapeszcie.
- 3. VI Grand Prix Rumunii w Bukareszcie.
- 3 — 5. VI „TAMS” — Międz. Raid Pokoju.
- 18. VI Wyścig o Złoty Kask Poznania.
- 18 — 21. VI Polska — Holandia w Polsce (żużel).
- 23. VII Wielka Nagroda Polski.
- 13 — 15. VIII Raid Tatrzński.
- Sierpień — Olimpiada Żużlowa w Holandii.
- 1. X Międzynarodowe zawody na żużlu.

W dziale międzynarodowych zawodów samochodów ustalono termin 5 — 12 września dla Międzynarodowego Raidu Samochodów Ciężarowych.

Nasze kłopoty

W sprawie warsztatów dla amatorów

Na skutek wielokrotnie poruszanej na łamach czas. „Motoryzacji” sprawy zorganizowania warsztatów samochodowych dla amatorów redakcja nasza otrzymała szereg listów podchwytyjących tę inicjatywę z entuzjazmem. Odzew ten świadczy wyraźnie, że zagadnienie warsztatów samochodowych dla amatorów interesuje gorąco specjalnie młodzież. Wydaje się nam, że organizacja takich warsztatów zasługuje na szybką realizację, o którą apelujemy gorąco do Pol. Zw. Motorowego.

Poniżej zamieszczamy jeden z listów entuzjastów motoru. (red.)

W styczniowym numerze „Motoryzacji” inż. Piotrowski porusza bardzo żywotne zagadnienie popularyzacji sportu motorowego i podaje realny projekt rozwiązania tego problemu.

Propozycja zorganizowania warsztatów dostępnych dla entuzjastów motoryzacji jest niewątpliwie trudna do zrealizowania, lecz jakże celowa. Jesteśmy, jeżeli chodzi o motoryzację, na pierwszym szczeblu jej rozwoju i w tej sytuacji podobne warsztaty mogłyby przynieść ogromne korzyści, przyczyniając się do pomnożenia doświadczeń konstrukcyjnych i wyłowienia narybku zdolnych fachowców.

Jesteśmy niezmiernie dumni z tego, że budujemy w Warszawie potężną fabrykę samochodów osobowych, ale czy poprawi ona sytuację? Pomijając już to, że w pierwszych latach będzie musiała zaopatrzyć w wozy instytucje państwowe i społeczne, cena tych samochodów będzie dostępna tylko dla bardzo niewielu osób. Aby rozpowszechnić sport motorowy musimy stworzyć samochodzik popularny: naprawdę tani i praktyczny (jak projekt p. W. Wiatrowskiego z piątego numeru „Motoryzacji” z 1947 r.).

W warsztacie dostępnym dla fanatyków motoryzacji możnaby, z pośród zrobionych tam wózków, wybrać najpraktyczniejszy i najbardziej dostosowany do naszych warunków samochodzik, na wzór wozu seryjnego, dostępnego dla szerokich rzesz.

P. E. Piotrowski projektuje produkcję małego silniczka. Jest to sprawa godna poparcia i — biorąc pod uwagę kilkunastoletni okres pracy większości naszych samochodów i motocykli — niezmiernie pilna, ale ile jeszcze leży po składach i szmelcowiskach silników, które entuzjaści motoryzacji użyliby do motocykli lub samochodzików, gdyby nie brak możliwości (narzędzi i warsztatu) dokonania remontów samodzielnie.

Koszty remontów w istniejących warsztatach prywatnych są tak duże, że dokonanie tam naprawy czy przebudki starego silnika nie opłaca się. Ileż to sprzętu niszczonego się na szmelcu możnaby ocalić dzięki zorganizowaniu warsztatów dostępnych dla amatorów!

Sprawą tą powinien zająć się Automobilklub Polski, który na zebraniu 20 stycznia łącznie z Polskim Związkiem Motocyklowym postanowił powołać do życia ośrodki motoryzacyjne dostępne dla młodzieży robotniczej i wiejskiej. Czy takie warsztaty nie byłyby najlepszą formą zapoznania młodzieży z budową silników i wciągnięcia jej do pracy przy zmotoryzowaniu Kraju przez umożliwienie zdobycia własnego „stalowego rumaka”?

Wszyscy miłośnicy sportu samochodowego powinni przeczytać artykuł p. E. Piotrowskiego w pierwszym numerze „Motoryzacji” z 1950 roku i poprzeć jego projekt.

W imieniu młodych wielbicieli sportu motorowego dziękuję „Motoryzacji” za poświęcanie miejsca naszej sprawie i życzę Jej pozytywnych osiągnięć w trudnym dziele zmotoryzowania Polski Ludowej.

Jagodziński Andrzej
Chylica

42. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez urząd woj. w Krakowie, kat. I, Nr 059/49, na nazw. Mikołaj Pacewicz, zam. w Bieżanowie — Drożdżowni, ul. Kolcni Urzędnicza Nr 503.

43. **SKRADZIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez Wydz. Ruchu i Motoryzacji w W-wie, Nr 00485, na nazw. Biełkowski Aleksander, zam. w Warszawie, ul. Felińskiego Nr 29.

44. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, na nazw. Edward Szypuła, zam. w Cl-orzowie II, ul. Styczyńskiego Nr 31.

45. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez Wydz. Ruchu i Motoryzacji w Warszawie, kat. amatorskie, na nazw. Lickindorf Stanisław, zam. w Warszawie, ul. Raclawicka Nr 116.

43. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez Wydział Ruchu i Mot. w Warszawie, kat. zawodowe, Nr W 1598, na nazw. Jan Olejniczak, zam. w Rembertowie, ul. Klasztorna Nr 11 m. 8.

47. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urząd woj. w Pruszkowie, kat. czerwone, Nr 7174, na nazw. Chmielewski Mieczysław, zam. w Ostrowiu Świętokrzyskim, ul. Pierackiego (P. K. S.).

48. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urząd woj. w Łodzi, kat. III, na nazw. Marian Lis, zam. w Łodzi, ul. Zachodnia Nr 54 m. 22.

49. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie motocykla, wydane przez starostwo w Poznaniu, kat. IV, Nr 0096/49, na nazw. Antoni Walczak, zam. w Komornikach, pow. poznańskim.

50. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez urząd woj. w Katowicach, Nr 15578, na nazw. Tadeusz Olech, zam. w Bytomiu, ul. Dworcowa Nr 6 m. 4.

51. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez starostwo w Warszawa — Praga, kat. I, na nazw. Świstak Józef, zam. w Warszawie, ul. C. Śniegockiej Nr 10.

52. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, na nazw. Zbigniew Nikodem Zawadzki, zam. w Warszawie, ul. Chmielna Nr 11 m. 3.

53. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez starostwo Warszawa — Praga, kat. II, na nazw. Mikołajczyk Stanisław, zam. w Warszawie, ul. Wincentego Nr 68.

54. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez urząd woj. w Bydgoszczy, kat. amatorskie, Nr 10429, na nazw. Kobyliński Jan, zam. w Warszawie, ul. Niepodległości Nr 159 m. 17.

55. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez starostwo we Lwówku Śląskim, kat. IIIa, Nr 0220, na nazw. Ludwik Sobelok, zam. w Czernie, p-ta Wien, pow. Łwówek Śl., woj. Wrocławskie.

56. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez urząd woj. w Poznaniu, na nazw. Jan Słowiak, zam. Szczecin — Żydowce, ul. Przewodników Pracy, p-ta Podjuchy Nr 66.

57. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., kat. I, Nr 0086/49, na nazw. Henryk Parys, zam. w Olsztynie, ul. Partyzantów Nr 66a m. 5.

58. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez urząd woj. w Nowogrodzku, kat. zawodowe, Nr 1285, na nazw. Franciszek Uglak, zam. w Krośnie Odrz., ul. Słubioka Nr 13.

59. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez Wydział Ruchu i Mot. w Warszawie, kat. II, Nr 03050, na nazw. Józef Kowalewski, zam. w Jeonkach, ul. Zeromskiego Nr 9.

60. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez Zarząd Miejski w Toruniu, kat. IIIa, Nr 0206/49, na nazw. Hieronim Wiśniewski, zam. w Toruniu, ul. Słowackiego Nr 81.

61. **SKRADZIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urząd woj. w Poznaniu, kat. III, Nr 18548, na nazw. Angrecki, zam. we Wrocławiu, ul. Czajkowskiego Nr 36 m. 7.

62. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urząd woj. w Katowicach, Nr 1048/49, na nazw. Suchy Rudolf, zam. w Katowicach, ul. Kościuszki Nr 35 m. 1.

63. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez urząd woj. w Katowicach, kat. III, Nr 0215/49, na nazw. Antoni Tarnawa, zam. w Mikuśzowicach 108, pow. Bielsko.

64. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez Wydz. Ruchu i Mot. w Warszawie, kat. amatorskie, Nr 4217, na nazw. Józef Kulesza, zam. w Warszawie, ul. Puławska Nr 130.

65. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez Zarząd Miejski w Lublinie, kat. II, na nazw. Mucha Stanisław, zam. wieś Biota, gm. Falenica.

66. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez starostwo grodzkie w Warszawie, kat. II, Nr 1789, na nazw. Stanisław Kicki, zam. w Warszawie, ul. Dobrowoja Nr 6.

67. **SKRADZIONO** pozwolenie na prowadzenie motocykla, wydane przez starostwo w Jeleniej Górze, kat. IV, Nr 0018/49, na nazw. Gryspanowicz Władysław, zam. Sosnowie, gm. Karpacz.

68. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, kat. amatorskie, Nr 12617, na nazw. Piotr Kozłowski, zam. w Bytomiu, ul. Moreinka Nr 1.

69. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez starostwo w Katowicach, kat. II, Nr 0453/49, na nazw. Alojzy Bartyka, zam. w Katowicach, ul. Wojciechowskiego Nr 25.

70. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez Komisariat Rządu m. st. Warszawy, kat. zawodowe, Nr 1668, na nazw. Kulma Aleksander, zam. w Warszawie, ul. Drewnicka Nr 32.

71. **SKRADZIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez Wydział Ruchu i Motoryzacji w Warszawie, kat. I, Nr 3070, na nazw. Opala Kazimierz, zam. w Warszawie, ul. Skaryszewska Nr 6 m. 17.

72. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez Zarząd Miejski w Częstochowie, kat. I, Nr 0191/49, na nazw. Kwaśniewski Czesław, zam. w Częstochowie, ul. 1-go Maja Nr 16.

73. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez O. U. S. w Poznaniu, kat. zawodowe, Nr 10396, na nazw. Piotr Konieczny, zam. w Poznaniu, ul. Główna Nr 61 m. 4.

74. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez Wydz. Ruchu i Mot. w Warszawie, kat. amatorskie, Nr W 02898, na nazw. Jan Roszczyk, zam. w Zagóścińcu, gm. Ręczaje, ul. Lipinki Nr 14.

75. **SKRADZIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez Okręgowy Urząd Samochodowy w Warszawie, kat. zawod., Nr WO-4882, na nazw. Jerzy Szarow, zam. wieś Łączna, gm. Góra, p-ta Nowy Dwór Mazowiecki.

76. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urząd woj. w Kielcach, kat. zawodow., na nazw. Stanisław Jedynak, zam. w Warze, ul. Skrzyneckiego Nr 62.

77. **SKRADZIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez urząd woj. we Wrocławiu, kat. II, Nr 1376, na nazw. Karol Tomczykiewicz, zam. we Wrocławiu, ul. Racławicka Nr 11.

78. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez Komisariat Rządu m. Warszawy, kat. I, Nr 8773/34 r., na nazw. Władysław Jamorski, zam. w Kielcach, Pl. Wolności Nr 5.

79. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, na nazw. Jakub Wieczorek, zam. w Siemianowicach, ul. Barbary Nr 6.

80. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez Zarząd Miejski w Szczecinie, kat. IIIa, Nr 1830, na nazw. Jerzy Jankowski, zam. w Szczecinie, ul. Pocztowa Nr 46.

81. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez Wydział Ruchu i Mot. w Warszawie, kat. III, Nr W 0059/48, na nazw. Jerzy Sobczyk, zam. w Warszawie, ul. Foksal Nr 10 m. 6.

82. **SKRADZIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez Zarząd Miejski w Łodzi kat. zawodowe Nr 1594, na nazw. Józef Garus, zam. w Łodzi, ul. Ogrodowa Nr 24.

83. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urząd woj. w Krakowie, na nazw. Stanisław Cholewa, zam. Mogilany 36 pod Krakowem.

84. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urząd woj. w Krakowie, na nazw. Jerzy Plutter, zam. w Krakowie, ul. Spokojna Nr 20.

85. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, na nazw. Zygmunt Zalewski, zam. w Łodzi, ul. Obywatelska Nr 119 m. 4.

86. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez starostwo w Żabkowicach Śląskich, kat. I, Nr 0024, na nazw. Marszałek Roman, zam. Złoty Stok, ul. Strzelecka Nr 1.

87. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, na nazw. Bernard Kluczkowski, zam. w Szczecinie, ul. Gen. Sikorskiego Nr 8 m. 24.

88. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, na nazw. Witold Popławski, zam. Siemianowice Śl. woj. Katowickie. Baraki K. O. P.

89. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech. wydane przez Wydział Ruchu i Mot. w Warszawie, kat. II, na nazw. Leonard Flaga, zam. Warszawa-Bielany, ul. Lisowska Nr 60 m. 3b.

90. **SKRADZIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez urząd woj. we Wrocławiu, kat. II Nr 1145, na nazw. Alfons Sobczyk, zam. we Wrocławiu, ul. W. Witosa Nr 5/17.

91. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez urząd woj. Wydz. Ruchu i Mot. w Warszawie, kat. I, na nazw. Zenon Olszewski, zam. w Warszawie, ul. Domejki Nr 6 m. 3.

92. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez Zarząd Miejski we Wrocławiu, kat. II, Nr 0829/49, na nazw. Tomasz Bednarz, zam. w Białowej, pow. Rzeszów.

93. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez urząd woj. we Wrocławiu, kat. IIIa, Nr 3310/49, na nazw. Henryk Kowalczyk, zam. we Wrocławiu, ul. Św. Wincentego Nr 51 m. 1.

94. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez urząd woj. w Pruszkowie, kat. I, Nr 567, na nazw. Aleksander Karczmarek, zam. Międzylesie, ul. Gen. Świerczewskiego Nr 36.

95. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez Zarząd Miejski w Lublinie, kat. II, Nr 0251, na nazw. Kruk Stefan, zam. w Lublinie, ul. Topolowa Nr 3/1.

96. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., kat. zawodowe z 1929 r., na nazw. Władysław Kornicki, zam. Rembertów, ul. Kościuszki Nr 11.

97. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez urząd woj. w Kielcach, kat. zawodowe, na nazw. Rudolf Starzyński, zam. Warszawa, ul. Stalowa Nr 1.

98. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez Wydz. Ruchu i Mot. w Warszawie, kat. I, na nazw. Stanisław Szymański, zam. Warszawa, ul. Ludna Nr 5 m. 10.

99. **SKRADZIONO** pozwolenie na prowadzenie motocykla, wydane przez urząd woj. w Krakowie, kat. IIIa, Nr 14.144, na nazw. Wincenty Sroka, zam. Gilowice Nr 374, pow. Żywiec.

100. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez starostwo w Cieszynie, na nazw. Rudolf Karch, zam. w Skoczowie, ul. Rynek Nr 28.

101. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, na nazw. Erwin Maysner, zam. w Zabrzu, ul. Pawła Nr 57.



**CENTRALA HANDLOWA
PRZEMYSŁU MOTORYZACYJNEGO**

MOTOZBYT

PRZEDSIĘBIORSTWO PAŃSTWOWE WYODRĘBNIONE

WARSZAWA, MAZOWIECKA 13

SPRZEDAJE:

SAMOCHODY

CIĄGNIKI i PRZYCZEPY

MOTOCYKLE

ROWERY na raty

CZĘŚCI ZAMIENNE

AKCESORIA

OGUMIENIE

**Łkspozytury rejonowe
w miastach wojewódzkich**

**Sklepy Detaliczne i Stacje Obsługi
we wszystkich większych miastach**