

# Motoryzacja



# OGŁOSZENIA

1. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., na nazw. Edmund Kaźmierczak, zam. w Wodzisławiu Śląskim, ul. Pszowska Nr 4.

2. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech. wydane przez urząd woj. we Wrocławiu, kat. III Nr 3651, na nazw. Julian Sysek, zam. we Wrocławiu, ul. Mocna 13/2.

3. **SKRADZIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech. wydane przez Starostwo w Warszawie, kat. I Nr 20, na nazw. Szczepan Tomala, zam. Żabki k/Wwy, ul. Szwoleżerów Nr 30.

4. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie motocykla wydane przez starostwo w Aninie, kat. IV, na nazw. Henryk Ratajczyk, zam. Zielonka k/Wwy, ul. Literacka Nr 2.

5. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech. wydane przez Wydz. Ruchu i Mot. w Warszawie, kat. III Nr 485, na nazw. Tadeusz Rudnicki, zam. w Warszawie, ul. Gołębia Nr 15.

6. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech. wydane przez urząd woj. w Gdańsku, kat. IIIa Nr 0752/49, na nazw. Edmund Libera, zam. w Sopocie, ul. Rokossowskiego Nr 42.

7. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech. wydane przez Zarz. Miejski — Wydz. Kom. w Łodzi, kat. amatorsk. Nr 1712, na nazw. Lech Świerk zam. w Łodzi, ul. Mazowiecka Nr 33/35.

8. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech. wydane przez starostwo w Gnieźnie, kat. IIIa Nr 0002/50, na nazw. Alojzy Nitka, zam. w Turoślowie pow. Gnieźno p-ta Kiszewo.

9. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech. wydane przez starostwo w Bochni, kat. zawod. Nr 0018/49, na nazw. Leon Dudziak, zam. Kierlikówka 20 k/Bochni.

10. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech. wydane przez urząd woj. w Katowicach, kat. I Nr 6168, na nazw. Leon Binkowski, zam. w Bytomiu, ul. Piekarska Nr 94 m. 20.

11. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie motocykla wydane przez starostwo w Będzinie, kat. IV Nr 0103/49, na nazw. Józef Podleżyński, zam. w Wojkowicach - Komarne pow. Będzin, ul. Sobieskiego Nr 138.

12. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu wydane przez starostwo grodzkie w Warszawie, kat. I Nr 10460, na nazw. Marian Kaczkiewicz, zam. w Warszawie, ul. Gibalskiego Nr 2.

13. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech. wydane przez urząd woj. w Lublinie, Nr 2556, na nazw. Jerzy Filipowicz, zam. w Trzciance Lubuskiej, ul. Świerczewskiego Nr 20f.

14. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu na nazw. Roman Dębski, zam. w Prudniku, ul. Grunwaldzka Nr 5.

15. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu na nazw. Adolf Lenartowicz, zam. w Będzinie.

16. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu wydane przez urząd woj. w Katowicach, kat. amatorskie Nr 10864, na nazw. Adam Motyka, zam. w Bytomiu, ul. Pułaskiego Nr 69.

17. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech. wydane przez urząd woj. w Lublinie, kat. zaw. Nr 940, na nazw. Henryk Ponichtier, zam. w Łodzi, ul. Wólczańska Nr 137.

18. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu wydane przez urząd woj. w Gdańsku, kat. amatorskie Nr 5912, na nazw. Józef Krzemiński, zam. w Ojcowiznie, pow. Morąg.

19. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech. wydane przez Okr. Urząd Samochodowy w Katowicach, kat. III Nr 1421/54 1864, na nazw. So.ski Karol, zam. Wrocław, ul. Pokutnicza Nr 28.

20. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech. wydane przez urząd woj. w Krakowie, kat. III Nr 219.18, na nazw. Jan Drożik, zam. w Krakowie Prądnik Biały, ul. Fabryczna Nr 5.

21. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech. wydane przez urząd woj. w Łodzi, na nazw. Michał Kot, zam. w Łodzi, ul. Narutowicza Nr 16/16.

22. **SKRADZIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu wydane przez urząd woj. w Lublinie, Nr 3225 na nazw. Jan Jarzyna, zam. w Lublinie, ul. 3-go Maja Nr 8 m. 14.

23. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu wydane przez starostwo w Nowym Targu, kat. III Nr 0157/49, na nazw. Józef Kois, zam. Zaturów, p-ta Ciche n/Dunajcem.

24. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu wydane przez starostwo w Myślenicach, kat. IIIa Nr 0058, na nazw. Aleksander Stanisław, zam. w Gdowie pow. myślenickim ul. Łapanowska Nr 58.

25. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu wydane przez urząd woj. w Łodzi, kat. zaw. Nr 74, na nazw. Jan Szambelan, zam. w Łodzi, ul. Srebrna Nr 15.

26. **SKRADZIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech. wydane przez Zarząd Miejski w Łodzi, kat. IIIa Nr 0456/49, na nazw. Eugeniusz Karger, zam. w Łodzi, ul. Ludwika Nr 35 m. 1.

27. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu wydane przez urząd woj. we Wrocławiu, kat. III Nr 4123, na nazw. Jan Tink, zam. we Wrocławiu, ul. Puławskiego Nr 79 m. 25.

28. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu wydane przez urząd woj. w Gdańsku, kat. II Nr 0194/49, na nazw. Romuald Pacynko, zam. w Gdańsku - Wrzeszczu, ul. Grunwaldzka Nr 108.

29. **ZAGUBIONO** kartę rejestracyjną na samochód ciężarowy wydaną przez urząd woj. we Wrocławiu marki „Bogward“ Nr H93904, Dyrekcja Szpitala Miejskiego w Je. eniej Górze.

30. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech. wydane przez Zarząd Miejski, kat. IIIa, Nr 0187/48, na nazw. Eugeniusz Rybka, zam. w Kolbuszowej woj. rzeszowski.

31. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu wydane przez urząd woj. w Krakowie, kat. IIIa Nr 0116/49, na nazw. Władysław Bielas, zam. w Brzezince 421, p-ta Oświęcim.

32. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech. wydane przez urząd woj. w Poznaniu, Nr 19533, na nazw. Brunona Dejewskiego, zam. w Kielcach, ul. Wojska Polskiego Nr 7.

33. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu wydane przez Zarząd Miejski w Gdyni, kat. IIIa Nr 387/49, na nazw. Józef Zawadzki, zam. w Gdyni, ul. Kopernika Nr 7 m. 1.

34. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech. wydane przez Zarząd Miejski w Częstochowie, kat. IIIa IV Nr 0428/49, na nazw. Czesław Potocki, zam. w Częstochowie, ul. Oleja Nr 10.

35. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez starostwo Prasko - Warszawskie, kat. I, Nr 6904, na nazw. Wacław Sobolewski, zam. w Warszawie, ul. Kawęczyńska Nr 27.

36. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez starostwo w Bytomiu, kat. I, Nr 131/49, na nazw. Stanisław Piątkowski, zam. w Bytomiu, ul. Krakowska Nr 44.

37. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, na nazw. Leon Niedźwiecki, zam. w gm. Dworzec, p-ta Łyski, pow. Rybnik.

38. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez starostwo w Mogilnie, kat. II-a, Nr 0149/49, na nazw. Kazimierz Bogucki, zam. w Młynach, pow. Mogilno, woj. poznańskie.

39. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urząd woj. w Poznaniu, kat. amatorskie Nr 26740, na nazw. Ferdynand Futyma, zam. w Osiedlu Siedecznie Nr 10, gm. Bojadło, pow. Zielonogórski.

40. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez starostwo w Warszawie, kat. II, Nr 7502, na nazw. Edward Starzyński, zam. w Warszawie, ul. Sowińskiego 14-b.

41. **SKRADZIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez starostwo w Warszawie, kat. II, na nazw. Leon Miłosz, zam. w Warszawie, ul. Szustra Nr 19 m. 23.

# 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**

**KWIECIEŃ 1950 R.**

**Nr 4**

## TREŚĆ ZESZYTU NR 4

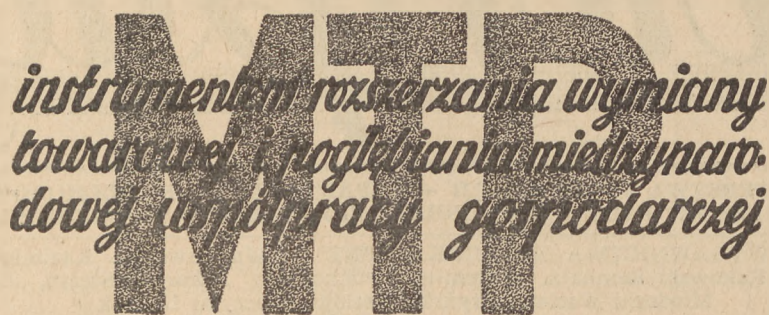
|                                                                     |     |
|---------------------------------------------------------------------|-----|
| XXIII MIĘDZYNARODOWE TARGI POZNAŃSKIE . . . . .                     | 98  |
| FRONTEM DO PASAŻERA — „Pasażer” . . . . .                           | 99  |
| WŁAŚCIWE WYKORZYSTANIE CIĄGNIKÓW (2) — inż. T. Sokołowski . . . . . | 100 |
| NOWE GATUNKI PALIW SAMOCHODOWYCH — Leopold Solewaki . . . . .       | 105 |
| PROJEKT NOWYCH ZNAKÓW DROGOWYCH — mgr E. Olechnowicz . . . . .      | 106 |
| WINA I KARA — J. Zarzecki . . . . .                                 | 109 |
| RUCH TRÓJSTRUMIENIOWY — J. Lange . . . . .                          | 110 |
| POMIAR PALIWA W ZBIORNIKU — A. W. . . . .                           | 111 |
| DODATKOWA TABELA NORM CIŚNIENIA — A. W. . . . .                     | 113 |
| NOWE HASŁA TURYSTYKI . . . . .                                      | 114 |
| Z KRAJU . . . . .                                                   | 115 |
| ODPOWIEDZI REDAKCJI . . . . .                                       | 116 |
| WIADOMOŚCI Z ZSRR . . . . .                                         | 117 |
| ZE ŚWIATA . . . . .                                                 | 118 |
| JEDZIEMY NA J. J. K. — W. Rychter . . . . .                         | 119 |
| GRA NIE ZUPEŁNIE SPORTOWA — K. Brun . . . . .                       | 121 |
| MOŻNA STARTOWAĆ I W ZIMIE — Wł. Pietrzak . . . . .                  | 123 |
| TRZY TYGODNIE NA BUKOWINIE — Pik . . . . .                          | 125 |
| ROŻNE . . . . .                                                     | 127 |

*Najbardziej godne uwagi we współzawodnictwie jest to, że współzawodnictwo wywołuje zasadniczy przewrót w poglądach ludzi na pracę, albowiem przedstawia ono pracę z hańbącego i ciężkiego brzemienia, za jakie uważano ją dawniej, w sprawę honoru, w sprawę chwały, mstwa i bohaterstwa. Niczego podobnego nie ma i być nie może w krajach kapitalistycznych.*

**JÓZEF STALIN**

(Z przemówienia Józefa Stalina na XVI Zjeździe WKP(b) w 1930 r.)

# XXIII MIĘDZYNARODOWE TARGI POZNAŃSKIE



Ze względu na to, że tegoroczne XXIII Międzynarodowe Targi Poznańskie (29 kwiecień — 14 maj), odbywają się po zwycięskim i przedterminowym wykonaniu 3-letniego planu odbudowy i w okresie startu do 6-letniego Planu Budowy Podstaw Socjalizmu w Polsce, staną się one odbiciem głębokich przemian ustrojowo-gospodarczych, dokonujących się na naszych oczach i przy czynnym udziale mas pracujących, pod przewodnictwem Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej.

XXIII MTP, organizowane są na zasadach pełnej planowości, a udział wystawców krajowych wynika z ogólnopolskiego planu gospodarczego. Tegoroczne Targi będą miały charakter eksportowy. Najnowsze eksponaty zaprezentowane zostaną w grupach branżowych, skupiających przemysł państwowy, spółdzielczy, miejscowy i prywatny.

Wytwory polskiego rzemiosła, zarówno uspołecznionego jak i prywatnego, reprezentowanego przez Izby Rzemieślnicze znajdują jak zawsze pomieszczenie w oddzielnej hali MTP.

Wśród tysięcy eksponatów ujrzymy już w kwiecień br. liczne nowości wytwórcze, które służą ukończeniu produkcji jak i innych przemysłów oraz takie nowości techniczne, które dopiero w ostatnim czasie stały się przedmiotem naszego eksportu. Będzie wśród nich także wiele naszych towarów, które dopiero po Targach znajdą się na rynku w sprzedaży.

MTP, jako potężna manifestacja gospodarcza Polski Ludowej, zgromadzą licznych wystawców zagranicznych ze Związkiem Radzieckim na czele. Wystawcy ci pokażą jeszcze bogatszy niż w roku ubiegłym asortyment najnowszych towarów eksportowych.

Udział wielu państw uczestniczących w czwartych powojennych MTP, świadczy o pokojowych tendencjach międzynarodowej współpracy gospodarczej.

Prawdziwą atrakcją dla miliona zwiedzających będzie w roku bieżącym szeroko rozbudowany dział kiermaszowy na terenie Parku Targowego, w którym sprzedawane będą, po konkurencyjnych cenach, najrozmaitsze towary przemysłowe i konsumpcyjne, za-

również produkcji krajowej jak i zagranicznej. Towary te niewątpliwie cieszyć się będą wśród gości targowych wielką i zasłużoną popularnością. Warto dodać, że przygotowano również bogaty dział tanich i praktycznych pamiątek z Poznania.

## Motoryzacja na tegorocznych MTP

Podobnie jak w roku ubiegłym czynione są przygotowania, by motoryzacja godnie wystąpiła w osobnym pawilonie na Międzynarodowych Targach Poznańskich.

W roku bieżącym nie będzie to wyłącznie pawilon „Motozbytu“, lecz wspólny pawilon całej grupy branżowej motoryzacyjnej, w skład której obok „Motozbytu“ wchodzi Centralny Zarząd Przemysłu Motoryzacyjnego, „Metalexport“, spółdzielczość motoryzacyjna i przemysł miejscowy.

Eksponaty branży motoryzacyjnej znajdą pomieszczenie w pawilonie, który wybudował w roku ubiegłym „Motozbyt“ oraz na większym niż przed rokiem terenie otwartym o powierzchni 2 tys. m<sup>2</sup>. Wystawione tu zostaną produkty krajowego przemysłu motoryzacyjnego, wśród których na honorowym miejscu znajdą się samochody ciężarowe „Star 20“ oraz ciągniki „Ursus“. Dalej zobaczymy ciągnik ogrodniczy, motocykle i rowery (m. in. wysoko cenione wyścigowe „Bałtyki“), dalej silniki, jak również części i osprzęt. Wystawione również zostaną skarosowane w kraju wozy specjalne, m. in. samochód strażacki.

Pracami przygotowawczymi kieruje z ramienia grupy branżowej kierownik oddziału propagandy i wyst w „Motozbytu“ — J. Biliński. Podkreślić warto, że roboty są prowadzone przez tę samą grupę architektów i plastyków, której dziełem był w roku ubiegłym piękny pawilon Ministerstwa Komunikacji, uznany powszechnie za najlepszy pawilon na MTP. Powinno to być gwarancją starannego i efektownego wykonania oprawy wystawy motoryzacyjnej.

Trzeba jeszcze zaznaczyć, że w roku bieżącym w pawilonie motoryzacyjnym nie będzie się już mieścić sklep — jak to było w roku ubiegłym. Będzie się tu jedynie udzielać informacji, a reflektanci skierowani zostaną do osobnego sklepu „Motozbytu“, jaki czynny będzie w Hali Ciężkiego Przemysłu od strony ul. Rokossowskiej. Reprezentacyjny ten i szczególnie bogato zaopatrzony sklep otwarty zostanie w połowie kwietnia i pracować będzie nie tylko w czasie Targów Poznańskich, ale przez cały rok. (Kow.)

XXIII MTP manifestacją osiągnięć i siły gospodarczej Polski Ludowej

## Frontem do pasażera

Państwowa Komunikacja Samochodowa w ciągu pięcioletniej swojej działalności, mimo trudnych warunków rozwoju w okresie powojennym, m. m. braku dobrej tradycji przedwojennej, dźwiga się powoli w górę, rozszerzając coraz więcej krąg swojej działalności w służbie dla dobra społeczeństwa. Rok rocznie zwiększa się ilość obsługiwanych linii, rośnie ilość kursów, podwaja się i potraja ilość przewiezionych pasażerów i wykonanych przez P. K. S. ilość tono-kilometrów. Znikają w szybkim tempie stare budy przerobione z ciężarówek i pojawiają się coraz częściej wygodne autobusy — i jest ich coraz więcej. Postęp bez wątpienia duży.

Tym niemniej brak jeszcze w tej komunikacji czegoś, co daje gwarancję, że na ten środek komunikacji zawsze można liczyć. Nigdy człowiek nie jest pewny w stu procentach, czy autobus odejdzie o czasie, a może przedtym, a już bardzo słaba gwarancja, czy wogóle do autobusu będzie się można dostać.

Trzeba przyznać, że kolej jest znacznie pewniejsza. Można co najwyżej narazić się na pewne niewygody wskutek tłoku, może być większe lub mniejsze opóźnienie pociągu, lecz pewność, że pojedzie się jest stuprocentowa. A tymczasem ten najnowocześniejszy środek komunikacji, który ludzi mirażem wygodnej jazdy w miękkim fotelu, bez potrzeby chodzenia do odległej stacji kolejowej, jest jeszcze tak zwodniczy, tak mało pewny i tak mało jeszcze przyjemny w użyciu. Bo spójrzmy — jak Polska długa i szeroka, gdzie chodzą codziennie kremowozielone autobusy PKS czy są w większych skupiskach jakieś poczekalnie, gdzie pasażer mógłby się schować przed mrozem lub deszczem, a jeśli są, to czy wygląd ich nie jest odrażający, czy nie są brudne, odrapane i ciasne?

Czy choćby dworzec w Warszawie, pomimo tego, że Stolica najbardziej była zniszczona przez okupanta, czy ten dworzec nie jest świadectwem ciasnoty, brudu, kiepskiej odprawy pasażerów, braku jakiegokolwiek nad nimi opieki — pasażerowie stoją całymi godzinami na placu w kolejce, na mrozie i deszczu!

Czy plac przed dworcem, gdzie autobusy gnieźdzą się w błocie, nie urąga elementarnym zasadom porządku. Czy dołożyła starań Dyrekcja PKS, aby zgodnie z oddawna obowiązującym zarządzeniem Ministerstwa Komunikacji wszędzie gdzie to jest możliwe, urządzić poczekalnie na dworcach kolejowych?

Czy jest dobrze, gdy pasażer musi przychodzić na kilka godzin wcześniej, aby kupić bilet i dostać się do autobusu? Czy jest w porządku, gdy pasażer stoi na szosie na przystanku, daje znak ręką, a autobus przejeżdża obok, nie zatrzymując się? A przecież w wielu wypadkach autobus PKS jest jedynym środkiem lokomocji na danym terenie. I co wtedy ma zrobić człowiek, który musi jechać do szpitala np. na ope-

rację, albo w innej, nie mniej ważnej sprawie?!

Czy jest w porządku, że autobus odjeżdża ze stacji końcowej z opóźnieniem, a później kierowca nadrabia opóźnienie „kawalerską” jazdą, narażając lekkomyślnie życie pasażerów i swoje? Wprawdzie do rzadkości już należą dłuższe postoje autobusów na przystankach obok restauracji, gdzie pasażerowie widzą jak obsługa autobusu wzmacnia się kieliszkiem alkoholu — ale jeszcze zdarzają się i takie przypadki. Czy można mieć wtedy zaufanie do bezpiecznej jazdy?

Czy rzeczywiście nie można zaradzić, że z chwilą większego napływu pasażerów, nie można uruchomić dodatkowych autobusów albo przyczep? Czy jest w porządku, że z chwilą większego napływu podróżnych obsługa kas nie zawsze sprawiedliwie sprzedaje bilety, zdarza się również sprzedaż biletów na boku za wyższą cenę? Czy jest w porządku, że konduktor pobrał od pasażera pieniądze i nie wydał mu biletu, powodując u mało aktywnych obywateli, którzy od razu niezareagowali, uczucie że biorą udział w nadużyciu?

Czy jest w porządku, że pasażer traktowany jest przez cały czas przez obsługę autobusu jako zło konieczne, jak również przez administrację jako towar, który należy upchać gdzie się da, a reszta niech zostaje na następny kurs, który nie rzadko nastąpi dopiero na drugi dzień?

Stanowczo jest to wszystko grubo nie w porządku obywatele pekaesiacy. Trochę lepszej organizacji, trochę więcej dobrej woli, trochę ambicji pracy, takiej jaka cechuje kolejarzy w stosunku do ich przedsiębiorstwa, a można łatwo doprowadzić do tego, że komunikacja samochodowa stanie się wzorem pewności, punktualności i będzie dla pasażerów nie przykrą koniecznością, a naprawdę przyjemnym wydarzeniem.

Czy jest tak trudno urządzić w poszczególnych większych miastach i miasteczkach poczekalnie dla pasażerów? Czy rzeczywiście nie można utrzymać tych poczekalni w czystości i estetycznym wyglądzie? Czy naprawdę służba dworcowa i autobusowa nie może pełnić swoich obowiązków zgodnie z przepisami i nie stwarzać nawet pozorów złego wykonania? Czy naprawdę rozporządzając pewną rezerwą autobusów i przyczep nie można stworzyć pewności obsłużenia wszystkich, którzy się do PKS zwracają?

Na to wszystko jest jedna odpowiedź. *Można!* — ale trzeba, aby wszyscy pracownicy PKS od naczelnego dyrektora począwszy a skończywszy na kasjerze, konduktorze, kierowcy i informatorze przejęli się ambicją, że ich przedsiębiorstwo musi stanąć na wysokości zadania. Że każdy pasażer w PKS musi być traktowany jak gość w ich własnym domu, a wszystko pójdzie jak z płatka. A więc Pekaesiacy „frontem do pasażera“.

*Pasażer.*

Inż. TADEUSZ SOKOŁOWSKI

## Właściwe wykorzystanie ciągników <sup>[2]</sup>

Z przykładów przytoczonych w pierwszej części artykułu, który był zamieszczony w numerze 3 z 1950 r., wynika, że, do wykonywania przewozów z zastosowaniem ruchu wahadłowego na dalszych odległościach, trzeba posiadać ciągnik tak szybki jak samochód. Ciągnik taki powinien posiadać układ hamulcowy gwarantujący bezpieczeństwo jazdy, jak również kabinę dla kierowcy, dającą mu minimum komfortu jazdy na dalszych odległościach. Będzie to albo ciągnik balastowy z przyczepami albo samochód przegubowy z odczepianym nadwoziem czyli tzw. ciągnik siodłowy.

Spróbujmy zastosować w tych samych warunkach przewozu jakie zostały przyjęte w pierwszej części artykułu, zamiast ciągnika typu rolniczego o ograniczonej szybkości, szybszy ciągnik siodłowy o ładowności 8 t, który na odległości jazdy 5 km może rozwinać średnią szybkość techniczną 18 km/godz w danych warunkach drogowych. Czas załadunku jego naczepu cegłą ręcznie wyniesie 42 minuty, czas wyładunku 28 minut, czasu potrzebne na zaczepienie i odczepienie 6 min.

Rys. 3 przedstawia znany nam już wykres przebiegu ciągnika i cztery harmonogramy, dla ciągnika i jego trzech naczepów. Z wykresu jest widocznym, że przestoje załadowanych naczepów znikły prawie zupełnie. Przestoje po wyładunku wynikają z różnicy pomiędzy czasem załadunku i czasem wyładunku. Sytuacja na froncie załadunkowo-wyładunkowym uległa korzystnej zmianie, bowiem zachowana jest ciągłość pracy, zwłaszcza przy załadunku.

Wynikiem dnia pracy jest 10jazd z ładunkiem, każda po 8 t, czyli przewóz w ciągu netto dnia pracy 80 t i wydajność robocza 9,8 t/godz. Praca, którą wykonał ciągnik określa się ilością tono-km. Ciągnik wykonał 10jazd z ładunkiem, każda na odległość 5 km czyli przebiegł 50 km z ładunkiem przewożąc za każdym razem 8 t. Praca wykonana wynosi:  $50 \text{ km} \times 8 \text{ t} = 400 \text{ t-km}$  i wydajność robocza w t-km: 49 t-km/godz. Całkowity przebieg dzienny ciągnika wyniósł 19jazd po 5 km czyli razem 95 km. Przyjmując 270 dni w pracy rocznie ciągnik wykona w roku przebieg 25 650 km, co wskazuje na jego dobre wykorzystanie przy stałej pracy na odległości tylko 5 km.

W przytoczonych przykładach obliczaliśmy wydajność roboczą w odniesieniu do jednej godziny netto dnia pracy, nie uwzględniając dojazdów z zajeżdźni do i od pracy. Przyjmując jednakową odległość z zajeżdźni do miejsca pracy dla obydwu porównywanych ciągników, musimy stwierdzić, że w odniesieniu nie do netto, lecz do brutto dnia pracy, to znaczy przy uwzględnieniu w ciągu dnia pracy dojazdów do miejsca

pracy, położenie ciągnika siodłowego w porównaniu do ciągnika ciągnącego będzie gorsze. Przyczyną tego jest brak możliwości zaczepiania naczepów w pocąg. W następstwie tego ciągnik siodłowy będzie musiał dojeżdżać, przed rozpoczęciem pracy przewozowej, trzykrotnie do miejsca pracy, aby zwieźć swe naczepy — każdy oddzielnie. To samo powtórzyć się musi po pracy.

Dostarczanie naczepów na miejsce pracy spowoduje przedłużenie dnia pracy brutto, a tym samym zmniejszy wydajność roboczą w odniesieniu do brutto godziny pracy. Zaleca się zatem, w razie jeśli praca ma być wykonywana w tym samym miejscu w dniach następnych, dwa naczepy porostawiać na miejscu pracy. Usprawni to również rozpoczęcie i zakończenie dnia pracy podczas których, jak to jest widoczne z harmonogramów, powstają zaburzenia spowodowane koniecznością ustawiania przyczep (naczepów) pod początkowy załadunek lub do powrotu po pracy.

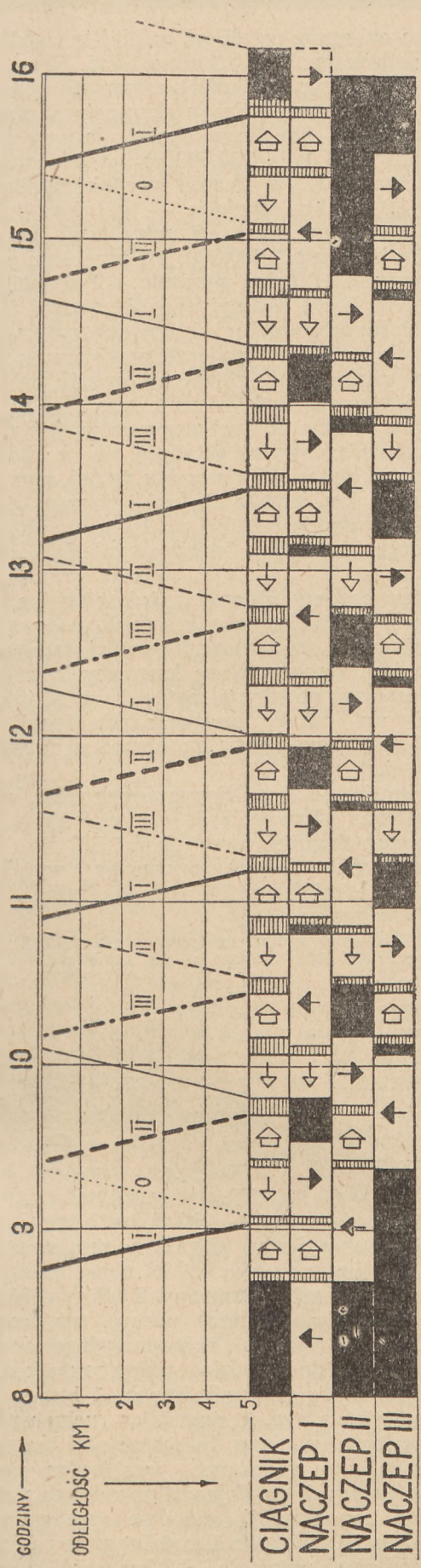
\* \* \*

Rys. 4 przedstawia taki sam wykres jak poprzednio objaśniony dla rys. 2 (nr 3 — marzec 1950 r.) w odniesieniu do ciągnika siodłowego, który jeździ z jednym naczepem 8 t, wykonywując wyżej opisane zadanie przewozowe. Jak widać z harmonogramu, ciągnik jako samochód wykonał w tych warunkach 5jazd z ładunkiem, przewożąc w ciągu dnia pracy, który trwał o 28 min. dłużej, 40 ton i wykazał wydajność roboczą 4,7 t/godz., a zatem mniej o 52% aniżeli wówczas, gdy pracował w ruchu wahadłowym. Całkowity przebieg dzienny ciągnika wyniósł 9jazd po 5 km czyli 45 km, co przy 270 dniach pracy w roku stanowi roczny przebieg tylko 12 150 km. Wskazuje to na złe wykorzystanie ciągnika siodłowego.

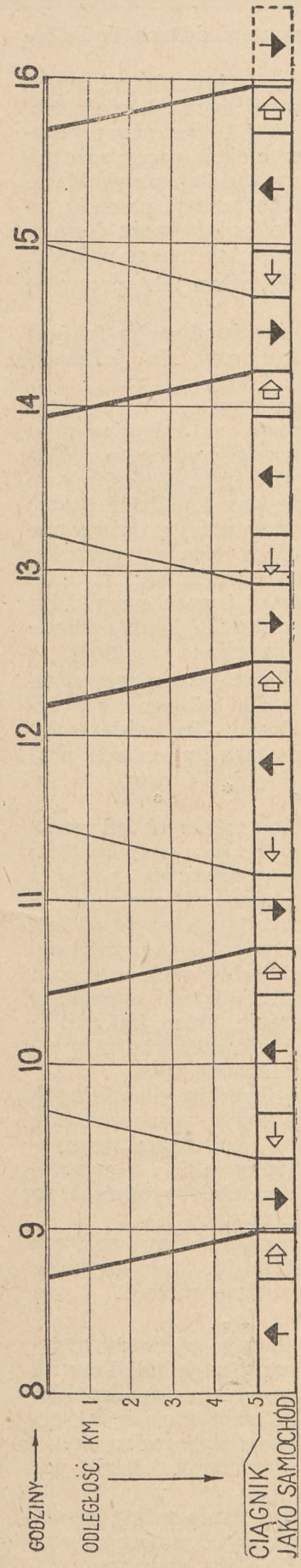
\*

Postarajmy się teraz ustalić gdzie znajduje się granica odległości, poza którą wydajność robocza ciągnika w ruchu wahadłowym zrówna się z wydajnością roboczą samochodu, czyli inaczej, gdzie znajduje się granica opłacalności zastosowania ruchu wahadłowego oraz sposoby jej określenia.

Ciągnik siodłowy zastosowany w ruchu wahadłowym będzie miał na każdej odległości jazdy większą wydajność roboczą niż ten sam ciągnik pracujący jako samochód bez wymiany naczepów, pod warunkiem, że w obydwu przypadkach szybkość techniczna będzie jednakowa, tak jak to przedstawiają wykresy na rysunkach 3 i 4. Jednak na dalszych odległościach jazdy ruch wahadłowy nie wykaże spodziewanego efektu ekonomicznego, gdyż koszt przewozu jednej tony, przy zastosowaniu trzech wymiennych naczepów, będzie obciążony kosztami niezależnymi



Rys.3.



Rys.4.

OBJASNIENIA ZNAKÓW

|            |             |                     |                                    |                  |
|------------|-------------|---------------------|------------------------------------|------------------|
| ↑ ZŁADUNEK | ↓ WYŁADUNEK | ↔ JAZDA Z ŁADUNKIEM | ▨ CZAS ZACZEPNIENIA - ODCZEPNIENIA | ▩ CZAS PRZESTOJU |
|------------|-------------|---------------------|------------------------------------|------------------|

Rys. 3. Wykres przebiegu w ciągu dnia pracy ciągnika i harmonogram ciążnika w ruchu wahadlowym z 3 naczepami wymienionymi po 8 t, oraz harmonogramy ciągnika i trzech naczepow.

Rys. 4. Wykres przebiegu w ciągu dnia pracy i harmonogram ciążnika siodłowego jako samochodu 8 t.

mi od ruchu spowodowanymi dwoma dodatkowymi naczepami

Przeprowadźmy obliczenie kosztów własnych przewozu jednej tony na różnych odległościach, jak na przykład: 5, 10, 20 i 30 km, aby przekonać się o ekonomicznym efekcie pracy różnych pojazdów w przytoczonych dalej przykładach. Oczywiście jest, że tylko tańszy przewóz jednej tony na określoną odległość może decydować o zastosowaniu takiego lub innego pojazdu.

Do obliczenia kosztów własnych przewozu ustalamy:

- sumę kosztów zależnych od ruchu (zmiennych), które odniesiemy do jednostki przebiegu, czyli na 1 km;
- sumę kosztów niezależnych od ruchu (stałych), które narastają w miarę postępu czasu, również wówczas gdy pojazd znajduje się w spoczynku; koszty te odniesiemy do jednostki czasu czyli na 1 godzinę pracy;
- przebieg wykonywany przez pojazd w ciągu jednej godziny pracy (jazda i postoje), inaczej jego szybkość handlową;
- wydajność roboczą w tonach na godzinę pracy, jeśli chcemy określić koszt przewozu jednej tony na określoną odległość.

Posiadając powyższe elementy przeprowadzamy obliczenia oddzielnie dla każdego z przytoczonych wyżej pojazdów i dla każdej odległości jednej jazdy czyli tzw. „promienia pracy“.

\* \* \*

O ile ustalenie kosztów zależnych od ruchu jest stosunkowo łatwe, to ustalenie kosztów niezależnych od ruchu przedstawia poważne trudności. Koszty niezależne od ruchu składają się z licznych pozycji zależnych od rodzaju jednostki organizacyjnej wykonywującej transport. Analiza tych kosztów wykracza poza ramy niniejszego artykułu i dlatego pozwolimy sobie na pewne uproszczenie, które jest możliwe, gdyż ustalać będziemy koszty własne przewozu tylko dla celów porównawczych.

Jako pierwszą pozycję kosztów niezależnych od ruchu przyjmijmy całkowite wynagrodzenie kierowcy wraz z premiami i świadczeniami społecznymi, aczkolwiek zdajemy sobie z tego sprawę, że część tej pozycji należałoby odnieść do kosztów zależnych od ruchu.

Jako drugą pozycję wprowadzimy zbiorczo wszelkie koszty administracyjne tak osobowe jak i rzeczowe jako przeciętną wartość.

\* \* \*

Dla objaśnienia przeliczmy pierwszy przykład, to znaczy koszt przewozu jednej tony na odległość 5 km przy zastosowaniu ciągnika typu rolniczego z przyczepą 3 t, całkowicie wykorzystaną pod względem ładowności, w ruchu wahadłowym (3 przyczepy wymienne). Jazda powrotna bez ładunku.

Zakładamy, że ciągnik posiada silnik wysokopiętny (Diesel), który zużywa w danych warunkach drogowych 18 l oleju gazowego na

100 km w cenie po 45 zł za 1 litr, czyli, że koszt paliwa wyniesie 8,1 zł za 1 km. Koszt olejów wymienianych podczas okresowych przejazdów i dolewanych podczas eksploatacji wyniesie 1,3 zł na 1 km, koszt ogumienia przy cenie kompletu na 4 koła 262.500 zł i przebiegu według norm M. K., w danych warunkach eksploatacji, 30.400 km wyniesie — 8,7 zł za 1 km, koszt umorzenia wartości, przy cenie zakupu ciągnika bez gum 1.600.000 zł i przebiegu umorzeniowym 200.000 km wyniesie — 8 zł na 1 km. I wreszcie koszt obsługi zapobiegawczej i napraw bieżących, według obliczenia wynikającego z ilości czynności podczas przebiegu między dwoma naprawami głównymi, przyjętym jako 60.000 km wyniesie 10 zł na 1 km.

Koszty zależne od ruchu przyczepy 3 t z hałmami najazdowymi składają się z kosztu ogumienia, który obliczony jak wyżej, wyniesie 3,2 zł na 1 km, kosztu obsługi i napraw bieżących, który wyniesie 2,5 zł na 1 km oraz kosztu umorzenia wartości, który wyniesie 1 zł na 1 km.

Koszty napraw głównych tak ciągnika jak i przyczepy zawarte są w kosztach umorzenia.

Koszt stały, szacowany jak wyżej wspomnieliśmy, wyniosą rocznie: płaca kierowcy łącznie ze świadczeniami, godzinami nadliczbowymi itd. — 400.000 zł; różne koszty administracji — 200.000 zł. Razem koszty niezależne od ruchu — 600.000 zł.

Przyjmując 1872 godziny pracy w roku, koszty niezależne od ruchu będą obciążać każdą godzinę pracy ciągnika w wysokości 320 zł.

Koszty stałe jednej przyczepy wynikają z kosztów administracji i wyniosą tylko 20 zł na godzinę pracy.

Zestawienie kosztów zależnych od ruchu:

|           |                   |
|-----------|-------------------|
| Paliwo    | — 8,1 zł na 1 km  |
| Oleje     | — 1,3 „ „         |
| Ogumienie | — 8,7 „ „         |
| Umorzenie | — 8 „ „           |
| Obsługa   | — 10 „ „          |
| Razem     | — 36,1 zł na 1 km |

Dodajemy koszty przyczepy zależne od ruchu:

|           |                  |
|-----------|------------------|
| ogumienie | — 3,2 zł na 1 km |
| umorzenie | — 1,0 „ „        |
| obsługa   | — 2,5 „ „        |
| Razem     | — 6,7 zł na 1 km |

czyli w zaokrągleniu ciągnik z przyczepą — 43 zł na 1 km.

Obliczenie kosztów zmiennych dla różnych odległości jazdy (promień pracy) przeprowadzamy mnożąc ilość km wykonanych przez pojazd w ciągu jednej godziny pracy przez koszty zależne od ruchu przypadające na 1 km.

Jak wynika z rys. 1 ciągnik w ruchu wahadłowym wykonał w ciągu dnia pracy 85 km (dla uproszczenia nie doliczamy przebiegów zerowych potrzebnych na dojazdy do miejsca pracy z zajezdni i naodwrot), zaś dzień pracy trwał 8,33 godzin. Przebieg na 1 godzinę pracy (szybkość handlowa) wyniósł 10,2 km/godz. Koszty

zienne zespołu:  $10,2 \times 43 = 437 \text{ zł/godz.}$  (3 przyczepy wykonują razem taki sam przebieg jak ciągnik). Koszty stałe (niezależne od ruchu) wynoszą dla ciągnika 320 zł i dla każdej z trzech wymiennych przyczep po 20 zł na godzinę, czyli razem  $320 \text{ zł} + 60 \text{ zł} = 380 \text{ zł}$  na 1 godzinę.

Suma kosztów zależnych i niezależnych od ruchu wynosi zatem 817 zł. Jak wynika z harmonogramu pracy ciągnika według rysunku 1, jego wydajność robocza na 1 godzinę w tonach wyniosła 3,3 t. Przez podział kosztu 1 godziny przez wydajność roboczą w jednej godzinie otrzymujemy koszt przewozu 1 tony na odległość 5 km. Wynosi ona:  $817 : 3,3 = 250 \text{ zł}$  w zaokrągleniu.

\* \* \*

Po przeprowadzeniu takich samych obliczeń dla wszystkich pojazdów przytoczonych w przykładach, przy założeniu, że wszystkie używają takiego samego paliwa, tj. oleju gazowego w cenie po 45 zł za 1 litr i dodając dla porównania samochód ciężarowy 3 t benzynowy do wykonania tej samej pracy co samochód z silnikiem wysokoprężnym (na olej gazowy), dla różnych promieni pracy (odległości jednej jazdy): 5 km, 10 km, 20 km i 30 km otrzymujemy następującą tablicę (z prawej strony):

Z powyższych zestawień widzimy, że przy niezmiennych szybkości, koszty przewozu jednej tony wzrastają wprost proporcjonalnie wraz z wzrostem odległości jednej jazdy.

Jeśli koszty przewozu jednej tony na różne odległości, a mianowicie na odległość 5, 10, 20 i 30 km, przedstawimy graficznie odmierzając na osi odciętych (poziomo) promienie pracy tj. różne odległości jednej jazdy, a na rzędnej (pionowo) koszty przewozu jednej tony, to otrzymamy linie proste tak jak je widzimy na rys. 5.

Linie proste na rys. 5 są ponumerowane tak samo jak wyżej podane zestawienie kosztów. Widocznym jest jak linia *prosta 1*, przedstawiająca koszt przewozu jednej tony na różne odległości ciągnikiem 3 t w ruchu wahadłowym, przecina się z *prostą 2* przedstawiającą ten sam koszt przewozu ciągnikiem 3 t, jednak nie w ruchu wahadłowym lecz zastosowanym jako samochód przez stałe zczepienie go z jedną przyczepą. Przecięcie tych dwu prostych następuje na odległości jazdy 26 km. Ponad tę odległość zastosowanie ruchu wahadłowego dla ciągnika z przyczepą 3 t ostatecznie przestaje być ekonomicznie uzasadnionym.

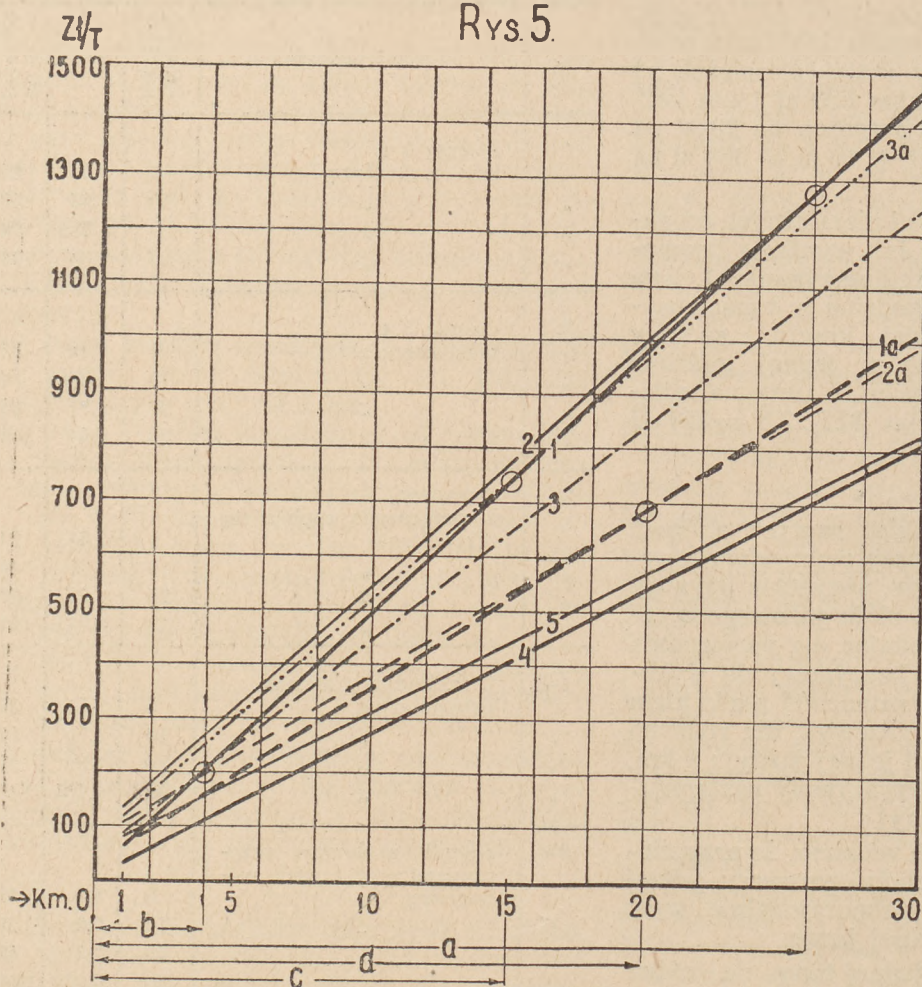
*Prosta 3*, która przedstawia koszt przewozu jednej tony na różne odległości, jak wyżej, samochodem 3 t z silnikiem Diesel, przecina *prostą 1* już na odległości 4 km. Następuje to z powodu większej szybkości technicznej samochodu. Dzięki tej właściwości samochodu przewóz nim staje się tańszym od przewozu wolnobieżnym ciągnikiem tej samej ładowności, poczynając już od odległości 4 km.

| Lp. | Rodzaj pojazdu                                               | Promień pracy km | t godz. | zł za przewóz 1 tony |
|-----|--------------------------------------------------------------|------------------|---------|----------------------|
| 1   | ciągnik 3 t<br>ruch wahadłowy                                | 5                | 3,3     | 250                  |
| "   | "                                                            | 10               | 1,65    | 500                  |
| "   | "                                                            | 20               | 0 825   | 945                  |
| "   | "                                                            | 30               | 0,58    | 1460                 |
| 2   | ciągnik 3 t<br>jako samochód                                 | 5                | 2,18    | 310                  |
| "   | "                                                            | 10               | 1,34    | 545                  |
| "   | "                                                            | 20               | 0,77    | 950                  |
| "   | "                                                            | 30               | 0,51    | 1450                 |
| 3   | samochód 3 t<br>z zwiększoną szybkością<br>tekczniczną       | 5                | 2,54    | 215                  |
| "   | "                                                            | 10               | 1,75    | 460                  |
| "   | "                                                            | 20               | 1,08    | 850                  |
| "   | "                                                            | 30               | 0,765   | 1250                 |
| 3-a | j. w. lecz z silnikiem<br>benzynowym                         | 5                | 2,54    | 300                  |
| "   | "                                                            | 10               | 1,75    | 520                  |
| "   | "                                                            | 20               | 1,08    | 970                  |
| "   | "                                                            | 30               | 0,765   | 1430                 |
| 1-a | ciągnik z dwoma przy-<br>czepami po 3 t. ruch wa-<br>hadłowy | 5                | 5,2     | 195                  |
| "   | "                                                            | 10               | 2,6     | 350                  |
| "   | "                                                            | 20               | 1,3     | 690                  |
| "   | "                                                            | 30               | 0,87    | 1020                 |
| 2-a | ciągnik 6 t<br>jako samochód                                 | 5                | 2,54    | 233                  |
| "   | "                                                            | 10               | 1,75    | 390                  |
| "   | "                                                            | 20               | 1,08    | 690                  |
| "   | "                                                            | 30               | 0, 65   | 1000                 |
| 4   | ciągnik siodłowy 8 t<br>w ruchu wahadłowym                   | 5                | 9,8     | 150                  |
| "   | "                                                            | 10               | 6,6     | 280                  |
| "   | "                                                            | 20               | 3,4     | 540                  |
| "   | "                                                            | 30               | 2,4     | 810                  |
| 5   | ciągnik siodłowy z jednym<br>naczepem jako samochód          | 5                | 4,7     | 190                  |
| "   | "                                                            | 10               | 3,5     | 310                  |
| "   | "                                                            | 20               | 2,4     | 585                  |
| "   | "                                                            | 30               | 1,7     | 830                  |

Koszt przewozu samochodem benzynowym przedstawiony na rysunku *prostą 3-a* jest już wyższy. Do odległości 15 km, na której *proste 1 i 3-a* przecinają się, przewóz ciągnikiem 3 t jest tańszy.

*Proste 1-a i 2-a* przedstawiające koszty przewozu jednej tony na te same odległości, w pierwszym przypadku ciągnikiem z dwoma przyczepami po 3 t w ruchu wahadłowym, a w drugim

Rys. 5.



Wykres przedstawiający stosunek kosztów przewozu 1 tony do promienia pracy, czyli odległości jednej jazdy.

a — odległość graniczna dla ciągnika 3 t w ruchu wahadłowym w porównaniu z takim samym ciągnikiem jako samochodem;

b — odległość graniczna dla ciągnika 3 t w ruchu wahadłowym w porównaniu z samochodem 3 t (Diesel);

c — j. w. lecz w porównaniu z samochodem gaznikowym 3 t;

d — odległość graniczna dla ciągnika 6 t w ruchu wahadłowym w porównaniu z takim samym ciągnikiem jako samochodem.

tym samym ciągnikiem użytym jako samochód, to znaczy bez wymiany przyczep, przecinają się na odległości 20 km, poza którą ruch wahadłowy wykazuje już gorszy efekt ekonomiczny niż praca ciągnika jako samochodu, ociekającego na każde załadowanie i wyładowanie. Pomimo zmniejszonej szybkości technicznej przewozi je t tańszy dzięki dobremu wykorzystaniu siły pociągowej ciągnika (6 zamiast 3 tony ładunku na przyczepach).

Wreszcie proste 4 i 5, które przedstawiają koszt przewozu jednej tony na te same odległości jak wyżej, szybkim ciągnikiem siodłowym, nie przecinają się jeszcze na odległości 30 km, lecz jak widać z rysunku przetną się nieco dalej. Wynika to ze stosunku czasu załadowania naczepu do wysokiej ładowności 8 t do czasu jazdy tam i z powrotem szybkiego ciągnika siodłowego. Wysoka ładowność i znaczna szybkość ciągnika siodłowego są przyczyną stosunkowo najniższych kosztów przewozu jednej tony w porównaniu do innych porównywanych tu pojazdów.

Z powyższego można wnioskować, że:

1) Ruch wahadłowy z co najmniej trzema wymiennymi przyczepami ma tę zaletę, że daje możliwość nie tylko dobrego wykorzystania ciągnika, lecz również i pracy zespołu przeznaczono-

go do wykonywania czynności załadunkowo-wyładunkowych. Zespół ten, pozostając na punktach załadunku i wyładunku przez cały czas pracy, może być bez przerwy zajęty jeśli czas jazdy ciągnika tam i z powrotem powiększony o czas zaczepienia i odczepienia, jest równy lub mniejszy od czasu załadowania przyczepy. W przeciwnym razie powstają przerwy w pracach załadunkowo - wyładunkowych, jak to jest widocznym na rys. 1.

2) Ciągniki wolnobieżne w ruchu wahadłowym powinny być stosowane na najmniejszych odległościach jednej jazdy. Na większych odległościach należy stosować szybkie ciągniki siodłowe, jednak zawsze spełniając warunek wyrażony w punkcie 1 co do stosunku czasu załadunku do czasu jazdy ciągnika.

3) Ruch wahadłowy wymaga regularności pracy i nie może znaleźć zastosowania przy przewozach o charakterze dorywczym przy ciągle zmieniających się: ładowności, rodzaju ładunku i odległości jazdy.

4) Ciągniki wolnobieżne (typu rolniczego), używane jako samochody tzn. zaczepione stale z przyczepą (lub przyczepami), powodują wysokie koszty przewozu zwłaszcza jeśli ich siła pociągowa, a równocześnie i szybkość nie są należycie wykorzystane. Inż. Tadeusz Sokółowski

# Nowe gatunki paliw samochodowych

W ciągu miesiąca kwietnia br. nastąpi zmiana gatunku paliwa samochodowego, rozprowadzanego dotychczas na rynku krajowym przez Centralę Produktów Naftowych. Zamiast sprzedawanej w całym kraju mieszanki trójskładnikowej BAB, — nastąpi podział rynku krajowego na 2 strefy, z których w jednej rozprowadzana będzie *mieszanka dwuskładnikowa BA* zawierająca benzynę i spirytus bezwodny, w drugiej natomiast *etylina*, tj. benzyna motorowa z dodatkiem płynu etylowego.

Jakkolwiek zmiana ta nie pociąga za sobą żadnych ujemnych skutków dla użytkowników pojazdów mechanicznych, to właściciele samochodów i kierowców zainteresuje niewątpliwie charakterystyka nowych gatunków paliw.

*Mieszanka dwuskładnikowa BA* stanowi mieszankę benzyny motorowej ze spirytusem, przy czym dodatek spirytusu wynosi 25 do 30%.

Paliwo to tylko nieznacznie różni się od mieszanki BAB, a zatem wykazuje wszelkie zalety doskonałego paliwa dla silników gaźnikowych wszystkich typów samochodów kursujących w kraju. Zalety te przedstawiają się następująco: a) liczba oktanowa, będąca wyrazem odporności paliwa na stukanie, wynosi przy mieszance BA około 70, a zatem o 12 jednostek więcej aniżeli przy benzynie czystej; b) rozruch silnika na mieszance jest taki sam jak przy benzynie; c) spalanie mieszanki jest lepsze i dokładniejsze niż przy czystej benzynie, zaś silniki pracujące na mieszance pracują cicho i elastycznie; d) zużycie mieszanki w stosunku do czystej benzyny jest prawie takie samo, jakkolwiek wartość opałowa spirytusu jest niższa; różnicę tę niwelują w zupełności wymienione wyżej zalety spirytusu, wpływające na bardziej ekonomiczną pracę silnika.

Jednym słowem należy stwierdzić, że mieszanka dwuskładnikowa BA łączy w sobie zalety swych składników, tj. benzyny i spirytusu, będąc równocześnie wolną od ich wad.

Kończąc uwagi o mieszance BA, należy przypomnieć użytkownikom pojazdów mechanicznych konieczność zachowania bezwzględnej czystości zbiorników paliwa w samochodach oraz zbiorników w magazynach. W szczególności zbiorniki te powinny być bezwzględnie suche, gdyż niewielka nawet ilość wody spowodować może rozwarstwienie mieszanki, tj. rozdzielenie na benzynę i spirytus.



Jeżeli chodzi o *etylinę*, to paliwo to jest powszechnie znane, gdyż było ono już rozprowadzane w kraju w okresie powojennym. Etylina jest to benzyna motorowa z dodatkiem płynu etylowego, który to dodatek wpływa na podwyższenie liczby oktanowej, czyli zwiększenie

własności przeciwstukowych paliwa do wymaganej wysokości.

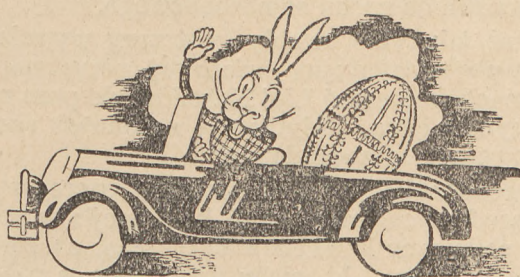
*Etylina* — podobnie jak wszystkie benzyny etylizowane — jest dla odróżnienia jej od benzyny nieetylizowanej — barwiona na kolor różowy lub rzadziej niebieski. Odróżnienie to jest konieczne z uwagi na to, że płyn etylowy posiada własności trujące, jakkolwiek zawartość tego składnika w etylinie jest minimalna (dochodzi do 0,003%). W związku z tym szkodliwe działanie etyliny na organizm ludzki tylko nieznacznie różni się od ujemnych skutków oparów benzyny czystej.

Benzyny etylizowane są szeroko i powszechnie stosowane w Związku Radzieckim, w krajach Demokracji Ludowej i w innych państwach, a doświadczenia zebrane w tym kierunku wykazały, że przy zachowaniu elementarnych środków ostrożności podobnych do tych, które są stosowane przy benzynie czystej — używanie benzyn etylizowanych nie przedstawia specjalnego niebezpieczeństwa.

Należy jedynie przestrzegać kardynalnej zasady, że etylina może być stosowana jedynie do celów spalania w silniku, natomiast *bezwzględnie zabronione jest używanie tego paliwa do innych celów*, jak np. mycie samochodów, podłóg, pranie odzieży itd. Ponadto — podobnie jak przy mieszance BA — zbiorniki paliwowe powinny być zupełnie suche, gdyż paliwo etylizowane w łączności z wodą powoduje korodujące (niszczące) działanie na metale.

Reasumując powyższe, należy stwierdzić, że zmiana gatunku paliwa w kraju, spowodowana względami natury ogólnie - państwowej, nie wywoła żadnych trudności na rynku, gdyż oba nowe gatunki, tj. *mieszanka BA* i *etylina*, reprezentują typ doskonałego paliwa. Przejście zaś z mieszanki spirytusowej na paliwo etylizowane i odwrotnie może się odbywać dowolnie bez żadnych ujemnych skutków dla pracy silnika.

Leopold Solewski



Wszystkim Czytelnikom, Współpracownikom czasopisma „Motoryzacja” i Kolegom zatrudnionym w transporcie samochodowym życzymy WESOŁYCH ŚWIAT!

Mgr EUG. OLECHNOWICZ

# Projekt nowych znaków drogowych

W celu zwiększenia bezpieczeństwa oraz ułatwienia ruchu na drogach publicznych ustawiane są znaki, zwane znakami drogowymi. W zależności od ich przeznaczenia, dzielą się one na:

- a) znaki bezpieczeństwa i porządku ruchu;
- b) drogowskazy mające na celu oznaczanie miejscowości, kierunków ruchu oraz odległości pomiędzy określonymi miejscowościami oraz
- c) znaki kilometrowe i inne, mające na celu informacje o charakterze administracyjnym.

W historycznym rozwoju te ostatnie znaki pojawiły się najdawniej (znane już były w starożytnym Rzymie), natomiast znaki bezpieczeństwa i porządku, związane ściśle z ruchem samochodowym, używane są zaledwie od kilku dziesiątków lat. Tak więc jak rozwój kolejnictwa w drugiej połowie XIX-go wieku łączy się ściśle ze stałym — w miarę postępu techniki — zwiększaniem szybkości pociągów, powodując konieczność rozbudowy sygnalizacji kolejowej, tak postęp w budowie pojazdów mechanicznych: samochodów i motocykli, datujący się od początku wieku XX-go i umożliwiający rozwijanie coraz większych szybkości, pociągnął za sobą nie tylko konieczność dostosowania dróg kołowych do szybkiego ruchu samochodowego, ale i stworzył konieczność zaopatrzenia dróg w odpowiednie urządzenia sygnalizacyjne.

Pojazd mechaniczny w swym niezwykle szybkim rozwoju, szczególnie od czasu pierwszej wojny światowej, kiedy to odniósł pierwsze zdecydowane zwycięstwo nad koleją, gdyż wykazał, że potrafi ją zastąpić, pojazd mechaniczny świetnie przystosowany do szybkiego ruchu na dalekich odległościach, nie liczący się z rogatkami granicznymi, wywołał konieczność międzynarodowego uregulowania zagadnień ruchu drogowego, a tym samym ustalenia jednakowych dla wszystkich krajów zasad znakowania dróg dostępnych do ruchu samochodowego.

Toteż jak tylko ucichły wstrząsy wywołane burzą pierwszej wojny światowej, przystąpiono w ramach ówczesnej Ligi Narodów do prac nad międzynarodową kodyfikacją zagadnień ruchu drogowego i samochodowego.

W rezultacie tych prac zawarto szereg międzynarodowych umów czyli konwencji: w roku 1926 podpisano konwencje dotyczące: a) ruchu samochodowego i b) ruchu drogowego, a następnie w r. 1931 konwencje o sposobie opodatkowania obcokrajowych pojazdów mechanicznych oraz o ujednolicieniu znaków drogowych. Ta ostatnia umowa podpisana w Genewie dnia 30 marca 1931 r. (ogłoszona w Dzienniku Ustaw

R. P. Nr 87 z r. 1931 pod poz. 793) wprowadza jednolite zasady dotyczące rodzajów, wyglądu i sposobu ustawiania znaków drogowych.

Stosownie do tej konwencji znaki bezpieczeństwa i porządku ruchu drogowego dzielą się na trzy następujące rodzaje:

- a) zawierające określony *nakaz lub zakaz*, do którego w interesie bezpieczeństwa ruchu należy się stosować bezwzględnie;
- b) *ostrzegawcze*, których celem jest ostrzeżenie kierowcy pojazdu mechanicznego przed określonym niebezpieczeństwem, wynikającym z układu drogi, bądź rodzaju nawierzchni, bądź z istnienia pewnych określonych przeszkód na drodze, które to przeszkody w rezultacie szybkiego ruchu na pozamiejskich odcinkach dróg, mogą spowodować niebezpieczny wypadek, wreszcie
- c) znaki *informacyjne*, których zadaniem jest ułatwić kierowcy orientowanie się w ruchu, bądź podać mu wiadomości, które mogą mu być w pewnych okolicznościach potrzebne np. o istniejącej stacji benzynowej, o apteczce drogowej itp.

Cechą charakterystyczną i zasadą konwencji genewskiej z r. 1931 o znakach drogowych było usystematyzowanie znaków drogowych, przez podział ich na określone kategorie oraz wprowadzenie jednolitości tych znaków. Każde bowiem państwo, które przystąpiło do tej umowy, musiało wprowadzić znaki drogowe opracowane według tego samego systemu (znaki nakazu i zakazu: okrągłe tarcze z czerwonym otokiem, znaki ostrzegawcze: trójkątne z czarnym otokiem, znaki informacyjne: koloru ciemno niebieskiego z białą plamą w kształcie trójkąta pośrodku). Konwencja genewska uporządkowała znakomicie symbolikę znaków, ułatwiając korzystanie z nich w każdym z państw należących do konwencji.

Jednakże dalszy rozwój ruchu samochodowego w skali międzynarodowej i dalszy postęp techniki samochodowej, jak również okoliczność zawarcia w r. 1943 odrębnej konwencji o ruchu samochodowym pomiędzy państwami amerykańskimi, spowodowały, że natychmiast po zakończeniu drugiej wojny światowej (której cały przebieg odbywał się pod znakiem motoryzacji — zarówno na lądzie, jak i w powietrzu) zaczęto myśleć o nowym sposobie unormowania spraw ruchu międzynarodowego.

Podjęte w ramach Organizacji Narodów Zjednoczonych prace nad uregulowaniem w skali międzynarodowej wszystkich spraw związanych z komunikacją drogową, doprowadziły w grud-

niu 1949 r. do podpisania w Genewie Konwencji o Ruchu Drogowym oraz Protokołu o Sygnalizacji Drogowej.

Jeżeli chodzi o ten ostatni dokument, należy zaznaczyć, że nie obejmuje on państw amerykańskich i Australii, które mają własny — dotychczas jeszcze odrębny — system znakowania dróg. Państwa te, godząc się na podpisanie wspólnej konwencji o ruchu drogowym, nie uznały za możliwe przyjęcia systemu znaków, których kolebką była Europa. Z tego powodu Protokół o Sygnalizacji Drogowej ma objąć państwa europejskie i niektóre pozaeuropejskie, jak Egipt, Turcję, Iran i inne, pozostałe zaś państwa, jak Stany Zjednoczone AP. i Australia pozostają na razie przy swoim dotychczasowym znakowaniu dróg.

Nowy system znaków, zawarty w omawianym Protokole utrzymuje nadal dotychczasowy podział znaków na trzy główne grupy, o których mowa była wyżej.

Niemniej ważne jest wprowadzenie całego szeregu nowych znaków np. w grupie znaków zakazujących:

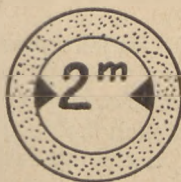
Więcej nowości zawiera grupa znaków ostrzegawczych, które Konwencja nazywa znakami niebezpieczeństwa. Oprócz dotychczasowego znaku ostrzegającego przed ostrymi lub niebezpiecznymi z daleka zakrętami, projekt wprowadza jeszcze inne znaki:



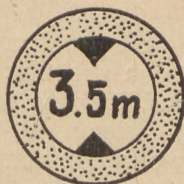
Koniec ograniczenia  
szybkości



Obowiązek zatrzymania  
się przed skrzyżowa-  
niem



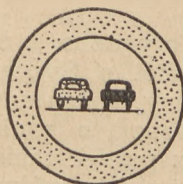
Wjazd wzbroniony dla  
pojazdów o szerokości  
przekraczającej... mtr



Wjazd wzbroniony dla  
pojazdów o wysokości  
przekraczającej... mtr.



Skręcanie na lewo  
wzbronione



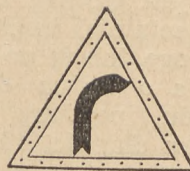
Wyprzedzanie wzbronio-  
ne



Podwójny zakręt w  
prawo



Podwójny zakręt w le-  
wo



Zakręt w prawo



Zakręt w lewo



Uwaga na pieszych



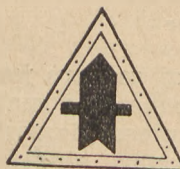
Uwaga — dzieci



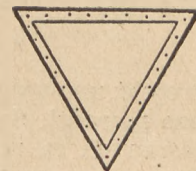
Roboty drogowe



Zjazd niebezpieczny



Skrzyżowanie z droga  
nie mającą pierwszeń-  
stwa z przejazdu.

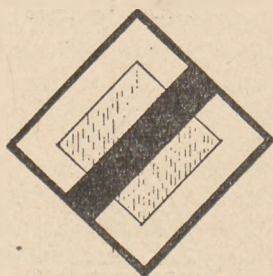


Uwaga — dojazd do  
drogi mającej pierw-  
szeństwo przejazdu

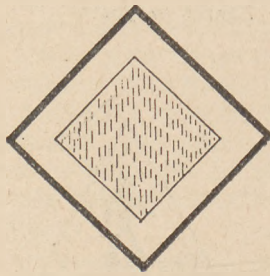
Ten ostatni znak (wyprzedzanie wzbronione) ma zastąpić znak zakazu wyprzedzania w postaci dotychczasowej (dwie strzały różnej długości, przekreślone czerwonym pasem).

Charakterystyczne dla projektu jest to, że dotychczasowe znaki informujące o konieczności zwrotienia szczególnej uwagi (na niebieskim prostokącie biały trójkąt z odpowiednim rysunkiem bądź napisem) na określone niebezpieczeństwo przeniesione zostały — i słusznie! — z grupy znaków informacyjnych do grupy znaków ostrzegawczych, jak również ten fakt, że projekt kładzie duży nacisk na znaki związane z ruchem na skrzyżowaniach dróg (ulic), przewidując w tym celu cały szereg znaków, w zależności od sytuacji.

Wreszcie w grupie trzeciej — znaków informacyjnych, czyli mówiąc słowami projektu — znaków, zawierających zwyczajną wskazówkę, znajdujemy pożądaną nowość, na której brak wskazywano niejednokrotnie w kołach automobilistów. Jest to znak powiadamiający, że droga (ulica), którą jedziemy jest główną. Znak ten, a raczej znaki te, bo jeden z nich informuje, że wjeżdżamy na taką drogę, lub że po niej jedziemy, a drugi oznajmia o końcu drogi z pierwszeństwem przejazdu, powinny być w kształcie kwadratu, o boku długości 40 lub 60 cm.



Droga z pierwszeństwem przejazdu



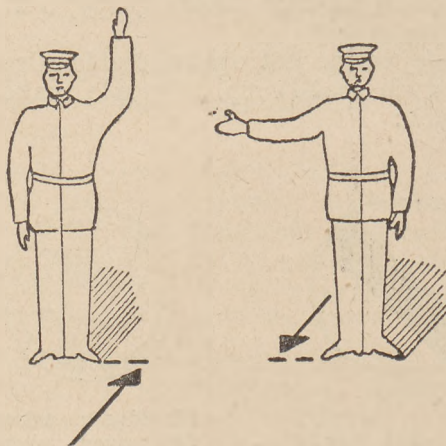
Koniec drogi z pierwszeństwem przejazdu

Do znaków informacyjnych projekt zalicza również znaki wskazujące kierunek drogi (drogowskazy — w kształcie prostokąta zawierającego nazwę miejscowości z liczbą oznaczającą odległość w km i zakończonego w kształcie ostrza strzały), tablice przed drogowskazami (w kształcie prostokąta z liniami oznaczającymi kierunki rozwidlających się dróg), tablice z nazwami miejscowości oraz znaki dające możliwość stwierdzenia tożsamości drogi (w kształcie prostokątnej ramki zawierającej numer drogi), umieszczone na słupach kilometrowych przy innych znakach.

Projekt umowy o sygnalizacji zawiera jeszcze dalsze nowości. Są to postanowienia o znakach podawanych za pomocą rąk przez kierujących ruchem oraz sygnały świetlne na skrzyżowaniach ulic. Znaki te dotychczas nie były objęte żadnymi umowami międzynarodowymi. Jednakże projekt nie ustala zasad sygnalizacji „ręcz-

nej” lub świetlnej, lecz ogranicza się jedynie do podania bardzo ogólnych zasad, jakim te znaki mają odpowiadać.

Mówiąc o sygnalizacji ręcznej projekt podaje tylko, że kierujący ruchem powinni być wyposażeni (ubrani) i umieszczeni w ten sposób, aby byli widoczni przez wszystkich korzystających z drogi oraz ustala dwa sposoby zatrzymywania ruchu (sygnał „Stój”): albo za pomocą podniesienia (lewej) ręki do góry, albo za pomocą wyciągnięcia (lewej) ręki poziomo — w obu przypadkach dla pojazdów nadjeżdżających od przodu; pojazdy nadjeżdżające od tyłu zatrzymuje się przy obydwu sposobach przez wyciągnięcie (prawej) ręki poziomo wzdłuż ramienia. Jak wynika z tego, znaki podawane przez naszą milicję odpowiadają pierwszemu sposobowi.



Sygnał „stój”

Z lewej — dla pojazdu nadjeżdżającego od przodu,  
z prawej — dla pojazdu nadjeżdżającego od tyłu.

Co do sygnalizacji świetlnej, projekt przewiduje dwa systemy: trójkolorowy (kolory: czerwony, żółty i zielony) oraz dwukolorowy (czerwony i zielony). W obu systemach kolor czerwony oznacza zakaz przejazdu, a zielony zezwala na przejazd.

Przewidziana jest również możliwość umieszczania jednego światła migotliwego, koloru żółtego, które wówczas nakazuje „ostrożność”.

Jak wynika z uwag powyższych, omawiany Protokół o Sygnalizacji Drogowej wykazuje znaczny postęp w porównaniu z dotychczasową konwencją o znakach drogowych z r. 1931. Przez powiększenie ilości znaków drogowych, większe ich zróżniczkowanie oraz wprowadzenie takich znaków, których brak dawał się wyraźnie odczuwać, utrudniając ruch na drogach, nowa Konwencja przyczyni się niewątpliwie do usprawnienia ruchu drogowego, pomimo, że nie obejmuje jeszcze szeregu państw.

mgr E. Olechnowicz

JERZY ZARZECKI

## Wina i kara

Wiadomo powszechnie, że jeżeli ktoś popełni jakiegoś przestępstwo i sprawca został ujawniony, jest on na podstawie odpowiednio „dopasowanego” do danego przestępstwa artykułu K. K. ukarany przez Sąd. Jeżeli jednak weźmiemy kodeks karny i przejrzymy wymienione tam artykuły, przekonamy się, że są one bardzo sucho i krótko sprecyzowane — kto popełni takie a takie przestępstwo podlega karze do tylu lub tylu lat więzienia, bądź aresztu.

Trzeba tu zwrócić baczną uwagę na to, że w artykułach K. K. nie mówi się w sposób wiążący, iż za dane przestępstwo grozi kara np. 3 czy 5 lat więzienia lub aresztu, ale że grozi kara **do 3 czy 5 lat**. A więc ustawodawca daje tu możliwość sądowi różniczkowania kar za to samo przestępstwo.

Dlaczegoż więc stosuje się tę rozpiętość kar za to samo przestępstwo?

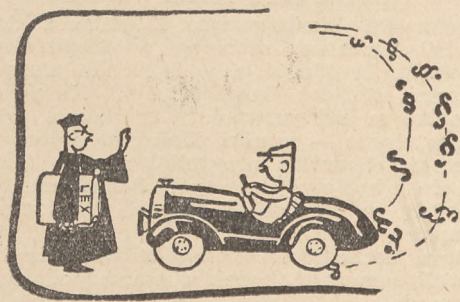
Rzecz jasna, że nie dlatego, aby sędzia mógł się kierować swoją sympatią, bądź antypatią w stosunku do oskarżonego i jednemu wlepić 10 lat więzienia, a drugiego całkowicie uniewinnić. Ustawodawcy idzie mianowicie o to, aby sąd miał możliwość większej swobody przy ocenie danego przestępstwa i by stosować kary, uzależniając je od rozmaitych okoliczności, które stały się przyczyną popełnienia przestępstwa.

Gdybyśmy bowiem mieli np. przepis mówiący, że za kradzież grozi kara 2 lat więzienia, to wtedy sąd musiałby skazać na 2 lata tak samo tego, który ukradł kawałek chleba z głodu, jak i tego, który wyniósł wszystko z cudzego mieszkania, aby osiągnięte korzyści przetracić na hulanki. Dlatego więc przy ocenie przestępstwa bierze się pod uwagę w pierwszym rzędzie **stopień nasilenia złej woli u sprawcy**. Zrozumiałą bowiem jest rzeczą, że gdy człowiek w nędzy, któremu głodna rodzina płacze, w odruchu rozpaczcy pójdzie do cudzego mieszkania i nie ruszając innych wartościowych przedmiotów porwie kawałek chleba, aby zaspokoić głód, musi być z punktu widzenia prawa karnego inaczej oceniany, niż ten, który, pracując w jakiejś instytucji i mając możliwość skromnej egzystencji, ukradnie innemu portfel, aby jego zawartość przepić z kolegami.

Podane przykłady wskazują, że obaj sprawcy dopuścili się tego samego rodzaju przestępstwa, tj. kradzieży, ale ukarani nie mogą być jednakowo, gdyż różny jest stopień nasilenia ich złej woli. Pierwszy w ogóle mógł nie przejawiać złej woli, a kierowca się tylko odruchem rozpaczcy, podczas gdy drugi wykazał duży stopień nasilenia złej woli, gdyż nie chciał zastanawiać się nad tym, jakie skutki dla okradzionego może pociągnąć za sobą zabranie mu portfela, np. może któregoś z jego dzieci jest ciężko chore i pieniądze były przeznaczone na lekarstwo, bez którego dziecko umrze. Jednak sprawca nie chciał o tym myśleć, a wołał wyobrazić sobie, jak mu będzie przyjemnie te pieniądze stracić na swoje przyjemności.

Dotychczasowe rozważania nie mają jednak na celu wyłącznie wgłębiania się w istotę kradzieży jako jedynego przestępstwa, o którym chcę tu pisać. Wiążą się one ściśle z pracą kierowcy, a ściślej mówiąc z odpowiedzialnością karną za spowodowane wypadki. Gdyż tu, tak jak i w szeregu innych przestępstw, przy odpowiedzialności karnej za spowodowany wypadek, sąd rozważa wszelkie okoliczności, które się do tego przyczyniły i w zależności od tego jaki był stopień nasilenia złej woli ze strony kierowcy wymierza mu odpowiednią karę.

Nie wszyscy kierowcy rozumieją przyczyny wymiaru sprawiedliwości w stosunku do ich osób. Często się słyszy narzekania na długie przetrzymywanie



w więzieniu podczas dochodzenia, a potem po wyroku — że sąd skazuje na zbyt surowe kary.

Słyszałem kiedyś takie zdanie: „szofer X przejechał człowieka i dostał tylko pół roku więzienia, a ja za to samo przestępstwo zostałem skazany na 3 lata z pozbawieniem prawa wykonywania zawodu”. Kierowca, który to mówił, wyrażał się z wielkim żalem i rozgoryczeniem o władzach wymiaru sprawiedliwości, nie rozumiał bowiem zupełnie, że sąd przy wymiarze kary brał pod uwagę wszystkie okoliczności, które wpłynęły bezpośrednio lub pośrednio na zaistnienie obydwu wypadków. A przecież trzeba tu pamiętać, że wszystkie drobne nawet usterki w przygotowywaniu samochodu do wyjazdu z garażu mogą stać się przyczyną zawnionego przez kierowcę wypadku. Nie każdy jednak chce sobie zdać sprawę, że jazda ze złymi hamulcami, źle działającymi światłami, bądź innymi podobnymi brakami, grozi każdej chwili śmiercią przechodniowi, a nawet samemu kierowcy samochodu, który te braki posiada.

W związku z powyższym władze specjalnie surowo ścigają tych wszystkich, którzy, lekceważąc sobie przepisy o ruchu pojazdów mechanicznych, wyjeżdżają na miasto nie racząc zbadać stanu technicznego swego wozu. Taka postawa władz jest zupełnie zrozumiała, gdyż zarówno przechodzień jak i kierowca powinien mieć poczucie bezpieczeństwa, znajdując się na ulicy. Dlatego też, gdy zostaną stwierdzone w toku dochodzenia po wypadku samochodowym braki techniczne wozu, czy nieostrożna jazda, lub pijaństwo kierowcy, uznać to należy jako objawy **nasilenia złej woli ze strony kierowcy** i tym surowiej go karać, im więcej tych okoliczności przyczyniających się do wypadku stwierdzono.

Natomiast zawsze łagodniej jest traktowany taki kierowca, który chociaż spowodował wypadek, jednak zawsze jeździł ostrożnie, dbał o wóz, ani nigdy nie upijał się podczas jazdy. Wypadek takiego kierowcy daje domniemanie większej przypadkowości, a łagodniejsza kara w stosunku do niego — rękojmię bardziej ostrożnej jazdy niż dotychczas.

Trzeba tu również zaznaczyć, że obecnie, kiedy szkoły kierowców samochodowych wypuszczają coraz lepiej wyszkolonych absolwentów, z których wielu w krótkim stosunkowo czasie staje się zdolnymi fachowcami, instytucje rozporządzające taborami samochodowym mają możliwość łatwiejszego wyboru wśród kierowców i w związku z tym coraz częściej się słyszy o wymaganiach od kandydatów na posadę kierowcy posiadania świadectwa niekaralności.

Należy więc pamiętać, że może w krótkim już czasie kierowca, który spowodował wypadek i został za to ukarany sądownie, będzie musiał szukać sobie źródła utrzymania w innym zawodzie, co może narazić go na rozliczne trudności.

Dla lepszego zrozumienia nasilenia złej woli u kierowców, dla których przepisy o ruchu pojazdów mechanicznych, były tylko marwą literą, podam tu przykład zaczerpnięty z ostatnio odbywającej się rozprawy w Sądzie Okręgowym:

### WÓDKA JEST ZŁYM DORADCĄ

W roku 1949, około godziny 17, jeden z kierowców prowadził samochód osobowy w Mogielnicy ulicą Krakowskie Przedmieście w kierunku skrzyżowania z ulicami Księdzka Zagańczyka i Kościelnej. Na wspomnianym skrzyżowaniu, w czasie skręcania w prawą stronę — w ulicę Kościelną, wjechał samochodem na chodnik i przygnoił nim do ściany budynku dwie kobiety, idące tym chodnikiem. Najechane kobiety, w wyniku doznanych obrażeń, zostały umieszczone w szpitalu.

W toku dochodzenia zostało ustalone, że kierowca prowadził samochód, będąc w stanie podniecenia alkoholowego, a zbliżając się do skrzyżowania wspomnianych ulic wbrew §§ 53 (I) i 54 (I) przepisów c. ruchu pojazdów mechanicznych nie zachował należytej ostrożności, ani nie zmniejszył szybkości, na skutek czego nie mogąc wykonać zamierzonego skrętu, wjechał na chodnik i spowodował wypadek.

W dniu tym jezdni była śliska a ulica Krakowskie Przedmieście — w kierunku wymienionego skrzyżowania posiada duży spadek, co również nakazywało zmniejszenie szybkości i zachowanie daleko posuniętej ostrożności.

Ogledziny sądowo-lekarskie wykazały, że na skutek omówionego przygniecenia jedna z kobiet doznała złamania prawej kości udowej ze złamaniem krętarza mniejszego, co spowodowało trwałe skrócenie prawej nogi i upośledzenie jej sprawności, a w następstwie trwałe kalectwo. Druga natomiast doznała złamania obu nóg. W związku z powyższym kierowca został postawiony w stan oskarżenia z art. 235 §§ 2 K. K., ponieważ spowodował trwałe kalectwo człowieka.

Na tym przykładzie widzimy, jak wielki jest stopień nasilenia złej woli u kierowcy, który niewątpliwie musiał wiedzieć, że picie wódki przed jazdą lub w czasie jazdy jest zabronione (§ 63 p. 2 lit. a przepisów o ruchu pojazdów mech.). Ponadto kierowca musiał się również orientować, że jeżeli będzie jechał szybko jezdnią śliską i posiadającą duży spadek, a zwłaszcza zakręcał na takiej jezdni, nie zmniejszając szybkości, to może spowodować wypadek. Jest to nawet dla laików rzeczą jasną, nie mógł więc nie wiedzieć tego rutynowany kierowca. Jeżeli zaś to zrobił **wykazał złą wolę.**

Kierowca bowiem prowadząc wóz nie ma prawa liczyć na szczęśliwy przypadek, że mu się uda uniknąć nieszczęścia, a odwrotnie, musi się go spodziewać każdej chwili i dlatego na każdym kroku powinien zachować jak najdalej posuniętą ostrożność. Natomiast wyżej wspomniany kierowca oprócz surowej kary więzienia musi również ponieść i dalsze konsekwencje w postaci utraty prawa jazdy.

\* \* \*

A teraz dla odmiany przykład, w którym nie było żadnego nasilenia złej woli u kierowcy.

### KONIECZNOŚĆ ZABEZPIECZENIA WOZU NA POSTOJU

W końcu ubiegłego roku kierowca jednej ze spółdzielni przywiózł powierzonym mu samochodem ciężarowym towar do sklepu tejże spółdzielni. Kiedy konwojent po wyładunku opuścił sklep, udał się tam kierowca, celem podpisania przez kierownika sklepu t. zw. Karty Pracy. Kierowca pozostawił samochód na ulicy bez zabezpieczenia przed uruchomieniem przez osoby niepowołane.

W tym czasie konwojent, jakkolwiek nie posiadał prawa jazdy, ruszył wozem, a nie umiejąc go prowadzić wjechał na chodnik i przejechał stojącą kobietę.

Kierowca widząc odjeżdżający samochód wybiegł ze sklepu, dogonił wóz i zatrzymał go. Jednak ofiara wypadku po przewiezieniu do szpitala zmarła.

W wyniku dochodzenia obaj: konwojent i kierowca znaleźli się przed sądem, oskarżeni z art. 230 § I K. K.

Przewód sądowy potwierdził w całej rozciągłości winę konwojenta, który został skazany na wiele lat więzienia. Natomiast w sprawie kierowcy zaistniała inna sytuacja: postąpił on wprawdzie wbrew § 53 (2) lit. b przepisów o ruchu pojazdów mech., tj. nie zabezpieczył wozu przed uruchomieniem i dlatego odpowiadał przed sądem, jednakże opuścił on samochód dopiero po wyjściu ze sklepu konwojenta, pracownika tej samej spółdzielni, od którego mógł się spodziewać pomocy w ochronie wozu przed uruchomieniem go przez niepowołane ręce. Kierowca nie mógł natomiast przewidzieć, że tenże konwojent — jak samo określenie wskazuje przeznaczony do ochrony — postąpi wbrew przeznaczeniu swej pracy, uruchomi wóz i spowoduje wypadek.

Wziąwszy te motywy pod uwagę, Sąd stanął na stanowisku, że kierowca, chociaż nie zabezpieczył wozu, ale tym niemniej nie okazał w tym przypadku złej woli, ani też nie mógł przewidzieć późniejszych konsekwencji — i oskarżonego **uniewinnił.**

Jerzy Zarzecki

## Ruch trójstrumieniowy

Uczymy się chodzić, uczymy się jeździć. Rok rocznicę Milicja Obywatelska przeprowadza „tygodnie nauki chodzenia i jazdy” na ulicach naszych miast.

Program jest prosty i możnaby go zmieścić w paru zaledwie słowach: dla pieszych chodnik — dla pojazdów jezdni, gdyby nie małe ale... Otóż przechodzień musi od czasu do czasu przejść przez jezdnię i tu się zaczyna właściwie nauka. Jeśli przechodzień przejdzie jezdnię nie przepisowo, o wypadek nie trudno i znowu statystyka ofiar zwiększy się o jedną taką ofiarę.

Sko-ro jednak mowa o statystyce warto przypomnieć że ostatnie trzy miesiące w mieście stołecznym Warszawie wyraźnie zaznaczyły się spadkiem ilości nieszczęśliwych wypadków na skrzyżowaniach ulic. Były to trzy miesiące prób czynionych przez Milicję Obywatelską przed wprowadzeniem tak zwanego ruchu trójstrumieniowego.

W roku bieżącym zrobimy zatem w nauce chodzenia i jeżdżenia dalsze postępy i miejmy nadzieję, że ostrzeżenia z budki milicyjnej pod adresem „pana w brązowym kapeluszu” czy też „pani w szarym futerku” nareszcie przyniosą skutek zgodnie z intencją naszych dowcipnych nauczycieli.

A więc w programie na rok 1950-ty mamy ruch trójstrumieniowy, to znaczy zwalczamy tworzenie się całych kolumn pojazdów przed skrzyżowaniem ulic, po prostu chcemy rozładować t. zw. popularnie „korki” na jezdniach naszych miast.

Tak zarządził Departament Samochodowy Ministerstwa Komunikacji, zmieniając częściowo zasadę znaczenia sygnału „stój” w ruchu ulicznym w całej Polsce z dniem 1-go kwietnia 1950 r.

Dotychczas bowiem obowiązująca zasada, że światło czerwone sygnału ulicznego lub podanie przez milicjanta na skrzyżowaniu znaku „stój” ręką — zabrania dalszej jazdy, zostaje uzupełniona. Odtąd znak „stój” nie będzie nam przeszkadzał w dalszej jeździe jednak **wyłącznie** i tylko w prawo.

Przywilej ten posiadać będzie tylko taki pojazd, który uprzednio zajął miejsce przy krawężniku chodnika przed skrzyżowaniem ulic, a kierowca takiego pojazdu skręcając, będzie mógł zapewnić maksymalne bezpieczeństwo przechodniów.

A więc pojazd ruszy dopiero po przejściu pierwszej zwartej grupy przechodniów idących przez jezdnię.

Powiedzieliśmy przed chwilą idących, ale zapamiętajmy sobie: już nie zloręczających pol adresem kierowców pojazdów, którzy ośmielili się pojechać w prawo mimo czerwonego światła. Dla czego nie zloręczających? — bośmy skorzystali z tygodnia nauki chodzenia i zrozumieliśmy intencję Ministerstwa Komunikacji, którego dewizą jest: **szybciej, pewniej i bezpieczniej...**

J. Lange

# POMIAR PALIWA W ZBIORNIKU

Karty Drogowe pojazdów mechanicznych wprowadzone do użytku przez Ministerstwo Komunikacji z dniem 1 stycznia 1950 r., zamiast dotychczasowych kart kontroli pracy, posiadają specjalną rubrykę „Stan Paliwa”, której wypełnienie wymaga dokonania pomiaru zużytego paliwa każdego dnia. Karta drogowa jest wzorowana na podobnej karcie, stosowanej w Związku Radzieckim, gdzie system sprawozdawczo-kontrolny wymaga codziennego pomiaru paliwa w zbiorniku samochodu przed jego wyjazdem z garażu i po powrocie, po skończonym dniu pracy.

Pomiar ten jest konieczny dla stwierdzenia:

a) przed wyjazdem, czy ilość paliwa w zbiorniku jest wystarczająca do wykonania zaplanowanych w danym dniu jazd;

b) po powrocie, czy zużycie paliwa w ciągu dnia pracy, w odniesieniu do dokonanych jazd, odpowiada normie zużycia paliwa, ustalonej przez Ministerstwo Komunikacji;

c) jaką ilość paliwa zaoszczędził kierowca w stosunku do normy, aby na tej podstawie obliczyć należną mu premię; w przypadku odwrotnym t.j. przekroczenia normy, aby można zbadać przyczynę przekroczenia normy i usunąć od razu niedomagania, powodujące nadmierne zużycie paliwa;

d) czy w czasie postoju samochodu w garażu, lub miejscu parkowania, podczas nieobecności kierowcy, nie dopuszczono się nadużycia przez bezprawne pobranie paliwa ze zbiornika samochodu.

Zdaje się, że motywy powyżej przytoczone są wystarczająco przekonujące o konieczności dokonywania codziennego pomiaru paliwa w zbiorniku samochodu.

Każdy nowoczesny samochód jest wyposażony w mechaniczny lub elektryczny wskaźnik paliwa, który znajduje się na desce rozdzielczej w kabinie kierowcy. Zadaniem wskaźnika jest wykazanie poziomu paliwa w zbiorniku samochodu. Zazwyczaj są to wskaźniki elektryczne, działające przy pomocy pływaków w zbiorniku i systemu dźwigni. Z chwilą przekroczenia kluczyka stacyjki, t.j. włączeniu prądu, strzałka wskaźnika wykazuje na tarczy z podziałką stan paliwa w zbiorniku. Istnieją i inne wskaźniki n.p. w postaci kolorowego słupka cieczy w szklanej rurce z odpowiednią podziałką. Nie to jest jednak ważne, tylko to, że wskaźniki są niedokładne i dają jedynie orientacyjny pogląd na ilość paliwa w zbiorniku.

Zazwyczaj strzałka wskaźnika wykazuje jaką część pojemności zbiornika zajmuje paliwo w chwili pomiaru, a więc np.  $\frac{1}{4}$ ,  $\frac{1}{2}$ ,  $\frac{3}{4}$  itp. z kreskami podziałki pośredniej między tymi głównymi oznaczeniami. Dzięki niedokładności przyrządu różnice we wskazaniach wynoszą nieraz około 5 litrów paliwa, specjalnie kiedy jest mało paliwa w zbiorniku. Dlatego dokładny pomiar paliwa należy przeprowadzać, niezależnie od wskazań strzałki na desce rozdzielczej, innym sposobem.

Z dotychczas znanych i wypróbowanych, istnieją dwa proste sposoby dokonywania pomiaru zużytego paliwa. Jeden przy pomocy skalowanej miarki, drugi przez stosowanie zasady pełnego zbiornika. Nie mówimy tutaj o specjalnych metodach, wymagających dodatkowych urządzeń do ścisłego badania zużytego paliwa, celem ustalenia norm zużycia paliwa.

Samochód posiada metalowy zbiornik paliwa, umieszczony w rozmaitych miejscach samochodu, zależnie od rozwiązania konstrukcyjnego. Może on znajdować się na przegrodzie czołowej od strony silnika pod maską, pod siedzeniem kierowcy, pod nadwoziem z boku ramy lub w tyle samochodu. Ten ostatni sposób jest stosowany najczęściej. Paliwo wlewa się do zbiornika przez rurę wlewową, zaopatrzoną zazwyczaj w sitko miedziane i pokrywę, popularnie korkiem zwaną. Jeżeli rura wlewowa jest prosta, a zbiornik ma kształt prostopadłościanu, wówczas możemy dość łatwo dokonać po-

miaru paliwa. Jeżeli jednak rura wlewowa ma załamania kolankowe, wówczas dokonanie pomiaru paliwa tą drogą będzie niemożliwe.

Miarkę sporządzamy z **nielakierowanego drzewa**, ewentualnie z f. bry, lub też z prętu z metalu. Przed wyskalowaniem miarki musimy całkowicie opróżnić zbiornik z paliwa. Samochód należy ustawić dokładnie pozomo. Do zbiornika wlewamy po litrze paliwa dokładnie odmierzzonego. Następnie wkładamy markę i nacinaamy w miejscach zaciemnionej przez paliwo granicy.

W ten sam sposób skalujemy miarkę z następnymi litrami wlewane paliwa, znacząc głębszymi nacięciami miejsca odpowiadające 5-ciu, 10-ciu i 15-tu itd. litrom, aż do całkowitego napełnienia zbiornika. W ten oto zupełnie prosty „domowy” sposób, możemy sporządzić dla każdego samochodu dość dokładną miarkę paliwa.

Tę samą miarkę będziemy mogli zastosować do wszystkich samochodów tej samej marki i typu, których pojemność zbiorników jest ta sama.

\*

Przy pomocy sporządzonej miarki dokonujemy w następujący sposób pomiaru paliwa w zbiorniku: ustawiamy samochód dokładnie w poziomie, aby nie było żadnych wychyleń poprzecznych lub połużnych (najlepiej na równej betonowej podłodze garażu). Następnie zdejmujemy pokrywę i przez rurę wlewową wpuszczamy naszą miarkę pionowo aż do dna zbiornika. Po kilku sekundach wyjmujemy miarkę ze zbiornika i odczytujemy na niej dokonany pomiar. Ta część miarki, która była zanurzona w cieczy paliwa wykazuje zaciemnienie z wyraźnie zaznaczoną linią górną, która odpowiada poziomowi paliwa w zbiorniku. Porównując górną linię zaciemnienia z nacięciami miarki, możemy łatwo odczytać jaka ilość paliwa znajduje się w zbiorniku. Zaciemnienie na miarce szybko niknie razem z parującym paliwem, nie pozostawiając żadnych śladów, które by nam utrudniały następny pomiar.

Przy jednorazowym pomiarze paliwa, kiedy nie posiadamy skalowanej miarki, możemy w zupełnie prosty sposób dokonać pomiaru zużytego paliwa. Ustawiamy samochód w poziomie, do zbiornika wkładamy prosty pręt drewniany czy metalowy. Znaczymy pomiar paliwa w zbiorniku na przecie. Zapisujemy stan licznika i rozpoczynamy zamierzoną jazdę, w stosunku do której chcemy znać zużycie paliwa. Po jej dokonaniu powracamy i ustawiamy samochód w to samo miejsce, gdzieśmy dokonali pomiaru paliwa przed jazdą. Odczytujemy stan licznika i w porównaniu z zapisem przy wyjeździe przekonaliśmy się, że przejechaliśmy n.p. 90 kilometrów. Następnie bierzemy naczynie z lejkiem z wewnętrzną podziałką litrową, a jeśli go nie posiadamy, to zwykle naczynie litrowe i wlewamy paliwo pomału do zbiornika, aż do osiągnięcia poziomu zaznaczonego na przecie przed wyjazdem.

Powiedzmy, że poziom ten osiągnęliśmy po wlewniu 9-ciu litrów paliwa. Czyli, że na przejechanie 90 kilometrów zużyliśmy 9 litrów paliwa. Czyli, że z jednego litra przejechaliśmy  $90 : 9 = 10$  km, czyli zużycie paliwa na 100 km będzie wynosić 10 litrów. Wprawdzie pomiar dokonany przy pomocy tej miarki nie będzie w 100% dokładny, ale wystarczający dla naszych celów. Niedokładności jakie mogą zajść przy pomiarze paliwa skalowaną miarką będą się obracały w granicach do plus minus 1 litra.

Właściwy pomiar będzie wynikiem porównania pobranego w danym miesiącu paliwa na podstawie kwitów ze stacji benzynowej i ilości przejechanych w tym czasie kilometrów oraz zmierzonej w zbiorniku samochodu pozostałości paliwa w ostatnim dniu miesiąca po skończonej pracy. Wtedy wszystkie drobne różnice pomiaru codziennego zostaną w tym obliczeniu wyrównane. A więc nie ma obawy, żeby kierowca został pokrzywdzony przy ustaleniu ilości zużytego paliwa

celem obliczenia mu premii za dokonane w danym miesiącach oszczędności w paliwie.

\*

W przypadku, gdy będziemy mieli do czynienia ze zbiornikiem paliwa o rurze wlewowej z kolankowymi załamaniami, zastosowanie miarki w postaci prostej listwy drewnianej nie będzie możliwe. Można by wziąć pod uwagę ewentualność wykonania specjalnego otworu w górnej osłonie zbiornika paliwa (w geometrycznym środku) z docieraniem odpowiedniego nakrycia (korka). Przez otwór ten dokonanie pomiaru odbywałoby się tak samo, jak w zbiornikach o prostej rurze wlewowej. Niestety, nie wszędzie da się to przeprowadzić.

Pomiar musi być jednak dokonany, pomimo trudności, wzgl. niemożliwości stosowania prostej miarki. Otwiera się tu widelczne pole do pomysłów i nowatorstwa dla naszych niewątpliwie uzdolnionych pod tym względem kierowców i techników samochodowych. Jeżeli nie znajdziemy innego rozwiązania, będziemy musieli dokonywać pomiarów paliwa w samochodach, w których nie da się zastosować prostej miarki, przez zastosowanie systemu pełnego zbiornika.

\*

Drugi sposób dokonywania pomiaru paliwa w zbiorniku oparty jest na zasadzie tzw. pełnego zbiornika. Polega on na codziennym dolewaniu paliwa do zbiornika, do pełna. Kierowca rozpoczyna jazdę z pełnym zbiornikiem. Po skończonym dniu pracy, samochód stawia się pod pompę benzynową i dopełnia zbiornik do jego pełnej pojemności. Powiedzmy, że dopełnienie wynosiło 20 litrów, czyli że samochód zużył w danym dniu, dla danych jazd 20 litrów paliwa. Znając ilość przejechanych kilometrów w tym dniu, nietrudno będzie określić, jak się przedstawiało zużycie paliwa w stosunku do norm.

Dopełnianie zbiornika z węży pompy benzynowej na stacji benzynowej nastroja pewne trudności, kiedy nie wiemy dokładnie, jaka ilość paliwa jest nam potrzebna do napełnienia zbiornika. Stacja benzynowa wydaje paliwo przez pompę w ilościach pięciolitrowych. Jeśli zatem do dopełnienia zbiornika potrzeba 18 litrów, to przy ostrożnym wlewie, widząc że zbiornik już jest pełny zamykamy dopływ paliwa z węży. W tym momencie w węży znajduje się jeszcze 2 litry paliwa, które są własnością kierowcy. Dlatego każdy kierowca powinien posiadać zapasową bankę na paliwo, do której zabierze pozostałość paliwa z węży po napełnieniu zbiornika. Mierząc ilość paliwa, jaką pobrał do banki i odliczając ją od ilości benzyny wydanej mu przez stację benzynową, kierowca może ustalić dokładnie ile pobrał paliwa do zbiornika samochodowego, czyli ile zużył paliwa w danym dniu na jazdy zapisane w karcie drogowej. W trakcie tej operacji należy bacznie uważać, aby zbiornik tylko dopełnić, a nie przepełnić, bo byłoby to ze stratą dla kierowcy.

Zasada pełnego zbiornika jest najdogodniejszym sposobem dokonywania pomiaru zużytego w danym dniu paliwa. Ma ona swe zalety, ale ma też i swoje wady. Do jednej z ważnych zalet należy, że w niepełnym zbiorniku paliwa, w okresie zimna, następuje gromadzenie się pary wodnej z powietrza, która skraplając się na ścianach zbiornika, spływa na dno, dostając się do przewodów. Wodę tę zatrzymuje filtr paliwa dopóki się nie przepełni. Wtedy może zostać przerwany dopływ paliwa do gaźnika. Gorzej, jeżeli woda ta przy niskiej temperaturze zewnętrznej zamrze w przewodach, uniemożliwiając w ogóle dopływ paliwa do gaźnika. Dlatego im mniejsza będzie ilość powietrza nad powierzchnią paliwa w zbiorniku, tym mniejsze będzie niebezpieczeństwo, jakie zagraża skroplona woda normalnemu zasilaniu silnika w paliwo. Pełny zbiornik paliwa jest na to najlepszym lekarstwem.

Również i względy bezpieczeństwa przeciwpożarowego przemawiają na rzecz zasady pełnego zbiornika. W zbiorniku niepełnym parująca benzyna łączy się z powietrzem, tworząc mieszaninę łatwo palną i wybuchową. A im więcej będzie przestrzeni wolnej w zbiorniku, tym więcej nagromadzi się w nim mie-

szaniny wybuchowej. Stwarza to groźne niebezpieczeństwo na wypadek pożaru, specjalnie w przestrzeni zamkniętej, jaką jest garaż.

Wadą zasady pełnego zbiornika jest konieczność codziennego uzupełnienia paliwa, bez względu na to ile się go zużyło. Wiele samochodów wyjeżdża zaledwie po kilkanaście, czy kilkadziesiąt kilometrów dziennie, kiedy zapas paliwa w pełnym zbiorniku wystarcza zazwyczaj na 300 km jazdy. Niedogodność ta specjalnie się pogłębi tam, gdzie niema pompy benzynowej na miejscu, a więc kierowca musi tracić czas i paliwo na dojazd do stacji benzynowej. A jeśli w tym samym czasie będzie pobierał paliwo większą ilość samochodów, wówczas pod stacją benzynową będzie zalecenie samochodów i duża strata czasu dla kierowców oczekujących na swą kolejkę. Stąd wyjdą dalsze ze strony poechodne, bo albo użytkownicy będą w tym czasie pozbyci możliwości korzystania z samochodów, albo trzeba będzie wprowadzić nadgodziny pracy dla kierowców.

W dużych jednostkach samochodowych, jak przedsiębiorstwa przewozu publicznego, rozporządzających dostateczną ilością stacji benzynowych i co najważniejsze o dużych przebiegach kilometrów dziennych, zasada pełnego zbiornika musi być zastosowana. W małych natomiast jednostkach i o niewielkim przebiegu kilometrów dziennie można będzie z powodzeniem stosować system pomiaru paliwa w zbiorniku przy pomocy miarki skalowanej, o ile konstrukcja zbiornika na to pozwoli (prosta rura wlewowa). W innym przypadku i tam trzeba będzie zastosować zasadę pełnego zbiornika, aby codzienny pomiar zużytego paliwa był dokonany.

Ze względu na dużą ilość różnych marek i typów samochodów kursujących w Polsce, oraz na różne warunki zaopatrywania się w paliwo, nie wydaje się możliwym ustalenie jednego systemu pomiarów paliwa w zbiornikach. Dlatego, w zależności od takich, czy innych warunków, trzeba będzie wybrać ten system, który będzie najodpowiedniejszym dla danej jednostki.

Codzienny pomiar ilości paliwa w zbiorniku musi być dokonany, bo tego wymaga racjonalna gospodarka samochodowa. Przy tej okazji warto nadmienić, jak w Związku Radzieckim system codziennego pomiaru paliwa jest wykorzystywany dla celów współzawodnictwa kierowców i usprawnienia obsługi technicznej.

W zajeźdni, na widocznym miejscu znajduje się tablica, na której wpisuje się, na podstawie karty drogowej i dokonanego pomiaru paliwa, przy nazwisku kierowcy i numerze samochodu, ilość przejechanych w danym dniu kilometrów i ilość zużytego na ten cel paliwa. Równocześnie podaje się normę paliwa i cyfry porównawcze zużycia.

Patrząc na tablicę i porównując ilość zużytego paliwa z normą, widać odrazu, czy kierowca utrzymał się w normie, czy coś zaoszczędził, czy też przekroczył normę. Ten ostatni wynik jest sygnałem ostrzegawczym dla kierowcy i pracowników obsługi, że coś jest nie w porządku. Albo kierowca źle prowadził swój samochód, albo stan techniczny samochodu pozostawia coś do życzenia. Obsługa zwraca zaraz na to uwagę i dokonuje dodatkowego przeglądu wozu, celem usunięcia niedomagań, powodujących nadmierne zużycie paliwa. Kierowca powodowany zdrowymi zasadami samokrytyki stara się dojść przyczyny tego stanu rzeczy, radząc się więcej doświadczonych kolegów, czy też kierownika zajeźdni.

Jest rzeczą zrozumiałą, że oprócz dokładnego pomiaru paliwa, muszą być równie dokładne wskazania licznika kilometrów, aby wyniki ilości przejechanych kilometrów i zużytego paliwa odpowiadały rzeczywistości.

Prócz tego, system ten jest bodźcem do współzawodnictwa, do udoskonalenia sposobów prowadzenia samochodu i usprawnienia jego technicznej obsługi.

Nic nie stoi na przeszkodzie, aby w naszych zajeźdniach ten system znalazł zastosowanie z pełnym pożytkiem dla samych kierowców i wozów przez nich prowadzonych.

A. W.

# DODATKOWA TABELA NORM CIŚNIENIA

Ministerstwo Komunikacji wydało zarządzenie w sprawie uzupełnienia przepisów o normach zużycia ogumienia pojazdów mechanicznych i ogłosiło go w Dzienniku Taryf i Zarządzeń Komunikacyjnych Nr 5 z dnia 18.II.50 r.

Zarządzenie to jest następstwem różnicy jaka zachodzi w oponach tych samych rozmiarów, ale różnej produkcji. Początkowo wszystkie samochody pounrowskie posiadały opony pochodzenia anglosaskiego, typu wojskowego. Jest to zupełnie zrozumiałe, jeśli weźmiemy pod uwagę, że samochody te były budowane w czasie wojny na użytek wojska. Z czasem ogumienie tych samochodów uległo zużyciu i zaistniała konieczność zastąpienia ich nowymi.

Rzecz jasna, że zakupywano i importowano nowe opony tych samych wymiarów, ale nie typu wojskowego, tylko handlowego. A ponieważ nie wszędzie można je było nabyć, przeto na naszym rynku samochodowym pojawiły się opony rozmaitego pochodzenia: francuskiego, angielskiego, radzieckiego i czeskiego, oprócz opon produkcji polskiej.

W zależności od jakości, budowy i przeznaczenia opon, przy tych samych wymiarach, fabryki produkujące podają różne normy ciśnień. Fakt ten nastrocza wiele trudności i rodzi wątpliwości, jakie ciśnienie należy stosować dla danej opony. Weźmy przykładowo oponę marki Goodyer 750—20 na samochodzie marki G. M. C. — CCKW 353. Tabela wymiaru opon i ciśnienia dla typowych pojazdów mechanicznych (Dziennik Taryf i Zarz. Kom. Nr 22/49) przewiduje ciśnienie dla tych opon 3,8 kg/cm<sup>2</sup>. Opony te zostały zjeżdżone i oddane do regeneracji, a w ich miejsce otrzymał kierowca opony krajowej „Stomil” o wymiarze tym samym. Kierowca, w dobrej wierze, zagląda do tabeli ciśnień ustalonej przez Ministerstwo Komunikacji i stosuje podane tam ciśnienie dla danej marki samochodu, tj. 3,8 kg/cm<sup>2</sup>. Tymczasem „Stomil” powiada, że dla tych opon należy stosować ciśnienie 5,25 kg/cm<sup>2</sup>.

Cóż ma robić kierowca, kiedy jedni mówią tak, a inni inaczej? Ażeby właśnie usunąć te wątpliwości, a głównie nie dopuścić do omyłkowego, a więc w zasadzie szkodliwego, stosowania ciśnień, Ministerstwo Komunikacji wydało tabelę dodatkową norm ciśnień dla opon rozmaitego pochodzenia.

Tabela ta ogromnie ułatwi zadanie, albowiem zezwoli na prawidłowe stosowanie ciśnień w oponach, w zależności od ich pochodzenia. Oczywiście, zawsze należy stosować ciśnienie, jakie zaleca instrukcja fabryczna dla danego samochodu; przynależnych doń opon. Kiedy instrukcji fabrycznej nie ma, lub stosuje się inne opony niż to instrukcja fabryczna przewiduje, wówczas należy stosować normy ciśnień podane w tabeli dodatkowej norm ciśnień.

Jak duże różnice zachodzą w normach ciśnień opon tych samych wymiarów, ale różnego pochodzenia, wykaże nam poniższy wyciąg z tabeli dodatkowych norm ciśnień. Weźmy dla przykładu kilka opon różnej produkcji, przeznaczonych do tego samego pojazdu, mniej więcej o tych samych wymiarach i porównajmy jakie każda z nich ma zalecone ciśnienie:

(Tabela z prawej strony u góry).

Z analizy tabeli wynika, iż nie ma standardowych ciśnień dla wszystkich opon o tych samych wymiarach. Dlatego Ministerstwo Komunikacji, wydając tabelę dodatkową norm ciśnień, zaleciło następujący sposób postępowania przy ustalaniu normy ciśnień:

- dla nowo zakupionych samochodów wraz z ogumieniem, stosować normy ciśnień podane w instrukcji fabrycznej;
- w razie braku instrukcji fabrycznej należy posługiwać się tabelą ciśnień podaną w instrukcji Mi-

| Wymiary<br>opon   | Zalecone ciśnienie w kg/cm <sup>2</sup><br>w oponach: |             |          |             |             |
|-------------------|-------------------------------------------------------|-------------|----------|-------------|-------------|
|                   | polskich                                              | radzieckich | czeskich | francuskich | angielskich |
| 32 — 6            | 5,25                                                  |             |          | 5,5         | 4,9         |
| 525 — 16          | 1,8                                                   |             |          | 1,4         | 2,1         |
| 550 — 16          |                                                       |             | 2,00     | 1,4         | 2,1 — 2,5   |
| 600 625 — 16      | 2,25                                                  |             |          | 1,7         | 2,5         |
| 650 — 16          |                                                       |             | 2,5      | 1,7         | 2,5 — 3,2   |
| 700 — 16          |                                                       | 1,75        | 2,75     | 1,9         | 2,5 — 3,2   |
| 750 — 16          |                                                       | 2,5         |          | 2,0         | 2,5 — 3,2   |
| 450 — 17          |                                                       |             | 2,25     | 1,9         |             |
| 600 — 17          |                                                       |             | 2,75     | 3,25        |             |
| 600 — 20          |                                                       |             | 3,75     | 3,0         | 3,5         |
| 650 — 20          |                                                       | 3,5         | 4,0      | 3,5         | 3,5         |
| 750 — 20/190 — 20 | 5,25                                                  | 3,8         | 5,5      | 4,0         | 4,2         |
| 825 — 20          | 4,5                                                   |             | 5,3      | 4,0         | 4,6         |
| 900 — 20          |                                                       | 4,5         | 5,75     | 4,25        | 4,6         |
| 975 — 20          | 6,0                                                   |             |          | 5,25        |             |
| 1100 — 20         |                                                       | 4,75        | 6,0      | 6,0         | 4,9         |
| 1200 — 20         |                                                       |             | 6,25     | 6,0         | 5,3         |

Ministerstwa Komunikacji „Normy zużycia ogumienia” rozdział 5 par. 12 (normy te znajdują się w broszurach SM — 163, 164, wydanych przez Wydawnictwa Komunikacyjne);

- jeśli na dany samochód założono opony inne, niż to przewiduje instrukcja fabryczna, należy stosować normy ciśnień przewidziane dla danego wymiaru i pochodzenia opony w tabeli dodatkowej norm ciśnień;
- dla ogumienia nietypowego należy stosować normy ciśnień podane w instrukcji fabrycznej, a w razie jej braku, stosować normy, przewidziane w tabeli dodatkowej norm ciśnień, lub też w tabeli ramowej, umieszczonej w rozdziale 5 par. 13, 14 „Normy zużycia ogumienia”, ogłoszonych w Dz. Taryf i Zarz. Kom. Nr 22/49 (broszura wydana przez Wydawnictwa Komunikacyjne, uzupełniona tabelą dodatkową norm ciśnień).

A. W.

DOSTAWY „MAVAGÓW” TRWAJĄ. Przemysł węgierski dostarcza „Motozbytowi” dalsze ilości autobusów marki „Mavag”, zamówionych dla komunikacji miejskiej szeregu większych miast polskich. Do chwili obecnej nadeszło już kilkadziesiąt wozów tego typu, które przydzielone zostały Miejskim Zakładom Komunikacyjnym Gdańska, Szczecina, Wrocławia, Wałbrzycha, Częstochowy i innych miast. Najwięcej „Mavagów” otrzymała oczywiście Warszawa, której potrzeby komunikacyjne są szczególnie palące. Autobusy te kursują przez czas pewien jako niebotarte, zabierając ograniczoną ilość osób.

# Nowe hasła turystyki

Charakterystyczną cechą Planu Sześcioletniego jest między innymi porządkowanie tych dziedzin życia zbiorowego, które dotychczas tkwiły w marazmie, podsztytym najczęściej nierobstwem osób, których niemal cały wysiłek polegał na utrzymaniu swych pseudo-społecznych stanowisk, nie dających żadnych korzyści ogółowi.

Jednym z przykładów tego rodzaju pasożytowania na ciele ważnego i doniołego społecznie zagadnienia jest sprawa turystyki, której czar i korzyści zazwyczaj przypadają w udziale nielicznemu gronu „wybranych” — osób zamożnych. Robotnikowi, chłopu albo ciężko pracującemu inteligentowi najczęściej musiał wystarczyć spacer na peryferie miasta lub osady.

Pierwsze cięcie na odcinku turystyki zostało zrobione — stworzono Radę Turystyczną, której rzut pracy, w postaci rezolucji, drukujemy poniżej. Żywiemy nadzieję, że rezolucja nie pozostanie na papierze, lecz jej słuszne stwierdzenia w jaknajkrótszym czasie zostaną wprowadzone w czyn. Nasze piękne góry, nasze Ziemie Odzyskane i nasz Śląsk z jego czarnymi brylantami, nasze ukochane morze i wspaniałe zabytki kulturalne i historyczne oddawna czekają na turystów Polski Ludowej. (red.).



Rada Turystyczna jest organem doradczym i opiniodawczym Ministra Komunikacji i innych Władz Państwowych powołana dla koordynacji całokształtu zagadnień turystycznych. Wprowadzi ona czynnik społeczny do wytycznych polityki turystycznej w kraju.

Na zebraniu Rady Turystycznej w dn. 2 marca br. uchwalono rezolucję następującej treści:

„Turystyka i krajoznawstwo w Polsce przedwojennej stanowiły w zasadzie przywilej posiadających grup społecznych.

Formy organizacyjne turystyki, jak i ówczesne warunki ekonomiczne wytworzyły typ turystyki elitarniej, dostępnej tylko dla osób zamożnych, a pozbawiały całkowicie szerokich rzesz pracujących i młodzieży praw do poznawania kraju, podnoszenia swej kultury i odnowy zdrowia.

Przeobrażenia polityczno - społeczne, dokonane w Polsce w ciągu ostatnich pięciu lat, muszą obecnie w sposób zdecydowany i skuteczny znaleźć swoje odbicie w zaniedbanej dotąd dziedzinie turystyki i krajoznawstwa.

U progu realizacji planu 6-letniego budowy podstaw socjalizmu w naszym kraju, Rada Turystyczna uznaje za jedno z naczelných swych zadań opracowanie takich zasad i form pracy, któreby odpowiadały dzisiejszym wymagom i oddały zorganizowaną turystykę i krajoznawstwo całkowicie w służbę mas ludowych.

Stojąc na stanowisku, że turystyka i krajoznawstwo stanowią poważny element wychowania społecznego, rozwoju kulturalnego i poświadczenia sprawności fizycznej, Rada Turystyczna odrzuca zdecydowanie wszelkie pokutujące jeszcze koncepcje bezmyślnych imprez turystycznych obliczonych tylko na zysk, jako pozostałości dawnego ustroju. Rada przyjmuje natomiast zasadę powszechności turystyki, przyjmuje podstawy wychowawcze społeczne, pogłębiające patriotyzm, rozwijające umiłowanie do Polski Ludowej i jej osiągnięć gospodarczych, społecznych i kulturalnych. Turystyka winna pokazać robotnikom, chłopom i młodzieży, nie tylko piękno przyrody i krajobrazu, ale również kopalnie i huty, porty i nowe fabryki, osiedla robotnicze, wzorowe gospodarstwa rolne, pomniki przeszłości i wszystko co stanowi dorobek Polski Ludowej, dorobek mas pracujących. Turystyka winna zbliżyć wieś z miastem i zacieśnić sojusz robotniczo-chłopski.

Turystyka w Polsce, na nowych oparta zasadach, powinna stać się ideową i fachową szkołą przyszłych aktywistów socjalistycznej turystyki rekrutujących się przede wszystkim spośród naszej młodzieży.

Rada Turystyczna jako organ doradczy i opiniodawczy Ministra Komunikacji i innych Władz Państwowych, organ powołany do koordynacji całokształtu zagadnień turystycznych oraz wprowadzający czynnik społeczny przy ustalaniu wytycznych polityki turystycznej w kraju, stwierdza co następuje:

1. Dla właściwego nadzoru nad całością turystyki i krajoznawstwa, dla planowania i kontroli, należy powołać do życia Urząd Turystyki przy Ministerstwie Komunikacji.

2. Celem nadania właściwego kierunku turystyce i krajoznawstwu oraz wykorzystania dobrych i postępowych tradycji w ruchu turystycznym, należy utworzyć jednolitą organizację turystyczno-krajoznawczą, łącząc w niej wszystkie obecnie istniejące towarzystwa i związki turystyczne.

Należy jednocześnie stwierdzić, że obecne towarzystwa turystyczne, jak Polskie Towarzystwo Tatrzaskie, Polskie Towarzystwo Krajoznawcze i inne, skupiające w swych szeregach głównie inteligencję i drobnoemieszczanstwo, nie potrafiły dotąd przełamać przedwojennych, mieszczańskich tradycji i dostatecznie mocno powiązać się z klasą pracującą. Kadry towarzystw wymagają zasilania radykalnego przez element uświadomiony politycznie i związany socjalnie z masami pracującymi.

Do Zarządów Towarzystwa turystyczno - krajoznawczego na wszystkich jego szczeblach, winni wejść, w znaczniejszym niż dotąd stopniu, przedstawiciele masowych organizacji społecznych, Związków Zawodowych, Związku Samopomocy Chłopskiej, Ligi Kobiet, ZMP, ZHP, PZN i innych.

3. Umasowienie turystyki i krajoznawstwa winno objąć szczególnie młodzież uczącą się i pracującą, pozostającą dotychczas poza turystyką chłopstwo oraz pozostających poza akcją wczasów — robotników.

4. W realizacji tych założeń potrzebna jest daleko idąca i szybka pomoc oraz stała opieka ze strony Państwa i Partii Politycznych. Ponad to Rada wyraża opinię, że turystyka powszechna i krajoznawstwo winny być krzewione i uprawiane przy pomocy jednolitej organizacji turystyczno - krajoznawczej w ramach działalności masowych organizacji społecznych.

Do zadań tej organizacji winny należeć w ramach ogólnego planu turystyki, propaganda powszechnej turystyki i krajoznawstwa, organizowanie wycieczek i imprez turystycznych, szkolenie kadr instruktorów i przewodników, współpraca z władzami państwowymi przy zabezpieczeniu i udostępnieniu terenów i obiektów sztuki i kultury, gospodarka schroniskami i innymi urządzeniami turystycznymi, współpraca przy układaniu i realizowaniu planów inwestycyjnych z zakresu turystyki, współpraca z przemysłem pamiątkarskim i turystycznym, ratownictwo turystyczne itp.

W ramach ogólnego planu turystyki i należytego rozdziału funkcji PBP Orbis winno obsługiwać masowy ruch turystyczny przy współudziale jednolitej organizacji turystyczno-krajoznawczej, samorządu terytorialnego oraz organizacji społecznych.

W powstających żywiołowo — jako wyraz potrzeb bieżących — terenowych komitetach turystycznych dla celów obsługowych, składających się z przedstawicieli władz państwowych, organizacji społecznych, turystycznych, samorządowych i państwowych, Rada Turystyczna widzi załączki organizacyjne dla przyszłych organów działalności Rady tj. Terenowych Rad Turystycznych.

\* \* \*

Przewodniczącym Rady Turystycznej został wybrany Ob. poseł Włodzimierz Reczek, zastępcą przewodniczącego — Ob. rektor dr Walery Goetel, sekretarzem — Ob. poseł Marek Arczyński. Poza tym do Rady Turystycznej weszło 14-u przedstawicieli ministerstw, GKKF, organizacji społecznych i turystycznych oraz czterech rzeczoznawców.

## Z kraju

### PRZEWOZY PRACOWNICZE TABOREM WŁASNYM

Zgodnie z okólnikiem Ob. Prezesa Rady Ministrów Nr 3 z dnia 28.I.50 r. ogłoszonym w Monitorze Polskim Nr A — 17 z dnia 15 lutego 1950 r., Ob. Minister Komunikacji upoważnił Ob. Wojewodów i Ob. Prezydentów m. Łodzi do udzielania zezwoleń na dokonywanie przewozów pracowników do miejsca pracy i z powrotem samochodami należącymi do poszczególnych urzędów, instytucji i zakładów pracy.

Zezwolenia takie będą wydawane jedynie w miarę istotnych potrzeb — to znaczy tylko wtedy, gdy na miejscu nie istnieją publiczne środki lokomocji w ilości koniecznej dla zaspokojenia potrzeb pracowniczych.

Wszystkie zakłady pracy zainteresowane w dowożeniu pracowników do i z pracy taborem własnym, powinny zainteresować się na wstępie omawianym okólnikiem Ob. Prezesa Rady Ministrów i w sprawach związanych z aktualizacją zezwoleń już posiadanych, względnie wydaniem nowych, zwracać się do właściwych terenowo Urzędów Wojewódzkich — Wydziałów Komunikacyjnych.

W m. st. Warszawie wnioski o dopuszczenie samochodów do przewożenia pracowników, przyjmuje Parlament Samochodowy Ministerstwa Komunikacji i przesyła je wraz z opinią do Prezydium Rady Ministrów — do decyzji. (J. L.).

**TOR PRZEJMUJE OD „MOTOZBYTU“ ZAOPATRZENIE ROLNICTWA W CIĄGNIKI.** Dotychczas „Motozbyt“ zajmował się rozdziałem zarówno ciągników rolniczych, jak przemysłowo-drogowych i specjalnych. Obecnie, na mocy zarządzenia przewodniczącego PKPG, wydanego w porozumieniu z Ministrami Handlu Wewnętrznego, Handlu Zagranicznego, Przemysłu Ciepłego oraz Rolnictwa i Reform Rolnych, ten stan rzeczy ulega zmianie w tym sensie, iż „Motozbyt“ rozprowadzać będzie ciągniki przemysłowo-drogowe i specjalne, natomiast zaopatrzeniem rolnictwa w ciągniki i części zamiennne do nich zajmować się będzie przedsiębiorstwo państwowe „Techniczna Obsługa Rolnictwa“ (TOR). Dotyczy to zarówno ciągników produkcji krajowej, jak i pochodzących z importu. TOR odbierać będzie ciągniki rolnicze bezpośrednio z krajowych zakładów wytwórczych, w odbiorze zaś ciągników i części zamiennych, importowanych zza granicy, pośredniczyć będzie Biuro Handlu Zagranicznego „Motozbyt“. Rozdział otrzymanych ciągników między odbiorców na terenie kraju będzie już zadaniem TOR-u.

**CIĄGNIKI SPECJALNE i SAMOCHODY Z ZSRR.** W ramach dostaw sprzętu motoryzacyjnego z ZSRR „Motozbyt“ otrzymał ostatnio dla Ministerstwa Leśnictwa ciągniki typu „KT12“. Są to ciągniki specjalne, przeznaczone do eksploatacji lasów. Moc silnika wynosi 35 KM, napęd gazogeneratorowy. Dzięki nowoczesnej konstrukcji ciągnik taki bardzo ułatwia pracę w lesie, ponieważ sam ładuje na siebie kłody drzew. Ciekawym momentem konstrukcji jest fakt, że silnik i sprzęgło tego ciągnika z bardzo niewielkimi zmianami — są takie same, jak w wozie „ZIS-5“.

Niezależnie od dostaw wspomnianych ciągników specjalnych, „Motozbyt“ otrzymuje z ZSRR dalsze transporty szeroko stosowanych już w naszym przemyśle budowlanym samochodów ciężarowych — wywrotek „ZIS 535“. Jednocześnie poczęły nadchodzić komfortowe wozy osobowe marki „GAZ M-20“, zwane „Pobieda“. Są to wozy z silnikiem 4-cylindrowym, o pojemności 2,12 litra i mocy 50 KM przy 3.600 obr./m'n. Szybkość maksymalna — 110 km/godz. Nadwozie czterodrzwiowe o liniach aerodynamicznych. „Pobieda“ mieści 5 osób.

**SPROWADZAMY CZECHOSŁOWACKIE AMBULANSE DENTYSTYCZNE.** „Motozbyt“ zakupił w Czechosłowacji dla Ministerstwa Zdrowia partię ambulan-

## PAMIĘCI PRACOWNIKÓW KOMUNIKACJI, KTÓRZY ZGINĘLI W WALCE Z NAJEŻDZĄ

W Ministerstwie Komunikacji odbyło się uroczyste odsłonięcie Tablicy Pamiątkowej ku uczczeniu pamięci Pracowników Komunikacji, którzy zginęli w walce z najeżdżącą faszystowsko-hitlerowskim w latach 1939—45.

Odsłonięcia Tablicy, która została umieszczona w hallu, dokonał wiceminister inż. Zygmunt BALICKI, podkreślając w swym przemówieniu ogromny wkład pracowników komunikacji w walce z faszyzmem oraz wielką ilość ofiar, jakie poniosły ich szeregi w katowniach hitlerowskich.

Przewodniczący Komitetu Organizacyjnego fundacji Tablicy, ob. S. ORŁOWSKI, odczytał akt erekcyjny, którego wtórnik przekazano Muzeum Komunikacji. Licznie zgromadzeni po zty sztandarowe Podstawowych Organizacji Partyjnych PZPR w M.K. i D.G., Stronnictwa Demokratycznego, ZZK, ZZPP, Zw. Zaw. Wodniaków, Zw. Transportowców i innych złożyły hołd poległym, po czym orkiestra kolejowa odegrała Hymn państwowy, Międzynarodówkę i marsz żałobny Chopina.

Pamiątkową Tablicę, według projektu inż. arch. Ireny CZECZOTT, wykonały w brązie warsztaty PKP w Bydgoszczy.

Tablica została ufundowana z inicjatywy Zarządu Koła Związku Uczestników Walki Zbrojnej o Niepodległość i Demokrację przy Ministerstwie Komunikacji.

sów dentystycznych. Pierwsze wozy tego typu nadeszły już do kraju. Ambulanse te są skarosowane na podwoziu marki „Praga RN“ o nośności 3 t. Obok dwóch foteli dentystycznych, zainstalowanych wewnątrz wozu, ambulans dysponuje jeszcze 3 fotelami ruchomymi, które można na poczekaniu ustawić np. w szkole wiejskiej bądź innym miejscu, dzięki czemu przybyły ambulansem personel dentystyczny obsłużyć może większą ilość pacjentów. Ambulanse zaopatrzone są w najnowocześniejszy sprzęt dentystyczny i posiadają własne źródło prądu elektrycznego do oświetlania i napędu maszyn lekarskich. Niewątpliwie praca omawianych ambulanсів na terenie kraju przyczyni się do podniesienia stanu zdrowia szerokich rzesz, przede wszystkim ludności wiejskiej, której trudno było częstokroć dotrzeć do lekarza-dentysty. Zamiast tego zmotoryzowany dentysta przyjedzie do miejsc zamieszkania chorych. (Kow).

**STACJA OBSŁUGI „MOTOZBYTU“ W KRAKOWIE.** W ramach rozbudowy sieci Stacji Obsługi Samochodów „Motozbyt“ uruchomiona została dalsza Stacja, a mianowicie w Krakowie, przy ul. Wrzesińskiej 18. Przejęty przez „Motozbyt“ obiekt warsztatowy został przystosowany do nowych zadań, wymontowano niepotrzebne urządzenia i maszyny, zastępując je specjalnymi urządzeniami dla SOS. Stacja Obsługi w Krakowie nie jest stacją typową, należy jednak do liczby tych stacji nietypowych, które mają pozostać na stałe.

Krakowska S.O.S. dokonuje przeglądów gwarancyjnych samochodów importowanych i remontowanych, przeglądów okresowych B i C oraz napraw bieżących i zapobiegawczych. Na stacji pracuje obecnie ponad 50 osób.

**TELEGRAMY, PRZESYŁKI EKSPRESOWE I PACZKI DOSTARCZANE BĘDĄ SAMOCHODAMI.** Takie usprawnienia w zakresie polepszenia działalności poczty przewiduje Plan Sześcioletni, o czym mówił w czasie obrad III Krajowego Zjazdu Z.Z. Prac. Pocht i Telekomunikacji minister — prof. Szymanowski.

# Odpowiedzi redakcji

**OB. DOROSZEWSKI JANUSZ, TORUŃ, UL. ŚW. JOZEFA 63.**

Pytanie Kolegi dzieli się na dwie części:

1) dlaczego silnik dwusuwowy nie ma dwukrotnie większej mocy od czterosuwowego o tej samej pojemności skokowej cylindra?

2) jaki silnik zastosować do budowanego przez Was samochodziku: Simca 569 cm<sup>3</sup>, BMW 350 cm<sup>3</sup>, Zündapp 500 cm<sup>3</sup>, czy DKW 500 cm<sup>3</sup>? Czy zastosować silnik dwusuwowy, czy czterosuwowy?

Odpowiadamy kolejno na pytania:

1) Silnik dwusuwowy teoretycznie powinien rozwijać dwa razy większą moc od silnika czterosuwowego o tej samej pojemności skokowej i o tym samym stopniu sprężania. Jednak rozwija on stosunkowo znacznie mniejszą moc, niż wynikałoby to z teorii, bowiem, z powodu innego sposobu napełniania cylindra mieszanką wybuchową, napełnianie to jest o wiele gorsze, niż w silniku zaworowym. Świeża mieszanka, wlatująca ze skrzynki korbowej do cylindra przez kanał przelotowy, wypycha spaliny z cylindra, przy czym miesza się częściowo z tymi spalinami. Z tego powodu napełnianie cylindra nie jest dobre.

Ponadto w czasie napełniania cylindra zachodzi objaw szybkiej wędrowki mieszanki poprzez okienko wlotowe tam i z powrotem wskutek zjawiska falowania. Zamykanie okienka przez tłok nie zawsze następuje w chwili, gdy właśnie mieszanka w największej możliwej ilości wpadła do cylindra, lecz może nastąpić i wtedy, gdy mieszanka „cofnęła” się akurat z protem do kanału przepływowego. Wszystkie te straty powodują, że sprawność silnika dwusuwowego jest znacznie gorsza, niż teoretycznie należałoby sądzić.

Z tych właśnie przyczyn w niektórych regulaminach zawodów sportowych przewiduje się przy klasyfikacji samochodów według pojemności skokowych do poszczególnych klas — dodawanie do litrażu silników dwusuwowych nie teoretycznego litrażu 100%, lecz zaledwie 20%, bowiem na tyle oceniana jest zwykła mocy silnika dwusuwowego. Nie jest to oczywiście zupełnie ściśle, bowiem sprawność silnika dwusuwowego zależy w znacznym stopniu od jego budowy.

Na całym świecie czynione są próby zbudowania silnika dwusuwowego z zaworami grzybkowymi lub obrotowymi, bowiem skomplikowanie konstrukcji równoważy się znacznym zwiększeniem sprawności silnika. Niestety, mimo osiągnięcia niejednokrotnie doskonałych wyników, silniki takie nie weszły do powszechnego użytku. Przeważnie nadal używa się silników dwusuwowych ze sprężaniem w skrzynce korbowej i otwieraniem okienek przez tłok, bowiem silniki te są idealnie proste w budowie i bardzo tanie.

Stosuje się niekiedy silniki dwusuwowe z pompą ładującą, jak np. wyciągowe silniki motocyklowe DKW, czy samochodowe DKW typ Sonderklasse, lecz raczej dość rzadko. Natomiast układ silnika z płaskim tłokiem, z przedmuchem strumieniowym, bierze górę nad układem tłoka z garbem. Nie stanowi to jednak zasadniczej różnicy w budowie.

2) Co do typu silnika, odpowiedniego do budowanego przez Kolegę samochodziku, to trudno jest odpowiedzieć, gdyż nie podaliście dokładniejszych danych projektowanego samochodu. Takie dane, jak: wielkość i ciężar pojazdu, silnik z przodu, czy z tyłu, chłodzenie płynem, czy powietrzem, rozkład siedzeń, żądana moc silnika, przewidywana szybkość itp. — pomogłyby do poradenia Wam w sposób dokładniejszy.

Postaramy się jednak dać Wam ogólne wskazówki. Jeżeli macie zamiar zbudować mały samochodzik w rodzaju „Hortek I”, opisany w numerach 10, 11 i 12 miesięcznika „Horyzonty Techniki” z roku 1949, to użyjcie stanowczo dwusuwowego silniczka jednocylinrowego od 100 do 200 cm<sup>3</sup> pojemności skokowej.

Jeżeli chcecie mieć użytkowy samochodzik na dwie osoby, lecz w układzie zbliżonym do „Hortka”, to zastosujcie silnik motocyklowy dwu lub czterosuwowy nie wyżej 300 cm<sup>3</sup>. Pozwoli on na pokonywanie wszelkich wzniesień i osiąganie szybkości na drodze płaskiej rzędu 60 km/godz.

Jeżeli pragniecie zbudować szybki samochodzik sportowy, to należałoby zastosować jakikolwiek dwucylindrowy silnik motocyklowy o litrażu od 500 do 1000 cm<sup>3</sup>. Każdy silnik tego rodzaju da się użyć z powodzeniem: BMW, czy Zündapp, a nawet Indian lub Harley Davidson, lecz raczej o układzie „bokser”. Należy jednak silnik tak umieścić, by miał on zapewne dobre chłodzenie. Jest to możliwe również i przy wbudowaniu silnika z tyłu, za siedzeniami jadących.

Co do silnika Simca 569 cm<sup>3</sup>, to raczej nie należałoby go stosować, bowiem będziecie mieli spore kłopoty z umieszczeniem chłodnicy. Ponadto jest to silnik bardzo czuły na wszelkie niedokładności złożeń i niezbyt wytrzymały.

Gdybyście napisali dokładniej o Waszych zamiarach, moglibyśmy poradzić Wam lepiej i więcej. Życzymy powodzenia w Waszej pracy i radzimy zwrócić się do miejscowego Okręgu Polskiego Związku Motorowego o pomoc w urzeczywistnieniu Waszych zamiarów. (r).

**OB. TADEUSZ KARCZEWSKI, MILANÓWEK, UL. STARODEBY 5.**

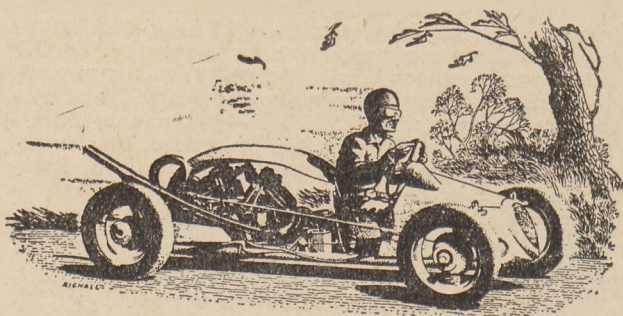
Interesuje Was projekt budowy kolegalnej scootera, czyli „motonóg”, zrucony przez ob. Piotrowskiego. Jesteście jednym z wielu zainteresowanych. To też zawiadamiamy Was, że patronat nad tą akcją objął świeżo powstały Polski Związek Motorowy, który organizuje Ośrodki Techniczne. W tych Ośrodkach będziecie mogli urzeczywistnić swe zamiary. Zechejcie porozumieć się z Kierownikiem Wydziału Technicznego P. Z. M., inż. Zenonem Sokołowskim, w którego resorcie znajdują się te Ośrodki Techniczne. Adres Zarządu Okręgu Warszawskiego P. Z. M. jest: Warszawa, ul. Nowy Świat 35 (dawny Automobilklub Polski).

**OB. ADAM URBANICKI, WARSZAWA, UL. KARŁOWICZA 1/7.**

Zechciejcie, Kolego, przeczytać odpowiedź, przeznaczoną dla ob. Tadeusza Karczewskiego. Jednocześnie dodajemy, że będziecie mieli możliwość skontaktować się w sporcie motorowym zarówno na samochodzie, jak i na motocyklu, bez posiadania własnego sprzętu. Polski Związek Motorowy tworzy również Ośrodki Motorowe, a celem ich jest własne szkolenie sportowe takich jak Wy. Sport motorowy przestanie być już domeną wybranych, czy zamożnych i dostępny będzie dla każdego uświadomionego społecznie obywatela, szczególnie dla młodzieży.

**OB. ALEKSANDER MISZTELA, ŁÓDŹ, UL. KILIŃSKIEGO 67.**

Przeczytajcie odpowiedzi dla Kol. Kol. Karczewskiego i Urbanickiego. Zgłoście się do Okręgu Łódzkiego P. Z. M.



## Wiadomości z ZSRR

### JESIENNA JAZDA NA PRZELAJ MOSKIEWSKIEGO AUTOMOBILKLUBU

Jazdy na przelaj, zwane również z angielska „krossy (cross)”, mają bardzo poważne znaczenie jako doskonałe próby zarówno samochodów jak i kierowców. Jazda na przelaj wykazuje właściwości terenowe samochodu i potwierdza niezależność samochodu od drogi, która charakteryzuje ten rodzaj transportu.

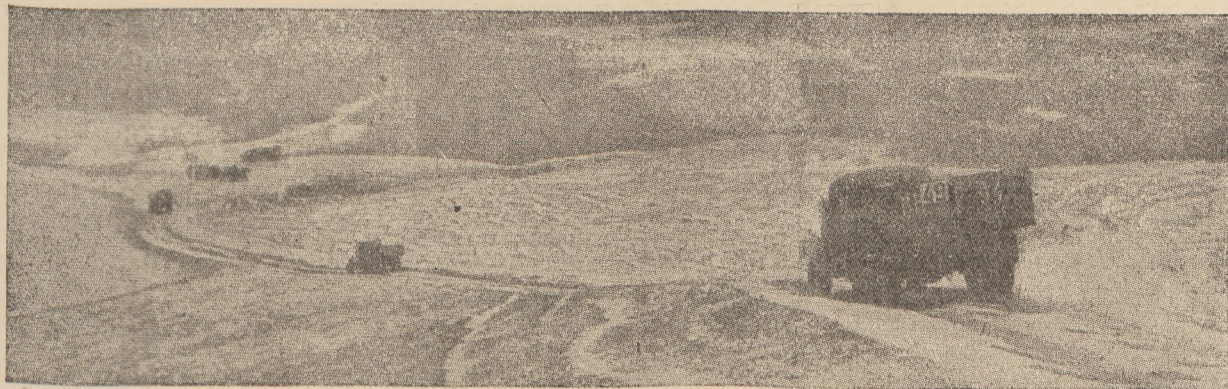
Jesienny „kros” odbył się w okolicach Moskwy w końcu listopada ubiegłego roku, podczas najgorszej pogody. Trasa długości 67,2 km zawierała wszelkie możliwe niespodzianki łącznie z przejazdami przez rzeki wbród (głębokość do 40 cm.). Regulamin pozwalał na wszelkie przeróbki samochodu, które mogłyby przyczynić się do polepszenia jego właściwości terenowych. Zwycięzcą był ten, który potrafił przebyć na przelaj 67,2 km w najkrótszym czasie.

Do tej, zapowiadającej nielada emocje, jazdy terenowej zapisały się 62 samochody należące do 19 różnych gospodarstw samochodowych Moskwy. W tej liczbie było 30 ciężarówek i 32 samochody osobowe różnych marek i modeli wyłącznie produkcji własnej. Samochody ciężarowe jechały pod pełnym ładunkiem i okazały się zwycięzcami jazdy na przelaj.

Pierwszy przybył samochód GAZ-51, należący do garażu Akademii Nauk i prowadzony przez kierowców A. Slepuszkina i A. Gusiewa, którzy potrafili uzyskać średnią szybkość 30 km/godz. Drugim był również GAZ-51 należący do garażu Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i prowadzony przez kierowców I. Aleksiejewa i A. Szczerbakowa, którzy przebyli „kros” z szybkością średnią 29,8 km/godz. Trzecim był znów samochód ciężarowy ZIS-150, należący do zarządu



Najlepszy w klasie samochodów osobowych samochód „Pobieda” przebywa rzekę wbród



Ciężarówki na polnej drodze

transportu ciężarowego Rady Narodowej miasta Moskwy. Kierowcy A. Nerownow i A. Korsakow potrafili wyciągnąć średnią 24 km/godz. Samochody osobowe gorzej dały sobie rady w trudnym terenie, jednak zarówno „Pobiedy” jak i „Moskwjczs” wyszły z zawodów z honorem.

Jazda na przelaj i jej wyniki są niezwykle pouczające i świadczą o znakomitych właściwościach terenowych samochodów nowej produkcji radzieckiej. (Tes)

### RADZIECKIE SAMOCHODY ELEKTRYCZNE

Samochody elektryczne czerpiące energię napędową z akumulatorów, a zatem niezależne od drogi, nie są nowością. Dzięki swej prostej konstrukcji, łatwości obsługi i absolutnej bezszumności pojawiły się one w zaraniu ery samochodu.

Pierwsze rekordy szybkości na samochodzie w latach 1898 i 1899 ustanowione zostały na samochodach elektrycznych, naprzemian przez Chasseloup-Laubat i Jenatzy. Wszakże to Jenatzy na elektrycznym samochodzie własnej konstrukcji był pierwszym kierowcą, który osiągnął i przekroczył szybkość 100 km/godz. na bezszynowym pojeździe mechanicznym, ustanawiając swój rekord szybkości na odległości 1 km z rozpędem — 103,88 km/godz.

Samochód jego po przebyciu krótkiego odcinka drogi był całkowicie wyczerpany, bowiem silniki elektryczne o wielkiej mocy, potrzebne do rozpędzenia i osiągnięcia znacznej szybkości ciężkiego samochodu, który był właściwie wielką baterią akumulatorów na kołach, musiały wyczerpać cały zasób energii zawarty w akumulatorach.

W tej okoliczności właśnie tkwi przyczyna bardzo niewielkiej roli jaką odgrywają bardzo łatwe i tanie w eksploatacji samochody elektryczne. Tak długo jak silnik wewnętrznego spalania nie udoskonalił się, były one powszechnie stosowane jako taksówki i luksusowe „faelony”. Jednak mały zasób energii, który mogą zabrać ze sobą ogranicza ich zasięg i zmusza do stosowania silników bardzo małej mocy w stosunku do ciężaru własnego pojazdu. Powiększenie szybkości wymaga większej mocy silników, co powoduje szybsze wyczerpanie się akumulatorów, a w następstwie mniejszy zasięg samochodu.

\* \* \*

W tych warunkach dla samochodu elektrycznego pozostaje wąski zakres działań w transporcie samochodowym. Zdając sobie z tego sprawę konstruktorzy radzieccy zastosowali samochody elektryczne do towarowego transportu miejskiego. Typowym transportem towarowym miejskim jest rozwózka towarów z magazynów hurtowych do punktów zbytu, rozwózka paczek przez pocztę, jak również opróżnianie skrzynek listowych, zwózka zmótków ulicznych przez zakład oczyszczania miasta itp. Wszystkie te rodzaje

przewozu towarowego charakteryzują się częstymi i przeważnie stosunkowo długimi postojami, tak że przebiegi w ciągu dnia pracy leżą w granicach 50 do 70 km. Taki przebieg dzienny może być łatwo zharmonizowany z zasięgiem samochodu elektrycznego.

Najnowsze samochody elektryczne radzieckie są furgonami o ładowności 750 kg i 1500 kg. Pierwszy znany jest pod nazwą NAMI-750, drugi — NAMI-751. Ich cechy zasadnicze są takie same, a różnią się tylko wymiarami, ciężarem i mocą silników, jak również pojemnością baterii akumulatorów.

Dwie baterie akumulatorów posiadają po 40 elementów na samochodzie NAMI-750 i po 42 na NAMI-751. Pojemność baterii wynosi 200 względnie 300 Amp/godz. Baterie posiadają specjalną izolację liczącą się z niską temperaturą podczas zimy. Silniki napędu znajdują się tylko na tylnych kołach. Silniki mniejszego samochodu mają moc około 4 KM każdy, większego po 5,5 KM każdy.

Układ hamulcowy przewiduje poza hamowaniem elektrycznym, możliwym wszędzie, gdzie silnikiem napędu jest silnik elektryczny, jeszcze hamulce hydrauliczne na cztery koła, jak na samochodach benzynowych. Posługując się naprzód działaniem elektrycznego hamowania, a dopiero po zmniejszeniu szybkości stosując hamulec czerny zużywa się bardzo mało nakładki hamulcowe. Hamulec hydrauliczny działa za naciskiem pedału. Hamulec postojowy, również szczękowy na tylne koła, działa pod wpływem dźwigni ręcznej.

Do obsługi samochodu, poza pedałem hamulcowym i dźwignią hamulca postojowego potrzebny jest jeszcze tylko jeden pedał, który działa na aparat kontrolujący i regulujący działanie silników napędu.

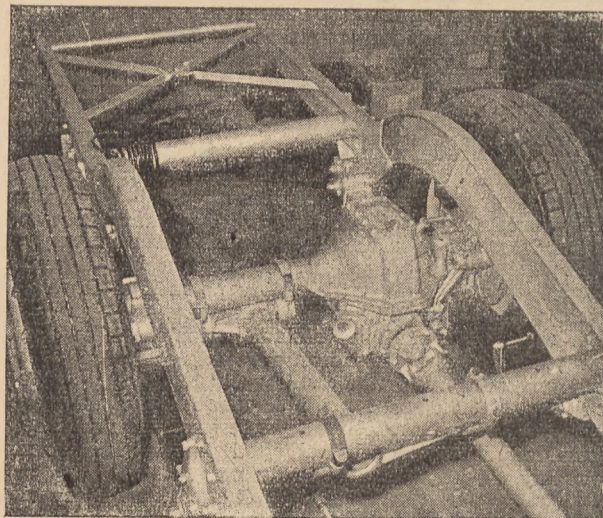
Zawieszenie na zwykłych resorach półeliptycznych z przodu i z tyłu. Ogumienie niskiego ciśnienia. Rama ażurowa — bardzo lekka, gdyż w samochodzie NAMI-750 waży tylko 90 kg.

Pomimo tak lekkiej budowy ciężar własny całego samochodu jest bardzo znaczny. Smochód NAMI-750 o ładowności 750 kg waży 1766 kg, w czym ciężar baterii akumulatorów stanowi 38,7% i wynosi 682 kg. NAMI-751 waży 2639 kg w czym ciężar baterii akumulatorów 1100 kg, co stanowi 41,7%.

Nic też dziwnego, że największa szybkość nie przekracza 33 względnie dla większego samochodu — 35 km/godz., a zasięg 55 km względnie 70 km. Taka szybkość i zasięg wystarczają jednak na jeden normalny dzień pracy w miejskim transporcie towarowym. Jeśli weźmie się pod uwagę 100% oszczędności cennych paliw płynnych i minimalny rozchód energii elektrycznej, pobieranej podczas nocy, gdy elektrownia jest najmniej obciążona, to zalety samochodu elektrycznego stają się w pełni zrozumiałe.

Według dokładnych badań przeprowadzonych w ZSRR, koszt własny transportu towarowego, wykonanego w tych samych warunkach samochodem benzynowym i elektrycznym okazał się w drugim przypadku o 20% tańszym. Biorąc pod uwagę ogromne ilości ton przewożone w obrębie miast na małe odległości, wydaje się, że powszechne zastosowanie samochodu elektrycznego w odpowiednich warunkach może dać olbrzymie oszczędności w gospodarce narodowej. (Tes)

umocowany jest przy pomocy poprzecznych ramion jednym końcem do sztywnej poprzeczki ramy podwozia, a drugim — do pochwy tylnej osi. Poprzeczne ramiona drążka skrętnego osadzone są końcami w jarzmach, lecz nie bezpośrednio, a za pośrednictwem tulei gumowych. Tak więc w razie nie jednakowego uginania się tylnych



resorów, działa drążek skrętny oraz do pewnego stopnia — gumowe tuleje jego osady.

Urządzenie powyższe znacznie zmniejszyło tendencję do przechylania się wysokich piętrowych nadwozi autobusowych podczas szybszej jazdy na zakrętach.

Wytwórnia Leyland zapowiada wyposażenie wszystkich swych piętrowych autobusów w ten nowy typ stabilizatora, który podczas prób wykazał znaczną wyższość nad stosowanymi dotychczas.

### WYPADKI SAMOCHODOWE W ANGLII

W 1948 roku, w wyniku wypadków na drogach angielskich, zostało zabitych 5000 osób, a 153.000 osób było rannych. Dziennie zatem przypadało 14 osób zabitych i 430 rannych.

Analizując bliżej jak rozkładają się wypadki na poszczególnych użytkowników dróg zobaczymy, że w tym czasie zostało zabitych 772 motocyklistów i ich pasażerów na tylnym siedelku, a 22.000 zostało rannych.

Stosunkowo duża cyfra przypada na rowerzystów, z których 32.000 było rannych, a w tym pewien procent zabitych.

Najsmutniejszą pozycję stanowią dzieci, z których 1000 zostało zabitych, a 20.000 rannych w wypadkach drogowych.

Te liczby spowodowały, że Brytyjskie Tow. Zapobiegania Wypadkom wszczęło bardzo silną propagandę w uświadamianiu społeczeństwa o konieczności ścisłego przestrzegania przepisów o ruchu drogowym oraz wzmożonej uwagi w wychowaniu dzieci i młodzieży pod względem zachowania się na drogach publicznych.

Specjalną uwagę poświęcono młodocianym cyklistom. Powstała specjalna Liga Doskonałości Jazdy na Rowery pod względem bezpieczeństwa. Młody cyklista należący do Ligi zostaje poddany wyszkoleniu i egzaminowi ze swej sprawności. Po pomyślnie złożonym egzaminie dostaje dyplom i specjalną wyróżniającą tabliczkę na rower. Z kolei sam staje się instruktorem i uczy swych kolegów, jak mają jeździć, aby uniknąć wypadków.

Równie silną akcją uświadamiającą objęto rodziców i szkoły, aby drogą specjalnego wychowania i wyszkolenia przystosować młodocianych obywateli brytyjskich od najmłodszych lat do dyscypliny ruchu drogowego, obowiązującego nie tylko osoby posługujące się środkami motorowymi i pedałowymi, ale w równym stopniu i pieszych. (aw)

## Ze świata

### STABILIZATOR LEYLANDA DO AUTOBUSÓW

Wszystkie piętrowe autobusy Leylanda zostały zaopatrzone w stabilizatory tylnego mostu.

Stabilizatory te zapobiegają nadmiernej chwiejności poprzecznej nadwozia, bowiem powodują konieczność uginania się obydwu tylnych resorów mniej więcej jednakowo.

Zasada działania stabilizatora Leyland polega na zastosowaniu podłużnego drążka skrętnego, wykonanego w postaci rury o znacznej średnicy. Ten drążek skrętny

WITOLD RYCHTER

## Jedziemy na JJK!

A cóż to za Jotjotka? Słyszałem już o „gazyfikacji” samochodów (pochodzi prawdopodobnie od „gazyfiku”). Słyszałem o „typizacji” sprzętu (prawdopodobnie od „typizu”), ale jotjotka? Pewnie znów coś zabawnego w rodzaju „obrysia” lub „budów...”.

Zapewniam Was, Koledzy, że Jotjotka ma nie tylko prawidłową budowę polską, ale nawet i wielki sens. Jest to Jednodniowa Jazda Konkursowa, samochodowa impreza szkoleniowo-zaprawcza. Nie odmienia się niestety i nie można napisać na przykład: nie będzie Jotjotki (jak: nie będzie budów), bowiem po pierwsze „Jotjotka” nie odmienia się (tak, jak „budowa” nie ma liczby mnogiej), a po wtóre — J. J. K. odbędzie się z całą pewnością. I to nie jedna. Będzie ich w każdym okręgu Polskiego Związku Motorowego aż cztery i jedna, piąta — ogólnopolska.

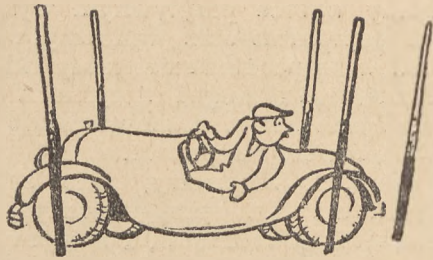
Te cztery, to: J. J. K. kategorii trzeciej, drugiej, pierwszej oraz M. O. Co? — zapytacie — Milicji Obywatelskiej? Nie, nie tylko Milicji. Po prostu Mistrzowska Okręgowa. A ta piąta? To Mistrzowska Krajowa, ogólnopolska, ostateczna w tym roku. Da nam mistrza krajowego i dwóch wicemistrzów, czyli „wicków”.

Jotjotka trzeciej kategorii odbędzie się w całym kraju już 23 kwietnia. W trzy tygodnie po niej startuje kategoria druga, a wkrótce — pierwsza. Teraz mała przerwa w zapalach sportowych i wczesną jesienią — mistrzowska okręgowa. Zwycięscy w każdej klasie wozów zjeżdżają się późną jesienią w pięknej górzystej okolicy Polski i biją na łeb — na szyję konkurentów w Jotjotka Mistrzowskiej Krajowej pozwalając na założenie sobie... wieńca dębowego i na przyznanie tytułu krajowego mistrza Polski.

Jak wygląda J. J. K. w tym roku? Podobnie, jak w roku zeszłym, tylko znacznie poważniej. Każde zawody trwają zaledwie kilka godzin, nie wymagają specjalnych samochodów sportowych i nie pociągają za sobą żadnych specjalnych kosztów.

Regulamin obarcza zawodnika punktami za dwie oddzielne konkurencje: za techniczne utrzymanie samochodu, za wypełnienie według przepisów państwowych dokumentów wyjazdowych, za udokumentowanie małego zużycia materiałów pędnych. Druga część zawodów polega na próbach technicznych i sportowych, z których sprawozdanie (na przyszłość) umieszczę niżej.

W kategorii trzeciej mogą brać udział wszyscy kierowcy: żółtodzioby, maniacy, ostrojeżdźcy, flegmatycy i cholerycy, byle posiadali jakietakie czterokołowe prawko jazdy. Zwycięscy i wicezwycięscy każdej z trzech klas samochodów zdobywają prawo startowania w Jot-



jotka kategorii drugiej, w której już i próby są trudniejsze i nerwy bardziej „bugiługi” tańczą. Przerzedzi się więc rzesza zapaleńców, wysunię na czołowe pozycje kierowców z prawdziwego zdarzenia, przesieje przez sito kwalifikacyjne. Tak wyeliminowana stawka stanie do boju w Jotjotka kategorii pierwszej i wyłoni mistrzów kierowcy, którzy będą mogli ubiegać się o tytuły prawdziwych mistrzów okręgowych. Już tylko jedna Jotjotka, mistrzowska krajowa, dzieli upartych zawodników od uwieńczenia ich wysiłków słuszną nagrodą — tytułem Mistrza Polski w Jednodniowych Jazdach Konkursowych.

Tak wygląda program klasycznego współzawodnictwa na polu staranności utrzymania samochodu i kierowania nim w różnych warunkach drogowych i najróżniejszych sytuacjach. Zwycięzy kierowca najbardziej staranny, najbardziej dokładniejszy, no i... najlepszy. Odpadną wcześniej, czy później kierowcy lekkomyślni, niedbali, gorzej wyszkoleni, mniej zamiłowani w swym zawodzie. Będą oni musieli poprawić swój styl pracy, nauczyć się, starać się i szkolić, by w roku następnym znów zgłosić się do konkurencji w Jotjotka.

Szukamy nowych asów współzawodnictwa w zawodzie kierowcy — oto hasło Jednodniówek. Dla tego też Polski Związek Motorowy postanowił wyeliminować z konkurencji tych mistrzów, którzy tytuły swe zdobyli w roku ubiegłym. Tak więc wszyscy ci, którzy zostali mistrzami okręgowymi (bowiem mistrzostwa krajowego w ubiegłym roku nie rozgrywano) mogą stanąć w bieżącym roku jedynie do zawodów kategorii M. O. i oczywiście do M. K. W zawodach niższych kategorii mogą oni brać udział jedynie po za konkursem, by nie zamykać drogi do zwycięstwa nowym kandydatom. Natomiast wicemistrzowie mogą stawać do Jotjotki o jedną klasę niższej, niż klasa, w której uzyskali wicemistrzostwo. Ta zasada dotyczy również tryumfatorów w innych kategoriach.

W roku ubiegłym udział kierowców zawodowych w JJK na samochodach państwowych był jedynie dozwolony, a nie zalecony. Zezwolenie to wydał Obywatel Premier. W roku bieżącym Obywatel Premier poszedł dalej i nie tylko zezwolił kierowcom na użycie do konkursów samochodów państwowych, ale wręcz zalecił startowanie jaknajwiększej ilości kierowców zawodowych. To niezwykle życzliwe ustosunkowanie

się najwyższych władz państwowych do JJK zawdzięczamy wysoce pozytywnym wynikom, uzyskanym poprzednio oraz wiążącym wpływem zawodów na podniesienie klasy kierowców, na staranność obsługi i utrzymania samochodów, na żywiołowe współzawodnictwo szkoleniowo - zaprawcze i sportowe.

Polski Związek Motorowy, jako sukcesor Automobilklubu Polski, przygotowany jest na start wielu setek zawodników, z których wyłonią się mistrzowie okręgowi i jeden mistrz krajowy. Stawka wielka i wielki sukces.

A więc...

Jedziemy na Jotjotka! Zapisujemy się, kto chce i kto może. Uzbrojeni w okólnik Obywatela Premiera uzyskujemy samochody, na których pełnimy codzienną pracę, doprowadzamy je do najbardziej idealnego stanu, czyścimy, smarujemy, regulujemy, jak złoto. Prowadzimy karty pracy, kontrolę zużycia materiałów pędnych — w sposób wzorcowy, zapisujemy się w swym okręgu PZM (dawnym AP) i w niedzielę zjawiamy się na starcie. Tam nas opukają, ostukają, sprawdzają, zapytują. Zapisują punkciki, które nam się należą. Ustawiają rzadkiem, ponumerują, sfotografują.

Już stoi komisarz sportowy i daje znak. Wskakujemy do maszyny. Naciskamy, co trzeba — silnik rusza z kopyta, jak marzenie. Bravo!

Puszczają nas w drogę. Ruszamy statecznie, poważnie i odrabiamy kilometr po kilometrze jazdę określną dbając, by nie jechać za szybko. To mogłoby nas kosztować punkty karne.

Kilkadziesiąt minut jazdy przechodzi szybko. Zatrzymujemy się w miasteczku, gdzie czekają nas próby techniczne. Oto właśnie start do próby przyspieszenia. Pierwszy, drugi, trzeci bieg. Nieco gazu. Już po krzyku! Jeszcze ręce nie zaczęły drżeć z emocji — a już koniec. Punkciki. Zadowolenie.

Teraz próba zmiany koła. Byle wszystko poszło gładko! Byle klucz chciał pasować! Byle nakrętka nie uciekła gdzieś pod wóz... Ale, nie. Skądże znowu? Przecież wszystkie kolejne ruchy obmyśliliśmy najdokładniej. Idzie, jak po maśle. Dwieście sekund wystarczyło nam najzupełniej, a więc jesteśmy w porządku.

Chwila oczekiwania na swoją kolejkę do dalszej próby. A próba to nie byle jaka, bowiem mamy wykazać swą zręczność w manewrowaniu. Paliki i kręgle przesuwają się koło nas. Zręcznie omijamy zasadzki, linie, zakreślamy w prawo i w lewo. Wjeżdżamy w bramkę, cofa-

my dokoła palika i tyłem ustawiamy maszynę w drugiej bramce. Teraz kilka zakrętów, kawałek prostej i dojeżdżamy do ciasnego miejsca, w którym musimy zmieścić się tuż przy chodniku.

Jeżeli tę próbę wykonamy spokojnie, bez błędu, to wystarczy nam przewidziany na nią czas. Gdyby nam się nie udało i potracilibyśmy jakiś palik, lub musielibyśmy cofnąć się w nieprzewidzianym na to miejscu — otrzymalibyśmy jakiś mały punkcik. Najgorzej, gdybyśmy tak zlekceważyli próbę, że czas by przeszedł i uderzyłby dzwon. To już gorzej. Próby nam wtedy nie zaliczą.

Ale wszystko ma swój koniec. Tak i my po próbach dojedziemy do końca zawodów, odmachawszy bez pośpiechu kilka marnych kilometrów drogi gruntowej. Meta powita nas hucznymi oklaskami licznie zebranych widzów.

Jeżeli jesteśmy dobrymi kierowcami — uzyskamy wynik, który pozwoli nam na startowanie w następnej kategorii Jotjotka. Jeżeli pozbieramy setki punkcików karnych — będziemy mogli mieć żal jedynie do siebie samych, bowiem punktacja tak jest ułożona, że nawet złotodziób, jeżeli w ogóle umie z głową kręcić kółkiem, ma pełne szanse zakwalifikowania się do następnej kategorii. A jeżeli pokażemy się pierwszorzędnie — to zdobędziemy wspaniałą nagrodę, stanowiącą pamiątkę na całe życie.

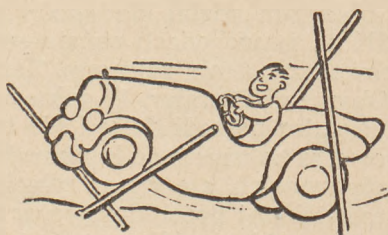
Jotjotka przeznaczona jest przede wszystkim dla kierowców zawodowych. Nie znaczy to bynajmniej, że wyklucza ona udział amatorów. Nic podobnego! Do zawodów może stawać każdy, kto jest kierowcą z prawdziwego zdarzenia. Natomiast trzeba sobie wyraźnie powiedzieć, że w tych konkursach nie ma miejsca dla szaleńców, ryzykujących życie swoje i otoczenia oraz całość maszyny dla wątpliwej wartości „wyczynów” pseudo - sportowych. Nie ma miejsca dla „demonów szybkości”, niszczących samochód, drogi i nerwy ludzi szaleńczą jazdą.

Jotjotka jest imprezą typowego współzawodnictwa. Ale musi to być współzawodnictwo lojalne, koleżeńskie, twórcze, a nie walka na noże wszelkimi środkami i niedozwolonymi chwytami. Tego rodzaju postępowanie musi pociągnąć za sobą dyskwalifikację sportową i ogólną wzdargę.

A więc do boju, Koledzy Kierowcy! Jotjotka już za pasem! Sięgajcie śmiało po laur zwycięscy! My, starzy, będziemy Wam pomagali serdecznymi życzeniami, praktycznymi radami, życzliwością i uznaniem. A jeżeli zmuszeni zostaniemy zapisać Wam jakieś większe punkciki karne, uczynimy to, wierząc Wam, z wielkim żalem i niechęcią, jedynie z obowiązku. Przecież nie wszyscy mogą być pierwszymi. Ale wszyscy mogą być nie ostatnimi, mogą być dobrymi, mogą być wspaniałymi.

Tego dobrego startu w roku 1950 życzy Wam serdecznie w imieniu staruszków —

**Witold Rychter**



KRZYSZTOF BRUN

## Gra nie zupełnie sportowa...

Od zakończenia wojny zapewnili sobie Anglicy decydujący wpływ na kształtowanie regulaminów wielkich wyścigów i raidów międzynarodowych. Można się zgodzić, że posiadają oni może największe doświadczenie i tradycję w tej dziedzinie, że argumenty jakie podają, uzasadniając zmiany dawnych przepisów, nie są pozabawione pewnej słuszności, ale czy czasem nie wykorzystują oni swego decydującego głosu dla utrzymania swego prestiżu i popierania własnego przemysłu za wszelką cenę?

Zaczął się od niedopuszczenia do wyścigów międzynarodowych maszyn z jakimkolwiek typem sprężarki. Jako uzasadnienie podano, że wyścigi winny być próbą koncepcji konstrukcyjnych i materiałów, mogących mieć zastosowanie w seryjnej produkcji motocykli użytkowych. Teza niewątpliwie słuszna, ale jakie znaczenie ma dla Anglików zakaz sprężarek?

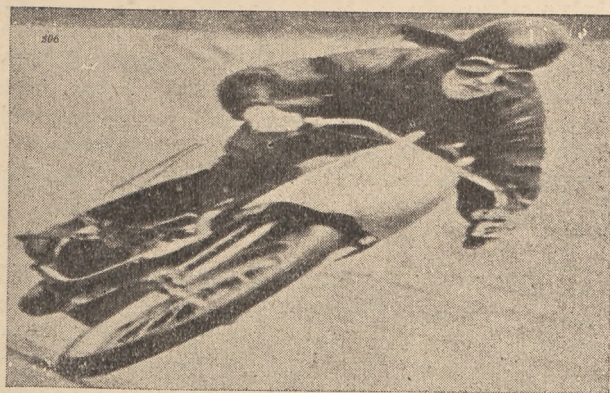
W roku 1939 w klasie maszyn do 500 ccm niemieckie BMW ze sprężarką były wszędzie gdzie się tylko dało brytyjskie motocykle wyścigowe. Konkurencją dla Niemców w tym okresie byli jedynie Włosi, posiadający dwucylindrową Guzzi i cztero cylindrową Gilera obie ze sprężarkami.

W klasie do 350 ccm Anglicy bronią się jeszcze, ale Velocette ma już równego przeciwnika w niemieckiej DKW 350 ccm ze sprężarką pompową, a dwucylindrowa NSU z kompresorem robi szybkie postępy i lada moment może się stać groźnym przeciwnikiem. W 250-tkach po kilku sezonach hegemonii DKW, w roku 1939 na całej linii zwyciężają Włosi dzięki kompresorowej Guzzi, i nadzwyczaj szybkiej Benelli. Gilera przygotowuje wtedy również czterocylindrową 250-tkę ze sprężarką. W tej konkurencji nie mają Anglicy absolutnie nic do pokazania.

Wybuchła wojna, ale Niemcy i Włosi jeżdżą jeszcze jeden sezon i co się okazuje. Włosi biją z łatwością Niemców we wszystkich rozegranych imprezach, o czym mało kto wie. Czterocylindrowe Gilera z kompresorem są wtedy dużo lepsze niż niemieckie BMW i w konsekwencji zaciętej, nierównej walki o prestiż, najlepsi niemieccy kierowcy ulegają wypadkom lub zamalamują się psychicznie.

W klasie 250 Niemcy również nie mogą nic zrobić ani dawną ulepszoną DKW z pompą, ani nowym modelem ze sprężarką obrotową. Guzzi i Benelli 250 nie tylko są bezkonkurencyjne w swojej klasie, ale uzyskują lepsze wyniki niż maszyny 350 ccm.

Gdyby więc Anglicy zgodzili się po wojnie na dopuszczenie maszyn ze sprężarkami do wyścigów międzynarodowych byli by bici: w klasie



500 przez Gilera, Guzzi i BMW, a w klasie 350 przez DKW, NSU i prawdopodobnie przez wszystkie 250-tki włoskie. W 250-tkach zwyciężałyby Guzzi, Benelli, Gilera i DKW — jak i znajdująca się w budowie NSU ze sprężarką.

Przez zakaz stosowania sprężarki cofnięto sytuację w wyścigach międzynarodowych do roku mniej więcej 1937 tj. kiedy Anglicy mieli przewagę we wszystkich klasach. Liczono naturalnie, że nikt nie dostosuje się szybko do tych „nowych” wymagań, nie posiadając dużego doświadczenia. Należałoby tu jeszcze dodać, że czeska Jawa ma również przygotowaną dwucylindrową 500-tkę z kompresorem.



Nie poprzestano jednak tylko na tym jednym zarządzeniu i zakazano również stosowania najbardziej jednolitego paliwa jakim jest mieszanka 50/50 benzyna — benzol, ustanawiając obowiązek paliwa rynkowego 70 — 75 oktanów o bardzo zmiennych właściwościach, dostosowując w ten sposób regulamin do lokalnych warunków w Anglii i stwarzając sobie większe możliwości lepszego przystosowania się do takiego paliwa, biorąc naturalnie pod uwagę, że dwie rozgrywki odbędą się w Anglii, a tylko jedna we Włoszech.

Po wojnie z poważnych konkurentów w wyścigach pozostali jedynie Włosi, gdyż Niemcy posiadają jedynie szybkie maszyny z kompresorami, a zresztą do chwili obecnej nie są dopuszczeni do brania udziału w rozgrywkach międzynarodowych.

Jak wiadomo Włosi nie budowali nigdy maszyn o litrażu 350, w ten sposób Anglia zapewniła sobie na przeciąg najbliższych kilku lat bezwzględną przewagę w tej konkurencji, a jednocześnie starała się przesunąć punkt ciężkości produkcji i eksportu, zarówno maszyn sportowych jak i użytkowych, z litrażu 250 na 350, w celu wykorzystania gospodarczego powyższej sytuacji. W związku z tym zaniedbano zdecydowanie klasy 125 i 250 usiłując nawet w pewnym momencie skreślić je zupełnie z programu rozgrywek sportowych, a to ze względu na abso-

lutną przewagę Guzzi i Benelli, które nadzwyczaj szybko przystosowały się do nowych warunków, jak również ze względu na całkowitą bezkonkurencyjność włoskich 125. Nowe nadzwyczaj udane użytkowe 125 i 250 czeskie i austriackie odgrywają tu również pewną rolę. Dziś w wielu ważnych raidach i wyścigach na terenie Anglii nie rozgrywa się klasy 125 i 250.

Z sześciu wielkich imprez wyścigowych zaliczonych do Mistrzostwa Świata dwie odbyły się w Anglii, dwie w bezpośrednim sąsiedztwie — gdyż w Belgii i Holandii, jedna w Szwajcarii i jedna we Włoszech. Rozłożenie terminów pierwszych z tych rozgrywek było tak pomyślane, że między niektórymi z nich przerwa wynosiła zaledwie sześć dni. Wszystkie te okoliczności umożliwiały Anglikom lepsze przygotowanie maszyn przez możliwość częstszego szybkiego kontaktowania się drogą lotniczą z macierzystymi wytwórniami, a w wielu wypadkach umożliwiło nie tylko przesyłanie części lecz i całych wyścigówek, celem przeładunku, do fabryki i spowrotu. Jedyna rozgrywka w kraju konkurenta, a mianowicie na torze Monza we Włoszech miała termin na końcu sezonu, a nie w środku sezonu — między innymi imprezami.

Mimo tych „specjalnych posunięć“ Anglicy wygrali klasę 500 i 600 ccm z wózkiem minimalną różnicą punktów. W klasie 350 zwycięstwo ich jest wysokie punktowo, ale trzeba wziąć pod uwagę, że na początku sezonu nie brała udziału żadna 350 innej narodowości. Dopiero w połowie sezonu Guzzi przystąpiła do budowy prototypu tej maszyny. W klasach 125 i 250 zwyciężyli zdecydowanie Włosi, ale w tych konkurencjach Anglia nie brała udziału.

Sezon 1949 skończył się, przystąpiono do planów na rok 1950 i tu się okazało, że Anglicy chcą sobie stworzyć na nadchodzący sezon jeszcze większe przywileje. Ponieważ skreślenie klas 125 i 250 z rozgrywek międzynarodowych nie udało się im, przeforsowano zasadę, że żadna maszyna o niższym litrażu nie może brać udziału w biegu dla klasy wyższej. Zasada prosto skandaliczna, nie pozwalająca zmierzyć się mniejszemu silnikowi z większym, ale wykluczająca niebezpieczeństwo doskonałych 250-tek włoskich dla brytyjskich 350-tek. W wózkach miało to uniemożliwić konkurowanie czterocylindrowej 500-cki Gilera z 600-tką Norton, ale ten jeden punkt wywalczyli sobie Włosi i tylko jeszcze w roku 1950 — w kategorii wózków do 600 ccm mogą startować maszyny o niższym litrażu.

Ciekawe, że zakaz startu maszyn o niższym litrażu w wyższych klasach rozszerzono również na wszelkie rekordy i zbudowanie naprzykład 125-cki, która osiągnęłaby 300 km/godz. zapewniłoby jedynie rekord w tej klasie bez możliwości poprawienia rekordów klas wyższych.

Ale mało tego — od pewnego czasu dyskutuje się w Anglii przeprowadzenie w największym wyścigu na świecie, mianowicie w Tourist Trophy, biegu dla 250-tek na innej trasie niż biegi klas 350 i 500. Chodzi tu prawdopodobnie o uniemożliwienie porównania wyników, które byłoby zawsze w pewnym stopniu możliwe, gdyby oba biegi odbywały się na tej samej trasie.



Ciekawym jest również, że od dwóch lat usiłują Anglicy wtargnąć bezpośrednio w sport motocyklowy Stanów Zjednoczonych. Amerykanie jednak nie należąc do Międzynarodowej Federacji, stosują względem Brytyjczyków podobne metody, jak ci wobec innych. Mimo usilnych starań Brytyjskiego i Międzynarodowego Związku Motocyklowego, Amerykański Związek niechce przystąpić do Międzynarodowej Federacji, ani też przystosować się do jej regulaminu.

Amerykanie z jednej strony gorąco zapraszają Brytyjczyków do wzięcia udziału w mistrzostwach w Daytona, ale jednocześnie stawiają warunek, że w mistrzostwie mogą brać udział jedynie zawodnicy, którzy uprzednio w mniejszych imprezach Stanów Zjednoczonych uzyskali wybitne wyniki. A więc wzięcie udziału w Mistrzostwie Stanów Zjednoczonych przetrągnęłoby dla Anglii konieczność wysłania ekipy co najmniej na pół roku naprzód celem wzięcia udziału w małych imprezach prowincjonalnych.

Narazie pozostaje więc dla Brytyjczyków tylko dostarczenie do Stanów Zjednoczonych maszyn wyścigowych dla jeźdźców amerykańskich, ale i tu trafiają Anglicy na wielkie trudności, gdyż regulaminy amerykańskie przewidują inny podział na litraże, rozruch dźwignią — co komplikuje przełożenie wyścigowej skrzynki biegów — i inne tym podobne „szykany“.

Ostatnio Brytyjczycy mocno reklamują na angielskim rynku wewnętrznym, niższość obcych firm, jeżeli idzie o motocykle. Tymczasem Anglia nie ma dotąd umów handlowych z bliższymi sąsiadami, a więc nie grozi jej napływ holenderskich bądź belgijskich motocykli. Niemcy Zachodnie miały dotąd zakaz produkcji maszyn o większym litrażu, a znajdując się pod wpływem anglosaskich władz okupacyjnych nie mogą być dla nich poważnym konkurentem. Włochy, Czechosłowacja, Austria bądź Węgry znajdują się daleko od rynku angielskiego i wysokie koszty transportu, cła i różnych innych opłat czynią tę konkurencyjność na brytyjskim rynku wewnętrznym mocno iluzoryczną.

Tak wygląda od strony „podszewki“ silnie i często reklamowana angielska sportowa fair play. Jak widzimy ta „gra“ nie jest bynajmniej sportowa, lecz tybowo handlowa, ani też nie można jej w żadnym wypadku nazwać fair.

Krzysztof Brun

WŁADYSŁAW PIETRZAK

# Można startować i w zimie!

Amatorzy „białego szaleństwa“, którzy w pierwszych dniach marca zawitali do Zakopanego, z prawdziwie zmartwionymi minami studiowali co rano komunikaty śniegowe i przepowiednie meteorologiczne wywieszone w gablotce PTT, oraz na ul. Kościuszki. Działający jak niezawodny grzejnik halniak, który przewiał nad Zakopanem w dniach 25 — 26 lutego, gruntownie wyczyścił ze śniegu Zakopane i okolice, niemal do wysokości Kałatówek. Nietylko zresztą narciarze spoglądali zafrasowani na niewesołe horoskopy meteorologów. Ostatecznie dla nich był jeszcze w rezerwie Kasprowy, a chociażby i Suchy Zleb, ale co mieli począć motocykliści zakopiańskiego „Związkowca“, którzy właśnie 4 — 5 marca postanowili zorganizować pierwszy Zimowy Raid Tatrzański?

Zgłoszenia napływały, teczka sekretarza raidu puchła coraz to bardziej z każdym dniem, a śniegu wciąż było brak. Poczcwiwi narciarze zaofiarowywali się, że w ostateczności mogą pożyczyc trochę śniegu magazynowanego na wszelki wypadek w lesie koło skoczni na Krokwi, ale i to zdałoby się najwyżej na poprószenie 80-kilometrowej trasy! Wreszcie, na parę dosłownie dni przed raidem zaczął padać śnieg, co przyniosło dłałym o zawodników organizatorom nowe zmartwienia: czy aby nie za dużo śniegu spadnie do soboty i czy nie będzie wskutek tego trzeba zmniejszyć trasę?...

W każdym bądź razie żaden z organizatorów nie przewidywał wówczas, że dzięki kapryśnej zakopiańskiej pogodzie, prowadzącej stałą wojnę z letnimi Raidami Tatrzańskimi, pierwszy Raid Zimowy stanie się właściwie „zimowo-wiosennym“... Oto bowiem, piątek, 3 marca przyniósł znaczne ocieplenie, zaś po mglistym ranku sobotnim błysnęło tak piękne słońce, że gdy w południe startowały 84 motocykle spośród 102 zgłoszonych palące jego promienie pozbawiły śniegu większą część trasy!

Trasa zaprojektowana została bardzo ciekawie: zakonanych postanowili zerwać z tradycją letnich raidów i wyprowadzić uczestników raidu zimowego na zupełnie nowe drogi. Dlatego też trasa jazdy okrzęnej prowadziła z Gubałówki terenem, a następnie drogą większą przez Działisz do punktu kontroli przejazdu pod Chocholowem, stamtąd szosą przez Witów do Kir, gdzie znajdował się punkt kontroli czasu i dalej szosą przez Zakopane, terenem obok skoczni i ul. Br. Czecha do Ronda, skąd znów szosą do punktu kontroli przejazdu na Toporowej Cyrhli.

Trzeci punkt kontroli przejazdu umieszczono przy końcu odcinka szosy na Morskie Oko, w miejscu, w którym skręcali zawodnicy w lewo, by drogą większą przez Małe Ciche, Kośne Hamry i Murzaszchle dojechać do drugiego punktu kontroli czasu umieszczonego przed odcinkiem szosy w pobliżu Toporowej Cyrhli.

Nieco dalej zaczynał się najdłuższy odcinek terenowy przez Zoniówkę do szosy Poronin — Bukowina. Na skrzyżowaniu tej szosy z szosą nowatorską znajdował się piąty punkt kontroli przejazdu, dalej zaś za nim dwie kontrole przejazdu ograniczające odcinek terenowy przez Frackówkę. Jeszcze mały odcinek szosy przez Króle, jeszcze kawałek terenu przez Ciągłówkę i Tata-ry i oto meta w Zakopanem przy ul. Stalina.

\* \* \*

Trasa była ciężka przez swą różnorodność. Na leśnych odcinkach dróg leżał jeszcze śnieg, w miejscach bardziej uczęszczanych zlodowaciały, nasłonecznione odcinki trasy pokryte były tonniegiem śniegiem, były nawet miejsca bezśnieżne i tak rozjechane, że stały się właściwie grzeźwą dla motocyklisty. Jeśli mimo to 78 zawodników ukończyło jazdę okrzęną, z tego 57 bez punktów karnych, stało się to dzięki stosunkowo bardzo niskim szybkościom przeciętnym wymagany przez regulamin

raidu. Naogół były one niższe o 10 — 20% od przeciętnych stosowanych dla analogicznych tras w raidach letnich. Najbardziej narzekali na trasę „wózkarszą“, którzy wprawdzie ukończyli etap niemal w komplecie, ale procenowo zgromadzili największą ilość punktów karnych.

Wielka liczba zawodników bez punktów karnych spowodowała, że raid rozstrzygnął się właściwie nie na trasie jazdy okrzęnej, lecz drugiego dnia zawodów, podczas próby szybkości, która odbyła się w niedzielę na trasie: ul. Sienkiewicza, Chałubińskiego, Rondo, Bystre, Jaszczurówka, Toporowa Cyrhla (wszystko szosą). I ta właśnie próba, która zadecydowała o ostatecznej klasyfikacji, przyniosła moc niespodzianek, z którymi — baliśmy się szczerzy! — nikt się nie liczył!

Porównajmy wyniki w klasyfikacji ogólnej:

1. Kuśmerek (MON) — Jawa 250 ccm — 0 pkt. czas próby 7:10,0 min.;
2. Wrocławski (Stal Katowice) — NSU z wózkiem — 0 pkt. — 7:26,5 min.;
3. Markowski (Związkowiec Skra Warszawa) — Jawa 250 ccm — 0 pkt. — 7:27,0 min.;
4. Płonowski (MON) — Jawa 250 ccm — 0 pkt. — 7:32,0 min.;
5. Fijałkowski (Związkowiec Skra W-wa) — SHL 125 ccm — 0 pkt. — 7:37,0 min.;
6. Koman (Związkowiec Gdańsk) — SHL 125 ccm — 0 pkt. — 7:38,0 min.;
7. Frackowiak (Of. Szk. Samoch.) — Jawa 250 ccm — 0 pkt. — 7:40,0 min.;
8. Szarle (Ogniwo PKM Warszawa) — BSA 500 ccm — 0 pkt. — 7:41,0 min.;
9. Zymirski (Związkowiec Skra W-wa) — Jawa 250 ccm — 0 pkt. — 7:41,5 min.;
10. Niewiadomski (Of. Szk. Samoch.) — Jawa 250 ccm — 0 pkt. — 7:43,1 min.;
11. Oczachowski (Związkowiec Skra W-wa) — Jawa 250 ccm — 0 pkt. — 7:49,5 min.;
12. Filemonowicz (MON) — Jawa 250 ccm — 0 pkt. — 7:50,0 min.;
13. Wytrykus (Związkowiec Wrocław) — BMW 600 ccm — 0 pkt. — 7:51,5 min.;
14. Podgórski (Of. Szk. Samoch.) — Jawa 250 ccm — 0 pkt. — 7:54,0 min.;
15. Trybuła (Związkowiec Zakopane) — Jawa 250 ccm — 0 pkt. — 7:56,5 min.

\* \* \*

Zwycięstwo Kuśmiera, to rewelacja istotnie zupełnie niespodziewana! Młody wojskowy zawodnik spłatał nieładą figla znawcom sportu motocyklowego, którzy wiele typowali nazwisk, ale... w żadnym wypadku jego! Podobnego figla spłatali i pozostali wojskowi, którzy nie tylko, że w komplecie skończyli raid zimowy, ale... wszyscy zameldowali się na mecie bez punktów karnych! Proszę policzyć: w pierwszej dziesiątce jest sześciu zawodników wojskowych, co dowodzi, że w próbie szybkości nie przeleżeli się oni nazwisk swych groźnych rywali i... pokazali, że nie są od nich gorsi!

Nie pomogła nawet dowcipna taktyka zawodników Związkowca Skry — Warszawa, którzy startując na Jawach 250 ccm uchylili się do klasy 350 ccm (Kupczyk i Rusiniak), oraz ponad 350 ccm (Markowski i Zymirski). Wprawdzie przyniosło to warszawiakom pierwsze miejsca w obu tych klasach, ale... nie uchroniło od przykrej porażki w klasyfikacji ogólnej.

Na usprawiedliwienie części zawodników Związkowca Skry dodać należy, że niektórzy z nich startowali na niedotartych „souteżnych“ Jawach, mających na liczniku niepełną 200 km, a w tych warunkach sam fakt ukończenia raidu i uzyskania b. dobrych wyników zespołowych inów sam za siebie (jest to jednocześnie nowy argument udowadniający, że umiejętna jazda w najcięższym nawet terenie nie niszczy maszyny!), z drugiej jednak strony nie można zapominać, że wojskowi startowali na normalnych, seryjnych Jawach wziętych z eksploatacji, które mają już „w kółkach“ cały sezon jazdy...

Drugą poważną niespodzianką było drugie miejsce w klasyfikacji ogólnej, które przypadło znanemu w ca-

łej Polsce wyścigowcowi i żuźliwcowi — Wrocławskiemu. W próbie szybkości pojechał on doprawdy brawurowo, przy czym wielkiej pomocy doznał od swego pasażera — Herberta Henka, niemniej znanego wyścigowca.

\* \* \*

Trzecia i bynajmniej nie najmniejsza niespodzianka to wspaniałe rezultaty uzyskane przez Fijałkowskiego i Komana, startujących na polskich SHL 125 cm. Małe „pchełki” popisały się na próbie szybkości znakomicie, pozwalając swym kierowcom na zajęcie szczytnych lokat w klasyfikacji ogólnej. Piąte i szóste miejsce, to innymi słowy wyprzedzenie 71 względnie 70 maszyn, przeważnie o większych litrażach, wśród których widzieliśmy takie marki jak Jawa, Triumph, NSU, DKW, Zündapp, BSA, Harley Davidson, Matchless, Victoria i inne.

Wielką też niespodzianką były wyniki pozostałych SHL-ek, które po raz pierwszy tłumnie wystartowały właśnie w Zimowym Raidzie Tatrzańskim: ogółem startowało 18 SHL 125 cm, odpadła zaledwie jedna, a 14 ukończyło raid bez punktów karnych. SHL-ki zajęły pod rząd pierwsze pięć miejsc w klasie do 125 cm!

Złożony z jeźdźców startujących na SHL-kach zespół Związkowca — Gdańsk uplasował się w klasyfikacji zespołowej na 5 miejscu! Jeżeli weźmiemy pod uwagę, że wszystkie SHL-ki startujące w Zimowym Raidzie Tatrzańskim były to maszyny seryjne, takie, jakie w każdym sklepie „MOTOZBYTU” nabyć może chłop, robotnik, czy inteligent poszukujący motocykla do codziennego użytku, to wyniki uzyskane przez SHL-ki są jeszcze jednym dowodem coraz lepszej jakości produkcji polskiego przemysłu motoryzacyjnego!

Równie masowo wystartowały do Zimowego Raidu Tatrzańskiego Jawy, których dość znaczną liczbę wprowadzono ostatnio do Polski. 26 maszyn na starcie, 25 na mecie, z tego wszystkie ze złotymi medalami — to sukces mówiący sam za siebie. Nic dziwnego, że piękne 250-tki czechosłowackiej produkcji znajdują u nas coraz więcej zwolenników! Ponieważ Związkowa Rada Kultury Fizycznej i Sportu zakupiła ostatnio 60 nowych motocykli Jawa dla Związkowych Klubów Sportowych, będziemy mieli sporo obnoś do oglądania w tym roku ciekawych rozgrywek na trasach raidów.

\* \* \*

Dodatnim objawem był liczny udział w Raidzie Zimowym tych zawodników, którzy nie są specjalistami-raidowcami. Myślę tu o wyścigowcach i żuźlwcach. Być może, dali się oni przekonać głosom tych, którzy przez kilka lat bezskutecznie twierdzili, że raidy, zwłaszcza terenowe są doskonałą zaprawą przed i po sezonową dla mistrzów szos, czy torów żuźlowych. Ujrzeliśmy więc w Zakopanem, obok wymienionego już Wrocławskiego, rewelację ostatnich mistrzostw wyścigowych Polski — Koprowskiego, ujrzeliśmy żuźlwców: Zenderowskiego, Nikietyna, Frąckowiaka i Wąsikowskiego. Wypadli oni przeważnie bardzo dobrze, zajmując czołowe miejsca i... jak twierdzili raid bardzo im się spodobał!

Drugim bardzo pocieszającym objawem był liczny udział młodych, mało, bądź też zupełnie jeszcze nieznanymi zawodników. I oni dzielnie spali się na górskich szlakach, że wymienimy Szarłego (Ogniwo PKM — Warszawa), Oczachowskiego (Związkowiec Skra — Warszawa), Marchlińskiego (Kolejarz — Katowice), Nogę (Kolejarz — Opole), Wytrykusa (Związkowiec — Wrocław).

W letnim Raidzie Tatrzańskim 1949 przeważali zawodnicy z Warszawy, Śląska i Krakowa. Tym razem widzieliśmy na starcie przedstawicieli Olsztyna, Wrocławia, Radomia, Gdańska, Legnicy. Z pośród silniejszych Okręgów PZMot niespodziewane słabo reprezentowany był Poznań, którego honor ratowali trzej zawodnicy LKM Unii Leszno...

Z pośród pionów i Zrzeszeń Sportowych najliczniej (obok wojska) stanęli na starcie zawodnicy Związkowca (Warszawa, Gdańsk, Wrocław, Kraków, Zakopane i Legnica). Licznie startowali Gwardziści z Warszawy

i Krakowa (13 maszyn!), oraz Kolejarze (Katowice, Opole i Olsztyn). Zawiodło natomiast Ogniwo: jeden zawodnik z Krakowa i jeden z Warszawy, to stanowczo zbyt mało, jak na Zrzeszenie Sportowe grupujące w swych szeregach wielu czołowych raidowców i mające cztery kluby (Warszawa, Bytom, Bielsko i Kraków) o wybitnie raidowych tradycjach!... Skromny był też udział ZS Unia i ZS Stal, a brak było zupełnie motocyklistów Budowlanych!

Ogólnie jednak podkreślić trzeba, że dyskusje na łamach prasy, w OZM-ach, czy wreszcie ostatnio na Walnym Zebraniu PZM na temat zbyt jednostronnego nastawiania się wyłącznie niemal na sport żuźlowy, odniosły skutek. Organizatorzy Zimowego Raidu Tatrzańskiego liczyli na maksimum 50 zawodników, gdy tymczasem zgłosiło się ich dwa razy tyle! Ostateczna lista uczestników Raidu Zimowego wskazuje wyraźnie, że zainteresowanie raidami wzrosło znacznie i to w licznych różnych ośrodkach sportu motocyklowego!

Fakt ten dowodzi, że w wielu klubach i sekcjach motocyklowych zrozumiano w jakim kierunku trzeba dążyć w celu jak największego spopularyzowania sportu motocyklowego oraz dla wychowania możliwie dużej liczby wartościowych kierowców. Wyrażając zaдовоłenie z tego pewni jesteśmy, że te kluby i sekcje motocyklowe, które zdecydowały się poświęcić więcej uwagi tej formie zawodów motocyklowych jaką są raidy, napewno nie będą tego żałowały i wkrótce będą mogły się poszczycić nie jednym, czy dwoma „asami”, a wieloma bardzo dobrymi kierowcami-zawodnikami. A to jest przecież dużo ważniejsze!...

\* \* \*

Oceniając organizację Raidu Zimowego nie możemy zapominać, że była ona debiutem Sekcji Motocyklowej Związkowca — Zakopane (dawniej TKM), oczywiście nie organizacyjnym w ogólności, ale w przeprowadzeniu tej właśnie formy zawodów motocyklowych. Były w organizacji pewne drobniejsze mankamenty — niektóre nawet nie powinny zdarzać się tak wytrawnym organizatorom (np. nieodebranie od zawodników przed startem książeczek licencyjnych!), były jednak liczne momenty dodatnie. Wymienimy dwa: znakowanie trasy było znakomite, doprawdy trudno było zabiłdzić Podkreślali to z uznaniem niemal wszyscy zawodnicy, a zwłaszcza wojskowi, z których część miała sposobność zapoznać się z doskonałą organizacją trasy na MMM w Czechosłowacji. Drugi ważny moment, bez precedensu chyba w historii naszych raidów motocyklowych, to udzielenie wszystkim zawodnikom kwater wraz z utrzymaniem na przeciąg trzech dni na koszt ZS Związkowiec.

Zakopiańczycy, którzy są nieustrudzeni propagatorami raidów, nie zapomnieli i o stronie propagandowej imprezy. Niebrydkie plakaty i afisze ze sloganami propagującymi sport motocyklowy, a raidy w szczególności, przyczyniły się do wywołania w Zakopanem wielkiego zainteresowania pierwszym Zimowym Raidem Tatrzańskim. Sam raid miał również charakter imprezy propagandowej i tym się właśnie tłumaczy niskie bardzo przeciętne wymagane na jego trasie.

Zarówno organizatorom i inicjatorom Zimowego Raidu Tatrzańskiego, jak i Zrzeszeniu Sportowemu Związkowiec, pod którego patronatem raid się odbywał (pełna nazwa raidu brzmiała: „I Zimowy Raid Tatrzański Zrzeszenia Sportowego Związkowiec”) wyrazić trzeba pełne uznanie. Cele raidu, którymi — zgodnie z brzmieniem regulaminu — były: próba umięśnienia jeźdźcy i przydatności maszyny w zimowym terenie górskim, propaganda jazdy po śniegu, przystosowanie motocykla i szkolenie kierowcy dla celów obronności kraju w zimie, oraz zapoznanie zawodników motocyklowych z zimowym pięknem Tatr i Podhala — w zupełności zostały osiągnięte. Życzyć sobie tylko możemy, by piękna i celowa inicjatywa Związkowca Zakopane znalazła najbliższej zimy wielu nasładowców!

Władysław Pietrzak

# TRZY TYGODNIE NA BUKOWINIE

„...Jako przyczyny ciągle jeszcze niedostatecznej popularności raidów motocyklowych wśród zawodników uważam przede wszystkim niesłuszną psychozę motocyklistów, którzy twierdzą, iż na raidach „dzieją się cuda“ i poprostu mówiąc „kanty“. Pogląd ten, dla którego nie znajdują uzasadnionych dowodów jest wynikiem z jednej strony niedostatecznej znajomości regulaminów raidowych, z drugiej zaś — niedociągnięcie organizatorów raidów. Druga przyczyna niepopularności raidów, to również niesłuszny pogląd, według którego raidy powodują zniszczenia maszyn większe, niż np. wyścigi uliczne, lub żużlowe“. — Tymi słowami kończy prelegent swą pogadankę.

— „Ja uważam, że to nie jest dobrze, jak naprzykład w Zimowym Raidzie Tatrzańskim: na wszystkich punktach byliśmy razem z Wrocławskim dużo przed czasem, inni przyjeżdżali w ostatniej chwili, a ponieważ też byli bez punktów karnych, więc potem o wszystkim decydowała krótka próba szybkości i na niej można było zmarnować swój cały wysiłek z poprzedniego dnia z 80-kilometrowego etapu!“ — zabiera głos **Herbert Henek** — „Trzeba nie ograniczać szybkości w raidzie!“

„Wtedy z raidu zrobiłby się wyścig“ — odpowiada mu **Voellnagel** — „a przecież raid ma być sprawdzianem osiągnięcia pewnych średnich warunków, pewnych średnich szybkości. Podstawą raidu jest punktacja „ex aequo“, medalowa. Wszyscy, którzy jak kol. Henek i Wrocławski byli bez punktów karnych uzyskali złote medale oznaczające czołową klasę — i to jest najważniejsze. Próby specjalne mają znaczenie tylko dla ustalenia klasyfikacji porządkowej, dla rozdziału nagród. W związku z tym uważam za niesłuszną wielką dysproporcję nagród w naszych raidach: są np. dwaj jeźdźcy ze złotymi medalami uzyskanymi na długiej, trudnej trasie jazdy okrężnej i w wyniku np. gimkhany stanowiącej końcową próbę raidu jeden z nich zajmuje 1 m. i dostaje wartościową nagrodę, drugi zaś otrzymuje nagrodę skromniutką, nie odpowiadającą wprost bardzo niewielkiej różnicy wyników obu zawodników. Jeśli zaś chodzi o „Zimowy Raid Tatrzański, to organizatorzy popełnili błąd wyznaczając zbyt niskie szybkości przeciętne, tak że olbrzymią większość zawodników była bez punktów karnych, gdy tymczasem dwóch — trzech powinno było zdobyć złote medale, kilku czy kilkunastu srebrne, i kilkunastu może nawet kilkunastu brązowe, co stanowiłoby istotny obraz umiejętności jeźdźców!“

— „Jeśli chodzi o moje doświadczenia, to muszę stanowczo podkreślić, że umiejętna jazda nawet w bardzo ciężkim terenie w żadnym wypadku nie niszczy maszyny. W ostatnim Raidzie Zimowym jeden z naszych zespołów „Związkowca Skry“ startował na niedotartych maszynach „Jawa“ 250 ccm. na licznikach mieliśmy po stokilkadziesiąt kilometrów i mimo to maszyny dojechały w komplecie, a jeźdźcy zdobyli złote medale. Okazało się, że można startować w raidzie na niedotartej maszynie, trzeba tylko umiejętnie wykorzystywać, w zależności od terenu, odpowiednie zakresy obrotów silnika, odpowiednio przekładnie“ — mówi koleś **Żymirski** — „Koleźce Henkowi chciałbym powiedzieć, że nie wszędzie są wyznaczane niskie szybkości przeciętne. Na „Sześciocdniówce“ w Czechosłowacji trzeba było jechać bez wytchnienia i to po krętych górskich szosach i w terenie, byleby tylko sprostać trudnym warunkom regulaminu. Zupełnie jednak nieograniczenie szybkości uczyniłoby z raidu

wyścig przy otwartej trasie, spowodowałoby niszczenie maszyn i odebrałoby raidom charakter próby maszyn użytkowych.“

— „I ja mogę stwierdzić po sobie“, — dodaje **Gargul** — „że raidy nie niszczą maszyn. Moja BMW przeszła kilkanaście ciężkich raidów, w tym dwa „Tatrzańskie“, „Świętokrzyski“, „Motocross“, dwa „o Złoty Pułcar Wybrzeża“, a jest w stanie bardzo dobrym i nigdy nie miałem poważniejszych defektów. Mam natomiast inną myśl: wielu z nas sariuje obecnie na maszynach stanowiących własność społeczną — klubów, zrzeszeń sportowych, czy PZM. Dla zapobieżenia lekkomyślnemu uszkodzaniu maszyn wydaje się celowe wprowadzenie do regulaminu raidów ujemnej punktacji za uszkodzenie maszyny na trasie.“

Dyskusja staje się coraz bardziej ożywiona. Zabierają głos **St. Brun**, **Micloch**, **Koprowski**, **Maślankiewicz**. Padają nowe pomysły, poddawane są rzeczowej krytyce. Przysłuchujący się dyskusji Vprez. PZMot. — Dyr Askanas uśmiecha się z zadowoleniem. Tak, to była dobra inicjatywa! Nietylko sił nabiorą nasi czołowi motocykliści i młodsi samochodziarze podczas pobytu na Bukowinie, a e wzbogają jednocześnie swe doświadczenie i pogłębią swe wiadomości techniczne oraz sportowe.

Ta dyskusja, której jestem świadkiem, żywo przypomina mi przemysłową **naradę wytwórczą**, gdzie też przecież wymienia się doświadczenia, poddaje się krytyce niedociągnięcia, podaje się sposoby zaradzenia złą, wysuwa wnioski, pomysły. „Sportowe narady wytwórcze“, jakie odbywały się codziennie na Bukowinie w ramach obozu kondycyjnego kadry reprezentacyjnej PZMot nietylko, że były wielce pożyteczne dla uczestniczących w nich motorowców, lecz również dały wiele ciekawego materiału dla PZMot, dla Komisji Sportowej i Technicznej.

\*

PZMot organizując obóz na Bukowinie postawił mu za cel podniesienie kondycji fizycznej naszych reprezentantów, oraz pogłębienie ich wiedzy fachowej, oraz społeczno-politycznej. Program obozu nie przewidywał żadnych praktycznych zajęć technicznych, czy też treningów motocyklowych, by zapewnić kadrowiczom pełny wypoczynek przed czekającym ich sezonem. Postanowiono natomiast wprowadzić pogadanki z zakresu wychowania obywatelskiego, oraz sportowo-techniczne, prowadzone systemem samokształkeniowym. Powołano Radę Techniczną obozu, do której weszli m. in. bracia Brun, oraz Żymirski (Jankowski niestety nie mógł uzyskać urlopu z pracy) i postawiono jej za zadanie przygotowywanie tematów do pogadek, przeprowadzanie dyskusyj nad ciekawszymi zagadnieniami sportowymi i technicznymi.

System ten dał doskonałe rezultaty. Dyskusji, jak ta, której fragmenty przytoczyliśmy wyżej odbyło się bardzo wiele i — co godzi się podkreślić — stały one na wysokim poziomie. Początkowo zabierali głos bardziej doświadczeni, stopniowo jednak wszyscy dali wciągnąć się do rozmów i wkrótce też dało się zauważyć stopniowe podnoszenie się poziomu słabiej zaawansowanych teoretycznie uczestników obozu.

Tematy wybierano ciekawe. Tak np. 17 marca odbyła się po tradycyjnej „prasówce“ bardzo interesująca dyskusja na temat, czy w nadchodzącym sezonie należy wprowadzić jako paliwo obowiązujące dla maszyn wyścigowych mieszankę handlową B.A.B.?

Mieloch, K. Brun, Kępcowski, Kupczyk i Voellnagel odpowiedzieli się za mieszańką B.A.B., zaś St. Brun znalazł się w opozycji. Opracowano na ten temat specjalny wniosek, który przesłany został do PZMot. Stosowanie mieszanek handlowych B.A.B. przyczyni się w dużym stopniu do oszczędzenia maszyn wyczynowych, o wyższym stopniu sprężania, a co za tym idzie pozwoli również na oszczędzenie dewiz wydawanych na kupno tych maszyn. W związku z tym kadrowicze postanowili wezwać pozostałych zawodników do przyłączenia się do ich wniosku (w r. ubiegłym sprawa paliwa w zawodach krajowych była otwarta — przyp. Red.).

\*

Dlaczego nasze wrażenia z obozu kondycyjnego PZMot zaczęliśmy od opisu pogadanek i toczonych dyskusji? Otóż dlatego, że uważamy je za jedną z głównych korzyści obozu! Do Bukowiny zjechali się zawodnicy z różnych stron Polski, o różnych specjalnościach wyczynowych, o różnym stopniu umiejętności i przygotowania fachowego. Obok „weterana” tras wyścigowych Mielocha, obok doskonałego teoretyka i praktyka K. Bruna, obok doświadczonych Dąbrowskiego, St. Bruna, Żymirskiego i inn. znalazła się na Bukowinie duża stosunkowo liczba zawodników bezspornie utalentowanych, ale młodych jeszcze i wiekiem i doświadczeniem. Obok wielokrotnych reprezentantów naszych barw zagranicą, uczestników wielkich imprez międzynarodowych, znaleźli się zawodnicy, którzy dopiero marzą o reprezentacyjnych orzełkach. Wymiana zdań, możliwość zasięgnięcia opinii i rozstrzygnięcia wątpliwości u doświadczonych kolegów znaczyła bardzo wiele!

Dodamy też, że trzytygodniowe współzycie z wzorowymi naszymi sportowcami wpłynęło dodatnio w sposób wychowawczy na niektórych kadrowiczów podchodzących do sportu motocyklowego i (początkowo!) — do obozu kondycyjnego w dość młodzieńczo-niefrasobliwy sposób.

\*

Wymieniliśmy już wyżej jedną z ważnych zdobyczy obozu. Kolej teraz na drugą: **podniesienie kondycji fizycznej naszych reprezentantów!** Motocykliści łatwo obrażają się, gdy ktoś wszczyna dyskusję na temat „czy motocyklizm jest sportem?”, a tymczasem sami chętnie dostarczają argumentów tym, którzy sportu motocyklowego nie chcą za sport uważać! Tak, jakgdyby sami byli zdania, że w zawodach pojazdów mechanicznych decyduje tylko i wyłącznie maszyna, nie starając się zupełnie o utrzymanie na wyższej kondycji fizycznej. Na palcach można by wyliczyć tych, którzy pamiętają o codziennej gimnastyce, którzy uprawiają jakieś sporty, po za motocyklowym... Jeżeli obóz kondycyjny na Bukowinie zdołał przyzwyczaić czterdziestu jego uczestników do codziennej gimnastyki, jeśli zachęcił ich wszystkich do tak pięknego sportu, jakim jest narciarstwo — to jest już naprawdę bardzo dużo! Żywimy bowiem skromną nadzieję, że może za przykładem gimnastykujących się mistrzów pójdzie również i szara brata motorowa, a wtedy napewno nie będziemy widzieli zawodników wyczerpanych walką z ciężkim terenem, czy też nie wytrzymujących dwóch z rzędu startów na torze żużlowym...

Znakomitym instruktorem gimnastyki okazał się Mieloch, który może być przykładem dla naszych motocyklistów i samochodziarzy, jak powinien dbać o swą kondycję prawdziwy sportowiec!

Początkowo obozowicze niechętnie dawali zapędzić się do półgodzinnej porannej gimnastyki na śnieżnej polance obok „Sienkiewiczówki”, później jednak przy-

zwyczaili się do niej, wkrótce zresztą odczuwając dodatnie jej skutki! Inna rzecz, że gimnastyki nie darowano nawet gościom: doświadczył tego na własnej skórze Wasz sprawozdawca, mało! — doświadczył też i prezes Askanas podczas kilkudniowego pobytu na obozie!... (podobno obaj gimnastykują się teraz stale! — przyp. Red.).

Lepsze znacznie, niż w Zakopanem warunki śnieżne na Bukowinie pozwoliły obozowiczom na zażywanie rozkoszy „białego szaleństwa” niemal do końca obozu. PZMot zaangażował specjalnego instruktora PZN i pod jego kierunkiem ćwiczone po kilka godzin dziennie, odbywano nawet dłuższe (ponad 20 km) wycieczki narciarskie, najbardziej zaś zaawansowani, jak b-cia Brunowie, Kaznowski, Kopowski, Mieloch, Olejniczak, Woźniak i Voellnagel dokonali podczas specjalnej wycieczki zjazdu z Kasprowego Wierchu przez Hałę Goryczkową do Kuźnic.

Czyż trzeba dodawać, że humory przez cały czas trwania obozu były znakomite, że płacono sobie wzajemnie niezliczoną ilość kawałów, których ofiarą padały nawet obozowe władze?... Czyż trzeba dodawać, że wszyscy obozowicze opuszczali Bukowinę w pełni zadowolenia, opalenia, wypoczęci i z pełnym zasobem sił, które tak potrzebne im będą podczas rozpoczynającego się lata dzień sezonu, obfitującego w roku bieżącym w wiele poważnych imprez międzynarodowych!

Pierwszy w historii naszych sportów motorowych obóz kondycyjny dla czołowych zawodników motocyklowych i utalentowanej młodzieży samochodowej — to wyraz nowego stosunku do sportowca — zawodnika, to dowód opieki jaką jest on otaczany w nowej strukturze sportu Polski Ludowej, to jednocześnie pierwszy sukces połączonej organizacji: Polskiego Związku Motorowego!

Pik

## OSZCZĘDZAĆ MASZYNY — DŁUGOFALOWE ZOBOWIĄZANIA CZOŁOWYCH MOTOCYKLISTÓW

Na zakończenie obozu motorowej kadry reprezentacyjnej w Bukowinie Tatrzańskiej odbyło się w dniu 19-go marca rb. zebrane, na którym uczestnicy obozu rozumiejąc i doceniając potrzebę i wartość długofalowego współzawodnictwa w sporcie motocyklowym, zobowiązują się do najracjonalniejszej i obliczonej na najdłuższy okres eksploatacji sprzętu społecznego, jakimi są motocykle rajdowe, wyścigowe i żużlowe.

Ponadto zawodnicy wyścigowi postawili wniosek o wprowadzenie w bieżącym sezonie 1950 r. do regulaminu imprez wyścigowych w kraju (nie wyłączając imprez międzynarodowych rozgrywanych w Polsce) punktu, który by zezwalał startować jedynie na paliwie krajowym Centrali Przemysłu Naftowego, znajdującym się na stacjach benzynowych.

Uczestnicy obozu uważają też za konieczne niezwłoczne ubezpieczenie wszystkich licencjonowanych zawodników motocyklowych od wypadków, na życie oraz od odpowiedzialności cywilnej.

LUDOWY KLUB SPORTOWY W DĄBRÓWCE POD WARSZAWĄ otrzymał możnego protektora — Sekcję Motorową WKS Legia. Członkowie Sekcji Motorowej podjęli się bezinteresownie przeszkolić wszystkich zgłaszających się członków LKS Dąbrówka. W pierwszym rzucie zgłosiło się ponad 150 kandydatów! „Legioniści” będą mieli nie mało pracy! Szkolenie odbywa się przeważnie w niedzielę.

## Różne

### TERMINARZ

#### ZAWODÓW SAMOCHODOWYCH W 1950 R.

##### A. OBOWIĄZUJĄCE ZAWODY ORGANIZOWANE PRZEZ WSZYSTKIE OKRĘGI

1. Dn. 16 kwietnia 1950 r. otwarcie sezonu sportu motorowego oraz Jedn. Jazda Patrolowa Samoch.
2. Dn. 23 kwietnia 1950 r. Jedn. Jazda Konkurs. Kat. III.
3. Dn. 14 maja 1950 r. Jedn. Jazda Konkurs. Kat. II.
4. Dn. 28 maja 1950 r. Jedn. Jazda Konkurs. Kat. I.
5. Dn. 18 czerwca 1950 r. Jedn. Jazda Konkurs. Kat. M. O. (eliminacja Mistrza Okręgowego).
6. Dn. 17 września 1950 r. Jedn. Jazda Orientacyjna Nocna.
7. Dn. 22 października 1950 r. Jedn. Jazda Patrolowa.
8. Dn. 7 stycznia 1951 r. Jedn. Jazda Dyspozycyjna Zimowa.

##### B. ZAWODY ORGANIZOWANE PRZEZ GŁ. KOM. SP. SAM. ZARZ. GŁ.

27 sierpnia 1950 Jedn. Konk. Kat. M. K. (eliminacja Mistrza Krajowego).

5 — 12 września 1950 r. Międzynarodowy Raid Techniczno-Doświadczalny dla Samoch. Ciężarowych (zgłoszony do FIA, zatwierdzony przez GKKF).

### RAIDY CZY IMPREZY DOCHODOWE?

W numerze 7 Biuletynu Klubowego — wydawanego przez Tatrzańskie K. M. — nawiązując do zamieszczonego w „Motoryzacji” artykułu „Pierwszy w Polsce Motocross”, autor porusza ważne zagadnienie przyszości raidów motocyklowych w Polsce. Oto dosłowna cytata T. K. M.:

„Należy przyjąć, że raid jako taki jest najbardziej klasycznym i masowym ze sportów motocyklowych, a nie żużel i nie wyścigi. Obawiamy się jednak, że dalszy rozwój sportu motocyklowego pójdzie u nas w kierunku imprez bardziej popularnych i kasowych, chociaż dostępnych tylko dla elity. I dlatego nie wiele tu pomożę najdalej idące wysiłki organizatora raidu (i najczęściej niecelowe) o ile sprawa ta nie znajdzie szerokiego rozwinięcia w oparciu o nową strukturę polskiego sportu i bardziej właściwe potraktowanie sportu motocyklowego przez władze sportowe. Raid bowiem jest deficytowy i żadne atrakcje, jak wyścig, lub ciekawa próba tego deficytu nie usuną. Założenie zaś, o którym się często słyszy, że nie należy organizować imprez deficytowych — jest niesłuszne. Sport bowiem nie jest przedsiębiorstwem społecznym — jest sportem”.

Sprawa zaniedbywania raidów motocyklowych na rzecz wyścigów szosowych i — przede wszystkim — żużlowych jest zagadnieniem niesłychanie ważnym. Wstrzymując się w tej chwili od komentowania zamieszczonej wyżej cytaty wyrażamy nadzieję, że Czytelnicy „Motoryzacji” zechcą wypowiedzieć się w tej sprawie! (wip.).

### ECHA MECZU ŻUŻLOWEGO HOLANDIA—POLSKA

Kierownik żużlowej reprezentacji Holandii, która bawiła w Polsce w październiku r. ub. p. L. Rehorst nadesłał numer grudniowy czasopisma holenderskiego „Speedway”, poświęconego wyścigom na żużlu. W numerze tym zamieszczony został dwustronicowy raport z wizyty Holendrów w Polsce. Sprawozdawca „Speedway” wyrażał się z wielkim uznaniem o naszym Smoczym, określając go jako jeszcze szybszego i jeszcze lepszego niż w lipcu r. ub. na torach holender-

skich. Holendrom zaimponowały obszerne reportaże z meczów na żużlu, jakie znaleźli w naszej prasie sportowej i motorowej, narzekali natomiast na nasze tory żużlowe. O meczu w Warszawie przeczytaliśmy, że odbył się on przy kolosalnym entuzjazmie publiczności, oraz że Polacy żądni rewanżu za porażki w Holandii, pojechali doskonale, dobrze przygotowani do meczu przez szwedzkiego trenera Frieberga. Z wyniku uzyskanego w Katowicach Holendrzy byli raczej zadowoleni, spodziewając się widocznie większej porażki.

Przyjęcie w Polsce, gościnność i serdeczność z jaką spotykali się na każdym kroku, zwłaszcza ze strony czynników oficjalnych, ujęły bardzo naszych gości. Reportaż był ilustrowany dwoma zdjęciami z meczu w Warszawie. (wip.).

### ODZNACZENIA SPORTOWYCH KIEROWCÓW CZECHOSŁOWACKICH

Główna Komisja Sportowa Automobilklubu Czechosłowacji nadała honorowe odznaki klubowe kierowcom sportowym, którzy w roku 1949 osiągnęli wybitne sukcesy. Złotą odznakę otrzymał kierowca samochodowy F. Suřnar — za zwycięstwo w 24 godzinnym międzynarodowym wyścigu w Le Mans, oraz doskonałe miejsca zajęte w Rallye Monte Carlo, w wyścigu o nagrodę miasta Brna i wyścigu w Spa. Z motocyklistów złotą odznakę otrzymał A. Vitvar — za złoty medal zdobyty w Sześciocdniówce FJCM, a nadto za zwycięstwo w międzynarodowym wyścigu w Ołomuńcu, zwycięstwo w Grand Prix Pragi, zwycięstwo w rajdzie Heřniz, sukcesy w Grand Prix Polski.

Srebrną odznakę otrzymali rajdowcy R. Duřil, Cz. Kohlček, F. Marha, J. Pasztika, V. Stanislav — za sześciocdniówkę FICM, za raid Heinzořa (Stanislav nadto za liczne sukcesy w wyścigach żużlowych na terenie Czechosłowacji i zagranicą) oraz L. Steiner — za sukcesy w kilkunastu wyścigach motocyklowych (m.in. Grand Prix Pragi).

### MISTRZOSTWA MOTOCYKLOWE OKRĘGU POZNAŃSKIEGO

Komisja Sportowa O. Z. M. Poznań ogłosiła wyniki raidowych i żużlowych mistrzostw okręgowych. W kategorii raidowej mistrzostwa zostały rozegrane na podstawie 5 raidów eliminacyjnych zorganizowanych w Szamotułach, Poznaniu, Zielonej Górze, Koninie i Jarocinie. Mistrzostwa i wicemistrzostwa Okręgu Poznańskiego na rok 1949 zdobyli: w klasie do 125 cm. — mistrz Michałak Stefan (Unia Szamotuły) 18 pkt.; wicemistrz Kulski Fr. (Unia Szamotuły) 11 pkt.; w klasie do 250 cm. — mistrz Franke J. (Unia Szamotuły) 10 pkt. — wicemistrz Pawlak J. (Lechia Poznań) 6 pkt.; w klasie do 350 cm. — mistrz Jaroszyk St. (Unia Poznań) 18 pkt.; w klasie pow. 350 cm. — mistrz Zieliński Wł. (Unia Poznań) 14 pkt. — wicemistrz Wapniarek Fr. (Unia Poznań) 14 pkt.

W punktacji klubowej: 1. Unia Szamotuły 58 pkt., 2. Unia Poznań 47 pkt., 3. Włókniarz Lechia Poznań 39 pkt., 4. Iskra Jarocin 34 pkt., 5. Unia Oborniki 15.

W kategorii żużlowej odbyły się w r. 1949 rozgrywki o mistrzostwo drużynowe Okręgu Poznańskiego (w formie Okręgowej Ligi Żużlowej), w wyniku których mistrzostwo przypadło Gwardii Krotoszyn 11 (83) pkt.; 2) K. M. Ostrów 10 (77) pkt. Indywidualne mistrzostwo Okręgu Poznańskiego na żużlu zdobył Poprawa P. (K. M. Ostrów) przed Blochem J. (Unia Zielona Góra) i Chodowskim (K. M. Ostrów).

W mistrzostwach O. Z. M. Poznań startować mogli wyłącznie zawodnicy posiadający licencje juniora. (wip)

PIERWSZĄ KOBIETĄ - KONTROLEREM LINII AUTOBUSOWYCH jest ob. Małgorzata Musiol, dotychczasowa konduktorka Śląskich Linii Komunikacyjnych, która w marcu rb. została mianowana kontrolerem Sl. L. Kom.

## DLUGOFALOWE ZOBOWIĄZANIA WARSZTATOWCÓW PKS

W warsztatach PKS w Warszawie odbyła się narada wywórcza poświęcona długofalowemu współzawodnictwu pracy.

Zebirani na naradzie pracownicy warsztatów postanowili jednomyślnie skrócić termin realizacji planu na rok bieżący i wykonać go w przeciągu jedenastu miesięcy. Konkretnie cała załoga warsztatów podjęła indywidualnie i zbiorowo, szereg długoterminowych zobowiązań.

M. in. brygada ślusarzy postanowiła wykonać w ciągu 10 miesięcy po 190 proc. normy, brygada elektryków — 180 proc. normy, brygada spawaczy — 180 proc. normy, brygada miedzowa — 160 proc. normy itd.

Po tym zebraniu na naradzie robotnicy postanowili przeprowadzić w bieżącym roku szeroko zakrojoną akcję oszczędnościową w gospodarce materiałami. Akcja ta dała w roku ubiegłym na terenie warsztatów ponad 38 mln. zł oszczędności. W roku 1950 suma ta znacznie wzrosła.

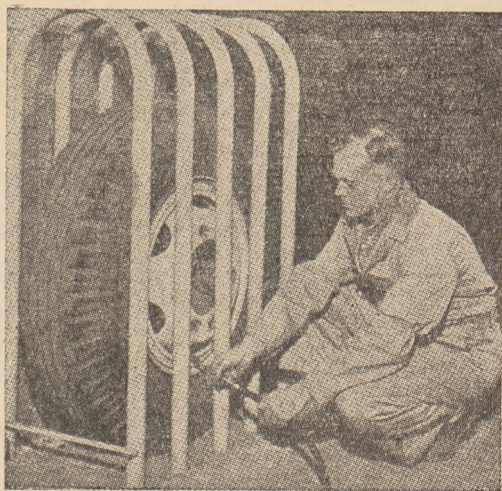
Konkretnie załoga warsztatów mechanicznych PKS w Warszawie wezwiała do współzawodnictwa w pracy i oszczędności, załogi innych warsztatów PKS na terenie kraju.

Klub RACJONALIZATORÓW ZST W WARSZAWIE powstał ostatnio skupiając 20 warsztatowców tych Zakładów. Na zebraniu organizacyjnym wybrano zarząd i ustalono wytyczne działalności. M. in. przewiduje się utworzenie specjalnych kursów technicznych dla robotników oraz nawiązanie ścisłej współpracy z Biurem Konstrukcji i Usprawnień Technicznych przy dyrekcji ZST.

Dyrekcja zakładów przyrzeka daleko idącą opiekę i pomoc w postaci finansowania potrzeb klubu i wyposażenia biblioteki w niezbędne czela naukowe i techniczne.

Klub w ZST-2 jest już dwudziestym czwartym klubem racjonalizatorskim zorganizowanym w Warszawie.

20 TRAKTORZYSTEK SZKOŁY PPB BOR W WARSZAWIE. Szkolenie teoretyczne i praktyczne odbywa się na terenie osiedla Muranowskiego. Kandydatki na kierowców ciągników odbywają próbne jazdy po ulicach stolicy, wzbudzając sensację wśród przechodniów.



Przy pompowaniu kół wysokiego ciśnienia zaleca się zawsze ostrożność. Wskazany jest zabezpieczyć koło w czasie pompowania na wypadek gdyby pierścień pękł lub wyskoczył. Jak podano na rysunku, zabezpieczenie takie jest łatwe do wykonania.

## Nowe wydawnictwa

### MECHANIK - PORADNIK TECHNICZNY

Wyszły z druku zeszyty 6, 7, 8, 9 i 10 tomu czwartego — części pierwszej — zawierające rozdziały o: silnikach parowych tłokowych, turbinach parowych, urządzeniach kondensacyjnych, o silnikach spaliniowych tłokowych.

Nadto wyszły z druku zeszyty 2 i 3, 4 i 5 tomu pierwszego — części drugiej. Zeszyty te zawierają następujące rozdziały: gazy, para wodna, mieszaniny gazów, maszyny chłodnicze tłokowe, wpływ par i gazów, spalanie, zasady ogólne elektrotechniki, maszyny elektryczne, transformatory i przetwornice, zasady elektroniki, chemia ogólna, chemia organiczna.

Nadto ukazał się zeszyt 2-gi tomu drugiego — części pierwszej, zawierający rozdziały: badanie metali i ich stopów.

### MECHANIKA TECHNICZNA

Autor — inż. M. Kraiński.

Opracowane Inst. Wyd. S. I. M. P. -Wa.

Wydawca — Centr. Urz. Szkol. Zawodowego.

Praca zawiera następujące działy: kinematyka czyli nauka o ruchu, statyka, dynamika ciał sztywnych, wytrzymałość materiałów, hydrostatyka, hydrodynamika.

### WYKŁAD ELEMENTÓW MASZYN — CZ. III. NAPĘDY

Autor — dr inż. Wacław Moszyński.

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

Trzeci tom doskonale opracowanego Wykładu Elementów Maszyn (bardzo staranna szata graficzna) obejmuje napędy cierne, cięgnowe (pasowe, linowe i łańcuchowe) oraz zębate.

42. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez starostwo Grodzkie w Warszawie, kat. III, Nr 7027, na nazw. Zbigniew Gujski, zam. w Warszawie, ul. Targowa Nr 46.

43. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez urząd woj. w Krakowie, na nazw. Zbigniew Brzozowski, zam. w Warszawie, ul. Suchbátka Nr 16.

44. **SKRADZIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez starostwo w Bielsku, kat. IIIa, na nazw. Józef Zarebski, zam. w Czechowicach Śl., ul. Prez. Bieruta Nr 28.

45. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, na nazw. Kazimierz Rozum, zam. w Krakowie, ul. Szewska Nr 21 m. 16.

46. **SKRADZIONO** pozwolenie na prowadzenie traktora, wydane przez starostwo w Sępólnie, kat. IIIB, Nr 0002/49, na nazw. Tadeusz Małczewski, zam. w Sępólnie Kraińskim, ul. Jeziorna Nr 7.

47. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urz. woj. w Kielcach, kat. zawodowe, Nr 19243, na nazw. Władysław Sęk, zam. w Rembertowie, ul. Jagiełły Nr 38.

48. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez Wydz. Ruchu i Mot. w Warszawie, kat. II, Nr 6323, na nazw. Feliks Przybysz, zam. w Warszawie, ul. Wiejska Nr 11.

49. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urząd woj. w Bydgoszczy, kat. IIIa, Nr 0282/49, na nazw. Stanisław Skaza, zam. w Inowrocławiu, ul. Sienkiewicza Nr 22.

50. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez starostwo w Aninie, kat. II, Nr 0264/49, na nazw. Zygmunt Kopis, zam. w Rembertowie, ul. Mariana Bucza Nr 32 m. 4.

51. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez Komisariat Rządu w Warszawie 39 r., kat. III, na nazw. Mieczysław Trzaskowski, zam. w Karczewie, ul. Rynek Nr 30.

52. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, na nazw. Franciszek Mahtes, zam. w Zazdrości, p-ta Woszczyce, pow. Pszczyna, woj. Śl. Dąb.
53. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urząd woj. we Wrocławiu, kat. II, Nr 1130/49, na nazw. Czesław Kruczek, zam. we Wrocławiu ul. Psie Budy Nr 11 m. 5.
54. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez Komisariat Rządu w Warszawie, kat. zawodowe, Nr D/324, na nazw. Wacław Świerczyński, zam. w Górcze k/W-wy, ul. Odolńska Nr 18.,
55. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urząd woj. we Wrocławiu, kat. III, Nr G 387/38, na nazw. Antoni Grzywa, zam. w Biejsku, ul. Wilsona Nr 15 m. 7.
56. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urząd woj. we Wrocławiu, kat. amatorskie, Nr 2801 na nazw. Ryszard Antonowicz, zam. we Wrocławiu, ul. Roosevelta Nr 9, m. 21.
57. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez Zarząd Miejski w Lublinie, kat. IIIa, Nr 0163/49, na nazw. Janusz Stocki, zam. w Lublinie ul. 1-go Maja Nr 40 m. 10.
58. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez urząd woj. w Gdańsku, kat. II, Nr 04020, na nazw. Feliks Binkowski, zam. w Słupsku, ul. Deotymy Nr 25 m. 3.
59. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez urząd woj. w Poznaniu, Nr 11528 na nazw. Stanisław Gładczak, zam. w Cielczy, pow. Jarocin, woj. poznańskie.
60. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urząd woj. w Lublinie, Nr 6279, na nazw. Witold Stępień, zam. w Lublinie, ul. Przemysłowa Nr 24 m. 1.
61. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urząd woj. w Lublinie nr 291 na nazw. Zygmunt Cholewiński, zam. w Lublinie, ul. Archidjakańska nr 6.
62. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu wydane przez urząd woj. w Łodzi zawodowe nr 7423 na nazwisko Mieczysław Bogdański, zam. w Łodzi, ul. Jodłowa nr 11.
63. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu wydane przez urząd woj. w Łodzi, kat. I nr 1506 na nazw. Zbigniew Żebrowski, zam. w Krakowie, ul. Krakusa nr 20.
64. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech. wydane przez Wydz. Ruchu i Mot. w Warszawie, amatorskie na nazw. Jerzy Stasiak, zam. w Warszawie, ul. Chełmska nr 12.
65. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urząd woj. w Katowicach, na nazw. Maksymilian Szynceł, zam. w Biejsku, ul. Stalina nr 22.
66. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie motocykla wydane przez Zarząd Miejski w Łodzi, kat. IV nr 1286/49, na nazw. Roman Stefaniak, zam. w Łodzi, ul. Legionów nr 33 m. 10.
67. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech. wydane przez Zarząd Miejski w Gdańsku, kat. IIIa, nr 1129/49, na nazw. Zenon Urbanowicz, zam. w Gdańsku, ul. Lubuska nr 2-1.
68. **SKRADZIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech. wydane przez urząd woj. w Warszawie, kat. I nr 8312 na nazwisko Władysław Sołtys, zam. we Wrocławiu, ul. Stalowa nr 73.
69. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez Zarząd Miejski w Bytomiu, kat. II nr 0198/49 na nazw. Oskar Strzebnicki, zam. w Bytomiu, ul. Grotgiera nr 25.
70. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu wydane przez urząd woj. w Warszawie, kat. zawodowe nr 238 na nazw. Kazimierz Kąkol, zam. Świdler k/W-wy, ul. Górna nr 17.
71. **SKRADZIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech. wydane przez starostwo Warszawa-Praga, kat. II nr 5921 na nazw. Tadeusz Uszyński, zam. w Warszawie, ul. Raszyńska nr 12 m. 6.
72. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez Zarząd Miejski w Warszawie, kat. II na nazw. Czesław Topolski, zam. w Szczecinie, ul. Śląska nr 20.
73. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu wydane przez Zarząd Miejski w Częstochowie, kat. IIIa nr 500/49 na nazw. Zdzisław Jung, zam. w Częstochowie, ul. Świerczewskiego nr 21.
74. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech. wydane przez Wydz. Ruchu i Mot. w Warszawie, kat. II, na nazw. Kazimierz Piotrowski, zam. w Warszawie, ul. Żąbkowska nr 14.
75. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech. wydane przez starostwo w Elblągu, kat. IIIa, nr 0001/49 na nazw. Marian Sikora, zam. w Elblągu, ul. Kosynierów Gdyńskich nr 5, m. 1.
76. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu wydane przez Zarząd Miejski w Szczecinie, kat. II, na nazw. Jan Pytko, zam. w Szczecinie, ul. Śląska nr 34 m. 13.
77. **SKRADZIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu wydane przez Zarząd Miejski — Wydz. Kom. w Łodzi, kat. II nr 1033/49, na nazw. Jan Pakowski, zam. w Łodzi, ul. Piotrkowska nr 287.
78. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie motocykla wydane przez urząd woj. w Białymstoku, kat. IV, nr 2767, na nazw. Ireneusz Kryszyn, zam. w Warszawie.
79. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu wydane przez Zarząd Miejski w Bydgoszczy, kat. II, nr 0366/49, na nazw. Henryk Klim, zam. w Bydgoszczy, ul. Wł. Bełzy nr 110/16.
80. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu wydane przez Wydz. Ruchu i Mot. w Warszawie, kat. III, nr 5654, na nazw. Zygmunt Remiszewski, zam. w Warszawie 9, ul. Bartnicza nr 41.
81. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez Komisariat Rządu w Warszawie, kat. zawodowe, nr 47519 na nazwisko Jan Krajewski, zam. w Warszawie, ul. Konopacka nr 6, m. 25.
82. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urząd woj. w Krakowie, kat. amatorskie nr 23329, na nazwisko Mikołaj Kowalik, zam. w Krakowie ul. Liszki nr 15.
83. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie motocykla, wydane przez Zarząd Miejski w Łodzi, kat. IV, nr 1463, na nazwisko Czesław Starzyński, zam. w Łodzi, ul. Wojska Polskiego nr 40.
84. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urząd woj. w Kielcach, na nazw. Stanisław Motyka, zam. w Ostrowcu Świętokrzyskim, ul. Sienkiewicza nr 101.
85. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urząd woj. w Białymstoku, na nazw. Czesław Tomczak, zam. w Białymstoku, ul. Żelazna nr 38 m. 2.
86. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu wydane przez urząd woj. w Katowicach, kat. III nr 6043/44668, na nazw. Piotr Cichoń, zam. w Chorzowie II, ul. Siemianowicka nr 9.
87. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, na nazw. Edward Juranek, zam. w Chełmie Lub., ul. Lubelska nr 124.
88. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, kat. IIIa nr 1634/49, na nazw. Zenon Ratajczak, zam. w Bydgoszczy, ul. Miedza nr 6.
89. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez Zarząd Miejski w Sopocie, kat. II nr 0253/49, na nazw. Brunon Henryk Bałaban, zam. w Sopocie, ul. Czerwonej Armii nr 87, m. 1.
90. **SKRADZIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez starostwo w Dzierżonowie, kat. II nr 0014/49, na nazw. Marian Ostaszewski, zam. w Pieszcach, ul. Noworudzka nr 27.



# PAŃSTWOWA KOMUNIKACJA SAMOCHODOWA

PRZEDSIĘBIORSTWO TRANSPORTOWO-SPEDYCYJNE

**DYREKCJA GŁÓWNA:**

Warszawa, Grójecka 42-a, tel. 44841-2-3-4-5

**KONTO BANKOWE:**

Narodowy Bank Polski Oddział Główny Warszawa, konto operacyjne 1030

Dyrekcja Okręgowa Gdańska Nowy Port, ul Marynarki Polskiej 20/22 tel. 42579, 42091, 41262, 41138.

Dyrekcja Okręgowa Krakowska Rynek Główny 17, tel. 58847, 58321, 50175.

Dyrekcja Okręgowa Łódzka Ul. Wigury 7, tel. 20443, 26231, 20512.

Dyrekcja Okręgowa Olsztyńska Ul. Partyzantów 79, tel. 2411.

Dyrekcja Okręgowa Poznańska Ul. Gąsiorowskich 4, tel. 7627-8.

Dyrekcja Okręgowa Śląska Chorzów, Plac 1-Maja 16, tel. 41021-2-3.

Dyrekcja Okręgowa Warszawska Ul. Chmielna 51/53, tel. 82563-4.

Dyrekcja Okręgowa Wrocławska Ul. Świerczewskiego 95, tel. 3238, 3479, 3587.

## Przedmiotem działalności P. K. S. — P. T. S. jest:

wykonywanie regularnych i nieregularnych przewozów osób i towarów w transporcie drogowym; wykonywanie wszelkich czynności wchodzących w zakres spedycji krajowej i składowania; dokonywanie wszelkich innych czynności wchodzących w zakres transportu drogowego i spedycji krajowej; według zamówień przyjmowanych w Ekspozyturach i Stacjach Terenowych P. K. S. — P. T. S.

|                |                  |               |              |               |
|----------------|------------------|---------------|--------------|---------------|
| Będzin         | Grudziądz        | Lubliniec     | Piła         | Szczawnica    |
| Biała Podlaska | Herby Stare      | Lwówek        | Piotrków     | Szczecin      |
| Białystok      | Inowrocław       | Łańcut        | Płock        | Szczecinek    |
| Bielsko        | Jelenia Góra     | Łomża         | Poznań       | Szczekociny   |
| Bochnia        | Jordanów         | Łódź          | Prudnik      | Szczytno      |
| Białogóra      | Kalisz           | Mikołów       | Przemyśl     | Tarnów        |
| Bydgoszcz      | Kamienna Góra    | Międzybóże    | Rabka        | Tczew         |
| Bytom          | Kartuzy          | Mława         | Racibórz     | Tomaszów Maz. |
| Częstochowa    | Kętrzyn          | Mragowo       | Radom        | Toruń         |
| Chełm          | Kielce           | Muszyna       | Radomsko     | Torzyń        |
| Chojnice       | Kluczbork        | Myślenice     | Rzepin       | Turek         |
| Chorzów        | Kłodzko          | Myszków       | Rzeszów      | Ustka         |
| Ciechanów      | Kołobrzeg        | Nowy Port     | Rybnik       | Wałbrzych     |
| Cigacice       | Końskie          | Nowy Sącz     | Sieradz      | Warszawa      |
| Cieszyn        | Kostrzyn         | Nowy Targ     | Siedlce      | Wejherowo     |
| Darłowo        | Koszalin         | Nysa          | Sierpc       | Wieluń        |
| Dzierżoniów    | Koźło            | Oleśnica      | Skierniewice | Wrocław       |
| Elbląg         | Kraków           | Olsztyn       | Ślupsk       | Wrzeszcz      |
| Elk            | Kraków Nowa Huta | Oława         | Ślōmniki     | Zabrze        |
| Gdańsk         | Kraśnik          | Opole         | Sosnowiec    | Zakopane      |
| Gdynia         | Legnica          | Ośno          | Środa        | Zamość        |
| Gliwice        | Lemborg          | Ostróda       | Starogard    | Zawiercie     |
| Gniezno        | Lemierzycy       | Ostrów Wlkp.  | Staropole    | Zduńska Wola  |
| Gorzów         | Lubań            | Ostrowiec Sw. | Suwałki      | Zielona Góra  |
| Grodzisk       | Lidzbarsk        | Pawłowice     | Swodnica     | Żurawica      |
| Grójec         | Lublin           | Pawłowice     | Szczakowa    | Żyrardów      |