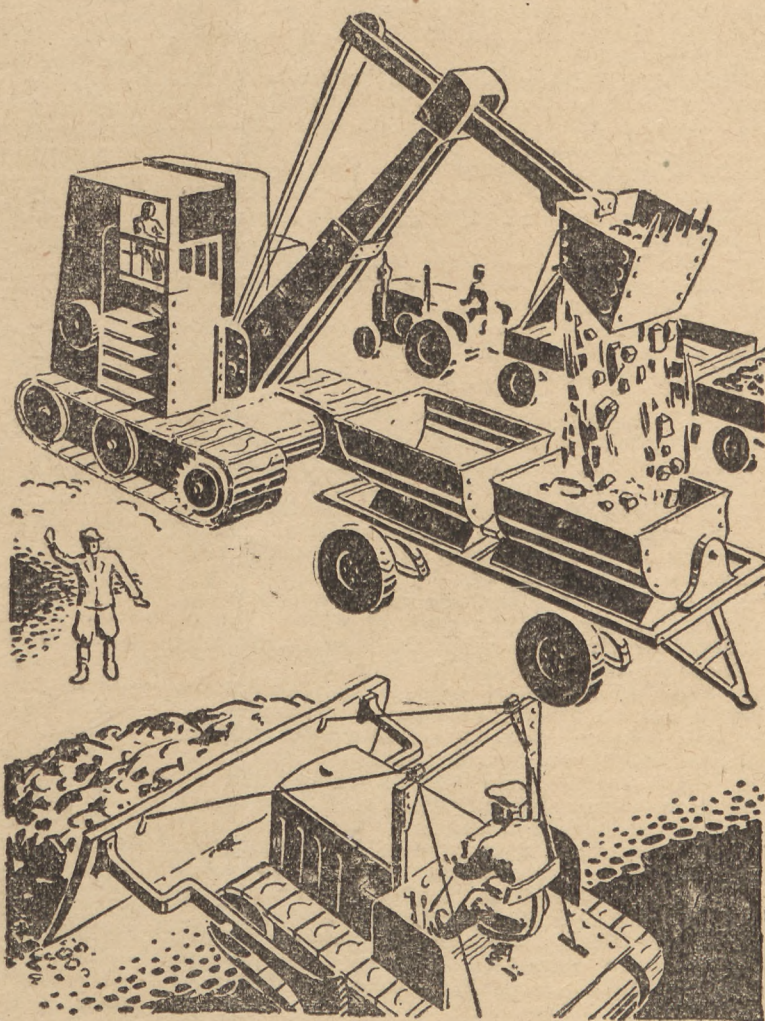


Motoryzacja



Nr 9 – WRZESIEŃ 1950 r. • CENA 100 zł.



1. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie sam. wydane przez starostwo w Bytomiu kategorii II Nr 00032/49 na nazw. Sergiusz Korandieu, zam. w Strzelcach Opolskich, ul. Osiecka Nr 3.
2. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech. wydane przez Wydział Ruchu i Mot. w Warszawie kat. II Nr 4993 na nazw. Leon Jędruszek, zam. w Warszawie, Marszałkowska 97.
3. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech. wydane przez Wydz. Ruchu i Mot. w Warszawie kat. III na nazw. Edward Kawalczyk, zam. w Warszawie, ul. Zwrotnicza Nr 10.
4. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie sam. wydane przez Wydz. Ruchu i Mot. w Warszawie kat. III na nazw. Wojciech Chmielewski, zam. w Warszawie, ul. Twarda Nr 36 m. 4.
5. **SKRADZIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech. wydane przez Zarząd Miejski Wydz. Kom. w Łodzi kat. III i IV Nr 3411/49 na nazw. Gaziński Michał, zam. w Łodzi, ul. Wodna 12/14.
6. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie sam. wydane na nazw. Józef Wiśniewski, zam. w Sosnowcu ul. Świerczewskiego Nr 6 m. 5.
7. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie motocykla wydane przez starostwo w Świdnicy kat. IV Nr 0001/49 na nazw. Marcin Zajł, zam. w Świdnicy, ul. Kwiatowa Nr 4.
8. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech. wydane przez starostwo we Włochach kat. II na nazw. Leon Podgórski, zam. w Nowych Górcach, ul. Szczecińskiego Nr 28.
9. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu wydane przez urząd woj. w Poznaniu Nr 5174, na nazw. Jan Tomczak, zam. w Poznaniu, ul. Kościelna Nr 16 m. 2.
10. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu wydane na nazw. Janusz Wąsik, zam. w Poznaniu, ul. Rynek Nr 92 m. 2.
11. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech. wydane przez urząd wojew. we Wrocławiu kat. IIIa Nr 3200/49 na nazw. Józef Wilaszek, zam. we Wrocławiu, ul. Traugutta Nr 95 m. 8.
12. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu wydane przez Zarząd Miejski w Szczecinie kat. II Nr 0019/50, na nazw. Antoni Chrupek, zam. w Szczecinie, ul. Cegielskiego Nr 10 m. 3.
13. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie motocykla wydane przez urząd wojew. w Łodzi kat. IV Nr 0362/50 na nazw. Roman Panewczyński, zam. w Łodzi, ul. Targowa Nr 14.
14. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech. wydane przez Wydz. Ruchu i Mot. w Warszawie kat. I Nr 1228/49 na nazw. Czesław Cieślak, zam. w Warszawie, ul. Terespolńska Nr 33 m. 14.
15. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu wydane przez starostwo w Tarnowie kat. IIIa Nr 0342/49 na nazw. Mieczysław Siedlik, zam. w Skrzyszowie Nr 450 pow. tarnowski.
16. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu wydane na nazw. Edmund Kazimierzczak, zam. w Wodzisławowie Śląskim.
17. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu wydane przez urząd wojew. w Szczecinie kat. II Nr N. W. 0516/49 na nazw. Czesław Szymański zam. w Szczecinie, ul. Ks. Ściegiennego Nr 61 m. 1.
18. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech. wydane w roku 1938 kat. I na nazw. Mieczysław Kanczewski, zam. w Warszawie, ul. Jagiellońska Nr 67.
19. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech. wydane przez Zarząd Miejski we Wrocławiu kat. II Nr 0151/50 na nazw. Bronisław Hyrycz, zam. we Wrocławiu, ul. Jana Łyskiego Nr 4 m. 20.
20. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu wydane przez Wydz. Ruchu i Mot. w Warszawie kat. II na nazw. Konrad Wesołowski, zam. w Warszawie, ul. Złota Nr 73 m. 54.
21. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez starostwo w Łwówku Śl., kat. IIIa, Nr 00032/50, na nazw. Jerzy Błdziński, zam. w Łwówku Śl., ul. Czerwonej Armii Nr 166.
22. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urząd wojew. w Warszawie, kat. III, na nazw. Hieronim Malec, zam. w Falenicy, ul. Stalina Nr 13.
23. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urząd wojew. w Katowicach, na nazw. Piotr Cieślak, zam. w Katowice — Załęże, ul. Ks. Strzybnego Nr 27.
24. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez urząd wojew. w Białymstoku, kat. I, Nr 2223/4519, na nazw. Tadeusz Zukowski, zam. w Rydułtowach, pow. Rybnik, ul. Radoszowska Nr 62.
25. **SKRADZIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez urząd wojew. w Krakowie, kat. III, na nazw. Tadeusz Bommer, zam. w Zakopanem, ul. Grunwaldzka Nr 23d.
26. **SKRADZIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urząd wojew. we Wrocławiu, kat. I, Nr 0045/50, na nazw. Marian Nowak, zam. we Wrocławiu, ul. Kotlarska Nr 24 m. 10.
27. **SKRADZIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez urząd wojew. w Pile, kat. IIIa, Nr 0034/50, na nazw. Zygfryd Gławdecki, zam. w Pile, ul. Stalina Nr 111.
28. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez Wydział Ruchu i Mot. w Warszawie, kat. IIIa, na nazw. Krzysztof Majkowski, zam. w Warszawie, ul. Jotejki Nr 6.
29. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez Wydział Ruchu i Mot. w Warszawie, kat. II, Nr 3571/49, na nazw. Paweł Hsbich, zam. w Warszawie, ul. Czerniakowska Nr 61 m. 22.
30. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez starostwo w Wołaniu, kat. IIIa, Nr 0036/49, na nazw. Jan Dołhan, zam. w Gliwicach, ul. Kaczyńiec Nr 7.
31. **ZAGUBIONO** książkę wozu na samochód, wydaną przez urząd wojew. w Pruszkowie, Nr A-86420, na nazw. P. G. „Zespół Krajkowo w Srebrnej, pow. plockim.
32. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez Zarząd Miejski w Katowicach, kat. IIIa, Nr 01176/49, na nazw. Józef Cieślak, zam. w Katowicach, ul. Wicentego Pola Nr 4.
33. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urząd wojew., kat. IIIa, Nr 1005/49, na nazw. Wojciech Hasa, zam. w Mysłowicach, ul. Rymera Nr 3.
34. **SKRADZIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez starostwo w Ciechanowie, kat. II, Nr 0003/49, na nazw. Henryk Bastecki, zam. w Mieszkach — Wielkich, gm. Sońsk, pow. Ciechanów.
35. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez starostwo w Częstochowie, kat. II i IV, Nr 0037/49, na nazw. Józef Szymonik, zam. we wsi Wygodzie, pow. Częstochowa Nr 3.
36. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urząd wojew. w Poznaniu, na nazw. Ferdynand Gronostajski, zam. w Poznaniu, ul. Szmarzewskiego Nr 13 m. 16.
37. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez starostwo w Ływeu, kat. IIIa, na nazw. Józef Dziki, zam. w Świnica 225, p-ta Sporzysz, pow. Żywiec.
38. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urząd wojew. w Krakowie, kat. III, na nazw. Władysław Sadło, zam. w Krakowie — Bronowice Wielkie, ul. Gnieźnieńska Nr 248.
39. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez Wydział Ruchu i Mot. w Warszawie, kat. IIIa, Nr W 3595/49, na nazw. Antoni Moniuszko, zam. w Warszawie, ul. Barska Nr 29 m. 2.
40. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez starostwo w Gliwicach, zawodowe, Nr 437, na nazw. Józef Migden, zam. w Gliwicach, ul. Karola Miarki Nr 3/5.
41. **SKRADZIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urząd wojew. w Łodzi, kat. II, Nr 0210/50, na nazw. Józef Sprusiński, zam. w Łodzi, ul. Obrońców Stałingradu Nr 7.
42. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie motocykla, wydane przez Wydział Ruchu i Mot. w Warszawie, kat. III, na nazw. Stanisław Pietrzak, zam. w Warszawie, ul. Stanisława Augusta Nr 20.

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, Miodecki Wacław, Oryński Czesław, Skoczylas Ludwik

Adres Redakcji i Administracji: Warszawa, Żurawia 24-A m. 21, telefon nr 7-39-00. Konto czekowe P.K.O. — „Motoryzacja — czasopismo, Warszawa” Nr I-1955/110.

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

WRZESIEŃ 1950 r.

Nr 9

TREŚĆ ZESZYTU NR 9

	Str.		Str.
ZADANIA PRZED ZIMĄ	258	NOWE POMYSŁY RACJONALIZATORSKIE — J. Skrzywan	272
KOSZTY PRZEWOZU W TRANSPORCIE TOWAROWYM — Mgr. inż. T. Sokołowski	259	DŹWIGNIE NASZYCH MOTOCYKLI — K. Rościszewski	273
PAŃSTWOWA GOSPODARKA SPRZĘTEM NIETYPOWYM — Zenon Romanowski	266	NADWOZIA AUTOBUSOWE SKŁADANE Z GOTOWYCH ELEMENTÓW — A. Z.	276
TYPOWY I NIETYPOWY SPRZĘT SAMOCHODOWY — R.	267	Z KRAJU	278
WPŁYW KONTROLI NA WYNIKI W GOSPODARCE MAT. PĘDNYMI — J. Krzyżak	268	ZE ŚWIATA	280
WALKA O... PRAWO JAZDY — W. Rychter	269	„RAJ” SAMOCHODOWY W U. S. A. — B. Szczepański	283
NOWE TABLICE REJESTRACYJNE	271	REKORDY MOTOCYKLOWE — Z. Borman	285
		SPORT MOTOROWY	287

Mobilizujemy siły do wykonania Planu 6-letniego. Walcząc o wzrost naszej siły gospodarczej i obronnej, o wzrost kultury i dobrobytu mas pracujących — utrwalamy sprawę pokoju!

ZADANIA PRZED ZIMĄ

Wzrastające potrzeby w transporcie i komunikacji samochodowej w naszym życiu gospodarczym są wynikiem dynamiki planowego rozwoju naszej gospodarki narodowej.

Po przez współzawodnictwo, racjonalizację i właściwy stosunek do pracy klasy robotniczej rośnie masa towarowa wyrobów gotowych, wzrasta wydajność produkcyjna na wszystkich odcinkach, dzięki, coraz lepszym wynikom pracy i organizacji naszych robotników, techników i inżynierów.

Dla tych powodów transport musi nadażyć nie tylko za potrzebami gospodarczymi, ale nie może także stać się nawet na moment na progu Planu 6-letniego czynnikiem hamującym procesy produkcyjne.

Zarówno robotników produkcyjnych jak i pracowników transportu obowiązuje wspólne założenie — planowa i racjonalna praca dla wykonania planów produkcyjnych czy też planów usług.

Gospodarka sanacyjna na odcinku transportu samochodowego nie miała właściwie żadnego znaczenia, okupant zaś dokonał ostatecznego zniszczenia istniejącego taboru, sprzętu, warsztatów, a zwłaszcza — co szczególnie dało się odczuć po odzyskaniu niepodległości — zniszczenia kadr pracowników transportu i komunikacji.

Dotychczasowy brak należytej obsługi technicznej jest z każdym rokiem poważnie uzupełniany. Coraz gęstsza sieć garaży i stacji obsługi pokrywają kraj Motozbyt, PKS, MZK i inni użytkownicy, czyniąc tym samym pracę pracownika motoryzacji bardziej wydajną, racjonalną i opłacalną.

Wielki wysiłek robotników oraz ogromne nakłady finansowe nie mogą być marnowane w lekkomyślny i bezmyślny sposób. Zaoferowanie, jakie jeszcze cechuje niektóre przejawy pracy w naszej motoryzacji i transporcie, kładzie tym większy obowiązek na kierownictwo i aparat wykonawczy, aby dosłownie nic nie uronić z naszego potencjału, uruchamiając w porę ukryte rezerwy przez planową organizację, szeroko stosowaną w zespołach pracowniczych.

Narastające z każdym dniem potrzeby naszego transportu i komunikacji, wobec zbliżającej się zimy i trudnych w naszym klimacie warunków atmosferycznych, nakładają na wszystkie czynniki, zainteresowane sprawnością naszego transportu i komunikacji, bardzo poważne obowiązki.

Takim podstawowym naszym obowiązkiem jest wyeliminowanie w okresie zimowym całkowite przypadkowości w eksploatacji, przypadkowości, która niejednokrotnie cechowała

poszczególne odcinki naszego transportu przy zmianie warunków atmosferycznych.

Nie wolno nam powtórzyć błędów ubiegłej zimy, kiedy mrozy zaskoczyły nas i unieruchomiły część autobusów i sam. transp. towarowego, tylko na skutek tego, że brak było planu w pracy i najczęściej podstawowego przygotowania smarów i paliwa, czy wreszcie płynów do chłodziw. Było to tym większym błędem w pracy i przewinieniem, że CPN, już na szereg tygodni przed nadejściem fali mrozów, posiadała na składzie wszystkie te artykuły, których zakupienie we właściwym czasie i zaopatrzenie wszystkich komórek transportowych nie dopuściłoby do unieruchomienia całego szeregu autobusów i pojazdów. Dlatego ku uwadze wszystkich kierownictw komórek motoryzacyjnych kierujemy to przypomnienie z roku ubiegłego, aby już w r. bieżącym nie powtórzyć błędów, popełnionych na odcinku motoryzacyjnym w okresie zimowym, wskutek bezplanowego i bezdusznego zaopatrywania się tych komórek.

Ważnym czynnikiem usprawniającym pracę naszego taboru w okresie zimowym, jest bezwzględnie sam pracownik eksploatacyjny. Dlatego słusznym byłoby przeszkolenie, czy też przeinstruowanie całej załogi eksploatacyjnej pod kątem usunięcia ewentualnych niedomagań transportu w okresie zimy.

Znaczną rolę powinny odegrać narady techniczne, jakie powinny się odbywać na wszystkich zakładach komunikacyjnych. Już obecnie zagadnienie naszego transportu w okresie zimowym powinno stać na porządku dziennym każdej narady technicznej, aby przy udziale całej załogi zrobić wszystko w kierunku uniknięcia przykrych niespodzianek z okresu ostatniej zimy.

Wzorem dla nas powinny być osiągnięcia w tej dziedzinie transportu w Związku Radzieckim, gdzie w bez porównania gorszych warunkach atmosferycznych w okresie zimowym wielki aparat transportowy pracuje bez jakichkolwiek zahamowań przy znacznie większych odległościach.

Jeśli już obecnie zmobilizujemy wszystkie nasze wysiłki, zmierzające do przygotowania naszego transportu w okresie zimowym, jeśli zapoznamy się z doświadczeniami naszych kolegów transportowców ze Zw. Radzieckiego i będziemy przygotowani na wypadek fali mrozów, jaka może w każdej chwili nadejść w okresie zimy, to możemy być spokojni, że obowiązki, nałożone na transport w ramach Planu 6-letniego, które obowiązują nas bez względu na porę roku, będą wykonane.

Mgr. Inż. TADEUSZ SOKOŁOWSKI

Koszty przewozu w transporcie towarowym

Wydażność robocza towarowych pojazdów samochodowych, wyrażona w tono-km na godz. pracy pojazdu, zależna jest od wielkości przewożonego ładunku, szybkości technicznej pojazdu, współczynnika wykorzystania czasu pracy i od współczynnika wykorzystania przebiegu. Współczynnikiem wykorzystania czasu pracy jest stosunek pomiędzy czasem samej jazdy i czasem jazdy łącznie z czasem postojów. Współczynnikiem wykorzystania przebiegu jest stosunek pomiędzy przebiegiem z ładunkiem a przebiegiem z ładunkiem łącznie z przebiegiem bez ładunku.

W szeregu artykułów jakie ukazały się w ostatnich miesiącach na łamach „Motoryzacji” staraliśmy się opisać bliżej znaczenie poszczególnych czynników jakie składają się razem na uzyskanie wydajności roboczej transportu towarowego. Powiększenie wartości wyżej wspomnianych czynników, przy równoczesnym zastosowaniu pojazdów samochodowych o odpowiednich właściwościach ekonomiczno - technicznych, prowadzi do uzyskania najlepszego efektu ekonomicznego, czyli taniości przewozu.

Obecnie postaramy się wykazać na podstawie obliczeń, ujętych w zestawienia liczbowe i wykresy, jaki wpływ na koszt przewozu wywierają: powiększenie ładowności pojazdu, stopień wykorzystania ładowności, wykorzystanie jazd powrotnych do przewozu ładunku oraz jakość drogi, po której wykonywany jest przewóz towarów.

Do obliczania wartości znajdujących się we wspomnianych zestawieniach przyjęto założenia, które znajdują się na **tablicach 1 i 2**. Zakładamy więc, że różne pojazdy samochodowe, zarówno pod względem swej ładowności jak i właściwości ekonomiczno - technicznych, pracują na czterech różnych promieniach pracy (odległość jednej jazdy). Promień pracy 1 km odpowiada przewozom wykonywanym na przykład z jednej ulicy na drugą lub wewnątrz dużego obiektu fabrycznego, promień pracy 5 km odpowiada przewozom wykonywanym w obrębie większego miasta lub poza miastem, jako przewóz o charakterze lokalnym — jak na przykład przewóz cegły z cegielni nie posiadającej własnej boczniczy kolejowej na stację kolei, wreszcie przewozy na promieniu 25 km i 50 km mogą być, dla przykładu, podmiejskimi lub międzymiastowymi. Wyniki pracy na większych promieniach nie były obliczane, gdyż koszt przewozu w złotych za jeden tono-km ulega nieznacznym zmianom z wzrastającym ponad 50 km promieniem pracy.

Dalszym założeniem jest pełne wykorzystanie ładowności porównywanych pojazdów. Wreszcie założone są, jak widać z **tablic 1 i 2**,

szybkości techniczne — różne dla różnych pojazdów i niektórych promieni pracy oraz różne dla różnych pojazdów czasy potrzebne na wykonanie czynności naładunkowo - wyładunkowych. Szybkości techniczne i czasy naładunkowo - wyładunkowe odpowiadają normom Ministerstwa Komunikacji (patrz Dz. Taryf i Zarządzeń Kom. z 15 lipca 1950 r.) przy czym, dla określenia czasu naładunku i wyładunku, przyjęto drugą kategorię ładunków.

Obliczenia, których wyniki zawarte są na **tablicy 1** wykonane są dla przewozów jednostronnych — to znaczy bez wykorzystania jazd powrotnych, zaś **tablica 2** zawiera wyniki przy założeniu, że wszystkie jazdy powrotne są w pełni wykorzystywane do przewozu ładunku. Obydwie tablice zawierają obliczone szybkości eksploatacyjne (handlowe) czyli przebieg w jednej godzinie pracy, (gdy natomiast założona szybkość techniczna określa przebieg w jednej godzinie jazdy bez odliczenia normalnych krótkich postojów podczas jazdy, wynikających z właściwości ruchu drogowego lub z konieczności dozoru pojazdu podczas ruchu) oraz obliczoną wydajność roboczą wyrażoną w tono-km na jedną godzinę pracy pojazdu. Wydajności robocze osiągnięte przy częściowym wykorzystaniu przebiegów powrotnych są za tym wartościami pośrednimi pomiędzy krańcowymi wartościami, które przedstawione są na obydwu tablicach.

Do obliczenia szybkości eksploatacyjnej (handlowej) posługiwaliśmy się współczynnikiem wykorzystania czasu pracy. Przez mnożenie otrzymanego współczynnika wykorzystania czasu pracy przez założoną według wyżej wspomnianych norm szybkość techniczną, otrzymaliśmy poszukiwaną szybkość eksploatacyjną. Wydajność roboczą otrzymywaliśmy mnożąc ładowność pojazdu samochodowego, która stosownie do założeń ma być w pełni wykorzystaną, przez szybkość eksploatacyjną i przez współczynnik wykorzystania przebiegu, który, jak to wyjaśnialiśmy na wstępie, dla obliczeń na **tablicy 1-iej** wynosi 0,5, a dla obliczeń na **tablicy 2-iej** wynosi 1,0.

Przeliczmy jeden przykład przy następujących założeniach: samochód 3 t bez przyczepy; ładunek przewożony — 3 t; współczynnik wykorzystania przez szybkość eksploatacyjną i przez współczynnik wykorzystania przebiegu, który, jak to wyjaśnialiśmy na wstępie, dla obliczeń na **tablicy 1-iej** wynosi 0,5, a dla obliczeń na **tablicy 2-iej** wynosi 1,0.

Obliczamy czas jednej jazdy, który wynosi $5 \text{ km} \times 60 \text{ min.} : 28 \text{ km/godz.}$ czyli 300 dzielone przez 28, a zatem 10,7 minut. Jeśli założylimy, że jazda powrotna nie będzie wykorzystana to podczas jednego t.z.w. „procesu transpor-

T A B L I C A 1.

L. p.	Wskaźniki Rodzaje pojazdów samochodowych	Normalne czasy nalad. i wyład.	P R O M I E N I E P R A C Y											
			1 k m		5 k m		25 k m		50 k m		Wyda- j- ność ro- bocza			
			Szybkości		Szybkości		Szybkości		Szybkości					
			Techn.	Ekspł.	Techn.	Ekspł.	Techn.	Ekspł.	Techn.	Ekspł.				
		miut	km godz.	km godz.	t-km godz	km godz.	km godz.	t-km godz.	km godz.	km godz.	t-km godz.			
1	Samochód 3 t	42	18	2,48	3,72	28	9,4	14,2	28	20,2	30,2	28	23,4	35,0
2	Samochód 3 t z przyczepą 2,5 t } 5,5 t	76	15	1,45	4,00	20	5,7	15,7	20	13,1	36,0	20	16,0	44,0
3	j. w. lecz ze skróconym czasem na- i wyładunku	54	15	1,95	5,35	20	7,1	19,6	20	14,6	40,0	20	17,0	47,3
4	Samochód 4 t	42	18	2,48	4,96	28	9,4	18,8	28	19,7	39,4	28	23,4	46,8
5	Samochód 4 t z przyczepą 3 t } 7 t	54	15	1,95	6,85	20	7,1	25,0	20	13,1	46,0	20	16,0	56,0
6	Samochód 7 t	54	17	2,0	7,0	26	7,8	27,4	26	17,7	61,9	26	21,1	73,8
7	Samochód 7 t z przyczepą 7 t } 14 t	97	14	1,13	7,9	16	4,5	31,5	16	10,5	73,5	16	13,0	91,0
8	Samochód 10 t	97	14	1,13	11,3	16	4,5	45,0	16	10,5	105,0	16	12,7	127,0
9	z przyczepą 10 t } 20 t	54	8	1,74	5,2	12	6,0	18,0	12	9,8	29,5	12	10,8	32,4
10	j. w. w ruchu wahadło- wym z 3 przyczepami	(54)	8	3,60	10,9	12	10,8	32,4	12	11,7	35,3	12	11,9	35,8

T A B L I C A 2.

1	Samochód 3 t	42	18	1,32	3,96	28	5,7	17,1	28	15,3	46,5	28	19,5	58,5
2	Samochód 3 t z przyczepą 2,5 t } 5,5 t	76	15	0,75	4,14	20	3,3	18,1	20	9,8	54,0	20	13,2	72,5
3	j. w. lecz ze skróconym czasem na- i wyładunku	54	15	1,03	5,7	20	4,35	23,8	20	11,6	63,8	20	14,7	81,0
4	Samochód 4 t	42	18	1,32	5,25	28	5,7	22,8	28	15,3	61,2	28	19,5	78,0
5	Samochód 4 t z przyczepą 3 t } 7 t	54	15	1,03	7,2	20	4,35	32,0	20	11,6	81,5	20	14,7	103,0
6	Samochód 7 t	54	17	1,05	7,3	26	4,6	32,2	26	13,5	94,5	26	14,3	100,1
7	Samochód 7 t z przyczepą 7 t } 14 t	97	14	0,59	8,3	16	2,6	36,4	16	7,9	110,0	16	10,75	150,0
8	Samochód 10 t	97	14	0,59	11,8	16	2,6	52,0	16	7,9	158,0	16	10,75	215,0
9	z przyczepą 10 t } 20 t	54	8	0,98	5,86	12	3,8	22,7	12	8,4	50,4	12	9,9	59,4
10	Samochód 6 t	(54)	8	3,6	21,8	12	9,7	58,3	12	11,4	68,4	12	11,7	70,2

j. w. w ruchu wahadło-
wym z 6 przyczepami

owego" nastąpią dwie jazdy i jedno naładowanie oraz jedno wyładowanie. Czas pracy wyniesie zatem: $2 \times 10,7 \text{ min.} + 42 \text{ min.}$ (gdyż według **tab. 1-cj**, czas naładunku i wyładunku dla samochodu 3 t wynosi 42 minuty). Czas pracy wyniesie zatem razem 63,4 min. Dzielać czas jazdy w ciągu procesu transportowego ($2 \times 10,7 \text{ min.}$) przez czas pracy otrzymujemy ułamek wartości 0,33752 przedstawiający w tym wypadku współczynnik wykorzystania czasu pracy. Mnożąc założoną szybkość techniczną przez ten współczynnik otrzymujemy poszukiwaną szybkość eksploatacyjną, która wyniesie w zaokrągleniu 9,4 km/godz. Wreszcie mnożąc ładunek przez szybkość eksploatacyjną i przez współczynnik wykorzystania przebiegu otrzymujemy wydajność roboczą 14,2 t-km/godz ($28 \text{ km/godz} \times 0,33752 \times 3 \text{ t} \times 0,5 = 14,2 \text{ t-km/godz.}$).

Przeliczając ten sam przykład dla **tablicy 2-cj** musimy dodać do czasu pracy jeszcze jeden czas naładunku i wyładunku dla towaru przewożonego w powrotnym kierunku, wskutek czego czas pracy wyniesie $2 \times 10,7 \text{ min.} + 2 \times 42 \text{ min.} = 105,4 \text{ min.}$, a współczynnik wykorzystania czasu pracy zmniejszy się do 0,203 wskutek czego szybkość eksploatacyjna wyniesie tylko 5,7 km/godz. (w zaokrągleniu), ale wydajność robocza podniesie się do 17,1 t-km/godz., dzięki wykorzystaniu jazdy powrotnej ($28 \text{ km/godz.} \times 0,203 \times 3 \text{ t} \times 1,0 = 17,1 \text{ t-km/godz.}$).

Przeprowadzając takie same obliczenia dla wszystkich pojazdów wymienionych na **tablicach 1 i 2** i dla wszystkich czterech promieni pracy otrzymujemy porównanie wydajności roboczych dających się osiągnąć na różnych promieniach pracy przy wyżej omówionych założeniach. Każde zmniejszenie przewożonego ładunku, szybkości technicznej, współczynnika wykorzystania przebiegu jak również powiększenie — założonych według norm — czasów naładunkowo - wyładunkowych, powoduje zmniejszenie wydajności roboczej dla każdego z porównywanych pojazdów.

Obserwacja wydajności roboczych zawartych na **tablicach 1 i 2** daje możliwość wyciągnięcia różnych wniosków. Tak na przykład widzimy, że wydajność robocza samochodu 3 t bez przyczepy na bardzo krótkim promieniu pracy 1 km wynosi 3,72 t-km/godz. Jeśli zastosuje się przyczepę dla powiększenia ładowności do łącznie 5,5 t, to wydajność robocza na tym samym promieniu pracy powiększy się do 4 t-km/godz., a więc bardzo nieznacznie, gdyż o około 7%. Natomiast porównując wydajności robocze tego samego samochodu na promieniu pracy 50 km pracującego bez przyczepy i z przyczepą spacerową, że zastosowanie przyczepy spowodowało powiększenie wydajności roboczej z 35 t-km/godz. do 44 t-km/godz., t.j. o ponad 25%, a zatem dało bardzo znaczną korzyść.

Jeśli skrócimy czas naładunku i wyładunku samochodu 3 t z przyczepą 2,5 t z 76 min. do 54

min. to na promieniu pracy 1 km wydajność robocza wzrośnie z 3,72 t-km/godz. nie do 4 t-km/godz. lecz do 5,35 t-km/godz., to znaczy o blisko 44%, a na promieniu pracy 50 km wydajność robocza wzrośnie z 35 t-km/godz. do 47,3 t-km/godz. to zn. również o blisko 44%.

Możemy wyciągnąć ząd wniosek, że powiększanie ładowności pojazdu pracującego na krótkim promieniu pracy daje znaczny efekt tylko przy równoczesnym skróceniu czasu naładunku i wyładunku. Efekt dodatni wywołany skróceniem czasu naładunku i wyładunku zmniejsza się z wzrastającym promieniem pracy.

Porównując **tablice 1 i 2** widzimy, że szybkości eksploatacyjne zmniejszyły się na **tab 2** w porównaniu do **tab 1**. Różnice te maleją z wzrastającym promieniem pracy. Tym samym wzrost wydajności roboczych osiągniętych dzięki wykorzystaniu przebiegów powrotnych zwiększa się z wzrastającym promieniem pracy, co potwierdza, że im dalej przewozi się towar, tym więcej opłaca się wykorzystywać przebiegi powrotne.

Wydajność robocza ciągnika wolnobieżnego w ruchu wahadłowym według **tab 1** na promieniach pracy 25 km i 50 km jest teoretyczna, gdyż w rzeczywistości muszą powstać straty wskutek ustawiania przyczep do prac i po pracach, które zmniejszają efekt wynikający z obliczenia.

Dla ruchu wahadłowego ciągnika przy pełnym wykorzystaniu jazd powrotnych (**tab. 2**) przyjęliśmy, że ciągnik posiada dwa garnitury po trzy przyczepy, z których jedno są ładowane i wyładowywane na jednym końcu jazdy, a drugie na drugim końcu. Oczywiście, że tak korzystne warunki mogą być uważane za raczej teoretyczne. Przy tak korzystnym założeniu ciągnik w ruchu wahadłowym wykazuje wielką wydajność roboczą na każdym promieniu pracy.

Porównania wydajności roboczych nie dają poglądu na efekt ekonomiczny przewozu, gdyż pozostają nie uwzględnione właściwości ekonomiczne różnych pojazdów, które zmieniają się pod wpływem różnej ładowności (np. wskutek zastosowania przyczep), jak również pod wpływem jakości drogi, po której wykonywany jest przewóz i wreszcie zależne są od cech konstrukcyjnych samych pojazdów.

Miernikami do ustalenia właściwości ekonomicznych różnych pojazdów samochodowych są: zużycie paliwa i olejów w stosunku do przebiegu, wartość pojazdu bez ogumienia w stosunku do jego przebiegu umorzeniowego stanowiącego granice zdolności zarobkowej pojazdu, wartość ogumienia w stosunku do przebiegu po którym ogumienie traci swą wartość użytkową, wreszcie trwałość pojazdu, której miarą jest długość przebiegu pomiędzy poszczególnymi naprawami i koszt poszczególnych napraw. Powyższe mierniki, jeśli są ustalone, dają możliwość obliczenia kosztów powodowanych przez

T A B L I C A 3

L. p.	RODZAJE POJAZDÓW	rodzaje kosztów	paliwo	oleje	obsługa i naprawy bieżące	ograniczenie	umorzenie wartości pojazdu	razem
1	Samochód 3 t benzynowy bez przyczepy	22	30	2	13,6	8,8	6,6	55
2	Samochód 3 t j. w. ciągnący przyczepę 2,5 t.	30	—	2,1	14	8,9	7	62
3	Przyczepa z hamulcami najazdowymi	28	—	—	0,9	5,7	0,8	7,4
4	Samochód 4 t benzynowy bez przyczepy	35	—	2	11,7	13,5	8,2	63,4
5	Samochód 4 t j. w. ciągnący przyczepę 3 t	—	—	2,1	12,1	13,6	6,4	71,4
6	Przyczepa z hamulcami zespolonymi	11	—	—	2,3	12,1	3,2	17,6
7	Samochód 4 t Diesel bez przyczepy	14	—	1,4	10,7	11,6	7,3	42
8	Samochód 4 t j. w. ciągnący przyczepę z hamulcami zespolonymi	14	—	1,4	10,7	11,6	7,3	45
9	Samochód 7 t Diesel bez przyczepy	15	—	1,9	13,4	16,2	10	56,5
10	Samochód 7 t j. w. ciągnący przyczepę 7 t	19,5	—	1,9	13,4	16,2	10	61
11	Przyczepa z hamulcami zespolonymi	—	—	—	2,3	13,8	3,2	19,3
12	Samochód 10 t Diesel trzosiowy ciągnący przyczepę 10 t	25,6	—	2,2	14,8	22,7	13	78,3
13	Przyczepa trzosiowa 10 t z hamulcami zespolonymi	—	—	—	2,5	19,4	8,6	25,5
14	Ciągnik (bez przyczep) na olej gazowy, ciągnący 6 t netto.	11,0	—	1,4	10,0	8,6	5,4	36,4

T A B L I C A 4

L. p.	RODZAJE POJAZDÓW SAMOCHODOWYCH	WSPÓŁCZYNNIKI WYKORZYSTANIA PRZEBIEGU									
		1 km		5 km		25 km		50 km			
		p		p		p		p		p	
		0,5	1,0	0,5	1,0	0,5	1,0	0,5	1,0	0,5	1,0
1	Samochód 3 t (benzyna)	154,0	130,0	62,2	42,5	48,8	23,3	47,2	24,5		
2	j. w. z przyczepą 2,5 t	140,0	126,5	50,0	30,6	36,0	20,0	34,2	16,0		
3	j. w. z przyczepą 2,5 t i skróconym czasem na- i wyładunku	110,0	91,5	45,0	29,7	34,7	18,6	33,0	17,4		
4	Samochód 4 t (benzyna)	122,0	103,0	51,0	34,3	40,0	21,5	38,8	20,2		
5	j. w. z przyczepą 3 t i skróconym czasem na- i wyładunku	100,0	82,0	40,8	26,4	35,8	17,5	34,0	16,3		
6	Samochód 4 t (olej gazowy)	106,0	92,5	40,0	30,0	30,0	16,7	29,0	15,6		
7	j. w. z przyczepą 3 t i skróconym czasem na- i wyładunku	90,0	76,0	33,0	22,8	28,3	13,3	27,4	12,4		
8	Samochód 7 t (olej gazowy) z pomocnikiem kierowcy	98,0	87,0	34,8	25,0	24,0	13,5	23,0	13,2		
9	j. w. z przyczepą 7 t	90,5	82,0	28,2	22,0	18,5	10,6	17,2	9,2		
10	Samochód 10 t (olej gazowy) z przyczepą 10 t	67,0	62,0	22,0	17,0	15,5	8,5	14,5	7,5		
11	Samochód 6 t (typ rolniczy na olej gazowy)	91,8	90,0	37,4	28,0	30,0	17,0	29,0	15,6		
12	j. w. w ruchu wahadlowym.	51,5	32,6	30,0	16,7	29,9	15,7	29,0	13,6		

jazdę, które można nazwać kosztami „zależnymi od przebiegu“.

Na tablicy 3-cj podane są w zł/km przybliżone koszty zależne od przebiegu, kalkulowane na podstawie norm ogłoszonych przez MK. Do obliczania kosztów napraw bieżących i średnich oraz obsługi zapobiegawczej posługiwano się na razie normami obowiązującymi w RSFSR. Koszty napraw głównych, które wynoszą orientacyjnie 3 — 4 zł/1 km zawarte są w kosztach umorzenia pojazdu, gdyż wpływają na przedłużenie przebiegu umorzeniowego. Przybliżone koszty odnoszą się do pojazdów nowoczesnych normalnie używanych i programowo obsługiwanych przy zastosowaniu odpowiednich do tego celu przyrządów i narzędzi oraz oryginalnych części zapasowych.

* * *

Oprócz kosztów „zależnych od przebiegu“, które powstają tylko wówczas gdy pojazd znajduje się w ruchu, eksploatacja pojazdów samochodowych wymaga nakładu kosztów, które nie pozostają w bezpośredniej zależności od wykonywanego przebiegu, lecz są zależne od wielu różnych innych czynników. Wszystkie te koszty nazwiemy tutaj dla uproszczenia kosztami „niezależnymi od przebiegu“. Do kosztów tych należą wszystkie wydatki osobowe (personalne) — jak na przykład wynagrodzenie kierowcy i pomocnika jego, łącznie ze świadczeniami społecznymi, premjami itd. o ile wypłacane jest za przepracowany czas, a nie za wykonany przebieg pojazdu. Liczne pozycje różnych kosztów administracyjnych składają się na długą listę kosztów niezależnych od przebiegu. Miedzy wielu innymi należą tu koszty umorzenia wartości wszelkich budynków (jak garaż, stacja obsługi itd. albo koszty dzierżawy, jeśli budynki nie są własne, koszty utrzymania budynków i wszelkiego inwentarza, ochrona przeciwpożarowa, koszty socjalne, przesiedlenia i kształcenie personelu, porady fachowe i studia, podróże i delegacje, jak również wszelkie inne koszty administracyjne.

Sumę kosztów niezależnych od przebiegu odnosimy na godzinę pracy taboru. W ten sposób pojazdny dobrze wykorzystane obciążone są mniejszą kwotą kosztów „niezależnych od przebiegu“ od pojazdów, które pracują mało godzin w ciągu roku.

Do obliczeń naszych przyjęliśmy współczynnik wykorzystania taboru w wysokości 0.685 co odpowiada 250 dniom pracy w ciągu roku oraz średniej długości dnia roboczego 8 godzin. W ten sposób średnia ilość godzin pracy w roku wynosi 2000 godzin. Taka ilość godzin pracy w roku odpowiada w przybliżeniu przeciętnemu wykorzystaniu taboru dla potrzeb własnych. Sumę kosztów niezależnych od przebiegu przypadających na jeden samochód w gospodarstwie samochodowym obsługującym własne potrzeby transportowe jakiegoś zakładu pracy, określamy w przybliżeniu na 730.000 — zł na rok, licząc w tym wynagrodzenie kierowcy

w wysokości 380.000. — zł rocznie łącznie z wszelkimi dodatkami oraz świadczeniami społecznymi. Jeśli tę sumę kosztów niezależnych podzielimy przez ilość godzin pracy jednego samochodu w ciągu roku to otrzymamy koszty niezależne od przebiegu na jedną godzinę pracy pojazdu w wysokości 365 zł/godz.

* * *

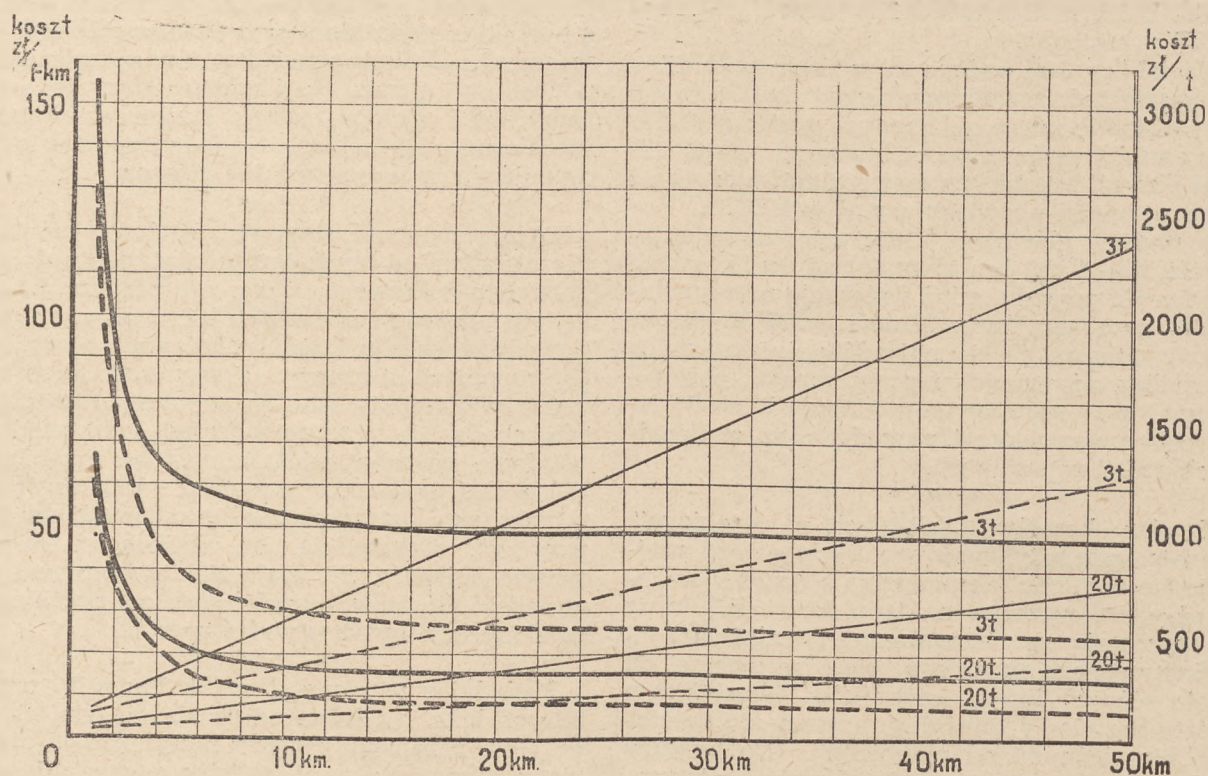
Pewną trudność stanowi ustalenie kosztów niezależnych od przebiegu w odniesieniu do taboru bezsilnikowego, który nie przyczynia się do zatrudnienia oddzielnych kierowców, ani nie powoduje szeregu kosztów, którymi należy obciążyć pojazd silnikowy. Przyjmując, że przyczepy wykorzystywane są o połowę mniej niż samochody i przeprowadzając odpowiednie ustalenie kosztów niezależnych od przebiegu, które obciążają tabor przyczep, ustalamy 20 zł/godz jako koszty niezależne od przebiegu dla przyczep. Oczywiście, że właściwości ekonomiczne pojazdów nie mają żadnego wpływu na wysokość kosztów niezależnych od przebiegu, ustalonych w opisany wyżej sposób.

* * *

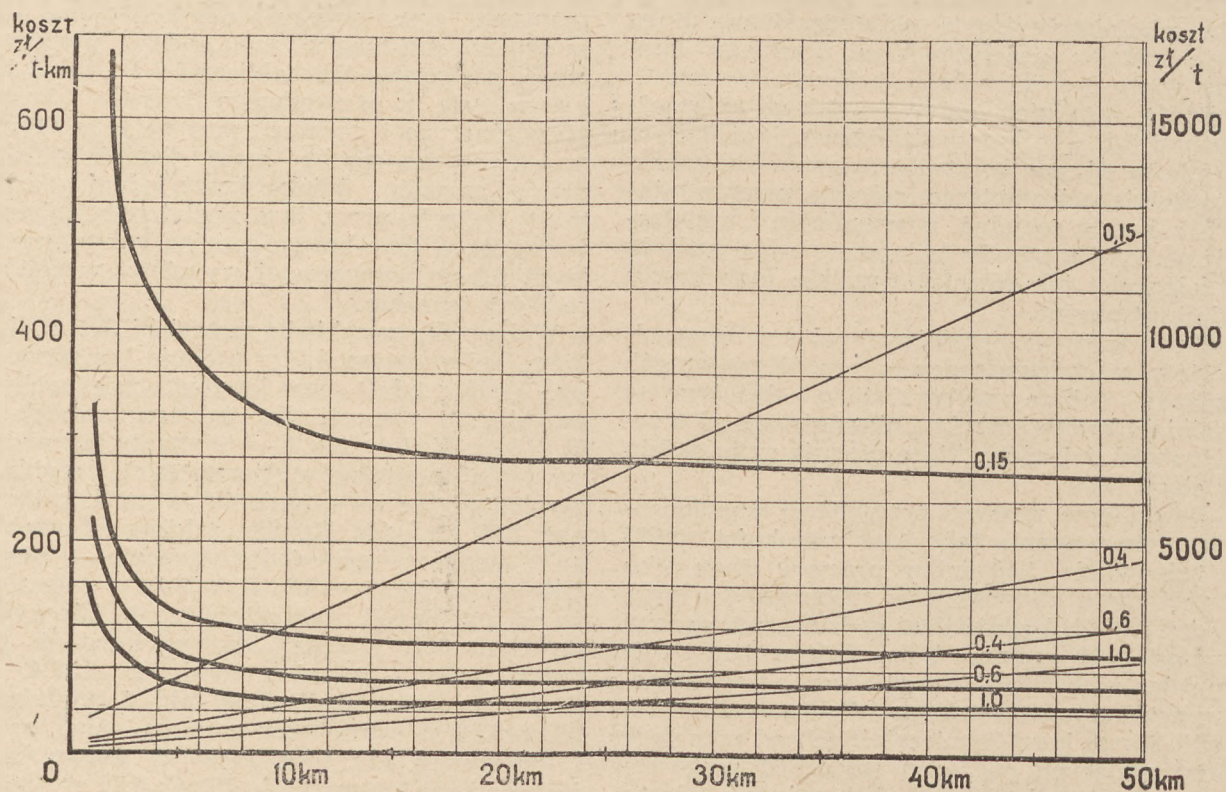
Posiadając ustalone drogą kalkulacji przybliżone koszty zależne od przebiegu odniesione na 1 km przebiegu i koszty niezależne od przebiegu odniesione na 1 godzinę pracy pojazdu, możemy łatwo obliczyć koszt jednego tono-km pracy przewozowej dla każdego z wymienionych na tablicach 1 i 2 pojazdów samochodowych i dla każdego promienia pracy. W tym celu mnoży się sumę „kosztów zależnych“ od przebiegu, przez szybkość eksploatacyjną, która oznacza przebieg w ciągu godziny pracy pojazdu, posługując się tablicami 3 i 1 lub 3 i 2, i dodaje się do otrzymanego iloczynu „koszty niezależne“ na 1 godzinę pracy pojazdu. Otrzymujemy w ten sposób koszt jednej godziny pracy pojazdu. Dzieląc koszt jednej godziny pracy pojazdu przez jego wydajność roboczą, wyrażoną w tono-km na godzinę, otrzymujemy koszt pracy przewozowej wyrażony w złotych za jeden tono-km.

Weźmy dla przykładu samochód 3 t z silnikiem benzynowym, który pracuje bez przyczepy. Według tab 3 suma kosztów „zależnych od przebiegu“ wynosi dla takiego samochodu 55 zł/km. Według tab 1 — to znaczy bez wykorzystania przebiegów powrotnych, szybkość eksploatacyjna na promieniu pracy 1 km wynosi 2,48 km/godz. Koszt „zależne od przebiegu“ wyniosła na jedną godzinę pracy: $2.48 \text{ km} \times 55 \text{ zł} = 136.4 \text{ zł}$. Koszty „niezależne od przebiegu“, według obliczenia jak wyżej, wynoszą 365 zł/godz. Razem koszt 1 godziny pracy pojazdu wyniesie: $136.4 + 365 = 501.4 \text{ zł}$. Według tabl. 1 wydajność robocza tego samochodu na promieniu pracy 1 km wynosi 3.72 t-km/godz. a zatem koszt jednego tono-km wyniesie $501.4 : 3.72 = 135 \text{ zł}$.

Ze względu na to, że szybkość eksploatacyjna 2.48 km/godz przy 2000 godzin pracy w roku dałaby w wyniku roczny przebieg pojazdu tyl-



WYKRES 1 — koszty przewozu w zł za t-km (skala po lewej stronie) i w zł za tonę (skala po prawej stronie), przy współczynniku wykorzystania ładowności 1,0 i współczynnikach wykorzystania przebiegu 0,5 (linie pełne) i 1,0 (linie kreskowane).



WYKRES 2 — koszty przewozu samochodem 3 t na benzynie przy różnych współczynnikach wykorzystania ładowności (od 0,15 do 1,0) w złotych za t-km (krzywe i skala po lewej stronie) i w złotych za tonę (proste i skala po prawej stronie).

ko 4960 km, to umorzenie jego, przyjmując przebieg umorzeniowy 250.000 km, trwałoby 50 lat. Aczkolwiek przy starannej obsłudze i nieprzerwanej dostawie części zamiennych przez wytwórnię nic nie stoi na przeszkodzie aby pojazd mógł osiągnąć tak długi czas zarobkowania, to jednak ze względu na postęp techniczny używanie jego mogłoby się stać niekorzystnym w porównaniu z nowymi środkami transportu, które przez ten czas mogłyby się pojawić w użyciu. Dlatego też zmuszeni jesteśmy przyspieszyć umorzenie takiego pojazdu, którego średnia szybkość eksploatacyjna w ciągu roku spada poniżej pewnej normy — jak na przykład 7,5 km/godz. co odpowiada przy 2000 godzin pracy w roku przebiegowi rocznemu 15000 km/godz. i okresowi 16,5 lat umorzenia przy wyżej podanym przebiegu umorzeniowym 250.000 km.

Przy obliczaniu kosztów przewozu, które zestawione są w tablicy 4-iej przyjęto przebieg umorzeniowy, jak wyżej to jest 250.000 km dla samochodów na benzynę i ciągników oraz przyczep bez hamulców lub z hamulcami najazdowymi i 350.000 km dla samochodów na olej gazowy i przyczep z hamulcami zespolonymi. Poprawkę umorzenia wartości pojazdów zrobiono dla minimalnego rocznego przebiegu 15000 km. Po poprawce koszt przewozu dla samochodu 3 t wyniesie 154 zł/tono-km na promieniu pracy 1 km.

Tablica 4-a przedstawia koszty przewozu, wyrażone w złotych za 1 tono-km, obliczone w sposób wyżej opisany dla różnych pojazdów, promieni pracy i współczynników wykorzystania przebiegu i przy stałym współczynniku wykorzystania ładowności.

Na **wykresie 1-ym** przedstawione są koszty przewozu dla samochodu 3 t na benzynę i dla samochodu 10 t na olej gazowy z przyczepą 10 t. Posługując się skalą pionową po lewej stronie, która wskazuje koszt przewozu w zł/t-km można odczytać na krzywej pełnej zmniejszające się w miarę wzrastania promienia pracy koszty przewozu w złotych na jeden tono-km, zarówno dla samochodu 3 t (górną pełną krzywą), jak dla samochodu 10 t (dolną pełną krzywą), o ile jazdy powrotne są próżne.

Z krzywych kreskowanych można odczytać dla tych samych samochodów niższe koszty, o ile jazdy powrotne są w pełni wykorzystane. Wobec tego, że średni promień pracy w transporcie towarowym samochodowym w naszych obecnych warunkach można oszacować na około 15 km, to z wykresu 1-go można wnioskować o kształtowaniu się kosztów samochodowych przewozów, jeśli założenia przyjęte na wstępie uzna się za słuszne.

Korzystając ze skali pionowej po prawej stronie na wykresie 1-ym można odczytać na liniach prostych pełnych koszt przewozu jednej tony różnymi samochodami na różne od-

ległości aż do 50 km. Na prostych kreskowanych można odczytać koszty przewozu jednej tony na różne odległości, przy pełnym wykorzystaniu przebiegów powrotnych. Oczywiście koszt transportu jednej tony wzrasta proporcjonalnie do odległości.

Na **wykresie 2-im** przedstawiony jest wpływ wykorzystania ładowności na kształtowanie się kosztu przewozu. W przeciwieństwie do pierwotnych założeń przyjmujemy teraz, że wykorzystanie ładowności samochodu jest zmienne, na przykład z powodu przewożenia nim towarów o różnym stosunku pojemności do ciężaru. Przyjęto do porównania samochód o ładowności nominalnej 3 t, którego ładowność wykorzystuje się na porównaniu kolejno w 15% (ładunek pojemnościowy np. próżne opakowania), w 40% (np. żarówki w skrzyniach), w 60% (np. meble) i w końcu w 100% (np. piasek).

Na skali po lewej stronie uwidocznione są koszty przewozu w złotych za t-km. Z krzywych można odczytać koszt przewozu malejący w miarę wzrastania promienia pracy i współczynnika wykorzystania ładowności.

Na skali po prawej stronie uwidocznione są koszty przewozu jednej tony na różne odległości aż do 50 km, które wzrastają wprost proporcjonalnie do odległości przewozu i są przedstawione liniami prostymi.

TABLICA 5.

Klasy drogi	I	II	III	IV
Szybkość techniczna km na godz	28	26	20	12
Wydajność robocza t-km na godz.	30,2	28,5	23,4	15,5
Koszty zależne od przebiegu zł za km	55	59	62	68
Koszt przewozu zł za t-km	48,8	52,5	57,0	68,8
Wzrost kosztu przewozu w stosunku do drogi I klasy w %	100	108	117	142

Tablica 5-ta przedstawia wpływ jakości drogi na kształtowanie się kosztu przewozu. Dla przykładu przyjęto samochód 3 t benzynowy i promień pracy 25 km. Klasyfikacja dróg odpowiada normom MK.

Jak widać z tablicy pogarszające się wskaźniki techniczne drogi powodują z jednej strony utratę szybkości technicznej pojazdu, a za tym zmniejszanie się wydajności roboczej, z drugiej strony powodują pogarszanie się właściwości ekonomicznych pojazdu, co wyraża się wzrastaniem kosztów zależnych od przebiegu. W następstwie zbiegu tych dwu niekorzystnych okoliczności wzrastają koszty przewozu wraz z pogarszaniem się jakości drogi.

ZENON ROMANOWSKI

PAŃSTWOWA GOSPODARKA SPRZĘTEM NIETYPOWYM

Uchwała Komitetu Ekonomicznego Rady Ministrów z dnia 29. XI. 49 r. ustaliła nowe zasady gospodarki samochodami nietypowymi i częściami wymiennymi do tych samochodów. Spółdzielczości zostało zlecone przejęcie obsługi technicznej oraz zorganizowanie uspołecznionego handlu nietypowymi samochodami i częściami wymiennymi do tych samochodów. Związek Spółdzielni Pracy objął obsługę techniczną wraz z wykonaniem napraw samochodów oraz produkcję takich części zamiennych, które przemysł spółdzielczy będzie w stanie wykonać we własnym zakresie. „Spółnota Pracy“ Spółdzielcza Organizacja Zbytu Drobnej Wytwórczości objęła organizację handlu samochodami nietypowymi, skup, segregację, wycenę, magazynowanie i rozprowadzanie części zamiennych do nietypowych samochodów.

W gospodarce socjalistycznej, która w odróżnieniu od gospodarki kapitalistycznej, jest planowa, oszczędna i wydajna, sprzęt samochodowy, podobnie jak wszelkie inne maszyny i obrabiarki produkcyjne, zajmuje w Planie 6-letnim swe wyznaczone miejsce i wykonać ma z góry określony zakres pracy, związany z rozbudową kraju.

Powojenne warunki i potrzeby związane z żywiołową odbudową naszego Państwa spowodowały, że w ogólnym stanie użytkowanego sprzętu samochodowego posiadamy nadmierną ilość sprzętu samochodowego przeróżnych typów i marek, otrzymanych zarówno ze zdobyczy wojennej jak z zakupów i dostaw powojennych z różnych możliwych źródeł, przeważnie z demobilu wojennego. Sprzęt ten, w odróżnieniu od sprzętu planowo sprowadzonego w planie 3-letnim dla naszych potrzeb komunikacyjnych — został nazwany **sprzętem nietypowym**, gdyż w przyszłości nie jest on przewidziany jako ciągle zaopatrzenie w naszym transporcie towarowym i w komunikacji samochodowej.

Posiadanie w państwowej gospodarce samochodowej zbyt wielkiej ilości sprzętu nietypowego, który składa się z przeróżnych typów i marek samochodów w większości przestarzałych, nadmiernie zużytych, przeznaczonych na „wymarcie“ przez stopniowe wykuszanie się w pracy, technicznie uniemożliwia planową gospodarkę, wykonywanie napraw i racjonalną eksploatację tego sprzętu.

By zaradzić złu i na właściwe socjalistyczne tory skierować gospodarkę nietypowym sprzętem samochodowym, odpowiednie czynniki rządowe nakazały spółdzielczości rozciągnięcie specjalnej opieki tylko nad pewną ustaloną ilością typów pojazdów mechanicznych, które przed-

stawiają większy potencjał przewozowy oraz większą wartość użytkową. Pozostałe nietypowe pojazdy mechaniczne przeznaczone zostały do stopniowego wyeliminowania i, w miarę wykuszania się w swej pracy transportowo-komunikacyjnej, zostaną rozmontowane na uzupełnienie części zamiennych.

Wykonując nakazane zadania „Spółnota Pracy“ w swym zakresie działania powołała do życia specjalny Wydział Handlu Sprzętem Motoryzacyjnym, który organizuje w całym kraju przy swych Wojewódzkich Oddziałach „Spółnoty Pracy“ odpowiednią sieć Rejonowych Składowi H. S. M., a następnie przystąpi do zakładania odpowiedniej ilości sklepów sprzedaży detalicznej. Sklepy te wraz ze Składowicami zajmą się segregacją, wyceną i rozsprzedażą nietypowego sprzętu samochodowego szerokim masom użytkowników. Jednocześnie „Spółnota Pracy“ planowo **rozprowadzać będzie nowe części zamienne do samochodów nietypowych**, otrzymane z produkcji krajowej i importu.

Uspołeczniony handel nietypowym sprzętem samochodowym, w stosunku do innych branż handlu państwowego, posiada zupełnie specyficzne warunki — jest bardzo trudny do kalkulacji i skomplikowany w praktycznym wykonaniu. Wyodrębnienie handlu nietypowym sprzętem samochodowym zostało spowodowane specyficznymi warunkami powojennymi i jest przejściowe. Uspołecznienie tego handlu daje duże oszczędności w całości ogólnej gospodarki sprzętem samochodowym i przyczynia się do rozpowszechnienia oraz udostępnienia, szerokim masom pracowników i wszelkim państwowym, komunalnym i społecznym instytucjom, całkowitego wykorzystania posiadanego w kraju nietypowego sprzętu samochodowego. Podobny układ gospodarki nieznany jest w ustrojach kapitalistycznych, w których fabrykanci i kuncy samochodowi, w swej polityce handlowej świadomie dążą do jak najszybszego wycofania z obiegu produkowanego sprzętu samochodowego, by z coraz to nowej produkcji czerpać jak najdalej idące zyski.

Nasza planowa socjalistyczna gospodarka — odwrotnie — **dąży do całkowitego wykorzystania posiadanego sprzętu samochodowego**, by przysporzyć krajowi jak najdalej idące korzyści, płynące z pełnego wykorzystania posiadanego sprzętu samochodowego, by spopularyzować motoryzację, nie tworzyć wielkich cementarzyk samochodowych, a usprawnić i uwielokrotnić posiadany tabor samochodowy, wykorzystując go dla potrzeb kraju na zasadach pełnej opłacalności — bez strat i marnotrawstwa.

Związek Spółdzielni Pracy i Spółnota Pracy rozpoczęły już swą planową działalność, organizując w terenie odpowiednie placówki. W całym kraju w każdym wojewódzkim mieście i większych miastach powiatowych powstaną odpowiednie stacje obsługi, warsztaty naprawcze i sklepy z wymiennymi częściami samochodowymi. Przy Wojewódzkich Oddziałach Spółnoty Pracy powstaną magazyny — sortownie części zamiennych i akcesorii, które zgrupują wszelkie zbędne i nie wykorzystane do chwili obecnej rezerwy części zapasowych do nietypowych samochodów i upłynnią je w ten sposób, że umożliwią użytkownikom szeroką ich wymianę oraz udostępnią nabycie po niskich nie spekulacyjnych cenach.

Tak zorganizowana gospodarka samochodowa sprzętem nietypowym odciąży w pracach C. H. P. M. „Motozbyt“, który do chwili obecnej częściowo zajmował się tymi zagadnieniami, likwidując w państwowych, samorządowych, spółdzielczych i innych instytucjach etatowe przerosty nietypowych pojazdów mechanicznych.

Uspołeczniiony handel nietypowym sprzętem samochodowym, wykonywany przez „Spółnotę Pracy“, umożliwi użytkownikom sprzętu samochodowego szybkie i tanie doprowadzenie posiadanych samochodów do należytego stanu technicznego i gotowości użytkowej, wymianę lub

pozbycie się nieodpowiedniego sprzętu samochodowego, likwidację nieużytków i wraków.

W całokształcie swych prac „Spółnota Pracy“ przyczyni się do przedłużenia czasokresów pracy nietypowego sprzętu samochodowego, wyeliminuje z rynku krajowego niezdrową konkurencję inicjatywy prywatnej oraz programowo i celowo wykorzysta wszelkie istniejące zapasy części zamiennych do samochodów nietypowych.

Pełna inicjatywa i ścisła uzupełniająca się współpraca „Spółnoty Pracy“ ze Związkiem Spółdzielni Pracy i z „Motozbytem“, pod opieką i przy pomocy nadrzędnych władz jakimi są dla tych instytucji PKPG i Ministerstwo Komunikacji, spowoduje, że w Planie 6-letnim gospodarka motoryzacyjna uwielokrotni swe siły i należycie przyczyni się do odbudowy kraju.

Planowa działalność gospodarcza instytucji państwowych i spółdzielczych oraz uspołeczniowany handel sprzętem motoryzacyjnym przyczyni się do wyrównania strat jakie w naszej motoryzacji spowodowały działania wojenne i przedwojenne sanacyjne zaniedbania gospodarcze.

Uprzemysłowiona Polska socjalistyczna nie będzie w szeregu państw innych na ostatnim miejscu w dziedzinie motoryzacji.

Zenon Romanowski

Typowy i nietypowy sprzęt samochodowy

Artykuł dyskusyjny

W państwowej gospodarce i administracji zastosowany został podział sprzętu samochodowego na „typowy“ i „nietypowy“.

Co ujęte jest i rozumiane pod określeniem **sprzętu typowego**? Jest to taki sprzęt samochodowy, który w długofalowych planach naszej gospodarki motoryzacyjnej jest przewidziany na zaopatrzenie krajowych jednostek komunikacyjnych i transportowych w przemysłu, handlu, dla formacji wojskowych na potrzeby obronności kraju oraz dla innych potrzeb związanych z motoryzacją kraju. A więc w skład sprzętu typowego wejść takie marki i typy pojazdów mechanicznych, które produkowane są w kraju lub w zaopatrzeniu przewidziane będą ze stałych dostaw importowych.

Pod nazwą **sprzętu nietypowego** rozumiemy różne przestarzałe marki i typy pojazdów mechanicznych, które z różnych, niezależnych przyczyn, nie przewidzianych programem, znalazły się w stanie naszego posiadania i pracować będą aż do wykruszenia się i pełnej ekonomicznej opłacalności. Będą to przeważnie pojazdy mechaniczne otrzymane ze zdobyczy wojennej, zbędny sprzęt Armii Polskiej i Radzieckiej przekazany dla potrzeb służby cywilnej oraz dorywcze zakupy z demobilu amerykańskiego i innych przygodnych źródeł.

Tak ujęty zasadniczy podział sprzętu samochodowego w gospodarce i administracji państwowej na pierwsze wejrzenie zdawać się może słuszny i uzasadniony. Wychodząc jednak z założenia planowej socjalistycznej gospodarki, praktyczne zastosowanie tego podziału w jednostkach administracyjnych, produkcyjnych i gospodarczych, **uznać należy za nie właściwe**, nie ekonomiczne, zbędne i częściowo komplikujące zasady gospodarki sprzętem samochodowym.

Śmiało też można twierdzić, że podział sprzętu samochodowego na typowy i nietypowy **jest szkodliwy**, gdyż destrukcyjnie wpływa na personel obsługi.

Większość pracowników transportu i komunikacji samochodowej, podświadomie mylnie rozumie, że nietypowy sprzęt samochodowy jest sprzętem jakiegokolwiek ostatniego gatunku, który z góry przeznaczony jest na wymarcie, którym można się mniej opiekować, który daje gorsze wyniki eksploatacyjne.

Faktycznie w praktycznym użyciu **sprzęt typowy i nietypowy w swej produkcyjnej transportowej pracy jednakowo przyczynia się do zaspokojenia potrzeb samochodowego transportu i komunikacji, jednakowo jest wykorzystywany, a więc jednakowo winien być uwzględniony i uwzględniony w ilościowych etatach, planach transportowych, zaopatrzeniowych, finansowych i eksploatacyjnych.**

Usługowa różnica produkcyjna sprzętu typowego i nietypowego w praktycznym zastosowaniu nie istnieje. Planowa socjalistyczna gospodarka sprzętem motoryzacyjnym w swych założeniach w niczym nie odbiega od zasad materiałowej gospodarki innych produkcyjnych działów przemysłowych. Gdy w jakimkolwiek dziale przemysłu obrabiarki stoją bezczynnie — instytucja produkująca ponosi straty. Gdy maszyny i obrabiarki nie są należycie wykorzystywane — instytucja ponosi odpowiedzialność za podobne zaniedbania. W socjalistycznej gospodarce straty instytucji są stratami społeczeństwa. **Żaden przemysł swych maszyn produkcyjnych nie rozgranicza na typowe i nietypowe.** Każda maszyna winna otrzymać swą przepisową niezbędną techniczną obsługę i pracować do pełnej produkcyjnej opłacalności.

Podobnie i wszelkie pojazdy mechaniczne w instytucjach państwowych, samorządowych, komunalnych

i społecznych winny być należycie technicznie obsłużone i do granic swej wytrzymałości i opłacalności ekonomicznej wykorzystane, według przeznaczenia i przydatności fachowej. Istniejący więc podział sprzętu samochodowego na typowy i nietypowy uznać należy za niesłuszny i zbędny.

Wzorowe radzieckie zasady socjalistycznej gospodarki samochodowej nie uznają i nie stosują podobnego podziału w sprzęcie samochodowym. W radzieckiej gospodarce samochodowej, celem obliczenia wydajności pracy taboru samochodowego, stosowane są współczynniki pracy dla każdego typu pojazdów mechanicznych. Współczynniki te umożliwiają porównanie wydajności pracy między poszczególnymi pokrewnymi przedsiębiorstwami lub instytucjami transportowo-komunikacyjnymi, uwidaczniają faktyczne wykorzystanie taboru samochodowego pod względem ładowności, dokonanych przebiegów, gotowości użytkowej itp., stosownie do potrzeb i zadań wykonywanych.

Każdy pojazd mechaniczny na podstawie współczynników zostaje obiektywnie oceniony co do swej przydatności, a gdy wykaże się jego nierentowność jest on likwidowany lub przystosowywany do innych prac według przydatności.

Na decyzję o likwidacji pojazdu mechanicznego nie wpływa to czy jest on typowy, czy nietypowy, a to czy w eksploatacji jest on wydajny i opłacalny. Zauważyć ponadto należy, że podział sprzętu samochodowego na typowy i nietypowy niekorzystnie wpływa i na uspołeczniony handel sprzętem samochodowym, w którym wytwarza się zbędna dwutorowość, komplikuje się zaopatrzenie i dostawa części zamiennych.

Stosowanie podziału sprzętu samochodowego na lepszy i gorszy mimowolnie niweczy socjalistyczny system

oszczędnościowy i zniekształca rozwój planowej gospodarki motoryzacyjnej, gdyż wbrew obowiązującym zasadom część sprzętu samochodowego jako nietypowa traktowana jest w motoryzacyjnej gospodarce państwowej pobieżnie i po macoszemu. **Powstają pozory jak gdyby samochody nietypowe nie dawały takich samych usług produkcyjnych jak pojazdy typowe.** Przemysł transportowy nie produkuje żadnych nowych produktów (półfabrykatów lub fabrykatów). Przewożenie ludzi i ładunków jest właśnie produkcją transportu. K. Marks w *Kapitale* t. II, ks. 2, str. 28, wyd. 1936 mówi, że: „Ludzi i towary przewozi się razem ze środkami transportowymi i ta jazda, to przemieszczanie stanowią proces wytwórczy, stworzony przez środki transportowe”, „...przemysł transportowy sprzedaje przewóz”.

Celem zaspokojenia wymagań, stawianych temu przemysłowi przez gospodarkę socjalistyczną należy prawidłowo zorganizować jego pracę produkcyjną, a więc racjonalnie przeprowadzić przewóz, obsługę i naprawy, zaopatrzenie i handel na rynku krajowym, dla potrzeb szerokich mas użytkowników.

Całość przemysłu transportowego (gospodarki samochodowej) powinna być tak zorganizowana, by stan posiadanego sprzętu samochodowego i wszelkie związane z transportem i komunikacją środki i urządzenia były minimalne, a wydajność ich największa. Pełną realizację takich założeń osiągnąć można tylko przez jednolity, ustalony plan działania opracowany dla każdej instytucji, każdego przedsiębiorstwa transportowego i komunikacyjnego w oparciu o wymogi i wskazania Narodowego Planu 6-letniego.

Z. R.

Wpływ kontroli na wyniki w gospodarce materiałami pędnymi

Artykuł dyskusyjny

Zasadniczą cechą w gospodarce materiałami pędnymi są nieistniejące w innych działach gospodarki materiałowej objawy a mianowicie — duża częstotliwość: drobniawość zużycia, a następnie znaczna różnorodność norm, zależnych od rodzaju taboru samochodowego oraz warunków, w których sprzęt ten pracuje. Objawy te powodują częste niedociągnięcia i usterek utrudniające planową i racjonalną gospodarkę materiałami pędnymi.

Przewodnią myślą gospodarki materiałami pędnymi na każdym jej szczeblu, a zwłaszcza w warunkach, gdzie ich zużycie, ze względu na duże ilości taboru samochodowego, powoduje poważne wydatki — jest osiągnięcie takiego stanu, który umożliwiłby maksymalne obniżenie kosztów materiałów pędnych przez zmniejszenie ich zużycia, przy jednoczesnym wykonaniu przewidzianego planu pracy dla samochodów.

Uzyskanie takich wyników w gospodarce materiałami pędnymi możliwe jest — oprócz innych warunków — przez stałe usuwanie wszelkich mankamentów wpływających ujemnie na jej przebieg. W tym celu koniecznym jest stosowanie systematycznych i wnikliwych kontroli mających za obowiązek wykorzystanie niedociągnięć i usterek.

Głównym powodem wymienionych mankamentów w gospodarce materiałami pędnymi oprócz wymienionych już na wstępie objawów są: a) niewłaściwa interpretacja przepisów; b) nieodpowiednie kwalifikacje służbowe osób odpowiedzialnych bezpośrednio za stan gospodarki; c) zła wola.

Wykrywanie omawianych niedociągnięć oraz ustalanie ich źródeł, osiągalne jest przez systematyczne kontrole przeprowadzane zgodnie z ich planem, a zwłaszcza tam i wówczas, gdzie i kiedy zachodzi tego potrzeba.

Niezależnie od zarządzenia pokontrolnego wydanego przez właściwy organ na podstawie sprawozdania z kontroli, obowiązkiem kontrolera jest:

1. W przypadku stwierdzenia usterek w gospodarce wskutek niewłaściwej interpretacji przepisów — wyjaśnić na miejscu zainteresowanym sens i intencję obowiązujących przepisów oraz wskazać właściwą interpretację wynikającą z założenia przepisów.

2. W razie stwierdzenia niewłaściwego prowadzenia gospodarki wskutek braku odpowiednich kwalifikacji służbowych i właściwego przygotowania zawodowego u personelu odpowiedzialnego za gospodarkę, wydać na miejscu potrzebne instrukcje, omawiając zauważone niedociągnięcia i wskazując odpowiedni materiał instrukcyjny, którym w przypadku wątpliwości należy się posługiwać, jak również podać sposoby, przy pomocy których można uniknąć najczęściej popełnianych błędów.

3. W przypadku stwierdzenia strat materialnych spowodowanych złą wolą pracownika odpowiedzialnego, ustalić, na podstawie przeprowadzonych wstępnych dochodzeń — nazwiska winnych powstania strat, jak również okoliczności w których straty powstały.

W bezpośrednim wyniku dobrze przeprowadzonej kontroli uzyskuje się:

1) Właściwy pogląd kierownictwa zainteresowanego działu na faktyczny stan gospodarki, a w następstwie — powzięcie potrzebnej decyzji dla usprawnienia zakresu gospodarki, który tego wymaga.

2) Uzupełnienie kwalifikacji służbowych personelu pod względem przygotowania zawodowego, a tym samym stopniowe przygotowywanie kadr potrzebnych w gospodarce materiałowej.

3) Eliminowanie elementów przestępczych i aspołecznych hamujących normalny rozwój państwowej

gospodarki materiałowej, wskutek działania z chęci zysku lub innych pobudek.

Jak z powyższego wynika, dobrze i w odpowiednim czasie przeprowadzona kontrola wpływa dodatnio na przebieg gospodarki materiałami pędnym, zwłaszcza w okresie, kiedy gospodarka ta nie została jeszcze ujęta ogólnie obowiązującym zarządzeniem, względnie instrukcją. Stwierdzonym bowiem zostało, że — wskutek niewłaściwego pojmowanych obowiązków osób odpowiedzialnych za ten dział gospodarki — powstają znaczne nieraz straty materialne, których przy dobrze zorganizowanym aparacie kontrolnym można uniknąć.

Zorganizowanie takiego aparatu kontrolnego natrafia jednak na zasadniczą trudność, a mianowicie na brak odpowiednio wykwalifikowanego personelu. W

tym przypadku kontrole winni przeprowadzać, w miarę możliwości, zainteresowani i odpowiedzialni pośrednio za dany dział gospodarki referenci. Było by to jednak tylko półśrodkiem, nie dającym pełnego wyniku wymaganego od normalnego aparatu kontrolnego.

Poważną również przeszkodą jest niedoceniaenie kontroli i wobec tego nieuwzględnienie odpowiednich etatów w organizacji niektórych instytucji, rzekomo ze względów oszczędnościowych.

Podjęcie takie jest niesłuszne, zwłaszcza że wartość strat ponoszonych wskutek braku kontroli jest niewspółmiernie wyższa, od kredytów przewidzianych na uposażenie kontrolerów.

Józef Krzyżak

WITOLD RYCHTER

WALKA O... PRAWO JAZDY

Artykuł dyskusyjny

Pozwólcie Mili Czytelnicy, że tym razem zamiast felietonu drogowego poruszę pewne mało znane zagadnienie, a mianowicie zagadnienie uzyskania prawa jazdy, noszącego oficjalne miano pozwolenia na prowadzenie pojazdów mechanicznych.

Zagadnienie to jest mało znane szerszemu ogółowi samochodziarzy i motocyklistów, bowiem ci mają tę sławną walkę już poza sobą. Natomiast wśród przystępujących do egzaminu zagadnienie to urasta do niebywałych rozmiarów i nierzadko ma przemożny wpływ na dalszy ciąg życia kandydatów.

Przez piętnaście lat przedwojennych oraz przez dwa powojenne zetknąłem się bliżej ze sprawami egzaminów na prawa jazdy i uważam za właściwie podzielić się uwagami na ten temat z każdym, kogo to obchodzi. Wydaje mi się, że nadszedł już czas, by wszcząć publiczną dyskusję.

Pomijam całkowite sprawy formalne, jak składanie wniosków, zdobywanie papierków, świadectwa lekarskie, moim skromnym zdaniem niewiele przynoszące korzyści, a dużo kłopotu i zamętu. Pomijam świadectwa niekaralności, które możnaby bez skrępowań znieść w stosunku do kierowców niezawodowych i motocyklistów, jako że prawo jazdy jest jedynie stwierdzeniem, że „osobnik” może „kręcić kółkiem” bez szkody dla swego i bliźnich zdrowia. Na ten temat nie pragnę kruszyć kopii, bowiem wszelkie oznaki na niebie i ziemi wskazują, że władze mają podobny pogląd.

A więc — do rzeczy!

Do egzaminu przystępuje tak zwany „element”. Element ten można podzielić na następujące grupy: inteligencja pracująca — około 5%; rzemieślnicy — około 20%; robotnicy niewykwalifikowani — około 25%; chłopci — około 15%; ucząca się młodzież — około 30% i pozostałe 5% — inni entuzjaści motoryzacji. Muszę jednak zastrzec się, że podział ten nie jest zbyt dokładny, bowiem zmienia się w znacznych granicach w zależności od środowiska, dzielnicy kraju i wielkości miasta wojewódzkiego.

„Element” posiada tak zwany entuzjazm. Otóż ten entuzjazm, można powiedzieć, jest w nasileniu wprost proporcjonalny — do trudności, z jakimi kandydat zdobywa wiedzę samochodową. Im przyszyły kierowca jest mniej inteligentny, im trudniej przychodzi mu uporać się z tajemikami silnikowego wehikułu, tym bardziej zjadale zwalcza przeciwności, tym pilniej wchłania wiedzę, tym staranniej porządkuje zdobyte wiadomości.

Pomijając wyjątki należy stwierdzić, że kandydaci, którym nauka przychodzi łatwo, a szczególnie ci, którym nie każą płacić za kurs — uczą się „aby zbyć”, aby tylko zdać egzamin przy minimum wysiłku. Nato-

miał z reguły syn chłopca, który w jakimś prowincjonalnym miasteczku uczęszcza na objazdowy kurs samochodowy, codziennie ze stoickim uporem przebywa piechotą po kilkanaście kilometrów ze swej wsi do miasteczka i z powrotem, byle tylko nie uронić kilku minut z wykładu i nie opuścić ani jednej jazdy.

Jakże przyjemnie jest egzaminować takiego kandydata! Widać wprawdzie, że głowa mu puchnie od niezliczonych ilości części składowych samochodu, że iskry elektryczne biegają nie tylko po cylindrach, lecz i po wszystkich częściach ciała egzaminowanego, że wał rozrządczy nie zawsze pozostaje w silniku, bowiem niekiedy potrafi udać się aż do hamulców — ale zapał, głód wiedzy, entuzjazm dla motoryzacji i pracowitość — zawsze zwyciężają egzaminatora, który pobłażliwie wybacza niewielkie pomieszanie pojęć.

Podobnie zachowuje się większa część młodzieży, szczególnie robotniczej. I tu widać umiłowanie przyszłego zawodu, chęć zdobycia awansu społecznego, ambitne plany wyróżnienia się.

Oczywiście niekiedy braki wiedzy teoretycznej, szczególnie w dziale przepisów drogowych, są nie do wybaczenia. Wtedy kandydat otrzymuje „poprawkę”. Jedno jest pewne: choćby przyszło mu przyjechać na nią z bardzo odległej miejscowości, przyjedzie niewątpliwie i równie niewątpliwie zda „poprawkę” celującą. Taki to już jest ten pozytywny „element”.

A teraz odwrotność powyższego, wzięta żywcem z pewnego egzaminu teoretycznego.

Elegancko ubrany młodzian z wypielegnowanymi palcami i papierosem w ustach. Wchodzi. Siada niedbale zakładając nogę na nogę.

Otrzymuje pytanie o czterech suwach silnika. Odpowiada, że jest inżynierem samochodowym, o co go zresztą nikt nie pyta. Uważa, że chyba zbędnym jest egzaminowanie go z budowy samochodu.

Lecz egzaminator nie daje za wygraną. Z uśmiechem stwierdza, że wobec tego „pan inżynier” nie będzie chyba miał wielkich trudności w wyjaśnieniu podstaw budowy i działania silnika. Wywiązuje się następująca rozmowa:

Egzaminator:

— Jakie są zasadnicze części składowe silnika?

„Inżynier” samochodowy:

— Po co mnie pytać o takie głupstwa? Przecież znam doskonale wszystkie samochody.

— A czy obywatel zna też Dekawki lub Tatry?

— O. Naturalnie! Masami! Znam ich każdą śrubkę i sztyfcik!

— No to proszę uprzejmie powiedzieć z czego są zrobione zawory w silniku dwusuwowym DKW?

— Jaki to z czego? Wiadomo! Z żelaza!

— Aha! To... niezupełnie. A wobec tego ile mniej-więcej litrów wody zawiera system chłodzący w silniku osobowej Tatry, którą obywatel tak dobrze zna?

— Och, proszę pana! Co mnie to obchodzi, ile litrów. Leje się tam wodę, aż będzie pełno.

— Naprawdę? A do czego służy ta woda?

— Jakiś do czego? Przecież bez wody silnik nie ruszy...

Koniec. Wynik niedostateczny. Natomiast zaczyna się awantura. „Obcięty“ znawca Tater i dwusuwowych Dekawek z zaworami z żelaza udaje się do przewodniczącego komisji z zażaleniem na egzaminatora. Słyszałem rzeczy, żeby jego „inżyniera“ samochodowego pytać o jakieś tam zawory i o pojemność systemu chłodzenia?! Czy może on na pamięć znać te dane?

Gdy przewodniczący informuje „inżyniera“, że DKW nie posiada wcale zaworów, a Tatra chłodzona jest powietrzem, następuje konsternacja. Okazuje się, że kupił on właśnie luksusowy samochód, a zresztą nie będzie go prawie wcale prowadził, bowiem posiada „własnego szofera“.

Tak! Niestety zdarzają się i takie przypadki, choć stosunkowo rzadko.

* * *

Ale zdarzają się i inne, radosne, dające zadowolenie nie tylko kandydatom, lecz i komisji egzaminacyjnej. Oto na początku lata pewna sekcja motocyklowa pewnego zrzeszenia sportowego podjęła zobowiązanie wyszkolenia znacznej ilości motocyklistów w jednej z podstołecznych wsi. Po ukończeniu kursu zjechała tam komisja egzaminacyjna, by na miejscu przeprowadzić egzamin. I oto zapanowała powszechna radość. Zdali wszyscy kandydaci. Dosłownie wszyscy. Nie było ani jednego wyniku ujemnego. Ośrodek wiejski, stu procentowi chłopcy pobili na głowę kandydatów z miasta. A egzamin wcale nie był ułatwiony, tylko wszyscy naprawdę umieli.

To się nazywa dobrze wykonana robota. Kapitan sportowy klubu — obywatel Grabowski ze swymi współpracownikami może być słusznie dumny z dzieła.

Jak wygląda przy tym młodzieniec, który „oblewać“ się sromotnie na egzaminie usprawiedliwia się, że nie umie, bowiem nie uważał na wykładach. „Po co miałem uważać, co mówi wykładowca, kiedy kurs nic mnie nie kosztował? Instytucja za mnie zapłaciła...“

* * *

Jest jeszcze inna kategoria kandydatów. Oto taki spryciarz „wysłucha“ kursu, ale nie przechodzi wstępnego egzaminu na tym kursie uważając to za stratę czasu (egzamin taki nic nie kosztuje) i zgłasza się do komisji indywidualnie, nie przedstawiony przez szkołę. Wynik jest przeważnie zły. Dla czego? Gdy kandydat wie dobrze, że w szkole egzaminu wstępnego by nie złożył, ale może „uda mu się“ prześlizgnąć przez komisję.

Tak więc nie dziwota, że komisyjny egzamin państwowy zdaje przeciętnie zaledwie około 60 — 70 procent zgłaszających się.

Natomiast ciekawy objaw stanowi regularne „obcinanie się“ kierowców, zdających na kategorię II i I z... przepisów drogowych. Oznacza to, że kierowcy, jeżdżący już po kilka lat z kategorią III, zapomnieli po prostu przepisów jazdy, znaków drogowych i instrukcji, a nie chciało im się, czy może „nie wypadało“ sięgnąć do podręcznika.

Nie wszystkich tego rodzaju kandydatów można winić. Okazuje się, że w wielu przypadkach winę ponosi autor mocno reklamowanego „podręcznika“, wydanego przez jakąś prywatną firmę. Kandydat pokazuje zdumionemu egzaminatorowi książkę, w której „stoi“, jak wół, że pojazd, jadący prosto, ma pierwszeństwo przejazdu przy krzyżowaniu się z pojazdem skręcającym. Ze pojazd zmotoryzowany ma pierwszeństwo przejazdu przed niezmotoryzowanym. Że istnieje droga „główna“, oznaczona kwadratowymi znakami. Że zakręt w lewo należy wykonywać jak największym łukiem tuż koło prawego chodnika. Że...

Niewątpliwie, tego rodzaju podręczniki, pokutujące jeszcze w Polsce, a gloryfikujące okupacyjne niemieckie przepisy, czynią wiele szkody przystępującym do egzaminu.

* * *

Albo inny przykład szkodliwej i bezsensownej działalności. Oto przystępuje do egzaminu grupa kandydatów, wyszkolonych w ramach zorganizowanego kursu przez pewną instytucję. Kierownik kursu, zamiast polecić kupić taną broszurkę z przepisami drogowymi, napisał wielostronicowy skrypt, powielił go na powielaczu i sprzedał z pewnym zarobkiem kursantom. Skrypt ten roił się od pospolitych bredni i wręcz fałszywych wiadomości. Wynik egzaminu? Szkoda słów...

* * *

W roku bieżącym zaznaczyła się zażarta rywalizacja co do poziomu wyszkolenia pomiędzy zawodowymi szkołami samochodowymi, a doraźnie organizowanymi kursami, prowadzonymi przez kluby sportowe. Rywalizacja ta wyszła na dobre przede wszystkim kandydatom na kierowców, bowiem naogół poziom wyszkolenia znacznie się poprawił.

Władze cofnęły koncesje na szkolenie wielu „specjalistom“, którzy na pierwszym planie stawiali zarobek własny, a pozostawili prawo do szkolenia jedynie tym, których długoletnia i uczciwa działalność dawała gwarancję dobrych wyników. Toteż trzeba stwierdzić, że tak w miastach wojewódzkich, jak i w terenach szkoły samochodowe spełniły zadanie dość dobrze. Trzeba też przyznać, że tak zwane popularnie „cyrki“, czyli kursy objazdowe, prowadzone przez doświadczonych fachowców, przyczyniły się w znacznym stopniu do zwiększenia kadr kierowców, szczególnie tam, gdzie nie było szkół państwowych ani kursów klubów sportowych. „Cyrki“ te wypełniły w znacznej mierze lukę, wynikającą ze znikomej jeszcze ilości kursów uspołecznionych.

Wydaje się, że przy ścisłej kontroli opłat za kurs i poziom nauczania, szczególnie strony praktycznej, zarówno szkoły prywatne umiejscowione, jak i objazdowe będą jeszcze przez pewien okres pozycją dodatnią w szkolnictwie samochodowym.

Natomiast należałoby użyć wszelkich środków zachęty, by skłonić zrzeszenia sportowe do rozszerzenia akcji szkolenia kierowców niezawodowych i motocyklistów ze zwróceniem specjalnej uwagi na ośrodki wiejskie. Akcja taka powinna dać naprawdę wspaniałe rezultaty. Początki tego mamy już za sobą, a wyniki są, jak dotychczas, doskonałe. Wydaje mi się, że w tej sprawie wypowiedzą się i inni.

* * *

Wobec tego przejdę do tak zwanej odwrotnej strony medalu. Chodzi mi o komisje egzaminacyjne. Tutaj, jest jeszcze, moim zdaniem, wiele do zrobienia.

Są egzaminatorzy, którzy komentują przepisy według własnego widzimisie i wymagają identycznego komentowania od kandydatów, nie popartego w niczym tekstem rozporządzenia.

Wielu egzaminatorów nie czyni żadnej różnicy w zakresie wiadomości na poszczególne kategorie prawa jazdy. Wielu wymaga znajomości silnika samochodowego przy egzaminie na motocykle. Wielu wreszcie popisuje się swą rzekomą wiedzą teoretyczną zadając pytania, na które w ogóle nie wiadomo, jak odpowiedzieć.

Niejednokrotnie daje się zauważyć bardzo szkodliwy objaw, że dany egzaminator ma swego „konika“. Z góry wiadomo, o co i jak zapyta, ale — co gorzej — wiadomo też z góry, jakiej będzie wymagał odpowiedzi na tego „konika“. Toteż co sprytniejsi wykładowcy dowiadują się rychło, jak sprawy swoją i uczą swych wychowanków w sposób następujący:

„Ten gruby, niski, zapyta was o to i o to. Odpowiedźcie mu dokładnie tak a tak. Jeżeli traficie do tego łysiego — a zapyta was o to samo, to odpowiadajcie nie tak, jak tamtemu, tylko tak a tak...“

„Ten czarny będzie pytał z teorii tylko o to i o to. Tamten kędzierzawy każe wam ustawić zapłon i zapyta o ciśnienie podczas wybuchu. Odpowiedźcie: około 30 atmosfer. Tylko nie mówcie 30 kilogramów na centymetr, ale koniecznie atmosfer“.

„Temu mówcie o karburatorze, żyglerze i dyferencja.e. Natomiast tamtemu za żadne skarby; mówcie wiedzy o gaźniku, rozpylaczu i mechanizmie różnicowym“.

Jaki z tego skutek? Oto kandydaci wkuwają się bezmyślnie jedynie po to, by wiedzieć z góry, o co ich zapytają — dać odpowiedniemu egzaminatorowi „pasujące“ dla niego odpowiedzi. Keszty mogą nie umieć.

* * *

Pewnego dnia zauważyłem ze zdumieniem, że kandydat, przygotowany na odpowiadanie według „schematu“ danego egzaminatora, recytował bez zająknięcia zawiłą drogę prądu niskiego napięcia w obiegu zapalania uwzględniając stacyjkę, bezpieczniki, kondensator, zaciski, lampki kontrolne, amperomierz i inne cudowności. To samo powtórzyło się przy obiegu olejenia. Nagle sąsiedni egzaminator przerwał recytację pytaniem, gdzie się wiewa olej do silnika samochodowego. Kandydat niezwolecznie zbaraniał i po bardzo długim namysle oświadczył, że tego go nie uczyli. Do czego służy rozrusznik? Okazało się, że chyba do... pompowania opon. Jak uruchomić silnik? Tego on nie wie, gdyż silnik zawsze uruchamiał instruktor...

Jasne?

Oczywiście, że jasne. Brak jest co najmniej połowy dobrych egzaminatorów, ale nie ma ich skąd wziąć. Do tego dochodzi trudność ze zwalnianiem egzaminatorów z niektórych godzin pracy, by mogli spełnić on swój społeczny obowiązek. Komisja musi wyjechać w sobotę na egzamin w ośrodku wiejskim. Egzamin będzie trwał przez sobotę i niedzielę po dziesięć godzin dziennie. Niestety komisja nie może wyjechać w koniecznie pełnym składzie, bowiem część jej członków pracuje w różnych instytucjach, a te nie udzielają zwolnienia. Egzamin „leży“, lub też odbywa się kosztem niezwyklego zmęczenia tych, którzy mogą wyjechać.

* * *

A reszta niedomagań? A poziom? A sposób pytania?

Dawno już twierdzą, że na to jest doskonała rada. Oto należy zawiesić egzaminowanie w całej Polsce na trzy dni. Należy zwołać wszystkich egzaminatorów w jedno miejsce. Należy zrobić generalny wykład dla egzaminatorów, wybić im z głowy rzeczy złe, dokładnie wytłomaczyć, jak mają pracować, o co pytać, jak pytać, jak postępować z kandydatami. Należy z gruntu wypełnić wszelką osobistą interpretację przepisów drogowych, przerobić wszystkie pytania i właściwe odpowiedzi, zakazać scholastycznych rozważań na temat zawiłych zagadek. Słowem, należy z niektórych egzaminatorów zrobić prawdziwych egzaminatorów, przed którymi zda egzamin nie ten, który „dopasuje się“ do egzaminatora, lecz ten, który rzeczywiście posiada minimum wiadomości, wymaganych przez rozporządzenie o ruchu pojazdów mechanicznych.

Niech znikną wreszcie pytania, jak oblicza się wartość na mapie, lub jak wygląda na mapie las liściasty. Niech motocyklistę nie dręczą po nocy sny o wylewaniu panewek. Niech kierowca trzeciej kategorii nie biedzi się nad wyważaniem wału korbowego, a kierowca drugiej — nad procentem wilgotności drewna do gazogeneratora.

Niech komisje egzaminacyjne przestaną kierować się zasadą „sztuka dla sztuki“, a zbliżą się bardziej do życia.

Oświadczając, że niniejszy artykuł nie miał zamiaru nikogo dotknąć osobiście, w pełni uznania dla szczerzej pracy komisji egzaminacyjnych, prosi o wybaczenie tych, którzy się wiece zasłużyli w pracy społecznej.

Witold Rychter

NOWE TABLICE REJESTRACYJNE

Ostatnio władze rejestracyjne samochodowe (wydziały komunikacyjne Wojewódzkich Rad Narodowych, a w m. st. Warszawie i w m. Łodzi — wydziały komunikacyjne Rad Narodowych m. st. Warszawy i m. Łodzi) rozpoczęły wydawanie na samochody i motocykle tablic rejestracyjnych i tablic z numerami próbnymi nowego wzoru.

Nowe tablice różnią się od dotychczasowych kolorami oraz sposobem wykonania, a mianowicie: znaki składające się z litery (lub grupy liter) oraz liczby są wytłaczane, a nie — jak dotychczas — tylko malowane.

Jeżeli chodzi o kolory tablic, to tło tablicy rejestracyjnej jest zawsze czarne, tło tablicy ze znakami próbnymi jest białe.

Sam znak rejestracyjny jest albo biały albo żółty; znak próbny jest zawsze czerwony.

W rzucie pierwszym wydawane są tablice rejestracyjne na samochody należące do cudzoziemców: tablica czarna z żółtym znakiem rejestracyjnym, składającym się z litery serii „Z“ oraz liczby, odpowiadającej województwu, na którego obszarze samochód jest zarejestrowany.

Jako następne będą wydawane tablice rejestracyjne dla taboru Państwowej Komunikacji Samochodowej: seria „PKS“ i liczba, w kolorze białym na czarnym tle.

W dalszych rzutach będą wydawane tablice rejestracyjne dla samochodów urzędów i przedsiębiorstw państwowych (seria „A“) oraz innych osób prawnych i fizycznych.

Znaki próbne, wydawane na pojazdy jeszcze nie zarejestrowane, zawierają zawsze grupę liter „PR“ w kolorze czerwonym na białym tle.

Również wydawane są tablice na motocykle: tło czarne a na nim wytłoczone znaki rejestracyjne koloru białego.

Znak rejestracyjny dla motocykli — w odróżnieniu od znaku rejestracyjnego samochodowego, składa się zawsze z grupy dwu liter: np. EG, EJ, EL itd. oraz odpowiedniej liczby.

Wymiana tablic dotychczasowych na nowe potrwa do końca roku bieżącego. (E).

POWOŁANIE KOMISJI DO SPRAW GARAŻOWANIA I PARKOWANIA

Dnia 12 maja br. zostało podpisane przez Przewodniczącego PKPG zarządzenie, powołujące Komisję do opracowania zagadnienia garażowania i miejsc postoju samochodów w wielkich ośrodkach miejskich.

Zarządzenie to jest pierwszym krokiem, mającym na celu uregulowanie i właściwe ustalenie zagadnienia w ogólnym planie budowy i rozbudowy kraju.

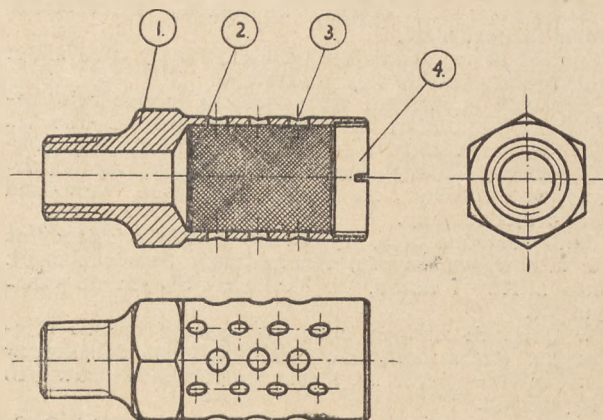
Dotychczasowe plany inwestycyjne nie przewidywały specjalnych sum na budowę garaży, a środki inwestycyjne na ten cel były rozproszone w budżetach poszczególnych inwestorów, w wysokościach mających zaspokoić ich indywidualne potrzeby. W takich warunkach budowa garaży była dokonywana małymi jednostkami, nierzadko na kilka samochodów, co w konsekwencji powodowało rozrzucone dysponowanie terenami i środkami finansowymi, oraz utrudniało realizację planów rozbudowy przestrzennej miast, lub ośrodków miejskich.

Szczegółne nasilenie rozbudowy większych ośrodków miejskich i przemysłowych w kraju, przewidziane w Planie 6-letnim, ujawniło konieczność wytyczenia linii, po której ma postępować rozbudowa garaży i miejsc postoju.

Wytyczenie takiej linii i zharmonizowanie jej z linią ogólnej rozbudowy miast zostało powierzone powołanej wyżej wymienionym zarządzeniem Komisji. Realizowanie zasad ustalonych przez Komisję wyeliminuje możliwość przypadkowego rozmieszczenia garaży i miejsc postoju w nieodpowiednich punktach poszczególnych większych ośrodków miejskich — co w przyszłości mogłoby pociągnąć za sobą poważne straty na odległe dojazdy.

NOWE POMYSŁY RACJONALIZATORSKIE

1. Pracownicy Miejskich Zakładów Komunikacyjnych w Warszawie, *Ob. Ob. Stefan Kurek i Władysław Dąbrowski* skonstruowali zastępczy filtr powietrzny do urządzenia instalacji pneumatycznej w autobusie marki „Chausson”. Oryginalny filtr francuski, na skutek wstrząsów w czasie ruchu pojazdu i dużego ciężaru (0,95 kg.) powodował częste zniszczenia gwintu w aluminiowej głowicy sprężarki, co było przyczyną gubienia filtrów.



Rys. 1. Szkic zastępczego filtra powietrznego do autobusu Chausson.

Nowy korpus filtra — jak widzimy na *rys. 1* — (1) sprężarki wykonany jest w formie drażnionego walca z wywierconymi otworami, wypełniony włosiem (3) zabezpieczonym od strony wlotu powietrza do komory zaworu wlotowego siatką drucianą (2), zamknięty w górnej części wkręcanym korkiem (4). Filtr taki wmontowany jest w sprężarkę wraz z przewodem, w którym znajduje się komora z zaworem wlotowym.

Filtr oryginalny posiada element filtrujący uformowany w kształcie pierścienia — co daje możliwość należytego wykorzystania powierzchni chłonnej. Przez ukształtowanie pomysłu racjonalizatorskiego jako walca wypełnionego, zmniejsza się znacznie powierzchnia filtrująca, co powoduje wykorzystanie w pierwszym rzędzie warstw filtrujących położonych bliżej przewodu odprowadzającego i będzie dawało szybszy wzrost ciśnienia pod wpływem zanieczyszczenia, a zatem stworzy gorsze warunki napełniania sprężarki. Dlatego dla zapewnienia należytej pracy sprężarki koniecznym jest częstsze czyszczenie filtra.

2. Do otrzymanych z demobilu zachodniego samochodów nie ma części zamiennych. Trudności w eksploatacji taboru stają się coraz większe w miarę

wzrostu ilości zużytych wozów. Nie zniechęca to jednak naszych warsztatowców.

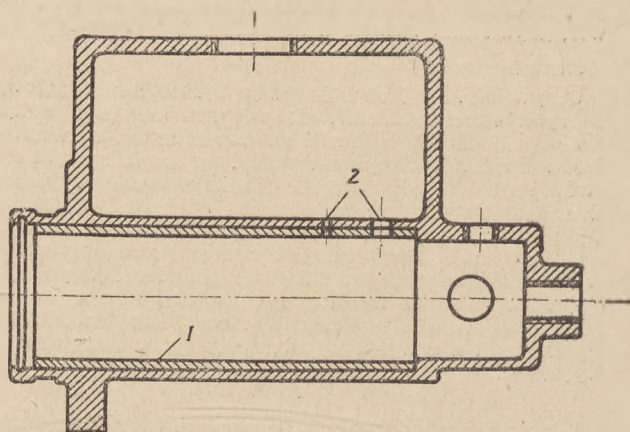
Jako przykład zainteresowania problemem części zastępczych do samochodów podajemy dwóch pracowników Warsztatów PKS we Wrocławiu *Ob. Ob. Józefa Woźniaka i Antoniego Dudka*, którzy opracowali sposób regeneracji pompy hamulcowej do samochodu GMC. (*rys. 2*).

Pomysł polega na roztoczeniu cylindra pompy i wprasowaniu nowej tulei żeliwnej (1), a następnie przewierceniu dwu otworów (2) i szlifowaniu.

W podobny sposób można regenerować tuleje cylindrów hamulcowych przy kołach samochodów.

Szczególną uwagę należy zwrócić na dokładne przeszlifowanie gładzi nowej tulei, na średnicę przewiercanych otworów, — celem uniknięcia zakłóceń w pracy hamulców. Najbardziej odpowiednim materiałem na tuleje jest staliwo lub żeliwo drobnoziarniste.

Ostatnie doświadczenia wykazały opłacalność wykonywania całych nowych korpusów pomp hamulcowych.

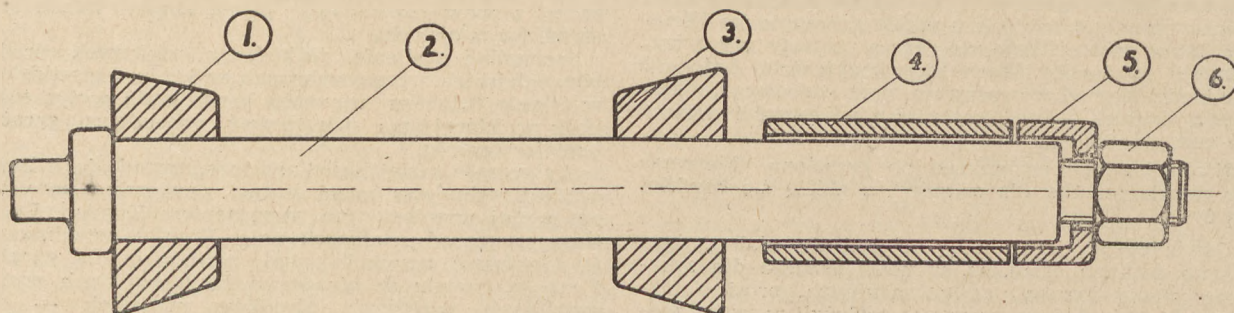


Rys. 2. Szkic pokazujący w jaki sposób można regenerować pompę hamulcową do samochodu GMC.

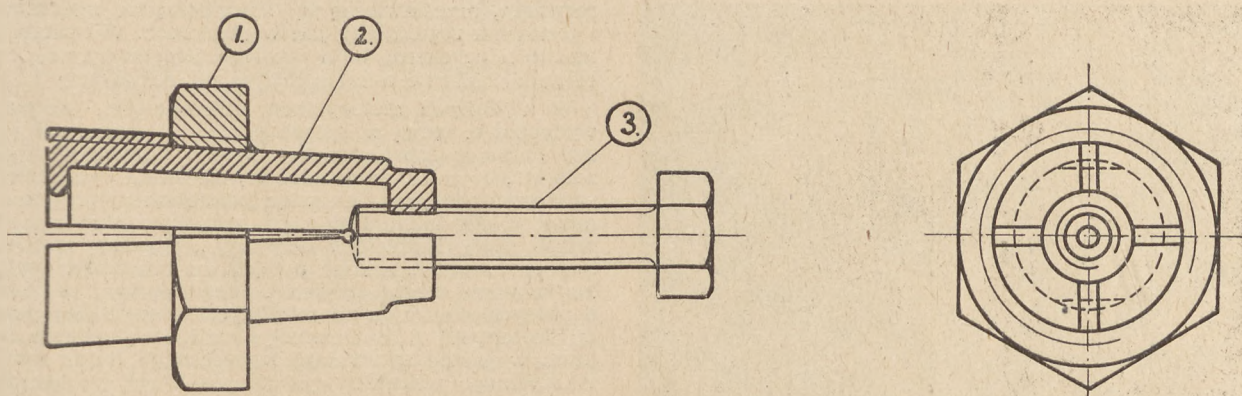
Za swój pomysł racjonalizatorzy otrzymali nagrodę w wysokości 26.640 zł.

3. Pracownik Ekspozytury PKS w Warszawie — *Ob. Tomasz Łagoda* skonstruował przyrząd do przetaczania bębnow hamulcowych przy samochodach ZIS — 5.

Wspomniany przyrząd (*rys. 3*) składa się z wałka (2) ze stałym pierścieniem (1) na drugim końcu nagwintowanym, pierścienia przesuwającego (3), tulei przedłużającej (4), pokrywki dociskowej (5) i nakrętki (6).



Rys. 3. Szkic przyrządu służącego do przetaczania bębnow hamulcowych samochodów ZIS 5.



Rys. 4. Szkic ściągarza do pierścieni łożyskowych z wału napędowego pompy wtryskowej.

W przyrządzie między pierścieniami umieszcza się bęben hamulcowy razem z piastą, mocuje za pomocą nakrętki i przetacza na tokarni między nakiełkami.

Przyrząd taki po dokonaniu zmian w kształcie uchwytu może mieć zastosowanie do przetaczania bębnow hamulcowych samochodów innych marek.

Celem uniknięcia mimośrodowości w przetaczaniu, przy wykonaniu przyrządu należy zwrócić uwagę na dokładne wykonanie wałka, utwardzenie, szlifowanie stożków i wałka.

Racjonalizator otrzymał 15.000.— zł. nagrody.

4. Ob. Stanisław Matyja — pracownik Ekspozytury PKS w Warszawie, opracował ściągarz do pierścieni łożyskowych z wału napędowego pompy wtryskowej (rys. 4). Ściągarz składa się z tulei (2) wyciętej

stożkowo i sprężynującej. Posiada ona występ do zaczepienia o kołnierz pierścienia łożyskowego wałka i jest nagwintowana, a nakrętka (1) zaciska tuleję na pierścieniu. Śruba (3) służy do wypchnięcia wałka pompy wtryskowej z pierścienia łożyska, który pozostaje w tulei przyrządu.

Konstrukcja ściągarza jest zbyt skomplikowana dla wykonania przez warsztat pod ręczny (gwint i wycięcia) można ją rozwiązać prościej przez zastosowanie zwykłej tulei dwudzielnej.

W wykonaniu przyrządu należy zwrócić uwagę na występ tulei, który będzie posiadał duży moment na złamanie (materiał i obróbka termiczna).

Racjonalizator otrzymał za usprawnienie 10.600.— zł nagrody.

opracował Jerzy Skrzywan

KRZYSZTOF ROŚCISZEWSKI

Dźwignie naszych motocykli

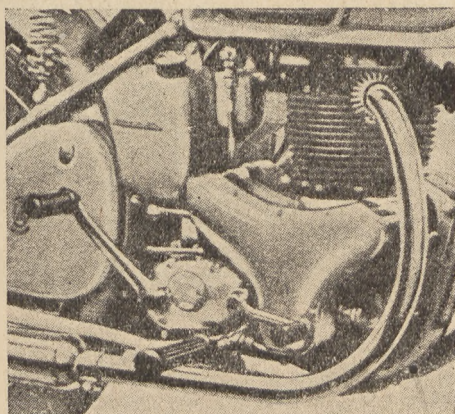
Mówiąc o dźwigniach, mam na myśli te, które uruchamiają hamulce, zmiennik biegów i sprzęgło. Ponieważ omawiać je będę pod kątem pielęgnacji i właściwego ustawienia nie będę się rozwodził nad tym, jak one mają wyglądać i jakim wymaganiom mają odpowiadać. Krótko wspomnę, że obecna seryjna „Eshaelka” ma wszystkie dźwignie bez zarzutu, co jest głównie zasługą nieustrudzonego kol. Jankowskiego.

Przyjrzyjmy się seryjnej „Eshaelce”, i przejdźmy po kolei wymienione na początku dźwignie i „manetki”. Przy lewej nodze dostrzegamy dźwignię nożnej zmiany biegów. Dźwignia ta zaciśnięta jest na wieloklinowym wałku, zwanym popularnie „wałkiem z frezami”. Ten sposób zamocowania wybrano, by właściciel mógł sobie przedstawiać tę dźwignię według własnego życzenia.

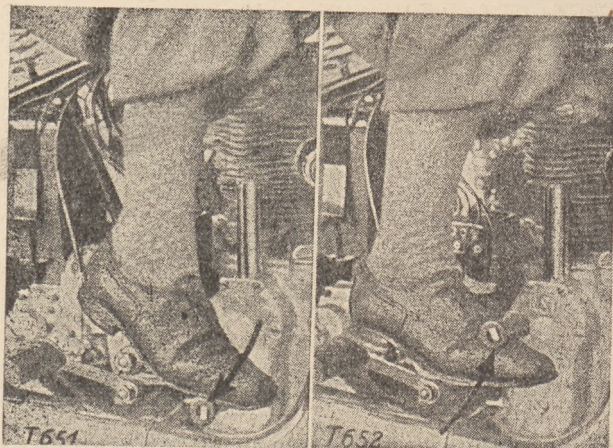
A po co? Po to, by zmianę biegów mógł wykonywać nie odrywając nogi od podnóżka. Bieg przełączamy po przesunięciu lewej nogi do środka (bo dźwignienka jest umyślnie trochę schowana) czubkiem buta (palcami), wykonując ruch w górę lub w dół nie większy niż 15 — 20 mm. Po dokonanej zmianie stopa wraca wraz z pedałem do niewymuszonego położenia normalnego.

Jeśli w celu zmienienia biegu musimy najpierw „wejść na drugie piętro”, czyli oderwać nogę i unieść sporo do góry, by w ogóle „przydepnąć” dźwignienkę zmiennika biegów, to jest źle. I na przykład wszystkie NSU mają tę sprawę rozwiązana wprost skandalicznie. Można sobie w tych motorach poradzić doginając odpowiednio dźwignienkę po uprzednim zagraniu jej do czerwonego żaru.

Przy prawej nodze widzimy dźwignię nożną hamulca (na tylne koło). I tutaj, tak samo jak poprzednio obowiązuje zasada: „nie włącz na drugie piętro, jeśli chcesz pocisnąć w dół i nie schodz z pierwszego piętra do piwnicy jeśli masz zrobić 2 kroki”. Jak już powiedziałem w motocyklach SHL 125 dźwignienka ta jest dobrze umieszczona, podobnie jak i w wielu innych nowoczesnych motocyklach. Pedalik tej dźwigni znaj-



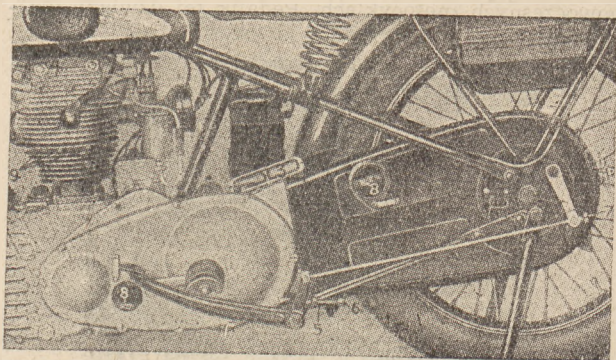
Tak należy ustawić dźwignienkę zmiennika biegów — lekki ruch nogą i już włączamy bieg (BSA).



Tak nie powinna być umieszczona dźwignienka zmiany biegów. Na zdjęciach kierowca musi zdjąć nogę z podnóżka celem dokonania zmiany biegów — a w interesie dobrego prowadzenia oraz wygody noga musi stale spoczywać na podnóżku (NSU).

dować się musi tuż przy „palcach” buta, parę milimetrów poniżej podeszwy — przy zupełnie swobodnym i niewymuszonym położeniu stopy. W razie nagłej potrzeby wóznien wystarczy szybki lekki ruch stopy ku środkowi maszyny i przyciśnięcie pedału dźwigni w dół o około 10 mm, by hamulec już zaczął działać. Na te 10 mm składa się swobodny ruch nogi równy ok. 5 mm oraz martwy ruch dźwigni też nie większy jak 5 mm. Przy dobrze ułożyskowanych dźwigniach hamulca oraz małej dźwigni na pokrywie bębna hamulcowego, cały ruch nogi — od chwili gdy hamulec zaczyna działać aż do zupełnego zablokowania koła — wynosi zazwyczaj 2 — 3 mm. Jeśli miejsca ułożyskowania są wybite, to hamulec „ciągnie się” lub jest, jak to mówią, „gąbczasty”.

Co regulujemy przy nożnym hamulcu? 1) Najpierw śrubką regulacyjną przy dźwigni (pedale) podsuwamy dźwignię na poziom ok. 5 mm poniżej podstawy buta nogi swobodnie spoczywającej na podnóżku. 2) Następnie motylkową (lub ząbkowaną) nakrętką regulujemy długość cięgi tak, by martwy ruch całości nie przekraczał 5 mm. 3) Sprawdzamy, czy — przy zupełnie wciśniętym pedale — dźwignienka znajdująca się przy pokrywie bębna hamulcowego tworzy z cięgiem kąt prosty. 4) Jeśli kąt ten jest ostry lub co gorsza



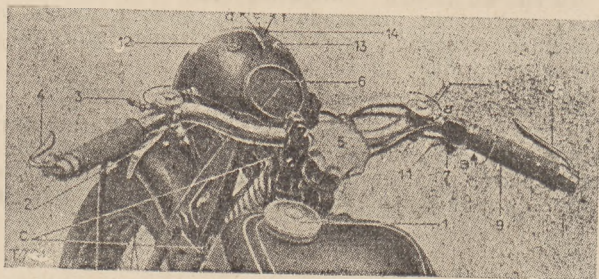
Dźwignia tylnego hamulca jest tutaj dobrze ustawiona. Śrubą (6) z przeciwnakrętką (5) przestawiamy dźwignię tak, by jej pedałik znajdował się tuż przy palcach. Nakrętką (7) na cięgle regulujemy martwy ruch całego systemu. Dźwignienka przy pokrywie bębna hamulcowego ustawiona jest tu wzorowo. Po „przydepnięciu” hamulca tworzyć będzie ona z cięgiem kąt prosty (NSU).

rozwartym, przestawiamy tę dźwignienkę na wieloklinie i ponownie regulujemy jak w punkcie 2. W razie niemożności uzyskania kąta prostego, decydujemy się raczej na położenie o kącie ostrym niż rozwartym.

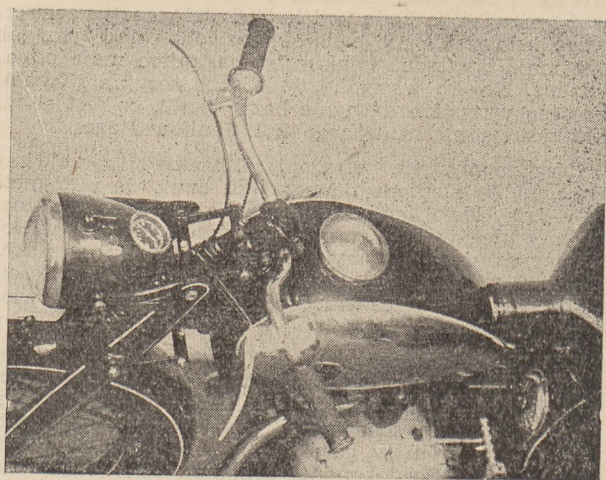
W niektórych motocyklach różne części, jak rury wydechowe, mogą w sposób skuteczny ograniczać ruchy hamulca lub zmiennika. Wtedy człowieka „krew zalewa”, bo musi przerabiać to, co winna była dobrze rozwiązać fabryka. Tak więc pamiętam nieprzyjemny moment, gdy latem 1948 r. po „rozgazowaniu” na podwórzu Huty Ludwików seryjnej „Eshaelki” nacisnąłem na hamulec, a noga uwzięła na ochronnym pałąku zwanym często „bigiem”. Jeśli dodam, że jeden z naszych obiecujących młodszych zawodników (Sekcji Motorowej AZS Gliwice) stracił parę cennych sekund w próbie sprawności tegorocznego Rajdu Świętokrzyskiego wskutek wyskoczenia biegu (wspomniany „bigiel” przeszkodził w uciążliwym włożeniu 1-go biegu, czego w nerwowej atmosferze rajdu zawodnik nie zauważył), to chyba nikt nie zdziwi się, jeśli powiem: „Gdybym był właścicielem „Eshaelki” zaraz bym urznął piłką te bigle”.

* * *

Przejdźmy z kolei do hamulca ręcznego (przedniego), który, jak wiadomo, jest o wiele ważniejszy i na ogół skuteczniejszy niż tylny. Co prawda wielu (i to zastraszająco wielu) motocyklistów woli w ogóle nie



Przestarzały system kierownicy z dźwignienkami „wewnętrzными”. Ten system dźwignienek nie jest obecnie nigdzie produkowany, głównie dlatego, że dźwignienki te poszerzają kierownicę i stwarzają niebezpieczeństwo złamania ręki w czasie upadku (NSU)



„Czysty” układ dźwigni CZ 125 ccm. W przeciwieństwie do dźwigni „wewnętrznych” nowoczesne dźwignie „zewnętrzne” nie stwarzają żadnego niebezpieczeństwa dla kierowcy podczas ew. upadku. Prawidłowe umieszczenie dźwigni i ich właściwy kształt mają szczególnie wielkie znaczenie w maszynach rajdowych i wyścigowych

(Foto Ceska Zbrojovka)

dotykać hamulca przedniego koła i ten ostatni najczęściej jest tylko „na pokaz“!

Nie tracę jednak nadziei, że ciągle pisanie o tym może przełamanie wreszcie ten zakorzeniony przesąd! Hamulec ręczny musi być utrzymany w stanie największej sprawności. Dźwignia hamulcowa na kierownicy nie może mieć zadziórów, któreby ramiły lub uwierzały rękę. Jeśli jej skok jest zbyt mały (nie wszystkie motocykle mają tak piękne rączki jak SHL z roku 1950), odginamy ją, ale tylko tyle, by można ją było pewnie ująć końcem palców. Operacja odginania nie jest możliwa, jeśli dźwignia jest z blachy. Często spotykamy „rączki“ z byszczącego stopu aluminiowego „Hydronium“. Gną się one jak oś, po podgrzaniu do temperatury ok. 330° C. Po ostygnięciu w parę minut są znowu twarde i wytrzymałe jak poprzednio.

Linka hamulcowa ma regulację w miejscu oparcia pancerza, zazwyczaj przy pokrywce bębna hamulcowego. Przez wkręcanie lub wykręcanie zabkowanej lub motykowej główki śruby regulacyjnej, ustalamy położenie „rączki“, przy którym hamulec zaczyna „łapać“. Każdy prędko spostrzeże, że najwygodniej i najskuteczniej hamuje się, gdy w momencie „łapania hamulca“ dłoń przybiera kształt dużej litery U. Duży palec ręki cofa wtedy jednocześnie gaz.

Co do dźwigniki sprzęgła, którą obsługujemy lewą ręką, stosunkowo niedużo nowego można powiedzieć. Samą rączką „operujemy“ analogicznie jak rączką hamulca, jeśli zajdzie tego potrzeba. W wypadku, gdy sprzęgło wyciskane jest przy pomocy ślimaka (NSU, DKW, SHL) zwrócić należy znowu uwagę, by ramię dźwigni uruchamiające ślimak tworzyło kąt prosty z linką, przy zupełnie ściągniętym sprzęgle.

Ogólnie warto wspomnieć, że w wypadku możliwości przestawiania rączek (dźwignienek) na kierownicy ustawiamy je jak następuje: 1) siadamy na maszynie przyjmując normalną pozycję; 2) wyciągnąwszy obie ręce przed siebie kładziemy na rączki gumowe **otwarte dłonie** z kciukami skierowanymi w dół; 3) gdy obie gumowe rączki oprą się o nasady kciuków, końce dźwignienek winny znajdować się trochę pod czubkami

małych palców; 4) jeśli w celu ujęcia dźwignienki musimy dłonie odginać do góry, dźwignienki przekreślamy w dół.

Przy takim ustawieniu dźwignienek możemy się nimi posługiwać w sposób najwygodniejszy. Inni mają odmiennie o tym zdanie, i jak zwykle każdy urządza się jak może najwygodniej.

Tak zwane rączki wewnętrzne, obecnie na całym świecie zarzucone, ale u nas jeszcze spotykane we wszystkich BMW i NSU są wręcz niebezpieczne przy upadku. Poza tym przez wyrzucenie większości swojej masy na zewnątrz niepotrzebnie powiększają moment bezwładności kierownicy. A właśnie ten moment bezwładności staramy się w interesie „dobrego prowadzenia się“ maszyny zrobić jak najmniejszy.

Na koniec wspomnieć należy, że cięgła (pręty stalowe) hamulców winny być zupełnie proste, bo inaczej sprężynują, a linki muszą lekko chodzić w pancerzach. Dajemy więc chętnie gruby pancerz i cienką linkę, a całość smarujemy od czasu do czasu olejem silnikowym. Połamane i popękane pancerze wymieniamy, bo rdzewieją i powodują przecieranie się linek.

Trud właściwego ustawienia i regulacji dźwigni oraz cięgła motocykla opłaca się: przekona się o tym każdy po pierwszej dalszej jeździe!

K. Rościszewski

OGROMNE ZAPOTRZEBOWANIE NA MOTOCYKLE

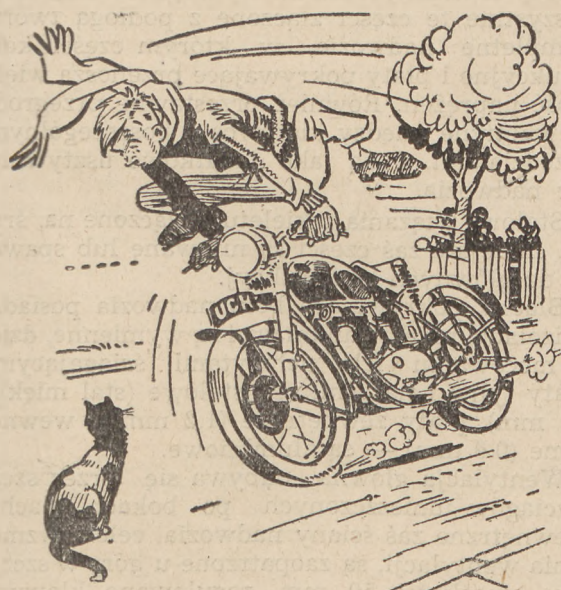
Sprzedawane przez placówki „Motozbytu“ motocykle krajowe „SHL“ i „Sokol“ 125 cm³ cieszą się nadal wielkim powodzeniem. Zgłoszone zapotrzebowania opiewają na tak wielką ilość, że mimo wykonywania z nadwyżką planów produkcyjnych zapotrzebowanie to nie będzie mogło być pokryte. Niezrealizowane dotychczas zapotrzebowania instytucji na ok. 2 tys. motocykli — a w myśl otrzymanych instrukcji władz nadrzędnych zapotrzebowania takie muszą być zaspakajane w pierwszym rzędzie. Dla nabywców indywidualnych zostaje rzeczywiście niewielka ilość motocykli i znacznie przeważająca część reflektantów będzie musiała czekać do roku przyszłego. Dopiero potężny zryw produkcyjny, przewidziany w ramach realizacji planu 6-letniego (32 tys. motocykli w 1955 r. — wg zapowiedzi wicepremiera Minca) pozwoli zapewne na dogonienie przez produkcję stale rosnącego zapotrzebowania.

PRZYKŁAD GODNY NAŚLADOWANIA!

Rybnik. Zarząd miejski w Rybniku doceniający znaczenie rozwoju wychowania fizycznego i sportu w mieście i okolicy postanowił **zwolnić całkowicie klub Budowlani Rybnik** od podatku z rozgrywek Ligi Żużlowej w dn. 4 czerwca rb. oraz obniżyć podatek z pozostałych imprez organizowanych przez ten klub do końca rb. o 50%. Jak widać Zarząd Miejski w Rybniku nie składa się ze skostniałych biurokratów, przeciwnie — zaś z ludzi zdolnych do zrozumienia czegoś więcej, niż ocenienie korzyści w postaci podatków od imprez wolywających do kasy miejskiej. Stanowisko Zarządu Miejskiego w Rybniku godne jest najwyższej pochwały, jako czyn służący prawdziwie upowszechnieniu sportu i kultury fizycznej! (wlp)

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

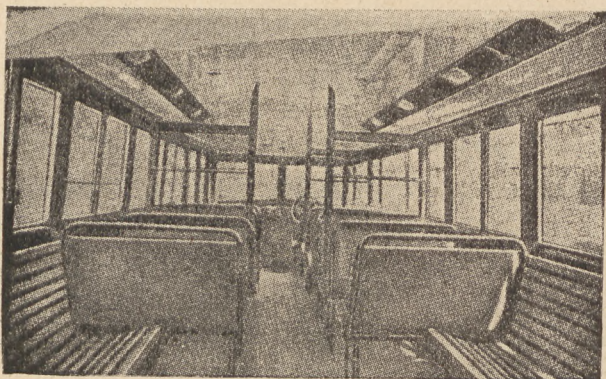
ADMINISTRACJA



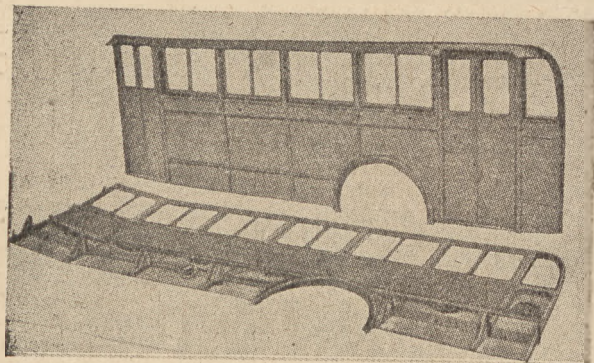
Tak wyobraża sobie wiele osób skutki hamowania przednim hamulcem. Przedni hamulec, używany w sposób rozsądny (to zn. nie „do dechy“), zapewnia lepsze zachowanie równowagi motocykla i krótszą drogę hamowania, niż hamulec tylny. Dlatego regulacji jego dźwignienek należy poświęcić jak największą uwagę.

Nadwozia autobusowe składane z gotowych elementów

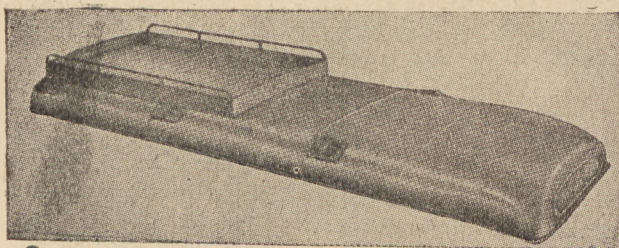
Tak zwana „prefabrykacja“, czyli produkcja zupełnie wykończonych zespołów, przeznaczonych do montażu po za wytwórnią, jest wynikiem obecnych warunków gospodarczych. W danym wypadku chodzi głównie o zaoszczędzenie środków transportowych, których ogólnie na świecie brak daje się odczuwać, oraz o możliwe obniżenie opłat przewozowych. Z tych przyczyn obserwujemy coraz częściej opracowanie projektów metalowego składanego nadwozia autobusu, którego gotowe zespoły można byłoby eksportować w skrzyniach, tanio i ekonomicznie.



Widok ogólny wnętrza autobusu.



Ściany boczne.



Dach z bagażnikiem.

Zastosowanie powyższych zasad oraz doświadczenia fabryk nabyte w czasie wojny przy budowie zespołów do bombowców, ułatwiają zrealizowanie projektu, przy zastosowaniu najnowszych urządzeń i użyciu niewykwalifikowanych robotników. Również montaż ostateczny na miejscu przeznaczenia nie przedstawia żadnych trudności i nie wymaga sił fachowych.

Specjalną cechą konstrukcji ostatnio omawianego w prasie zagranicznej nadwozia autobusu „Almet“, jest możliwość przeprowadzania, na żądanie nabywcy, oddzielnych zmian w rozmieszczeniu siedzeń, drzwi, przepierzeń wewnętrznych itp. Również takie szczegóły jak słupki konstrukcyjne i belkowania szkieletu mogą być łatwo przestawione, celem umieszczenia dowolnego wymiaru okien.

Konstrukcja ramy nadwozia i podłogi tworzy rodzaj platformy, montowanej do ramy samochodu na wspornikach gumowych, absorbujących wstrząsy podwozia. Rama podłogi jest tłoczona z segmentów z blachy stalowej. Całość jest pokryta ryflowanymi arkuszami, wykonanymi ze stopu aluminiowego, odpornego na korozję. Przy stopniach podłoga wychodzi poza linię nadwozia, tworząc rodzaj trójkątnych wsporników. Podłoga jest izolowana przeciw dźwiękowi filcem, impregnowanym asfaltem.

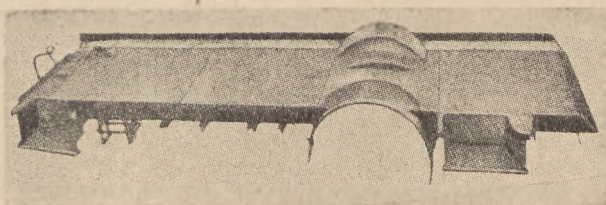
Nadwozie składa się z następujących części: dachu, tylnego płatu, przegrody kierowcy z drzwiami, płatu przedniego i boków, zaopatrzonych w drzwi, okna i wykroje na wnęki kół. Wszystkie te części złączone z podłogą tworzą kompletne nadwozie, w którym części konstrukcyjne i płyty pokrywające przenoszą większość naprężeń. Również przestawne przegrody wewnętrzne między kierowcą a poszczególnymi przedziałami, służą jako dodatkowe usztywnienie nadwozia.

Stalowe wiązania szkieletu są łączone na śruby, mniejsze zaś części są nitowane lub spawane do głównych konstrukcyj.

Blachy pokrywające boki nadwozia posiadają izolację przeciwdźwiękową i są wymienne, dzięki mocowaniu ich uchwytyami ściągającymi. Płyty tylne i narożniki są stalowe (stal miękka 1,2 mm), płyty wewnętrzne (1,2 mm) i wewnętrzne (0,9 mm) — są aluminiowe.

Wentylacja główna odbywa się przez sześć wyciągów umieszczonych po bokach dachu. Wewnętrzne zaś ściany nadwozia, celem wzmożenia wentylacji, są zaopatrzone u góry w szczeliny szerokości 50 mm, regulowane klapami. Dach jest kryty podwójnie i wyłożony warstwą 50 mm izolacji przeciw-słonecznej. Na dachu znajduje się platforma przeznaczona na bagaże podróżnych, nośności około 250 kg.

Główne zespoły nadwozia posiadają założoną instalację elektryczną, której końcówki są za-



Podłoga autobusu.

opatrzone w tabliczki orientacyjne, celem odpowiedniego podłączenia ich do głównej tablicy rozdzielczej.

Na zewnątrz pudło nadwozia jest objęte, na wysokości podłogi, ochronną listwą z profilowanej stali.

Szkielet nadwozia jest uodporniony na korozję, a wszystkie złącza — na elektrolizę. Należy również zaznaczyć, że połączenia blach pokrywających i miejsca złączone śrubami — są wodoszczelne.

Pudło nadwozia na zewnątrz jest gruntowane, wewnątrz zaś obite tłoczonym dermatoidem. Sufit jest malowany na biało farbą przeciwnikotynową.

Rozmieszczenie siedzeń ma szereg wariantów w stosunku do typu standartowego, obliczonego na 28 pasażerów, tj. 8 miejsc I klasy i 20 — II klasy. W klasie II są przewidziane ławki metalowe, wsparte na ramach z rur stalowych. W I klasie na identycznych ramach są umieszczone miękkie siedzenia i oparcia.

Oświetlenie wewnętrzne składa się z 10 lamp, umieszczonych we wnękach sufitu i zaopatrzonych w opalowe klosze z plastyku.

Skrzynka z nazwami docelowych stacji jest umieszczona w przednim płacie dachu. Akumulatory umieszczone są pod podłogą, w skrzyniach wyłożonych ołowiem.

Wypukłe tylne błotniki są stalowe (stal miękka 1,2 mm). Przednie, standartowe błotniki dostarczane są razem z podwoziem, na którym są montowane nadwozia autobusowe „Almet”.

Przy eksporcie, części nadwozia są podzielone na następujące grupy: podłoga, boki, przedział kierowcy (z drzwiami), płat tylny, płat przedni, dach, siedzenia, przegrody wewnętrzne, wsporniki nadwozia itp., uchwyt koła zapasowego, zestaw narzędzi, instrukcje (montażowe i obsługi), oraz katalog części zamiennych.

Ogólna charakterystyka autobusu z nadwoziem „Almet”:

Ilość miejsc — 28 (8+20), lub — 30 (bez klas), albo — 38.	
Całkowita długość od zderzaka do drabinki — 7,6 m	
Całkowita szerokość pojazdu — 2,2 m	
Całkowita wysokość pojazdu — 2,8 m	
Wysokość wnętrza nadwozia — 1,8 m	
Wysokość stopni — przód — 0,38 m	
Wysokość stopni — tył — 0,38 m	
Szerokość przejścia między siedzeniami — 0,4 m	
Rozstaw osi — 4,2 m	
Ciężar pojazdu — 3,6 ton	
Ogólny ciężar pojazdu (90 ltr. paliwa, kierowca, 28 pasażerów siedzących, 10 stojących i 250 kg bagażu) około — 6,4 ton.	

Opracowane na podstawie literatury zagranicznej.

A. Z.

Nasze kłopoty

„MOTOZBYTOWI“ KU UWADZE!

Do Redakcji „Motoryzacji“

Warszawa

Pragnę poruszyć zagadnienie, którym interesuje się każdy kierowca, traktorzysta, motocyklista, mechanik, a także wielu z pośród młodzieży kształcącej się, lub zamierzającej się kształcić w kierunku motoryzacyjnym — każda nowość wydawnicza z dziedziny motoryzacyjnej jest pilnie studiowana przez tych fachowców lub przyszłych fachowców.

W szeregu rozmów wielokrotnie koledzy podkreślają, że bliższe poznanie pojazdów, na których pracują, bardzo utrudnia brak dokładnych opisów technicznych takich wozów jak osobowa Pobjeda, Skoda 1101, Fiat 1100, Chevrolet, Citroen 11, ciężarowe ZIS 5, Gaz 51, ZIS 150, Star 20, ciągniki Zetor, Staliniec, Ursus, motocykl SHL 125 itp. itp.

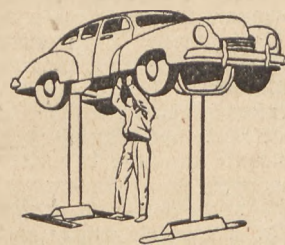
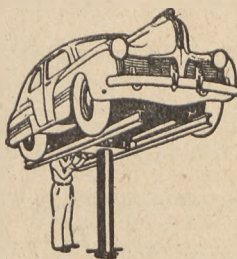
Dlatego dotychczas, mimo iż tyle czasu upłynęło od wprowadzenia tych pojazdów do ruchu w naszym kraju, nie ukazały się opisy techniczne tych pojazdów.

Chyba nie potrzeba bliżej uzasadniać, jakie to ma znaczenie dla usprawnienia obsługi i napraw.

J. G.

Sprawa ważna i pilna. Poruszaliśmy ją na łamach „Motoryzacji“ wiele, wiele razy. Dotychczas bez skutku. Bliższe uzasadnienie potrzeby i znaczenia wydania dokładnych i obszernych opisów technicznych poj. mech. wprowadzonych do ruchu — jest zbędne, gdyż każdy technik i kierowca to rozumie. Wydaje się nam, że winny rozumieć to również osoby, których zadaniem jest dbać o te rzeczy.

Wydawanie opisów technicznych należy do „Motozbytu“. Od tej instytucji oczekujemy wyjaśnienia: kiedy opisy techniczne ukazą się na rynku? (red.).



TYMCZASOWE INSTRUKCJE I NORMY

W dzienniku Taryf i Zarządzeń Komunikacyjnych Nr 18 poz. 164 z dnia 15 lipca 1950 r. ukazało się zarządzenie Ministra Komunikacji z 16 maja 1950 r. o zatwierdzeniu tymczasowych instrukcji i norm dla przewozów samochodowych.

Instrukcja ta została wydana w postaci broszury przez Wydawnictwa Komunikacyjne i opatrzona znakiem SM/168. Instrukcja składa się z 5-ciu rozdziałów, a mianowicie: Rozdział I — szybkość techniczna samochodów; Rozdział II — klasyfikacja dróg; Rozdział III — normy czasu postoju samochodu dla na- i wyładunku; Rozdział IV — ilość pracowników potrzebnych na za- i wyładunek; Rozdział V — zestawienie norm i klasyfikacja ładunków samochodowych.

Dawno oczekiwana instrukcja dotycząca sposobów wypełniania książek pojazdów mechanicznych, książek wyposażenia i kart drogowych wyszła z druku, nakładem „Wydawnictw Komunikacyjnych“, opatrzona numeracją SM-166 i SM-167, w postaci broszury z załącznikami. Broszura ta zawiera przedruk zarządzeń Ministra Komunikacji i Prezydium Rady Ministrów w sprawach gospodarki samochodowej wraz z komentarzami, opracowanymi przez specjalistów służby samochodowej.

Z KRAJU

Z PRAC STOWARZYSZENIA INŻYNIERÓW I TECHNIKÓW KOMUNIKACJI

NARADA REFERENTÓW ODCZYTOWO-SZKOLENIOWYCH

W dniu 29 lipca br. odbyła się w lokalu Stowarzyszenia narada referentów odczytowo - szkoleniowych Sekcji Głównych i Oddziałów Stowarzyszenia. Celem narady było uporządkowanie całej akcji i ujęcie jej w planowe ramy.

Narada wykazała poważne braki i niedociągnięcia na tym odcinku pracy. Większość Oddziałów nie docenia jeszcze znaczenia tej akcji, czego wyrazem między innymi było słabe obeślanie narady przez Oddziały, a mianowicie — na 13 Oddziałów zaledwie 7 Oddziałów przysłało swoich przedstawicieli i to nie wszystkich należycie zorientowanych w omawianym zagadnieniu. Najlepiej w tej dziedzinie pracują Oddziały Pomański i Kielecki.

BIBLIOTEKA DOSKONAŁENIA FACHU

Państwowe Wydawnictwa Techniczne zainicjowały wydanie Biblioteki Doskonalenia Fachu w postaci broszur o wąskiej specjalności z dziedziny wszystkich branż technicznych na tematy najprostszych operacji lub grup operacji jak na przykład gwintowanie ręczne, ładowanie akumulatorów, ostrzenie noży tokarskich itp.

Broszury te powinny się odznaczać: 1) prostotą stylu, 2) jasnością wyrażania myśli, 3) znaczną ilością dobrze dobranych fotografii i rysunków (w miarę możliwości perspektywiczne); pożądaną jest aby liczba ilustracji była równa liczbie stron działu lub nawet ją przewyższała, 4) Objętość jednej broszury nie powinna przekraczać 3 arkuszy wydawniczych, co odpowiada 48 stronom druku formatu A 5.

Państwowe Wydawnictwa Techniczne opracowały schemat umowy z autorami prac przeznaczonych do Biblioteki Doskonalenia Fachu, z którego podajemy najważniejsze punkty: a) termin dostarczenia pracy nie może być późniejszy jak trzy miesiące od daty podpisania umowy; b) autor obowiązany dostarczyć maszynopis w 3 jednobrzmiących egzemplarzach; c) autor dostarcza wyraźne szkice rysunków lub wskaże źródła, z których należy zaczerpnąć materiały, a w razie potrzeby udostępni te źródła (katalogi, prospekty, książki itp.); d) honorarium autorskie wynosi: 25.000 — 35.000 zł za arkusz wydawniczy zawierający 40.000 znaków, co odpowiada mniej więcej 14 stronom druku formatu A 5, przy czym miejsce zajęte przez rysunki liczy się za tekst.

Zarząd Główny doceniając znaczenie tej akcji podnoszenia poziomu wiedzy technicznej wśród jak najszerszych mas robotniczych zwrócił się do wszystkich Oddziałów Stowarzyszenia z prośbą o opracowanie tematów i wskazanie specjalistów — autorów i opiniodawców, którzy mogliby wziąć udział w wyżej wspomnianych pracach z jednoczesnym podaniem dokładnych adresów tych kolegów, względnie ich miejsca pracy.

ANKIETY CZASOPISM TECHNICZNYCH

Zarząd Główny wzywa wszystkich kolegów do wzięcia jak najliczniejszego udziału w ankietach czasopism technicznych, jakie winny być rozpisane przez wszystkie czasopisma techniczne zgodnie ze zleceniem Departamentu Techniki P. K. P. G., biorąc za podstawę ankietę rozpiętą w Nr 4/1950 „Wiadomości Elektrotechnicznych”. Udział kolegów w tej ankiecie (anonimowej — bez podania imienia i nazwiska) umożliwi czasopismom technicznym polepszenie treści i uwzględnienie słuszych wymagań czytelników.

Zarząd Główny Stowarzyszenia uchwalił, aby akcję odczytową przenieść na narady wytwórcze i narady

techniczne, co pozwoli bardziej spopularyzować tę akcję. W związku z tym Sekcje Głównie mają wybrać referaty, które nadawałyby się do wygłoszenia na naradach wytwórczych i technicznych i przedstawić je Zarządowi Głównemu, który za pośrednictwem Oddziałów Stowarzyszenia przystąpi do realizacji tego zamierzenia.

GOSPODARKE ŻUŻYTYM OGUMIENIEM NALEŻY USPRAWNIĆ

Zarządzeniem Ministra Skarbu z dnia 18 czerwca 1949 r., wydanym w porozumieniu z Ministrami: Administracji Publicznej i Opieki Społecznej, w sprawie wynagradzania kierowców i innych pracowników samochodowych, został wprowadzony regulamin płac kierowców pojazdów mechanicznych. Regulamin ten w rozdziale VIII pkt. B. „Premia za oszczędność ogumienia” omawia, czym należy się kierować przy ustalaniu wysokości premii za oszczędność eksploatacyjnego ogumienia dla kierowców samochodowych i ich pomocników.

Praktyka jednak wykazała, że przyjęte zasady przy premiowaniu kierowców nie są ściśle przestrzegane przez kierowców, a także komisje i kontrolerów technicznych, gdyż premiowanie odbywa się bez względu na stan techniczny ogumienia.

Potwierdzeniem tego jest fakt, że niewielka tylko ilość ogumienia przekazywanego przez poszczególne komórki transportowe do zbiornic Centrali Odbadków Użytkowych jest oddawana w takim stanie, by mogło ono być poddane procesowi regeneracji.

Nie jest to zgodne zarówno z intencją wspomnianego Regulaminu płac kierowców, jak również z postanowieniami zawartymi w Uchwale KERM z dnia 12.II.1949 r. w sprawie skupu i regeneracji zużytego ogumienia samochodowego oraz urządzeń ogumienia naprawionego, która nakłada na wszystkie jednostki organizacyjne obowiązek przekazywania opon do COU w momencie stwierdzenia ich niezdolności technicznej do dalszej prawidłowej pracy.

Ażeby temu zapobiec, Departament Komunikacji i Łączności PKPG, w porozumieniu z Departamentem Zaopatrzenia, Płac i Norm, wydał Pismo Okólne Nr 1 z dnia 3 maja 1950 r. W piśmie tym Dep. Komunikacji i Łączności wykazuje istotne błędy, jakie są popełniane przy premiowaniu kierowców za oszczędne gospodarowanie ogumieniem i podaje środki zaradcze.

A więc premiowanie kierowców winno się odbywać w oparciu o normy techniczne, przewidziane Instrukcją ZST Nr 3 JT-50 — zamieszczoną w Dzienniku Taryf i Zarządzeń Komunikacyjnych Nr 22 z dnia 27.VI.49 r. Nie znaczy to wcale, że kierowcy nie powinni dążyć do osiągnięcia jak największych przebiegów. Należy jednak przestrzegać, by górna granica przebiegu, po której przekroczeniu opona nie będzie mogła być regenerowana i ponownie oddana do użytku dla trakcji motorowej, nie została pod żadnym pozorem przekroczona. Maksymalne przebiegi ogumienia może osiągnąć każdy kierowca, który w umiejętny sposób eksploatuje ogumienie.

Właściwa eksploatacja polega na: 1) częstym kontrolowaniu stanu technicznego opon przez kierowcę; 2) natychmiastowym usuwaniu drobnych uszkodzeń, zauważonych przez kierowcę; 3) unikaniu ostrego hamowania; 4) unikaniu gwałtownego startu; 5) unikaniu szybkiej jazdy na zakrętach; 6) przestrzeganiu normy ciśnienia w oponach, itd.

Na podstawie dotychczasowych doświadczeń należy stwierdzić, że przytoczone wyżej zasady nie są jednak przez kierowców stosowane. Dlatego też kierowcy komórek transportowych winni organizować odnawę kierowców i ich pomocników, na których należy naświetlić celowość i potrzebę oszczędnej gospodarki ogumieniem oraz podać metody i zasady jej realizacji.

Należy przypuszczać, że narady takie, przeprowadzone w umiejętny sposób, spowodują usunięcie popełnianych dotychczas błędów przy stosowaniu systemu premiowania kierowców — za oszczędność ogumienia, przynosząc dla naszej gospodarki narodowej poważne korzyści.

200.000 KM BEZ NAPRAWY GŁÓWNEJ

Na Dworcu Autobusowym P. K. S. w Warszawie w dniu 25.VIII br. odbyło się uroczyste wręczenie nagród przodującym kierowcom P. K. S. Stacji Osobowej Warszawa kol. kol. Skoczylasowi i Kobylńskiemu, którzy wykonali zobowiązanie długofalowe, przejechawszy na autobusie marki Fiat 200.000 km bez naprawy głównej.

Bohaterów dnia powracających z trasy kończącej zobowiązanie powitał przedstawiciel Rady Zakładowej wręczając wiązanki kwiatów. Z ramienia Głównego Komitetu Współzawodnictwa w Transporcie Samochodowym przemawiał zastępca Przewodniczącego Głównego Komitetu tow. Siedlecki, który wręczył kierowcom nagrody pieniężne po 25.000.— zł.

Dyrektor Dep. Sam. R. Rakowski wręczył nagrody Ministra Komunikacji — 2 cenne zegarki marki Schaffhausen, zaś nagrodę Dyrekcji Naczelnej PKS po 25.000 złotych zasłużeni kierowcy otrzymali z rąk Ob. Młodzieckiego — Dyrektora Naczelnego PKS.

Kol. Skoczylas zadeklarował w imieniu współtowarzysza i swoim wykonanie dalszych 30.000 km bez naprawy głównej na obsługiwanym przez siebie wozie.

Serdecznie życzymy pomyślnego wykonania i przekroczenia zobowiązania!



Na fotografii z lewej kol. Aleksander Kobylński, z prawej kol. Bronisław Skoczylas — z naręczami kwiatów otrzymanych od przedstawiciela Rady Zakładowej (foto WAF).

PLAN DOSTAW CIĄGNIKÓW PRZEMYSŁOWYCH JEST DOBRZE REALIZOWANY

Zaopatrzenie w ciągniki rolnictwa przejął — jak wiadomo — T.O.R., natomiast dostawami ciągników przemysłowych zajmuje się nadal „Motozbyt”. Głównymi odbiorcami są: Ministerstwo Leśnictwa, Ministerstwo Komunikacji, Ministerstwo Budownictwa, Ministerstwo Handlu Wewnętrznego i Ministerstwo Przemysłu Lekkiego. Otrzymują one ciągniki polskie „Ursus 45” na kołach ogumionych, służące do celów transportowych.

Plan dostaw na rok bieżący realizowany jest bardzo dobrze, ponieważ połowa odbiorców otrzymała już całoroczny przydział ciągników (w tej liczbie Ministerstwo Budownictwa i nieco mniej niż 100% — Ministerstwo Komunikacji oraz Ministerstwo Górnictwa). Ogółem do połowy sierpnia br. zrealizowano już ponad 75% całorocznych dostaw.

Ponieważ Zakłady „Ursus” wykonują z nadwyżką swój plan produkcyjny — przystąpiono już do przydzielania również nadwyżki produkcyjnej. W początkach sierpnia dostarczono z tej nadwyżki poszczególnym odbiorcom 33 ciągniki.

„URSUS” WYKONAŁ PRZED TERMINEM PÓŁROCZNY PLAN PRODUKCJI

Plan produkcji ciągników za pierwsze półrocze r. b. Zakłady Mechaniczne „Ursus” wykonały na 15 dni przed terminem. W przemyśle motoryzacyjnym zakłady „Ursus” wysuwają się na jedno z pierwszych miejsc. „Ursus” systematycznie zwiększa swą produkcję, która obecnie, w porównaniu z r. ub. jest większa o 50%.

Szybka realizacja planów produkcyjnych przez załogę „Ursusa” pomoże w dalszej mechanizacji naszego rolnictwa.

EDWARD GÓRALCZYK — KIEROWCA POBIEDY ZOBOWIĄZAŁ SIĘ PRZEJECHAĆ 100.000 KM BEZ NAPRAWY GŁÓWNEJ

Zobowiązanie

Ja, Góralczyk Edward — pracownik Dyrekcji Przedsiębiorstwa Centrali Mięśnej, kierowca samochodu osobowego marki „Pobieda” nr rejestr. A—84662, po przebyciu na w/w samochodzie 15.000 km i dokładnym zapoznaniu się z jego właściwościami technicznymi, rozumiejąc wielkie znaczenie oszczędnej i planowej gospodarki i pragnąc uczcić rocznicę 22 lipca, podejmuję długofalowe zobowiązanie przekroczenia na powierzonym mi do eksploatacji samochodzie normy przebiegu międzynaprawczego o 15.000 km, tj. zobowiązuje się bez szkody dla pojazdu i bez remontu generalnego, przejechać 100.000 km.

Jednocześnie wzywam Ob. Bednarczyka Józefa — kierowcę samochodu osobowego C. M. marki „Pobieda” nr. rejestr. A—84661, jak również wszystkich kierowców obsługujących samochody tej samej marki na terenie całego kraju, do współzawodnictwa przez podejmowanie podobnych długofalowych zobowiązań.

Wierzę głęboko, że wykonując swoje zobowiązanie i pobudzając innych towarzyszy pracy do wzmocnienia współzawodnictwa długofalowego, damy swój skromny wkład w realizację 6-letniego planu budowy podstaw socjalizmu.

Góralczyk Edward

Wyrażamy przekonanie, że apel Ob. Góralczyka nie pozostanie bez echa i że jego koledy-kierowcy samochodów „Pobieda” podejmą wezwanie, zgłaszając podobne długofalowe zobowiązania. (red.).

KAROSUJEMY WOZY MIĘSNE I POLEWACZKI

Spółdzielnia pracy remontowo - konstrukcyjna „Autotechnika” obecnie karosuje na zamówienie „Motozbytu” wozy mięsne, przeznaczone dla Centralnego Zarządu Przemysłu Mięsnego. Skarosowano już na podwoziach produkcji radzieckiej „GAZ” — 50 takich wozów, obecnie zaś w trakcie wykonywania jest dalsza seria 30 wozów mięsnych, przeznaczonych dla Warszawskiej Spółdzielni Spożywców. (WSS).

Natomiast Pierwsza Zachodnio-Pomorska Spółdzielnia Mechaników Samochodowych obecnie karosuje nadal samochody - polewaczki dla zakładów Oczyszczania Miasta. Obecnie „Motozbyt” dostarcza już tej spółdzielni podwozia typowe „Star 20”, na których wspomniane wozy będą karosowane.

WOLNA SPRZEDAŻ 2 WYMIARÓW OGUMIENIA DO SAMOCHODÓW CIĘŻAROWYCH

Wobec wzrostu produkcji krajowych zakładów wytwarzających ogumienie, reglamentacja sprzedaży 2 wymiarów ogumienia do samochodów ciężarowych zostaje zniesiona. Chodzi tu o ogumienie produkcji krajowej wymiarów 750 × 20 i 190 × 20, które można będzie obecnie nabywać w placówkach „Motozbytu” bez żadnych ograniczeń. W wolnej sprzedaży znajduje się też nadal ogumienie krajowe do samochodów osobowych, motocykli, rowerów i wozów trakcji konnej, jak również wszystkie wymiary ogumienia używanego (po naprawie).

Ze świata

STAŁY POSTĘP W RADZIECKIEJ PRODUKCJI SAMOCHODÓW

Przemysł radziecki wyprodukował w drugim kwartale 1950 r. o 50 proc. więcej samochodów osobowych niż w drugim kwartale roku ubiegłego. Produkcja samochodów ciężarowych i autobusów wzrosła w porównaniu z tym okresem o jedną trzecią.

Radziecki przemysł samochodowy systematycznie rozwija produkcję samochodów osobowych. Tak więc np. zakłady samochodowe w Gorkim produkują obecnie dwa nowe typy samochodów osobowych i kilka typów ciężarówek. Niedawno przystąpiono w tych zakładach do produkcji komfortowej sześciuosobowej limuzyny „ZIM”.

W samochodach osobowych „Pobieda” typu 1950 r. zmodernizowano i zastosowano 346 nowych części, które polepszają znacznie właściwości eksploatacyjne tego samochodu.

W latach powojennych wprowadzono w radzieckich zakładach przemysłu samochodowego zasadnicze zmiany procesów technologicznych.

Pod koniec 1950 r. produkować się będzie w 80 proc. samochody wyłącznie nowych typów.

Zrekonstruowano istniejące fabryki i zbudowano nowe fabryki, oparte na najnowszych zdobyczach przodującej techniki radzieckiej.

25-LECIE PAŃST. PRZEDS. TAKSÓWKOWEGO W MOSKWIE

„Awtomobil” w swoim lipcowym numerze zamieszcza z okazji 25-lecia powstania pierwszego państwowego przedsiębiorstwa taksówkowego, notatkę o rozwoju taksówek moskiewskich.

Po wojnie tabor został całkowicie odnowiony i składa się z samochodów „Pobieda” oraz luksusowych „ZIS - 110”. W najbliższym czasie ma on zostać zasilony samochodami „ZIM - 112” z sześciocylindrowym silnikiem o pojemności około 3,5 litra.

Taksówki zapatrzone są w najnowsze taksometry.

Na wielu postojach taksówek znajdują się budki telefoniczne co pozwala na zamawianie taksówek z mieszkania lub z miejsca pracy.

Z powodu 25-lecia robotnicy taksówkowi rozwinęli na dużą skalę współzawodnictwo pracy, celem terminowego wykonania planu pracy. Pomędzy kierowcami obsługującymi tabor taksówek (ponad 7000 sztuk) jest ponad 2000 tak zwanych stu-tysięczników, którzy zobowiązali się utrzymywać swoje taksówki w takim

stanie, aby nie wymagały one naprawy głównej przed wykonaniem przebiegu 100.000 km. Wielu kierowców może poszczycić się przekroczeniem tego przebiegu. Tak np. tow. I. Łopaszew przejechał 121.000 km na swej „Pobiedzie” bez naprawy głównej.

JAZDA TERENOWA C. K. K. MOSKWI

Niedawno odbyła się pod Moskwą wielka jazda terenowa (cross) dostępna dla samochodów ciężarowych i osobowych równocześnie. Odległość wynosiła 80 km (w 2 okrążeniach). Samochody miały do przebycia wawy i rzeki wbród, jak również inne przeszkody terenowe.

W klasie samochodów osobowych zwyciężył kierowca N. Boksza na samochodzie „Pobieda” ze średnią szybkością 43,7 km/godz.

W klasie samochodów ciężarowych samochód GAZ-51 — kierowca N. Rodin — uzyskał średnią szybkość 34,1 km/godz., a 4-tonowy samochód ZIS-150 (kierowca W. Nierownow) — 29,1 km/godz.

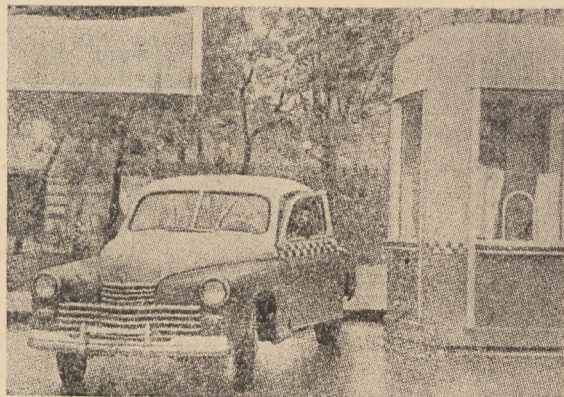
Organizatorem jazdy terenowej był Centralny Klub Kierowców Moskwy oraz Towarzystwo Sportowe „Trud”.



Samochód „Pobieda” zjeżdża w wawóz w czasie jazdy terenowej.

LINIE AUTOBUSOWE W BURAT — MONGOLII

Mimo braku sieci dróg bitych na terenach Burat — Mongolskiej Rep. komunikacja autobusowa na traktach stale się rozwija, wykazując stały wzrost przewozów pasażerów. Ostatnio uruchomiono kilka nowych połączeń na traktach. Poszczególne odcinki dróg obsługiwane przez autobusy wynoszą od 140 do 240 km. W rb. park autobusowy Burat — Mongolii będzie zmieniony — do ruchu wejdą nowe autobusy, specjalnie przystosowane do jazdy po traktach gruntowych.

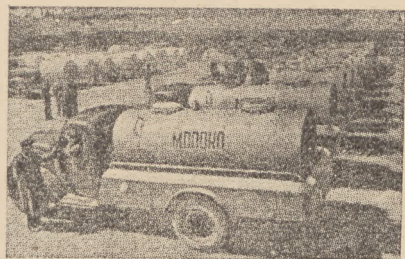


Budka telefoniczna na postoju taksówek w Moskwie — obok taksówka dyżurna.



Na zdjęciu: przystanek autobusowy w pobliżu kościoła im. Lenina.

CYSTERNY DO PRZEWOZU MLEKA



Zagadnienie transportu mleka zostało rozwiązane w ZSRR przez zastosowanie cystern dla przewozu mleka. Cysterny zbudowane są na podwoziach ZIS - 150 i posiadają pojemność 2800 l. Na zdjęciu tabor cystern do mleka gotowy do wysyłki z fabryki.

SAMOCHÓD „MOSKWICZ” — PRZYSTOSOWANY DLA INWALIDÓW

Inwalidzi ostatniej wojny — żołnierze Armii Czerwonej pozbawieni nóg w konsekwencji ran, jakie odnieśli na froncie, posługują się najczęściej wózkami o typie rowerowym (pedały kręcone rękami), względnie trójkołowymi wózkami motorowymi produkowanymi przez Kijowską Fabrykę Motocykli.

Aby ułatwić inwalidom poruszanie się, laureat Nagrody Stalinowskiej — B. F. Efremow (inwalida wojenny z amputowanymi obiema nogami) zaprojektował przeróbkę samochodu osobowego „Moskwicz” w ten sposób, aby mógł go prowadzić człowiek pozbawiony kończyn dolnych. Trudność przeróbki polegała na tym, aby pozostawić bez zmian zasadnicze elementy samochodu.

Projekt B. F. Efremowa wytrzymał próby praktyczne. Kilkanaście „Moskwiczów” przerobiono w ten sposób, aby można było wszystkie funkcje związane z prowadzeniem samochodu wykonywać rękami.

Wozy próbne oddano inwalidom do eksploatacji dla sprawdzenia dokładności działania zmienionych mechanizmów ręcznej zmiany biegów itp., a co najważniejsze — dla sprawdzenia bezpieczeństwa w ruchu ulicznym tak przerobionego pojazdu.

W dalszym ciągu — w końcu roku ub. i na początku rb. przeprowadzono oficjalne próby z przerobionymi „Moskwiczami” w jeździe po ulicach miast i na drogach podmiejskich, w rozmaitych porach dnia i nocy.

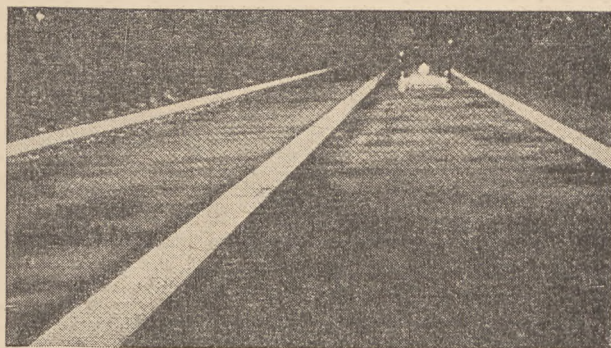
Specjalna komisja, której powierzono obserwowanie prób i podsumowanie wyników prób, zaopiniowała, że przerobiony samochód „Moskwicz” odpowiada zarówno potrzebom beznogiego inwalidy i możliwościom prowadzenia przez niego samochodu, jak również zdecydowała, że samochód taki można dopuścić do ruchu.

Jednocześnie komisja wydała wytyczne dotyczące metodyki uczenia prowadzenia samochodu wyłącznie rękami, wprowadzenia specjalnych znaków rozpoznawczych pojazdów prowadzonych przez inwalidów, ograniczenia szybkości tych samochodów, oraz organizacji wytwarzania i sprzedaży części i wyposażenia samochodu „Moskwicz” przerobionego do prowadzenia wyłącznie rękami.

Jest to jeszcze jeden przykład jak Związek Radziecki pamięta o obywatelach, którzy w walce przeciwko faszystom zostali kalekami. Aby nieco ulżyć ciężkiemu bytowi ludzi, którzy poza trudem złożyli na ołtarzu ojczyzny swoje zdrowie i sprawność fizyczną nie zawahano się poświęcić wiele czasu i trudu robotników i techników samochodowych dla opracowania i przerobienia „Moskwicza” — dla inwalidów.

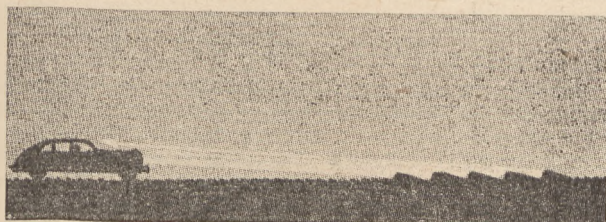
DROGA ŚWIECĄCA I ŚPIEWAJĄCA

Ciekawym pomysłem podniesienia bezpieczeństwa jazdy jest droga świecąca i... „śpiewająca”. Pomysł polega na zastosowaniu wzdłuż drogi pasów znacznie jaśniejszych od nawierzchni.



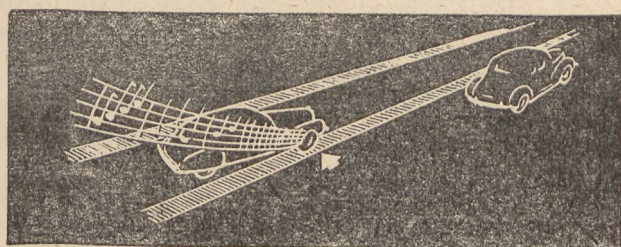
Na fotografii pokazano drogę świecącą i „śpiewającą” — pasy są drobno nacinane (ząbkowane).

Zdjęcie poniżej pokazuje



przekrój podłużny pasa — światło reflektora pada na powierzchnię pionową nacięcia. Powierzchnia pasa jest jaśniejsza od nawierzchni drogi, powodując dobrze widoczny pas oświetlony jak na rysunku.

W razie zboczenia z drogi — jadąc np. we mgle lub w razie zaśnięcia kierowcy przy kierownicy, opony trafiając na ząbkowaną powierzchnię pasa wydają zupełnie inny odgłos, aniżeli podczas jazdy po nawierzchni drogi, odgłos spotęgowany odpowiednio ustawionymi poprzecznymi nacięciami pasa.



Na zdjęciu „śpiewająca” droga budzi kierowcę z niewczesnej drzemki podczas jazdy.

KSIĄŻKA M. KRAUZEGO I T. BISSAGI

Nakładem „Wydawnictw Komunikacyjnych” ukazała się w ramach Biblioteki Komunikacyjnej książka Michała Krauzego i Teofila Bissagi pt. „Podręcznik do nauki przepisów o odprawie i przewozie osób, bagażu i przesyłek ekspresowych”.

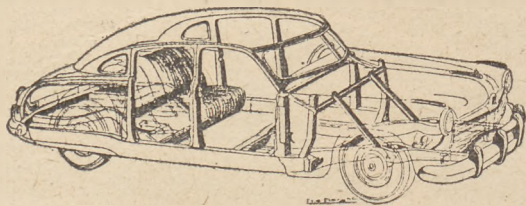
Podręcznik ten, który należy uznać za pożyteczną pomoc naukową dla pragnących zapoznać się bliżej z zasadami przewozu osób, bagażu i przesyłek ekspresowych na kolejach, przeznaczony jest do użytku słuchaczy kolejowych kursów szkoleniowych, uczniów liceów komunikacyjnych, pracowników służby handlowej PKP, „Orbisu” i przedsiębiorstw spedycyjnych.

Cena 1 egzemplarza 220 zł.

SAMONOŚNE PODWOZIA DOMINUJĄ

Podwozie w samochodach osobowych i autobusach zanika bardzo szybko. Najnowszy FIAT i Lancia wystawione na wystawie Genewskiej są samonośne. Najnowszy Hudson jest również samonośny.

Jak wiadomo „Pobieda” i „Moskwicz” są również samonośne.

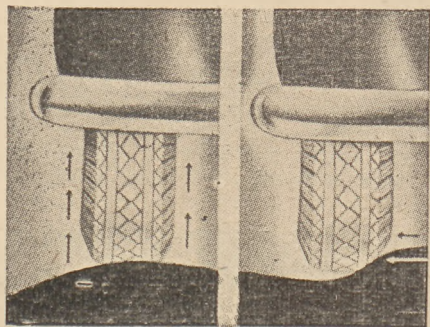


Schemat samochodu samonośnego Hudson.

Podwozia z ramą są stosowane tylko do otwartych sportówek gdyż samonośny samochód, aby był sztywnym, musi posiadać dach. W braku dachu elementem usztywniającym pozostaje rama.

OPONY — PODUSZKI

Ostatnio przemysł gumowy wyrucił na rynek samochodowy opony nowej konstrukcji, różniące się od popularnych „bałonów” większą średnicą opony oraz specjalną jej konstrukcją. Opony te zawierają wprawdzie więcej powietrza od poprzednich, natomiast mają mniejsze ciśnienie. Np. poprzednie opony o ciśnieniu 28 do 32 funtów (1,97 — 2,25 atm.) zostały zastąpione nowymi o ciśnieniu 24 funtów (1,69 atm.).



Na zdjęciu z lewej — opona starej konstrukcji; z prawej — opona nowej konstrukcji.



Opony starej konstrukcji pochłaniały wstrząsy wywołane nierównością drogi w górę i w dół (jak na ilustracji lewej) natomiast opony nowej konstrukcji (ilustracja prawa — patrz rys. podany u góry) pochłaniają również wstrząsy poprzeczne czyniąc jazdę bardzo łagodną i miękką. Dzięki tym właściwościom opony te określono nazwą „dobra poduszka”. A. W.

U góry — normalna opona o ciśnieniu 1,97—2,25 atm.
U dołu — opona „poduszka” — zawierająca więcej powietrza, ale o ciśnieniu 1,69 atm.

Różne

Oszczędność papieru

Uchwała Prezydium Rady Ministrów z dnia 29 lipca 1950 r. w sprawie oszczędności w zużyciu papieru (Monitor Polski A-89 50, poz. 1116) nakazuje stosowanie oszczędnej gospodarki drukami. Paragraf 4-ty tej uchwały mówi:

„Makymalna ilość jednorazowych zamówień na druki akcydensowe ustala się:

1) dla druków użytku powszechnego (druki gotowe) na ilość zużycia kwartalnego”.

Podając powyższe do wiadomości, Zarząd „Wydawnictw Komunikacyjnych” prosi uprzejmie wszystkich swoich odbiorców, aby zapotrzebowania na druki samochodowe przesyłane do Składnicy Wydawnictw Komunikacyjnych nie przekraczały ilościowo potrzeb zużycia kwartalnego zamawiającej jednostki.

7 MINISTERSTW DECYDUJE W BELGII W SPRAWACH TRANSPORTU SAMOCHODOWEGO

Wszelkie sprawy dotyczące transportu samochodowego zarówno pod względem pracy przewozowej, jak również utrzymania i zaopatrzenia taboru, ruchu drogowego i organizacji transportu, podlegają w Republikach Związku Radzieckiego jednemu ministerstwu Transportu Samochodowego. A oto jak wygląda ta sprawa w kraju kapitalistycznym, Dwutygodnik włoski „Auto - Italiana” pisze:

„Belgijski transport samochodowy skarży się, że w sprawach dotyczących jego pracy musi zwracać się do następujących ministerstw: Finansów — w sprawach podatkowych i celnych, Sprawiedliwości — w sprawach kar porządkowych i interpretacji ustaw, Spraw Wewnętrznych — w sprawach ruchu drogowego, Pracy i Opieki Społecznej — w sprawach wynagrodzeń i ubezpieczeń, Komunikacji — w sprawach kontroli technicznej taboru, turystyki itp. Robót Publicznych — w sprawach drogowych, znakowania dróg i kodeksu drogowego, Zdrowia — w sprawie kwalifikacji do egzaminu kierowców. Razem 7 Ministerstw.

Pismo włoskie konstatuje, że we Włoszech nie jest lepiej. Czy aby tylko we Włoszech?

ZNACZNY WZROST DOSTAW PRZYCZEP KRAJOWYCH

Otrzymywane przez „Motozbyt” do rozdziału przychody krajowe pochodzą z wytwórni przemysłu państwowego, państwowego przemysłu miejscowego, przemysłu spółdzielczego oraz wytwórni prywatnych. Są to przyczepy trzytonowe „3 P” z hamulcami najazdowymi, dziesięciotonowe przyczepy kłonicowe oraz niewielka ilość zwykłych przyczep ośmiotonowych. W porównaniu z rokiem ubiegłym ilość przyczep, rozprowadzanych w tym roku przez „Motozbyt”, jest kilkakrotnie wyższa. Najlepiej pisuje się fabryka państwowego przemysłu miejscowego w Poznaniu — Antoninku, która dostarcza 7 razy więcej przyczep, niż w 1949 roku. Dobrze pracuje też fabryka państwowa w Głównie.

P. K. S. ZATRUDNIA CORAZ WIĘCEJ KOBIET

Na terenie Dyrekcji Okręgowych P. K. S.-u uruchomiono masowe szkolenie kobiet na konduktorki autobusowe. Pewna ilość kobiet szkolona jest również na bileterów, dyspozytorów i dyżurnych ruchu.

Szkolenie konduktorek w Ekspozyturze P. K. S. w Warszawie odbywa się już od kilku tygodni. Na dworcu autobusowym w Warszawie pracuje od pewnego czasu dyżurna ruchu — Ob. Sobczak, która zupełnie poprawnie wywiązuje się ze swych obowiązków.

Istnieje tendencja, aby większość personelu w służbie mniej trudnej w PKS-ie, została zamieniona przez kobiety.

„Raj“ samochodowy w USA

(List drugi)

W zeszycie nr 3 (marzec 1950 r.), zamieściliśmy pierwszy list, nadesłany przez jednego z naszych czytelników z U. S. A., obrazujący stosunki na stacjach obsługi w małym mieście. Obecnie zamieszczamy drugi list z tej serii. (Red.).

Pisałem Wam niedawno o moich perypetiach na stacji obsługi Chevroleta w pewnym trzydziestotysięcznym mieście U. S. A. Miałem tego zupełnie po uszy i wymówiłem pracę. Ponieważ nauczyłem się już „chwytów“, jak zostać przyjętym do roboty, przeto przeniosłem się o kilkadziesiąt mil dalej i znalazłem się w jeszcze mniejszym miasteczku, gdyż zaledwie dziewięciotysięcznym, zdobyłem stanowisko montera w tamtejszej stacji obsługi.

Okazało się jednak, że pałałem głupstwem, bowiem warunki wcale się nie polepszyły, a ruch na stacji jest mniejszy i pracy mniej, a więc i zarobki gorsze.

Przy okazji wspominam, że u nas zmiany temperatury zachodzą często nagle i gwałtownie. Jest raz plus 10 stopni Celsjusza a w ciągu godziny temperatura spada do minus dziesięciu. Na szosie stoi jeszcze woda ale zamarza ona natychmiast po zetknięciu się z zimnym metalem samochodu. Toteż na samochodzie tworzą się zwały zamarzniętego błota a tarcza koła pokrywa się efektywną gwiazdą z lodu, ilustrującą praktycznie działanie siły odśrodkowej. Przesyłam Wam fotografię takiego oblodzenia samochodu.

Teraz wyobraźcie sobie, że taki oblodzony samochód zajeżdża niespodziewanie do naszej stacji obsługi, a Amerykanin, który ma nieprzeżyty wstręt do mycia samochodu, szczególnie od spodu, każe natychmiast podregulować hamulce.

Nie ma dźwigu, ani kanału. Kładę się więc pod wóz i reguluję szcękę — lykam błoto, kapiące spod błotnika i „inkasuję“ za kołnierz odrywające się kawałki lodu.

Proponuję umyć wprzód wóz — Amerykanin oburza się. Szkoda przecież czasu, a zresztą — on nie zapłaci! Taki to „raj“ samochodowy mamy tutaj. Naprawdę z rozczewnieniem wspominam nasze polskie warunki pracy...

Do tematu rozpaczliwych warunków pracy w naszym zawodzie w U. S. A. jeszcze powrócę. Obecnie pragnę przesłać Wam nieco informacji o ruchu samochodowym u nas, bowiem wielu z Was sądzi jeszcze, że wielka ilość samochodów jest szczęściem danego kraju. A u nas jest wprost przeciwnie. Ta wielka ilość, ta hypermotoryzacja — jest plagą, narodowym nieszczęściem, którego nie zwalczyć nie może. Posłuchajcie!

Prawo jazdy w tych Stanach, w których jest ono wymagane, może otrzymać chłopiec od lat szesnastu. Natomiast już czternastoletni smyk ma prawo prowadzić samochód rano do szkoły i z powrotem do domu (czy nie zbyt wielka lekkomyślność w stosunku do dziecka? — przyp. red.). Może on też prowadzić i w pozostałym czasie, jednak w samochodzie musi wtedy znajdować się jedno z rodziców.

Dzieci bogatych rodziców poza szkołą nie mają nic do roboty. Program nauk jest tak niski, że nie potrzeba odrabiać lekcji w domu. Toteż dzieci mają mnóstwo wolnego czasu, a ponieważ nikt ich nie wychowuje, spędzają czas na płataniu złośliwych figlów, na pilnym studiowaniu kryminalnej literatury i na innych „budujących“ rozrywkach.

Do jednej z takich rozrywek należy „przejażdżka“ samochodem. Jak to wygląda? Oto po prostu młódzian wytacza z garażu lub bierze wprost z ulicy samochód swego papy, czy mamy, pakuje do niego rówieśników i... hajda na szosę. Tam dopiero użyje emocji i wyładuje

je swe namiętności hazardu!... Oczywiście inni chłopcy czynią to samo, więc wyjeżdża trzy albo cztery wozy pełne wyrostków.

Teraz następuje losowanie, w co mają się bawić. A zabawy samochodowe, które mają największe powodzenie, są takie, że niemal każdego dnia giną z tego powodu ludzie, którzy mieli nieszczęście właśnie w tym czasie przejeżdżać samochodem, albo też giną ci rozwydrzeni chłopcy, nie mówiąc już o rozbitych samochodach.

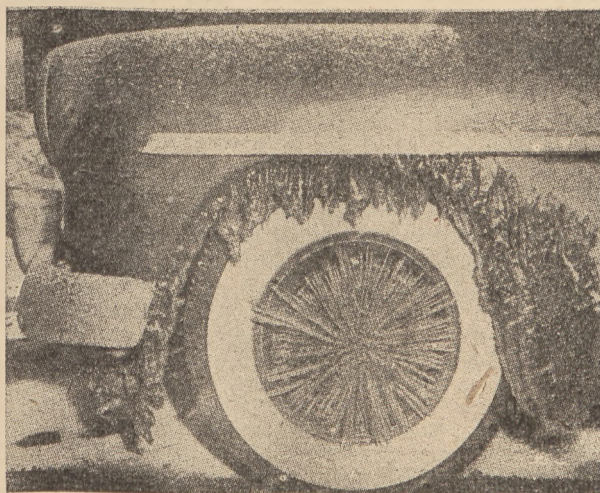
Zabawy te, to jazda pełną szybkością wozem po ruchliwych ulicach, a szczególnie szosach, wymijanie napotkanych samochodów w ostatnim ułamku sekundy, zajeżdżanie drogi, ucieczka za wszelką cenę przed ścigającym policjantem itp. wybryki.

Jedną z takich zabaw, w której lubują się gangstersko czytani i trenujący wzmacnianie amerykańskich nerwów młodzieńcy — to zabawa w „tchórza“. Dwa samochody pędzą naprzeciwko siebie na wąskiej szosie z maksymalną szybkością. Pędzą środkiem szosy. Kto pierwszy skreśli, by uniknąć zderzenia — ten jest tchórzem i przegrywa. Zrozumiałe?!!!

Oczywiście, gdy skreśli pierwszy, to i drugi musi skreślić, gdyż szosa jest bardzo wąska. Każda połówka szosy jest zaledwie o 2 stopy szersza od samochodu, więc, gdyby „odważniak“ nie skreślił, to „tchórz“ musiałby zjechać z szosy, co przy tej szybkości i istniejącym krawężniku — byłoby też wysoce niebezpiecznym manewrem.

Może Wam się wydawać, że tego rodzaju stosunki nie są możliwe w cywilizowanym kraju. Myślicie może, że opowiadam bajki? Ze może niesłusznie posądzam amerykańską młodzież o skłonności kryminalne? Otóż po pierwsze Redakcja „Motoryzacji“ zna mnie dobrze, jako człowieka prawdomównego; niewątpliwie wie, że nie łamię. Po wtóre, przytoczę przykład z ubiegłego miesiąca.

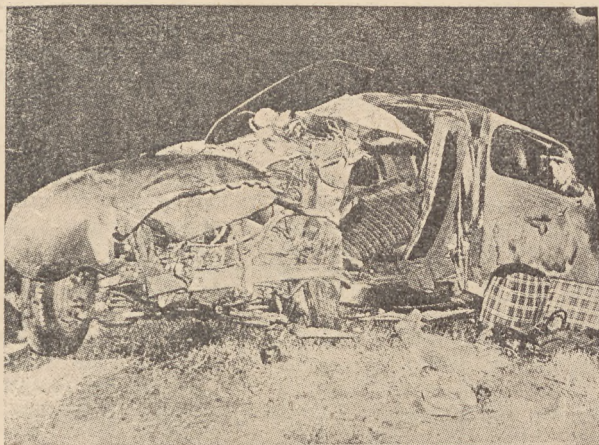
W ubiegłym miesiącu w naszej okolicy dwóch takich wyrostków po lat osiemnaście załadowało do Forda i Oldsmobila swych kolegów w wieku od lat szesnastu do dziewiętnastu. Urządzili zabawę w „tchórza“.



Przednie koło samochodu po przejechaniu 50 mil w czasie naglej zmiany temperatury z +10 do -10 stopni Celsjusza. Na błotnikach wiszą zwały zamarzniętego błota, a tarcza koła pokryta efektywną gwiazdą lodu. Regulację hamulców trzeba było wykonać bez uprzedniego umycia samochodu, gdyż właściciel nie chciał płacić za umycie.



Skutki zabawy w „tchórza“. Ford, w którym zabity został jeden pasażer — chłopiec, a trzech innych i kierowca w wieku lat 18 zostali kalekami na całe życie. Przez Forda przeskoczył jadący naprzeciwko Oldsmobil, widoczny na zdjęciu poniżej. Oba samochody pędziły naprzeciwko siebie z szybkością względem siebie około 250 km/godz.



Oldsmobil, zniszczony wskutek zabawy w „tchórza“. Kierowca i dwaj pasażerowie, wszyscy w wieku od 16 do 18 lat, zgineli. Samochód przeskoczył przez pokazanego na zdjęciu powyżej Forda i spadł poza szosą.

Jeden jechał tak, że lewe koła przekraczały środkowy czarny pas szosy o 14 cali, a drugi — o 18 cali. że oba samochody jechały na przeciwko siebie na wspólnym pasie 38 cali, tj. około jednego metra.

Żaden chłopak nie był „tchórzem“. Obaj powiedzieli sobie, że nie skreślą i... nie skreślili. Rezultat? Czterech zabitych, czterech z trudem uratowanych, lecz uratowani będą kalekami na całe życie. Przesyłam Wam zdjęcia obu samochodów. W Fordzie został zabity jeden pasażer, a trzech innych i kierowca są w szpitalu. W Oldsmobilu wszyscy trzej chłopcy zostali zabici. Oldsmobil którego licznik zaciął się na liczbie 73 mił/godz. to jest około 118 km/godz., przeskoczył przez Forda i „wylądował“ poza szosą tylnymi kołami w rowie. Kierowca Oldsmobila był poprzednio trzy razy karany za szybką jazdę, a kierowca Forda — raz. Pozostali przy życiu chłopcy tłumaczą się, że urządzili zabawę, jak zwykle, z nudów, w czasie poza szkolnym.

Opowiedziany wyżej wypadek nie jest czymś wyjątkowym — wypadki takie zdarzają się ciągle i wszędzie.

Pomyślcie, jak „szczęśliwym“ jest kraj, w którym mogą istnieć podobne „zabawy“ dzieci!... Co do mnie, to każdy wyjazd na szosę w tych warunkach przeżywam w koszmarnych snach nocnych, „uprzyjemniowych“ ponadto dotkliwym bólem rąk, wywołanym koniecznością wyczerpującej pracy pod wozami dla zarobienia kilku marnych dolarów, ledwo starczających mi na życie. Gdy potrafię to znieść, to po powrocie do kraju opowiem Wam więcej, gdyż nie wszystko da się napisać. I tak mam sporo kłopotów, że prowadzę z Wami korespondencję.

Na zakończenie tego listu podam Wam kilka oficjalnych danych statystycznych, opublikowanych urzędowo w U. S. A.

W Stanach Zjednoczonych ginie corocznie w wypadkach samochodowych 100.000 ludzi. Ponad 400.000 jest okaleczonych na zawsze. Więcej niż milion — okaleczonych czasowo.

A teraz liczby porównawcze. W ciągu ostatniej wojny straty Stanów Zjednoczonych w zabitych i rannych wyniosły dokładnie 1.070.524 ludzi (aż tak „wielki“ był udział U. S. A. w wojnie — w porównaniu z milionami ofiar Polski i Związku Radzieckiego).

W tym samym czasie wojennym w U. S. A. „w domu“ ilość zabitych i rannych w wypadkach samochodowych wyniosła 3.394.000 czyli, więcej, niż trzy razy tyle, ile ofiar wojny.

Gdy zdarza się dwa dni świąt, to Biuro Statystyczne ogłasza w gazetach i przez radio, na tydzień naprzód, ile osób zostanie zabitych w katastrofach samochodowych, a ludzie grają w „zgadywanego“. Oczywiście przestrzega się przy tym, by kierowcy jeździli ostrożnie (czytajcie — na trzeźwo).

I co? Na Boże Narodzenie (sobota, niedziela, poniedziałek) przepowiedzieli, że będzie 435 wypadków śmiertelnych — i było 410. Na Nowy Rok miało zginąć 330 osób — zginęło „zaledwie“ 253. Natomiast na Święto Narodowe „preliminowano“ śmierć 280 ludzi, a zginęło 389.

W tych warunkach doprawdy strasznie wyjeżdżać na drogę amerykańską. Spokojny, starszy obywatel woli z całą pewnością nadłożyć nawet i sto mil, byle podróż odbyć drogami drugorzędnymi, o mniejszym ruchu, niż ryzykować jazdę na drogach krótszych — głównych. Tam bowiem nie chodzi o to, by on kogoś nie najechał; niebezpieczeństwo polega na tym, że jego może najechać jakiś dureń lub złośliwiec.

Pamiętam, jak w Polsce, gdzieś w roku 1923, gdy zaczęły mnożyć się taksówki, Makuszyński w felietonie pod tytułem: „Ostatnia godzina konia“ napisał: „...w Ameryce jest 15.000 wypadków samochodowych rocznie — kiedy my do tego dożyjemy?...“ Otóż nie daj Boże, żeby Polska kiedykolwiek dożyła do tego, co się dzieje w tej oślawionej „hypermotoryzowanej“ Ameryce.

Bolesław Szczepański

M. Wyględowski i S-ka Odolany, Poznańska 17

**Wykonuje przewozy
wszelkich towarów
samochodami ciężarowymi
o różnym tonażu na obszarze
m. st. Warszawy i województw
warszawskiego i lubelskiego**

ZDZISŁAW BORMAN

Rekordy motocyklowe

Jedną z dziedzin wyczynowego sportu motocyklowego są próby mające na celu ustanawianie nowych rekordów motocyklowych. Dziedzina ta była dotychczas u nas prawie, że nieznana i jest w dalszym ciągu zapomniana, w przeciwieństwie do doskonałych wyników jakie osiągnięto ostatnio na tym polu w Związku Radzieckim. Nasz budujący się w szybkim tempie przemysł motoryzacyjny oraz stałe podnoszenie się poziomu naszego sportu motorowego, pozwala nam mieć nadzieję, że i w tej dziedzinie będziemy mieli wkrótce coś do powiedzenia.

Chcąc nieco bliżej zapoznać entuzjastów sportu motorowego ze sprawą rekordów motocyklowych, podaję poniżej nieco danych na ten temat.

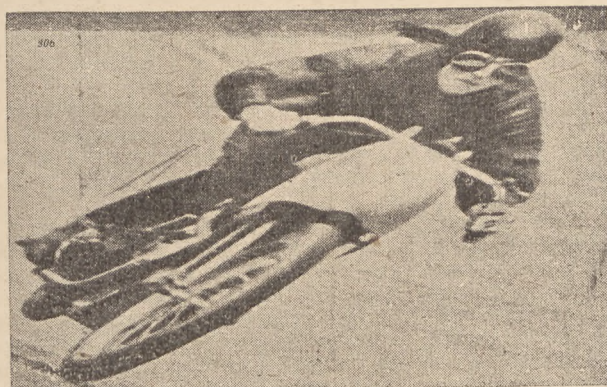
Przepisy dotyczące ustanawiania rekordów motocyklowych obejmuje specjalny regulamin F. I. M.-u czyli Międzynarodowej Federacji Motocyklowej, do której należy również i Polska. Na ostatnim kongresie FIM-u, jesienią 1949 roku, zmieniono cały szereg przepisów. Tak więc np. ustanowiono nową klasę motocykli o litrażu do 50 ccm, tak że obecnie kategoria A (motocykle solo) obejmuje następujące klasy: do 50, 75, 100, 125, 175, 250, 350, 500, 750 oraz do 1000 ccm. Kategoria B obejmuje pojazdy trzykołowe następujących klas: do 350, 500, 750 oraz do 1200 ccm.

Zarówno dla kategorii A jak i B przewiduje się 22 rodzaje rekordów na danym dystansie oraz 14 różnych rekordów tzw. godzinnych. Rekordy krótkodystansowe obejmują odległości od 1 km i 1 mil do 5 km i 5 mil i są ustanawiane zarówno ze startu lotnego jak i z miejsca, przy czym dana odległość musi być przejechana w obydwu kierunkach, średnia zaś daje wynik brany pod uwagę.

Rekordy długodystansowe obejmują odległość od 10 km i 10 mil do 5000 km i 3000 mil. Rekordy te ustanawiane są ze startu stojącego i nie wymaga się przejeżdżania trasy w obudwu kierunkach. Rekordy godzinne obejmują czasy jazdy od 1 do 48 godzin (ze startu stojącego) i są zwykle ustanawiane — tak zresztą jak i rekordy długodystansowe — na obwodach zamkniętych, przeważnie na torach o nawierzchni betonowej. Do najbardziej znanych torów tego rodzaju należały Brooklands (Anglia), Montlhery (Francja), Avus (Niemcy), oraz Monza (Włochy).

Do ustanawiania rekordów krótkodystansowych nadają się najbardziej szerokie autostrady o kilkukilometrowych prostych odcinkach, przy czym cały szereg specjalnych przepisów F. I. M. określa szczegółowo dane odnośnie nawierzchni, płaskiego położenia trasy (maksymalne dozwolone spadki i wzniesienia nie mogą przekraczać 1%), chronometrażu oraz innych czynników mających decydujące znaczenie przy tego rodzaju próbach.

Ciekawym szczegółem jest fakt, że przy biciu rekordów krótkodystansowych, ze względu na bezpie-



czeństwo jeźdźcy, wymagana jest zmiana opon przed powtórzeniem jazdy w drugim kierunku, przy czym cała próba nie może trwać dłużej niż 60 minut (dawniej bez zmiany opon 30 minut).

W przeciwieństwie do lat ubiegłych, obecnie — od 1.1. 50 r. nie dozwolone jest ustanawianie rekordów na maszynie danej klasy w klasach wyższych, innymi słowy ograniczono dla danej klasy zarówno maksymalną jak i minimalną pojemność silnika, jednak wszystkie rekordy ustanowione przed 1.1. 50 r. na maszynach o niższym litrażu — w wyższych klasach utrzymują swą ważność.

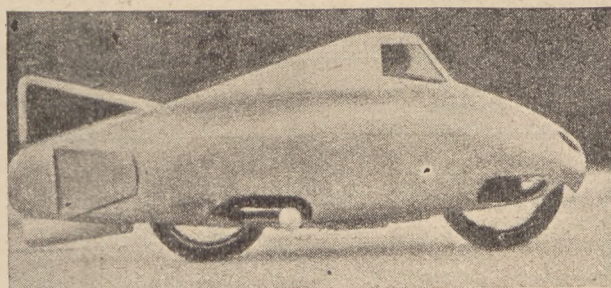
* * *

Wymienienie wszystkich przewidzianych przez F. I. M. oraz ustanowionych rekordów motocyklowych zajęłoby zbyt wiele miejsca, gdyż jest ich 504 (36 w każdej z 14 klas), nie wszystkie jednak rekordy są już ustanowione — tak więc np. brak ich wiele w nowo utworzonej klasie do 50 ccm, w klasie do 250 ccm brak rekordów na 3000, 4000, 5000 km, 2000, 3000 mil oraz 48 godzin (okazja dla Czechów).

Również w innych klasach są luki w tabeli rekordów, wydawanej corocznie przez F. I. M. W roku ubiegłym pobito 44 rekordy, a 14 z nich poprawiono jeszcze raz w ciągu roku. Niepobity jednak został rekord bezwzględnej szybkości na motocyklu (bez względu na litraż) ustanowiony jeszcze w roku 1937 przez Hennego na motocyklu B. M. W. 500 ccm. ze sprężarką wynoszący 280 km/godz.

Próby w tym kierunku czynili kilkakrotnie w ciągu ubiegłego roku Anglicy Berry oraz Pope jednak bez rezultatu. Berry używał motocykla bez sprężarki i obudowy aerodynamicznej marki Brough Superior o litrażu 996 ccm i zaniechał pobicia rekordu po kilku nieudanych próbach na skutek ciągłych defektów silnika lub braku odpowiedniej pogody.

Nie lepiej powiodło się Pope'owi, który wybrał się aż do Ameryki nad Skne Jezoro, aby tam przekroczyć na swojej maszynie z silnikiem J. A. P. 1000 ccm. upragnioną szybkość 300 km/godz. Pope zastosował oprócz sprężarki osłonę aerodynamiczną motocykla, pech jednak chciał, że właśnie ona stała się powodem wywrócenia się Pope'a, jadącego z szybkością ponad 160 km/godz. Kierownica doznała w tym wypadku nieznacznych tylko obrażeń ciała, zniszczeniu natomiast uległa obudowa i to uniemożliwiło dalsze próby. Jak się okazało wypadek spowodowany został drobnymi uszkodzeniami aerodynamicznej karoserii, którym uległa ona podczas transportu z Europy. Pope o uszkodzeniach tych wiedział, lecz nie przypuszczał, aby mogły mieć one aż taki wpływ na zachowanie się pojazdu w czasie prób. Tak więc rekord bezwzględnej szybkości w dalszym ciągu czeka na pobicie.



Najszybszy motocykl świata — BMW 500 ccm ze sprężarką.

W roku 1949 najwięcej rekordów ustanowiono na scooterze włoskim Lambretta o litrażu 125 ccm. Scooterzy — pojazdy budowane jako podręczny motocykl do jazdy po mieście, dowiodły swej wysokiej sprawności zarówno w ciężkim terenie (Sześciodniówka w roku 1948) jak i podczas prób bicia rekordów, których ogółem ustanowiono 39, przeważnie długodystansowych w klasie 125 ccm oraz w klasach wyższych. Osiągnięte przeciętne wahały się w granicach 97 do 109 km/godz.

W lutym br. zakłady produkcyjne Lambretta ponowiły próby, które uwieńczone zostały sukcesem. Jeźdźcy Masei, Masserini i Ambrosini poprawili 6 rekordów jadąc z przeciętną od 116 do 127 km/g., w zależności od dystansu.

Konsekwencją powodzenia Lambretty były próby przeprowadzone przez fabrykę Vespa. Firma ta, konkurująca z Lambrettą, pokusiła się o pobicie powyższych rekordów. Kierowcy Vespy: Mazzoncini i Castiglioni wymazali z tabeli rekordów wyniki osiągnięte przez Lambrettę, ustanawiając w marcu br. na torze Monthery 6 nowych rekordów świata: 50 km z przeciętną 134 km/g., 100 km — 135 km/g., 50 mil — 135 km/g., 100 mil — 130 km/g., 2 godziny — 131 km/g.

Dalszym sukcesem Włochów na tym polu było ustanowienie 12 rekordów długodystansowych w nowoutworzonej klasie 50 ccm. Dokazał tego Tamarozzi na motocyklu Ducati osiągając przeciętnie od 63 do 66 km/g. Trzeba sobie dokładnie zdawać sprawę z wymiarów silniczka Ducati: średnica cylindra 39 mm, skok 40 mm, czterosuw górnozaworowy — aby ocenić powyższe przeciętne.

* * *

Z innych ciekawszych wyników osiągniętych w kategorii A, zasładować należy ustanowienie 8 rekordów krótkodystansowych na motocyklu Magliano o litrażu 75 ccm, przeciętnie od 89 km/g ze startu stojącego do 116 km/g ze startu lotnego, następnie przebiehanie na motocyklu F. B. Mondial 125 ccm 1 km i 1 mil z szybkością 161 km/g ze startu lotnego i 95 km/g i 104 km/g ze startu stojącego, jak również ustanowienie 6 rekordów na Nortonie 350 ccm w tejże klasie oraz 3 rekordów na Nortonie 500 w klasach wyższych.

* * *

W kategorii B — pojazdów trzykołowych również nastąpiły liczne zmiany. Włoch Cavanna na MoJo Guzzi 250 ccm z wózkiem osiągnął świetny wynik 219 km/g. Rekord ten jednak nie zostanie zatwierdzony, gdyż podczas drugiego przebiegu popsuły się elektryczne chronometry.

W klasie do 350 ccm z wózkiem Belg Vanderschrick na motocyklu Sarolea ustanowił rekord 2 godzinny osiągając przeciętną 124 km/g, a w klasie do 750 ccm Oliver na Nortonie 600 ccm pobił 6 rekordów z wynikiem 149 — 163 km/g.

W najwyższej klasie kategorii B — do 1200 ccm Belg Mithoux na RHD Vincent z wózkiem ustanowił nowy rekord na dystansie 5 km ze startu lotnego z przeciętną 203 km/g.

Charakterystycznym dla kategorii B jest to, że wszystkie rekordy krótkodystansowe są w posiadaniu motocykli z wózkami w przeciwieństwie do długodystansowych, gdzie prym wiodą trójkołowce. Specjalistką od trójkołowców była kobieta Angielka Stewart, ustanowiła ona w latach 1930/31 — na Morganie z silnikiem dwucylindrowym JAP — 11 rekordów świata do dzisiejszego dnia nie pobitych. Najwyższa uzyskana przez nią przeciętna wynosiła 178 km/g na dystansie 5 mil ze startu lotnego.

* * *

W kategorii A oprócz zasadniczych rekordów długodystansowych, o których już mówiliśmy, F. I. M. przewodzi dodatkowo cały szereg rekordów superdługodystansowych. Jest ich ustanowionych razem 33 na odległościach od 10.000 do 50.000 km, od 4.000 do 30.000 mil oraz na czas jazdy od 3 do 19 dni. Wyczynu tego dokonała grupa Francuzów na motocyklu

Gnome et Rhone. Tak więc np. odległość 50.000 km przejechano w ciągu 457 godzin i 7 minut, uzyskując przeciętną 109 km/g.

* * *

W związku Radzieckim w 1949 roku ustanowiono 25 narodowych rekordów motocyklowych, wyłącznie na maszynach produkcji krajowej. Najlepszym tego-rocznym wynikiem jest rekord I. Kiriłowa na maszynie GK-1 350 ccm na 1 km ze startu lotnego. Kiriłow uzyskał szybkość 181,6 km/g. J. Piaszkina na maszynie M-1-A o litrażu 125 ccm uzyskał na tym samym dystansie przeciętną 120 km/g.

Jeżeli chodzi o nasze krajowe rekordy motocyklowe, to ważny jest w dalszym ciągu ustanowiony na parę lat przed wojną, przez znanego mechanika od wyścigówek — Michała Nagengasta, bezwzględny rekord szybkości wynoszący około 160 km/g i osiągnięty na motocyklu Rudge Replicca. Nawiasem mówiąc szybkość ta może być przekroczona przez wszystkie obecnie znajdujące się u nas maszyny wyścigowe 500 ccm, a nawet przez niektóre 350-tki, nie mówiąc już o specjalnych 1000-kach Vincent, które przygotowane i wyregulowane na specjalne paliwo alkoholowe rozwijają moc około 80 KM, co w przebiegu na szybkość pozwala osiągnąć od 200 do 250 km/g.

Trzeba również podkreślić, że Cześć przygotowują w roku bieżącym dzień bicia rekordów, w którym wezmą udział w pierwszym rzędzie wszystkie modele pojazdów produkowanych w Czechosłowacji. Osiągnięte wyniki będą danymi technicznymi, a jednocześnie rekordami narodowymi, które poszczególni konstruktorzy będą się starali w roku przyszłym w takiej samej próbie poprawić.

Dlatego też powinniśmy przy pomocy P. Z. Motu zorganizować u nas ustanawianie rekordów w poszczególnych klasach, na wzór imprez tego rodzaju, które odbywają się kilkakrotnie w ciągu roku w Związku Radzieckim i przynoszą w plonie coraz to lepsze osiągnięcia, propagując motoryzację, kształcąc kierowców i mechaników i w przypadku maszyn własnej produkcji zbierając doświadczenia techniczne dla wytwórni.

W uzupełnieniu powyższego artykułu podaję poniżej dwie tabelki obejmujące rekordy światowe na dystansach kilometrowych kategorii A i B.

Kategoria A klasa: do ccm	50	75	100	125	17	250	350	500	750	1000
Start st. 1 km	—	89	89	95	122	142	142	150	152	159
Start lotny 1 km	—	116	116	161	164	213	213	280	280	280
Start lotny 5 km	—	6	94	121	61	212	202	270	270	270
10 km	63	54	89	119	153	191	191	222	222	222
50 km	65	86	94	134	134	183	183	200	200	200
100 km	65	86	94	134	131	178	178	201	201	201
1000 km	—	77	81	108	111	141	163	175	175	175
1000 km	—	76	82	108	108	125	140	155	155	155
2000 km	—	—	—	104	104	104	120	137	146	146
3000 km	—	—	—	98	—	—	—	134	136	136
4000 km	—	—	—	97	—	—	—	—	128	128
5000 km	—	—	—	98	—	—	—	—	125	125
5000 km	—	—	—	—	—	—	—	—	109	109

Kategoria: B Klasa do ccm	350	500	750	1200
Start st. 1 km	112	122	129	135
Start lot. 1 km	173	183	218	221
Start lot. 5 km	151	167	199	203
10 km	143	155	147	165
50 km	148	158	143	169
100 km	138	135	163	167
500 km	112	120	134	149
1000 km	111	116	134	134
2000 km	99	99	111	116

Wyniki Jedn. Jazdy Konk. o tytuł Mistrza Krajowego (27-8-1950)

KLASA I (do 1200 ccm)

Zdobytę miejsce	Nazwisko i imię	Samochód marki	poj. cyl.	Właściciel samochodu	Badania stanu tech.		Próby tech.		Próby sportowe			Razem punkt.
					a	b	rozruch silnika	hamowanie	przyspieszenie	przesp. na wzniesieniu	zwrotność	
I	Kasper Rom.	Skoda	1100	Gdynia, C. Rybna	1	1	6	7,9	6,8	6,2	10,2	37,1
II	Michałowski Wł.	"	"	Gdynia, F-ma „Arka“	3	1	6	9,1	6,8	6,8	11	39,70
III	Nowicki Miecz.	Fiat	1100	Poznań, N. B. Pol.	1	1	6,4	9,5	6,6	6,0	11,2	39,71
4	Gola Marian	Skoda	1101	Katowice, PPB	3	1	6	9,05	6,4	5,85	13	40,3
5	Pustola Szcz.	"	"	Radom, ZPP Farb. I	3	1	6	11,1	6,2	6,05	12,2	41,55
6	Bielski Stef.	Fiat	1100	Kraków	2	1	6	9,55	7,3	6,55	11,8	41,70
7	Makosa Jan	Skoda	1101	Szczecin, Cen. S.S.	2	3	6	9,9	6,8	6,5	13	42,20
8	Ungerek Cz.	"	"	Szczecin, P. Urz. Pocz.	1	1	6,3	11,15	6,9	6,3	11,9	42,55
9	Kowalkowski Wł.	Fiat	1100	Gdańsk, Izba Sk.	1	1	6,0	8,5	7,2	6,95	14,6	43,25
10	Waszkiewicz M.	Skoda	1101	Warszawa, M. Górni.	1	1	6	14,05	6,2	5,95	11,0	43,30
11	Gawryjolek St.	"	"	Kielce, Star. Pow.	2	1	6	11,55	6,7	6,3	14,6	43,15
12-13	Marciniak M.	"	"	Warszawa, Nar. Bk. Pol.	1	1	6	15	6	5,65	12,6	45,30
12-13	Tomilin Eug.	"	"	Łódź, P.P.B. OST	1	1	6	12,5	7,2	6,8	12,8	45,3
14	Serafiński M.	"	"	Łódź, P.P.B. OST	1	1	6	10,5	7,2	7,05	14,6	45,35
15	Stuchnik Eug.	"	"	Lublin, Cen. Mięs.	1	1	6	11,05	6,5	6,2	16,6	46,35
16	Józefczak Tad.	"	"	Kielce, Star. Pow.	3	1	6	9,5	7,1	6,95	17,5	47,05
17	Kaczmarzyk A.	Fiat	1100	Częstochowa, PZGL IG	1	1	6	9,45	7	6,05	19,7	48,2
18	Gorączniak Wł.	Fiat Simca	—	Poznań, P.Z. MOT	3	1	6	14,6	7,3	6,75	13,6	48,75
19	Kawka Zyg.	Skoda	1101	Łódź, P.P.B. OST	4	1	6	10	6,8	6,75	20,2	49,75
20	Wojtala Jerzy	"	"	Katowice, Ok. Urz. Pocz.	1	1	6	15	6,5	5,75	16,3	49,85
21	Michalski Wł.	"	"	Szczecin, C.P.N.	1	1	6	10,6	7,3	6,85	21,8	52,55
22	Chmielik Józ.	"	"	Kraków	3	1	6	8,7	6,4	5,85	40	66,95
23	Kramer Wł.	"	"	Poznań	1	1	6	9,5	7,1	6,6	40	67,2
24	Siedliński Jan	"	"	Lublin, Bk Rolny	2	1	6	10,65	6,9	6,25	40	67,80
25	Seifried St.	Ford	900	Częstoch. PZ. Mot	2	1	6	13,5	7,5	7,5	40	74,50

KLASA II (1200 – 2200 ccm)

I	Wierzbza St.	Lancia	1350	Warszawa, SM. P. Z. M.	1	1	6	7,6	5	4,6	10,8	34
II	Komisarczyk J.	Willys	2198	Gdynia, WSHM Sopot	1	1	6	8,6	5,7	5,35	9	34,65
III	Sobański Al.	BMW	1998	Kraków, PZ. Mot.	2	3	6	9,75	4,8	4,8	9,4	35,15
4	Gała Tad.	Citroen	1900	Warszawa, N. Bk Polski	2	2	6	8,3	5,5	5,3	14,5	39,6
5	Buczek Jan	Hil'man Mx	1260	Kielce, Kom. Woł. PZPR	1	1	6	8,7	6,4	6,0	18,3	45,4
6	Muras Jan	Pobieda	2120	Łódź, PKS	1	1	6	8,3	6,8	6,9	19,1	47,1
7	Kuleczvński R.	"	"	Katowice, „ERG“	1	5	6	16,3	6,6	5,9	15,8	50,6
8	Damski Tad.	BMW	1998	Kraków, PZ Mot.	1	3	6	7,3	4,6	4,45	40	62,35
9	Postawka Fr.	"	"	Kraków, PZ Mot.	1	3	6	7,25	5,2	4,8	40	63,25
10	Wasiak Jerzy	Pobieda	2120	Łódź, CZP Wein.	1	5	6	9,7	6,4	6,3	40	68,10

KLASA III (powyżej 2200 ccm)

I	Witkowski Zb.	Chevrolet	3549	Warszawa, Min. Ośw.	1	1	6	7,45	5,3	4,75	12,2	35,7
II	Holomej Wł.	"	"	Warszawa, Min. Fin.	1	1	6	7,8	5,2	5,15	15,2	39,35
III	Jagielski Kaz.	"	"	Warszawa, Min. Ośw.	1	1	6	7,45	5,5	5,1	17,3	41,35
4	Szafron Rob.	"	"	Katowice, Zi. Energ.	1	5	6	8,8	5,8	5,4	15,6	41,60
5	Janik Ernest	"	"	Katowice, CZ Mat. P.W.	1	1	6	8,45	6,0	15,0	15,4	59,85

UWAGA 1. Wyników jazdy określonej nie podajemy, ze względu na to, że żaden z kierowców (we wszystkich klasach), nie otrzymał w tych próbach punktów karnych, poza kol. Janikiem (kl. III) — 9 pkt. kar.

UWAGA 2. Zdyskwalifikowani przez Komisję Techniczną: Łoziński Jerzy — Warszawa, Min. Oświaty (Fiat 1100), Kukuła Jan — Częstochowa, Ub. Społeczna (Skoda 1101). Nie ukończył imprezy Koleccki Stanisław — Katowice, PZ. Mot. (Aero).

42 kierowców w walce o tytuł mistrza Polski

W niedzielę 27 sierpnia r.b. odbyła się Jednodniowa Jazda Konkursowa o tytuł Mistrza Krajowego. Do konkurencji o zaszczytny tytuł dopuszczono zdobywców pierwszych trzech miejsc w każdej klasie samochodów z mistrzostw okręgowych. Tak więc śmiało można powiedzieć, że na starcie w Kielcach znalazła się elita kierowców wozów osobowych, albowiem, aby dostać się do czołówki w mistrzostwach okręgowych, trzeba było nadto przejść przez sito Jednodniówek III, II i I klasy — rozgrywanych wiosną r.b.

Ze startu w Kielcach wyruszyło 42 wozy. Pod Chęciami rozegrano próbę szybkości górskiej, a następnie szybkości piaskowej na dystansie 500 mtr. Na drodze do Warszawy (próba jazdy okrężnej) obowiązywała próba jazdy terenowej (ok. 18 km), którą wszyscy kierowcy przebyli we właściwym czasie i bez trudności (ani jeden nie otrzymał punktów karnych).

Po przybyciu na metę do Warszawy, na Placu Zwycięstwa odbyły się tzw. próba zwrotności oraz zrywu i hamowania. Próba zręczności w wielu przypadkach rozklasyfikowała kierowców. W próbie tej uwidoczniły się nie tylko sposób i technika prowadzenia wozu, pewność oka, ale nadto umiejętność panowania nad nerwami. Z tych właśnie względów próba powyższa była b. interesująca dla uważnego obserwatora. Jazdę wysokiej klasy i doskonale opanowanie nerwów wykazali w tej próbie gdyńszczanie Kasper i Michałowski, przy czym pierwszy z nich doskonale przygotował wóz (uszytył przód Skody, dzięki czemu wóz nie „kiadł“ się na boki przy gwałtownych skrętach). Nie wiele ustępowali mistrzom w tej próbie M. Nowicki (Poznań) i St. Bielski (Kraków) na Fiatach oraz warszawiacy M. Waszkiewicz i Marciniak na Skodach. Poprawną jazdę pokazali Ungerek (Szczecin), Tomilin (Łódź), Goła (Katowice), Pustola (Kielce), Makosa (Szczecin) oraz Gorączniak (Poznań). W klasie II znakomicie pojechał Komisarczyk (Willys) oraz Sobański (B. M. W.), nieco słabiej Wierzbza (Lancia). W klasie III brylował niezawodny Witkowski (Chevrolet) — znacznie przewyższając konkurentów.

Szczegółowe wyniki wszystkich prób oraz punktacji ogólnej podajemy obok.

Jest rzeczą charakterystyczną, że Pobjedy, które od bardzo niedługo czasu pracują u nas w kraju, zajęły tak korzystne miejsca w JJK. Fakt ten należy podkreślić tym bardziej, że kierowcy Pobjed nie mogli sobie dostatecznie przyswoić — w tak krótkim stosunkowo okresie pracy na tych wozach — ani specjalnej techniki jazdy, ani też poznać tajników precyzyjnej obsługi. Należy zwrócić nadto uwagę, że Pobjedy biorące udział w zawodach nie były specjalnie przygotowane. Tym niemniej Pobjedę kol. Murasa dzień od specjalnie przygotowanej do zawodów Lancji kol. St. Wierzbzy — naszego młodego asa sportu samochodowego — różnica zaledwie 13,1 punktów.

Organizacja zawodów stała — ogólnie biorąc — na dobrym poziomie, dzięki pracowitości i troskliwości szczerpłego grona osób, które imprezę przygotowały i przeprowadziły. Wyniki obliczone były dostatecznie szybko — w niespełna 3 godziny po zakończeniu imprezy ogłoszono rezultaty i rozdano nagrody.

Natomiast bardzo silne narzekania i wielkie rozgoryczenie wśród zawodników wywołało złe przygotowanie (a właściwie nie przygotowanie) noclegów w Kielcach, wyżywienia itp. Zawodnikom raczej nikt się naprawdę nie zajmował, nikt się nie zatroszczył czy mają noclegi i jakiego typu. Lokowania kierowców o godzinie 1 w nocy (od wieczora do 1 poszukiwali noclegów) na siennikach bez pościeli (relacja grupy kierowców ze

Śląska) nie można uznać za sukces organizacyjny, ani też za efekt szczególnej troskliwości organizacyjnej, bądź koleżeńskości. Nie lepiej, albo nie o wiele lepiej wyglądała sprawa noclegów i wyżywienia innych zespołów. Te mankamenty były na tyle poważne i w ciichych, spokojnie żyjących Kielcach — zupełnie nieuzasadnione, że nasuwały na myśl jako przyczynę nie tylko niedbalstwo... Sprawą tą winny się zająć właściwe komórki PZM-u, rzecz wyjaśnić do końca — ujawnić winnych i wyciągnąć właściwe konsekwencje.

* * *

Rozdanie nagród odbyło się bardzo uroczysto w lokalu PZM w Warszawie. Mistrzowie i wicemistrzowie we wszystkich klasach otrzymali z rąk prezesa PZM'u kol. Gaulewskiego nagrody regulaminowe w postaci zgrabnych pucharków kryształowych z plakietkami. Nadto Min. Komunikacji obdarowało trzech mistrzów — kol. kol. Kacpera, St. Wierzbę i Witkowskiego — pięknymi walizkami skórzanymi, które z pewnością bardzo się przydadzą często podróżującemu kierowcom.

Pierwsi wicemistrzowie z każdej klasy — kol. kol. Władysław Michałowski (Gdynia), Jerzy Komisarczyk (Gdynia) oraz Włodzimierz Holomej (Warszawa) — otrzymali przyjemne i wartościowe nagrody ufundowane przez Wydawnictwa Komunikacyjne i redakcję czas. „Motoryzacja“ — zgrabne aparaty fotograficzne Baltina z obiektywami Zeissa. Będziemy bardzo wdzięczni naszym kolegom z Gdyni i Warszawy jeśli zechcą nas poinformować jak się aparaty „sprawują“ oraz przy okazji nadesłać fotografie z życia zawodowego lub sportowego — swojego lub kolegów.

Ale na tych nagrodach nie koniec. Trzeba przyznać, że stół nagród był „dobrze zaopatrzony“. Kol. Kacper otrzymał aparat radiowy — dar Min. Opieki Społecznej za najlepszy wynik w próbie zwrotności w kl. I. Za tę samą próbę w kl. II otrzymał ładną nagrodę — zegarek — dar Min. Finansów — kol. Jerzy Komisarczyk. W kl. III kol. Zb. Witkowski „zainkasował“ aparat radiowy — dar PKPG.

Za najlepszy wynik w próbie przyspieszenia na wzniesieniu w kl. I kol. M. Marciniak otrzymał walizkę skózaną — dar Gł. Kom. Kult. Fiz. W kl. II-ej kol. T. Damski otrzymał za tę próbę kupon materiału — dar Marszałka Sejmu. W kl. III kol. Zb. Witkowski otrzymał srebrną papierosnicę — dar Zw. Zaw. Transportowców.

Za najlepszy wynik w próbie hamowania kol. kol. Kacper (kl. I), Postawka (kl. II) i Jagielski (kl. III) otrzymali zapalniczki — dar Min. Oświaty.

Dar Min. Spr. Zagranicznych dla najmłodszego zawodnika z Warszawy — aparat fotograficzny — otrzymał kol. Stanisław Wierzbza. Dar Nar. B-ku Polskiego dla najlepszego kierowcy NBP w kl. I — kupon materiału — otrzymał kol. M. Nowicki, w kl. II — jesionkę męską — otrzymał kol. T. Gała, a w kl. III — 10.000 zł — kol. Jerzy Łoziński.

Na zakończenie uroczystości rozdania nagród obecni odśpiewali Międzynarodówkę.

Syci wrażeń i emocji sportowych kierowcy (niektórzy musieli prosić kolegów o pomoc przy znoszeniu nagród do samochodów!), ich towarzyszy oraz sympatycy automobilizmu rozjechali się do domów.

Tak zakończył się tegoroczny sezon Jednodniowych Jazd Konkursowych — które w znacznej mierze spełniły zadanie, jakie im w sporcie samochodowym wyznaczono.

43. **SKRADZIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urząd wojew. w Katowicach, kat. IIIa, Nr 1070/49, na nazw. Jan P.uszczok, zam. w Katowicach, ul. Piaskowa Nr 5.

44. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urząd wojew. w Poznaniu, na nazw. Teofil Piechowiak, zam. w Poznaniu, ul. Marcina Nr 48 m. 6.

45. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urząd wojew. w Krakowie, na nazw. Józef Fudro, zam. w Krakowie, ul. Rzeźnicza Nr 5 m. 2.

46. **SKRADZIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez Zarząd Miejski w Krakowie, kat. IIIa, Nr 0234/50, na nazw. Irena Behrendt, zam. w Krakowie, ul. Smolki Nr 11.

47. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez starostwo w Ciechanowie, kat. I, Nr 0040/49, na nazw. Marian Telechowski, zam. w Cukrowni Krasiniec, pow. Ciechanów.

48. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez starostwo w Bolesławcu, kat. II, Nr 0042/49, na nazw. Kazimierz Żołna, zam. w Oldrychowie 103, u-ła Noworodziec, pow. Bolesławiec, woj. wrocławskie.

49. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez Zarząd Miejski w Wałbrzychu, kat. IIIa i IV, Nr 0466/49, na nazw. Mieczysław Tiskosz, zam. w Wałbrzychu, ul. Moniuszki Nr 22 m. 7.

50. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez starostwo w Bolesławcu, na nazw. Władysław Ostrowski, zam. w Nowej Wsi 79a, gm. Czerna, pow. Bolesławiec.

51. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez urząd wojew. w Gdyni, kat. IIIa i IV, Nr 1143/49, na nazw. Wincenty Welz, zam. w Gdyni, ul. Batorego Nr 32.

52. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urząd wojew. w Olsztynie, na nazw. Władysław Markiewicz, zam. w Olsztynie, ul. Kościuszki Nr 22 m. 11.

53. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane na nazw. Jan Wysocki, zam. Krotoszyn, ul. Czerwonej Armii Nr 41.

54. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez starostwo w Jeleniej Górze, kat. IIIa, Nr 0242/49, na nazw. Władysław Chmielewski, zam. w Jeleniej Górze, ul. Pocztowa Nr 4 m. 4.

55. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urząd wojew. w Olsztynie, na nazw. Władysław Sokoliński, zam. w Olsztynie, ul. Kręta Nr 18 m. 1.

56. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez Zarząd Miejski w Łodzi, kat. II, Nr 2006/49, na nazw. Józef Tepeł, zam. w Łodzi, ul. Więckowskiego Nr 72.

57. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urząd wojew. w Łodzi, kat. II, Nr 0370/49, na nazw. Edward Ciesielski, zam. w Łodzi, ul. Kilińskiego Nr 18.

58. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez Wydział Ruchu i Mot. w Warszawie, kat. I, na nazw. Józef Mroczkowski, zam. w Warszawie, ul. Żelazna Nr 64 m. 54.

59. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez Zarząd Miejski w Gdyni, kat. IIIa, Nr 0264/50, na nazw. Augustyna Gaffke, zam. w Gdyni, ul. Kollataja Nr 1 m. 1.

60. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez starostwo w Grodzisku Maz., kat. II, Nr 0097/48, na nazw. Lucjan Mieczkowski, zam. na Ciekciu — Kol. Raków, ul. Zgoda Nr 11.

61. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez Zarząd Miejski w Jeleniej Górze, kat. IIIa, Nr 0129/49, na nazw. Michał Borawski, zam. w Jeleniej Górze, ul. Długa Nr 8.

62. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez Wydział Ruchu i Mot. w Warszawie, kat. II, Nr W-0043/50, na nazw. Zygmunt Struś, zam. w Warszawie, ul. Rogowska, Nr 20 a m. 5.

63. **ZAGUBIONO** dowód rejestracyjny, wydany przez Prezydium Wojewódz. Rady Narodowej w Prus-

kowie, na samochód ciężarowy m-ki Studebaker Nr rej.: H-85628, na firmę Powsz. Zw. Gminnych Spółdz. w Grodzisku Maz., ul. Niepodległości Nr 4.

64. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez starostwo w Grodzisku Maz., kat. I, Nr 299/49, na nazw. Lech Borszewski, zam. w Grodzisku Maz., ul. Sienkiewicza Nr 14.

65. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urząd wojew. w Poznaniu, na nazw. Jan Majewski, zam. w Poznaniu, ul. Roosevelta Nr 67 m. 5.

66. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez Wydział Ruchu i Mot. w Warszawie, kat. III, Nr W-02561/49, na nazw. Zenon Kowalski, zam. w Warszawie, ul. Korotyńskiego Nr 11 b m. 1.

67. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez Wydział Ruchu i Mot. w Warszawie, kat. IIIa, Nr W-2163/50, na nazw. Zdzisław Nowak, zam. w Warszawie, Al. Wojska Polskiego Nr 38 m. 12.

68. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie motocykla, wydane przez starostwo w Nowym Tomysiu, kat. IV, Nr 0078/49, na nazw. Kazimierz Pieprzyk, zam. w Środzie poznańskiej — Cukrowni.

69. **SKRADZIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez Wydział Ruchu i Mot. w Warszawie, kat. I, na nazw. Tadeusz Rokicki, zam. w Warszawie, Al. Waszyngtona Nr 106.

70. **SKRADZIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez urząd wojew. w Lublinie, kat. IIIa, Nr 0991/49, na nazw. Czesław Kurek, zam. w Lublinie, ul. Graniczna Nr 3/1.

71. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie motocykla, wydane przez urząd wojew. w Olsztynie, kat. IV, Nr 0021/49, na nazw. Paweł Chłróścicki, zam. w Olsztynie, ul. Mazurska Nr 14 m. 2.

B I U R O
HANDLOWO-
PRZEWOZOWE

STANISŁAW KOWALIK

Gdynia, ul. Śląska 31, tel. 10-48

Wykonuje

przewozy wszelkich towarów

samochodami ciężarowymi

o różnym tonażu na terenie

województwa gdańskiego

i olsztyńskiego

KONKURS

Zadania resortu komunikacji przewidziane do wykonania w Planie 6-letnim powodują konieczność przygotowania odpowiedniej ilości kadr drogą szkolenia i podnoszenia poziomu fachowego pracowników. W związku z powyższym „Wydawnictwa Komunikacyjne” (Redakcja „Biblioteki Komunikacyjnej”) przystępują do wydawania podręczników, opracowanych w formie przystępnej. Akcja wydawnicza zmierza do pogłębienia wiadomości fachowych pracowników oraz do przygotowania ich do zajęcia stanowisk hierarchicznie wyższych.

Podręczniki te o rozmiarach nie przekraczających 100—120 stron druku będą wydawane przede wszystkim dla niższych i średnich stanowisk w poszczególnych przedsiębiorstwach i działach administracji resortu komunikacji, a w szczególności:

W PRZEDSIĘBIORSTWIE PKP

dla zwrotniczego, nastawniczego, blokowego, kierownika pociągu, dyżurnego ruchu, dyspozytora ruchu, smarownika wagonów, przemyczacza kotłów parowozowych, palacza kotłów stałych, palacza parowozowni, maszynisty stałych maszyn, dyspozytora parowozowni, odbiorcy robót, rewidenta wagonów, dyspozytora pracy, kierownika robót warsztatowych, nadzorcy przewodów, elektromontera, montera teletechniki, montera sygnalizacji, magazyniera zasobów, torowego, mostowniczego i in.

W PRZEDSIĘBIORSTWIE PKS

dla kierowcy samochodu, konduktora, pracowników obsługi zajezdni, warsztatowca samochodowego i in.

W DROGACH WODNYCH

dla strażnika wodnego, nadzorcy wodnego i in.

W DROGACH KOŁOWYCH

dla dróżnika, drogomistrza, magazyniera, kierowcy walca motorowego i parowego oraz dla pracowników obsługujących i naprawiających maszyny drogowe (np. podręczniki wyjaśniające zasady działania i utrzymania maszyn drogowych) i in.

„Wydawnictwa Komunikacyjne” zwracają się do tych wszystkich pracowników resortu komunikacji, którzy posiadają odpowiednie przygotowanie i doświadczenie zawodowe, z prośbą o opracowanie podanych tematów w formie podręczników. W tym celu „Wydawnictwa Komunikacyjne” proszą o nadesłanie do dnia 1 listopada br. próbnych opracowań, zawierających plan książki oraz około 16 stron pisma maszynowego lub czytelnego rękopisu tekstu projektowanej książki.

Forma stylistyczna opracowania nie będzie miała istotnego znaczenia, gdyż wszelkiej pomocy w tym kierunku udzieli Redakcja „Biblioteki Komunikacyjnej”.

Za najlepsze opracowania próbne Sąd Konkursowy powołany przez „Wydawnictwa Komunikacyjne” przyzna autorom nagrody pieniężne, mianowicie za prace:

z zakresu	I nagroda	II nagroda	III nagroda
PKP	25.000.— zł	20.000.— zł	15.000.— zł
PKS	25.000.— zł	20.000.— zł	15.000.— zł
Żegluga	20.000.— zł	15.000.— zł	10.000.— zł
Dróg wodnych	20.000.— zł	15.000.— zł	10.000.— zł
Dróg kołowych	20.000.— zł	15.000.— zł	10.000.— zł

Z autorami, których opracowania próbne zostaną zakwalifikowane przez Sąd Konkursowy, jako nadające się do wydania w formie książki, będą zawarte umowy o napisanie podręczników. Honorarium autorskie dla książek powyższego poziomu wynosi od 25.000 do 35.000 zł za arkusz druku, tj. 16 stron druku formatu A5.

Prace zgłaszane do konkursu należy oznaczyć godłem, z tym, że równocześnie należy nadesłać w zapieczętowanej kopercie, oznaczonej tym samym godłem, nazwisko i adres autora.

Po informacje prosimy zwracać się do „Wydawnictw Komunikacyjnych” — Sekretariat Redakcji „Biblioteki Komunikacyjnej”, Warszawa, Chałubińskiego 8, tel. Centrala Ministerstwa Komunikacji 8—92—80, wewn. 55—41, lub do Administracji „Wydawnictw Komunikacyjnych”, Warszawa, Kazimierzowska 52, tel. 400—60, wewn. 19.