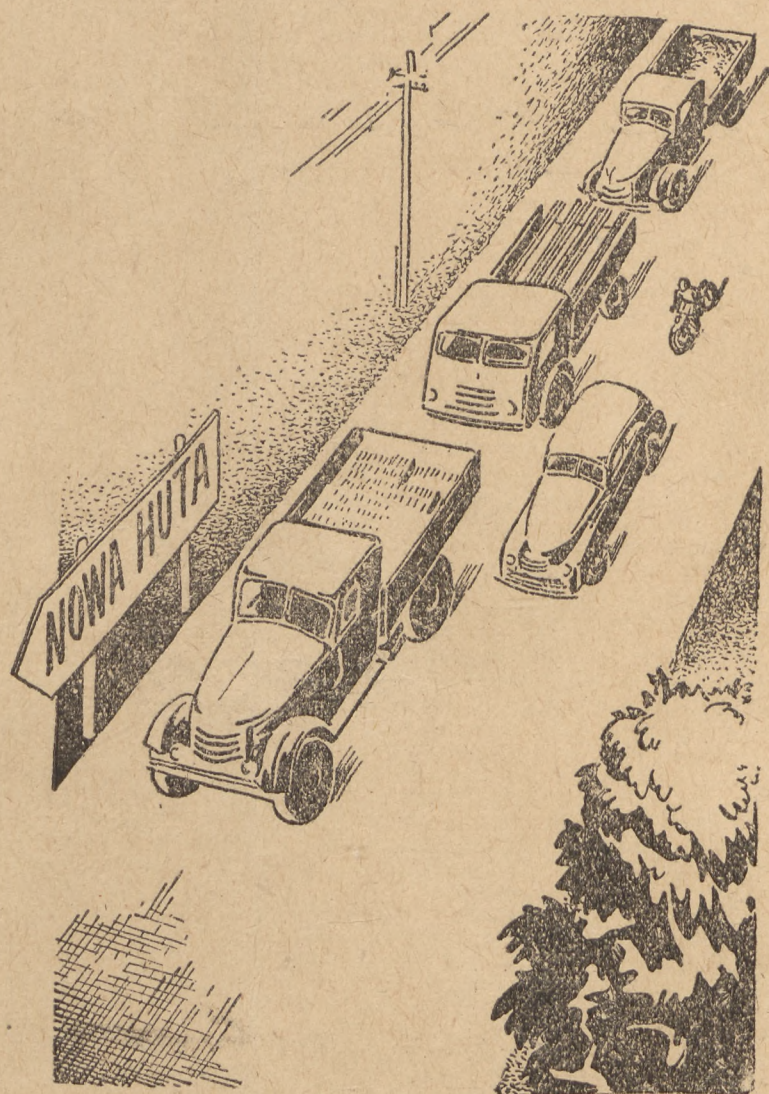


Motoryzacja



Nr 11 — LISTOPAD 1950 r. • Cena 3 zł.

OGŁOSZENIA

1. ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez urz. woj. w Krakowie, kat. II, Nr 1175/49, na nazw. Mieczysław Nogalski, zam. w Krakowie, ul. Świętokrzyska nr 8 m. 3.
2. SKRADZIONO pozwolenie na prowadzenie poj. mech. wydane przez starostwo w Lwówku, kat. III, Nr 0211/49, na nazw. Eugeniusz Walerjan, zam. w Świeradów-Zdrój, ul. Żymierskiego nr 20.
3. ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie poj. mech. wydane przez starostwo w Gdyni, kat. IIa, na nazw. Jan Suzga, zam. w Gdyni, ul. Kilińskiego nr 5 m. 8.
4. ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie poj. mech. wydane przez starostwo w Kętrzynie, kat. I, na nazw. Edmund Kościuszko, zam. w Giżycku, ul. Sienkiewicza nr 4.
5. ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie poj. mech. wydane przez Prez. Pow. Rady Nar. w Katowicach, kat. II, nr 0392/550, na nazw. Karol Lubecki, zam. w Janowie, ul. Słowackiego nr 2.
6. ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie poj. mech. wydane przez starostwo w Tarnowie, kat. IIIa Nr 0051/50, na nazw. Alojzy Żurowski, zam. w Rzędzinie, pow. tarnowski.
7. ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie poj. mech. wydane przez Wydz. Ruchu i Mot. w Warszawie, kat. II na nazw. Edward Jakubczak, zam. na Okęciu, ul. Bandurskiego nr 5 m. 7.
8. ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie poj. mech. wydane przez urz. woj. w Poznaniu, kat. IIIa, na nazw. Wawrzyniec Gradowski, zam. w Poznaniu, ul. Pasieka nr 5.
9. ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie samochodu wydane przez Wydz. Ruchu i Mot. w Warszawie, kat. II, na nazw. Władysław Krasieński, zam. w Warszawie, ul. Środkowa nr 18 m. 18.
10. ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie poj. mech. wydane przez starostwo w Aninie, kat. I Nr 062/50, na nazw. Bolesław Prokopiuk, zam. w Legionowo ul. Parkowa nr 44.
11. ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie samochodu wydane przez urz. woj. w Gdańsku, kat. III Nr 2011, na nazw. Bronisław Andruszkiewicz, zam. w Gdańsku, ul. Tobiasza nr 6 m. 2.
12. ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie samochodu wydane przez starostwo w Mysłowicach, na nazw. Władysław Potoczny, zam. w Mysłowicach, ul. Szkolna nr 3.
13. ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie poj. mech. wydane przez starostwo w Częstochowie, kat. IIa Nr 0230/49, na nazw. Andrzej Monhajt, zam. w Częstochowie, ul. Waszyngtona nr 22.
14. ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane na nazw. Norbert Przesdzin, zam. w Wirku, ul. Karola Miarki nr 10.
15. SKRADZIONO pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez Zarząd Miejski w Chorzowie, kat. III, na nazw. Marian Musiałek, zam. w Siemianowicach, ul. Powstańców nr 50 m. 8.
16. ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez starostwo w Zawierciu, kat. IIa Nr 0004/50, na nazw. Stanisław Chadyrych, zam. w Porębie k./Zawiercia, ul. Mostowa nr 10.
17. ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez urz. woj. w Poznaniu, na nazw. Kazimierz Potulny, zam. w Poznaniu, ul. Polna nr 1 m. 25.
18. ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez Wyd. Ruchu i Mot. w Warszawie, kat. II, na nazw. Zenon Tworek, zam. w Warszawie, ul. Bema nr 83 m. 28.
19. ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie motocykla, wydane przez urz. woj. we Wrocławiu, kat. IV Nr 0397/49, na nazw. Stanisław Lenarczyk, zam. we Wrocławiu, ul. Kotsisa nr 1 m. 2.
20. ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez Wydział Ruchu i Mot. w Warszawie, kat. III Nr W-04504, na nazw. Stanisław Dalka, zam. w Warszawie, ul. Akacjowa nr 6.
21. ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez starostwo w Częstochowie, kat. IIIa, na nazw. Władysław Paszewski, zam. w Krakowie, ul. Konarskiego nr 45.
22. ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie motocykla, wydane przez Zarząd Miejski w Bydgoszczy, kat. IV Nr 0071/49, na nazw. Władysław Wycinka, zam. w Bydgoszczy, ul. Osada nr 14 m. 1.
23. ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie samochodu wydane przez urz. woj. w Krakowie, kat. IIIa Nr 2127/49, na nazw. Zygmunt Scheffner, zam. w Krakowie, ul. Rzeszowska nr 7 m. 10.
24. SKRADZIONO pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez starostwo w Będzinie, kat. II Nr 006/50, na nazw. Andrzej Grzadziel, zam. w Będzinie, ul. 1-go Maja nr 2 m. 9.
25. ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez starostwo w Warszawie, kat. I Nr 5008, na nazw. Kazimierz Zgardziński, zam. w Warszawie, ul. Pańska nr 67 m. 3.
26. ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez Zarząd Miejski w Bydgoszczy, kat. IIIa Nr 1249/49, na nazw. Edmund Blach, zam. w Bydgoszczy, ul. T. Jagodzińskiego nr 1 m. 1.
27. ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie takśówki Nr 886 i samochodu, wydane przez Wydz. Ruchu i Mot. w Warszawie, kat. I Nr 2883/49, na nazw. Stefan Tataj, zam. w Warszawie, ul. Kowińska nr 27 m. 28.
28. SKRADZIONO pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urz. woj. we Wrocławiu, kat. IIIa Nr 3565/49, na nazw. Stanisław Zawiaślak, zam. we Wrocławiu, ul. Gromadzka nr 25.
29. ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez Prez. M.R.N. w Bytomiu, kat. II Nr 0089/50, na nazw. Eryk Jorg, zam. w Bytomiu, ul. Karola Miarki nr 7.
30. ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez Zarząd Miejski w Częstochowie, kat. III Nr 0209/49, na nazw. dr Tadeusz Ferens, zam. we Wrocławiu, ul. Smoluchowskiego nr 26 m. 6.
31. ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez starostwo w Ciechanowie, kat. IIIa Nr 0056/49, na nazw. Mieczysław Sokoliński, zam. w Ciechanowie, ul. Kilińskiego nr 10.
32. ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez Wydz. Ruchu i Mot. w Warszawie, kat. III, na nazw. Marian Karczewski, zam. w Warszawie, ul. Sulejowska nr 15 m. 3.
33. ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez Wydz. Ruchu i Mot. w Warszawie, kat. II, na nazw. Franciszek Nowakowski, zam. w Warszawie, ul. Wolska nr 6 m. 36.
34. ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez Zarząd Miejski w Bydgoszczy, kat. I Nr 0158/49, na nazw. Stefan Kachelski, zam. w Bydgoszczy, ul. Nowa nr 26.
35. ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez urz. woj. w Poznaniu, kat. IIIa, na nazw. Bolesław Gamczak, zam. w Poznaniu, ul. Wioślarska nr 20 m. 2.
36. ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez W.U.S. w Poznaniu, kat. II, na nazw. Zygmunt Kościelny, zam. w Warszawie.
37. ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie motocykla, wydane przez starostwo w Lubaniu, kat. IV Nr 0004/49, na nazw. Karol Hosamberk, zam. w Radzimowie, pow. Lubań woj. wrocławskie.
38. ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez starostwo w Tarnowie, kat. IIIa Nr 0029/50, na nazw. Józef Stolarz, zam. w Mościcach.
39. ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urz. woj. w Szczecinie, na nazw. Marian Połubiński, zam. w Szczecinie, ul. Wartysławski nr 42.

Motoryzacja

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

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

Adres Redakcji i Administracji: Warszawa, Żurawia 24-A m. 21, telefon nr 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 w roku 1950-ym: kwartalnie zł 8 gr 10, za pół roku zł 16 gr 20, za rok zł 32 gr 40.

Rok V

LISTOPAD 1950 r.

Nr 11

TREŚĆ ZESZYTU Nr. 11

33 ROCZNICA WIELKIEGO PAŹDZIERNIKA	322	PRÓBY ROZWIĄZANIA PROBLEMU NOCNEGO OŚWIETLENIA — Z. B.	336
POMOC ZWIĄZKU RADZIECKIEGO PODSTAWĄ ROZBUDOWY MOTORYZACJI W POLSCE	323	PRZYGOTUJ SAMOCHÓD NA ZIMĘ! — A. W.	337
„DAMY Z KAŻDEGO KM PRZEBIEGU SAMOCHODU WIĘCEJ PRODUKCJI TRANSPORTOWEJ” — Leg	325	NOWE POMYSŁY RACJONALIZATORSKIE — J. S.	338
ZADANIA PKS NA TLE PLANU 6-LETNIEGO — mgr. M. Madeyski	327	WSPÓŁZAWODNICTWO	340
ZNOWELIZOWANE NORMY ZUŻYCIA MATERIAŁÓW PĘDNYCH — inż. L. Gronomski	331	Z KRAJU	342
WALKA Z PIJAŃSTWEM WŚRÓD KIEROWCÓW — mgr. E. Olechnowicz	334	SZYBKOŚĆ A ZUŻYCIE PALIWA — A. W.	344
		O LUDOWY POJAZD MECHANICZNY — T. Mierzejewski	345
		O KRAJOWYCH 125-KACH SŁÓW KILKA — inż. E. Bock	346
		NOWA JAWA 500 OHC — Z. Borman	347
		ZE ŚWIATA	349
		RÓŻNE	352

**Pomoc ZSRR, przykład ZSRR, przyjaźń ZSRR —
gwarantują wykonanie Planu 6-letniego**

XXXIII ROCZNICA WIELKIEGO PAŹDZIERNIKA

Naród Polski wita 33 Rocznicę Wielkiej Socjalistycznej Rewolucji Październikowej doniosłymi sukcesami we wszystkich dziedzinach życia społecznego, gospodarczego i kulturalnego.

Zwycięstwo Rewolucji Październikowej przyniosło potężne oparcie ruchom wyzwolen- czym całego świata. Wypróbowana w ogniu walk rewolucyjnych nauka marksizmu-lenini- zmu stała się drogowskazem mas w walce kla- sowej. Przykład niezwyciężonej WKP(b) przy- świeca wszystkim partiom postępowym świata. Geniusz Wielkiego Wodza i Nauczyciela Stali- na wskazuje nieomyłne drogi zwycięstwa w to- czącej się walce. Z doświadczeń budownictwa socjalistycznego czerpie doświadczenia klasa robotnicza demokracji ludowej, wznosząc u sie- bie fundamenty socjalizmu. Na przykładzie ZSRR uczą się budować i utrwalać władzę lu- dową masy pracujące Polski, Albanii, Bułgarii, Chin, Czechosłowacji, Północnej Korei, Niemiec Demokratycznych, Rumunii i Węgier.

Wszędzie, gdziekolwiek toczy się walka o prawo do życia, o wyzwolenie narodowe i społeczne, miliony ludzi zwracają się ku Związkowi Radzieckiemu, jako przewodnikowi, obrońcy, bojownikowi o wolność, pokój, demo- krację i socjalizm. Głęboko tkwi w masach lu- dowych całego świata świadomość, że ich pocho- dowi ku wolności i lepszemu jutru utorował drogę Wielki Październik.

Klasa robotnicza Polski i cały naród z Polską Zjednoczoną Partią Robotniczą na czele, obcho- dzi święto Rewolucji Październikowej współ z setkami milionów ludzi wszystkich części świata.

Wielki Październik przyniósł Polsce niepod- ległość po pierwszej wojnie światowej i przy- niósł wolność powtórnie po drugiej wojnie światowej, gdy żołnierz Armii Radzieckiej, zro-

dzony przez Rewolucję i wiedziony Jej ideała- mi, przepędził z ziem polskich najeźdźcę hitle- rowskiego.

Wyzwolonej Polsce Związek Radziecki dał w ramach głębokiej i szczerej przyjaźni jaknaj- dalej idącą pomoc, umożliwił nam wkroczyć na drogę budownictwa socjalistycznego.

Nasz przemysł, nasza gospodarka rolna wkro- czyły w fazę wielkiego, potężnego rozwoju. Wszystko to stwarza nowe możliwości dalszego podwyższania materialnego i kulturalnego po- ziomu życia klasy robotniczej. Obowiązek nasz polega na tym, aby opierać się na wszystkim, co przoduje w pracy, abyśmy dorównywali osiągnięciom nowatorów i przodujących ludzi radzieckich. Wysoko cenimy uczciwą pracę i zachęcamy do niej, na zasadach twórczej współpracy i socjalistycznego współzawodnic- twa.

33 Rocznicą Wielkiej Rewolucji Październi- kowej przypada na okres zaostrzającej się wal- ki o utrzymanie pokoju. Potężny ruch zwolen- ników pokoju świadczy, że masy ludowe stano- wią siłę, która zdolna jest okiełznać napastni- ków.

W związku z sukcesami obozu pokoju, podżę- gacz wojenni wpadają w coraz większą wście- kłość, demaskując swoje zaborcze plany — przekształcenia całego świata w kolonię magna- tów Wall Street.

W 33 rocznicę Wielkiej Socjalistycznej Re- wolucji masy pracujące całego świata łączą się z narodami radzieckimi w walce o postęp i po- kój. Zwracają się ku wielkiej przewodniczącej mas ludowych WKP(b) i wielkiemu wodzowi obozu pokoju i postępu — Towarzyszowi Stali- nowi.

REDAKCJA

„Ulepszyć wykorzystanie pojazdów samochodowych i obsługę techniczną; zmniejszyć przestoje i puste przebiegi pojazdów samochodowych; organizować je- dnostki samochodowe publicznego użytku; rozpowszechnić stosowanie przyczep i kontenerów w przewozie towarów; zwiększyć produkcję narzędzi i urządzeń do obsługi technicznej“.

(Wyjątek z Ustawy o Pięcioletnim Planie Odbudowy i Rozwoju Gospodarki Narodowej Z. S. R. R. na okres 1946 r. do 1950 r.).

Pomoc Związku Radzieckiego podstawą rozbudowy motoryzacji w Polsce

Związek Radziecki przyniósł nam nie tylko wyzwolenie, ale podał również pomocną dłoń w odbudowie Kraju. Już w dniu 20.9. 1944 r. została zawarta pierwsza umowa między PKWN i Związkiem Radzieckim i mimo, że był to okres dla ZSRR bardzo ciężki i wszystkie wysiłki trzeba było skupić na dostawach dla frontu, pomimo, że wówczas każdy samochód miał specjalnie wielką wartość, otrzymaliśmy już w roku 1944-tym między innymi darami, także i samochody.

Gdy 17 stycznia 1945 r. została wyzwolona Warszawa, Armie Frontu Białoruskiego ofiarowały wtedy Warszawie chleb i samochody. Chleb stał się symbolem nierozdzielnej przyjaźni, samochody — podstawą rozwoju motoryzacji.

Zołnierze radzieccy przyjeżdżali tymi samochodami wprost z frontu i na Placu Narutowicza byliśmy świadkami olbrzymiej manifestacji Armii Radzieckiej na rzecz odbudowy stolicy. Setki samochodów stanęły na placu, by stąd ruszyć do odbudowy jakże zniszczonego naszego kraju.

Po pewnym czasie przybyła specjalna grupa oficerów radzieckich pod kierownictwem płk. Lewaszowa i ppłk. Zołotowa, przywożąc ze sobą tysiąc obrabiarek oraz typowe projekty warsztatów naprawczych. Przy wydatnej i czynnej pomocy tej grupy fachowców radzieckich uruchomiono jeszcze w roku 1945 cały szereg zakładów naprawczych. Zakłady te, które tak wy-

datnie dopomogły nam do utrzymania taboru samochodowego, spełniają swe zadanie i w chwili obecnej.

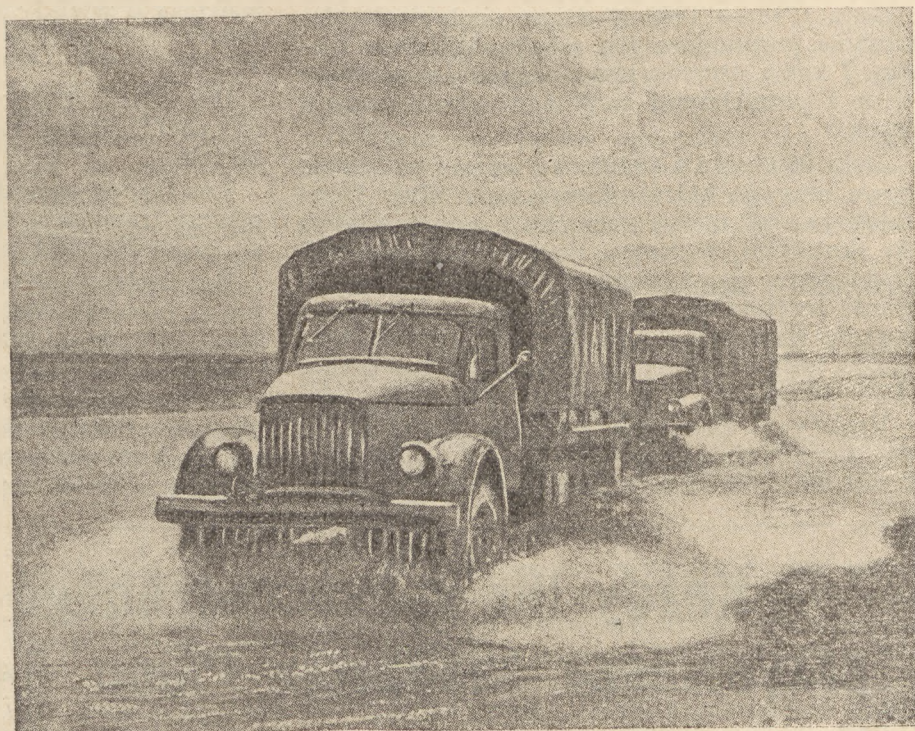
7 lipca 1945 r. została zawarta nowa umowa z ZSRR, dzięki której otrzymaliśmy traktory, samochody i części do nich oraz surowce do produkcji. Niezależnie od tej umowy Warszawa otrzymała nowy dar: 1000 samochodów ciężarowych GAZ i ZIS. Tak wielką pomoc mogliśmy otrzymać tylko na skutek olbrzymiego rozrostu przemysłu ZSRR.

Oto jak biegł rozwój produkcji samochodowej w Związku Radzieckim: w roku 1929 ZSRR produkował 1.706 sztuk samochodów, w roku 1938 — 215.000 sztuk, w roku 1950 — ponad 500.000 sztuk.

Początkowo produkowano w Moskwie 1,5 tonowe AMO — F-15. W roku 1928 rozpoczęto w Jarosławiu produkcję 3 tonowych Ja-3, a później 4 tonowych Ja-4. Rok 1929 — to rok przełomowy — w Gorkim powstały dwie olbrzymie fabryki o wydajności rocznej 100.000 sztuk samochodów osobowych i ciężarowych. Nado w Moskwie powstała fabryka samochodów ciężarowych, o wydajności rocznej 25.000 sztuk.

W roku 1932-im nadano Zakładom Moskiewskim nazwę „Zakładów Imienia Stalina“ (ZIS) i rozpoczęto budowę podwozi od 3 do 10 ton oraz samochodu osobowego ZIS—101. W ostatnich latach wyprodukowano samochód ZIS-154 oraz osobówkę ZIS-110. W roku 1950 Zakłady

Zdjęcie przedstawia dwa samochody ciężarowe GAZ-63 przebywające bród szerokiej, rozlewistej rzeki. Nie jest to przypadek rzadki, odosobniony — samochody produkcji radzieckiej w swej codziennej, zwykłej służbie napotykają na tego rodzaju utrudnienia przejażdżki, które forsują bez specjalnego wysiłku i bez zawodu.



ZIS dojdą do liczby produkcyjnej 100.000 sztuk rocznie.

Gorkowskie Zakłady Samochodów im. Mołotowa produkują już dzisiaj około 150.000 sztuk samochodów osobowych i ciężarowych. Niezależnie od znanych nam samochodów ciężarowych GAZ (typy GAZ-51 i GAZ-63) Zakłady w Gorkim wypuściły osobowe „Pobiedy” i „Moskwicze”.

Ciągniki są produkowane w 5 wielkich Zakładach w Czelabińsku, Leningradzie, Charkowie, Stalingradzie i Krematorsku.

Dziś Związek Radziecki jest największym producentem samochodów ciężarowych na świecie. W roku 1937 w ZSRR przypadało na jeden samochód — 479 mieszkańców, w roku 1940 — 145 mieszkańców, zaś w roku 1950 — już tylko 48 osób przypada na 1 samochód.

Rozwój motoryzacji w Związku Radzieckim, to ogromny wysiłek robotnika, entuzjazm i bohaterstwo ludzi pracy, to nieustająca walka o poprawę jakości sprzętu, to 25 lat potężnego wysiłku całego kraju.

Produkcja samochodów była do roku 1935-go domeną państw kapitalistycznych. Za naukę trzeba było płacić i to drogo płacić. Dziś Związek Radziecki, dzięki swojej przodującej technice, nie tylko wyparł produkcję krajów kapitalistycznych z rynków Państw Demokracji Ludowej, ale nadto stworzył nowy styl współpracy międzynarodowej, styl współpracy, który dla krajów kapitalistycznych jest nie do przyjęcia, bowiem styl ten jest pozbawiony cech wyzysku i zapłaty za doświadczenia.

Lata 1946 — 1948 to dalsze pogłębianie stosunków gospodarczych między ZSRR a Polską. I znów otrzymujemy ciągniki, samochody wraz z niezbędnymi zespołami części zapasowych.

Dnia 26 stycznia 1948 roku zostały podpisane nowe umowy, które wicepremier Minc scharakteryzował następująco: „Dają one podstawę do skutecznej realizacji nowego, długodystansowego planu gospodarczego, który nastąpi po planie trzyletnim. Stanowią one podstawę do uprzemysłowienia Polski, po przez rozwój przemysłu hutniczego, chemicznego, maszynowego, jak i całego zresztą naszego przemysłu”.

Umowy te zawierają również porozumienie na temat współpracy naukowo - technicznej w dziedzinie produkcji przemysłowej.

Ostatnie wreszcie układy ze Związkiem Radzieckim zostały podpisane w czerwcu roku 1950. Na ich podstawie otrzymamy przeszło 30 kluczowych obiektów przemysłowych. Wśród tych obiektów przemysłowych znajdują się m. in.: fabryka samochodów ciężarowych, fabryka samochodów osobowych, fabryka ciągników, wytwórnia łożysk kulkowych.

Wraz ze sprzętem i całkowitym urządzeniem tych fabryk otrzymujemy niezwykle cenną dokumentację techniczną oraz projekty technologiczne. Związek Radziecki przekazuje nam swoje doświadczenia techniczne, bezpłatnie oddaje licencje i patenty, pomaga w projektowaniu, budowaniu i montowaniu powyższych obiektów przemysłowych, szkoli praktycznie polskich inżynierów, techników i robotników w zakładach przemysłowych ZSRR.

Otrzymaliśmy również pomoc przy organizowaniu przemysłów pomocniczych, niezbędnych dla produkcji samochodów.

W ostatnim roku Planu 6-cioletniego mamy wyprodukować 11.000 sztuk ciągników, 13.000 sztuk 3,5 tonowych samochodów ciężarowych, 12.000 sztuk 2,5 tonowych samochodów ciężarowych, 12.000 sztuk samochodów osobowych oraz 32.000 sztuk motocykli.. Są to liczby olbrzymie, ilości o jakich w Polsce przedwrotniowej nikt nawet nie marzył. Wystarczy powiedzieć, że produkcja jednego roku będzie większa niż cały park samochodowy w roku 1939.

„Bez tych radzieckich dostaw inwestycyjnych niemożliwe byłoby przedstawienie takiego projektu Planu Sześcioletniego, jaki obecnie Plenum przedstawiamy — to znaczy projektu opartego o wielki program inwestycyjny” — mówił wicepremier Minc na V Plenum KC PZPR.

Bez fabryk traktorów nie byłibyśmy w stanie przebudować i unowocześnić naszego rolnictwa.

Bez fabryk samochodów nie moglibyśmy zapewnić transportu dla potrzeb przemysłu i życia gospodarczego wsi i miast.

Bez dostawy sprzętu samochodowego specjalnego, jak kopaczki, dźwigi, ciągniki, spychacze — nie moglibyśmy wypełnić planu budowlanego.

Samochody, ciągniki i motocykle produkowane w polskich zakładach przemysłowych służyć będą do wykonania Planu 6-letniego, będą pomocą w walce o pokój i socjalizm.

**Każdy litr zaoszczędzonego paliwa
przyspiesza realizację Planu 6-cioletniego**

„Damy z każdego km przebiegu samochodu więcej produkcji transportowej“

Pod takim tytułem umieszczono w jednym z ostatnich numerów pisma radzieckiego „Awtomobil“ artykuł zastępcy Ministra Transportu Samochodowego RSFSR — F. Kałabuchowa. Zagadnienia poruszone w tym artykule są niezwykle interesujące i dlatego podajemy je niżej w streszczeniu.

Ruch stachanowski w gospodarce samochodowej rozwinął się w bardzo dużym zakresie. Kierowcy - stutysięcznicy *) przyczynili się do znacznego przekraczania norm przebiegów międzynaprawczych samochodów oraz do znacznego zniżenia norm planowanych wydatków na utrzymanie samochodów, zmniejszenia norm zużycia metali, części zamiennych i innych materiałów.

Kierowcy - stutysięcznicy stawiają sobie za zadanie osiągnięcie ogólnej poprawy stanu technicznego i wykorzystania parku samochodowego, powiększenia jego wydajności i zniżenia kosztów własnych przewozu. Ruch kierowców - stutysięczników obejmuje więc zakres związanych ze sobą zagadnień. Nie ogranicza się on do zwiększenia przebiegów międzynaprawczych samochodów i zespołów, ale dotyczy też zwiększenia przebiegu opon, zmniejszenia zużycia paliwa, zwiększenia ładowania samochodów i ich użytecznej pracy.

Nie należy uważać za przodującego w pracy takiego kierowcy, który zwiększając przebieg międzynaprawczy samochodu, wykazuje przekroczenie ustalonych wydatków na obsługę i naprawy pojazdu, lub który wykazuje przepały paliwa, zmniejszenie przebiegu opon, albo który nie wypełnia planu przewozowego. Należy pamiętać o tym, że zwiększenie przebiegu międzynaprawczego nie jest celem samym w sobie, lecz jedynie sposobem zwiększenia wydajności pracy parku samochodowego i zniżenia wydatków na przewozy.

Inicjatywa stachanowców takich jak Kuzniecowa i Korabielnikowa odbiła się szerokim echem wśród pracowników transportu samochodowego. Wielu kierowców wzięło na siebie zobowiązania, które obejmują zespół następujących zagadnień: 1. zmniejszenie zużycia paliwa; 2. zwiększenie przebiegu międzynaprawczego; 3. zwiększenie przebiegu opon; 4. zmniejszenie zużycia części zamiennych i innych materiałów w przeliczeniu na kilometr przebiegu.

*) nazwa pochodzi stąd, że w pierwszym etapie tego ruchu do podstawowych zobowiązań należało uzyskanie przebiegu międzynaprawczego 100.000 km dla samochodów z silnikami niskopiętnym (gaźnikowym). Obecnie stutysięcznicy przekraczają 300 tysięcy km przebiegu do naprawy głównej, a nawet i więcej, lecz nazwa „stutysięcznik“ pozostała i przeszła do historii gospodarki socjalistycznej ZSRR

Niekiedy spotyka się jednostronne podejście do tych zagadnień. Tak więc zmniejszając wydatki eksploatacyjne i materiały służące do napraw w przeliczeniu na 1 km przebiegu, nie zawsze uwzględnia się przy tym wielkość produkcji transportowej, która przypada na każdy litr zużytego paliwa, czy też na każdy km przebiegu opon itd.

Inicjatywa Kuzniecowa i Korabielnikowej polega na tym, by na zaoszczędzonych materiałach eksploatacyjnych dać dodatkową produkcję. Jeśli więc zmniejszymy zużycie paliwa i opon, przy zwiększeniu pustych przebiegów samochodów — czyli, że nie zmniejszymy zużycia materiałów eksploatacyjnych na jednostkę użytecznej pracy transportowej (tono-kilometry, osobo-kilometry), wówczas nie osiągniemy wymaganego celu. Chodzi przecież o to, by zwiększyć produkcję bez zwiększenia, a nawet przy zmniejszeniu zużycia materiałów.

Nowe formy ruchu stachanowskiego w życiu gospodarczym dają mianowicie zwiększenie produkcji przy zniżeniu kosztów własnych, dzięki zwiększeniu wydajności pracy, zmniejszeniu zużycia surowców i różnych materiałów, zwiększeniu rentowności przedsiębiorstwa i uzyskaniu dodatkowych oszczędności oraz przyspieszenia obiegu środków obrotowych.

W transporcie samochodowym walka o zespolową oszczędność polega przede wszystkim na osiągnięciu jaknajwiększej produkcji transportowej z każdego km przebiegu i z każdej godziny pracy. Należy zatem zmniejszyć wydatki przypadające na każdy km przebiegu i na każdą godzinę pracy. Zapewni to ogólne zmniejszenie wydatków na jednostkę pracy transportowej.

Osiągnąć to można oczywiście nie tylko przez zwiększenie okresów międzynaprawczych, zmniejszenie zużycia paliwa, opon, części zamiennych i innych materiałów, lecz przede wszystkim przez:

1. maksymalne wykorzystanie ładowności i przebiegu samochodów;
2. zmniejszenie pustych przebiegów i przestojów samochodów w czasie na- i wyładunku;
3. szerokie stosowanie przyczep.

W tym kierunku rozwijają się nowe formy ruchu stachanowskiego w gospodarce samochodowej.

* * *

Szereg kierowców - nowatorów przyniósł na siebie zobowiązanie uzyskania zespołowych oszczędności z równoczesnym zwiększeniem użytecznej pracy transportowej. Kierowcy tacy uzyskują już w ZSRR, przez stosowanie omówionych wyżej zasad, zmniejszenie kosztów, które są od nich zależne, o przeszło 56%.

Te nowe formy ruchu stachanowskiego w gospodarce samochodowej wywołują konieczność przeprowadzenia szeregu zmian w systemie płacy i premiowania kierowców, w obowiązujących normach technicznych itd. Obecnie kierowcy otrzymują poważne premie za oszczędność paliwa, opon, za zmniejszenie przebiegów międzynaprawczych, za zmniejszenie zużycia części zamiennych i innych materiałów *niezależnie od tego jak wydajnie pracuje samochód*. Tymczasem wiadomo, że przy pustym przebiegu samochodu łatwo o zmniejszenie zużycia paliwa i opon. Z tego powodu kierowca, którego samochód wykazuje niski współczynnik wykorzystania przebiegu, może uzyskać premie za oszczędność paliwa, podczas gdy kierowca, którego samochód ma pełny ładunek w obie strony, może nie otrzymać premii, chociaż w przeliczeniu na jednostkę użytecznej pracy zużycie paliwa przez samochód tego ostatniego kierowcy jest bardzo niskie.

W związku z powyższym wynika, że należałoby wprowadzić zmiany do istniejących norm zużycia paliwa, ażeby uwzględniona była użyteczna praca samochodu. System premiowania powinien to również uwzględnić. W sprawie tej Ministerstwo Transportu Samochodowego RSFRR prowadzi już odpowiednie prace.

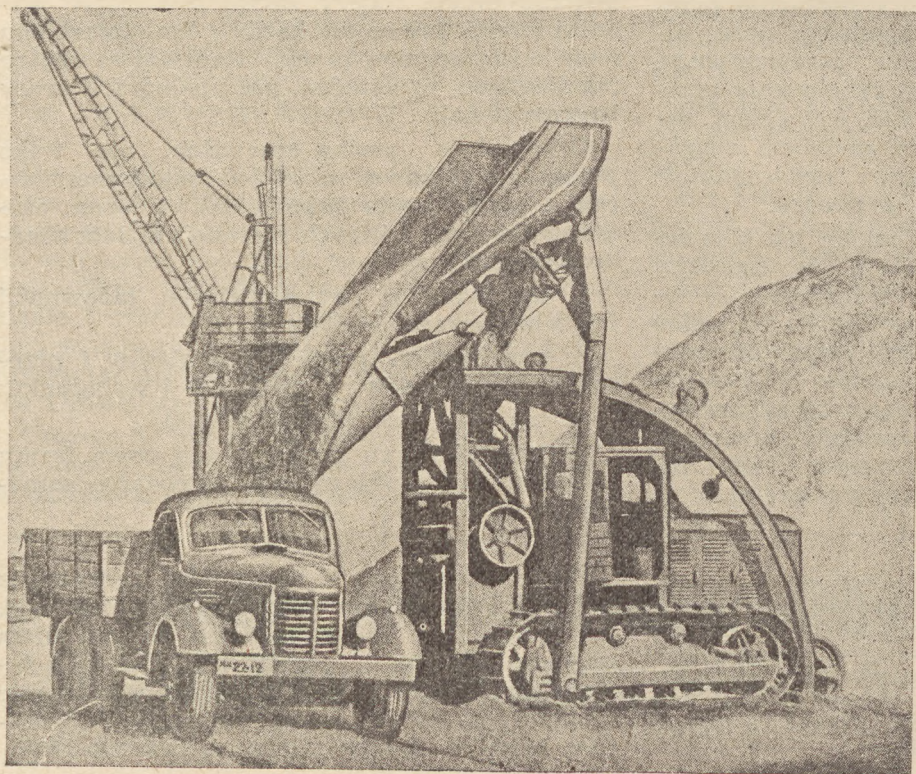
Duże znaczenie posiada wciągnięcie do ruchu stachanowskiego szerokich rzesz pracowników obsługi technicznej i napraw. Chodzi o organizowanie brygad o wysokich kwalifikacjach technicznych, zastosowanie szybkościowych metod pracy, zespołowe oszczędzanie części zamiennych i innych materiałów *z równoczesnym zwiększeniem jakości obsługi i napraw*.

Koniecznym przy tym warunkiem jest oczywiście, by poszczególne brygady obsługi technicznej i napraw miały przydzielone do siebie na stałe odpowiednią ilość samochodów, za które są odpowiedzialne.

W zwiększeniu przebiegów międzynaprawczych i oszczędzaniu materiałów eksploatacyjnych powinni być zainteresowani nie tylko kierowcy, lecz także pracownicy obsługi technicznej i napraw. Przebiegi międzynaprawcze zależą przecież w bardzo dużym stopniu od jakości pracy personelu stacji obsługi i warsztatów i dlatego też powinni oni otrzymywać premie za dobry stan techniczny parku samochodowego i za przekroczenie norm przebiegu międzynaprawczego. Doświadczenia pokazują, że *tam gdzie poszczególne samochody przydziela się na stałe do danych brygad obsługi i napraw, tam stan techniczny pojazdów jest znacznie lepszy*. Wywołuje to oczywiście dość poważne zmiany w organizacji obsługi i napraw w małych i średnich jednostkach samochodowych, ale jest to celowe i konieczne.

Ruch stutysięczników w ZSRR daje możliwości przekazywania pojazdów samochodowych przodującym kierowcom i brygadam wysokiej jakości na socjalistyczne zabezpieczenie. Pracownicy tacy przyjmują na siebie zobowiązania zwiększenia przebiegów międzynaprawczych, zmniejszenia zużycia materiałów eksploatacyjnych oraz znacznego zwiększenia wykorzystania samochodów.

Należy starać się o to, by ruchu stachanowskiego nie krępowały różne formalności i ograniczenia biurokratyczne. Wprowadzenie do



Zdjęcie przedstawia pracę nowej maszyny ładującej piasek, która zaoszczędza wiele drogiego czasu oraz wiele trudu robotnikom. Piaskarka mechaniczna C-80 podaje w zachodnim porcie Moskwy rzeczny piasek, przeznaczony na budowę nowych domów w osiedlach robotniczych. Piasek odbiera ciężarówka ZIS, która powiezie go na teren budowy.

Praca ludzka została z powodzeniem zastąpiona przez maszynę, dzięki wysiłkowi konstruktorów i robotników radzieckich.

ruchu stutysięczników umów kierowców z administracją na prowadzenie obrachunku gospodarczego oraz sztywne reglamentowanie warunków technicznych na naprawy samochodów, nie dały dobrych rezultatów.

Za stutysiecznika należy uważać każdego kierowcę, który uczciwie wypełnia wzięte na siebie pisemne lub ustne zobowiązania: 1. zwiększenia przebiegów międzynaprawczych, 2. zmniejszenia wydatków na naprawy, 3. przekroczenia planu przewozów — przy równoczesnym zmniejszeniu zużycia materiałów eksploatacyjnych (paliwa, ogumienia itd.)

Tytuł stutysiecznika powinien być zdobywany przez kierowcę przez rezultaty jego pracy.

* * *

Rzeczony ruch stutysieczników w transporcie samochodowym wymaga wprowadzenia dalszych zmian w operatywnym planowaniu i sprawozdawczości w jednostkach samochodowych. Każdy kierowca powinien znać planowane i rzeczywiste mierniki pracy swojego samochodu oraz wydatki na obsługę, naprawy i wszystkie materiały eksploatacyjne. Kierowcy powinni otrzymywać premie za przekroczenie mierników. Wymaga to oczywiście odpowiedniej organizacji sprawozdawczości z pracy i wydatków w stosunku do każdego samochodu oddzielnie. Występujące przy tym trudności, jak wykazuje praktyka, są z powodzeniem pokonywane.

Stosowanie sprawozdawczości i planowania w stosunku do każdego samochodu oddzielnie, daje podstawę dalszego rozwoju ruchu stutysieczników

oraz wprowadzenia własnego obrachunku gospodarczego poszczególnych brygad. Już obecnie brygady kierowców stutysieczników przez metody swojej pracy są na własnym obrachunku gospodarczym. Dla dalszego rozwoju tej nowej formy organizacyjnej, należy pogłębić system planowania, sprawozdawczości i analizowania pracy.

W dalszym rozwoju należy przejść od stachanowskich brygad na własnym obrachunku gospodarczym, do stachanowskich kolumn, oddziałów i do zespołowej pracy stachanowskiej całego przedsiębiorstwa transportowego.

Ruch stachanowski stawia przed kierowcami nowe zwiększone wymagania odnośnie ich kwalifikacji, a zwłaszcza poziomu technicznej i ekonomicznej ich wiedzy. Kierowca - stutysiecznik powinien nie tylko poprawnie prowadzić samochód lecz również znać zagadnienia obsługi i napraw samochodów, gdyż bierze on w nich udział. Kierowca - stutysiecznik powinien znać również zagadnienia ekonomiczne przedsiębiorstwa w którym pracuje. Powinien on wiedzieć co to są koszty własne i z jakich elementów one się składają, powinien znać mierniki eksploatacyjne samochodu, sposób obliczania rentowności itd.

Szkolenie więc kierowców samochodowych w kierunku zwiększenia ich wiedzy technicznej i ekonomicznej ma duże znaczenie.

Punktem honoru pracowników transportu samochodowego powinno być właściwe rozwiązanie tych wszystkich zadań, które przed nimi stawia ruch stachanowski.

opracował Leg.

Mgr MARIAN MADEYSKI

Zadania PKS na tle Planu 6-letniego

21 lipca br. Sejm Ustawodawczy RP. uchwalił „Ustawę o 6-letnim Planie Rozwoju Gospodarczego i Budowy Podstaw Socjalizmu na lata 1950 — 1955”. Ten doniosły akt prawny, o historycznym dla rozwoju Polski znaczeniu, przerasta i treścią i skutkami wszystkie inne uchwały sejmowe o charakterze gospodarczym.

W liczbach, wskaźnikach i lapidarnych sformułowaniach ustawy mieści się bezpośrednio więcej treści niż w jakimkolwiek innym akcie prawnym. Każda z tych liczb i każde sformułowanie zawiera w sobie część rewolucyjnych przemian, odczuwanych przez każdego z nas w codziennym życiu, a równocześnie sięgających głęboko do fundamentów państwowości polskiej na całą naszą przyszłość.

W zasadzie Plan 6-letni obejmuje tylko zjawiska gospodarcze, ale rewolucyjne przemiany gospodarcze, jakie wprowadza realizacja Planu, mają tak zasadniczy wpływ na całokształt

naszego życia społecznego, że Prezydent Bierut nazwał plan ten „programem nie tylko gospodarczym, lecz równocześnie ideologicznym, politycznym i społeczno - ustrojowym o treści rewolucyjnej, przeobrażającej do gruntu nasze stosunki społeczne”. Ze stwierdzenia tego wynika całkowita jedność programu politycznego i planu gospodarczego.

Skoro zaś plan ten został zatwierdzony przez K.C.P.Z.P.R., przyjęty entuzjastycznie przez szerokie rzesze polskiego świata pracy i wreszcie ostatecznie usankcjonowany ustawą sejmową, przeto stał się prawem i bezwzględnie obowiązującym nakazem — dla każdego w realizację planu wprężonego zespołu i każdego tego zespołu członka. Stąd wynika obowiązek, aby: „Zapoznać z nim cały naród i każdego obywatela, każdego robotnika i chłopą, inżyniera i nauczyciela — zapoznać z nim wszyst-

kich ludzi pracujących lub przygotowujących się do pracy przez naukę“ *).

* * *

Zadania, jakie ustawa o 6-letnim Planie stawia przed poszczególnymi działami gospodarki narodowej wynikają z ogólnych założeń omówionych w rozdziale pierwszym ustawy, a obowiązujących całość naszej gospodarki narodowej oraz z zadań szczegółowo dla każdego działu omówionych w dalszych rozdziałach ustawy.

Zadaniem transportu i komunikacji w Planie 6-letnim jest — przytaczając słowa Min. H. Minca **) — „sprostać tym wielkim obowiązkom, które wypływają z poważnego wzrostu sił wytwórczych w okresie sześćdziesięciu lat. Transport i komunikacja musi sprostać zadaniom wynikającym ze wzrostu produkcji przemysłowej i rolniej, z wielkiego rozwoju budownictwa, z konieczności powiązania komunikacyjnego dawnych i nowych ośrodków przemysłowych oraz rozszerzenia powiązań komunikacyjnych między miastem a wsią, z przewidywanego wzrostu tranzytu. Transport i komunikacja muszą wreszcie sprostać zadaniom wynikającym w zakresie przewozów osób i towarów, w związku z przewidywanym wzrostem stopy życiowej mas pracujących“.

Te wielkie zadania stojące przed transportem w roku 1955 wyrażają się 1.082 milionami osób i 323 milionami ton. Oznacza to wzrost przewozów w stosunku do 1949 roku — w ruchu osobowym o 104%, a w ruchu towarowym o 117%. Zwiększenie przewozowej masy towarowej i ilości osób zwiększa zadania przewozowe czterech podstawowych środków transportowych.

Tak więc:

	Wzrost przewozów w r. 1955 w stosunku do roku 1949	
	towarowy	osobowy
Przewozy kolejowe normalnotorowe	74 %	90,5%
„ samochodowe	1.147%	406,8%
„ żeglugowe śródlądowe	104%	
„ żeglugowe morskie i przybrzeżne	316,7%	293,2%

Zestawienie to ilustruje dynamikę rozwoju transportu, szczególnie samochodowego.

Nierównomierny wzrost zadań jest zrozumiałą, jeżeli uwzględnimy dzisiejszy stan ogólny.

*) Z przemówienia Prezydenta Bolesława Bieruta na V Plenum KC PZPR w dniu 16.VII.1950 r.

**) Referat Min. H. Minca na V Plenum KC PZPR w dniu 15.VII.1950 r.

no - krajowego systemu komunikacyjnego i postanowienia p. 55 ustawy, przewidującego w okresie 6-lecia całkowitą koordynację zadań i pracy poszczególnych środków transportowych. Zagadnienie to ma szczególną wagę dla transportu samochodowego, dziś jeszcze nie posiadającego jasno wytyczonego zakresu działania i funkcji, jaką ma spełniać w ogólnokrajowym systemie komunikacyjnym.

Koordynacja która ma być dokonana — musi określić wzajemną współpracę poszczególnych środków transportowych. Transport samochodowy, mimo silnego rozwoju w okresie powojennym, jest jeszcze w stosunku do potrzeb przewozowych w fazie początkowego rozwoju, nie tylko jeśli chodzi o ilość i jakość taboru, ale przede wszystkim jeśli chodzi o skrytalizowanie zadań. Zadania te są ogromnej wagi, szczególnie jeśli chodzi o współpracę z koleją, zarówno w sensie uzupełnienia jej sztywnej sieci komunikacyjnej, jak i przejęcia od niej przewozów, które, ze względu na celowość ekonomiczną, leżą raczej w sferze przewozów samochodowych.

* * *

Z ogólnych zadań przytoczonych na wstępie wynika, że jednym z czołowych zadań transportu jest konieczność powiązania komunikacyjnego dawnych i nowych ośrodków przemysłowych oraz rozszerzenie powiązań komunikacyjnych między miastem i wsią. Są to zadania, jeśli chodzi o ośrodki przemysłowe, w znacznej mierze w sferze pracy transportu samochodowego. Powiązania komunikacyjne między miastem i wsią, a więc leżące w sferze regionalnych potrzeb komunikacyjnych, są w głównej mierze domeną transportu samochodowego, który w tym szczególnie zakresie ma wiele jeszcze do rozwiązania zadań, noszących charakter wybitnie pionierski.

Czołowym zagadnieniem stojącym przed publicznym transportem samochodowym jest usystematyzowanie obsługi wielkich miast i skupisk przemysłowych — w pierwszym rzędzie — w zakresie rozładunków kolejowych.

Wszystkie te zadania, które Plan 6-letni stawia przed PKS., jako wykonawcą publicznych przewozów samochodowych, wymaga:

a) Zanewnienia w roku 1955 obsługi wszystkim okręgowym ośrodkom *), przyczem ilość ekspozytur potrzebnych do zaspokojenia tych potrzeb wyniesie około 270. Zadaniem ich będzie całkowite rozwiązanie lokalnych potrzeb przewozowych, z równoczesnym usunięciem

*) W rozumieniu planowania przestrzennego ośrodek okręgowy nieroziwna się mniej więcej z administracyjną stolicą powiatu.

W oszczędzaniu — korzystaj ze wzorów radzieckich

marnotrawstwa, wynikającego z niedostatecznego i nie dość intensywnego wykorzystania taboru rozproszonego oraz stworzenie pełnej współpracy transportu samochodowego z kolejowym.

b) Konieczność stworzenia ekspozytur w wielkich miastach i ośrodkach przemysłowych, specjalizujących się w zakresie spedycji miejscowej i przewozach międzymiastowych. Ilość tych ekspozytur, w oparciu o krajowy plan przestrzenny, wyniesie około 60-ciu.

Ta rozbudowa organizacyjna przedsiębiorstwa przewidziana jest sukcesywnie w ciągu 6-lecia, przyczem kolejność rozwiązywanych problemów zadaniowych ustalona jest na podstawie ich oceny z punktu widzenia: a) prawidłowego włączenia transportu samochodowego PKS w ogólnokrajowy system komunikacyjny; b) oszczędności i najbardziej intensywnego wykorzystania taboru ogólnie - krajowego; c) wykorzystania taboru samochodowego w optymalnych techniczno - ekonomicznych warunkach.

Wszystkie te zadania zgodnie z p. 60 ustawy o Planie 6-letnim, zwiększają udział przewozów PKS w ogólnym przewozie towarów $5\frac{1}{2}$ -krotnie tzn. z 4% w roku 1949 do 22% w roku 1955, tj. do 70 milj. ton.

W przewozach osobowych wzrost ten jest mniejszy — niespełna dwukrotny z 8% w r. 1949 do 15% w roku 1955 tj. do 167 mlj. osób.

Elementami wykonawczymi tych zadań jest tabor i sieć urządzeń organizacyjno - technicznych. Jeśli jednak wzrost zadań w okresie 6-lecia wynosi — przyjmując skorygowany już plan na rok 1950 za 100:

ilość pasażerów	294%
ilość osobo-km.	274%

to średnioroczna ilość jednostek taborowych wzrośnie tylko o 212%.

Jeszcze większe różnice występują w ruchu towarowym:

ilość ton wzrośnie do	667%
ilość tono-km. do	784%

a średnioroczna ilość taboru wzrośnie do 421%

Z zestawienia wzrostu zadań produkcji usług i wzrostu podstawowych elementów wykonanych wynika, że wzrost produkcji usług, szczególnie wysoki w ruchu towarowym, tylko w części jest uzasadniony wzrostem taboru. Różnicę tę pokryć musi przedsiębiorstwo, zwiększeniem swej intensywności gospodarczej, po przez zwiększenie wydajności pracy, wykorzystanie racjonalizatorstwa i nowatorstwa, wykorzystanie wyników i doświadczeń współzawodnictwa, po przez konkretne obniżenie norm zużycia materiałów i obniżenie kosztów własnych.

Najpoważniejszym zadaniem jest wzrost wydajności pracy. Ustawa o Planie 6-letnim nakazuje zwiększenie wydajności pracy w ciągu 6-ciu lat, mierzoną ilością tono-kilometrów przypadających na jednego pracownika służby ruchu — o 67%. Jest to olbrzymi skok naprzód. Analogiczne zadanie dla kolei wynosi 52%, dla żeglugi morskiej 62%.

Osiągnięcie tak ogromnego postępu jest możliwe nie tylko przez bezpośredni wzrost wydajności pracy każdego pracownika, ale przede wszystkim po przez polepszenie warunków technicznych pracy, mechanizację pracy, lepszą jej organizację i wykorzystanie racjonalizatorstwa. Konkretnie zadanie określone w ustawie jest wzorcowym elementem planu, wskazującym na ogólny wzrost wydajności pracy, jaki musi być osiągnięty.

Równocześnie ustawa nakazuje obniżenie kosztów własnych w stosunku do roku 1949 — o 32%. Jest to również poważny problem, na który ma wpływ poprzednio omawiany wzrost wydajności pracy, ale przede wszystkim obniżenie norm zużycia materiałów i jaknajdalej idąca oszczędność. Tu przede wszystkim otwierają się ogromne możliwości dla ruchu racjonalizatorskiego.

* * *

Eksplatacyjny wysiłek obrazuje dynamika współczynników. Współczynnik wykorzystania taboru wzrastający w ruchu autobusowym do około 77 i w ruchu towarowym do około 70, musimy w roku 1955 znacznie przekroczyć. Zależy on w znacznej mierze od gotowości technicznej taboru, a więc wysiłku kolegów warsztatowców.

Współczynnik gotowości technicznej został już na rok 1951 ustalony na 0,8. Oznacza to, że wszystkie czynności techniczne przy samochodzie, a więc naprawy główne, średnie, awaryjne, bieżące oraz przeglądy techniczne nie powinny unieruchamiać samochodu dłużej jak na 73 dni robocze.

Różnicą pomiędzy gotowością techniczną a wykorzystaniem taboru są straty eksploatacyjne. Mogą one wynikać raczej w wyjątkowych przypadkach z przyczyn tzw. siły wyższej — np. śnieżydzy, ale w większości przypadków polegają na braku planu pracy lub złej jej organizacji — a te przyczyny muszą zniknąć. W ruchu towarowym straty eksploatacyjne wynikają z przestojów świątecznych i niedzielnych.

Podobnie przedstawia się sprawa z długością dnia pracy samochodu. Ma ona wzrosnąć w ciągu 6 lat do 12 godzin. Jest to również łatwe do osiągnięcia, jeżeli pewna ilość naszego taboru będzie pracowała na dwie zmiany. Wydaje się — że ten współczynnik łatwo przekroczyć, aczkolwiek i on zależy nie tylko od PKS, lecz od odbiorców naszych usług, którzy muszą równolegle przedłużyć swój czas pracy.

Jeśli chodzi o czas pracy samochodu, to sedno sprawy leży nie tylko w dziennej ilości go-

OSTATNIE KILKANAŚCIE ROCZNIKÓW CZASOPISMA „MOTORYZACJA“

jest do nabycia w cenie:

- 1) 1946/47 — zł. 31 gr. 20
- 2) 1948 — zł. 36 gr. 30
- 3) 1949 — zł. 39. —

Łącznie z kosztami przesyłki
koszt oprawy w pół płótna — zł. 30. —
Koszt o-rawy w pełne płótno — zł. 39. —
Roczniki wysyłamy po uprzedniej wpłacie na-
leżności na konto P.K.O. — Włocławek nr 1-1955/110

Zgodnie z zaleceniem P.K.P.G. od 1 stycznia 1951 r. cena za egzemplarz czasopisma „Motoryzacja“ została ustalona na **zł. 4 gr. 50**

Prenumerata kwartalna — zł 13 gr. 50 —
półroczna — zł 27. —, roczna — zł 54. —.

Uprzejmie prosimy naszych odbiorców o wstawienie do preliminarzy budżetowych właściwych sum, przewidzianych na prenumeratę czas. „Motoryzacja“.

dzin pracy — ale głównie w ilości godzin efektywnej pracy samochodu w ciągu dnia. W chwili obecnej wykorzystujemy około 40% czasu na jazdę w ruchu towarowym i nie wiele ponad 50% w ruchu osobowym i to zarówno z ładunkiem jak i bez ładunku. Konsekwencją tego stanu jest zbyt mała ilość wozoklm. na godzinę dziennego czasu pracy czyli tzw. szybkość handlowa. Wynosi ona obecnie zaledwie około 10 km. w ruchu towarowym i około 18 klm. w ruchu osobowym. Jest rzeczą jasną, że stan musi ulec poważnej zmianie.

W tych 40% efektywnego czasu jazdy, liczymy — jak już wiemy — wszystkie przebiegi z ładunkiem i bez ładunku. Stosunek tych przebiegów do siebie ilustruje współczynnik wykorzystania przebiegu. W ruchu osobowym nie odgrywa on wielkiej roli — bo przebiegi puste nie przekraczają 2%. Ale w ruchu towarowym — wynoszą one 50%. W ruchu towarowym współczynnik ten zależy od zlikwidowania pustych przebiegów, co jest możliwe przy przewozach dłuższych i jest łatwo osiągalne na liniach regularnych.

Wreszcie jeszcze jeden zasadniczy element: *wykorzystanie ładowności*. Pozornie jest on w naszym przedsiębiorstwie dość wysoki, gdyż brak wag i dokładnych zapisów utrudnia uchwycenie jego rzeczywistej wysokości — niewątpliwie znacznie niższej od zarejestrowanej w sprawozdawczości.

Aby zdać sobie sprawę ze strat społecznych, jakie kryją w sobie niskie współczynniki pamiętajmy, że jeżeli odejmiemy straty techniczne, eksploatacyjne, niewykorzystane przebiegi i niewykorzystaną ładowność, to ostatecznie nasz tabor towarowy — w stosunku do teoretycznej swej wydajności wykorzystujemy zaledwie w 28%. Oznacza to, że średnio dziennie tylko 28% naszego taboru znajduje się w pracy. Dajemy więc 72% strat społecznych. Jeżeli ponadto jeszcze uwzględnimy przestoje na za i wyładunki — względnie w oczekiwaniu na pracę — to jeszcze wykorzystanie to musimy zmniejszyć o połowę do 14%, a więc

86% strat. Są to liczby przerażające w swej wymowie i zawstydzające. W roku 1955 jeżeli wykonamy wskazania Planu 6-letniego — to wykorzystanie to wzrośnie do 42% pracy dziennej i 25% pracy efektywnej.

Polepszenie współczynników leży w znacznym stopniu w naszych rękach. Mimo braku części zamiennych, mimo wszystkich obiektywnych przyczyn — zaplanowana gotowość techniczna około 8 — musi być utrzymana. Musimy wzmocnić wielokrotnie racjonalizatorstwo, sami musimy stać się racjonalizatorami, musimy uważnie przeanalizować treść narad wytwórczych, szczególnie w tych punktach, gdy głos zabierają nasi aktywiści. Z narad dotychczas przeprowadzonych wynika, że wbrew podejściom pesymistycznym — aktyw pracownicy śmiało podejmuje zadania i nie sądzą, aby były to zobowiązania lekkomyślne.

Polepszenie pozostałych współczynników leży w rękach kolegów eksploatatorów i spedytorów. Zdajemy sobie wszyscy sprawę, że w spedycji szczególnie dużo mamy do zrobienia, że tego działu pracy nawet jeszcze nie umiemy zaplanować. A przecież wykorzystanie przebiegu, zorganizowanie ładunków powrotnych, przystosowanie taboru w stosunku do możliwości taborowych — to sprawy nie tak trudne i możliwe do zrealizowania. Sprawy organizowania linii regularnych towarowych czy mieszanych, ułożenie rozkładów jazdy w sposób wykorzystujący lepiej czas pracy efektywnej samochodu — to przecież nasze zadanie. — Ci, którzy konkretnie wykonanie planu przyjmują na siebie — nasi kierowcy, spedytorzy, konduktorzy i robotnicy spedycyjni, nasza załoga warsztatowa — plan ten poprawiają, podnoszą współczynniki i biorą na siebie wielkie i ciężkie obowiązki.

Szkicowe te uwagi nie wyczerpują rzecz prosta tematu. Do poszczególnych elementów planu i możliwości ich poprawienia powrócimy.

mgr. M. Madeyski.

Mgr Inż. LEON GRONOMSKI

Znowelizowane normy zużycia materiałów pędnych

Obowiązujące państwowe normy zużycia materiałów pędnych w gospodarce samochodowej wymagały szeregu poprawek, uzupełnień i zmian. **Jakie były tego przyczyny?** Do najważniejszych z nich należy zaliczyć przyczyny następujące:

1. Rozwijające się współzawodnictwo pracy wśród kierowców samochodowych oraz poprawa w obsłudze technicznej i zaopatrzeniu, nie tylko zmniejszyły znacznie przepały, lecz również dały w wielu przypadkach duże oszczędności paliwa w stosunku do norm. Dzięki temu normy zużycia paliwa, które były dla szeregu samochodów zbyt łagodne, można obecnie dość poważnie zaostrzyć.

2. W ostatnim okresie wprowadzono w Polsce do eksploatacji samochody nowych marek, które w dotychczasowych normach nie były uwzględnione.

3. Dotychczasowe poprawki do norm, w zależności od różnych warunków eksploatacyjnych, jak jazda w dużych miastach, jazda po bezdrożach, praca z przyczepą, jazda po śniegu itd. okazały się niewystarczające i wymagały większego niż dotychczas uelastycznienia.

4. Wzbogacenie doświadczeń ze stosowania u nas norm zużycia paliwa i bogatszy niż uprzednio materiał sprawozdawczy poszczególnych resortów, pozwoliły na pogłębienie analizy zagadnienia. Analiza wskazała na celowość wprowadzenia wielu poprawek.

5. Zapoznanie się z najnowszymi materiałami z dziedziny gospodarki samochodowej w ZSRR pozwoliły na ulepszenie naszych norm i ich unowocześnienie.

Jakie są omawiane poprawki, zmiany i uzupełnienia?

Najważniejsze z nich są, jak następuje:

a) ZAOSTRZENIE NORM ZUŻYCIA PALIWA DLA WAŻNIEJSZYCH W NASZEJ GOSPODARCE POJAZDÓW PODAJE TABELA:

l. p	Rodzaj pojazdu	M a r k a	T y p	Norma w litr./100 km		Zaostrzenie w % (przybł.)
				dotychczas.	obecna	
1	samoch. osobowy	Fiat	1100	10	9,5	5
2	" "	Fiat	1100 L	11	10,5	4,5
3	" "	Simca	8	10	9,5	5
4	" "	Skoda	1101	10	9,5	5
5	samoch. ciężar.	Bedford	MW	21	25,5	2
6	gaźnikowy	Dodge	WC-51	27	26	4
7	" "	Dodge	WF-32	28	27	4
8	" "	GMC	CCKW-352 i 353	39	37,5	4
9	" "	Studebaker	US 6 i US 6X4	40	39	2,5
10	" "	GAZ	AA	21	21,5	2,5
11	samoch. cięż.	Fiat	626 NL	20	19	5
12	wysokoprężn.	Fiat	666 N7	27	26,5	2
13	" "	S. P. A.	A-10000	37	35	5,5
14	autobus	Fiat	666 RN	24	23,5	2,5
15	" "	Fiat	666 RN/5	26	24,5	2,5
16	" "	Chausson	APH (1:6,5)	22	21	4
17	" "	Chausson	APH (1:7,45)	24	22	8

b) USTALONO PONIŻEJ PODANE NORMY ZUŻYCIA PALIWA DLA NOWYCH POJAZDÓW, KTÓRE W DOTYCHCZASOWYCH NORMACH NIE BYŁY UWZGLĘDNIONE:

L. p.	rodzaj pojazdu	marka	t y p	norma w litr./100 km
1	samoch. osobowy	Aero	Minor	8
2	" "	B. M. W.	340	12,5
3	" "	GAZ	M-20 „Pobieda“	13,5
4	" "	Tatra-Plan	sport.	17
5	" "	Tatra-Plan	600	12
6	" "	Moskwicz		9
7	" "	ZIS	110	27
8	sam. cięż. gaźnik.	Star	20	27
9	(wywrotka)	ZIS	585	30
10	samoch. cięż.	Praga	RND	16
11	wysokoprężny	Skoda	706 R	10
12	" "	Mavag	M 5 (miedzymiast.)	27,5
13	autobus	Mavag	TR 5 (miejski)	29
14	" "	Skoda	706 RO	30

g) POPRAWKI DO NORM NA RÓŻNE WARUNKI EKSPLOATACYJNE uległy znacznemu rozszerzeniu w stosunku do norm dotychczasowych. Przedstawiają się one w znowelizowanych normach, jak następuje:

Przyczyny uzasadniające powiększenie lub zmniejszenie norm	Powiększa się lub zmniejsza normy zużycia paliwa w stosunku do norm zasadniczych
1. Jazda po autostradzie.	Zmniejsza się normę o 15%
2. Jazda po drogach o nawierzchni ulepszonej (kostka kamienna, klinkier, szosa asfaltowana, beton) w dobrym stanie.	Zmniejsza się normę w zależności od stanu drogi o 1% do 10%
3. Przy jeździe po drogach bardzo zniszczonych i pokrytych błotem ponad 10 cm, przy jeździe po niewałowanym żwirze lub tłuczniu, przy jeździe po mokrym ziarnistym i głębokim śniegu.	Zwiększa się normę o 5% do 10%
4. Przy jeździe po głębokim piasku, po pulchnym i grząskim gruncie, po rozbitych drogach poprzecinanych licznymi wybojami i pokrytych błotem, względnie mokrym ziarnistym śniegiem powyżej 20 cm.	Zwiększa się normę o 10% do 15%
5. Jazda po drogach o dużych wzniesieniach.	Zwiększa się normę o 1% do 5%
6. Jazda w okolicach górskich.	Zwiększa się normę o 5% do 10%
7. Dla samochodów przewożących towar w promieniu do 1 km ze znacznym i utrudnionym manewrowaniem pojazdu w miejscu naładowania i wyładowania.	Zwiększa się normę o 5% do 15%
8. Dla samochodów przewożących towar w promieniu od 1 do 1,5 km ze znacznym i utrudnionym manewrowaniem pojazdu w miejscu naładowania i wyładowania.	Zwiększa się normę o 5%
9. Dla samochodów specjalnych pracujących w granicach miasta, często zatrzymujących się — jak autobusy, samochody pocztowe opróżniające skrzynki, doręczające przesyłki, wywożące śmieci itp.	Zwiększa się normę o 5%
10. Dla samochodów straży pożarnej, pogotowia ratunkowego i w innych przypadkach, w których dozwolone jest stosowanie nadmiernej szybkości.	Zwiększa się normę o 5%
11. Dla samochodów - wywrotek, w zależności od częstotliwości posługiwania się mechanizmem wywracającym, w przypadku, gdy normy nie przewidują dodatku na wywrotek.	Zwiększa się normę o 0% do 5%
12. Jazda w dużych miastach: Warszawa, Łódź.	Zwiększa się normę o 5% do 10% (w zależności od tego w jakim stopniu jazda odbywa się przez utrudnione do przejazdu ulice).
13. Jazda w innych większych miastach (liczących powyżej 100 tysięcy mieszkańców).	Zwiększa się normę o 1% do 5% (w zależności od nasilenia ruchu).
14. W okresie zimowym po ustaleniu się temperatury poniżej 0° C:	
a) dla pojazdów garażowanych w nieocieplonym pomieszczeniu lub na otwartej przestrzeni;	Zwiększa się normę o 10%
b) przy garażowaniu w ciepłych pomieszczeniach.	Zwiększa się normę o 5%
15. W okresie zimowym przy dużych opadach śnieżnych.	Oprócz stosowania dodatku wymienionego w punkcie 14, zwiększa się normę do 5%
16. Dla samochodów pracujących przy oczyszczaniu śniegu jak odśnieżacze na drogach i lotniskach.	Zwiększa się normę o 15%
17. Dla niedotartych samochodów nowych lub po naprawie głównej silnika — na pierwsze 1000 km przebiegu.	Zwiększa się normę o 5%
18. Jazda z odbywającymi praktykę kierowcami III kategorii (kiedy praktykant prowadzi samochód).	Zwiększa się normę o 5%
19. Jazda szkolna z uczniami, kandydatami na kierowców (każdą godzinę jazdy przyjmuje się za 10 km przebiegu).	Zwiększa się normę o 5%
20. Dla samochodów, które muszą być w stałym pogotowiu, wymagającym uruchomienia silnika przynajmniej raz dziennie, zużycie paliwa oblicza się dziennie na 5 km przebiegu według normy zasadniczej, przy tym dla samochodów garażujących na wolnym powietrzu przy temperaturze poniżej 0°C, dopuszczalne jest zużycie paliwa dwukrotnie większe.	
21. Przy pracach naładunkowo - wyładunkowych w miejscach gdzie ze względu na bezpieczeństwo zabrania się gasić silnik (bieg jałowy). ustala się normę zużycia paliwa na jedną godzinę postoju samochodów z silnikiem w ruchu, wychodząc z obliczenia zużycia paliwa na 5 km przebiegu według normy zasadniczej.	

h) BARDZO WAŻNE JEST WPROWADZENIE DO ZNOWELIZOWANYCH NORM UWZGLĘDNIENIA WYKORZYSTANIA PRZEBIEGU I ŁADOWNOŚCI POJAZDU.

Jest to dotychczas bez precedensu. Po raz pierwszy wprowadzamy do norm samochodowych dodatki, w zależności od tego czy pojazd jedzie z ładunkiem, czy też pusty, względnie tylko częściowo naładowany. Dodatki te ujęte są, jak następuje:

1. Przy przebiegu ciężarowych pojazdów samochodowych z pełnym ładunkiem w obie strony — zwiększa się normę o 10%.

2. Przy przebiegu ciężarowych pojazdów samochodowych w jedną stronę z pełnym ładunkiem, a w drugą stronę co najmniej 50% ładunku pełnego — zwiększa się normę o 5%.

Takie ujęcie sprawy, aczkolwiek jeszcze nie doskonałe, stawia w sposób właściwy zagadnienie i jest **ważnym postępem** w stosunku do dotychczasowego ujęcia norm w gospodarce samochodowej. Przyczyni się to bezsprzecznie do lepszego wykorzystania taboru samochodowego i znacznego zmniejszenia zużycia paliwa, które przypada na jednostkę otrzymanej produkcji transportowej (tono-kilometry względnie osobokilometry). Technicznie jest to również całkowicie uzasadnione, gdyż kierowca jadący na przykład w jedną stronę bez ładunku zużyje mniej paliwa, niż przy pełnym ładunku w obie strony. Dzięki temu zarazem

punktacja we współzawodnictwie pracy i wypłacanie premii kierowcom za oszczędność paliwa będą bardziej sprawiedliwe.

* * *

Znowelizowane normy zużycia materiałów pędnych posiadają jeszcze szereg innych poprawek, zmian i uzupełnień. Trudno je wszystkie omówić w ramach artykułu. Normy te *) powinni dokładnie przestudiować wszyscy pracownicy samochodowi. Powinny odbyć się specjalne kursy-odprawy dla ich omówienia, z szerokim uwzględnieniem sposobów uzyskiwania oszczędności paliwa. Powinna być stosowana mocniej niż dotychczas kontrola zużycia paliwa i to zarówno ze strony administracji, jak i organizacji społecznych.

Należy szerzej niż dotychczas rozwijać współzawodnictwo pracy wśród kierowców. Dających oszczędność paliwa należy nagradzać, a winnych przepałów karać administracyjnie i materialnie. Pamiętać musimy, że oszczędność materiałów pędnych ma dla gospodarki narodowej bardzo duże znaczenie i że oszczędność ta uzależni w dużym stopniu dalszy rozwój naszego transportu samochodowego i jego roli w realizacji Planu 6-letniego.

Inż. L. GRONOMSKI

*) Są one zatwierdzone Zarządzeniem Ministra Komunikacji i do nabycia w „Wydawnictwach Komunikacyjnych” — Warszawa, ul. Kazimierzowska 52.

MGR. EUGENIUSZ OLECHNOWICZ

Walka z pijaństwem wśród kierowców

Kierowca samochodu czy motocykla, prowadząc swój szybki pojazd na drodze publicznej, powinien być w pełnej sprawności fizycznej i psychicznej. Inaczej, jadąc drogą, z której korzystają również inni — i to nie tylko kierowcy pojazdów samochodowych, lecz również powożący pojazdami konnymi, rowerzyści i osoby piesze — może z łatwością stracić panowanie nad pojazdem, może źle obliczyć zamierzony manewr, może — wreszcie — za późno, o jakiś niewielki ułamek sekundy zareagować na zjawiającą się na swej drodze przeszkodę i spowodować wypadek, który wywołać może nie tylko mniejsze lub większe szkody materialne, ale również pociągnąć za sobą i ofiary w ludziach. Dlatego kierowcy samochodowemu nie wolno ani w czasie jego pracy, to znaczy w czasie prowadzenia pojazdu, ani bezpośrednio przed tym, spożywać napojów alkoholowych.

Zakaz używania przez kierowców samochodowych alkoholu i to nawet w niewielkich ilościach, musi być bezwzględny, gdyż kierowca znajdujący się pod wpływem alkoholu zagraża bezpieczeństwu ruchu drogowego.

Z tych względów przepisy o ruchu drogowym wprowadziły obowiązek odbierania pozwoleń na prowadzenie pojazdów samochodowych tym kierowcom, którzy w czasie prowadzenia pojazdów nie są całkowicie trzeźwi.

* * *

Od daty ogłoszenia przepisów o ruchu samochodowym upłynęło już sporo czasu, a ilość wypadków samochodowych spowodowanych pijaństwem kierowców, jest — niestety — dalej znaczna. Jest to zjawisko nie tylko smutne, ale i groźne. Niebezpieczeństwo tego stanu polega przede wszystkim na tym, że dowodzi ono, że zaraza alkoholizmu, perfidnie zaszczerpiona wśród nas w czasie wojny światowej przez faszyzm hitlerowski, nie ominęła i kierowców, oraz że ogół kierowców nie potrafił jeszcze zła tego z własnych szeregów usunąć, nie przeprowadził systematycznej i skutecznej propagandy uświadamiającej swych towarzy-

szy pracy o zgubnych dla własnego zdrowia, dla bezpieczeństwa ruchu publicznego i dla dyscypliny pracy, skutkach używania alkoholu, nie podjął jakiegokolwiek akcji zmierzającej do odzwyczajania swych kolegów od alkoholu, do niedopuszczania do brania za kierownicę tych kierowców, którzy są pod wpływem alkoholu, do wyrażnego i stanowczego potępienia spożywania alkoholu przed pracą lub w czasie pracy przy samochodzie.

Byłoby dobrze, gdyby powyższe stwierdzenie okazało się nieścisłe lub błędne i gdyby Związek Transportowców RP, oraz Polskę Związek Motorowy — wykazały, że jest inaczej.

* * *

Ale czy władze, do których obowiązków należy czuwanie nad bezpieczeństwem ruchu drogowego, lub które wykonują kontrolę ruchu samochodowego — również spełniają swe zadania?

Przepisy z r. 1948 nadały omawianym władzom duże uprawnienia pod tym względem. Przepisy udzieliły im nie tylko uprawnień, lecz i nałożyły na nie obowiązki co do odbierania pozwoleń kierowcom, którzy nie są trzeźwi w czasie prowadzenia samochodu lub motocykla.

Ministerstwo Komunikacji wydało w maju br. zarządzenie do wszystkich władz samochodowych w terenie, w sprawie zwalczania pijaństwa wśród kierowców samochodowych. W myśl tego zarządzenia akcje powyższą należało zorganizować i rozwijać w następujących kierunkach: a) propaganda prowadzona wspólnie ze Związkiem Zawodowym Transportowców w celu wykazania szkodliwości pijaństwa i ostrzeżenia przed jego skutkami, b) ścisłe stosowanie przepisów o ruchu wobec nietrzeźwych kierowców, a mianowicie: doprowadzenie do najbliższego posterunku M. O. oraz przekazywanie odpisów doniesień karnych wraz z zatrzymanymi pozwoleniami na prowadzenie do właściwej powiatowej władzy terenowej celem orzeczenia cofnięcia pozwolenia; c) organizowanie doraźnych badań trzeźwości kierowców przez lotne komisje

z udziałem czynnika społecznego oraz d) zainteresowanie prasy miejscowej doraźnymi badaniami trzeźwości kierowców dla umożliwienia poinformowania społeczeństwa o celach tych akcji i o skutkach, jakie pociąga za sobą użycie alkoholu w czasie kierowania pojazdami samochodowymi.

Niestety nie na wszystkich terenach akcja zwalczania pijaństwa wśród kierowców została już zorganizowana w myśl wytycznych ustalonych w omawianym zarządzeniu centralnej władzy samochodowej. Dobrze podszedł do tej sprawy Oddział Ruchu Drogowego w województwie krakowskim, gdzie od wiosny działają specjalnie utworzone komisje kontroli ruchu drogowego z udziałem czynnika społecznego.

Wynikiem prac specjalnych ekip do zwalczania pijaństwa wśród kierowców samochodowych oraz powożących pojazdami konnymi, było w m. wrześniu br. na terenie Krakowa skontrolowanie 160 kierowców i 16 dorożkarzy konnych i stwierdzenie stanu opilstwa u 3 kierowców oraz 1-go dorożkarza. Owe ekipy do zwalczania alkoholizmu składają się z przedstawicieli organizacji społecznych (Związek Zawodowy Transportowców oraz Polski Związek Motorowy) z udziałem lekarza, organów M. O. i kontrolerów ruchu drogowego.

W ślady Krakowa ruszyły: Poznań, Rzeszów i Wrocław. Na obszarze każdego z tych województw dokonano szeregu doraźnych sprawdzeń stanu trzeźwości kierowców.

I jakie są wyniki? Przeprowadzone na terenie Poznania, jak i poza stolicą województwa, zaledwie 3 akcje doraźne ujawniły aż 64 kierowców w stanie nietrzeźwym. Kierowcom tym cofnięto pozwolenia i ukarano dotkliwie w trybie administracyjnym.

Rzeszów dokonał ostatnio również 4-ch doraźnych kontroli, stwierdzając kilka przypadków nietrzeźwości kierowców, którzy zostali ukarani i którym odebrano pozwolenia. Także na terenie m. Wrocławia i województwa wrocławskiego przeprowadzono szereg akcji kontrolnych, a ponadto zorganizowano tydzień „nauki chodzenia” we Wrocławiu, co w wyniku polepszyło stan bezpieczeństwa ruchu w mieście. Ponadto w celu usprawnienia ruchu Miejskie Zakłady Komunikacyjne Wrocławia przystępują do założenia sygnalizacji świetlnej w dwóch punktach miasta.

Stolica Państwa również prowadzi walkę o trzeźwość wśród kierowców, powoli eliminując z ich szeregu elementy pijackie. W ciągu ostatniego kwartału dokonano 8 kontroli doraźnych, w których wyniku odebrano 19 pozwoleń na prowadzenie samochodów. Ale pomimo to akcja na terenie Warszawy prowadzona jest dorywczo i dopiero w ostatnim miesiącu była bardziej zdecydowana.

Inne tereny niestety nie dają pod tym względem znać o sobie, natomiast słychać często o katastrofach samochodowych. Jeżeli więc akcja zwalczania pijaństwa na innych obszarach rozwija się — to niech nie będzie prowadzona w ukryciu, niech wyniki tej akcji w postaci liczb odebranych pozwoleń, czy ilości ukaranych pijaków za kierownicą, będą podane do ogólnej wiadomości, celem napiętnowania w prasie miejscowej nazwisk tych osobników, którzy zagrażają bezpieczeństwu ruchu drogowego oraz przynoszą ujemę zawodowi kierowcy samochodowego i dlatego muszą być odsunięci od kierownictwa.

* * *

Jednak samo tylko ujawnienie i mechaniczne usuwanie pijackich elementów z grona kierowców nie wystarcza. Trzeba aby wśród ogółu kierowców samochodowych wytworzyła się stanowcza i zdecydowana opinia, że osobnicy, którzy nie potrafili się powstrzymać od używania alkoholu w czasie pracy, czy bezpośrednio przed pracą, nie mogą być kierowcami samochodowymi, że tych kierowców, którzy wykazują skłonności do używania alkoholu podczas prowadzenia samochodu, należy od tego zgubnego nałogu powstrzymać, należy im tragiczne skutki alkoholizmu wykazywać i przed tymi skutkami stale przestrzegać.



Opinia taka powinna się wytwarzać po przez bezpośrednie osobiste oddziaływanie na towarzyszy pracy i kolegów, przez omawianie tych zagadnień na naradach wytwórczych, zebraniach związkowych czy partyjnych. Zdecydowana postawa i opinia kolegów i towarzyszy pracy wytworzy atmosferę zdrową, która powstrzyma słabszych od używania alkoholu, a wyeliminuje nałogowców.

Ale oprócz wytworzenia wyraźnego frontu opinii towarzyszy pracy i kolegów przeciwko używaniu przez kierowców alkoholu podczas pracy, trzeba zmobilizować do walki o trzeźwość wśród kierowców i opinię publiczną, a to przez uświadamianie ogółu społeczeństwa o niebezpiecznych dla wszystkich (gdyż wszyscy korzystają z dróg publicznych) skutkach używania alkoholu przez kierowców.

Dlatego powstaje pytanie, czy ogół, który styka się z kierowcą samochodowym podczas jego pracy, a zatem przede wszystkim mieszkańcy miast, nie powinni być ostrzegani przed kierowcą, który był już karany za pijaństwo?

W pewnych kołach fachowców z dziedziny ruchu drogowego jest obecnie dyskutowany projekt oznaczenia samochodu prowadzonego przez kierowcę, który był karany za pijaństwo. Takie oznaczenie, np. w postaci naklejania na okres 1 do 3 miesięcy na przedzie; szybie pojazdu nalepki z napisem: „Kierowca karany za używanie alkoholu” ostrzegałoby innych korzystających z drogi, że nadjeżdża kierowca mniej bezpieczny od innych i spełniałoby rolę analogiczną do napisu „Nauka jazdy” na samochodach prowadzonych przez uczących się trudnej sztuki kierownia. Taka nalepka miałaby również znaczenie pouczające dla innych kierowców, którzy przekonałiby się w ten sposób, że skutki pijaństwa nie kończą się na zaplaceniu kary. Projekt tu streszczony jest ciekawy i dobrze by było, aby został wszechstronnie — przede wszystkim w kołach kierowców samochodowych — przedyskutowany.

* * *

Stały wzrost ruchu samochodowego na drogach publicznych wzrost wywołany coraz to szybszym tempem realizacji Planu 6-letniego, wymaga wzmocnienia dyscypliny ruchu drogowego, dyscypliny, która polega na ścisłym stosowaniu przepisów ruchu przez wszystkich korzystających z dróg, zarówno w mieście, na wsi, jak i poza osiedlami. Tylko silna dyscyplina na drodze publicznej zapewnić może bezpieczeństwo ruchu i należyte wykonanie wielkich zadań, jakie przed transportem drogowym stają i jakie stać będą wzrastać. I dlatego należy coraz to większą wagę przykładając do stałego podnoszenia poziomu wyszkolenia kierowców, jak i do ich zachowania się na drodze.

Praca kierowcy jest ciężka i odpowiedzialna. Najmniejsza nieuwaga może spowodować nową katastrofę i opłakane dla kierowcy konsekwencje. Dlatego kierowca niesforny, nie stosujący się do przepisów o ruchu, prowadzący pojazd nie będący w pełnej sprawności technicznej, a nade wszystko kierowca nietrzeźwy — jest nie tylko elementem zagrażającym bezpieczeństwu wszystkich innych użytkowników, drogi publicznej, ale również czynnikiem, który, przez swe niedyscyplinowanie i nie dające się przewidzieć zachowanie, dezorganizuje ruch, denerwuje innych, którzy znajdują się na tej samej drodze, a przede wszystkim swych kolegów prowadzących szybkie pojazdy samochodowe. Kierowca taki, jeżeli kary administracyjne nałożone na niego nie pomagają, je-

zeli jego zachowanie się, czy to w wyniku nieuwagi, czy niedbaństwa, czy braku kwalifikacji wywołało wypadek, taki kierowca powinien być — po uprzednim ostrzeżeniu — usunięty od możliwości wykonywania swego trudnego i wymagającego stałego przestrzegania dyscypliny, zawodu.

Tak samo nie może być tolerowany w szeregach kierowców osobnik, który przez używanie alkoholu — w tej lub innej postaci — świadomie obniża swoje kwalifikacje fizyczne oraz psychiczne i świadomie, wprowadzając się w stan zamroczenia narkotykiem, zagraża bezpieczeństwu ruchu publicznego, lub chociażby całoci wysokowartościowego sprzętu, jakim jest samochód.

Kierowcy, jako posiadający pozwolenie na prowadzenie pojazdów samochodowych, byli przeegzaminowani z przepisów o ruchu drogowym, powinni również znać wprowadzone obecnie w życie zasady gospodarki samochodowej, zawarte w instrukcjach wydawanych przez Ministerstwo Komunikacji, powinni być ponadto uświadomieni klasowo i politycznie na tyle aby rozumieć swą rolę i zadania jakie mają do spełnienia w realizacji Planu Szescioletniego budowy podstaw państwa socjalistycznego.

Jeżeli, pomimo to, niektórzy — zresztą nieliczni z pośród nich — nie przyswoili sobie dotychczas zasad zachowania się w ruchu na drogach publicznych, a nadeszłyby jeździć pozwalają sobie na tak poważne łamanie podstawowego założenia bezpieczeństwa ruchu, jakim jest obowiązek nieużywania alkoholu przed i podczas pracy — tacy powinni być usunięci z grona kierowców, takim kierowcom — **pozwolenie na prowadzenie powinno być cofnięte w imię konieczności**

zapewnienia bezpieczeństwa ruchu na drogach publicznych.

* * *

Zarówno naczelna władza samochodowa, jaka, jest dotychczas Ministerstwo Komunikacji, jak i centralne władze sprawujące kontrolę nad ruchem drogowym rozumieją dokładnie konieczność wprowadzenia surowej dyscypliny w ruchu drogowym. Ministerstwo Komunikacji wydało oddawna przepisy o ruchu drogowym, zobowiązujące władze terenowe do karania kierowców, którzy w czasie pracy pozwalają sobie na używanie alkoholu, obecnie zaś M. K. pracuje nad podniesieniem kwalifikacji fachowych kierowców przez podniesienie poziomu wyszkolenia i reformę egzaminów na kierowców.

Komenda Główna Milicji Obywatelskiej wzmacnia stale kontrolę nad ruchem drogowym, zaopatrując ostatnio swe organa w motocykle i szkoląc specjalnie swe kadry w wykonywaniu kontroli ruchu pojazdów na drogach publicznych. Władze terenowe przystępują do coraz to bardziej racjonalnej walki o trzeźwość kierowców.

Przypuszczać należy, że ogół kierowców samochodowych, ze swej strony, zajmie postawę zdecydowaną przeciwko pijaństwu w czasie pracy niektórych, zresztą nielicznych, kierowców.

W ten sposób walka o trzeźwość wśród kierowców samochodowych, która jest głównym ogniwem walki o dyscyplinę, sprawność i bezpieczeństwo ruchu drogowego, będzie prowadzona regularnie i w krótkim czasie doprowadzi do usunięcia pokutującego tu i ówdzie pijaństwa wśród kierowców.

mgr. M. Olechnowicz

Próby rozwiązania problemu nocnego oświetlenia

Ce'm rozwiązania problemu oświetlenia nocnego i zmniejszenia do minimum niebezpieczeństwa wzajemnego oślepienia przez mijające się samochody, należące do rozmaitych państw, i wskutek tego wyposażone w różne typy reflektorów, Międzynarodowy Komitet Oświetlenia (Comité International Eclairage) przeprowadził cały szereg eksperymentów z różnymi, będącymi w użyciu, typami reflektorów samochodowych. Eksperymenty te miały na celu, przez porównanie istniejących reflektorów i stwierdzenie ich wad, znalezienie nowego i lepszego systemu oświetlenia.

Międzynarodowy Komitet Oświetlenia zlecił wykonanie pierwszych prób Holenderskiej Fundacji Oświetleniowej, która wykonała je przy współudziale spółki Philips w czasie od 3 do 25 października 1949 r. na torze wyścigowym w Zandvoort.

Eksperymenty były dwójakiego rodzaju: kinetyczne i statyczne. W próbach kinetycznych użyto 2 samochodów Chevrolet model 1949, na których zainstalowano następujące urządzenia: radiostację nadawczo-odbiorczą aparat do mierzenia przebytej drogi samochodu, cztery reflektory dające się regulować, zarówno jeżeli chodzi o długość rzucanego światła, jak też jeśli idzie i o kąt padania oraz instalację zasilającą reflektory prądem o stałe jednakowym napięciu.

Wzdłuż toru umieszczono przeszkody o wymiarach, kształtach i barwach zbliżonych do przeszkód naturalnych. Niektóre z przeszkód można było poruszać przy przejeździe samochodów.

Przy każdym przejeździe samochodów, które jechały w kierunkach przeciwnych, oznaczano pole widzenia w zależności od odległości samochodu. Przy próbach tych używano 2 typów reflektorów: amerykańskich „Sealed Beam” i europejskich typu „Marchal”.

Próby statyczne polegały na notowaniu reagowania rozmaitych obserwatorów na ukazujące się w trzech

punktach drogi ruchome przeszkody, przy różnych oświetleniach. Stopień widzia ności był określany okresem czasu pomiędzy ukazaniem się przeszkody (sygnalizowanym automatycznie przez specjalny aparat), a reakcją obserwatora polegającą na naciśnięciu klaksonu sygnalizacyjnego.

Wyniki przeprowadzonych eksperymentów nie zostały jeszcze podane do wiadomości.

* * *

Ponieważ przeprowadzane badania i próby nie doprowadzają od razu do decydujących rezultatów, a wypadki drogowe spowodowane złym systemem oświetlenia zdarzają się bardzo często, należałoby zbadać omawiane zagadnienie zarówno z punktu widzenia budowy reflektorów, jak też różnego rodzaju ich typów.

Na pierwszym miejscu należy poruszyć sposób i miejsce umieszczenia reflektorów, które zależą od kształtu samochodu, ilości i rozmieszczenia ciężaru oraz elastyczności zawieszania. To też reflektory posiadające prawidłowy kąt padania światła, kiedy samochód nie jest naładowany, otrzymują zupełnie inne nachylenie (przesunięcie światła w górę) w momencie załadowania samochodu. Dzieje się to dlatego, że zawieszenie tylne odczuwa bardziej zmiany ciężaru i powoduje odchylenie w górę maski samochodu z reflektorami. Niedogodność tę starano się usunąć przy konstrukcji nowoczesnych samochodów, przesuwając siedzenia pasażerów do przodu i stosując zawieszania o różnej elastyczności, w zależności od nośności samochodu.

Następną niedogodnością jest stały wstrząs reflektorów i związany z tym niejednolity snop światła przy jeździe po wyboistych szosach. Niedogodności tej można zaradzić jedynie przez wyposażenie samochodów w niezależne zawieszenie kół i dobre amortyzatory.

Do wypadków bardzo często spotykanych można zaliczyć także zmiany położenia reflektorów umieszczo-

nych na błotnikach (najczęściej w samochodach ciężarowych), powstałe przy popychaniu samochodów przy wszędzie do garażu lub celem wprawienia w ruch, używając reflektorów jako punktów oparcia rąk przy popychaniu.

Zdarza się też, że po naprawie instalacji elektrycznej, na skutek wadliwego połączenia przewodów, działają równocześnie światło miejskie jednego i światło szosowe drugiego reflektora, co nie pozwala kierowcy na zmianę przy mijaniu drugiego samochodu.

* * *

Jeżeli chodzi o kierowców, to należałoby wprowadzić ścisłą dyscyplinę przestrzegania zmiany światła przy mijaniu drugiego samochodu. Dotyczy to zarówno kierowców samochodowych, jak i motocyklistów i cyklistów, a specja nie tych ostatnich, którzy — nie mogąc zmniejszyć zasięgu rzuconego snopu światła — powinni na szosach przy mijaniu samochodów gasić reflektor (który pomimo małej mocy — przeciętnie 3 watty — oślepia innych kierowców).

* * *

Jeżeli chodzi o rozmaite typy reflektorów używanych w poszczególnych krajach oraz o ich charakterystykę, to przedstawiają się one jak poniżej:

1. Reflektory francuskie, podobnie jak i włoskie, reprezentują typ europejski — o świetle symetrycznym i o świetle zmniejszonym, skrzyżowanym za pomocą pochylenia snopu światła i umieszczenia go powyżej praszczyny przechodzącej przez centra optyczne reflektorów. Podczas kiedy reflektory włoskie mają moc najwyżej do 35 watów, to we Francji mogą mieć one

do 45 watów, a poza tym we Francji jest obecnie wy magane używanie żółtego światła.

2. Reflektory amerykańskie posiadają światło skrzyżowane za pomocą przesunięcia snopu światła w dół i w prawo, dają światło asymetryczne i posiadają moc do 45 watów. Reflektory amerykańskie nie posiadają żarówek (stąd ich nazwa Sea ed Beam), żarówkę zastępuje sam reflektor, który skonstruowany jest w ten sposób, jak żarówka (wnętrze wypełnione gazem pod ciśnieniem i szczelnie zamknięte szkłem powiększającym od wewnątrz — stąd nazwa — „Sealed“, a od zewnątrz zamknięte szkłem ochronnym). Powoduje to, że w razie rozbicia reflektora nie daje on się naprawić, lecz należy go wymienić w całości.

3. Reflektory angielskie używają w chwili skrzyżowania światła tylko jednego reflektora, ze światłem skierowanym w dół i na lewo (w Anglii ruch jest lewo kierunkowy). Z prawej strony natomiast używa się pomocniczej lampy błotnikowej, której światło widoczne jest z daleka, pomimo bocznego rzutu światła przez reflektor lewostronny. Moc reflektorów angielskich nie przekracza 40 watów.

Porównując opisane powyżej typy reflektorów należy stwierdzić, że, reflektory typu amerykańskiego powodują znaczne oślepienie w momencie skrzyżowania światła, pozwalają jednak na dobre oświetlenie brzo gów szosy. Natomiast reflektory typu europejskiego są budowane przede wszystkim z myślą wyeliminowania jak najmniejszej nawet możliwości oślepienia. Co do reflektorów produkcji angielskiej, to nadają się one tylko do dróg lewokierunkowych, i w związku z tym nie mogą być używane w przeważającej większości krajów europejskich.

Z. B.

Przygotuj samochód na zimę!

Zbliża się okres zimowy a z nim i konieczność przygotowania samochodów do zmienionej pory roku. W jakiej będą musiały nadal spełniać swe zadania przewo zowe. Wyrazem zimy jest, jak sama nazwa mówi, zimno, opady śnieżne, mroźne wiatry itd. Większość samochodów obecnie posiadanych nie było konstruowanych i budowanych z myślą o ich eksploatacji w niskich temperaturach. Są one raczej przystosowane do klimatu łagodnego, umiarkowanego, o temperaturze nie wykazującej zbyt gwałtownego spadku in minus w okresie zimowym.

Nasza zima zawsze ma dni, w których temperatura spada gwałtownie poniżej zera i, zależnie od tego, czy mroz utrzymuje się dłużej, lub krócej, nazywamy ją ostrą, czy też łagodną. W każdym razie, przy eksploatacji samochodów w zimie musimy się liczyć z niskimi temperaturami i odpowiednio się do tego przygotować, tak jak to robimy z naszymi mieszkańciami, ubraniami, gromadzeniem opału itd. Nie znaczy to, aby samochody, o których mowa, a więc konstrukcyjnie przystosowane do eksploatacji w klimacie umiarkowanym, nie były zdolne do pracy w niskich temperaturach. Będą pracować tak, jak i w lecie, ale pod warunkiem, że je odpowiednio przygotowujemy do zmienionych warunków i stale będziemy dbać o ich należytą obsługę w tym czasie.

Dobrze pamiętamy, jakie zamieszanie w komunikacji samochodowej osobowej i towarowej wywołał okres niebyłt długich i dużych mrozów ubiegłej zimy. Dlaczego? Dlatego, że złudzeni łagodnym przebiegiem początkowego okresu zimy, nie wszyscy byli dostatecznie czujni i nie przygotowali na czas swych samochodów na zimę.

Aby uniknąć przykrych niespodzianek, przygotowanie samochodów przed zimą do eksploatacji zimowej powinno być nakazem społecznym, którego zaniebdanie nie może tłumaczyć żadna przepowiednia czerpana ze „stuletniego kalendarza“, o spodziewanym łagodnym przebiegu zimy.

Tymi zapewne zasadami się kierując, Ministerstwo Komunikacji (Departament Samochodowy), opracowało przy udziale zaproszonych specjalistów, Instrukcję o przygotowaniu i eksploatacji pojazdów samochodowych w okresie zimowym. Instrukcję tę zatwierdził Minister Komunikacji i zarządzeniem z dnia 20 września br. wprowadził ją w życie, jako obowiązującą.

Instrukcja składa się ze wstępu i trzech części.

Część I — mówi o przygotowaniu gospodarki samochodowej do okresu zimowego;

Część II — o eksploatacji pojazdów samochodowych w okresie zimowym;

Część III — to opisy techniczne i materiał wyszkoleniowy dla przygotowania gospodarki samochodowej do okresu zimowego.

We wskazaniach wstępnych, instrukcja słusznie podkreśla, że „przed okresem zimowym należy w porę poczynić wszystkie przygotowania, zalecone instrukcją, prowadząc je równolegle w czterech zasadniczych dziedzinach, tj.: a) przeszkolenia personelu; b) realizacji, względnie zapewnienia stałej dostawy zaopatrzenia c) przygotowania zajezdni do okresu zimowego; d) przygotowania technicznego pojazdów samochodowych do eksploatacji zimowej, w zakresie podanym w pierwszej części niniejszej Instrukcji i zakończyć je najpóźniej do dnia 30 października.

Data ta, podkreślona grubymi czcionkami w Instrukcji, nakazuje ukończenie przygotowań już przed okresem zimowym, a więc przed 1 listopada. Czas nagli!

W zrozumieniu ważności tego zagadnienia i krótkiego terminu, jaki pozostał do jego realizacji, „Wydawnictwa Komunikacyjne“, którym Ministerstwo Komunikacji zleciło wydanie tej Instrukcji, przystąpiło do przyspieszonego jej druku. Instrukcja ta, w postaci broszury, opatrzonej znakiem SM-172, jest już do nabycia w Składnicy „Wydawnictw Komunikacyjnych“ w Warszawie, ul. Kazimierzowska 52. (A. W.)

Nowe pomysły racjonalizatorskie

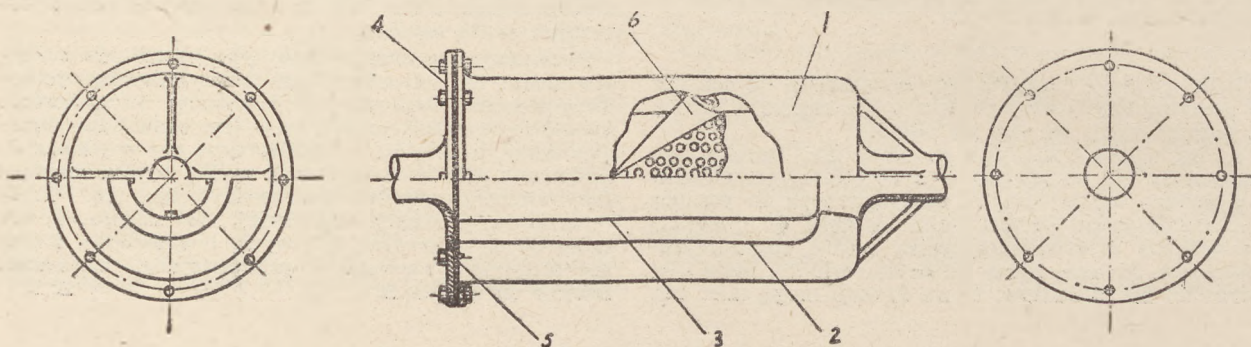
1. Ob. Ob. Józef Karwowski i Dalbe — pracownicy Ekspozytury Rejonowej PKS (dawniej C. Hartwig) opracowali konstrukcję filtra do oleju gazowego (rys. 1). Filtr ten służy do oczyszczania paliwa przy przelewaniu z cysterny lub beczki, w czasie napełniania zbiornika w samochodzie.

Korpus filtra oleju (1) zbudowany jest z blachy w kształcie cylindrycznym, o wysokości 400 mm i średnicy 100 mm. W dolnej części korpusu umieszczono rurkę wlotową oleju gazowego z czterema wspornikami. Do kołnierza w górnej części korpusu jest przykręcona pokrywa wlotowa (4).

Wewnątrz korpusu filtra znajdują się dwa cylindry (jeden wewnątrz drugiego) z blachy o wysokości

375 mm i grubości 1 mm, posiadające na swym obwodzie gęsto umieszczone otwory o średnicy 5 mm. Powierzchnie boczne cylindrów pokryte są gęstym płótnem (6).

Pierwszy cylinder (2) o średnicy 50 mm posiada u dołu cztery nóżki, którymi opiera się o podstawę korpusu filtra. Górna krawędź cylindra przylega do uszczelki korkowej (5), znajdującej się między pokrywą korpusu, a kołnierzem. Drugi cylinder (3) filtrujący — o średnicy 40 mm, dolną krawędzią również przylega do uszczelki korkowej. Do rurki wlotowej przymocowuje się przedłużenie, które zanurza się do beczki, lub cysterny z paliwem. Z drugiej strony korpusu filtra dołącza się pompę ssącą, przepompowującą olej gazowy do zbiornika samochodu.



Rys. 1. Szkic konstrukcji filtra do oleju gazowego.

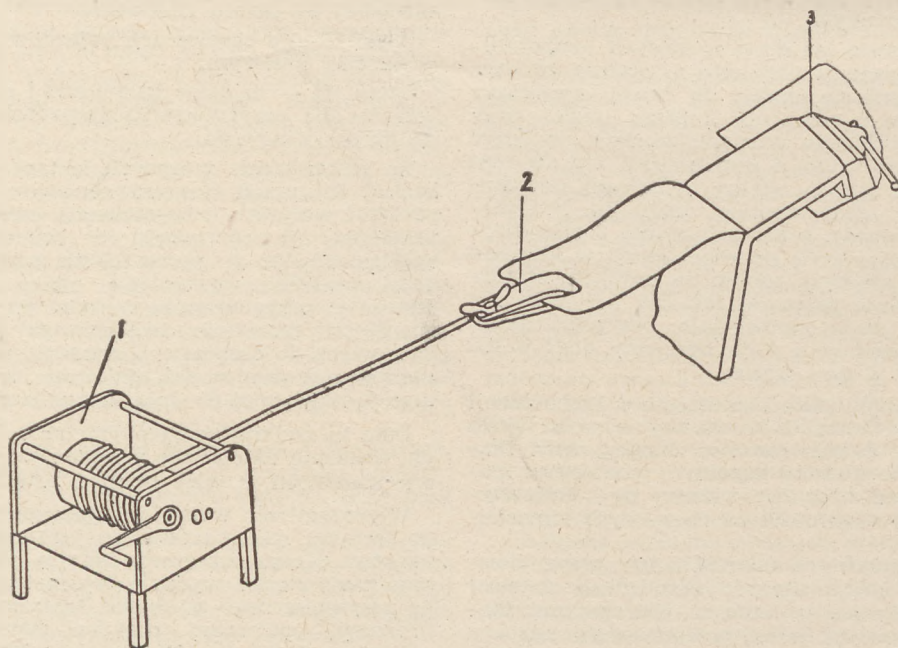
Zanieczyszczone paliwo, zassane przez pompę, przechodzi rurką wlotową do korpusu i dalej pomiędzy nóżkami cylindra pierwszego, wypełniając przestrzeń pomiędzy ścianą korpusu, a cylindrem. Olej przenika tkaninę cylindra osadzającą część nieczystości, następnie przesącza się przez płótno drugiego cylindra i dalej — zupełnie oczyszczony — przechodzi przez odpływ do zbiornika w samochodzie.

Według pomysłodawców filtr zapobiega zanieczysz-

czeniu paliwa w czasie przepompowywania, a tym samym zużyciu oraz częstym demontażom układu zasilania w samochodzie. Czysty olej przedłuża znacznie żywotność i zwiększa pewność działania zespołów pompy wtryskowej i wtryskiwaczy.

Celem zapewnienia skuteczności działania filtra należy możliwie często zmieniać płótno na osadnikach.

Komisja Usprawnień uznała pomysł za dobry, a racjonalizatorzy otrzymali nagrody w sumie 51.780 zł.



Rys. 2. Szkic przyrządu do oddzielania bieżnika opony. (opis str. 339)

2. Pomysłowy i prosty przyrząd do oddzielania bieżnika (protektora) opony od płótna zgłosił Ob. Stanisław Szczygieł — wulkanizator Warsztatów PKS w Gdańsku:

Przyrząd ten, jak uwidoczniono na rysunku 2, składa się z kołowrotu z mechanizmem zapadkowym (1) i liną stalową oraz dwóch imadeł: dużego — ś usarskiego lub kowalskiego (3) i małego (2).

Kołowrót przymocowuje się na stałe do podłogi w odległości 3 do 5 metrów od miejsca zamocowania dużego imadła. Lina — z jednego końca nawijająca się na kołowrót, z drugiego końca posiada zamocowane imadło ręczne.

Po przecięciu opony w poprzek, koniec jej mocujemy w dużym imadle i nacinaamy płótno od strony wewnętrznej, tak, aby można było je uchwycić ręcznym imadłem. Następnie, kręcąc korbą kołowrotu, na-

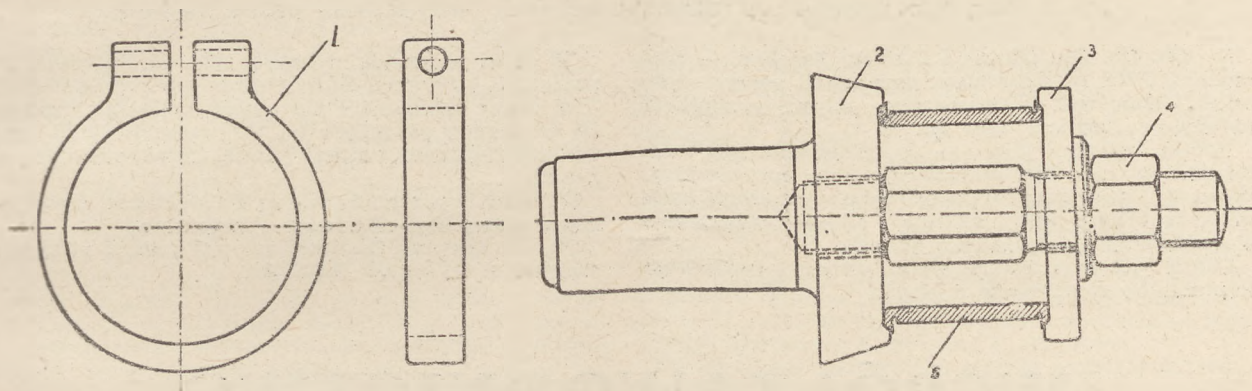
preża się płótno i przecina nożem w miejscu dzielenia się bieżnika z płótnem.

Przy mechanicznym naprężaniu zyskuje się oszczędność na ilości zatrudnionych pracowników, szczególnie przy rozbieraniu opon większych rozmiarów, zaś samo naprężanie jest równomierne i sprzyja dokładnemu rozdzielaniu opony.

Racjonalizator otrzymał nagrodę w wysokości 25.800 zł.

3. Ob. Marian Nawrot — tokarz Warsztatów PKS w Poznaniu, opracował przyrząd do przetwarzania panewek korbowodowych silnika samochodowego.

Pomysł polega na tym (rys. 3), że przecięty odlew panewki zaciskamy w specjalny pierścień stalowy (1) i przetwarzamy wewnątrz, robiąc na końcach zewnątrz stożek 45°.

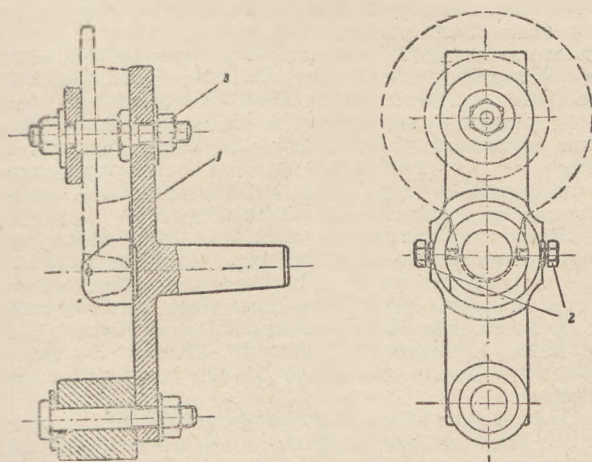


Rys. 3. Szkic przyrządu do przetwarzania panewek korbowodowych.

Następnie umocowujemy panewkę w przyrządzie dla obrotowania zewnątrz. Przyrząd składa się z tarcz dociskowych (2) i (3), z których (2) posiada stożkowy czop dla umocowania w uchwycie tokarni i nagwintowania otworów. W czop wkręcona jest śruba (4) z nakrętką i podkładką, służącą do docięcia panewki (5) między tarczami. Osiowe ustawienie panewki zapewniają stożkowe płaszczyzny pierścieni i panewki.

Ze względu na dużą miękkość stopu panewkowego konieczną jest odpowiednia szerokość płaszczyzn dociskowych i staranna ich obróbka.

Należy zaznaczyć, że ze względu na bardzo słabe wymiarowo kołnierze panewek, centrowanie na tzw. kołnierzach „stożkowych” może dać błędy, ze względu na łatwość odkształcenia kołnierzy przy docisku.



Rys. 4. Szkic przyrządu do obróbki pokryw pomp podających (Leyland). Pierwszy uchwyt.

Dla zapewnienia gwarancji współśrodkowości należy śrubę przyrządu umieścić w nakielku.

Ob. Nawrot otrzymał nagrodę w sumie 16.000 zł.

4. Ob. Affek — pracownik Warsztatów PKS w Warszawie jest pomysłodawcą przyrządu do obróbki pokryw pomp podających, w silnikach samochodów „Leyland”.

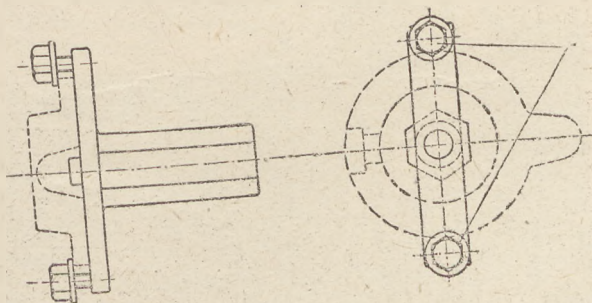
Przyrząd składa się z dwóch oddzielnych uchwytów do mocowania pokrywki pompy na wrzecionie tokarni, uwidoczniomych na rysunkach 4 i 4-a.

Pierwszy uchwyt (rys. 4) unieruchamia przy pomocy śrub podstawę pompy podczas wytaczania otworu w uchu. Śruby (2) służą do regulacji przy centrowaniu. Śruba (3) unieruchamia pokrywę.

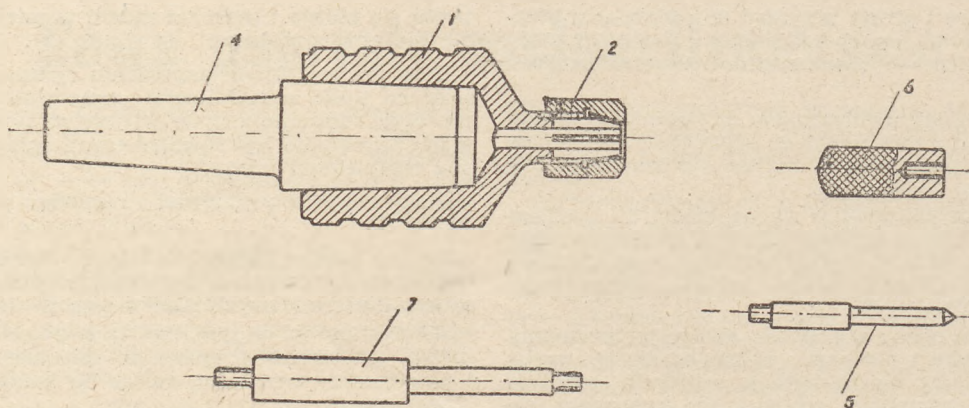
W drugim uchwycie (rys. 4-a) dwie śruby (4) mocują pokrywę pompy, dla przetwarzania powierzchni, a całość umieszcza się w samocentrującym uchwycie.

Prosta konstrukcja ułatwia posługiwanie się przyrządem i zmniejsza możliwości uszkodzeń.

Racjonalizator otrzymał nagrodę w sumie 13.200 zł.



Rys. 4a. Szkic przyrządu do obróbki pokryw pomp podających (Leyland). Drugi uchwyt.



Rys. 5. Szkic części przyrządu do regeneracji końcówek wtryskiwaczy paliwa (Leyland)

5. Ob. Ob. Jan Olczak i Czesław Zarębski — pracownicy PKS w Warszawie, opracowali pomysł regeneracji końcówek wtryskiwaczy paliwa w silnikach autobusów „Leyland” (rys. 5).

Sposób regeneracji polega na szlifowaniu igły i docieraniu gniazda. Igły zamocowuje się w oprawie przyrządu (1) składającego się z uchwytu wymiarami ściśle odpowiadającego igły i nakrętki (2) do uchwycenia wtryskiwacza dla docierania gniazda.

Całość jest umocowana przy pomocy stożkowego trzpienia (4) w uchwycie szlifierki.

W skład przyrządu wchodzi: igła do docierania (5), rączka (6), i sworzeń do montowania wtryskiwacza (7).

W czasie szlifowania nie należy rozłączać trzpienia (4) od oprawy przyrządu (1). Po przeszlifowaniu igieł i po ich rozłączeniu należy przeszlirować stożek trzpienia (2).

Wykonanie przyrządu winno być dokładne, części łączone winny być szlifowane i pasowane.

Ob. Ob. Olczak i Zarębski za swój pomysł otrzymali nagrodę w wysokości 76.200 zł.

J. S.

WSPÓŁZAWODNICTWO

WSPÓŁZAWODNICTWO TRANSPORTOWCÓW W PRZEMYSŁE HUTNICZYM

Podstawowe założenia społeczno-gospodarcze Planu 6-letniego, jako planu budowy podstaw socjalizmu w Polsce, postawiły przed transportem samochodowym bardzo poważne zadania rozbudowy sił wytwórczych i całkowitego uspołecznienia transportu samochodowego. Realizacja tak olbrzymich zadań wymaga zrozumienia ze strony wszystkich pracowników transportu samochodowego — zarówno kierowców jak i personelu umysłowego kierownictwa garaży — socjalistycznego stosunku do pracy, racjonalizatorstwa, udoskonalania i rozszerzania form współzawodnictwa pracy oraz ich umacniania.

Współzawodnictwo w transporcie samochodowym obok walki stałej o jakość remontu, obsługi technicznej, o bezawaryjność — należy również trwale pogłębiać na odcinku opieki nad majątkiem socjalistycznym. Odnosi się to do kierowców, którym z reguły po-

wierza się niewątpliwie cenny sprzęt, jakim jest samochód. Dowodem zrozumienia swych obowiązków jest wyczyn kierowcy samochodowego CZPH kol. Edmunda Raska, który przekroczył obowiązującą normę przebiegu międzynaprawczego, na samochodzie marki Citroen, o 30.000 km, osiągając przebieg 100.000 km bez dokonania naprawy głównej, z równoczesnym zachowaniem należytego stanu technicznego, umożliwiającą dalszą jego eksploatację.

Droga do osiągnięcia tego wyczynu nie była łatwa. Wymagała uświadomienia oraz zrozumienia celu współzawodnictwa oraz korzyści, jakie to współzawodnictwo przynosi gospodarce socjalistycznej.

Pierwsze przejawy ruchu współzawodnictwa w Przemysle Hutniczym datują się od czerwca 1948 r., kiedy to na naradzie wytwórczej CZPH rzucono hasło współzawodnictwa indywidualnego wśród kierowców. Na skutki rzuconego apelu nie trzeba było długo czekać. Jako pierwszą zorganizowała współzawodnictwo u siebie Huta Kościuszkowa i CZH, opracowując własne regulaminy. W ślad za nimi poszły Zakłady jak: ZZMO w Gliwicach, Huta Batory, Centrala Handlowa Żelaza i Stali, b. Zjednoczenie Metali Nieżelaznych i inne.

Po okresie doświadczeń, CZPH powołał na naradzie wytwórczej pracowników transportu samochodowego, w listopadzie 1949 r., komisję, która opracowała wspólny regulamin współzawodnictwa, zastosowany w całym przemyśle hutniczym.

Równocześnie rzucone przez tow. Markiewkę hasło współzawodnictwa długofalowego znalazło swój wyraz w podejmowanych zobowiązaniach długofalowych przez poszczególnych kierowców. Jako pierwsi podjęli apel kierowcy Huty Szczecin: kol. Henryk Giergoński, Mieczysław Jankowski, Hubert Stencel — zobowiązując się przejechać 100.000 km bez naprawy głównej.

Oddział Gospodarki Samochodowej CZPH, po otrzymaniu tego meldunku, przekazał go na zakłady pracy, z apelem o podejmowanie — w ślad za kierowcami Huty Szczecin — podobnych zobowiązań. Już w kilka tygodni później przesłali swoje zobowiązania długo-



Čzołowy kierowca śląski — kol. Edmund Rasek.

fałowe kierowcy Bignolutu: kol. Kordiak — zobowiązując się przejechać 105.000 km na samochodzie marki „Skoda”, kol. Legeżyński — zobowiązując się przejechać 100.000 km na Skodzie i inni. Poza tym wszyscy kierowcy zobowiązali się ściśle wypełniać instrukcję odnośnie stanu technicznego pojazdu — zgodnie z zarządzeniami Ministerstwa Komunikacji.

Za wyżej wymienionymi kolegami poszli kierowcy Centrostali, kol. Władysław Skorny — zobowiązując się przejechać 130.000 km na samochodzie ciężarowym Studebaker, kol. J. Mateja — zobowiązując się przejechać 120.000 km na samochodzie Chevrolet typ Fleetmaster, kol. Pietrzyk — 100.000 km na samochodzie Ford Canada. Pozostali kierowcy Centrostali zobowiązali się przejechać na swoich samochodach do 90.000 km. Kierowcy pozostałych zakładów pracy podległych CZPH nadsyłają masowo zobowiązania długofalowe.

* * *

Również na odcinku racjonalizatorstwa i usprawnień należy znowuować szereg pomysłów, jak pomysł racjonalizatorski kierowcy Myszkowski Zakładów Metalurgicznych — kol. Dworaczka, którym się specyjnym ściągacz do opon o obręczach dwudzielnych i o zabezpieczeniu pierścieniowym, lub też usprawnienie pompy wodnej dokonane przez brygadzystę CZH kol. Emanuela Thede i wiele innych usprawnień.

Na skutek zobowiązań długofalowych przemysł hutniczy zaoszczędził w pierwszym półroczu 1950 roku przeszło 20.000 litrów benzyny oraz 8.000 litrów ropy. Dziesiątki tysięcy km przejechano na oponach — powyżej normy. Dzięki troskliwej opiece i dobrej konserwacji pojazdów zaoszczędzono setki tysięcy złotych na częściach wymienianych, przedłużając tym samym żywotność wozów — zarówno typowych jak i nietypowych — o dziesiątki tysięcy km.

Sukces kol. Raska, któremu Główny Komitet Współzawodnictwa w uznaniu za jego wyczynu, przyznał nagrodę w wysokości 15.000 zł, stał się bodźcem dla pozostałych w jego ślady innych kierowców CZPH, którzy dla uczczenia 33 rocznicy Rewolucji Październikowej zaciągali zobowiązania długofalowe. Tak więc kol. E. Rasek podniósł swoje zobowiązania, zgłaszając przejeżdżanie na samochodzie Citroen 120.000 km bez naprawy głównej. Kol. Kostka na samochodzie Skoda zobowiązuje się przejechać 100.000 km, kol. Nyc na samochodzie Fiat — 95.000 km, kol. J. Żyłka na samochodzie Fiat — 95.000 km, kol. Oset na samochodzie Fiat — 90.000 km.

Przykłady powyższe staną się niewątpliwie bodźcem dla innych kierowców przemysłu hutniczego. **K. A.**

W JAKI SPOSÓB KIEROWCY ŚLĄSCY PRZEJECHALI 350.000 KM BEZ NAPRAWY GŁÓWNEJ

W dodatku do 5 nr „Motoryzacji” p. t. — „Współzawodnictwo w transporcie samochodowym” (Nr 6 — kwiecień, maj) — ukazał się artykuł o dwóch kierowcach Śląskich Linii Komunikacyjnych, E. Sekule i P. Stenciu, którzy w dniu 22. 2. 50 r. przejechali na autobusie „Mercedes” 300.000 km bez naprawy głównej i średniej. W artykule tym wspomniano także, że obaj kierowcy podjęli zobowiązanie przedłużenia przebiegu międzynaprawczego o dalsze 50.000 km.

W dniu 20 września br. wymienieni kierowcy spełnili przyjęte na siebie zobowiązanie, osiągając swoim nieprzeciętnym osiągnięciem rekord nie tylko w skali krajowej, ale nawet (jak nam wiadomo) w skali międzynarodowej.

W marcu br. kierownictwo Śl. L. K., celem wykluczenia jakichkolwiek wątpliwości, powołało specjalną, złożoną z fachowców, Komisję Techniczną, celem zbadania szczegółów wspomnianego osiągnięcia. Aby nie nużyć Czytelników, nie będziemy przytaczać w całości treści protokołu wspomnianej Komisji, podamy tylko kilka ciekawych szczegółów. Wyjętych z protokołu.

Autobus, który obsługiwali kierowcy Sekula i Stencel, pozostawiła cofającą się armia niemiecka na polach minowych w rejonie Elbląga, skąd wydobyty zo-



Uroczystość wręczania awansów kierowcom-rekordzistom Śl. L. K. (350 tys. km bez naprawy głównej). Stoją od lewej (na tle autobusu, którym jeździli wspomniani kierowcy): Naczelnik Rejonu Autobusowego inż. A. Antes (rekonstruktor autobusów Tubauto), kierowca E. Sekula, Nacz. Dyr. Śl. L. K. — J. Marek, kierowca P. Stencel, Prezes Związku Międzykom. Śl. L. K. — poseł J. Nowacki.

stał przez pracowników radomskiego oddziału P.T.P.P.

Do grudnia 1946 r., t. j. do czasu zakupu go przez ówczesne Śląskie Linie Autobusowe, kursował on jako wóz wycieczkowy, przejeżdżając około 40.000 km. Po dokonaniu drobnych napraw nadwozia i przemalowaniu — Śl. L. A. włączyły go do ruchu, powierzając jego obsługę kierowcom E. Sekule i P. Stencelowi.

Od tej chwili dokonywano jedynie drobnych napraw, celem usunięcia braków spowodowanych nie z winy kierowców (jak np. naprawa oberwanych wieszaków silnika, naprawa urządzeń kierowniczych, zamiana instalacji świetlnej, regulacja hamulców itp.). Łączny okres przymusowego postoju, wynoszący 28 dni, wyklucza możliwość naprawy głównej, trwającej 8 — 10 tygodni, a nawet naprawy średniej, trwającej 2 — 3 tygodnie.

Osiągnięcie niespotykanych dotąd wyników, ustalenie rekordowego kilometrażu międzynaprawczego możliwe było tylko w oparciu o wysokie kwalifikacje zawodowe obydwóch kierowców.

Jak czytamy we wspomnianym protokole — „są to kierowcy, którzy nie tylko opanowali właściwy sposób kierowania autobusem, ale również kierowcy, którzy poświęcają czas na dogłębne i usuwanie usterek. Kierowcy we własnym zakresie przeprowadzają konserwację tego autobusu, która polega przede wszystkim na częstym czyszczeniu filtrów powietrznych, posiadających oryginalną konstrukcję, na czyszczeniu filtra olejowego oraz na częstym czyszczeniu filtra ropnego. Kierowcy ci są bardzo dbali i przez ciągle usuwanie wszelkich mniejszych usterek unikają naprawy głównej. Zapuszczania silnika przed wyjazdem z garażu dokonują sami, nie dopuszczając w ten sposób do przeturowania silnika, co często ma miejsce przy innych autobusach. W czasie ruchu linowego mało używają hamulców, wykorzystując do hamowania przede wszystkim silnik”.

O wysokim stopniu uświadomienia społecznego, charakterystycznego ich, świadczą słowa kol. P. Stencela, wypowiedziane w podziękowaniu za złożone im w dniu ustatowania rekordu, przez Naczelnego Dyrektora Śl. L. K. — J. Marka, gratulacje:

— „...chcielibyśmy, aby nasz przykład znalazł coraz więcej zwolenników i naśladowców, chcielibyśmy, aby kierowcy w całej Polsce zdali sobie sprawę, że są szafarzami mienia społecznego, tj. mienia naszego, i że tego mienia nie wolno niszczyć”.

Kierownictwo przedsiębiorstwa, w uznaniu pilności, obowiązkowości i gruntownej wiedzy fachowej kol. kol. Sekuli i Stencela, powierzyło im funkcję instruktorów zawodowych w dziale autobusowym.

(B. P.)

Z KRAJU

CZYN PAŹDZIERNIKOWY PRACOWNIKÓW „MOTOZBYTU“

Na terenie „Motozbytu“ akcja zaciągania specjalnych zobowiązań dla uczczenia 33-ej rocznicy Rewolucji Październikowej i II Kongresu Pokoju przybrała bardzo szerokie rozmiary. Na wezwanie Działu Ekonomicznego, który pierwszy zaciągnął konkretne zobowiązania i wyłonił tzw. „Ogniwa współpracy“, mające usuwać ewentualne trudności na drodze do zaciągania i realizacji zobowiązań — odpowiedziały wszystkie służby i działy Naczelnej Dyrekcji „Motozbytu“.

Posypały się zobowiązania zarówno pracowników fizycznych, jak i umysłowych. Tak więc kierowcy zobowiązali się do przejechania swymi samochodami 70 — 80 tys. km. bez naprawy głównej. W Dziale Sprzedaży Sprzętu Motorowego ZMP-owcy opracowali nowy schemat organizacyjny, umożliwiający zaoszczędzenie 5 etatów. Dział Ogumienia podjął się upłynnić remanenty ogumienia 730 X 20. Dział Inwestycyjny postanowił w terminie do 7 listopada opracować i złożyć projekty budowlane na 17 obiektów, dzięki czemu uzyska się przyspieszenie wykonania prac budowlanych o 3 miesiące.

Bardzo efektowne zobowiązania zaciągnął Dział Części Zamiennej. W związku z prowadzoną w skali ogólnopolskiej akcją oszczędzania paliw i smarów w gospodarce samochodowej i rolnej — szef Działu Części Zamiennej zobowiązał się do opracowania ramowego planu potrzeb na urządzenia i elementy urządzeń zasilających dla społecznego taboru samochodowego w Polsce na 1951 rok.

Sekcja francuska tego działu zobowiązała się do przetłumaczenia 17 egzemplarzy katalogu „Clausson“, co umożliwi wycenę i zafakturowanie części na sumę 200 milionów zł. Inne komórki tego działu postanowiły również przetłumaczyć na język polski szereg katalogów francuskich z uaktualnieniem oznaczeń i uzupełnieniem brakującej numeracji katalogowej. Sekcja Zaopatrzenia Akcesoriów założy wzorcowie posiadanych akcesoriów i zaprowadzi dla nich odpowiednią kartotekę.

Śród dalszych zobowiązań wspomnieć jeszcze należy o odzwie płacówek terenowych. Tak np. pracownicy Ter. Biura Sprzedaży Detał. w Szczecinie zobowiązali się m. in. upłynnić remanenty wartości 35 milionów zł.

PKS PRZEKROCZYŁ PLAN PRZEWÓZÓW TOWAROWYCH I OSOBOWYCH W III KWARTALE R. B.

Państwowa Komisa Planowania Gospodarczego ogłosiła w połowie października rb. komunikat o wykonaniu Narodowego Planu Gospodarczego w 3-im kwartale 1950 r. W komunikacie tym czytamy, że w omawianym okresie PKS wykonał plan przewozów towarowych w 101 proc. przekraczając o 273 proc. przewozy towarowe w porównaniu z odpowiednim okresem 1949 roku. Plan przewozu osób w okresie 3-go kwartału 1950 r. PKS wykonał w 111 proc. przekraczając o 62 proc. przewozy z okresu 3-go kwartału 1949 r.

ZWOLNIENIE OGUMIENIA DO SPRZEDAŻY WOLNORYNKOWEJ

Zarządzeniem przewodniczącego PKPG Nr 269 z dn. 27-9-50 r. zwolniono dodatkowo do sprzedaży wolnorynkowej następujące rodzaje ogumienia samochodowego:

- ogumienie o wymiarach 750x20, 190x20 i 34x7 wytwarzane w kraju i sprowadzane z zagranicy,
- ogumienie II gatunku wytwarzane w kraju do samochodów ciężarowych (wymiany 32x6, 190x20 i 9,75x20),
- ogumienie używane — typowe, przejmowane od użytkowników w ramach akcji upłynnienia remanentów.

KIEROWCA — „FILMOWIEC“ OSIĄGNĄŁ PRZEBIEG 153.786 KM NA KRAJOWYCH OPONACH

Kierowcy zatrudnieni w Okręgowej Dyrekcji „Filmu Polskiego“ w Katowicach w liczbie ośmiu przystąpili w dniu 1 października ubiegłego roku do indywidualnego współzawodnictwa, mającego na celu najoszczędniejszą eksploatację przydzielonych im wozów.

Rezultaty nie dały na siebie długo czekać. Przeciętą oszczędność benzyny wynosi około 440 litrów miesięcznie, w stosunku do norm ustalonych przez Ministerstwo Komunikacji. W tym samym okresie oszczędność oleju samochodowego wyraża się ilością 57 kg miesięcznie.

Pierwsze miejsce we współzawodnictwie zajął kierowca Jan Stodółka, który w okresie 3-ch ostatnich miesięcy zaoszczędził 532 litry paliwa. Drugie miejsce zajął Stefan Ciapała zaoszczędzając 229 ltr., a na trzecim miejscu uplasował się Roman Krawczyk (224 ltr.).

Również w dziedzinie konserwacji taboru zajął pierwsze miejsce ob. Stodółka, który na oponach samochodowych krajowej produkcji przejechał łącznie 153.786 km, podczas gdy norma wytrzymałości tego rodzaju opon obliczana jest na 80.000 km. Za zaoszczędzenie opon ob. Stodółka otrzymał 60.000 premii łącznej za cały okres eksploatacji opon. (G. T.)

SAMOCODY, CIĄGNIKI I PRZYCZEPY Z ZSRR

Zgodnie z zawartymi umowami „Motozbyt“ otrzymuje z ZSRR dalsze transporty zakupionego sprzętu motoryzacyjnego. W ramach dostaw nadeszły znów partie samochodów osobowych typu „Pobeda“, których spotyka się coraz więcej na ulicach naszych miast. Wozy te przydzielane są przede wszystkim instytucjom państwowym.

Nadchodzą także dalsze transporty samochodów ciężarowych „ZIS 150“ o nośności 3,5 tony.

„Motozbyt“ odebrał też ostatnią partię zakontraktowanych w roku ubiegłym wyrobów „ZIS 535“. Wozy te przeznaczone są głównie dla przemysłu budowlanego, gdzie oddają duże usługi.

ZSRR dostarczył nam wreszcie partię maszynowo zbudowanych przyczep dwutonowych „APH“. Transport ten przeznaczony jest dla PKS-u.

SPRZĘT MOTOROWY Z CZECHOSŁOWACJI

Dostawy samochodów czeskosłowackich trwają nieprzerwanie. Dotyczy to zarówno wozów osobowych, jak i ciężarówek.

Jeśli chodzi o samochody osobowe, to przyjemna sylwetka „Skody“ staje się stopniowo najczęściej spotykaną na ulicach miast polskich. Obok znacznej ilości sprowadzonych już w latach ubiegłych wozów dwudrzwiowego typu „Tudor“, coraz częściej spotyka się też czterodrzwiowe „Sedany“.

Jeśli chodzi o bardziej luksusowo wykonany „Tatraplan“, to „Motozbyt“ otrzymał i rozdzielił już całą zakupioną partię tych wozów.

Natomiast systematycznie zwiększa się ilość ciężarówek czeskosłowackich obu sprowadzanych typów, a mianowicie 3,5-tonowej „Pragi“ i 7-tonowej „Skody“.

Wreszcie w najbliższym czasie oczekiwać można nadejścia pierwszych autobusów marki „Skoda“, które zasilą tabor PKS-u.

NADANIE TYTUŁÓW „PRZODOWNIKA PRACY” PRACOWNIKOM PKS

Z okazji Święta Odrodzenia Dyrektor Naczelny PKS nadał na podstawie uchwały Rady Ministrów z dn. 30.VI-49 r., tytuł i odznakę „Przodownika Pracy” 44 osobom zatrudnionym w warsztatach, ekspozyturach osobowych i towarowych i stacjach terenowych PKS-u, za osiągnięcia we współzawodnictwie.

Za wybitne osiągnięcia we współzawodnictwie otrzymało tytuł „Zasłużonego Przodownika Pracy” sześć osób: Jan Rostkowski (Zakopane), Wł. Kowalewski (Warszawa), Wł. Jałowiecki (Warszawa), Stan. Adamczyk (Warszawa), Stefan Forsyś (Inowrocław), Zygmunt Gutowski (Częstochowa).

Za osiągnięcia racjonalizatorskie nadano tytuł i odznakę „Racjonalizatora Produkcji” trzem pracownikom: Tad. Machnikowi (Wrocław), Fr. Kurzajowi (Warszawa) i Józefowi Hamerla (Częstochowa).

Tytuł i odznakę „Zasłużonego Racjonalizatora Produkcji” otrzymali: Czesław Wojciechowski (Warszawa) i Henryk Nowak (Warszawa).

SZKOLENIE FACHOWCÓW W DZIEDZINIE METALIZACJI NATRYSKOWEJ

15 inżynierów zatrudnionych w różnych zakładach przemysłu ciężkiego ukończyło ostatnio pierwszy w kraju kurs dla inżynierów - instruktorów metalizacji natryskowej. Inżynierowie ci reprezentują przemysły: chemiczny, elektrotechniczny, motoryzacyjny, obrabiarkowy i wyrobów metalowych.

Kurs odbył się przy Zakładzie Metalizacji Natryskowej Instytutu Metaloznawstwa i Obróbki, podległego Głównemu Instytutowi Mechaniki.

Na jesieni przewidziane są dalsze kursy dla inżynierów, w celu szerokiego upowszechnienia metody, przynoszącej ogromne oszczędności w wielu gałęziach przemysłu.

Inżynierowie - absolwenci kursu, po powrocie do swych zakładów pracy, zorganizują wzorowe warsztaty dla szkolenia personelu średniego i niższego w dziedzinie metalizacji natryskowej.

WYDZIAŁ STUDIÓW INŻYNIERSKICH NOT

Prace wstępne przy organizowaniu trzech nowych Szkół Inżynierskich NOT w Krakowie, Poznaniu i Łodzi zostały ukończone. Ustalono i uzgodniono z Ministerstwem Szkół Wyższych i Nauki zespoły wykładowców, jak również kandydatury na rektorów, prorektorów i dziekanów. Zapewniono korzystanie dla potrzeb szkół z lokali, laboratoriów i urządzeń wyższych szkół technicznych i przemysłowych, ewentualnie przygotowano inne odpowiednie lokale. Przeprowadzono rekrutację do 9 szkół inżynierskich NOT.

Przeprowadzono prace wstępne nad ustaleniem składu Komisji Weryfikacyjno - Egzaminacyjnych na stopień inżyniera, na nową kadencję.

UCHWAŁY CRZZ O WSPÓŁZAWODNICTWIE W SZKOLENIU KADR

Sekretariat CRZZ powziął na ostatnim posiedzeniu uchwałę w sprawie współzawodnictwa w zakresie doskonalenia robotników przy warsztacie i zaznajamiania ich z przodującymi metodami pracy.

Uchwała stwierdza, że obok rozwijającego się coraz bardziej szkolnictwa zawodowego istnieją wielkie możliwości podnoszenia umiejętności fachowych ogółu pracowników przez bezpośrednie przekazywanie im doświadczeń i metod pracy przez przodowników, racjonalizatorów i techniczny personel zakładów, tak jak dzieje się to oddawna w Zw. Radzieckim.

Sekretariat CRZZ stwierdza, że rozszerzenie i pogłębienie tej formy współzawodnictwa ma olbrzymie znaczenie dla dalszego rozwoju ruchu współzawodnictwa i racjonalizatorstwa oraz przyczyni się do pogłębienia wiedzy fachowej szerokiej rzeszy pracujących, a tym samym do podniesienia wydajności pracy załóg fabrycznych.

MIĘJSKIE TAKSÓWKI W WARSZAWIE

Miejskie Przedsiębiorstwo Taksówkowe w Warszawie odebrało już z „Motozbytu” ponad 75% ogólnej ilości wozów radzieckich marki „Pobieda”, jakie przydzielone zostały do dyspozycji wspomnianego przedsiębiorstwa w rb. Już wkrótce więc warszawiacy będą mogli korzystać z usług tych pięknych, nowoczesnych i wygodnych samochodów osobowych, jakie dotychczas służyły jedynie do celów służbowych.



Na fotografii pierwsza taksówka marki „Pobieda” Miejskiego Przedsiębiorstwa Taksówkowego, która ukazała się na ulicach Warszawy.

KAROSUJEMY W KRAJU SANITARKI

„Motozbyt” otrzymał do rozdziału pierwszą partię samochodowych karet sanitarnych, karosowanych przez krajowy przemysł państwowy. Nadwozia zbudowane zostały na podwoziu typowym „Dodge”, nośności 3/4 tony. Uzyskane sanitarki są karetkami 4-łożkowymi, zaopatrzonymi w ogrzewanie, specjalną instalacją wentylacyjną i inne nowoczesne urządzenia.

Nowe sanitarki przeznaczone są przede wszystkim dla przemysłu węglowego, hutniczego itd. Nie ulega kwestii, że skarosowane w kraju karetki sanitarne przyczynią się do podniesienia stanu bezpieczeństwa i higieny pracy w kluczowym przemyśle polskim.

50 SAMOCHODÓW SPECJALNYCH DLA ZOM-ÓW

W ciągu roku 1951-go spółdzielczość motoryzacyjna zbudować ma na zamówienie „Motozbytu” 50 samochodów specjalnych na użytek Zakładów Oczyszczania Miasta. Chodzi tu o samochody zamiataczki - poławaczki, śmieciarki i wozy asenizacyjne. Samochody te skarosowane być mają według wzorów nowoczesnych konstrukcji tego typu na podwoziach typowych produkcji krajowej „Star 20”. Będą to więc samochody specjalne, wykonane całkowicie w kraju.

O 250% WIĘCEJ „STARÓW” W 1951 ROKU

Coraz większe partie samochodów ciężarowych „Star 20” rozprowadza „Motozbyt” wśród użytkowników krajowych. W roku 1951-ym dostawy „Starów” ulegną dalszemu wzrostowi i będą o 250% większe, niż w roku bieżącym. Odbiorcami będą nadal przedsiębiorstwa przemysłowe i inne przedsiębiorstwa oraz instytucje państwowe, które otrzymywać będą te samochody na podstawie ustalonego przez P.K.P.G. rozdzielnika.

JEDEN TYP KRAJOWEGO MOTOCYKLA

Poczynając od roku 1951-go przemysł polski wstrzyma produkcję motocykli marki „Sokol” i skoncentruje cały wysiłek na produkcji motocykli marki „SHL” 125 cm³. Produkcja „SHL-ek” będzie w roku przyszłym o 100% większa, niż w 1950 roku. Równocześnie zaś skoncentrowanie się na produkcji jednego typu motocykla uprości problem zaopatrzenia w części zamienne.

O POWROTNE BILETY W AUTOBUSACH P.K.S.

Obywatelu Redaktorze!

Zwracamy się do Waszej Redakcji z prośbą o poruszenie sprawy biletów powrotnych w autobusach PKS-u w przypadku wyjazdów służbowych. Właściwie mówiąc ściśle chodzi nie o bilety powrotne — jako takie, lecz o zarezerwowanie miejsc na powrót do miejsca pracy, w przypadku wyjazdu autobusem PKS na zlecenie władzy zwierzchniej, czyli na tak zw. delegację służbową.

Wydaje się nam — sprawa ta poruszana była wielokrotnie na zebraniach pracowników — że najwłaściwszym rozwiązaniem byłoby, aby konduktor autobusu, sprawdzwszy że dany pasażer odbywa podróż służbową, sprzedawał bilet wraz z zarezerwowaniem oznaczonego miejsca w autobusie powrotnym od stacji docelowej, notując jednocześnie na bilecie numer i datę delegacji służbowej. Oczywiście konduktor byłby zobowiązany do zawiadomienia kasy na stacji docelowej, że taki bilet został sprzedany i miejsce nr X — zajęte.

Wydaje się nam, że manipulacja taka nie byłaby zbyt skomplikowana. PKS nie straciłby nic, nawet w razie nie wykorzystania biletu przez urzędnika, gdyż podróż byłaby z góry zapłacona. Oczywiście zarówno konduktorzy, jak i kontrolerzy mieliby oobowiązek dokładnego i ścisłego kontrolowania delegacji służbowych.

Sprawa ta, może blaha dla urzędników pracujących w większych miastach (mają do dyspozycji znacznie większą ilość różnorodnych środków komunikacyjnych), dla pracowników prowincjonalnych posiada duże znaczenie. Np. w okręgu łódzkim, w którym pracujemy, można bez większego trudu znaleźć miejsce w autobusie jadącym do Łodzi. Natomiast autobusy wyjeżdżające w godzinach popołudniowych i przedwieczornych — z Łodzi — są zawsze przepełnione i miejsca w nich znaleźć nie można. Istnieją wobec tego dwie alternatywy: albo tracić kilka godzin na stanie w „ogonku“ po bilet (nie wykorzystanie dnia pracy), albo też przenocować w Łodzi i wyjechać następnego dnia rano, co również powoduje stratę czasu i zwiększa koszty wyjazdu służbowego. Oczywiście obie alternatywy dają rozwiązanie niekorzystne.

Bardzo prosimy o poruszenie tej sprawy, która ma dla tysięcy pracowników prowincjonalnych poważne znaczenie.

J. G., Łowicz

Sprawa istotnie wydaje się dość poważna i możliwa do załatwienia. Nie wątpimy, że Naczelną Dyrekcja PKS rozpatrzy ją i zajmie w tej sprawie stanowisko przychylne. (red.)

180 CHŁOPCÓW NA KURSACH PAŃSTWOWEGO OŚRODKA MOTOROWEGO W SOSNOWCU

Otrzymałmy następujący list z Sosnowca:

Jako czytelnik „Motoryzacji“, a uczeń Państwowego Ośrodka Motorowego w Sosnowcu, chciałbym zaznaczyć. Czytelników w jaki sposób kształcą się nowe kadry kierowców, nowi ludzie transportu.

Otóż może niejeden z Czytelników „Motoryzacji“ czytał w prasie codziennej o pracy Państwowego Ośrodka Motorowego w Sosnowcu. Kursanci, to my — młodzież robotnicza i chłopska. zrzeszona w ZMP, od 18 do 20 lat. Jest nas około 180 chłopców — miłośników motoryzacji.

A teraz podam, jakie są warunki nauki na kursie. Nauka odbywa się po południu, 5 dni w tygodniu, w specjalnych salach wykładowych, wyposażonych w modele silników, zespołów i poszczególnych części samochodu oraz wiele tablic pomocniczych.

Nauka jazdy odbywa się raz w tygodniu. Jeździć mamy czym, gdyż mamy cztery wozy ciężarowe marki „Gaz AA“ i dwa osobowe „Opel“. Mamy nawet ciągnik polskiej produkcji „Ursus“, to też głodu jazdy nikt z nas nie odczuwa.

Praca w Ośrodku idzie „całą parą“, gdyż nie ma żadnych utrudnień. Pracujemy wspólnie nad zdobywaniem poważnej umiejętności kierowcy, która gra po-

ważną rolę w rozbudowie naszego Socjalistycznego Państwa.

Poznajemy szybko sztukę jazdy oraz budowę i działanie poszczególnych części i zespołów samochodowych, dzięki tak dogodnym warunkom nauki i wysoko kwalifikowanym wykładowcom. Przekonany jestem, że my, przyszli kierowcy, będziemy dobrze wyszkoleni.

Będziemy się starać, aby pracować ściśle z przepisami ruchu, aby podnieść na wyższy poziom nasz transport samochodowy, który w życiu gospodarczym kraju ma duże znaczenie. Będziemy się starać, aby zniknęły raz na zawsze wypadki na drogach i ulicach, pamiętając, że alkohol to wielki wróg rozkwitającej motoryzacji naszej Ludowej Ojczyzny.

Adam Mazur
uczeń Państwowego Ośrodka
Motorowego w Sosnowcu

Różne

SZYBKOSĆ A ŻUŻYCIE PALIWA

Na łamach zagranicznej prasy samochodowej znajdujemy wiele ciekawych sporów na temat wyboru najczęściej ekonomicznego wozu pod względem zużycia paliwa, ze względu na wysoką cenę benzyny. Jest jasne, że każdy chciałby mieć wóz wygodny i szybki, ale spalający możliwie najmniej benzyny. Zazwyczaj wygodą i szybkością wymagają wozów z silnikami o większej mocy, natomiast tzw. ekonomiczne samochody, o małej mocy silnika i mniejszej cenie, tym wymogom nie odpowiadają.

Najwięcej dyskusji wywołuje sprawa mocy silnika, ze względu na zużycie paliwa. Trafną odpowiedź w tej sprawie dał jeden z doświadczonych kierowców, twierdząc, że ekonomiczne zużycie paliwa zależy głównie od sposobu prowadzenia samochodu, a więc od umiejętności kierowcy i od szybkości podróży, przeciętnej. Nie wiele się rozpisując na ten temat, oświadczył on, że zamiast słów niech mówią fakty.

Otóż fakty te polegają na tym, że dokonano prób na zużycie paliwa pod ścisłą kontrolą z dwoma samochodami tej samej marki i typu, ale o różnych silnikach. Do prób tych użyto samochodów marki „Vauxhall“, identycznych, z tą tylko różnicą, że typ „Wyvern“ miał silnik 4-cylindrowy, o pojemności 1.442 cm³, a „Velox“ silnik 6-cylindrowy o pojemności 2.275 cm³.

W tych samych warunkach obciążenia, drogowych i atmosferycznych, dokonano z tymi samochodami prób na zużycie paliwa. A oto rezultaty:

zużycie benzyny w litrach na 100 km — przy szybkości:

48 km/godz:	Wyvern	—	6,9 ltr;	Velox	—	8,3 ltr
65	„	—	7,9	„	—	8,7
97	„	—	12,6	„	—	11,4

Przy tym należy nadmienić, iż szybkość 97 km/godz. było szybkością maksymalną dla samochodu „Wyvern“, kiedy samochód „Velox“ miał jeszcze w rezerwie 21 km/godz., albowiem jego szybkość maksymalna wynosi 118 km/godz.

Jesteśmy świadkami ciekawego zjawiska — bo oto samochód małowitrazowy zużywa więcej paliwa przy wykorzystaniu swej szybkości maksymalnej, aniżeli samochód o wyższym litrażu, przy tej samej szybkości, która jednak nie jest dla niego szybkością maksymalną. Stąd prosty wniosek — nie należy stosować szybkości maksymalnych, gdyż one powodują nadmierne zużycie paliwa.

Należy zawsze pamiętać, że nie można dla wszystkich wozów stosować jednakowej oceny szybkości. Ta sama szybkość dla dużego wozu może być przeciętną, kiedy dla wozu małego jest już szybkością maksymalną. Z tej właśnie przyczyny płynie fakt, że przy tej samej szybkości mały wóz będzie spalał więcej paliwa od wozu dużego. (A. W.)

O LUDOWY POJAZD MECHANICZNY

ARTYKUŁ DYSKUSYJNY

Poniżej drukujemy wypowiedź Ob. T. Mierzejewskiego, który zabiera głos w sprawie poruszonej przez kol. Andrzeja Karo (zeszyt nr 5 — maj 1950 r. czas. „Motoryzacja“). Wypowiedzi autora — z punktu widzenia istniejących możliwości konstrukcyjnych — są może czasem dość naiwne, tym niemniej myśl przewodnia zasługuje na uwagę, gdyż może ona pobudzić specjalistów, w kierunku rozpracowania konstrukcji, choćby częściowo zbliżonej do ideału — prawdziwie popularnego pojazdu przeznaczonego dla szerokiej rzeszy ludzi pracy.

Mamy nadzieję, że w tej doniosłej sprawie zabiorą głos również i specjaliści, oczywiście tacy, którym musi twórcza potrafi wybić nieco dalej naprzód i oderwać się od utartych szablonów konstruktorów państw kapitalistycznych. (red.)

Podjmując dyskusję na temat poruszony przez Ob. Andrzeja Karo: „O dwukołowy ludowy pojazd mechaniczny“ muszę rzecz ująć w szersze ramy. Sprawa nie zacieśnia się bowiem do czysto technicznego zagadnienia, czy praktyczniejszym jest motocykl lub scooter, lecz skoro już mamy omawiać program budowy przyszłych polskich ludowych pojazdów mechanicznych, trzeba nam nasamprzód zastanowić się nad tym, czy socjalistyczna Polska ma przejąć żywcem program budowy pojazdów motorowych od państw kapitalistycznych, lub czy nie istnieją czasem bardzo ważne powody i okoliczności, które wymagają od nas, byśmy motoryzację rozwiązali u nas w sposób odmienny, swoisty przystosowany ściśle do potrzeb i wymogów Polski Ludowej.

Jeśli uznamy, że motoryzacja jest Polsce potrzebna, oraz że właśnie tani, dwukołowy pojazd mechaniczny pomoże nam rozwiązać ważne gospodarcze i socjalne zagadnienia, to musimy wyprodukować i wytworzymy go, choćby najbogatsze kraje kapitalistyczne sprawy tej rozwiązać nie umiały. Że zaś taka gwałtowna potrzeba u nas zachodzi, wykażą poniższe rozważania.

W krajach kapitalistycznych używają pojazdów mechanicznych ludzie interesu i urzędnicy, którym samochody są przydzielane dla celów służbowych. Poza tym z samochodu korzystają ludzie majątni dla przyjemności i dla celów sportowych. Wielka rzesza ludzi pracy natomiast którzy codziennie muszą pokonywać nieraz wielkie odległości do miejsca pracy i z powrotem, może korzystać przeważnie tylko ze środków masowej komunikacji, wypełnionych właśnie w godzinach przed rozpoczęciem i po godzinach czasu pracy.

Stacje odjazdowe i dojazdowe są pozatym nieraz dość odległe, a czasy odjazdów nie zawsze dogodne, tak, że korzystać masowego środka komunikacji jest często dość problematyczna.

Zachodzą też liczne przypadki, że z braku wszelkiej komunikacji do miejsca pracy — odległego nieraz powyżej 15 km., muszą pracownicy codziennie w każdej porze roku i przy każdej pogodzie, pokonywać pieszo lub na rowerach ponad 30 km. — Po takiej codziennej przymusowej turze, która w okresie około 150 dni w roku — a nieraz i w ciągu dłuższego czasu — wymaga codziennie kilkugodzinnego dodatkowego wysiłku od

pracownika — jest on nie tylko niezdolny do wyścigu pracy, lecz zaledwie z trudem wykona swoją normę, poza tym zużyje on się przedwcześnie z braku koniecznego odpoczynku i straci ochotę do pracy i radość życia.

W krajach socjalistycznych na razie nie jest lepiej, bo ściśle kopiujemy program budowy pojazdów mechanicznych krajów kapitalistycznych. — Z tego powodu nie stało się jeszcze dotąd żadne niezczęście, nie ponosimy też żadnej winy zaniedbania, bo z jednej strony stawiamy dopiero pierwsze kroki na drodze do motoryzacji, a po drugie uznajemy także konieczność turystyki i sportu motorowego. W przyszłości jednak nie wolno nam zaniedbać zaspokożenia potrzeb motoryzacyjnych ludzi pracy, aby umożliwić im conajmniej w znacznej części roku dogodny i szybki dojazd do pracy, bez zmęczenia a w pełni sił fizycznych.

Rozwiązanie tego zagadnienia nie da się skutecznie żadnym z obecnie produkowanych środków lokomocji, gdyż wszystkie są za wielkie i za ciężkie, wskutek czego wymagają specjalnych pomieszczeń (garaży). Poza tym są tak skomplikowane i podlegają w tak wielkim stopniu zabrudzeniu, że utrzymanie ich w beznagannym stanie gwarantującym pewność ruchu, wymaga zbyt wiele czasu i znajomości fachowych. Wreszcie są one wszystkie za drogie w zakupie i w użytkowaniu.

Trzeba zatem koniecznie stworzyć specjalny nowy typ naprawdę „ludowego dwukołowego pojazdu mechanicznego“. Pojazd ten sprostą tylko wówczas swemu olbrzymiemu zadaniu i tylko wówczas będzie mógł być wytwarzany w dostatecznej ilości i po taniej cenie, o ile bez żadnego wyjątku będzie posiadał wszystkie niżej opisane właściwości, które trzeba mu nadać, choćby one były trudno osiągalne i choćby one stały w sprzeczności z niektórymi dotąd ogólnie uznawanymi zapatrywaniami.

W szczególności nowy ludowy pojazd mechaniczny winien posiadać następujące właściwości:

1. szybkość — przeciętną 30 — 40 km/godz. a maksymalnie 50 km/godz.
2. ciężar — z pełnym 2 litrowym zbiornikiem nie powyżej 18 kg.
3. rozmiary — skromne, dające się ewentualnie jeszcze zmniejszyć przez składanie, tak dalece, by cały pojazd dał się pomieścić w przedsionku mieszkania, względnie komórce.
4. konstrukcję — tak prostą i niezawodną oraz obsługę tak łatwą, by każdy chłopiec lub dziewczyna mogli ten pojazd obsługiwać i używać;
5. cenę nabycia — nie przekraczającą ceny zwykłego roweru;
6. koszt eksploatacji — na poziomie cen biletów kolejowych.

Poza tym warsztaty naprawcze winny być połączone ze składnicami części zapasowych, rozsiłanych po całym kraju, we wszystkich miasteczkach i nawet większych wsiach. Zalecałoby się też, by zakłady pracy wydawały swym zamiejscowym pracownikom co miesiąc bonu na potrzebną im ilość materiałów pędnych. Byłoby to taki sam dodatek do pensji, jaki już dziś Skarb Państwa daje robotnikom w formie ulgowych biletów kolejowych i tramwajowych.

Jeżeli nowemu pojazdowi będzie brakowała choćby jedna z właściwości wyżej wymienionych, lub gdyby pracownicy używający ich nie korzystali z wyżej opisanych dogodności, to wartość jego znacznie się zmniejszy, a jego olbrzymie zadanie nie zostanie spełnione.

Kadry decydują o wszystkim — wychowujemy nowe, ideowe i ofiarne kadry budowniczych socjalizmu!

Jak to nowe „cudo“ — tanie a dobre i sprawne ma jednak być skonstruowane, by odpowiadało wszystkim wyżej podanym wymagom?

Odpowiedź dają same założenia. Skoro ciężar pojazdu ma wynosić mniej niż 18 kg, a cena ma się obracać w granicach kosztów zwykłego roweru, to jasnym jest, że kształt roweru odpada, nie można bowiem zbudować motocykla w cenie roweru. Nowy pojazd mechaniczny musi się zatem zmniejszyć aż do pewnego rodzaju „resoru“ zaopatrzonego na obydwóch końcach w małe — około 35 centymetrowe koła na pneumatykach, z których koło przednie jest obsadzone w widełkach kierownicy. Na resorze — względnie desce zaopatrzonej na końcach w odpowiednie sprężyny — mieści się motorek ze zbiornikiem, którego górna część zaopatrzona jest w wygodne siedzenie (nie siodło) dla kierowcy.

Aby ciężar i cena były niskie trzeba bezwarunkowo zrezygnować ze wszystkich nieistotnych części, choćby one dotąd były uważane za nieodzowne. Należy zatem gaźnik zastąpić lżejszą pompką wtryskowa oraz skasować starter, sprzęgło i skrzynkę przekładniową oraz połączyć silniczek na stałe — możliwie przez kardana — z kołem napędzanym. Silniczek będzie zatem musiał posiadać taką moc, by przy obciążeniu kierowca na bezpośrednim i jedynym biegu przewyciężył wszystkie „zwykłe“ trudności, osiągając przeciętną szybkość około 40 km na godzinę.

Jeżeli się zważy, że zwykła „setka“ o ciężarze własnym około 70 kg i z obciążeniem 2 osób, na drugim biegu pokonuje nawet niektóre wzniesienia, to można przyjąć, że nowy pojazd o ciężarze własnym tylko 18 kg i z obciążeniem tylko samego kierowcy, pokona wszelkie „zwykłe“ wzniesienia drogowe, gdy będzie posiadał silniczek o pojemności około 80 ccm i mocy około 2 koni mechanicznych.

Mogą jednak zająć wypadki, że droga będzie wyjątkowo piaszczysta lub z innego powodu uciążliwa i silniczek mimo dodawania gazu, będzie zwalniał! Co wówczas robić? — Nie przejmować się, zejść z pojazdu i przepchać go przez ciężki kawałek drogi — jego 18 kg nie będą wymagały zbyt wielkiego wysiłku. Do tej ostateczności jednak zwińcie nie dojdzie, przeważnie wystarczy pomożenie silniczkom przez odpychanie się jedną nogą od ziemi, w sposób praktykowany przez chłopców na hulajnodze. — W ten sam sposób odbędzie się zresztą start bez nikakiego przyrządu startowego. Sposób ten jest pewniejszy niż najwymyślniejszy przyrząd startowy i ma poza tym tę zaletę, że nic nie kosztuje i nie obciąża pojazdu.

Opisana „motonoga“ nie będzie żadnym wytwornym pojazdem, będzie jednak posiadała zalety, jakich od niej się wymaga, spełni zatem swe zadanie i w znacznym stopniu bez żadnych kosztów dla miast rozwiąże zagadnienie komunikacji śródmiejskiej i podmiejskiej.

pracownikom zamiejscowym oszczędzi wysiłku i czasu, a poza tym, umożliwi im tanie i szybko wjazdy wycieczkowe w dowolnym kierunku. Nie ulega zatem żadnej wątpliwości, że na taki pojazd mechaniczny znajdą się liczni amatorzy, którzy będą szczęśliwi, że nareszcie za tanie pieniądze będą mogli korzystać z dogodności, jakie dotąd były dostępne jedynie ludziom majątnym.

Aby jednak taki pojazd nie stał się udręką dla wszystkich mieszkańców miast i nawet wsi musi on bezwarunkowo posiadać bardzo dobry i nieusuwalny tłumik, tak, aby silnik pracował zupełnie bez hałasu, gdyż w przeciwnym przypadku mielibyśmy wszędzie wrażenie, że jesteśmy wewnątrz obrzucanego łańcuchem baków i nigdzie nie znaleźlibyśmy spokoju potrzebnego po pracy.

Obok tego koniecznego i podstawowego ludowego środka lokomocji będziemy naturalnie budowali także inne dwukołowe, sprawniejsze i szybsze pojazdy mechaniczne ze skrzynkami przekładniowymi, drugimi siedzeniami itd., jednakże z pewnością zaniechamy budowy motocykli, gdyż są one przeważnie i tylko dlatego posiadają jeszcze dziś przybliżony kształt roweru, że historycznie z niego się rozwinęły. Dziś jednak, gdy nawet najmocniejsza manędza się motocykl przez pedałowanie, nie ma żadnego powodu by nadal zachować kształt roweru z siodłem, odkrytą maszyną i wystawieniem kierowcy na wszelkie wpływy atmosferyczne i drogowe.

Dotąd nie ma jeszcze żadnego popularnego pojazdu mechanicznego, któryby w sposób nienagannie zadawał, chronił maszynę i kierowcę i dał im pewną wygodę — konstruktorzy mają zatem szerokie pole do popisu. Oby iak najrychlejszy skonstruowali piękną, niską karetkę dwukołową o liniach optywowych — mało-litrażową a jednak dość szybką! Zachodzą tutaj dwa poważniejsze zagadnienia, a to umożliwienie wysuwania nóg z zamkniętej karetki, względnie uzyskanie w inny sposób kontaktu z ziemią po lewej i prawej stronie oraz znalezienie praktycznego sposobu sterowania — sprawa ta nie powinna jednak, wobec małej średnicy przedniego koła, narażać na zbyt wielkie trudności.

Oczekujemy zatem zupełnego przewrotu w budowie dwukołowych pojazdów mechanicznych, gdyż one dotąd — w przeciwieństwie do samochodów — bynajmniej nie są doskonałe, a poza tym mogą być używane tylko przez kilka letnich miesięcy w ciągu roku i to tylko przy odpowiedniej pogodzie.

Nowe typy dwukołowych pojazdów mechanicznych — pozbawione wad obecnych motocykli — są zatem konieczne potrzebne i posłużą do szybkich i wielkich osiągnięć socjalnych i gospodarczych.

T. Mierzejewski — Mysłowice

O krajowych 125-kach słów kilka

Artykuł dyskusyjny

W zeszycie nr 7 (lipiec 1950 r.) drukowaliśmy artykuł dyskusyjny Kol. Zygmunta Sawickiego pt. „O krajowych 125-kach słów kilka“, w których autor podał szereg niedociągnięć natury raczej handlowej — tzn. praktycznego wyposażenia, mankamenty sprzedażne, brak właściwego osprzętu itp.

Autor, nieoceniając właściwie — naszym zdaniem — spraw interesujących konstruktorów oraz zagadnień pobudzających do żywszego biegu myśli konstrukcyjną, kończy swe uwagi zdaniem stwierdzającym, że porównując projekty jachowców z projektami ulepszeń, wysuwanych przez szerokie rzesze motocyklistów, „...okaże się, że są one różne, co jest zjawiskiem w gruncie rzeczy niepożądanym, świadczącym o oderwaniu się ludzi odpowiedzialnych za produkcję, od po-

trzeb odczuwanych przez masy użytkowników motocykli“.

Poglądy zawarte w wypowiedzi Kol. Sawickiego zostały omówione w artykule inż. Edwarda Bocka (Poznań), który w sposób rzeczowy, prosty i przekonujący naświetla istotę zainteresowań konstruktorów oraz obszar, po którym istota myśli konstruktorów winna się poruszać. (red.).

Kilka słów, którymi chciałym uzupełnić, lub wyjaśnić niektóre uwagi Kolegi Z. Sawickiego, będą raczej natury ogólnej, nie koniecznej wiążące się ściśle ze 125-ką.

1) Tematu dotyczącego „pielgrzymek“ do Motozbytu celem otrzymania informacji — omawiać nie będę, gdyż podobne zjawiska mają niestety jeszcze miejsce

i w innych branżach, a prasa codzienna, która te rzeczy już niejednokrotnie poruszała, spełniła napewno lepiej to zadanie niż omówienie go w szczupłym gronie „motoryzowanych“.

2) Słuszne skargi Kolegi co do braków wyposażenia 125-ki w sygnał, narzędzia, akumulator itp. na płaszczyźnie biur konstrukcyjnych fabryk mają zupełnie inne oblicze. Proszę mi wierzyć jako staremu motocykliście, który równocześnie styka się stale z produkcją i konstrukcją, iż podobne braki, choć bardzo dokuczliwe dla użytkownika, są niezmiernie mało frapujące dla konstruktora, ponieważ nie widzi tu on żadnego pola do działania. Wyposażenie bowiem motocykla w „artykuły codziennego użytku“, które są powszechnie stosowane w najrozmaitszych wariantach — to prosto wybijanie drzwi otwartych.

Wprowadzenie natomiast istotnych zmian konstrukcyjnych z reguły przesłania konstruktorowi cały świat i poza zadaniem, które postawił sobie za cel do zrealizowania, już nic innego go nie obchodzi — taki zapał świadczy raczej dodatnio o konstruktorze.

3) Co się tyczy żądań klientów i uwag związanych z budową, ulepszeniem, bądź wyposażeniem motocykla, to w pierwszym etapie wcale nie jest to zadaniem konstruktorów. Do tych zadań nawet bardzo poważne fabryki powołują odpowiednie komórki, celem których jest utrzymanie bezpośredniego kontaktu z klientem, spisywanie wszelkich uwag i życzeń klientów, analizowanie ich i na tej podstawie ustalanie drogi dalszego postępowania, która to droga bardzo często jest niczym innym, jak pewną zmianą konstrukcyjną.

Tu właśnie zaczyna się drugi etap, gdzie do głosu dochodzi konstruktor. Inne zakłady, które posiadają bardzo rozległą sieć odbiorców np. teren kilku państw, do swych gotowych produktów załączają często coś w rodzaju formularzy — ankiet, na których klient podaje okresowo swoje uwagi i przesyła je do fabryki. Dalszy krok postępowania jest analogiczny. Oczywiście zdaje się być, iż fabryka naszych 125-ek powinna z takich źródeł również korzystać i, jak Kolega proponuje, wysłać swego przedstawiciela chociażby tylko do placówki Motozbytu, gdzie już bez wielkiego trudu fabryka mogłaby się dowiedzieć wielu ciekawych rzeczy od klientów.

Jest ogólną zasadą, że najlepszym ostatecznym warsztatem prób i doświadczeń jest użytkownik. Potwierdzenie tego, zresztą oczywistego, zjawiska napotkaliśmy już w wieu artykułach na łamach „Motoryzacji“, jak np. wykrycie szeregu usterek konstrukcyjnych w motocyklach Jawa, wprowadzenie do wozów se-

ryjnych ulepszeń, zastosowanych indywidualnie przez konstruktorów-amatorów itp.

4) Najdrażliwszą materią poruszoną przez Kolegę to „motocykle-skarbonki“. Sprawa ta jest już od dawna znana na świecie i w wielu wypadkach całkowicie opanowana. Całość bowiem tego zagadnienia streszcza się w 2-ch zasadniczych punktach: a) nieuczciwość sprzedawcy, b) nieświadomość techniczna nabywcy.

Zjawisko to niepomnie jaskrawiej występuje w odniesieniu do samochodów, gdzie nieraz dosłownie pięknie odlakierowanego grata nabywa się za ciężkie pieniądze. (oczywiście chodzi tu o motocykle i samochody używane — red.).

Ale jak się temu przeciwstawić?

Metoda zaradca jest bardzo prosta — państwo. Pol. Zw. Motorowy, bądź też inne jednostki, upoważnione dekretem państwowym, zakazującym sprzedaży pojazdu mechanicznego bez „certyfikatu“, powołują odpowiednie komórki rzeczoznawców, które każdy pojazd przed sprzedażą badają i wydają właścicielowi pojazdu zaświadczenie, za pewną drobną, ustaloną normą opłatą, że pojazd jego posiada wartość tyłu, a tyłu złotych (wartość maksymalna).

Komórka taka bierze oczywiście pełną odpowiedzialność za wydane orzeczenie, przy czym ważność orzeczenia jest w mocy na okres 2—3 miesięcy. Jeżeli w tym okresie właściciel nie sprzeda swego samochodu lub motocykla, musi on powtórnie przedstawić pojazd do zbadania i wyceny.

Sądzę, że nic nie stoi na przeszkodzie, aby i u nas w przyszłości coś podobnego wprowadzić, a wtedy automatycznie zakończą się wszelkie „kanty“ sprzedażne, a „skarbonki“ staną się tylko legendą.

5) Co się tyczy 125-ki w najszerszym jej zastosowaniu, to mam poważne zastrzeżenia, iż nawet najlepiej skonstruowana 125-ka nie prędko wyjdzie poza ramy typowego jednoosobowego motocykla, gdyż fakt, że może ona unieść dwie osoby, nie jest wcale jednoznacznym z prawidłową jej eksploatacją, przy tak wielkim obciążeniu. Z powyższych powodów uważam, iż w jak najkrótszym czasie powinniśmy się starać rozszerzyć wachlarz produkowanych motocykli do minimum 3—4 typów, jak np. 125-ki i 250-ki — 2 suwy — jako popularne motocykle, 350-ki — 4-o suwy górne — jako typ sportowy oraz 500-ki lub 600-ki — jako maszyny do wózka.

No i oczywiście wszystkie te typy motocykli, ku zadowoleniu odbiorców, winny być odpowiednio wyposażone i dostarczane w kilku kolorach.

Czy te kilka uwag znajdzie aprobatę u Kolegi oraz u Czytelników „Motoryzacji“?

Inż. Edward Bock, Poznań

ZDZISŁAW BORMAN

Nowa Jawa 500 OHC

Czechosłowacki przemysł motocyklowy może pochwalić się nowym wspaniałym osiągnięciem, jakim jest rozpoczęcie seryjnej produkcji motocykla Jawa 500 OHC. Próby z gotowym prototypem rozpoczęły dwa lata temu, najpierw objeżdżając nowy model w zwykłych warunkach drogowych na dużych odległościach, oraz w ciężkim terenie, następnie próbując prototyp pod jeźdźcami fabrycznymi w szeregu raidach jak Heinzova Soutéz, TAMS i innych imprezach o typie raidowym.

Po przeprowadzeniu szeregu przeróbek i ulepszeń powstał ostatecznie typ motocykla nadającego się zarówno do sportu jak i do dalekiej turystyki, łączący w sobie szereg zalet, które stawiają go w pierwszym rzędzie nowoczesnych pięćsetek.

Nowa Jawa 500 OHC jest czterosuwową dwucylindrowką i swoim wyglądem zewnętrznym przypomina dobrze znaną nam Jawę 250. Cylindry ustawione są

obok siebie, lekko przechylone do przodu, rozrząd w głowicy za pomocą wałka królewskiego, całkowicie zakryty i bogato uźeblowany. Cylindry, głowica i tłoki zrobione są z lekkiego metalu, brązowe — gniazda zaworów i świece. W cylindry wprasowane są tuleje z żeliwa chromoniklowego, tworzące bieżnię tłoków.

Średnica cylindra 65 mm, skok 73,6 mm, pojemność 488 ccm. Silnik rozwija moc 26 KM przy 5500 obr/min. Stosunek sprężania 1:6,8. Dynamo PAL 60 W, zapłon bateryjny, automatyczny, działający w zakresie od 20 — 40°; Regulator zapłonu umieszczony jest na osi dynamy. Świece o gwincie 14 mm.

Smarowanie silnika obiegowe z suchym karterem. W system olejenia włączone są dwa elementy filtrujące olej. Dwie rury wydechowe poprowadzone są dołem i zaopatrzone w tłumiki nierozbieralne. Zbiornik paliwa o pojemności 16 litrów, wlew do benzyny zaopatrzony w filtr, kranik benzynowy z dźwigenką na re-

zerwę. Drugą rezerwę około 1,5 litra wykorzystuje się przez przechylenie motocykla.

Na zbiorniku znajduje się stacyjka z włącznikiem na klucz, amperomierz i świetlne wskaźniki biegów. Filtr gaźnika wbudowany jest w cztero litrowy zbiornik olejowy. Gaźnik PAL o średnicy 22 mm, rozpylacz główny 140.

Sprzęgło korkowe wielo-tarczowe pracujące w oleju. Skrzynka przekładniowa zblokowana z silnikiem, czterobiegowa, dająca przełożenie 1 : 3,01 — 1 : 1,99 — 1 : 1,35 — 1 : 1. Zmiana biegów nożna. Sprzęgło automataczne jak w Jawie 250. Przedni łańcuch podwójny o 70-ciu ogniwach, całkowicie zakryty i pracujący w oleju. tylny o 98 ogniwach chroniony jest i od góry i od dołu osłonami.

Bębny hamulcowe o średnicy 200 mm. szerokość okładzin 25 mm. Ogumienie przedniego koła 3.25×19, tylnego 3.50×19. przednia i tylna ośka przetykane, tylne koło na wieloklinie.

Rama spawana z rur o przekroju czworokątnym, siodło wahliwe — resorowane płaską sprężyną z regulacją, zaopatrzone w amortyzatory cierne. Podnóżki przestawialne. Tył resorowany sprężynami spiralnymi podobnie jak w Jawie 250, widelec przedni teleskopowy o długim skoku z hydraulicznym tłumieniem drgań.

Kierownica z dwóch części. nastawialna — o szerokości 74 cm, dźwigenki o układzie normalnym, cierny amortyzator skretu, licznik szybkości umieszczony w lampie — oświetlony reflektorem, tworzy obudowę górnej części teleskopów. Sygnał umieszczono pod zbiornikiem paliwa, błotniki głębokie — dobrze chroniące przed błotem. Po prawej stronie tylnego koła umieszczona jest puszka na narzędzia, po lewej stronie tylnego koła — puszka na akumulator.

Rozstaw osi 1375 mm, ciężar 156 kg, z napełnionymi zbiornikami 163 kg. Użyteczne obciążenie 200 kg, maksymalne obciążenie przedniej osi 120 kg, tylnej osi — 250 kg.

Maksymalna szybkość — przy normalnej pozycji jeźdźcy — 135 km/godz., zużycie paliwa przy szybkości 60 km/godz. 3,5 litra, przy 75 km/godz. — 4 litry na 100 km.

* * *

Nowa Jawa 500 OHC łączy w sobie piękną i rzadko w czterosurowie spotykaną czystą linię zewnętrzną z szeregiem technicznych zalet, dzięki czemu jest motocyklem na-wskroś nowoczesnym. Seryjną produkcję już rozpoczęto, na rynku znajdzie się ona już z początkiem roku przyszłego.

Mniejsza siostra Jawy 500, popularna u nas Jawa 250 wyrobiła sobie jak najlepszą opinię w całej Europie. Nadaje się ona dobrze do raidów, odnosząc na tym polu cały szereg sukcesów na arenie międzynarodowej. Jawy 250 triumfowały we wszystkich powojennych Sześciodniówkach, zdobywając największą ilość złotych medali, w stosunku do ilości startujących motocykli danej marki.

* * *

Ciekawe są okoliczności w jakich powstały pierwsze Jawy 250. W czasie okupacji niemieckiej grupa speców i entuzjastów motocyklowych w Czechosłowacji opracowała plany i rysunki „idealnej” 250-tki. Produkcja poszczególnych części odbywała się pokryjomu, w zajętych przez Niemców fabrykach sprzętu wojennego. W ten sposób udało się szczęśliwie wykończyć serię kilku sztuk, które, pomalowane na niemiecki kolor ochronny, rozdzielono zaufanym ludziom w celu objeżdżenia.

Po kilku przeróbkach Jawy udoskonalono do tego stopnia, że zaraz po wyzwoleniu przez Armię Radziecką, przemysł czeski mógł przystąpić do seryjnej produkcji. Tym dzielnym fanatykom motocykla, którzy nad prototypem pracowali pod nosem okupanta, mamy do zawdzięczenia ładny, nawkroś nowoczesny, motocykl. Jawa jest już od kilku lat najbardziej nowoczesną 250-tką świata.

Charakterystyka ogólna Jawy w wykonaniu normalnym jest po skim motocyklistom dobrze znana. Jawy raidowe które nadeszły ostatnio do Polski różnią się od zwykłych — silnikiem o skorygowanych kanałach i wyższym stosunku sprężania, mają większy rozpylacz główny i rozwijają moc około 10 KM, pozwalającą na szybkość 110—115 km/godz. Poza tym Jawy raidowe mają chromowane obręcze i piasty oraz tylny błotnik nieotwieralny. Osłona gaźnika posiada przecięcia umożliwiające szybkie zdjęcie, w celu dostania się do gaźnika.

* * *

Jawa-Ogar o litrażu 350 ccm posiada dwa cylindry stojące obok siebie i rozwija moc 14,5 KM. Poza silnikiem Jawa 350 jest prawie identyczna z Jawą 250 i tak samo ma wyrobioną opinię świetnego motocykla zarówno do jazdy na codzień, jak i do raidów. Wszystkie powojenne sukcesy raidowe Czechów są związane z Jawą i z nazwiskami świetnych jeźdźców tej fabryki. Stanislav, Dusil, Simandl, Vitwar, Bednar, Novotny czy Kubes znani są wszystkim, których interesuje sport motorowy.

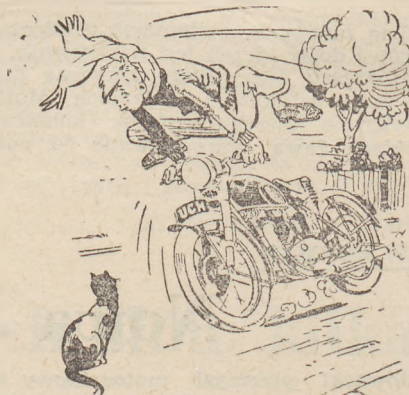
Ostatnia nowością fabryki Jawa są wyścigowe 500-ki i 250-ki. Już przed wojną Czesi mieli wyścigową Jawę 500 z kompresorem. Startowała ona również kilkakrotnie po wojnie — w wyścigach krajowych, lecz wobec zmiany przepisów międzynarodowych odnośnie kompresorów straciła rację bytu.

Obecnie Czesi opracowali nowe modele Jawy wyścigowych. Dwucylindrowa 500-ka jest rozwinięciem modelu sportowego, posiada rozrząd OHC, wałek królewski, dwa gaźniki i rozwija moc 40 KM przy użyciu paliwa 73 oktanowego.

250-tka wyścigowa jest również czterosuwową dwucylindrowką OHC, o dwóch gaźnikach, posiada ona podobnie jak 500-tka duże żebrowane bębny hamulcowe, aluminiowe obręcze i błotniki.

Jawy wyścigowe startowały już w bieżącym roku dwukrotnie, w wyścigu w Podebradach i w Ziskowie pod jeźdźcami fabrycznymi Jawy — Vitwarem i Nowothym oraz pod świetnym zawodnikiem węgierskim Szalkay'em i spisały się znakomicie, wystawiając czeskim konstruktorom jak najlepsze świadectwo.

Z. Borman



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

CENA OGŁOSZENIA — 18 ZŁ.

ADMINISTRACJA

Odbiorcom zalegającym z opłatą prenumeraty zatrzymujemy wysyłkę pisma.

Administracja.

Ze świata

ROZWÓJ KOMPLEKSOWEJ OSZCZĘDNOŚCI W TRANSPORCIE ZSRR

W transporcie samochodowym Związku Radzieckiego szeroko rozwija się tak zw. kompleksowa oszczędność materiałów. Wyniki tych oszczędności są bardzo poważne. Tak więc na przykład kierowcy-stutysięcznicy trustu „Lenawtogruz” w okresie pierwszych sześciu miesięcy 1950 r. oszczędzili 90.000 litrów benzyny, co umożliwiło prowadzenie robót całemu parkowi „Lenawtogruzu” w okresie 6 dni, bez zwykłego zaopatrywania się w paliwo. W czasie tych sześciu dni pracy na zaoszczędzonej benzynie przewieziono 55.000 ton towarów.

Niezależnie od oszczędności benzynowych kierowcy-stutysięcznicy zaoszczędzili w tym okresie półrocza — 285 opón.

Poszczególnej kierowcy-stutysięcznicy osiągnęli wspaniałe wyniki. Tak więc kierowca 2-go parku towarowego — W. Aleksiew, na ciężarówce-wywrotce ZIS — 585, w okresie półrocza zaoszczędził 1300 ltr paliwa, która to ilość wystarczyła na pracę w okresie 26 zmian. Kierowca tegoż parku — J. Smirnow, na samochodzie ZIS — 150, zaoszczędził w okresie półrocza 850 ltr. benzyny, wystarczającej na pracę w okresie 18 zmian.

Kierowcy 3-go parku towarowego — M. Antonow, N. Karpow i inni, na skutek oszczędności ogumienia, uzyskali oszczędność od 2000 rubli do 2500 rubli — każdy.

Kierowcy tegoż 3-go parku — W. Jurgielewicz i N. Fokin przejechali na swoim wozie 287.000 km. bez naprawy głównej i dzięki temu zaoszczędzili na naprawach w okresie półrocza 6.100 rubli.

Cała grupa kierowców-stutysięczników parków samochodowych trustu „Lenawtogruz” zaoszczędziła w okresie pierwszych sześciu miesięcy r. b. 665.200 rubli, co pozwoliło oddziałowi parków samochodowych obniżyć koszty własne w okresie tego półrocza o 4,5%.

„GWIAZDA 3” OSIĄGNĘŁA 205 KM/GODZ.

Na autostradzie Moskwa — Mińsk odbyła się w październiku r. b. próbna jazda doświadczalnego małowadźowego samochodu wyścigowego „Gwiazda 3” (silnik 500 ccm bez sprężarki). Jak już podawaliśmy konstruktorem „Gwiazdy” jest wybitny inżynier samochodowy radziecki — inż. A. J. Pielgier, a budowę wozu i ulepszenia prowadzone są pod kierunkiem i ścisłym nadzorem Centralnego Biura Konstrukcyjnego (Głównomotowelprom).

W efekcie październikowej próby „Gwiazda 3” uzyskała na dystansie 1000 metrów czas 17,5 sekundy, co odpowiada szybkości 205,011 km/godz.

Należy zaznaczyć, że wynik ten przewyższa rezultaty osiągane w tej kategorii samochodów (bez sprężarki) gdziekolwiek na świecie. Zważywszy, że jest to osiągnięcie uzyskane w pierwszej próbie oficjalnej — po ostatnich przeróbkach, uznać należy ostatni wynik „Gwiazdy 3” za doskonały.

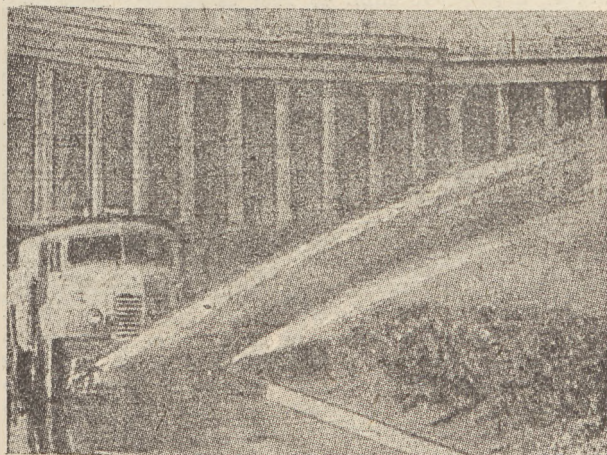
Przypominamy, że prototyp „Gwiazdy” uzyskał na początku roku 1948-go szybkość 159,6 km/godz., a w listopadzie 1948 roku — po wprowadzeniu pierwszych przeróbek i uzupełnień — „Gwiazda” uzyskała szybkość 165,898 km/godz. W czasie tej próby listopadowej (1948 r.) wydobyto z silnika moc 47 KM przy 6500 obr/min.

Próbowi „Gwiazdy 3” asystowało wielu wybitnych radzieckich specjalistów i inżynierów samochodowych.

NOWA POLEWACZKA ULICZNA

Radzieckie Zakłady Eksperymentalno - Mechaniczne stale rozpracowują nowe konstrukcje. Ostatnio skonstruowano i wyprodukowano nowy typ ulicznej polewaczki mechanicznej typu PM8, zmontowanej na podwoziu ZIS — 150.

Pojemność cysterny polewaczki wynosi 6000 litrów. Zużycie wody przy polewaniu — 0,3 litra na 1 mtr², zużycie wody przy myciu — 1 litr na 1 mtr². Szerokość wachlarza przy polewaniu — 18 mtr, przy myciu — 6 mtr. Nowa polewaczka może w ciągu godziny pracy polać powierzchnię równą 70.000 mtr², a umyć może powierzchnię równą 13.000 mtr².



Na zdjęciu nowa polewaczka typu PM8 w czasie pracy na Placu Komuny w Moskwie.

ZAWODY AUTOMOBILOWE DLA UCZNIÓW

Na terenie Związku Radzieckiego coraz częściej organizuje się zawody dla młodocianych automobilistów i motocyklistów. Ostatnio w Moskwie zorganizowano raid, w którym udział wzięło 62 uczniów (7 — 10 klasy) na 8 samochodach i 18 motocyklach.

Raid polegał m. in. na przebyciu trasy Moskwa — Jasna Polana — Orzeł — Charków — Połtawa — Kijów — Czernichów — Homeł — Orsza — Smoleńsk — Borodino — Moskwa (dystans ok. 3000 km.).



Na zdjęciu uczestnicy raidu w czasie przejazdu przez Charków (na placu im. Dzierżyńskiego).

152,2 KM/GODZ. — NOWY REKORD „POBIEDY“

Niemal każde zawody sportowe rozgrywane na terenie ZSRR przynoszą lepsze wyniki. Specjalnie interesujące wyniki osiągnięto w zawodach rozegranych ostatnio na autostradzie Moskwa — Mińsk, na dystansie 300 km. W zawodach udział brały wozy osobowe przygotowane w warsztatach Cniiat'u, w bazach Ministerstwa Obrony, Prezydium Rady Ministrów i in. Należy zaznaczyć, że silniki maszyn były przerabiane, specjalnie przygotowane do zawodów.

Ze startu wyruszyło 21 samochodów „Pobieda“, 7 „Moskwiczów“ oraz jedna „Gwiazda“ — zrzeczenia sportowego Dynamo.

Pierwsze miejsce i tytuł mistrza Moskwy na „Pobiedzie“ otrzymał kierowca M. T. Mozgunow (mechanik B. P. Bańczichin). Ich „Pobieda“ przebyła dystans 300 km. w 2 godz. 13 min. 43 sek., osiągając znakomitą szybkość przeciętną — 134,629 km/godz.

Najlepszym kierowcą „Moskwicza“ okazał się M. I. Turkow (mechanik M. T. Kuikow), który przebył dystans 300 km. w 2 godz. 36 min. 54,7 sek., osiągając szybkość przeciętną 114,715 km/godz. Turkow zdobył tytuł mistrza Moskwy w klasie do 1200 ccm.

W czasie zawodów odbyła się próba szybkości samochodu „Pobieda“ z kompresorem na dystansie 100 km. Kierowca A. H. Ponizowkin (mechanik E. I. Karewaj) przebył dystans w czasie 39 minut 24,1 sek., osiągając szybkość przeciętną 152,2 km/gdz. i bijąc dotychczasowy rekord kierowcy A. T. Podkutowa.

Na dystansie 50 km. nowy rekord samochodu „Moskwicz“ ustanowił kierowca M. J. Turkow, który przebył dystans w czasie 26 min. 15,23 sek., to znaczy z przeciętną szybkością 114,267 km/godz. Dotychczasowy rekord na tym dystansie (na samochodzie „Moskwicz“) A. J. Gnysarewa wynosił 31 min. 13,2 sek.



Na zdjęciu z lewej — nowy mistrz Moskwy, kierowca M. T. Mozgunow, z prawej — mechanik B. P. Bańczichin.

260 GODZIN NA WYTWORZENIE JEDNEJ SKODY 1101

Czeskie zakłady w Mładym Bolesławiu, fabrykujące osobowe samochody Skoda 1101, obniżyły nakład robocizny z 620 godzin (styla czasu potrzebowano na wykonanie jednego samochodu — w r. 1947) do 260 godzin — jakiej fabryka potrzebuje na wykonanie jednego samochodu w roku bieżącym. Dzięki tej sprawności zakłady Skody stanęły na poziomie najlepiej zorganizowanych europejskich wytwórni. Jest to przede wszystkim zasługa współzawodnictwa pracy.



Na zdjęciu ciężarówka radziecka JAZ-200 w czasie kontrolowanego przebiegu doświadczalnego po drogach rozmokłych, ośnieżonych i oblodzonych

NOWA PRODUKCJA D. K. W.

Ostatnio w Niemieckiej Republice Demokratycznej produkcja znanego szeroko samochodu typu DKW F8 Meisterklasse (dwucylindrowka) ustępuje nowemu modelowi, który nazwano DKW F9. Konstrukcja tego wozu zaprojektowana była już przed wojną, w czasie wojny przeszła liczne próby.

DKW F9 nie jest rozwinięciem dwucylindrowych dekawek, lecz jest zupełnie nową konstrukcją. Silnik DKW F9 jest trzycylindrowy, dwuosobowy, o łożu 900 ccm i mocy 28 KM przy 3600 obr/min. Stosunek sprężania 1:6,25. Skrzynka przekładniowa czterobiegowa plus bieg wsteczny.

DKW F9 osiąga szybkość maksymalną 110 km/godz. i zużywa 8,5 litra paliwa na 100 km.

HORCH BUDUJE CIĘŻARÓWKI

Znana przed wojną z budowy ciężkich luksusowych samochodów osobowych fabryka Horcha buduje po wojnie ciężarówkę z silnikami benzynowymi. Do produkcji tych wozów używano częściowo części, które pozostały w fabryce z końcem wojny.

Ostatnio rozpoczęto produkcję trzytonowej ciężarówki typu H 3 A z silnikiem wysokoprężnym, czterocylindrowym o mocy 80 KM przy 2000 obr/min. Stosunek sprężania 1:18, zużycie 22 litry ropy na 100 km.

STOSUNEK SPRĘŻANIA W NOWYCH SILNIKACH

Konstruktorzy samochodowi mało mają nadziei na jakieś zasadnicze podniesienie wartości benzyny oktanowej w najbliższym czasie. To każe przypuszczać, że nie będzie żadnych rewelacyjnych zmian w dotychczasowych silnikach. Konstruktorzy uważają, że dotychczasowe silniki będą mogły być użyte przy stosunku 10:1. Ostatnio robiono próby silnika górnozaworowego V 8, który był przewidziany w konstrukcji na stosunek sprężania 12:1.

PRZYMUS WYPOSAŻENIA SAMOCHODÓW W REFLEKTORY O ŻÓŁTYM ŚWIETLE wprowadzono ponownie we Francji. Jak wykazały badania światło to nie oślepia kierowców i ułatwia w dużej mierze widoczność we mgle. Podobny przymus istniał już we Francji przed wojną, jedynie brak siarczanu kadmu — głównego składnika potrzebnego do fabrykacji żółtego szkła, spowodował zniesienie rozporządzenia na okres wojny. Od dnia 1 stycznia 1951 r. wszystkie samochody we Francji muszą być wyposażone przymusowo w żółte reflektory.

Konstruktor i kombinator

(z dziejów samochodu)

Jednym z pierwszych samochodów napędzanych silnikiem wewnętrznego spalania jest samochód Markusa zbudowany w 18/5 r. i przechowywany w Muzeum Techniki w Wiedniu. Opierając się na konstrukcji Francuza Lenoir, który w 1860 r. zbudował pierwszy silnik spalinowy napędzany gazem świetlnym, Markus zastosował do napędu swego silnika mieszaninę powietrza z naftą. W roku 1864 próbował użyć swego silnika do napędu wozu czterokołowego i po długich ulepszeniach, które trwały aż do 1875 r., wyjechał swym samochodem na ulice Wiednia.

W 75 rocznicę tego dnia samochód Markusa, po dokładnym oczyszczeniu i nasmarowaniu, pojechał na swoją uroczystość jubi euszową, oczywiście posługując się energią wytwarzaną przez swój własny silnik o mocy 3/4 KM.

Wobec tego, że ciężar własny wehikułu, na kołach o obręczach żelaznych, wynosi 756 kg, na każdego konia mechanicznego wypada 1000 kg ciężaru własnego. Jeśli się zważy, że stosunek ten w przeciętnym samochodzie osobowym doby obecnej wynosi 17 do 30 kg na 1 KM, to staje się jasnym dlaczego musiało upłynąć prawie 25 lat od pierwszej jazdy Markusa po ulicach Wiednia aż do chwili, gdy nowy pojazd mechaniczny, nad którego udoskonaleniem przez cały czas pracowano nie szczędząc wysiłków, zaczął wchodzić w praktyczne użycie.

Ciekawe są dane charakterystyczne samochodu Markusa przedstawione na ilustracji. Cylinder leżący posiadał wymiary: 100 × 200 mm, czyli stosunek średnicy do skoku jak 1 do 2. Taki stosunek niejednokrotnie był używany na samochodach późniejszej daty. Dziś, jak wiadomo, stosunek ten zbliża się do 1:1, a w niektórych nowoczesnych silnikach gaźnikowych średnica cylindra jest większa od skoku. Pojemność silnika wynosi 1,5 l czyli 1/2 KM na 1 litr pojemności skokowej, gdy dziś silnik przeciętnego samochodu posiada wydajność co najmniej 30 KM na 1 litr, a samochody wyścigowe wykazują wydajność 200 KM z 1 litra przy zastosowaniu sprężarki.

Silnik czterosuwowy samochodu Markusa rozwija moc 0,75 KM przy 500 obrotach na minutę, gdy obecne silniki gaźnikowe osiągają swą największą moc przy 3 do 4000 obr/min., a najnowszy angielski silnik sprężarkowy wysięgowy (B. R. M.) osiąga swą maksymalną moc przy 12000 obr/min.

Pojazd Markusa jest zbudowany z drewna. Koła na obręczach żelaznych. Zawieszenie przodu na resorach półeliptycznych, z tyłu na gumie. Rozstaw osi i kół odpowiada obecnym przeciętnym wymiarom stosowanym w samochodach osobowych.

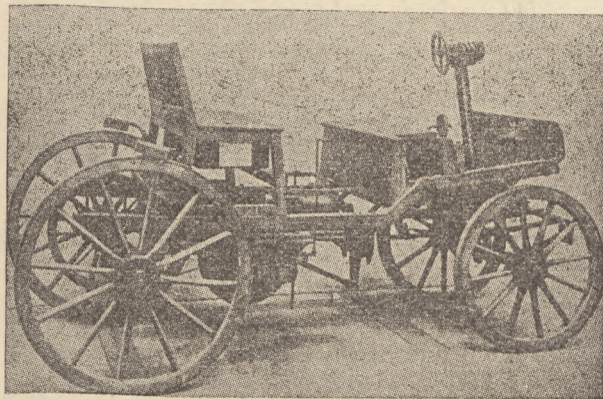
Szczegóły konstrukcyjne odpowiadają w zasadzie konstrukcji obcych samochodów, poza mechanizmem napędu, który zamiast sprężki, wału Kardana (lub łańcucha stosowanego na starszych samochodach) i mechanizmu różnicowego (dyferencjału) z przekładnią główną za pomocą pary stożkowych kół zębnych, posiada koła pasowe (podobnie jak i późniejsze pierwsze samochody).

Markus wynalazł gaźnik rozpryskowy, zapłon elektryczny i ochładzał swój silnik wodą, jednak nie używają chłodnicy. Zbiornik z wodą chłodzącą jest otwarty.

Mechanizm rozrządowy posiada wałek noskowy i posługując się suwakiem wpustowym i zaworem wypustowym. Silnik posiada głowicę zdejmowaną, co jest wyjątkiem u silników pierwszej doby.

Do kierowania pojazdu Markus zastosował mechanizm kierowniczy o układzie do dziś stosowanym. Ślimak znajduje się tuż za kołem kierowniczym, o bardzo małej średnicy i jest widoczny na rysunku. Szybkość maksymalna wynosi 8 km/godz.

Samochód Markusa świadczy o dużym talencie jego konstruktora, który jak to często bywa, nie szedł w parze z talentem realizatora. Samochód Markusa stał się tylko obiektem muzealnym. Markus nie tylko nie potrafił swego wynalazku zindustrializować, tak jak to uczynili Benz i Daimler w kilka lat później, ale nawet nie opatentował go. Uczynił to natomiast nieco



Samochód Markusa z roku 1875

później Amerykanin Seldon, któremu udało się opatentować „lokomotywę drogową z silnikiem spalinowym“, która według opisu posiadała zasadnicze elementy, którymi posługiwali się (i do dziś posługują się) konstruktorzy samochodów.

Seldon posiadał inny talent niż Markus i potrafił „genialnie“ skomercjalizować swój patent, aczkolwiek jego trzycylindrowy samochód nigdy nie chodził. Seldon sprzedał prawa do niego fabryce samochodów elektrycznych bardzo już rozpowszechnionych w Ameryce w końcu zeszłego wieku. Fabryka ta nigdy nie zaczęła budować samochodów z silnikiem spalinowym, natomiast pobierała opłaty licencyjne na zasadzie patentu Seldona od konstruktorów samochodów z silnikami spalinowymi (między innymi i od Forda aż do 1911 r.).

Jaki to był dobry „interes“ można zorientować się z tego, że w 1906 r. wyprodukowano 41043 samochodów według patentu Seldona i przy „skromnej“ opłacie 1,25% od ceny sprzedaży każdego samochodu, tak że zarówno właściciel patentu (Electric Vehicles Company) jak i sam Seldon mieli spokojne życie.

Jednakże trafiła kosa na kamień. W roku 1903 Mercedes i Panhard-Levassor dostarczać zaczęli swe wyroby do Ameryki. „Electric Vehicles“ zażądała opłaty licencyjnej. Francuzi odmówili i wszczęli słynną wówczas na cały świat kampanię przeciwko „tyraniu amerykańskiej“ hamującej rozwój jednej z najważniejszych gałęzi przemysłu.

Do kampanii przyłączył się Ford. Wspólnymi siłami najlepszych specjalistów zaczęto badać patent Seldona oraz zbudowany przez niego w 1877 r. samochód. Okazało się, że Seldon skopiował w swym samochodzie dwusuwowy silnik opatentowany już w 1872 przez niejakiego Braytona. Ponadto dowiedziano, że Seldon wiedział już o czterosuwowym silniku Otto, który istniał już przed jego patentem.

W końcu sąd najwyższy orzekł, że intencją Seldona była budowa samochodu z silnikiem dwusuwowym, a wszyscy przeciwnicy budują tylko samochody z silnikami czterosuwowymi, tak że nie są obowiązani do żadnych opłat z tytułu patentu Seldona. W ten sposób zakończył się największy badający spór patentowy jakaś historia. (Tes).

KIEROWCY! Nadmierna szybkość zwiększa zużycie paliwa, ogumienia i całego samochodu

Różne

MOTOCYKLIŚCI PODEJMUJĄ ZOBOWIĄZANIA Z OKAZJI 33 ROCZNICY REWOLUCJI PAŹDZIERNIKOWEJ

Tadeusz Kołeczek — czołowy motocyklista żużlowy, wicemistrz Polski na żużlu (ZKS Ogniwo — Łódź) — z okazji 33 rocznicy Rewolucji Październikowej zobowiązał się wyremontować narzędzia gospodarcze w Łódzkim Ogrodzie Zoologicznym — jak piugi, brony i maszyny rolnicze. Na eżby zaznaczyć, że prace te nie wchodzą w zakres czynności Tadeusza Kołeczka, który pracuje jako kierowca samochodowy.

W ślad za zobowiązaniem wicemistrza Polski — jego brat Witold Kołeczek, czołowy żużlowiec Łodzi i uzdolniony mechanik, zobowiązał się w okresie października i listopada r.b. wyremontować silniki motocykli raidowych i żużlowych Zamojskim ZKS Ogniwo w Łodzi. Efekt finansowy tego zobowiązania należy ocenić na 150.000 zł. Jednocześnie Witold Kołeczek wezwał innych członków ZKS Ogniwo — Łódź do podejmowania dalszych zobowiązań.

Z okazji 33 rocznicy Rewolucji Październikowej Sekcja Motorowa ZKS Ogniwo zobowiązała się prowadzić stałą akcję szkolenia ideologicznego oraz przeprowadzić stałe, systematyczne szkolenie swych pracowników na kursach motorowych.

OTWARCIE MOSTU DROGOWEGO POD TORUNIEM

Ostatnio oddano do użytku publicznego odbudowany most drogowy przez Wisłę pod Toruniem — jeden z najdłuższych mostów w Polsce. Odbudowę mostu ukończono na 3 miesiące przed terminem, co wymagało wielkiego wysiłku całej załogi, a co osiągnięto dzięki współzawodnictwu. 33 wybitnych przodowników pracy i racjonalizatorów udekorowano Krzyżami Zasługi za ofiarną pracę przy odbudowie mostu.

SILNE NIEZADOWOLENIE i PROTESTY sfer lekarskich i uzdrowiskowych wywołały hałasy, jakimi „wstrząsali” Zakopanem motocykliści w okresie tegorocznego Raidu Tatrzańskiego. Organizatorzy i obserwatorzy raidu zgodnie stwierdzili, że zawodnicy ani nie trenowali po Krupówkach, ani też nie „hasali na motocyklach po nocy po głównych ulicach Zakopanego”, gdyż zawodnicy zmęczeni treningiem, względnie zawodami, szli weześnie spać.

Natomiast rzeczywście wiele hałasu robił „zjazdowicze” (motocykliści przybywający do Zakopanego na zjazd gwiazdziste z okazji Raidu Tatrzańskiego), szukający nierzadko ukojenia swych napiętych nerwów w „głębszym dalekobieźnym z kropelkami”, przy czym zazwyczaj kilkakrotnie zmieniano lokal w ciągu jednej nocy — dla nabrania świeżego apetytu.

Nie rzadkie były nadto przypadki robienia hałasu przez... milicję, która np. „wołała” nieobecnego w wozie kierowcę — naciskając wielokrotnie sygnał samochodu. Tak czy owak jest faktem, że Raid Tatrzański był zbyt hałaśliwy i niepotrzebnie hałaśliwy. Dobry sport nie polega na hałasowaniu — jak się niektórym wydaje.

Sprawa znalazła się na stole obrad Zarządu Głównego PZM, który zdecydował, aby w przyszłości nie organizować zjazdów gwiazdzistych do Zakopanego (nawet dla ratowania kasy zawodów sportowych), jak również zabronić przeprowadzania jakichkolwiek treningów sportowych na terenie Zakopanego.

ZKS KOLEJARZ W ZAKOPANEM — klub, który rozwija coraz intensywniejszą działalność na terenie Zakopanego i okolic — zorganizował kurs samochodowo - motocyklowy, na który uczęszczało 145 osób, w tym 50 proc. robotników, 20 proc. rolników-górali, 10 proc. inteligencji pracującej, 20 proc. rzemieślników. Do egzaminów przystąpiło 90 osób, otrzymało świadectwa 86 osób.

SZKOŁY KIEROWCÓW POL. ZW. MOTOROWEGO zaczynają pracować. W Łodzi zgłosiło się 200 uczniów, w Szczecinie ponad 50 uczniów, podobne natężenie zgłoszeń widujemy szkoły w Bydgoszczy, w Gdańsku, Katowicach i Krakowie. Zainteresowanie młodzieży jest duże. Zyczący należało, aby Zarządy Okręgów PZM dopinowały troskliwego podejścia wykładowców do pracy pedagogicznej. Jest rzeczą charakterystyczną, że PZM nie otworzył dotychczas szkoły kierowców w Warszawie. Widocznie stolica nie potrzebuje dobrze wyszkolonych, młodych kierowców...

OŚRODEK MOTOROWY W WARSZAWIE NIE MOŻE ROZPOCZĄĆ PRACY na skutek braku lokalu. Wiadomość podana przez nas w zeszytach nr 8 (sierpień) „Motoryzacji” okazała się przedwczesna. Okazało się, że PZM „wywalczył” lokal przy ul. Zawiszy na Woli od jednej instytucji, aby uleć innej instytucji, a mianowicie władzom miejskim.

Doprawdy organizacja Ośrodka Motorowego idzie jak po grudzie. Na razie stracono wiele cennego czasu oraz zmarnowano potężny ładunek entuzjazmu tych fachowców, którzy bezinteresownie zadeklarowali swą pracę w Ośrodku.

„NOCNA JAZDA ORIENTACYJNA” W KRAKOWIE

Na zakończenie sezonu sportowego, Komisja Sportowa Okręgu P. Z. Mot. w Krakowie zorganizowała w nocy z 14 na 15 października „Nocną Jazdę „Orientacyjną” dla samochodów i patroli motocyklowych.

Udział w imprezie wzięło 18 samochodów i 5 patroli motocyklowych. Wśród samochodziarzy startowali również żołnierze na samochodach GAZ 67B oraz młodzi kierowcy z Koła Motoryzacyjnego Nr 1 przy Państwowej Szkole Przemysłowej w Krakowie. Poza tym brali również udział kierowcy zawodowi na wozach państwowych.

Całość jazdy podzielona została na trzy etapy. Zawodniczy w chwili startu otrzymywali i w zamkniętych kopertach zadania, które mieli wykonać w ściśle oznaczonym czasie. Za przekroczenie czasu Komisja Sportowa zaliczała punkty karne. Same zadania polegały na odnalezieniu miejscowości, odczytaniu znaku na wymienionym obiekcie, odszukaniu kolejnego punktu etapowego i przybyciu na metę. Niestety duża mgła uniemożliwiła zawodnikom wykonanie zadań w oznaczonym czasie, a nawet spowodowała wypadek jednego z zawodników. W rezultacie jazdę ukończyło 11 samochodów i dwa patrole motocyklowe.

Wyniki techniczne: Edward Kurdziel (Skoda) — punktów karnych 0; Jan Brońka (Fiat) — pkt. karnych 0; Stefan Bielski (kier. zawodowy) — Fiat, p. karn. 2; Stanisław Hubacek (Mercedes) — p. kar. 15; Franciszek Postawka (BMW) — p. kar. 18; Jan Tokarz (kier. zawodowy) p. kar. 25. (ZCh).

40. ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane na nazw. Alojzy Kula, zam. w Siemianowicach, ul. 27 Stycznia nr 6.

41. ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez Zarząd Miejski w Krakowie, kat. I Nr 634/49, na nazw. Jan Dobrzański, zam. w Krakowie, ul. Gen. Prądzyńskiego nr 10 m. 3.

42. ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie motocykla, wydane przez starostwo w Sierpcu, kat. IV Nr 0021/49, na nazw. Wincenty Ossowski, zam. w Sierpcu, ul. Stary Rynek nr 13.

43. ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez starostwo w Wałbrzychu, kat. zawodowe Nr 0017/49, na nazw. Michał Dobodyn, zam. w Sobiecinie, ul. 1-go Maja nr 27.

44. ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez Zarząd Miejski w Łodzi, kat. II Nr 1203/49, na nazw. Stanisław Olechna, zam. w Łodzi, ul. Sokola nr 21 m. 21.

45. ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez Wydz. Ruchu i Mot. w Warszawie, kat. IIIa, na nazw. Stanisław Sosński, zam. w Warszawie, ul. Potocka nr 24 m. 5.

46. ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez Zarząd Miejski w Szczecinie, kat. IIIa Nr 0275/50, na nazw. Rajmund Grajewski, zam. w Szczecinie, ul. Miodowa nr 15b.

47. ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie motocykla, wydane przez starostwo w Rybniku kat. IV Nr 0139/49, na nazw. Henryk Adameczyk, zam. w Niedobrzyce, ul. Korfaniego nr 30, pow. Rybnik.

48. ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urz. woj. w Poznaniu, na nazw. Stanisław Kryska, zam. w Poznaniu, ul. Grodziska nr 27 m. 5.

49. ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urz. woj. w Bydgoszczy, na nazw. Alfred Ostrowski, zam. w Bydgoszczy, ul. Koszaka nr 6z.

50. ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez urz. woj. we Wrocławiu, kat. IIIa Nr 0461/50, na nazw. Chaim Kirel, zam. we Wrocławiu, ul. Prusa nr 41 m. 3.

51. ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez starostwo w Bielsku, kat. IIIa Nr 0044/50, na nazw. Stanisław Podgórski, zam. w Mikuszowicach nr 116, pow. Bielsko.

52. ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez starostwo w Radomiu, na nazw. Tadeusz Bugajczyk, zam. w Radomiu, ul. Gierska nr 1.

53. ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez urz. woj. we Wrocławiu, kat. II Nr 0844/49, na nazw. Władysław Król, zam. we Wrocławiu, ul. Łukasińskiego nr 9 m. 7.

54. ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez Prez. Pow. R.N. w Gdyni, kat. II Nr 5050, na nazw. Zygmunt Burzak, zam. w Gdyni, ul. Okrężna nr 58b m. 402.

55. ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez urz. woj. w Łodzi, kat. II Nr 0766/49, na nazw. Stanisław Szymkowiak, zam. w Łodzi, ul. Gdańska nr 28.

56. ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez urz. woj. w Katowicach, kat. III, na nazw. Bolesław Bećnarek, zam. w Niedobczycach, ul. Korfatego nr 38, pow. Rybnik.

57. ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez urz. woj. w Katowicach, kat. II, na nazw. Józef Szopa, zam. w Rzeszowie, ul. Boguchwata nr 3.

58. ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie samochodu wydane przez starostwo w Zgorzelcu, kat. II Nr 001/49, na nazw. Poweł Wajdner, zam. w Zgorzelcu, ul. Sangiewicza nr 4.

59. ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez Zarząd Miejski w Gliwicach, kat. IIIa Nr 0855/49, na nazw. Bernold Wanetzkzy, zam. w Gliwicach, ul. Tarnogórska nr 73.

60. ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urz. woj. we Wrocławiu, na

nazw. Stefan Furza, zam. we Wrocławiu, ul. Kosynierów Gdynskich nr 9 m. 41.

61. ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie samochodu wydane przez urz. woj. w Białymstoku, na nazw. Eugeniusz Żmujdzin, zam. kol. Kościuszki, gm. Barszczewo, woj. białostockie.

62. ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez urz. woj. w Olsztynie, kat. II Nr 0228/49, na nazw. Feliks Stefański, zam. w Olsztynie, ul. M. Curie Skłodowskiej nr 21a.

63. ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urz. woj. w Gdańsku, na nazw. Bronisław Nowak, zam. w Gdańsk-Orunia, ul. Serbska nr 3 m. 2.

64. ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez urz. woj. w Olsztynie, kat. IIIa, na nazw. Józef Aleksandrowicz, zam. w Olsztynie, ul. Reymonta nr 11 m. 3.

65. ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urz. woj. w Krakowie, kat. IIIa Nr 0055/49, na nazw. Aleksander Gwirzyk, zam. w Krakowie, ul. Krowoderska nr 9 m. 11.

66. ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez Zarząd Miejski w Łodzi, kat. II Nr 1644, na nazw. Mieczysław Zdziarski, zam. w Łodzi, ul. Zachodnia nr 30.

67. ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie motocykla, wydane przez starostwo w Morągu, kat. IV Nr 0007/49, na nazw. ks. Antoni-Emanuel Muzyka, zam. w Lublinie, ul. Dreszera nr 5.

68. SKRADZIONO pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez Zarząd Miejski w Łodzi, kat. II Nr 0824/49, na nazw. Józef Pakulski, zam. w Łodzi, ul. Wysoka nr 15 m. 30.

69. ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urz. woj. w Poznaniu, na nazw. Z. Złodalny, zam. w Poznaniu.

70. ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez urz. woj. w Łodzi, kat. I Nr 1104/49, na nazw. Józef Andrzejewski, zam. w Łodzi, ul. Roosevelta nr 2.

71. ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez Wydział Ruchu i Mot. w Warszawie, kat. IIIa Nr 0825/48, na nazw. Władysław Kot, zam. w Warszawie, ul. Francuska nr 15 m. 18.

72. ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez starostwo w Będzinie, kat. III Nr 0211/49, na nazw. Władysław Jędrzycek, zam. w Ujeźście nr 98, pow. Będzin, p-ta Żabkowice.

73. ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez Zarząd Miejski w Płocku, kat. IIIa Nr 00550/49, na nazw. Kazimierz Kaliński, zam. w Płocku, ul. J. Wieczorka nr 23 m. 7.

74. SKRADZIONO pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez urz. woj. w Katowicach, kat. III Nr 700/49, na nazw. Eleonora Wieja, zam. w Katowicach, Rynek nr 4.

75. ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urz. woj. w Szczecinie, na nazw. Jerzy Wiercioch, zam. w Szczecinie-Swierzewo, ul. Czeresniowa nr 6.

mochodu wydane przez starostwo w Kłodzku, kat. II

76. SKRADZIONO pozwolenie na prowadzenie sa-Nr 0259/49, na nazw. Marian Teofilak, zam. w Kudowa-Zdroju, ul. Katowicka nr 3.

77. ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez Prez. R. Nar. w Łodzi, kat. II Nr 0102/50 na nazw. Jerzy Szumiński, zam. w Łodzi, ul. Nawrot nr 49 m. 7.

78. ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez urz. woj. w Poznaniu, kat. II, Nr 0039/49, na nazw. Stanisław Kempa, zam. w Gorzowie Wlkp., ul. Kraj. Rady Nar. nr 22 m. 4.

79. SKRADZIONO pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez Prez. P.R. Nar., kat. IIIa, Nr 0449/50, na nazw. Zenon Margasiński, zam. w Szopienicach, ul. Damrota nr 5.

80. SKRADZIONO pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez Zarz. Miejski w Białymstoku, kat. IIIa, Nr 0428/49, na nazw. Zygmunt Aluchna, zam. w Białymstoku, ul. Młynowa nr 5 m. 2.



PAŃSTWOWA KOMUNIKACJA SAMOCHODOWA

PRZEDSIĘBIORSTWO TRANSPORTOWO SPEDYCYJNE

DYREKCJA NACZELNA:

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

KONTO BANKOWE:

Narodowy Bank Polski Oddział Główny Warszawa, konto operacyjne 1030

Dyrekcja Okręgowa Gdańska — Narwik (b. 24-26), tel. 42841-2, 42303-4, 41571.

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

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

Dyrekcja Okręgowa Olsztyńska — Stalingradzka 75, tel. 2411.

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

Dyrekcja Okręgowa Śląska — Chorzów, Plac 1-Maja 16, tel. 41921-2-3.

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

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

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

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

Będzin	Grudziądz	Lublin	Pila	Szczawnica
Biała Krakowska	Herby Stare	Lubliniec	Piotrków	Szczecin
Białystok	Inowrocław	Lwówek	Płock	Szczecinek
Bielsko	Jelenia Góra	Łańcut	Poznań	Szczekociny
Bochnia	Jordanów	Łomża	Prudnik	Szczytno
Braniewo	Kalisz	Łódź	Przemyśl	Tarnów
Bydgoszcz	Kamienna Góra	Mikołów	Rabka	Tczew
Bytom	Kartuzy	Międzychód	Racibórz	Tomaszów Maz.
Częstochowa	Katowice	Mława	Radom	Toruń
Chełm	Kętrzyń	Mragowo	Radomsko	Torzyń
Chojnice	Kielce	Muszcyna	Rzepin	Turek
Chorzów	Kluczbork	Myślenice	Rzeszów	Ustka
Ciechanów	Kłodzko	Myszków	Rybnik	Wałbrzych
Cigacice	Kołobrzeg	Nowy Sącz	Sieradz	Warszawa
Cieszyn	Końskie	Nowy Targ	Siedlce	Wejcherowo
Darłowo	Kostrzyn	Nysa	Sierpc	Wieluń
Dzierżoniów	Koszalin	Oleśnica	Skieriewice	Włocławek
Elbląg	Koźle	Olsztyn	Ślupsk	Wrocław
Elk	Kraków	Oława	Ślōnniki	Zabrze
Gdańsk	Kraków Nowa-Huta	Opole	Sosnowiec	Zakopane
Gdynia	Kraśnik	Ośno	Środa	Zamość
Gliwice	Legnica	Ostróda	Starogard	Zawiercie
Gniezno	Lemborg	Ostrów Wlkp.	Staropole	Zduńska Wola
Gorzów	Lemierzycze	Ostrowiec Sw.	Suwałki	Zielona Góra
Grodzisk	Lidzbark	Pabianice	Świdnica	Żurawica
Grójec	Lubań	Pilica	Szczakowa	Żyrardów