Motor

40 (441) • 2 PAŹDZIERNIKA • 1960

3 ZŁOTE ROK IX

WYDAWNICTWA KOMUNIKACYJNE

W najbliższą niedzielę 9 października w Gdyni będzie miał miejsce

OGÓLNOPOLSKI WYŚCIG GO-KARTÓW

druga z kolei oficjalna impreza polskich kartingowców. Organizatorem wyścigu jest LPŻ Gdynia.

Zdobywca Pucharu Przechodniego MOTORU — Z. Pietkiewicz (nie mylić z dziewczyną na ilustracji) będzie na trasie w Gdyni bronił swej pozycji najlepszego polskiego zawodnika GO-KART-owego.

TRIUMF PAPIERKA?

Kłopoty młodego, 24-letniego kierowcy, Jana B. z Warszawy, traktujemy jako przykład jeszcze jednego triumfu biurokratycznej bezduszności nad rozsądkiem i codziennymi żywotnymi sprawami...

W roku 1955 Jan B., absolwent dwuletniej zasadniczej szkoły elektrycznej, podjął pracę w zespole rybackim w miejscowości Czaplinek, w woj. koszalińskim. Z pracy był zadowolony. Mógł wiadomości nabyte w szkole uzupełnić i wykorzystać w praktyce. Był monterem i pomocnikiem mechanika, naprawiał silniki łodzi motorowych, dbał również by cztery samochody należące do zespołu były „na chodzie"...

Praca w zawodzie mechanika wymaga częstych jazd kontrolnych na pojazdach świeżo naprawionych. Do takich jazd nie uprawnia amatorskie pozwolenie i z tego względu Jan B. po upływie dwóch lat pracy w swoim zawodzie zwrócił się z prośbą do Wydziału Komunikacji Drogowej w Drawsku o wymianę pozwolenia amatorskiego na zawodowe III kategorii.

W małych gospodarstwach samochodowych, położonych z dala od dużych ośrodków miejskich podwyższanie kwalifikacji zawodowych jest sprawą nie łatwą, z reguły bowiem brak jest warunków do takiego szkolenia, a napięte plany produkcyjne i usługowe nie skłaniają dyrektorów przedsiębiorstw do wysyłania pracowników na dwumiesięczne kursy do odległego miasta.

Życie nie znosi sztywnych formułek, których np. sporo w rozporządzeniach normujących zasady dopuszczania kandydatów do egzaminów na pozwolenia wyższych kategorii. W miarę konieczności takie formułki bywają uelastyczniane pismami uzupełniającymi, spełniającymi niejako rolę rozszerzonego urzędowego komentarza do poszczególnych paragrafów.

Zanim opowiemy jak skrzywdzono Jana B., przytaczamy fragmenty pism zalecających Ministerstwa Komunikacji, które pośrednio wiążą się ze sprawą tego kierowcy. I tak w piśmie zalecającym Ministerstwa Komunikacji z dnia 22 grudnia 1956 r., ważnym aż do odwołania m. in. czytamy:

„...wyjaśnia się, iż można uznać, że warunki przeszkolenia o których mowa w § 41 ust. 3, pkt. 2 i ust. 4 pkt 2 rozporządzenia z dnia 27 października 1957 r. o ruchu pojazdów mechanicznych na drogach publicznych w brzmieniu ustalonym rozporządzeniem z dnia 15 grudnia 1953 r. (Dz. U. z 1954 r. nr 3, poz. 6) spełniają również:

1) osoby, ubiegające się o pozwolenie, kategorii III, które posiadają pozwolenia kategorii amatorskiej, bądź dawne niewymienione pozwolenia kategorii amatorskiej lub zawodowe i przedłożą zaświadczenia zakładu pracy, że pracują co najmniej 2 lata jako mechanicy, brygadziści, monterzy lub inni pracownicy warsztatowi samochodowi w fabryce samochodów, w warsztacie samochodowym, stacji obsługi samochodów".

Również inne pismo, z dnia 2 października 1958, rozesłane przez Departament Samochodowy Ministerstwa Komunikacji do terenowych władz komunikacji drogowej przypomina:

„...Obywatel V-Minister decyzją z dnia 8 września 1958 r.: upoważnił prezydia wojewódzkich rad narodowych i prezydia rad narodowych miast wyłączonych z województw udzielania wyjątkowo zezwoleń na dopuszczenie kierowców do egzaminu na pozwolenie kategorii II lub I bez ukończenia kursu doszkalającego.

Zezwolenie na wyjątkowe dopuszczenie do egzaminu bez uprzedniego odbycia kursu dotyczy kierowców zawodowych, którzy: a) zamieszkują z dala od siedziby ośrodka szkolenia kierowców, co uniemożliwia im dojeżdżanie do ośrodka, b) są zatrudnieni w różnych porach dnia, bądź znajdują się w częstych delegacjach poza miejscem zamieszkania.

Kierowcy dopuszczeni wyjątkowo do egzaminów na II lub I kategorię muszą wykazać się dodatnią opinią z zakładów pracy, w których byli lub są zatrudnieni oraz dłuższym stażem pracy niż przewidziany dla kierowców, którzy odbędą przeszkolenie, a mianowicie: a) kierowcy ubiegający się o pozwolenie kategorii II co najmniej staż trzyletni w kategorii III, b) kierowcy ubiegający się o pozwolenie kategorii I, co najmniej staż trzyletni w kategorii II.

Powróćmy teraz do przerwanego tematu...

Jan B., z powodu obiektywnych trudności, nie miał sposobności, by przerwać na dwa lub trzy miesiące pracę i wyjechać do większego miasta na kurs dający uprawnienia ubiegania się o zamianę pozwolenia amatorskiego na zawodowe III kategorii. Swoje kłopoty wraz z prośbą o uznanie dwuletniej praktyki przedłożył Jan B. w Wydziale Komunikacji Drogowej w Drawsku, w roku 1957. Nie mamy szczegółów, by odtworzyć okoliczności towarzyszące procedurze wydania Janowi B. pozwolenia zawodowego III kategorii. Jedynie można domniemywać, że pozytywne załatwienie prośby młodego kierowcy nastąpiło w oparciu o wyżej cytowane pismo Ministerstwa, wydane w roku 1957.

W tymże roku 1957, z „trójką" w kieszeni, Jan B. powołany został do służby wojskowej. Odbył ją w swej specjalności, tzn. jako kierowca. W r. 1959 „wrócił — jak to się mówi popularnie — do cywila", wraz z pozwoleniem II kategorii wydanej na podstawie egzaminu stwierdzającego odpowiednie kwalifikacje. Pracę znalazł w Warszawie. Zanim na stałe usadowił się w bazie transportu Zarządu Ruchu Lotniczego Lotnisk Komunikacyjnych, gdzie pracuje do chwili obecnej, przez dwa miesiące kierował autobusami w MPA.

Od pewnego czasu Jan B. przestał być kierowcą zawodowym. Dyplom, jakim niewątpliwie dla kierowcy jest pozwolenie kategorii zawodowej, zabrano mu bez głębszego badania sprawy, o czym świadczy takie pisemko Wydziału Komunikacji Drogowej w Szczecinku.

„Prezydium Powiatowej Rady Narodowej Wydział Komunikacji w Szczecinku zawiadamia Obyw., że pozwolenie kat. II-ej nr. 681/59 zostało wycofane i anulowane jako nieprawnie otrzymane. Decyzją swoją tut. Wydział uzasadnia tym, że pozwolenie kat. III-ej nr. 28/57 zostało wydane bez żadnych podstaw prawnych przez Prezydium PRN w Drawsku, które pismem z dnia 2.IX. 1959 Nr Kom. II-1/III/59 prosi o jego anulowanie.

W związku z powyższym tut. Wydział jest zmuszony również anulować pozwolenie kat. II-ej. Tut. Wydział jednocześnie nadmienia, że w tut. Wydziale znajduje się pozwolenie Obywatela, kat amatorskiej nr. 582/57, które może Obywatel odebrać.

Tak oto, po 3-ciu latach pracy zawodowej w charakterze montera i kierowcy, wliczając również okres dwuletniego „terminowania" pozbawiono Jana B. prawa wykonywania zawodu, stanowiącego źródło utrzymania jego świeżo założonej rodziny.

Szczęście, że duże zainteresowanie losem młodego człowieka okazuje Dyrekcja Zarządu Ruchu Lotniczego, która swego kierowcę „podejrzanego" o nieprawne zdobycie prawa jazdy, natychmiast zatrudniła w charakterze montera samochodowego.

Za to, że gdzieś, kiedyś, komuś popłątało się w momencie „przymiarki" paragrafów przy rozpatrywaniu prośby Jana B. — skrzywdzono człowieka w sposób zasługujący na potępienie. Janowi B. zabrano zawodowe pozwolenie, skreślono go z ewidencji kierowców zawodowych, uznając tym samym sprawę za załatwioną. My jesteśmy przeciwnego zdania i sądzimy, że „technicznym knock'outem" w wykonaniu Wydziału Komunikacji Drogowej w Szczecinku, powinny zająć się władze wojewódzkie w Koszalinie. Jeżeli słuszność jest po naszej stronie, to wyrządzoną krzywdę można jeszcze naprawić, choćby w oparciu o uprawnienia zawarte w cytowanych wyżej wyjątkach pism Ministerstwa Komunikacji.

WIKTOR BRYX

TO NAM SIĘ NIE PODOBA

W MIEŚCIE JASTARNI

Z urlopu spędzonego nad morzem, p. Edward Zajiček z Warszawy, przywiózł garść krytycznych spostrzeżeń, a z częścią podzielił się z nami. Np. przy obu wylotach głównej ulicy Jastarni — ul. Żymierskiego, ojcowie miasta ustawili znaki z przekreślonym „P". Z obserwacji jakie poczynił nasz Czytelnik wynika, iż miejscowe władze trwają w przekonaniu, że mimo skrzyżowań owej głównej ulicy z ulicami bocznymi, taki znak obowiązuje aż do odwołania tylko takim samym znakiem. Czytelnik nasz zauważył, że kierowcy stosują się do przepisów, tzn. respektują zakaz wyrażony starym znakiem, ale na odcinku poza najbliższym skrzyżowaniem i tam spokojnie parkują. Znanych przepisów nie przestrzegają jedynie poszczególni funkcjonariusze MO, którzy mimo protestu kierowców pobierają od nich mandaty oraz udzielają upomnień za rzekome przekraczanie przepisów.

Ale nam się nie wydaje, by w Jastarni obowiązywały przepisy inne, niż ogólnie stosowane w kraju.

RAZ NA LEWO, RAZ NA PRAWO

Przykład prawie podobny jak nie przymierzając w refrenie znanej piosenki, zaczynającej się od słów „raz na prawo, raz na lewo"...Różnica tylko taka,że nie chodzi o walc, a o szanowane miasto Kołczyce nieopodal Jasła, a właściwie o fatalnie umieszczone tablice nakazanego kierunku jazdy, które sfotografował w tej miejscowości i przysłał Czytelnik z Krakowa, p. Krzysztof Bielas.

Obie tablice umieszczono na przekór obowiązującym przepisom i chyba tylko dla pognębienia kierowców. Czyżby lokalnym władzom komunikacyjnym w Kołczycach. obce były te przepisy? Do czasu usunięcia wspomnianego „przeoczenia", kierowcom przejeżdżającym przez tę miejscowość należą się słowa współczucia.

OBIECANKI — CACANKI

Staramy się rzetelnie informować o krajowych i zagranicznych nowinkach motoryzacyjnych. Z myślą o odbiorcach naszego czasopisma, drukujemy również adresy punktów sprzedaży, lepiej zaopatrzonych w najbardziej poszukiwane części zamienne i akcesoria. Wszelkie tego typu informacje przesyłane do redakcji przez instytucje handlowe przyjmujemy za dobrą monetę. Informacje te staramy się możliwie najszybciej wykorzystać na łamach „Motoru", bo orientujemy się w aktualnym, jeszcze nie najlepszym stanie zaopatrzenia rynku w sprzęt motoryzacyjny, zwłaszcza zaś w część zamienne. Nie jesteśmy formalistami i nie traktujemy tego typu informacji, jako ogłoszeń płatnych, choć w zasadzie instytucje handlowe utrzymujące się z tego typu usług powinny płacić za reklamę. Ale, jako się rzekło nie jesteśmy formalistami. Po prostu, chcemy pomagać szerokiej rzeszy zmotoryzowanych. Czy nasze starania odnoszą zawsze zamierzony skutek, można zorientować się po dwóch dla przykładu przytoczonych fragmentach listów...

„Skorzystałem z podanego przez Was adresu Spółdzielni „Transportowiec" w Toruniu, produkującej garaże. Na moje zamówienie otrzymałem odpowiedź, że jakkolwiek Spółdzielnia garaże produkuje, jednak nie posiada nowych cen, po zmianie cennika z lipca br. i z tego powodu nie może zrealizować zamówienia. Ze względu na niesprzyjające warunki atmosferyczne, uniemożliwiające garażowanie samochodów w szczerym polu, uprzejmie proszę o wskazanie jakiegoś innego producenta blaszanych, składanych garaży.

Dr Tadeusz L. Orzesze

„W jednym z czerwcowych numerów „Motoru" ukazała się notatka informująca, że Zakład Mechaniki Precyzyjno-Medycznej „Eskulap" w Kraśniku Fabrycznym, przy ul. Lenina 4, wykonuje bagażniki z dolnymi półkami, do wszystkich typów motocykli.

Zachęcony tą informacją, wkrótce po tym, napisałem do wspomnianej firmy, załączając znaczki pocztowe na odpowiedź. W efekcie otrzymałem — w prawdzie nie bagażnik, a prospekt z cennikiem. Byłem zachwycony bagażnikiem (tym z prospektu), dlatego też w dniu 4 lipca br. zamówiłem bagażnik do motocykla marki Pannonia, przy czym podałem termin wykonania do 5 sierpnia br., prosząc o odpowiedź, czy podany termin jest realny i jakie są warunki płatności. Mimo, że zamówienie zostało wysłane listem poleconym — odpowiedzi nie otrzymałem. Zaniepokojony brakiem odpowiedzi i zbliżającym się terminem mego urlopu i planowanego wyjazdu, zamówiłem rozmowę telefoniczną w dniu 15 lipca br. Wówczas dowiedziałem się, że bagażnik otrzymam jeszcze przed 1 sierpnia, a koszty opłacę po otrzymaniu bagażnika. Zadowolony z takiego obrotu sprawy czyniłem przygotowania do urlopu, na który rok rocznie wybieram się motocyklem. W tym roku miałem wyjechać do Czechosłowacji.

Nadszedł dzień 5 sierpnia — bagażnik nie nadszedł. Wobec tego zmuszony byłem przełożyć 1 termin urlopu i termin wyjazdu na 15 sierpień. W dniu 9 sierpnia wysłałem kolejny ekspress polecony, w którym prosiłem o przysłanie bagażnika w terminie do dnia 15 sierpnia. Ale i ten termin nie został dotrzymany, ba, Przedsiębiorstwo nie zadało sobie trudu, by udzielić jakiejkolwiek odpowiedzi. Ponownie przełożyłem termin urlopu i wyjazdu na dzień 1 września. Był to już termin ostateczny.

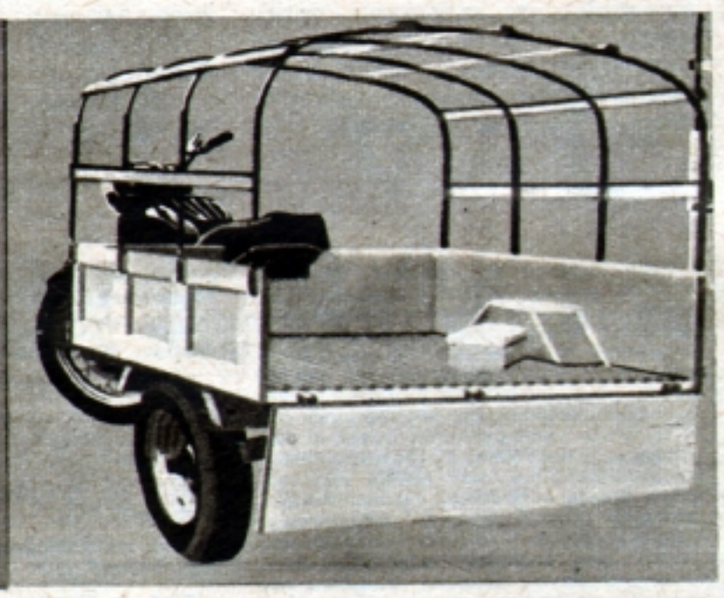
W dniu 18 sierpnia znów zamówiłem rozmowę telefoniczną i ku memu wielkiemu zdziwieniu dowiedziałem się, że wysłanie bagażnika jest niemożliwe z tej prostej przyczyny że brak materiału do jego wykonania.

Może mój list kwalifikuje się do rubryki „To nam się nie podoba", ale to pozostawiam ocenie Redakcji.

Zbigniew Kukiz — Legnica

Oj, tak, nadaje się! Oba listy pasują jak ulał do tej rubryki. Nie mniej, jesteśmy w kłopocie, bo nie bardzo wiemy jak pomóc obu zawiedzionym. A może nasi Czytelnicy znają adresy bardziej rzutkich przedsiębiorstw, które lepiej obsługują klientów? (B)

WRESZCIE PRAKTYCZNY TRÓJKOŁOWIEC



Omawiając niedawno plan produkcyjny Szczecińskiej Fabryki Motocykli na rok bieżący, zasygnalizowaliśmy również o uruchomieniu w tej fabryce taśmy, z której schodzić będą trójkołowce towarowe „Junak B-20". Wspominając o tym, nie przypuszczaliśmy, że aż w takim stopniu nowy model wzbudzi zainteresowanie.

Dziesiątki listów z zapytaniami o bliższe dane techniczne oraz o warunki sprzedaży są miarą tego zainteresowania. Ciekawe, że jak dotąd, sądząc po listach, nowym trójkołowcem interesują się głównie przedsiębiorcy prowadzący ogrodnictwa. Trójkołowiec, jako szybki środek transportu, jak najbardziej nadaje się do przewozu kwiatów i nowalijek inspektowych, nie mniej w równym stopniu może spełniać swe zadanie w służbie warsztatów, punktów detalicznej sprzedaży i wszędzie tam, gdzie powodzenie usług zależy od szybkiej, sprawnej dostawy.

Zainteresowanym podajemy garść ważnych szczegółów:
● skrzynia ładunkowa jest dość duża bo 1350 x 1026 x 302 mm (więc może pomieścić towar o dość dużej objętości. ● Pałąki i pokrowiec ułatwiają przewożenie towaru w sposób estetyczny. ● Trójkołowiec wyposażony został w górnozaworowy silnik o pojemności 350 cm³ (typ SO3) o mocy 13 KM, zużywający wg. danych katalogowych przy pełnym obciążeniu i szybkości 80 km/godz. średnio 3,5 l paliwa na 100 km. ● Przypominamy, że ładowność dopuszczalna wynosci 300 kG. W tych dniach trójkołowce znalazły się w sprzedaży i są do nabycia bez ograniczeń w cenie 33.000 zł., na razie tylko za gotówkę, a więc poza sprzedażą ratalną. Dla pełnej informacji podajemy adresy motozbytowskich sklepów i punktów sprzedaży, w których wg. posiadanych informacji, można nabywać wspomniane trójkołowce:

Warszawa (salon) ul. Świętokrzyska 16
Warszawa, ul. Ziemowita 84
Gdańsk, ul. Grunwaldzka 487
Poznań-Antoninek, ul. Gorysława 9
Wrocław, ul. Próchnika 135
Łódź, ul Piotrkowska 125
Katowice, ul Francuska 32
Kraków, ul Przemysłowa 5
Szczecin, ul. 5 Lipca 45.

Jak wspomnieliśmy, sprzedaż trójkołowca prowadzona jest bez ograniczeń, ale to nie znaczy, że w punktach sprzedaży ten typ pojazdu znajduje się w ilości nieograniczonej. Na razie do sprzedaży przekazano pierwszą partię w ilości około 1000 szt. Zatem ilość bardzo skromna w stosunku do rzeczywistych potrzeb tego typu środków transportu.

OBSZEDŁ ŚWIETNY FACHOWIEC I DOBRY KOLEGA

30 sierpnia br. zmarł zasłużony instruktor szkolenia motorowego kolega JAN GRABSKI. W ukochanym zawodzie pracował od roku 1922. Z obowiązków pedagoga wywiązywał się zawsze wzorowo, ku zadowoleniu przełożonych i uczniów. Zjednał sobie opinię świetnego fachowca. Osiągnięcia w pracy zawodowej i zasługi położone dla rozwoju kultury motoryzacyjnej wysoko ocenione zostały przez władze państwowe, które wyróżniły Go odznaczeniami.

Polski Związek Motorowy utracił jednego z najlepszych instruktorów nauki i jazdy.

Cześć Jego pamięci!

KOLEDZY