



# WARSZAWSKI DZIENNIK WOJEWÓDZKI

DLA OBSZARU WOJEWÓDZTWA WARSZAWSKIEGO

Nr 6

PRUSZKÓW, dnia 31 marca 1948 r.

Rok XV

## Treść:

### Dział urzędowy.

#### Publikacje Władz Centralnych

- Poz. 29. Tymczasowa Instrukcja Ministerstwa Komunikacji z dnia 18 grudnia 1947 r. Nr X.4 d./13 47 o eksploatacji oraz konserwacji ogumienia pojazdów mechanicznych.  
Poz. 30. Zarządzenie Ministerstwa Komunikacji z dnia 27 stycznia 1948 r. Nr X.—4 b.—1/48 w sprawie tymczasowych norm zużycia materiałów pędnych dla pojazdów mechanicznych.  
Poz. 31. Zarządzenie Ministerstwa Komunikacji z dnia 12 grudnia 1947 r. Nr X.3 a.9—03/167/47 o rejestracji rowerów w r. 1948 i w latach następnych.

#### Publikacje władz i urzędów podległych

- Poz. 32. Ogłoszenie Starostwa Powiatowego Sierpeckiego z dnia 12 lutego 1948 r. Nr R. 14—11/47 o wdrożeniu postępowania scaleniowego wsi Jonne, gm. Bieżun, pow. Sierpc.  
Poz. 33. Ogłoszenie Starostwa Powiatowego Sierpeckiego z dnia 12 lutego 1948 r. Nr R. 14—9/47 o wdrożeniu postępowania scaleniowego wsi Lutocin, gm. Bieżun, pow. Sierpc.

#### Publikacje Władz i Urzędów niezespólonych

- Poz. 34. Obwieszczenie Prezesa Sądu Okręgowego w Łomży z dnia 27 lutego 1948 r. Nr Dz. Prez. 601/48 o powołaniu ławników do Sądów Doroznych z pow. ostrowskiego i ostrołęckiego.  
Poz. 35. Zarządzenie Naczelnika Okręgu Administracji Miar w Łodzi z dnia 6 marca 1948 r. Nr 48/1121-1 w sprawie publicznych zbiórek legalizacyjnych w roku 1948 w powiatach: płockim, sierpeckim i gostyńskim.

### Dział nieurzędowy.

Ogłoszenia o zagubieniu dokumentów.

## DZIAŁ URZĘDOWY

### Publikacje Władz Centralnych

#### Poz. 29

#### TYMCZASOWA INSTRUKCJA MINISTERSTWA KOMUNIKACJI

z dnia 18 grudnia 1947 r.

o eksploatacji oraz konserwacji ogumienia pojazdów mechanicznych.

Nr X. 4 d.-13-47.

Opony i dętki poj. mech. wymagają starannego, troskliwego, umiejętnego konserwowania i przechowywania, w przeciwnym bowiem razie mogą ulec przedwczesnemu zniszczeniu, względnie obniżeniu swej wartości użytkowej jeszcze przed ich wykorzystaniem. Tak samo eksploatacja ogumienia poj. mech. wymaga skrupulatnego zastosowania się do przepisów, jeśli chcemy zapewnić sobie jaknajdłuższe u-

żytkowanie gum i dętek oraz bezpieczeństwo i niezawodność jazdy samochodowej.

#### § 1.

#### Magazynowanie ogumienia.

##### 1. Magazyny.

Magazyny, w których przechowuje się ogumienie przez czas dłuższy powinny być czyste

i napół ciemne, bez śladów wilgoci, lecz nie za suche. Temperatura w magazynach, zasadniczo, winna wynosić w ciągu całego roku od + 7° do + 8°. Dopuszczalne są wahania od + 5° do + 20°. Względna wilgotność powietrza winna wynosić od 50 — 70%.

Jeżeli magazyn ma okna, to należy je oszkląć szkłem kolorowym (żółtym lub czerwonym), celem zabezpieczenia ogumienia od działania promieni słonecznych.

## 2. Przyjmowanie ogumienia do magazynu.

Przy transporcie ogumienia należy przestrzegać:

- aby opony i dętki nie były przewożone razem z produktami naftowymi, kwasami, farbami itp.;
- aby opony były układane pionowo;
- aby dętki przewożone bez opakowania fabrycznego były lekko napompowane.

## 3. Przegląd ogumienia przed zmagazynowaniem.

Po otrzymaniu ogumienia należy dokonać przeglądu szczegółowego opon i dętek, sprawdzając ich stan. Opony i dętki z wadami należy oddzielić i sporządzić protokoły do reklamacji.

## 4. Przechowywanie ogumienia.

Opony należy ustawiać pionowo na drewnianych stojakach. Co pewien czas należy je obracać dla zmiany punktu oparcia. Układanie opon jednych na drugich jest niedopuszczalne.

Dętki przechowywać lekko napompowane na wieszakach z poiskami potokrągłymi. Wieszadła powinny być drewniane lub żelazne — malowane. Od czasu do czasu należy dętki obracać wzdłuż obwodu aby nie powstały łądy.

Stojaki do opon, oraz wieszaki do dętek, powinny znajdować się w odległości nie mniejszej niż 1 m. od przyrządów ogrzewających, (pieców itp.).

### § 2.

#### Wymiana i uzupełnienie ogumienia na poj. mechanicznych.

##### 1. Wymiana opon.

Przy wymianie opon starych na nowe, pożądana jest wymiana opon kompletami. Dopuszczalne jest także zakładanie na samochód 2-ch lub 4-ch opon nowych, razem ze starymi, w następującym układzie:

- obu jednakowych opon na oś przednią,
- wszystkich jednakowych opon na tylny zestaw kół,
- przy dokompletowaniu ogumienia oponami używanymi należy dobrać opony o jednakowym % zużycia, tj. z jednakowym zużyciem protektora.

## 2. Ewidencja opon.

Wszystkie opony, znajdujące się w eksploatacji, oraz opony oddane do naprawy powinny być zapisane jako należące do danego pojazdu mechanicznego. Zapis ten przeprowadza się przy kompletowaniu opon jak następuje:

- opony przynależne do samochodu powinny mieć, obok fabrycznego numeru seryjnego, wypalony, lub wypisany farbą niezmywalną numer garażowy samochodu. Głębokość wypalania numeru nie powinna przekraczać 1 mm., wysokość 25 mm.
- Karta ewidencyjna opony powinna zawierać numer samochodu lub przyczepy, do której opona należy, jak również imię, nazwisko, lub numer marki kierowcy tego samochodu.
- Do książki poj. mech. \*) wpisuje się znaki literowe i numery seryjne przynależnych opon.
- Przy zapisie do książki poj. mech., opon używanych, należy określić % zużycia opony.

U w a g a: \*) Ministerstwo Komunikacji (Departament Samochodowy) opracowuje wzór książki poj. mech., która ukaże się drukiem w najbliższym czasie.

### § 3.

#### Konserwacja ogumienia.

##### 1. Parkowanie i garażowanie.

Miejsca postoju poj. mech. powinny być czysto utrzymane przez systematyczne usuwanie z nich smieci, piasku i tp., oraz posypywane czystym piaskiem.

Należy zwracać szczególną uwagę, aby olej i benzyna nie kapaly na opony.

W garażach samochodowych, posiadających powyżej 10 samochodów, wskazane jest zorganizowanie stanowiska oględzin opon z urządzeniem do napompowania ich powietrzem.

Mniejsze garaże samochodowe mogą przeprowadzić oględziny opon na stanowisku do oględzin samochodu.

W czasie przeglądu opon należy usunąć przedmioty obce, jakie się znajdują między bliźniaczymi oponami i w protektorach (gwoździe, szkło, kamienie i tp.).

##### 2. Sprawdzanie ciśnienia.

Pojazdy mechaniczne winny posiadać nadkołami, t. j. na błotniku lub tp napis, wskazujący przepisowe ciśnienie w oponach w atmosferach i w nawiasie ciśnienie w funtach na cal kwadratowy. Wysokość cyfr od 5 do 10 mm. Kolor cyfr odbijający łatwo od tła.

Sprawdzanie ciśnienia wewnętrznego w oponach przeprowadza się codziennie przed wypuszczeniem pojazdu z garażu. Wyjazd w drogę z niekontrolowanym ciśnieniem w oponach — jest niedopuszczalny.

Codziennie, po przybyciu pojazdu z drogi należy, po ostygnięciu opon, sprawdzić manometrem ciśnienie wewnętrzne w oponach.

W wypadku uchylen od ustalonych norm ciśnienia, dopompować powietrze.

Celem ochrony zaworka wentyla od uszkodzeń oraz zabezpieczenia przed uchodzeniem powietrza, wentyle u wszystkich dętek powinny być zaopatrzone w kaptury gumowy albo metalowy. Zatykanie otworów wentyli kołkami drewnianymi, korkami lub w inny sposób, niepozwalający na zmianę ciśnienia w oponach jest wzbroniony.

Postój samochodu z oponami bez powietrza jest wzbroniony.

Samochody, nie pracujące więcej niż 7 dni, winny być ustawione na kobyłkach.

## 2. Okresowe oględziny poj. mech.

Przy okresowych oględzinach samochodu należy:

- a) sprawdzić odległość między oponami, błotnikami i nadwoziem samochodu,
- b) sprawdzić wzajemny odstęp powierzchni bocznych między oponami kół bliźniaczych.

Dla uniknięcia nierównomiernego zużycia protektorów opon należy co 4000 km przejechanych zmieniać koła wraz z ogumieniem jak następuje:

- w pojazdach 4-o kołowych: koło prawe przednie umocować na miejscu prawego tylnego; Koło prawe tylne — na miejscu lewego przedniego; koło lewe przednie — na miejscu lewego tylnego; koło lewe tylne — na miejsce prawego przedniego.
- W pojazdach 6-o kołowych, trzech osiowych: koło prawe przednie umocować na miejsce zewnętrzne prawego tylnego, koło zewnętrzne prawe — na miejsce wewnętrzne lewego tylnego. Koło wewnętrzne tylne lewe — na miejsce lewego przedniego. Lewe przednie — na miejsce prawego wewnętrznego tylnego. Prawe zewnętrzne tylne — na miejsce zewnętrznego lewego tylnego. Zewnętrzne lewe tylne — na miejsce prawego przedniego.
- W pojazdach w ilości kół większej niż 6, należy postępować analogicznie.

Zmiany kół najlepiej dokonywać podczas przeglądów i napraw poj. mech. Opony, których stopień zużycia wybitnie się różni od zużycia innych opon, nie przyjmują udziału w zmianie miejsc zestawu.

### § 4.

#### Eksploatacja — obowiązki kierowcy.

##### 1. Czynności przed wyjazdem.

- a) sprawdzić czy samochód ma opony, które były zapisane;
- b) sprawdzić za pomocą manometru ciśnienie w oponach;

c) sprawdzić umocowanie kół zapasowych i ciśnienie w ich oponach. Dętki zapasowe przechowywać w drodze starannie i przepisowo ułożone w osobnym worku;

d) skontrolować opony, czy nie są przecięte, rozerwane lub choćby nieznacznie uszkodzone. Nawet niewielkie przecięcie protektora może pociągnąć za sobą jego odstawanie od osnowy. Dlatego też taką oponę należy natychmiast wymienić i oddać do naprawy;

e) sprawdzić, czy wszystkie koła samochodu i zapasowe mają wentyle i kaptury, oraz czy są narzędzia do montażu opon (klucz, łyżki, podnośnik). Czy sprężarka lub pompa nadaje się do użytku i czy są w komplecie przybory do naprawy dętek w drodze (klej gumowy, łątki i t. d.), oraz czy są zapasowe zaworki wentylowe.

##### 2. Czynności podczas jazdy.

a) Ruszać z miejsca łagodnie, gdyż przy gwałtownym starcie koła „bukuja”, co znacznie zużywa protektory.

b) Jeżeli samochód nie trzyma się drogi, (ciągnie w bok) zatrzymać się niezwłocznie i sprawdzić czy ciśnienie nie opadło w którejś z opon. W tym wypadku uzupełnić ciśnienie do przepisowej normy.

c) Uważać, aby ciśnienie w oponach odpowiadało ciśnieniu normalnemu. Jazda po złych drogach z obniżonym ciśnieniem może spowodować uszkodzenie protektorów, które w dalszej konsekwencji może doprowadzić do rozdarcia się osnowy.

d) Niedopuszczać do jazdy na oponie bez powietrza, nawet na krótkim dystansie, ponieważ doprowadzi to do uszkodzenia osnowy przez obręcz koła.

e) Unikać szybkiej jazdy po złych drogach, aby nie uszkodzić opon.

f) Samochody ciężarowe nie powinny jeździć z opuszczonymi tyłami lub bokami nadwozia, gdyż mogą zniszczyć powierzchnię opon.

g) Na zakrętach zwalniać tym więcej, im zakręt jest ostrzejszy. Nadmierna szybkość na zakrętach może spowodować katastrofę przez wyrwanie opony.

h) Przy dojeżdżaniu do sygnałów świetlnych, ulicznych, kolejowych i zamkniętych przejazdów, zwalniać odpowiednio w czas, aby uniknąć gwałtownego hamowania szkodliwego dla opon.

i) Nie podjeżdżać zbyt blisko do krawężnika chodnika, by uniknąć uszkodzenia boków opon.

- j) Łańcuchy przeciwślizgowe nakładać na koła tylko wtedy, kiedy to jest niezbędne i konieczne.
- k) Jeśli samochód ugrzązł w zagłębieniu lub rowie, starać się nie dopuścić do „buksowania” kół.
- l) Podczas postojów stawiać samochód w miarę możliwości w cieniu, gdyż promienie słoneczne działają niszcząco na opony.
- ł) Wykorzystać postoje dla obejrzenia opon i wyjęcia z korbów protektora, albo z pomiędzy opon bliźniaczych, przedmioty obce (kamienie, drzazgi i t. p.).
- m) Unikać jazdy po koleinach dróg bocznych, aby nie dopuścić do zerwania i nierównomiernego zużywania opon.
- n) W samochodach ciężarowych uważać, aby ładunek był rozłożony równomiernie na płaszczyźnie platformy. W innym wypadku opony będą przeciążone zbyt jednostronnie. Cięższy ładunek kłaść bliżej kabiny kierowcy, wówczas obciążenie będzie bardziej równomierne na wszystkich oponach.
- o) Uważać na drogę i starać się omijać ostre przedmioty, które mogą uszkodzić opony.
- p) Dętkę, naprawioną w drodze na zimno, po powrocie do garażu zdjąć i oddać do wulkanizacji.
- r) Jeśli w drodze oderwała się część protektora opony należy ją wymienić na zapasową. Z braku koła zapasowego ścinać ostrożnie na skos naderwaną część protektora, a po powrocie do garażu oddać taką oponę do naprawy.

### 3. Czynności po powrocie do garażu.

- a) Postawić samochód na suchym i niezanieczyszczonym miejscu (szczególnie smarami) w odległości najmniej 1 m od instalacji ogrzewania.
- b) Przy dłuższej trwającej naprawie pojazdu zdjąć wszystkie opony i oddać je na przechowanie. Pojazd w razie potrzeby ustawić na kobyłkach.
- c) Opony wymagające naprawy oddać do wulkanizacji.

#### § 5.

### Zasady montowania i demontowania ogumienia.

#### 1. Opony i dętki.

Montaż opon powinien się odbywać na odpowiednim przyrządzie. Podczas demontażu należy posługiwać się tylko specjalnymi narzędziami (łyżkami, dźwigami i t. d.).

Montaż opon należy wykonywać na zupełnie czystym stole albo pomoście.

Wykonywania montażu opon na ziemi należy unikać.

Lokal, w którym wykonywany jest montaż opon, powinien być czysty. Opony, dętki i opaski, przeznaczone do montażu, powinny być czyste i suche.

Przed montażem należy wewnątrz opony dętkę i opaskę posypać cienką warstwą talku na całej powierzchni. Nadmiar talku usunąć.

#### 2. Wentyl dętki.

Podczas montażu należy uważać, aby wentyl przyjął położenie prawidłowe, tj. nie dopuścić do przechyleń wentyla.

#### 3. Obsada opony.

Tarcze, obręcze, obrzeża zdejmowane i pierścienie powinny mieć kształt prawidłowy bez żadnych uszkodzeń mechanicznych i wygięć, wyrobionych otworów do śrub mocujących, pogiętych obrzeży, zadziórów i t. d.

Powierzchnia tarczy, obrzeża zdejmowane i pierścienia powinna być dokładnie pomalowana.

#### 4. Segregacja ogumienia.

Po demontażu wszystkie opony i dętki należy posegregować na następujące grupy:

- a) nadające się do dalszej eksploatacji,
- b) wymagające naprawy,
- c) nienadające się do eksploatacji.

Za nienadające się do dalszej naprawy należy uważać opony i dętki, posiadające następujące defekty:

- opony — zgniła osnowa,  
 — pierścieniowe złamanie osnowy na obwodzie (więcej niż dwie warstwy),  
 — obwodowe rozdwojenie osnowy,  
 — stwardniała i popękana wskutek starzenia się guma protektora i boków,  
 — przerwanie obrzeża (drotu opony).

- Dętki: — guma sucha, pękająca przy zginaniu,  
 — uszkodzenie obwodu dętki przez obręcz.

#### § 6.

#### Komisyjne kwalifikowanie ogumienia.

Zakwalifikowanie zniszczonych opon i dętek, jako nienadających się do dalszej naprawy, przeprowadza komisja, wyznaczona przez kierownictwo gospodarki samochodowej z obowiązkiem sporządzenia aktu w którym należy wymienić:

- wymiar każdej opony lub dętki
- numer seryjny opony,
- rodzaj uszkodzenia,
- przebyte kilometry,
- sprawców zniszczenia opony lub dętki (o ile to ma miejsce).

§ 7.

**Ewidencja ogumienia i sprawozdawczość.**

Ewidencja ruchu powinna dotyczyć każdego pojazdu i każdej opony oraz detki.

Dla każdej opony lub detki należy zaprowadzić kartę ewidencyjną, która jest podstawą do sprawozdania z pracy ogumienia (wzór Nr 1). Kartę ewidencyjną otrzymuje kierowca pojazdu mechanicznego razem z ogumieniem. Kartę winien utrzymać kierowca w stanie aktualnym. Karta ewidencyjna winna stać towarzyszyć oponie (dętce), dlatego, jeśli zajdzie konieczność przekazania danej opony (dębki), do rąk innego użytkownika, winno się to odbywać razem z kartą ewidencyjną, po wypełnieniu odnośnych rubryk.

Ilościowa ewidencja ogumienia należy prowadzić wg. wzoru Nr 2. Ewidencję tę prowadzi kierownik garażu. W instytucjach, dysponujących większą ilością garaży ilościową ewidencję ogumienia, oprócz kier. garażów, prowadzą dla całości kierownicy gospodarki samochodowej. Ilościową ewidencję ogumienia wykonywać się powinno ze stanem na 1 każdego miesiąca. Zapotrzebowanie na ogumienie sporządzać wg. wzoru Nr 3.

§ 8.

**Normy ogumienia.**

**1. Zużycie ogumienia.**

Zużycie ogumienia należy do najpoważniejszych kosztów utrzymania samochodów.

Czas pracy opony samochodowej zależy nie tylko od jej gatunku, ale i od warunków eksploatacji. Nie przestrzeganie norm obciążenia i ciśnienia wewnętrznego, usterki mechanizmów samochodu i nieostrożna jazda, wywołują rozdarcie osnowy albo szybkie zużywanie się protektora. Protektor współczesnej opony jest obliczony na przebieg od 40 tys do 50 tys. km.

Głównym czynnikiem, warunkującym maksymalny przebieg opony, jest utrzymywanie w niej normalnego ciśnienia wewnętrznego. Dro-

gą badań laboratoryjnych i eksploatacyjnych ustalono dla opony każdego rozmiaru normalne obciążenie, oraz odpowiednie ciśnienie wewnętrzne, przy którym odkształcenie opony leży w granicach dopuszczalnych.

Następujące zestawienie przedstawia zależność spadku kilometrażu (przebiegu opony) od obniżenia ciśnienia wewnętrznego.

Obniżone ciśnienie wewnętrzne w stosunku do normalnego w %	Strata na kilometrażu w przebiegu opon w %
15	20
25	40
35	50
50	75

Obciążenie ogumienia ma wielki wpływ na długość życia ogumienia. Trwałość ogumienia zmniejsza się pod wpływem przeciążenia. Wadliwe ustawienie kół tj. zbytne rozchylenie, bicie kół, nierównoległość do kierunku jazdy, wadliwe resory — prowadzą do szybkiego zużycia części bieżnej protektora.

Szybka jazda podczas letnich upałów powoduje większe zużycie opon. Przedstawia nam to następujące zestawienie:

Temperatura powietrza	Z u ż y c i e o p o n p r z y :		
	38 km/godz.	48 km/godz.	64 km/godz.
5°	100%	108%	130%
15°	191%	217%	275%
25°	317%	367%	480%
35°	491%	538%	717%

Często stosowane malowanie opon jasną, najlepiej białą farbą, chroni ogumienie przed nagrzewaniem słonecznym. Należy jednak do tego celu używać farb, niezawierających oleju. Najprostszym środkiem do malowania opon jest „ton” (malarska zaprawa).

Zabezpieczenie takie ma tę wadę, że nie jest trwałe, gdyż woda zmywa ton.

Wpływ obciążenia temperatury i szybkości jazdy, na długość życia ogumienia podaje następujące zestawienie:

Obciążenie	Szybkość jazdy i temperatura ogumienia											
	32 km/godz.				48 km/godz.				64 km/godz.			
	50	150	250	350	50	150	250	350	50	150	250	350
	Długość życia ogumienia w %											
130%	60	31	19	12	56	28	16	11	46	22	13	8
120%	70	36	22	14	65	32	19	14	54	25	15	10
110%	83	43	26	17	72	38	22	16	64	30	17	12
100%	100	52	32	20	93	46	27	19	77	36	21	14
90%	125	65	40	25	116	58	34	24	96	45	26	18
80%	155	81	50	31	144	71	42	29	120	56	33	22
70%	200	100	64	40	186	92	54	38	154	72	42	28

**2. Ciśnienie wewnątrz opon.**

Każda opona przeznaczona jest do eksploatacji przy z góry określonym ciśnieniu wewnętrznym, odpowiadającym jej wymiarom, oraz obciążeniu.

Ekonomicznie i pewnie pracuje tylko taka opona, w której ciśnienie wewnętrzne odpowiada ciśnieniu przepisowemu.

Za wysokie lub za niskie ciśnienie nie tylko staje się powodem przedwczesnego zuży-

cia opony, ale wpływa prócz tego ujemnie na bezpieczeństwo jazdy.

Niezrównoważone ciśnienie opon uniemożliwia osiągnięcie pełnej wydajności eksploatacyjnej samochodu. Równowaga ciśnienia wyraża się przez jednakowe ciśnienie w oponach na jednej osi. Różnica ciśnień opon przednich i tylnych jest dopuszczalna z pewnymi ograniczeniami.

Badania eksploatacyjne wykazały, że samoczynne obniżenie ciśnienia ma miejsce najczęściej w oponach wysokiego ciśnienia. natomiast rzadziej się to zdarza w oponach niskiego ciśnienia.

**Normy ciśnienia wewnętrznego dla opon samo-**

**chodów używanych w Polsce.**

#### Samochody Radzieckie:

Marka samochodu	Ciśnienie wewn.		
	Wymiar opon	Opona przednia	Opona tylna
GAZ—AA	6,50—20	2,50	3,25
ZIS—5	34, 7	5,0	5,75
ZIS—5	7,50—20	5,0	5,75
ZIS—5	9,00—20	3,25	4,00

#### Samochody amerykańskie:

GMC—CCKM35,2,5 t.	7,50—20	3,85	3,85
International Ma5-6 2,5 t.	7,50—20	3,85	3,85
Studebaker US-6 2,5 t.	7,50—20	3,85	3,85
Ford-6 (2 G8T) 2,0 t.	7,50—20	3,85	3,85
Willys 0,36 t.	6,00—16	2,25	2,25
Bedford MW 3/4 t.	9,00—16		
„ OXD 1,5 t.	10,50—16	2,10	3,00
„ OYD 3 t.	10,50—16	3,50	4,20
Dodge 3/4 t.	9,00—16	2,8	2,8
„ 1/5 t.	9,00—16	2,8	3,0
„ 3 t.	10,50—16	3,50	4,0
Chevrolet-Canada 8CWT	9,25—16	1,3	1,3
Chevrolet-Canada 15CWT	9,00—16	1,0	1,7
Chevrolet-Canada 30CWT	10,50—16	1,4	2,8

Marka samochodu	Wymiar opon	Ciśnienie wewn.	
		Opona przednia	Opona tylna
Chevrolet-Canada 3 t.	10,50—20	1,76	3,87
Chevrolet-USA 0,5 t.	6,50—16	2,1	2,8
Chevrolet-USA 1,5 t.	7,50—20	2,8	3,87

#### Samochody niemieckie:

Mercedes-Benz	5,25—16	1,50	2,00
Krupp	7,25—20	3,50	3,75
Henschel	4,25—20	3,50	3,75
Opel	7,25—20	3,50	3,75
Bussing-NAG	7,25—20	3,50	3,75

### 3. Tolerancja wymiarów opon wymiennych.

W pewnych wypadkach opony o określonych wymiarach mogą być zastąpione przez opony o innych wymiarach w granicach, podanych w poniższej tabeli.

Wymiary opon zasadniczych w calach	Wymiary opon, którymi można zamienić opony zasadnicze, w calach
4,50—16	5,00—16
5,00—16	5,25—16
5,25—16	5,50—16
5,50—16	6,00—16
6,00—16	6,50—16
6,50—16	7,00—16
7,00—16	7,50—16
7,00—17	7,50—17
6,00—20	6,50—20, 7,00—20
6,50—20	6,00—20, 7,00—20
7,00—20	7,50—20, 6,50—20, 7,25—20
7,50—20	7,00—20, 7,25—20, 8,25—20
9,00—20	34 × 7, 36 × 8
23 × 7	9,00—20, 36 × 8
40 × 8	9,75—24

Dyrektor Departamentu  
w/z (—) Inż. L. Gronomski.



## Poz. 30

ZARZĄDZENIE  
MINISTERSTWA KOMUNIKACJI

z dnia 27 stycznia 1948 r.

w sprawie tymczasowych norm zużycia materiałów pędnych dla pojazdów mechanicznych.

Nr X. 4 b.-1-48.

## A. Samochody ciężarowe:

M a r k a	Układ napędu	M o d e l (Typ)	Tonaż	Norma zużycia paliwa w l/100 km	U w a g i
Bedford	4×2	MW	3/4	25	
"	4×2	OXD	1,5	25	
"	4×2	OYD	3	31	
Chevrolet-Canada	4×2	C-15, C15-A	3/4	25	
"	4×4	C30	1,5	27	
" " USA	4×4	C60-L, C60-S	3	30	
"	—	US6, US6×4	2,5	30	
Dodge	4×4	T-214-1	3/4	26	
"	4×2	WF-32	1,5-2	28	
"	4×4	T-203-B	3	36	
Ford USA	4×2	218-TF	1,5-2	26	
" Canada	4×2	C-291-W, F15	3/4	25	
" "	4×4	F-30	1,5	27	
" "	4×4	C-395-Q, F-607	2	29	
" "	4×4	C-298-Q, FGT, F60-L	3	31	
GAZ-AA	4×2		1,5	21	
GMC	6×6	CCKW-352, 353			
	—	AFKWX-353	2,5-4	39	
Studebaker	—	US6, US6×4	2,5-4	40	
ZIS-5	4×2		3	34	

## B. Samochody osobowe:

Chevrolet	4×2	Fleetmaster		16	
Citroen	2×4	11-L		12	
Fiat (Simca 8)	4×2	1100		10	
Ford	4×2	V8		18	
Mercedes-Benz	4×2	170V		12	
"	4×2	230		16	
Opel	4×2	Olimpia		12	
Willys	4×4			15	
D. K. W.	2×4	Meisterkl. i Reishskl.		8	

## C. Normy zużycia materiałów pędnych dla nietypowych pojazdów mechanicznych z silnikiem wysokoprężnym (dieslowym).

M a r k a	M o d e l (Typ) podwozie/silnik	Tonaż	Norma zużycia paliwa l/100 km	Norma zużycia oleju w l/100 km	U w a g i
Bussing NAG	350/LD5	3,5	24	0,8	
"	400/LD6	4	25	0,9	
Henschel	5 G2/G	5	32	0,8	
Magirus	M25 S88D	2,5-3	20	0,6	
"	M27/S88D	2,5-3	22	0,6	
"	M30 S88D	2,5-3	24	0,6	
"	M35/F6M313	3,5	28	0,7	
"	M40 S316D	4	28	0,8	
"	M45 S316D	4,5	32	0,8	
"	M50/S316D	5	34	0,8	
M. A. N.	D/D0540	4-4,5	21	0,7	
"	F4/D3555	6,5-8	38	1	
Mercedes-Benz	L3000/OM65	3	20	0,6	
"	L3750/OM67	3,5	25	0,7	
"	L6500/OM79	6-6,5	32	1	
Vomag	3L/4R1560	3,5	22	1,1	
"	5L/4R3080	5	26	1	
"	5L/6R1060	5	33	1,5	
"	6L/6R3080	6	36	1,45	
Chausson	siln. Panh. Levassor	autob.	27	0,8	
Graf & Stift	" Stift S6	"	43	0,5	
Leyland	OPS1	"	24	1,1	
Mack	10 ton	"	44		
Sautrer	LD6	"	28	0,5	

W obliczeniu przyjęto ciężar wł. benzyny etylizowanej = 0,760 przy 15° C.

Ciężar oleju gazowego i (ropy) do silnika Diesla = 0,870.

D:

Poprawki norm paliwa w zależności od warunków eksploatacji	zwiększenie normy do	zmniejszenie normy do
1. Przy szkoleniu kierowców	5%	
2. W okresie zimowym (śnieg, gołoledź)	5%	
3. W okresie zimowym przy dużych opadach śnieżnych	10%	
4. W okolicach górskich	10%	
5. Jazda terenowa i po bardzo złych drogach	10%	
6. Jazda na autostradach, drogach o nawierzchni ulepsz.		10%
7. Jazda w dużych miastach	10%	
8. Jazda po remoncie głównym silnika (I-e—500 km)	5%	
9. Jazda z przyczepą pustą lub obciążoną mniej niż 40% nośności samochodu: na 1-osiową przyczepę	3%	
10. Jazda jak wyżej na każdą przyczepę 2-osiową	5%	
11. Jazda z obciążeniem nie mniejszym niż 40% nośności samochodu (na przyczepie):		
a) na każdą tonę na przyczepie dla sam. o nośności do 3/4 ton	15%	
b) na każdą tonę na przyczepie dla sam. o nośności powyżej 3/4 do 1,5 t.	12%	
c) na każdą tonę na przyczepie dla sam. o nośności powyżej 1,5 do 3 t.	9%	
d) na każdą tonę na przyczepie dla sam. o nośności powyżej 3—7 t.	7%	
e) na każdą tonę na przyczepie dla sam. o nośności powyżej 7 ton	5%	
12. Jazda z pługiem przy oczyszczaniu śniegu na szosach i lotniskach	20%	

**E. Normy wewnątrz garażowe.**

1. Zużycie dzienne paliwa na sam. osobowych od 0,2 do 0,3 l
2. Zużycie dzienne paliwa na sam. ciężar. do 1,5 — 0,3 l
3. Zużycie dzienne paliwa na sam. cięż. powyżej 1,5 t. 0,7 do 1 L,

**F. Norma postojowa dla jałowego biegu silnika** (na postoju, gdzie ze względów bezpieczeństwa silnika nie wolno uruchamiać) tyle paliwa na godzinę, ile wynosi norma na 5 km. jazdy.

**G. Zużycie oleju i smarów.**

Olej silnikowy 5% wagowo w stosunku do zużytego paliwa w kg.

Olej dyferencjałowy 0,5% w stosunku do zużytego paliwa w kg.

**Smarry gęste.**

Dla osobowych samochodów 100 gr. na 100 km jazdy,

Dla ciężarowych samochodów do 3 t. 150 gr. na 100 km jazdy,

Dla ciężarowych samochodów powyżej 3 t. 200 gr. na 100 km jazdy.

**H. Przybliżone normy zużycia paliwa w zależności od pojemności skokowej silnika.**

Do określenia zużycia paliwa dla samochodów gaznikowych niewymienionych pod A i B

należy posługiwać się następującą tabelą z uwzględnieniem niżej podanych procentowych poprawek:

Pojemność skokowa silnika w cm <sup>3</sup>	Zużycie paliwa w l/100 km
500	6
1000	10
1500	12
2000	14
2500	16
3000	18
3500	20
4000	22
4500	24
5000	26
5500	28
6000	30

Dla samochodów ciężarowych zwiększyć zużycie o 25%;

Dla samochodów terenowych zwiększyć zużycie o 40% więcej niż dla ciężarowych;

Dla silników dwusuwowych zwiększyć zużycie o 75% w stosunku do pojemności.

**Przykłady:**

Fiat 1500 — poj. 1500 cm<sup>3</sup> — zużycie paliwa 12 l/100 km (osobowy);

International poj. 5220 cm<sup>3</sup> — zużycie paliwa 34 l/100 km (ciężarowy);

Studebacker poj. 4600 cm<sup>3</sup> — zużycie paliwa  
40 l/100 km (terenowy);

DKW (Reichsklasse) 585 cm<sup>3</sup> — zużycie paliwa  
8 l/100 km (osob. z siln. dwusuwowym);

### I. Przyczyny nadmiernego zużycia paliwa.

W kosztach eksploatacji samochodu jedną z najpoważniejszych pozycji zajmują materiały pędne. Dlatego na tym polu należy prowadzić racjonalną gospodarkę i daleko posuniętą oszczędność. Niedbalstwo, niedomagania natury technicznej pojazdu mechanicznego i lekko-myślne a karygodne szafowanie materiałami pędnymi — powoduje olbrzymie straty. Oszczędność w użyciu materiałów pędnych winna stać się obowiązkiem obywatelskim każdego użytkownika i kierowcy pojazdów mechanicznych. Podane tutaj normy paliw dla pojazdów mechanicznych opracowane zostały dla użytku kierowców i organów kontrolnych gospodarki samochodowej. W zastosowaniu praktycznym, w pewnych szczególnych wypadkach może się zdarzyć, że cyfry zużycia będą nieco odbiegały od podanych tu norm. Wypadki takie wymagają gruntownego sprawdzenia przez organa kontrolne celem uniknięcia nadużyć.

Zużycie paliwa, w praktyce uzależnione będzie między innymi od:

- stanu technicznego pojazdu mechanicznego,
- stanu dróg i warunków atmosferycznych.
- umiejętności prowadzenia pojazdu mechanicznego.

Nadmiernie, czy też prawidłowe zużycie paliwa zależne jest więc głównie od kierowcy i obsługi technicznej pojazdu mechanicznego.

#### 1. Stan techniczny pojazdu mechanicznego.

Zły stan techniczny pojazdu mechanicznego powoduje nadmierne zużycie paliwa, a specjalnie:

- a) wyrobienie cylindrów, tłoków pierścieni i nieszczelność zaworów, (zmniejszenie sprężania);
- b) zbyt późny zapłon lub przerwy w zapalaniu;
- c) gaźnik rozregulowany, lub jego nieodpowiednia regulacja;
- d) zanieczyszczony filtr powietrza;
- e) ślizganie się sprzęgła;
- f) źle, lub nienasmarowane podwozie, ocieranie bębnow o szczęki hamulca zła zbieżność kół przednich, małe ciśnienie w oponach;
- g) nieszczelność przewodów i zbiorników paliwa;
- h) **przeciążenie pojazdu mechanicznego** (pogarsza bardzo znacznie jego stan techniczny).

#### 2. Stan dróg i warunków atmosferycznych

Na drogach dobrych samochód mniej zużywa paliwa, niż na złych. Na złych i górzystych drogach opory wzrastają i dla ich pokonania potrzeba większej mocy.

Przy jeździe po drogach terenowych w piachu, błocie, śniegu itp. pokonywanie oporów wymaga stosowania niskich przekładni. W obu tych wypadkach nastąpi większe zużycie paliwa. Biorąc pod uwagę nie tylko zużycie paliwa, ale i nadmierne zużycie samochodu, **niejednokrotnie lepiej i korzystniej będzie wybrać drogę dłuższą, lecz dobrą, niż krótszą a złą.**

Warunki atmosferyczne w naszym klimacie odgrywają niepośrednią rolę w odniesieniu do zużycia paliwa. W zimie zagrzanie silnika przed wyruszeniem w drogę będzie kosztować więcej paliwa, niż w lecie. To samo konieczność uruchomienia silnika na postojach. Mgła, deszcz i śnieg zmuszają do wolnej jazdy i często na niskich przekładniach. Droga mokra, gołoledź, śnieg itp. powodują poślizg kół. Wiatr i jego kierunek ma także wpływ na zużycie paliwa. Przy silnym wietrze przeciwnym zużycie to zwiększa się z szybkością jazdy.

### 3. Umiejętne prowadzenie pojazdu mechanicznego.

Może największy procent nadmiernego zużycia paliwa obciąża kierowcę. Od jego umiejętności prowadzenia samochodu i od jego doświadczenia zależyc będzie głównie racjonalne i ekonomiczne wykorzystanie samochodu, a tym samym i oszczędne zużycie materiałów pędnych.

W szczególności:

- a) **maksymalna szybkość pojazdu mechanicznego** winna być stosowana tylko w **wyjątkowych wypadkach**. Najwięcej ekonomiczną szybkością jest, mniej więcej, **szybkość** odpowiadająca **2/3 maksymalnej**. Jazda na szybkości maksymalnej powoduje blisko dwukrotnie większe zużycie paliwa, niż na ekonomicznej, nie mówiąc już o przedwczesnym zużyciu silnika, mechanizmów i ogumienia.
- b) Temperatura silnika ma również wpływ na zużycie paliwa. Jest ono najekonomiczniejsze przy temperaturze cieczy chłodzącej: 80—90° C (180—190° F). Specjalnie w zimie należy zwracać uwagę na temperaturę chłodzenia i dlatego należy odpowiednio przystąpiać chłodnice. Przestrzegać również stosowania odpowiednich olejów w zimie i w lecie.
- c) **Używanie zasysacza ograniczyć** tylko do koniecznej potrzeby rozruchu silnika. Nie ruszać z miejsca bez upewnienia się, że ciśnienie oleju jest normalne. Dźwignia ogrzewacza karburatora winna być ustawiona do odpowiedniego poziomu (zima — lato), tak samo i ustawienia skoku pompki przyspieszeniowej.
- d) **Używanie hamulców winno być ograniczone do koniecznego minimum**. Z tych względów należy zawsze z awczasu zmniejszać szybkość przed znakami

- drogowymi i świetlnymi, przed zakrętami oraz barierami zamykającymi drogę (przejazdy kolejowe), aby później nie być zmuszonym do gwałtownego hamowania. Na postojach wyłączać silnik.
- e) Należy ściśle przestrzegać norm ciśnienia w oponach pojazdów mechanicznych. Niedopatrzenie w tym kierunku może być powodem nie tylko nadmiernego zużycia paliwa, ale i przedwczesnego zużycia ogumienia.
- f) Napełnianie zbiorników paliwa, jeśli jest przeprowadzone ręcznie na stacji benzynowej, powinno się odbywać tak, aby nie było strat przez rozlew, oraz a-

by do zbiornika nie dostały się cząstki wody i jakiegokolwiek zanieczyszczenia.

- g) Przechowywanie benzyny w magazynach podręcznych winno się odbywać zgodnie z przepisami, aby nie dopuścić do strat, wynikłych z parowania benzyny i niepotrzebnego rozlewu. Przy dłuższym przechowywaniu benzyny należy zwrócić uwagę na pogarszanie się jej wartości z powodu wyparowania jej składników lotnych.

Dyrektor Departamentu  
w/z (—) Inż. L. Gronomski

### Poz. 31

## ZARZĄDZENIE

### MINISTERSTWA KOMUNIKACJI

z dnia 12 grudnia 1947 r.

#### o rejestracji rowerów w roku 1948 i latach następnych.

Nr X. 3 a. 9-03-167-47.

Do

Urzędu Wojewódzkiego  
Wydział Komunikacyjny

w Pruszkowie  
Kraszewskiego 22

Celem uregulowania sprawy rejestracji rowerów w roku 1948 i w latach następnych Ministerstwo Komunikacji — Departament Samochodowy zarządza:

- Przedłuża się na rok 1948 ważność tabliczek rowerowych, wydanych w związku z rejestracją rowerów na rok 1947 na podstawie pisma Ministerstwa Komunikacji — Centralny Zarząd Motoryzacji — z dnia 27 stycznia 1947 r. Nr M. -4c-6-01-47-1, skierowanego do Ministerstwa Administracji Publicznej i Ministerstwa Ziemi Odzyskanych i podanego do wiadomości wszystkim Urzędom Wojewódzkim, Zarządowi Miejskiemu w m. Łodzi.  
W związku z powyższym na rowery zgłoszone do rejestracji w roku 1948 należy wydawać tabliczki rowerowe według wzoru, ustalonego wyżej podanym pismem, z przypadającą nadal kolejną numeracją.
- Urzędy Wojewódzkie, które z uzasadnionych przeszkód nie mogły w roku 1947 przeprowadzić rejestracji na podstawie

wyżej podanego pisma — Ministerstwa Komunikacji z dnia 27 stycznia 1947 r., przeprowadzą w myśl jego zasad rejestrację rowerów w roku 1948.

- Wymienione wyżej zarządzenia nie dotyczą tych Urzędów Wojewódzkich, które sprawę rejestracji rowerów na okres rejestracyjny 1947/48 uregulowały we własnym zakresie jednolicie dla obszaru całego Województwa, łącznie z wykonaniem potrzebnej ilości tabliczek rowerowych.
- Zabrania się wykonywania tabliczek rowerowych po za okres 1948 r. we własnym zakresie przez wojewódzkie i powiatowe władze administracji ogólnej oraz przez zarządy gmin miejskich i wiejskich, o czym należy powiadomić wszystkie zainteresowane urzędy.
- Poczynając od roku 1949, sprawy rejestracji rowerów regulowane będą przez Ministerstwo Komunikacji na podstawie rozporządzenia Ministrów Komunikacji i Spraw Wewnętrznych z dnia 15 lipca 1937 r. o ruchu rowerów na drogach publicznych (Dz. U. R, P, Nr 58/37, poz. 458) z późniejszymi jego zmianami.

Dyrektor Departamentu  
(—) L. Blatton

## Publikacje Władz i Urzędów podległych

### Poz. 32

#### OGŁOSZENIE

Starostwa Powiatowego Sierpeckiego

z dnia 12 lutego 1948 r.

**o wdrożeniu postępowania scaleniowego.**

Nr R. 14-11-47.

Starosta Powiatowy Sierpecki, na podstawie art. 18 ustawy z dnia 31 lipca 1923 r. o scaleniu gruntów (Dz. U. R. P. z r. 1927 Nr 92, poz. 833) w brzmieniu ustalonym rozporządzeniem Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 11 lipca 1932 r. (Dz. U. R. P. Nr 67, poz. 622) oraz art. 3 Dekretu z dnia 12 sierpnia 1946 r. o zespoleniu urzędów ziemskich z władzami administracji ogólnej (Dz. U. R. P. z r. 1946 Nr 43,

poz. 248), podaje do publicznej wiadomości, że w dniu 10 lutego 1948 r. uprawomocniło się orzeczenie Starostwa Powiatowego Sierpeckiego z dnia 17 stycznia 1948 r. dotyczące wdrożenia postępowania scaleniowego i ustalenia obszaru scalenia na gruntach wsi Jonne. Gminy Biezuń, pow. Sierpeckiego.

Starosta  
(—) Cz. Fazan

### Poz. 33

#### OGŁOSZENIE

Starostwa Powiatowego Sierpeckiego

z dnia 12 lutego 1948 r.

**o wdrożeniu postępowania scaleniowego.**

Nr R. 14-9-47.

Starosta Powiatowy Sierpecki, na podstawie art. 18 ustawy z dnia 31 lipca 1923 r. o scaleniu gruntów (Dz. U. R. P. z r. 1927 Nr 92, poz. 833) w brzmieniu ustalonym rozporządzeniem Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 11 lipca 1932 r. (Dz. U. R. P. Nr 67, poz. 622) oraz art. 3 Dekretu z dnia 12 sierpnia 1946 r. o zespoleniu urzędów ziemskich z władzami administracji ogólnej (Dz. U. R. P. z r. 1946 Nr 43,

poz. 248), podaje do publicznej wiadomości, że w dniu 10 lutego 1948 r. uprawomocniło się orzeczenie Starostwa Powiatowego Sierpeckiego z dnia 17 stycznia 1948 r. dotyczące wdrożenia postępowania scaleniowego i ustalenia obszaru scalenia na gruntach wsi Lutocin, gminy Biezuń, pow. sierpeckiego.

Starosta  
(—) Cz. Fazan

## Publikacje Władz i Urzędów niezespólonych

### Poz. 34

#### OBWIESZCZENIE

Prezesa Sądu Okręgowego w Łomży

z dnia 27 lutego 1948 r.

**o powołaniu ławników do Sądów Doraźnych z pow. ostrowskiego i ostrołęckiego.**

Nr Dz. Prez. 601-48.

Prezes Sądu Okręgowego w Łomży na zasadzie § 7 ust. 1 Rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 27 listopada 1945 r. (Dz. U. R. P. Nr 53, poz. 303) ogłasza ogólną roczną listę ławników Sądu Okręgowego w Łomży na

rok 1948 dla rozpoznania spraw w postępowaniu doraźnym oraz spraw o przestępstwa szczególnie niebezpieczne w okresie odbudowy Państwa.

## Powiat ostrowski:

L. p.	Nazwisko i imię	Miejsce zamieszkania
1.	Biały Wacław	Ostrów Maz. ul. Wiejska
2.	Brzostek Józef	" ul. Brokowska
3.	Bogacki Kazimierz	" ul. Kościelna
4.	Besztardo Mieczysław	" ul. Różańska
5.	Brzostek Jan	" ul. Jagiellońska
6.	Cybulski Jan	" Pl. Pierackiego
7.	Ciesielski Aleksander	" ul. Małkińska
8.	Dmochowski Aleksander	m. Brok Czuraj
9.	Damięcki Mieczysław	Ostrów Maz. Dreszera 7
10.	Flanc Józef	" Ugniewo
11.	Głuszczyk Jan	" 63 Rok 1
12.	Grzesiuk Aleksander	" Małkińska
13.	Iwanowski Antoni	" Kacpurska
14.	Jaworski Stanisław	" Książęca
15.	Jasko Roman	" Kościuszki 29
16.	Kołąkowski Jan	" Pl. Ks. Anny 21
17.	Keller Julian	" ul. Targowa 9
18.	Krajewski Aleksander	" Staszycza 5
19.	Kacpura Ludwik	" Brokowska 29
20.	Kokosza Henryk	" Piłsudskiego 22
21.	Karpiński Józef	" Piłsudskiego 16
22.	Kobielnik Jan	" Ostrołęcka 9
23.	Laskowski Józef	Kosuty gm. Zaręby Kościelne
24.	Łyczkowski Antoni	Ostrów Maz. Małkińska 23
25.	Łuszczewski Jan	" Brokowska 8
26.	Majkowski Roman	Małkinia, p. Ostrów Maz.
27.	Maksajdowski Władysław	Ostrów Maz. Kilińskiego 3
28.	Matuszewicz Władysław	Ostrów Maz. Kościuszki 17
29.	Molski Józef	" Piłsudskiego 22
30.	Mikołajczyk Czesław	Smolechy, gm. Jasienica
31.	Mikołajczyk Jan	Paproć Mała, gm. Jasienica
32.	Narewski Józef	Ostrów Maz. Dreszera 7 a
33.	Polak Stanisław	Pęchreta Mała, gm. Jasienica
34.	Pieńkos Stanisław	Ostrów Maz. Szosa Zambrowska
35.	Pajko Władysław	w. Czuraj gm. Długosiodło
36.	Piotrowski Antoni	Ostrów Maz. Kościuszki 5
37.	Putrzyński Aleksander	Małkinia
38.	Pisarek Andrzej	Ostrów Maz. 3 Maja 30
39.	Poterało Leon	" 3 Maja 32
40.	Połończyk Antoni	" Różańska 26
41.	Sierota Franciszek	Szulbirze Koty, p. Ostrów Maz.
42.	Skarpetowski Jan	Ostrów Maz. Kościuszki 11
43.	Samsel Stanisław	" Lubiejewska 49
44.	Sadłowski Aleksander	" Piłsudskiego
45.	Usik Konstanty	" Wileńska 17
46.	Ugniewski Kazimierz	" Wileńska 51
47.	Wróbel Eugeniusz	" Piłsudskiego 22
48.	Wioczyński Stefan	" Różańska 44
49.	Winiarski Antoni	" Ostrołęcka 26
50.	Żelazny Czesław	" 63 Rok 11

## Powiat ostrołęcki:

1.	Bajkiewicz Edmund	Ostrołęka, ul. Rybacka 6
2.	Boguniecki Antoni	" ul. Ks. Pędzicha
3.	Brodowski Leon	" ul. Kilińskiego 28
4.	Błoński Wincenty	" ul. Szkolna 3 a
5.	Błaszczyk Leon	" ul. 11 Listopada 39
6.	Dąbrowski Marian	" budynek Więzienia
7.	Dziergowski Antoni	St. Ostrołęka
8.	Dylewski Edward	Ostrołęka Szosa Warsz. 2
9.	Dąbrat Jan	" 11 Listopada Nr 37
10.	Gąsiorowski Bolesław	wieś Kamianka gm. Rzekuń

L. p.	Nazwisko i imię	Miejsce zamieszkania
11.	Kacprzak Stanisław	Ostrołęka 11 Listopada 37
12.	Kraszewski Karol	" 11 Listopada 39
13.	Kulwieć Maria	" Łęczysk 38
14.	Kulwieć Henryk	" Łęczysk 38
15.	Konarzewski Stanisław	wieś Gocły gm. Czerwin
16.	Kwiatkowski Bolesław	Ostrołęka Goworowska 7
17.	Krawczyk Stanisław	" Inwalidzka 3
18.	Kaczyński Michał	wieś Dylewo gm. Kadzidło
19.	Kraska Franciszek	wieś Szkwa gm. Durlasy
20.	Krajewski Antoni	wieś Pomian gm. Ostrołęka
21.	Kołąkowski Antoni	Ostrołęka ul. Gen. Bema 4
22.	Kulikowski Czesław	" ul. Łęczysk
23.	Kleczkowski Henryk	" ul. Kr. Kazimierza
24.	Krajewski Karol	" ul. Piłsudskiego 10
25.	Krak Tadeusz	Ostrołęka II
26.	Lipski Cyryl	Ostrołęka 26 Maja 1
27.	Łuba Jan	Kaczyny Stara Wieś, gm. Ostrołęka
28.	Mierzejewski Marian	Ostrołęka 11 Listopada 35
29.	Nosek Władysław	" ul. Kościuszki
30.	Nosek Franciszek	" ul. 11 Listopada
31.	Nowicki Władysław	" Insp. Szkolny
32.	Olkowski Henryk	wieś Jurgi, pow. ostrołęckiego
33.	Orłowski Jan	wieś Dzbenin, gm. Rzekuń
34.	Olech Franciszek	Ostrołęka ul. 11 Listopada 30
35.	Ogonowski Franciszek	" II ul. Piłsudskiego
36.	Późniewski Lucjan	" ul. Łęczysk
37.	Piotrowski Konstanty	" ul. Kościuszki
38.	Pszczółkowski Józef	wieś Czarnowo, gm. Goworowo
39.	Reczko Bolesław	Ostrołęka ul. 11 Listopada
40.	Rupiński Konstanty	wieś Janki Młode, gm. Czerwin
41.	Rzepakowski Jan	Ostrołęka ul. 11 Listopada 39
42.	Satkowski Franciszek	" 11 Listopada 37
43.	Stepnowski Władysław	" ul. Parkowa 3
44.	Suska Julian	wieś Łaski, gm. Czerwin
45.	Tabaka Mieczysław	Ostrołęka Gomulickiego Nr 9
46.	Walerzak Stanisław	Stacja Ostrołęka
47.	Zańska Stanisław	Ostrołęka ul. Kościuszki 58
48.	Zieliński Józef	" ul. Starosty Kosa
49.	Zawadzki Władysław	wieś Ponikiew, gm. Goworowo
50.	Załęski Wiktor	wieś Kaczyny Wypychy, gm. Ostrołęka

Prezes Sądu Okręgowego

w/z (—) W. Zajkowski

Wiceprezes

### Poz. 35

#### ZARZĄDZENIE

Naczelnika Okręgu Administracji Miar w Łodzi

z dnia 6 marca 1948 r.

**w sprawie publicznych zbiórek legalizacyjnych w roku 1948 w powiatach: plockim, płońskim, sierpeckim i gostyńskim.**

Na mocy art. 20 Dekretu o miarach z dnia 8 lutego 1919 r. (Dz. U. R. P, 1928 r. Nr 72, poz. 661) i art. 10 Statutu Urzędów Miar (Dz. U. R. P, 1919 r. Nr 74, poz. 429) oraz w myśl art. 12 powołanego Dekretu, zarządzam w roku 1948 publiczne zbiórki legalizacyjne w powiatach: plockim, płońskim, sierpeckim i gostyńskim w celu następczej legalizacji narzędzi mierniczych według następującego planu:

#### I. w powiecie plockim:

1) w Wyszogrodzie od dnia 20 kwietnia do dnia 23 kwietnia 1948 r. dla m. Wyszogród i gmin: Sielce i Rębowo;

2) w Bodzanowie od dnia 27 kwietnia do dnia 30 kwietnia 1948 r. dla gmin: Bodzanów, Mąkolin, Miszewo Mur., Świącice i Łubki.

**II. w powiecie płońskim:**

1) w Płońsku od dnia 7 maja do dnia 26 maja 1948 r. dla m. Płońsk, gmin: Błędówko, Modzele, Naruszewo, Sarbiewo, Sarnowo, Sochocin, Stróżecin, Szumlin, Wójty Zamoście, Wychódzo i Załuski.

**III. w powiecie sierpeckim:**

1) w Raciążu od dnia 3 czerwca do dnia 9 czerwca 1948 r. dla m. Raciąż i gmin: Raciąż, Gutkowo, Gradzanowo, Koziębudy, Drobin i Majki;

2) w Zurominie od dnia 12 czerwca do dnia 16 czerwca 1948 r. dla m. Zuromin i gmin: Zuromin, Biezuń i Stawiszyn;

3) w Sierpcu od dnia 19 czerwca do dnia 5 lipca 1948 r. dla m. Sierpc i gmin: Borkowo, Białyszewo, Gójsk, Lisewo, Rościszewo i Kosemin.

**IV. w powiecie gostynińskim.**

1) w Sannikach od dnia 20 kwietnia do dnia 21 kwietnia 1948 r. dla gmin: Sanniki, Pacyna i Słubice;

2) w Gąbinie od dnia 24 kwietnia do dnia

4 maja 1948 r. dla m. Gąbin i gmin: Czermno, Dobrzyków i Szczawin;

3) w Gostyninie od dnia 7 maja do dnia 21 maja 1948 r. dla m. Gostynin i gmin: Łąck, Skrzany, Rataje, Lucień i Duninow.

W myśl art. 20 Dekretu o miarach zarządy gminne winny:

1) ogłosić o czasie i miejscu, w którym ma się odbyć zbiórka legalizacyjna dla danej gminy.

2) dostarczyć dla czynności urzędowych bezpłatnie odpowiednie pomieszczenie.

3) okazywać wszelką pomoc i współdziałanie urzędnikom legalizacyjnym przy pełnieniu przez nich czynności na terytorium gminy.

Winni stosowania lub przechowywania w obrocie publicznym narzędzi mierniczych nielegalizowanych, nielegalnych lub nierzetelnych, będą karani w myśl art. 23 Dekretu o miarach grzywną do zł 10.000,— i aresztem do 6-ciu tygodni lub jedną z tych kar, ponadto w myśl art. 24 Dekretu o miarach, nieodpowiadające przepisom narzędzia miernicze ulegną uniezdatnieniu do użytku, zniszczeniu lub konfiskacie, bez względu na to, czy stanowią własność skazanego, czy też osoby trzeciej.

Naczelnik Okręgu Administr. Miar  
(—) T. Wierziński.

**DZIAŁ NIEURZĘDOWY****Ogłoszenia o zagubieniu dokumentów**

Zgubiono dowód tożsamości konia, wydany przez Zarząd Gminny Młock na nazwisko Grzymkowski Franciszek, zamieszkały w Płociszewie, gm. Młock, pow. Ciechanów,

Zgubiono tabliczkę z numerem próbnym H. P. R. — 891 motocykla Fijałkowskiego Tadeusza, zamieszkałego we Włochach, ul. Promienista Nr 7.

Zgubiono prawo jazdy Nr 3062, wydane przez Urząd Samochodowy w Pruszkowie na nazwisko Skonek Jerzy, zamieszkały we Włochach, ul. Rejmonta Nr 17.

Skradziono „prawo jazdy”, wydane przez Starostwo Grodzkie w Warszawie na nazwisko Bedyński Jan, zamieszkały w Targówku—Osiedlu, Praga, ul. Kujawska Nr 16 m. 19,

Zgubiono kartę rejestracyjną wojskową R. K. U. Brodnica na nazwisko Felczak Franciszek, urodzony w r. 1923, zamieszkały w Kowalewku, gm. Dąbrowa, pow. Mława.

Zgubiono dowód osobisty, wydany przez Zarząd Gminny w Filicach, kartę rejestracyjną wojskową R. K. U, Mława, wydaną w r. 1945, oraz dowód tymczasowy konia — wałacha, lat 6, maści gniadej, z gwiazdką, wydaną przez Zarząd Gminny w Filicach. W/w dokumenty zostały wydane na nazwisko Iwaszko Antoni, urodzony dnia 13 marca 1913 r., zamieszkały w Uzdowie, pow. Działdowo.

Zgubiono dowód tożsamości konia - klaczy, lat 4 „Z”, maści siwoczarnej, lewa przednia koronka, obie tylne pęciny białe, wydany przez Zarząd Gminny w Mostowie na nazwisko Jagła Stanisław, zamieszkały w Krzywkach - Boskach, gm. Mostowo, pow. Mława.

Zgubiono dowód tożsamości konia - wałacha, maści jasno-gniadej, wydany na nazwisko Echalin Jan, zamieszkały w Przewodowie I wem, gm. Kozłowo, pow. Pułtusk,

Zgubiono dowód tożsamości konia - klaczy, lat 4, maści brudno kasztanowej, łysej, z chrapką, wydany przez Zarząd Gminny Mostowo na nazwisko Jagła Marianna, zamieszkała w Krzywkach - Boskach, gm. Mostowo, pow. Mława.

Skradziono legitymację służbową Nr 28/78, wydaną przez Zarząd Miejski w Pruszkowie, oraz legitymację Związku Zawodowego Pracowników Samorządowych Nr 26 na nazwisko Krafft Janina.

Zgubiono tymczasowy dowód osobisty Nr 120, wydany przez Zarząd Gminny w Zbójnej na nazwisko Perzan Stefan, urodzony dnia 22 lutego 1922 r. w Czarni, gm. Zbólna, pow. Ostrołęka.

---

#### TŁOCZONO Z POLECENIA WOJEWODY WARSZAWSKIEGO

---

Ogłoszenia przyjmuje Administracja „Warszawskiego Dziennika Wojewódzkiego” w Urzędzie Wojewódzkim Warszawskim w Pruszkowie, ul. Kraszewskiego 27 codziennie—oprócz niedziel i świąt — w godzinach od 11-ej do 13-ej.

Należność za numery Dziennika Wojewódzkiego i ogłoszenia od dnia 1 stycznia 1948 r. należy wpłacać na konto w P., K. O. Nr 1 — 2158 „Urząd Skarbowy w Pruszkowie na budżet Ministerstwa Administracji Publicznej dział II. § 7”.

Cena Dziennika Wojewódzkiego będzie podawana każdorazowo zależnie od objętości numeru.  
Cena jednego egzemplarza Nr 6, zł 60.—.

Cena ogłoszeń; cała strona zł 3000,—; 1/2 strony 1500,— zł,  
drobne ogłoszenia zł 5,— za wyraz.

---