

Motoryzacja



8.X

8.XI



*Przyjaźń ZSRR — Pomoc ZSRR —
Przykład ZSRR*

*— oto podstawowe źródła naszych
zwycięstw*

BOLESŁAW BIERUT



T R E Ś Ć

O DALSZY ROZWOJ WSPÓŁZAWODNICTWA PRACY — inż. B. Tyszkiewicz
SZKOŁY PRZODOWNICTWA PRACY — T. Potocki
PODSUMOWANIE WYNIKÓW WSPÓŁZAWODNICTWA W PKS ZA II KW.
1953 r. — J. Cieplak
NIEDOPUSZCZALNE ZANIEDBANIA W EKSPLOATACJI OGUMIENIA —
mgr J. Wojciechowski
ORGANIZACJA NAPRAW NA TLE ROZWOJU MOTORYZACJI —
mgr inż. J. Grodecki
DIAGNOSTYKA SAMOCHODOWA (10) — inż. St. Gołębiowski
NOWE POMYSŁY RACJONALIZATORSKIE
ROZWOJ KONSTRUKCJI SCOOTERA — mgr. inż. St. Brzóska
DOSTARCZANIE POJAZDÓW MECHANICZNYCH DO POTRZEB OBRONY
PAŃSTWA — E. O.
ZMIANA TARYF TOWAROWYCH W TRANSPORCIE DROGOWYM —
J. B.
ZARZĄDZENIE W SPRAWIE ZASAD ORGANIZACJI I ZAKRESU DZIA-
ŁANIA KOMÓREK NORMALIZACYJNYCH W RESORTACH — Ł. M.
O PODNIESIENIE POZIOMU SZKOLENIA — St. Śliwa
NAJLEPSZY KLUB TIR W PKS W I PÓŁROCZU 1953 R. — Z. J.
ZJAZD PRZODOWNIKÓW I RACJONALIZATORÓW OKRĘGU PKS
W OLSZTYNIE — A. P.
SPOTKANIE CZYTELNIKÓW Z AUTORAMI — inż. Z. Modzelewski
WAGON — WYSTAWA WYDAWNICTW KOMUNIKACYJNYCH (2) —
A. Wojtyga
O SZEROKĄ POPULARYZACJĘ WYDAWNICTW TRANSPORTOWYCH —
K. P.
NOWE WYDAWNICTWA SAMOCHODOWE

REDAGUJE KOMITET. Adres Redakcji: Warszawa, ul. Sienkiewicza 4, tel. 693-51

Prenumeratę należy zamawiać tylko w placówce pocztowej właściwego rejonu doręczeń, na terenie którego zamieszkuje prenumerator-odbiorca. Powyższe nie dotyczy prenumeraty zbiorowej, którą należy zamawiać u kolporterów zakładowych.

ADMINISTRACJA: „Wydawnictwa Komunikacyjne” — Warszawa, Al. Jerozolimskie 107, tel. 604-71 wewn. 27
Konto czekowe PKO — „Motoryzacja” — czasopismo — Warszawa, nr I-1955/110. Prenumerata: kwartalnie zł 15,
za pół roku zł 30, za rok zł 60.

Wydawca: „WYDAWNICTWA KOMUNIKACYJNE” Warszawa, ul. Kazimierzowska 52

Nakład 4.500 egz. Ark. druk. 4, papier druk. sat. (VII/A-1/70). Oddano do druku 26.9.53. Druk ukończono 2.10.53
Zakład Graf. RSW „Prasa” — Al. Jerozolimskie 125. Zam. 2127 — 3. IX 53 r. 4-B-19877

Motoryzacja

ORGAN MINISTERSTWA TRANSPORTU DROGOWEGO I LOTNICZEGO

Rok VIII

PAŹDZIERNIK 1953 r.

Nr 10 (86)

Inż. BOHDAN TYSZKIEWICZ

O dalszy rozwój współzawodnictwa pracy

Realizacja zadań Planu 6-cioletniego stawia przed zakładami pracy konieczność usprawnienia dotychczasowej pracy i wprowadzenia metod dających gwarancję wykonania i przekraczania zadań planowych.

W ostatnim okresie czasu obserwujemy znaczny wzrost ruchu współzawodnictwa pracy socjalistycznej, ruchu mającego podstawowy wpływ na osiągnięte przez załogi wyniki produkcyjne.

Realizując wskazania Partii i Centralnej Rady Zw. Zaw. — Związek Zaw. Pracowników Transportu Drogowego i Lotniczego zwraca stale swą uwagę na dalszy rozwój współzawodnictwa, na rozwój nowych form oraz ich powiązania z zadaniami planowymi stojącymi przed transportem samochodowym m. in. przed Państwową Komunikacją Samochodową, Zakładami Napraw Samochodowych i Techniczną Obsługą Samochodów.

Analizując ostatni okres należy stwierdzić przede wszystkim znaczny wzrost biorących udział we współzawodnictwie i podejmujących zobowiązania.

Fakty te świadczą, że dziś załogi rozumieją cel podejmowania zobowiązań, wpływ ich na realizację planów produkcyjnych i zwiększenie dochodu osobistego i narodowego.

W PKS udział w zobowiązaniach lipcowych wzięło 96% zatrudnionych. Według otrzymanych sprawozdań 93% podjętych zobowiązań zostało wykonanych, przyczyniając się do znacznego przekroczenia zadań planowych na odcinku przewozu osób i towarów oraz w gotowości technicznej pojazdów. Świadczą dobitnie o tym cyfry realizacji usług według niżej podanej tabelki (wg danych za II-gi kwartał)

	kwiecień	maj	czerwiec	og. II kw.
Ruch osobowy	104,1	104,1	106,7	105,0
Ruch towarowy	122,5	127,2	133,9	128,0
Spedycja	120,2	134,7	130,4	128,5
Ogółem	113,2	116,6	120,0	116,7
Gotowość techn. (wyk.)	94,8	95,4	96,1	95,4

W lipcu rb. nastąpił dalszy wzrost wykonanych zadań, a gotowość techniczna wykonana została w 97%, przy czym jest ona wyższa o 5,4% w stosunku do I-go kwartału.

Przytoczone wyżej cyfry w zestawieniu ze wzrostem ilości współzawodniczących (obecnie 75,3%) i w zestawieniu ze wzrostem ilości wykonanych zobowiązań, wskazują niezbicie na wpływ ruchu współzawodnictwa na wykonanie zadań planowych.

W ostatnim okresie czasu cały szereg pracowników PKS podjęło zobowiązania w oparciu o nowe formy współzawodnictwa.

Powszechnie spotykamy dziś pojazdy z napisem „mój samochód świadczy o mnie” — hasło podjęte przez przodującego kierowcę Ekspozytury PKS w Bydgoszy, realizowane przez większość jednostek PKS. Hasło to przyjęło się nie tylko w naszym resorcie, ale przeniosło się na inne gałęzie transportu uspołecznionego. Spotykamy je poza PKS w budownictwie, w transporcie gastronomicznym i handlowym, w łączności. Szybko podnosi się wygląd i stan pojazdów. Dziś mamy już w

samym PKS przeszło 2.500 kierowców, realizujących to hasło. Nadto forma ta znalazła zastosowanie w innych gałęziach produkcji narodowej: w kolejnictwie, „mój parowóz świadczy o mnie”, a w służbie drogowej dróżnicy podejmują hasło: „mój odcinek świadczy o mnie”.

Rozwijają się również nowe dalsze formy współzawodnictwa przy pracach przeładunkowych pod hasłem „nie dopuścimy do przestoju wagonów kolejowych” oraz „ani jednego kilometra bez ładunku”. Przyczyniają się one do likwidacji pustych przebiegów samochodów i skrócenia czasu obrotu wagonów kolejowych. Pracownicy wielu stacji obsługi swą pracą przyczyniają się wydatnie do podniesienia gotowości technicznej pojazdów: realizowane przez nich hasło „po mnie nikt nie będzie poprawiał” w znacznej mierze wpłynęło na zmniejszenie ilości napraw, na poprawę ich jakości oraz zmniejszenie postojów technicznych samochodów.

Konduktorki PKS realizują hasło podjęte przez tow. Kamińską z Ekspozytury PKS — Wrocław, która rzuciła hasło: „Uprzejmość cechą konduktora”. Ten rodzaj współzawodnictwa wpływa korzystnie na zmianę stosunku do pasażerów, na otoczenie pasażera większą opieką i troską.

Zestawiając wpływ nowych form i dalszego zwiększenia ilości zobowiązań długofalowych — międzynarodowych, oszczędności ogumienia i paliwa — z jednoczesnym zwiększeniem aktywności Rad Zakładowych, grup związkowych i kierownictwa Ekspozytur w stosunku do zagadnień współzawodnictwa jako metody wykonania planowych zadań — należy uznać, że wykonanie planu I-go półrocza przez PKS na 12 dni przed terminem jest prawidłowym następstwem dalszego rozwoju tego ruchu.

Dziś można z całą stanowczością stwierdzić, że w PKS współzawodnictwo wyszło już z okresu „formalnego”, a weszło w okres konkretnych zobowiązań gwarantujących wykonanie zadań. Załogi Ekspozytur PKS odpowiadają na zwiększone zadania zobowiązaniami przekraczanymi w toku realizacji. Dziś walka załóg PKS o palmę pierwszeństwa toczy się z rosnącą siłą, a wyniki osiągane przez przodujące Ekspozytury wskazują na ukryte rezerwy produkcyjne w pozostałych placówkach. Zadaniem Centralnego Zarządu i Związku jest te wyniki dokładniej analizować i przodujące metody przenosić na słabiej pracujące zakłady.

Metody pracy Ekspozytury w Jeleniej Górze, która w II-gim kwartale br. osiągnęła czołowe miejsce w PKS i zdobyła sztandar prechodni Zarządu Głównego Związku, wskazują dobitnie że tylko poprzez usilną pracę polityczną wśród załogi, przez doprowadzenie zadań do każdego stanowiska i mobilizację całego aktywu zakładowego można osiągnąć tak wspaniałe wyniki jak wykonanie w ton/km 137,7%, wpływy 138%, gotowość 111%.

Mimo wielu przytoczonych osiągnięć nadal popełnia się szereg błędów i niedociągnięć wpływających ujemnie na dalszy przyspieszony rozwój współzawodnictwa, a wśród nich dwa są najpoważniejsze.

Przed wszystkim nie zwracamy nadal należytej uwagi na najslabsze Zarządy Okręgowe PKS, gdzie współ-

zawodnictwo nie wyszło poza ramy „administracyjnego kierowania” — jak Lublin, Warszawa, Rzeszów, Kielce. W tych Okręgach współzawodnictwo nie odgrywa jeszcze tej roli jaka przypada mu w okręgu wrocławskim, bydgoskim, czy gdańskim.

Zarząd Główny na posiedzeniu Prezydium analizował przyczyny tego stanu. Leżą one przede wszystkim w niedostatecznej pracy masowo-politycznej Rad Zakładowych oraz słabej pomocy tych Okręgów Związku podległym ogniowom. Otoczenie specjalną opieką słabszych placówek to w chwili obecnej najważniejsze zadanie CZ PKS i Związku dla dalszego zwiększenia realizacji zadań planowych, zwłaszcza w okresie przewozów jesiennych.

Poważnym niedociągnięciem są nadal niewystarczające formy upowszechniania osiągnięć przodujących kierowców, brygad przeładunkowych i stacji obsłóg. Nie wystarczy rejestracja faktów wysokiego przekraczania norm pracy czy przebiegów — dziś zwiększone zadania wymagają dokładniejszej analizy przyczyn wysokich przebiegów, oszczędności materiałów pędnych — do masowego stosowania. Konieczne stało się przeprowadzenie narady kierowców 200.000 i 300.000 tysięcy dla zapoznania szerokiego ogółu z ich wynikami pracy i tu niewątpliwą winę ponosi Zarząd Główny Związku i Centralny Zarząd PKS za brak inicjatywy działania na tym odcinku. W chwili obecnej przeprowadzenie takiej narady z udziałem przedstawicieli nauki jest koniecznością dla zapobieżenia marnotrawstwa osiągnięć przodowników PKS.

W Technicznej Obsłudze Samochodów należy stwierdzić również poważny rozwój współzawodnictwa, a zestawienie cyfr wykonania planowych zadań z podjętymi zobowiązaniami i ilością współzawodniczących najlepiej ilustruje podane niżej zestawienie:

	maj czerwiec lipiec	
zadania planowe*)	114,2	108,7 113,0
% współzawodn.	—	75,0 77,0
ilość podj. zob.	242	270 321
% wyk. zobowiąz.	93,0	95,0 96,0

Żałogi Stacji TOS-u w zrozumieniu stale rosnących zadań przed tym przedsiębiorstwem stojących podejmują zobowiązania miesięczne i okolicznościowe. Przyczyniają się one do wysokiego przekraczania planowych zadań przez wszystkie Stacje, przy czym w lipcu r.b. zrealizowały one swe zadania od 101 — 132%. Prócz zobowiązań produkcyjnych szeroko podejmowano zobowiązania w dziedzinie oszczędności materiałów, przekraczania norm pracy i regeneracji części.

Żałogi TOS-u szeroko stosują hasło tow. Saja „Ja nie wypuszczę braku”. Obecnie 34% zatrudnionych stosuje tę metodę pracy poprzez wydawanie listów gwarancyjnych. Poprawiła się znacznie jakość usług TOS-u, spadła więc ilość reklamacji. Poniższe zestawienie wskazuje na spadek ilości reklamacji i wzrost ilości pracowników stosujących hasło poprawy produkcji.

	maj	czerwiec	lipiec
ilość reklamacji (wskaźnik)	0,7	0,6	0,4
ilość prac. stos. hasło popr.			
prod. w % zatrudn.	12%	19%	34%

Walka żałóg TOS-u o palmę pierwszeństwa jest może najlepszym dowodem socjalistycznego stosunku do sprzętu i zadań stojących przed tymi placówkami. Mimo poważnych trudności terenowych oraz braków materiałowych cały szereg Stacji podnosi swe osiągnięcia zbliżając je do przodujących. Poprawia się praca i wyniki współzawodnictwa TOS — Warszawa, Słupsk, Wrocław. W II-gim kwartale na czoło wysunęła się Stacja w Bydgoszczy. Żałoga tego TOS-u zdobyła proporzec przechodni Zarządu Głównego oraz systematycznie podnosi swe osiągnięcia, coraz lepiej i sprawniej obsługuje pojazdy.

Rozwój współzawodnictwa przyczynia się również do znacznego przekroczenia planowanych wydajności pracy. W czerwcu wynosiła ona 109,5% a w lipcu r.b. przewyższa planowaną dla grupy pracowników przemysłowych o 13,4%, a dla robotników tejże grupy o 12,4%.

Pozytywne wyniki w rozwoju współzawodnictwa w TOS-ie nie mogą jednak przesłonić faktu, że **nadal nie potrafimy należycie rozwijać i umocnić współzawodnictwa o najlepszy zespół montersko-naprawczy, o najlep-**

szego w zawodzie, np. elektryka, smarowacza, monter. Uruchomienie tych form jeszcze bardziej zapewni wyniki dotychczas osiągane i przyczyni się do dalszego przekraczania norm pracy. Zagadnienie to znalazło się obecnie w toku opracowań Zarządu Głównego Związku i Zarządu TOS-u.

Niezależnie od powyższego konieczne jest zwrócenie baczniejszej uwagi przez Zarządy Okręgowe Związku na działalność Rad Zakładowych w tych przedsiębiorstwach, a to ze względu na to, że większość radców — pracowników nieetatowych — zajmuje się dorywczo zagadnieniami związkowymi. Dlatego często ich zainteresowanie oraz mobilizacja załogi nie odpowiada potrzebom zadań produkcyjnych.

Usunięcie podanych wyżej niedociągnięć w powiązaniu z szerszą propagandą i popularyzacją współzawodnictwa pomoże załogom TOS-u doprowadzić swe wyniki pracy do lepszych form, co jednocześnie wymaga zwrócenia większej niż dotychczas uwagi przez Zarząd TOS-u na zagadnienia współzawodnictwa, zobowiązania i ich kontroli.

W Zakładach Napraw Samochodów współzawodnictwo nie rozwija się tak pomyślnie jak to ma miejsce w PKS lub TOS-ie. Rozwój tego ruchu przebiega tu znacznie wolniej, a w niektórych zakładach trudno w ogóle mówić o współzawodnictwie pracy. Przedstawione niżej zestawienie wykonania zadań planowych i % współzawodniczących daje obraz niewłaściwej pracy aktywu zakładowego w Zakładach Napraw Samochodów.

	maj czerw. lipiec	
Wyk. zadań plan. w %	71,4	59,8 84,8
ilość współzawodn.	—	67,0 67,0

Wprawdzie, jak wynika z zestawienia, uzyskano nieznaczny wzrost ilości współzawodniczących („na papierze”) to jednak zestawienie wykonania zadań planowych potwierdza całkowicie fakt, że współzawodnictwo nie odgrywa tu decydującej roli na wykonanie zadań planowych. Podjęte zobowiązania lipcowe w nieznacznym % przyczyniły się do zwiększenia zadań, co jednak w dalszym ciągu wymaga głębokiej analizy sytuacji ze strony Związku i Centr. Zarz. S. S.

Powyższy stan jest przede wszystkim wynikiem niedostatecznej mobilizacji załóg i braku odpowiedniej wśród nich pracy masowo-politycznej, zwłaszcza w Zakładach: Jelczańskich, Elbląskich, i Oświęcimskich.

W Zakładach tych % współzawodniczących nie przekracza 50, tzn. że połowa załogi nie bierze udziału we współzawodnictwie, nie dąży do zwiększenia wydajności pracy i przekroczenia nowych norm.

Wskutek tego zakłady CZ. S. S. nie osiągają planowanej wydajności i w lipcu r.b. była ona niższa o 10%.

Zupełnie inaczej przedstawia się to zagadnienie w Zakładach Warszawskich. Dzięki odpowiedniej pracy Organizacji Partyjnej, Rady Zakładowej, przez zwiększenie pracy masowo-politycznej wśród załogi, wśród grup związkowych oraz lepszej kontroli wykonania zobowiązań — zakłady te osiągnęły w II-gim kwartale br. przodujące miejsce pośród zakładów CZ. S. S. i zdobyły sztandar przechodni Zarządu Głównego.

Podniosła się również praca w Zakładach Krakowskich. Wykonały one swe zadania za lipiec br. w 120% przy poważnym wzroście ilości współzawodniczących i wykonaniu zadań. Poważną rolę we wzroście wydajności pracy odegrały wprowadzone nowe normy, zaatakowane ostro przez załogę. Szczególnie wyróżniły się działy: silnikownia, stolarnia i blacharnia.

Poprawiła się również praca i jej wyniki w Zakładach Kujawskich i Wielkopolskich.

Mimo wskazanych osiągnięć nadal stwierdzić należy, że w podnoszeniu i umacnianiu ruchu współzawodnictwa mamy nadal poważne błędy. **Najważniejszym z błędów to nadal niewystarczająca, nieodpowiadająca potrzebom tych zakładów — praca masowo-polityczna.** Rady Zakładowe nie interesują się grupami związkowymi, nie prowadzą z nimi odpraw (Oświęcim, Elbląg), nie analizują wyników produkcyjnych zakładów — np. Jelcz. Zarządy Okręgowe Związku zajmują się niedostatecznie tymi najsłabszymi zakładami.

Poważnie niedomaga nadal kontrola zobowiązań. W Elbląskich Zakładach % wykonanych zobowiązań wyniósł w I-szym kwartale br 61%, w II-gim kwartale 65%. W Oświęcimskich Zakładach w I-szym kwartale br. tyl-

*) Wzrost zadań planowych w miesiącach maj — lipiec wynosił ponad 20%.

ko w 38% wykonano zobowiązania. Tego rodzaju brak kontroli ze strony Rad Zakładowych i kierownictwa jedynie demobilizuje załogi i podrywa autorytet całości współzawodnictwa.

Dalszym błędem jest całkowity brak jakiegokolwiek pracy polityczno-wychowawczej wśród kobiet. W Jelczu i Elblągu w ogóle nie pracują Rady Kobiety, wskutek czego w zakładach tych bierze udział we współzawodnictwie zaledwie kilkanaście % kobiet.

Nadal niedostatecznie rozwijają się nowe formy — zbyt mała ilość pracowników współzawodniczy o realizację hasła tow. Saji (tylko 6%). Słabo rozwija się współzawodnictwo o najlepsze w zawodzie i o najlepszą brygadę.

W dalszym ciągu prawie we wszystkich zakładach mimo odpowiednich warunków nie pracują radiowęzły — Jelcz, Solec Kuj., Elbląg, Oświęcim, W-wa. Nie spełniają one podstawowej formy propagandy współzawodnictwa i mobilizacji załogi do walki o wykonanie zadań. Tablice, gablotki, gazetki nie spełniają swej roli, często pozostają nietknięte przez dłuższe okresy czasu.

TADEUSZ POTOCKI

Szkoły przodownictwa pracy

Podstawowym prawem rozwoju gospodarki socjalistycznej jest systematyczny wzrost wydajności pracy.

„Robotnik — po to, by skutecznie walczyć o podnoszenie wydajności pracy, musi mieć pewien konkretny bodziec w tym kierunku, musi wiedzieć, że trzeba podnosić swoje kwalifikacje, usprawniać metody pracy, dążyć do uzyskania lepszej i tańszej produkcji. Bodźcem takim powinna być słuszna i uzasadniona technicznie dostosowana do nowych warunków, do organizacji naszego przemysłu — norma i odpowiadająca jej płaca zarobkowa” — czytamy w artykule przewodniczącego CRZZ — tow. Kłosiewicza pt. „O uregulowanie systemu norm i płac”.

Dotychczasowe normy nie mobilizowały — stwierdziło to szereg narad produkcyjnych. Wskazywali na to sami robotnicy i przytaczali szereg przykładów.

„...młodego robotnika Gryko, pracującego na rewolwerówce często można było spotkać w szatni dokąd szedł „na papierosa”. Gdy zwracano mu uwagę — odpowiadał: —

„Wyrabiam 200% normy, to mi wystarczy — więcej nie mogę”.

Czy rzeczywiście nie mógł?

Stała do tej maszyny tow. Bałuc i już w pierwszym miesiącu wyrobiła 270% normy.

Przestarzałe normy — sprzyjały niedostatecznej dyscyplinie pracy, łazikowstwu itp. przejawom podważania i opóźniania tempa rozwoju przemysłu.

Ostatnio przeprowadzona reforma systemu norm i płac jest czynnikiem mobilizującym całą klasę robotniczą do walki o nowe tony węgla, stali, tysiące metrów tkanin i nowe materiały budowlane.

Uporządkowanie płac i norm musi iść w parze ze stałą walką o postęp techniczny.

Mając na celu stały wzrost wydajności pracy, aby pomóc robotnikom w przekraczaniu nowych norm — drogą udoskonalenia technicznych, technicznego opracowania trudnych robót, drogą udoskonalania przyrządów — musimy usprawnić ich pracę. Zatrzaszczyć się o to, by każdy robotnik otrzymał na czas niezbędne materiały. Trzeba aby pracownicy transportu wewnętrzznego orientowali się należycie w potrzebach załóg poszczególnych zmian. W tym celu wskazane jest, aby produkcyjne plany dziennie rozbić na plany zmianowe.

Na każde stanowisko pracy powinna być opracowana instrukcja zawierająca dokładne opisy powierzonych do wykonania operacji. Ważna jest również troska o to, by każdy robotnik znał swoje zadania na dzień bieżący i na najbliższy okres. Powinien on znać ilość i rodzaj

Te podstawowe braki w rozwoju współzawodnictwa pracy, w powiązaniu z brakiem opieki nad przodownikami i brakami organizacyjnymi zakładów, przyczyniają się do nie wykonywania planów produkcyjnych.

Konieczne staje się zwiększenie opieki nad tym pionem, opracowanie form pomocy i ich realizację przez resort i Zarząd Główny Związku, tak by nie dopuścić do nie wykonania zadań tegorocznych.

Rozpatrując całość zagadnień współzawodnictwa pracy w PKS, TOS i CZ. S.S. stwierdzić należy, że dalszy rozwój zależy przede wszystkim od usunięcia dotychczasowych niedociągnięć, a powtórę zależy od pełnej operatywności ogniw związkowych wraz z kierownictwami zakładów i aktywnym związkowym. Pamiętajmy więc, że dalszy rozwój współzawodnictwa w tych przedsiębiorstwach to rękojmią przyspieszenia realizacji zadań czwartego roku Planu Sześcioletniego.

Inż. B. Tyszkiewicz
Sekretarz Zarządu Głównego
Zw. Zaw. Prac. Transp. Drog. i Lotn.

operacji, jaką zgodnie z planem powinien wykonać w ciągu dnia pracy oraz wysokość zarobku jaki otrzyma za ich wykonanie.

Walka o postęp techniczny, bardzo istotny odcinek walki o wzrost wydajności — łączy się nierozdzielnie z drugim nie mniej ważnym zagadnieniem — socjalistycznym współzawodnictwem pracy.

Opublikowana przed paru miesiącami nowa metoda obróbki skrawaniem nowatora Środkowo-Woźzańskich Zakładów Budowy Obrabiarek w Kujbyszewie — tow. Kolesowa posiada rewolucyjne znaczenie w dziedzinie skrócenia czasu obróbki. Znalazła też ta metoda wielu zwolenników wśród robotników naszych zakładów.

Uczestnicy narady w sprawie upowszechnienia noża Kolesowa, która obradowała w dniu 30 maja br. w Warszawie, w liście do tow. Bieruta pisali między innymi, że zobowiązują się:

„...spopularyzować jak najszerzej metodę wysokowydajnej obróbki skrawaniem nożem Kolesowa, wprowadzić jak najszybciej i jak najszerzej w swoich zakładach pracę nożem Kolesowa na jak największą ilość robót i przystosować do pracy w nowych warunkach narzędziownie, wydziały mechaniczne i inne, stwarzając podstawę dla pełnego osiągnięcia pozytywnych wyników.”

Ogólnokrajowa narada w sprawie upowszechnienia metody Kowalowa przeprowadzona w dniu 20.VI br., która była równocześnie zakończeniem zorganizowanego przez CRZZ — PKPG — NOT oraz Instytut Ekonomiczny i Organizacji Przemysłu konkursu na osiągnięcie najlepszych wyników w szkoleniu metodą inż. Kowalowa, wykazała poważne rezultaty uzyskane dotychczas przez naszą gospodarkę, dzięki upowszechnieniu metody inż. Kowalowa w większości zakładów pracy.

Godnym podkreślenia jest fakt, że wśród wielu nagrodzonych zespołów na liście figuruje również odcinek drogowy Rućiany — podległy Centralnemu Zarządowi Dróg Publicznych.

Narada wysunęła wiele konkretnych wniosków stanowiących wytyczne do dalszego rozwoju szkolenia tą metodą. Najważniejsze z nich zalecają systematyczność w stosowaniu tej metody, włączenie szkolenia metodą Kowalowa do prac zakładowych komórek szkolenia zawodowego, organizowanie szkół przodownictwa pracy oraz zacieśnianie współpracy na tym odcinku pomiędzy związkiem zawodowym, administracją i kółkami Naczelnej Organizacji Technicznej.

Szkoły przodownictwa pracy, jako jedna z form socjalistycznego współzawodnictwa, których zasady organizacyjne podbudowane są bogatym doświadczeniem stachanowskich szkół przyfabrycznych — w naszej go-

spodarce narodowej posiadają poważny dorobek. Szkoły te w najwłaściwszy sposób urzeczywistniają stalinowską zasadę współzawodnictwa:

„... braterska pomoc dla pozostających w tyle, ze strony przodujących, w celu osiągnięcia ogólnego postępu“*)

Cechą charakterystyczną dla szkół przodownictwa pracy jest to, że ich powstawanie i rozwój związany jest z powstawaniem i rozwojem nowych form współzawodnictwa. Każda nowa forma rozwoju socjalistycznego współzawodnictwa wymaga przekazywania nowych doświadczeń przodowników pracy pozostałym pracownikom. Tę funkcję spełniają szkoły przodownictwa pracy i często przybierają formę związaną z nową formą współzawodnictwa. Jednak należy stwierdzić, że każda nowa forma szkoły przodownictwa pracy da bardzo dobre wyniki, jeżeli cel szkoły określi zadanie osiągnięcia konkretnych wskaźników. Dlatego też szkoły przodownictwa pracy organizowane w ściśle określonym celu są najbardziej popularne wśród robotników.

Wyniki osiągnięte drogą szkolenia w szkołach przodownictwa pracy wyznaczają im jedno z czołowych miejsc wśród produkcyjnych zagadnień gospodarki narodowej. Efektywność szkół przodownictwa pracy polega na tym, że wywierają one wpływ na podniesienie wydajności pracy i poprawienie nieomal wszystkich jakościowych wskaźników pracy przedsiębiorstwa.

Szkoły przodownictwa pracy niejednokrotnie decydują o możliwości wykonania planów produkcyjnych przez zakłady pracy.

* * *

Doświadczenia minionego okresu, pozwalają obecnie wejść w następny etap — etap masowego rozwoju szkół przodownictwa pracy.

Aby ten etap zbliżyć do organizatorów — mniej zapoznanych z tą formą szkolenia oraz udostępnić im doświadczenia przodujących zakładów pracy, artykuł omawia zasadnicze zagadnienia organizacyjne, na podstawie których szkoły te powstają i które szkolenie w nich czynią najbardziej efektywnym.

Mówiąc o szkołach stachanowskich — b. Przewodniczący Rady Najwyższej ZSRR Szwernik powiedział w referacie wygłoszonym na VIII plenum Wszechzwiązkowej Centralnej Rady Związków Zawodowych —

„należy zaznaczyć, że nie chodzi tu o takie szkoły, w których uczniowie siedzą w ławkach z kalamarzami, zeszytami i ósmdkami. Nic podobnego! Są to szkoły szczególnego typu: szkoły w których stachanowcy opowiadają robotnikom jak organizują swoją pracę i jak osiągnęli wysoką wydajność pracy.“

Szkoły przodownictwa pracy, w zasadzie organizowane są w zakładach pracy, w których pracują szkoleni robotnicy. Spotykamy jednak tzw. „Międzyzakładowe szkoły przodownictwa pracy“. Typowym przykładem międzyzakładowej szkoły przodownictwa pracy była szkoła zorganizowana w fabryce traktorów „Ursus“ koło Warszawy, w której przodownicy pracy i racjonalizatorzy z innych miejscowości i zakładów pracy zapoznali się z nożem i metodą pracy Kolesowa.

Szkolenie w szkołach przodownictwa pracy, aby nie naruszało normalnego biegu produkcji, prowadzone jest po pracy. W ten sposób unika się odrywania zarówno szkolonych jak i szkolących od ich normalnych zajęć.

Szkoły przodownictwa pracy można by podzielić na dwa rodzaje, z których w pierwszym przypadku — jeden przodownik pracy przekazuje swe doświadczenia małej grupie robotników (od 1 do 10 osób); i w drugim przypadku — kilku przodowników pracy, których właściwsze metody stosowane w procesie roboczym stanowią przedmiot nauczania, jako zespół przekazuje swoje osiągnięcia produkcyjne większej grupie robotników, a nawet całej załodze wydziału produkcyjnego.

Drugi typ szkół przodownictwa pracy bardzo zbliżony jest swymi zasadami organizacyjnymi do metody inż. Kowalowa. Polega on na badaniu i ustalaniu najracjonalniejszych metod pracy w drodze analizy prze-

biegu pracy każdego z wyznaczonych przodowników. Analizy dokonuje konsultant i polega ona na sporządzaniu dokładnego opisu każdej z wykonywanych czynności i chronometrażu, a przez porównanie — ustala się najracjonalniejszą metodę pracy.

Oceny ustalonej i najracjonalniejszej metody pracy dokonuje się na naradzie technicznej, w której uczestniczą kierownicy działów produkcyjnych, majstrowie i przodownicy pracy.

Z wnioskami z narady zapoznaje się i zatwierdza je dyrektor lub główny inżynier zakładu.

Przodownicy, których metody pracy zostały przyjęte za podstawowe w procesie nauczania i stanowią składowe części ustalonej i najracjonalniejszej metody pracy, uczestniczą w szkoleniu, aby w ten sposób opanować całość nauczanej metody. Przy pokazach praktycznych przekazują oni swe doświadczenia szkolonym.

Uruchomienie szkół przodownictwa pracy II typu powinno być poprzedzone:

- ustaleniem zadań dla przeprowadzenia których organizowana ma być szkoła;
- wyznaczeniem w charakterze konsultanta — technika normowania pracy;
- wyznaczeniem grupy przodowników pracy zatrudnionych przy jednakowych lub pokrewnych robotach i przeprowadzeniem analizy ich pracy.

Kandydatów do szkolenia w szkołach przodownictwa pracy, dobiera się spośród robotników tego samego zawodu, uwzględniając stopień zaawansowania w zawodzie oraz nie wykonania lub przekraczania norm pracy.

Praktycznie organizacyjne kierownictwo szkół przodownictwa pracy należy do kierowników działów produkcyjnych, a na poszczególnych odcinkach — do majstrów i aktywów związkowego. Jednak moralna i administracyjna odpowiedzialność za powstawanie i rozwój szkół przodownictwa pracy obciąża dyrektorów lub ich zastępców do spraw technicznych (głównych inżynierów).

Szkoły przodownictwa pracy nie mogą tworzyć się samorzutnie — od przypadku do przypadku i dlatego aparat kierowniczy zakładu pracy powinien:

- ustalić zadania, dla przeprowadzenia których organizowana jest szkoła przodownictwa pracy;
- zapewnić niezbędne warunki dla pomyślnej pracy szkoły;
- z grupy przodowników pracy wyznaczyć pracownika, który przeprowadzi szkolenie;
- z personelu inżynieryjno-technicznego wyznaczyć konsultanta szkoły;
- zatwierdzić program szkoły;
- zawrzeć umowę ze szkolącym i konsultantem w sprawie prowadzenia szkoły przodownictwa pracy.

W Poznańskich Zakładach Naprawy Samochodów coraz powszechniej wprowadzane szkolenie, oparte o zasadę wzajemnej wymiany doświadczeń, w zasadniczy sposób wpływa na rytmiczność wykonywania zadań produkcyjnych i przynosi poważne korzyści na odcinku wzrostu kwalifikacji załogi.

Szkoły wzajemnego nauczania w założeniach swych mają za zadanie podnieść wydajność pracy i powstają przede wszystkim w celu likwidowania „wąskich gardeł“ w liniach lub gniazdach obróbczych.

W zależności od warunków, szkoły wzajemnego nauczania mogą być organizowane w oparciu o zasady I lub II typu. Jednak w obu typach szkół przodownictwa pracy dokładne obliczanie czasu zużywanego na poszczególne czynności wykonywane w procesie roboczym, a także ujawnianie możliwości stworzenia syntezy najlepszych metod pracy, pomagają robotnikowi głębiej wniknąć w proces produkcyjny i lepiej poznać elementy danej operacji.

Chronometraż pozwala przodownikowi pracy przekazać swe doświadczenia w formie instrukcji przodujących metod pracy na podstawie udokumentowanych konkretnych danych cyfrowych.

Gdyby rozłożono proces roboczy na jego części składowe i zbadano czas trwania poszczególnych operacji, bodaj u dwóch robotników wykonujących tę samą pracę, okazałoby się, że każdy robotnik wykonuje tę samą operację w różnym czasie.

*) Stalin, Dzieła t. 12, „Książka i Wiedza“ 1951 r. str. 118.

Mogą wprawdzie zaistnieć przypadki, że poszczególni robotnicy wykonują pewne czynności szybciej aniżeli przodownicy pracy, to jednak w odniesieniu do całej zmiany osiągają oni niskie wskaźniki wydajności na skutek nieumiejętnego organizowania swojej pracy.

Na podstawie uzyskanych materiałów ze szczegółowego badania metod pracy przodowników, opartych

o pomiary chronometrażowe, projektuje się nowy, bardziej racjonalny proces technologiczny.

Poniżej zamieszczona tablica ilustruje przykładowo zestawienie wyników szkoły, której zadaniem było usprawnienie pewnego stanowiska roboczego, stanowiącego „wąskie gardło” w produkcji:

L. p.	Rodzaj czynności	Czas wykonania operacji (w minutach)			
		Przodownik pracy		Robotnik nauczany	
		przed szkoleniem	po szkoleniu	przed szkoleniem	po szkoleniu
1	Szlifowanie trzonka noża	1,63	1,40	2,0	1,63
2	Szlifowanie spodu trzonka i jego powierzchni bocznej po przeciwnej stronie krawędzi skrawającej	2,30	2,0	10,20	1 50
3	Ostrzenie krawędzi gładzącej noża	1,70	1,58	3,29	2,01
4	Szlifowanie kątów	1,90	0,54	1,70	0,40
5	Zeszlifowanie faski krawędzi skrawającej	2,20	1,70	4,18	2,50

Zestawienie poniżej ilustruje dokonaną obserwację u trzech przodowników pracy wykonujących te same czynności:

L. p.	Elementy operacji (czynności)	Czas wykonania		
		Przodownik I	Przodownik II	Przodownik III
1	Podjęcie materiału na stanowisko do obróbki	0'10" *	0'19"	0'15"
2	Zdjęcie zamocowania	1'58"	1'15" *	4'05"
3	Wymontowanie części obrobionej	1'08"	0'40" *	1'26"
4	Odłożenie obrobionego metalu	0'07"	0'06"	0'05" *
5	Przygotowanie zasadnicze	2'01" *	3'34"	2'06"
6	Mocowanie	5'58"	5'43"	3'48" *

Z tablicy tej wynika, że poszczególne czynności u wymienionych przodowników pracy są wykonywane w różnym czasie. Pozycje oznaczone gwiazdkami są wykonywane przez poszczególnych przodowników pracy w najkrótszym okresie czasu. Przez ich połączenie uzyskuje się najbardziej racjonalną metodę pracy i szkolić nią innych robotników, a nawet w drodze wymiany doświadczeń pomiędzy samymi przodownikami pracy, można wpłynąć na zasadniczy wzrost wydajności pracy.

* * *

Odmiernymi nieco są szkoły, których celem jest osiągnięcie wyrobów najwyższej jakości.

Szkoleniem w szkołach najwyższej jakości produkcji są zazwyczaj obejmowani robotnicy dający produkcję o niskiej jakości. Tę formę szkolenia, należałoby upowszechnić na wszystkie zakłady pracy pionu transportu i komunikacji, obejmując nią wszystkich robotników naszych zakładów, aby w skali masowej podjęli hasło Słaji „Ja nie wypuszcze braku” i pomóc im hasło to realizować z pomyślnymi wynikami.

Program szkoły obejmuje od 8 — 9 ćwiczeń. Na pierwszych dwóch, szkolący (przodownik) osiągający najwyższy wskaźnik wyrobów I jakości) obserwuje bezpośrednio przy warsztacie pracę uczących się i wskazuje na nieprawidłowe sposoby pracy.

Na następnym ćwiczeniu nauczający wraz z konsultantem omawiają z „uczniami” popełnione przez nich błędy i sposoby zapobiegania powstawaniu braków w produkcji.

Przedmiotem czwartego ćwiczenia jest pogadanka przodownika pracy (nauczającego) o swoich osiągnięciach w produkcji wyrobów wysokiej jakości. Następne ćwiczenia przeznacza się na instruktaż nauczanych przy ich stanowiskach roboczych oraz na pokazy przodujących metod pracy. Ostatnie zajęcie poświęcone jest

pogadance o wynikach pracy szkoły. Na tym zajęciu podsumowuje się również rezultaty pracy każdego „ucznia”.

Podobnie jak w szkołach najwyższej jakości produkcji, nauczającym w szkołach oszczędzania surowców i materiałów jest przodownik pracy, który osiągnął najwyższy wskaźnik oszczędności materiałów. Do pomocy przodownikowi nauczającemu przydziela się konsultanta, przeważnie spośród pracowników inżynieryjno-technicznych.

Zadaniem konsultanta jest techniczne uzasadnienie możliwości uzyskania oszczędności na surowcach i materiałach. Program szkoły obejmuje 12 do 15 ćwiczeń. Na zajęciu wprowadzającym konsultant opowiada o osiągnięciach przodujących robotników oraz o składnikach kosztów własnych w produkcji i wpływie oszczędności na nie. Zaznajamia słuchaczy z warunkami technicznymi jakim powinny odpowiadać wyroby i z normami zużycia surowców i materiałów oraz analizuje możliwości uzyskania dalszych oszczędności i podwyższenia jakości wyrobów. Wskazuje na nadatki w surowcach i materiałach jako źródła możliwości uzyskania poważnych oszczędności. Omawia również zagadnienia stosowania materiałów zastępczych i oszczędnego użytkowania sprzętu, maszyn i narzędzi stanowiących wyposażenie stanowiska roboczego.

Po pogadance wstępnej nauczający przeprowadza ćwiczenia, podczas których analizowane są niedociągnięcia w pracy nauczanych.

W następnym ćwiczeniu nauczający (przodownik pracy) demonstruje swoje sposoby pracy i opowiada o właściwej organizacji stanowiska roboczego.

Następnie przeprowadza się praktyczne zajęcia z nauczonymi. W ciągu około 10 ćwiczeń nauczający obserwuje pracę słuchaczy, udziela potrzebnych wyjaśnień i instrukcji. Po opanowaniu przez słuchaczy przodują-

cych metod pracy przeprowadza się dyskusję podsumowującą, analizuje się wyniki szkolenia oraz nakreśla się dalsze sposoby ulepszania pracy i wykorzystania materiałów.

Wielkopolskie Zakłady Naprawy Samochodów, obejmując tą formą szkolenia dziewięciu pracowników działu instalacji elektrycznej w okresie niepełnych dwóch tygodni uzyskały bardzo poważne rezultaty zaoszczędzając 100 metrów przewodów instalacyjnych oraz 150 lamp tylnych przez regenerację lamp zakwalifikowanych na złom.

* * *

Tak jak w poprzednio omówionych typach szkół przodownictwa pracy — w szkołach szybkościowych metod pracy kierownikiem szkoły jest przodownik pracy i do pomocy wyznaczony mu jest konsultant spośród personelu inżyniersko-technicznego. W naszej gospodarce narodowej mamy w tej dziedzinie poważny dorobek wsparty bogatym doświadczeniem Związku Radzieckiego. Szybkościowe metody pracy rozwijają się pod różnymi postaciami. Powszechnie ogarniającym załogi zakładów pracy jest ruch szybkościowych metod skrawania i obecnie wprowadzony na szeroką skalę do obróbki metali skrawaniem — nóż Kolesowa.

W innych gałęziach przemysłu coraz pełniej wprowadzane są szybkościowe metody pracy. Tak więc w transporcie — ruch ten rozwija się pod hasłem zwiększenia przebiegu pociągów i samochodów, w hutnictwie — pod hasłem szybkościowych wytopów stali, w górnictwie — szybkościowych urobisk skał i przebijania wyrobisk górniczych itp. Szkoły przodownictwa pracy tej formie komunistycznej metody budowania socjalizmu nadała wyższy poziom organizacyjny i bardziej powszechny charakter.

Program szkoły obliczony jest na 30 godzin, zajęcia odbywają się w czasie wolnym od pracy dwa razy w tygodniu po zmianie i trwają od 1,5 do 2 godzin.

Celem szkoły jest podniesienie kwalifikacji szkolnych i lepszego przygotowania teoretycznego, dlatego też główny nacisk w szkołach tego typu kładzie się na uzupełnienie i rozszerzenie wiadomości teoretycznych osób objętych szkoleniem.

Dla przykładu — przy nauczaniu szybkościowych metod skrawania program szkoły przewiduje zajęcia teoretyczne na temat „Charakterystyka stali i twardych stopów” oraz „Istota procesu szybkościowego skrawania i określenie jego zasadniczych elementów”.

Po zajęciach teoretycznych przeprowadza się pokaz szybkościowych metod obróbki oraz zajęcia praktyczne przy obrabiarkach.

W związku z szeroko zakrojonym programem części teoretycznej, aby zajęcia nie były werbalnymi ilustruje się je modelami przyrządów i narzędzi używanych przy szybkościowych metodach pracy oraz innymi pomocami naukowymi.

* * *

Przebieg na szybkościowe metody pracy wymaga niejednokrotnie również pewnego wysiłku w kierunku modernizacji maszyn i urządzeń oraz rozwiązania szeregu zagadnień z zakresu bezpieczeństwa pracy.

W szkołach tych na pierwszym ćwiczeniu konsultant informuje słuchaczy o sukcesach przodownika pracy (nauczającego), wskazuje na sposoby podniesienia wydajności prac. tłumaczy instrukcje techniczne, opowiada o zadaniach planowych wydziału i poszczególnych stanowisk pracy, analizuje także niedociągnięcia nauczanych. Następne ćwiczenie przeprowadza przodownik pracy na swoim stanowisku roboczym. Uczestnicy szkół obserwują pracę oraz sposób przekazywania stanowiska następnemu zmianie, obserwują prawidłowe wykorzystanie siły roboczej, gospodarkę energią i badają metody szybkościowej pracy.

Podczas trzeciego i czwartego ćwiczenia słuchacze przeprowadzają pod nadzorem nauczającego samodzielne próby szybkościowych metod pracy. Piąte ćwiczenie poświęcone jest końcowej pogadance, podczas której analizuje się dokładnie pracę każdego słuchacza i błędy popełniane przy samodzielnych próbach.

Ale praca szkoły nie kończy się na tym. Konsultant w dalszym ciągu obserwuje pracę słuchaczy. Co 10 dni podsumowuje osiągnięcia ich pracy, analizuje niedociągnięcia oraz przeprowadza wymianę doświadczeń i dyskusję.

* * *

Uogólniając, można powiedzieć, że program nauczania — tematyka zajęć — w szkołach przodownictwa pracy powinien być przystosowany do potrzeb zakładu, w którym przeprowadza się szkolenie, uwzględniając specyfikę zakładu i powinien zawierać:

- a) krótkie pogadanki szkolącego (przodownika pracy) o jego metodach pracy i osiągniętych rezultatach;
- b) wykłady lub pogadanki konsultanta, których celem jest teoretyczne uzasadnienie przekazywanych sposobów i metod pracy przez szkolącego (przodownika pracy);
- c) liczne pokazy sposobów i metod pracy demonstrowanych przez szkolącego na swoim miejscu pracy;
- d) praktyczne ćwiczenia uczących się robotników na miejscach pracy w oparciu o sposoby i metody pracy szkolących i pod ich nadzorem;
- e) rozpatrzenie przez szkolącego przy pomocy konsultanta przyczyn błędów i braków w pracy popełnianych przez uczących się;
- f) praktyczne przyswajanie sobie przez uczących się nowych sposobów i metod pracy (w czasie od 1 do 4 tygodni);
- g) końcowe pogadanki i dyskusje przeprowadzane przez szkolącego i konsultanta dla podsumowania wyników szkolenia.

W programie określa się ilość teoretycznych zajęć i pogadek dla każdego tematu, a poza tym ustala się porządek praktycznych pokazów, sposobów i metod pracy przodownika pracy. Podstawą do opracowania programu zajęć w szkołach przodownictwa pracy jest opis metody i sposobów pracy przodowników pracy, których doświadczenia są przekazywane.

Opis metody i sposobów pracy przodownika powinien zawierać:

- a) techniczno - ekonomiczne wskaźniki szkolącego przodownika pracy i porównanie ich ze wskaźnikami innych robotników;
- b) krótką techniczną charakterystykę miejsca pracy i urządzeń gdzie pracuje przodownik pracy;
- c) dokładne i szczegółowe wyjaśnienia, w jaki sposób przodownik osiągnął wysokie wskaźniki (wydajności, jakości, oszczędności) charakterystyczne szczególnie jego pracy, opis metody — a przede wszystkim nową usprawniającą i racjonalizującą technologię, organizację pracy na jego odcinku.

Opis ten sporządzany jest przez konsultanta przy pomocy technika normowania pracy. Zajęcia powinny odbywać się w każdym dziale i na każdym odcinku produkcyjnym według uprzednio opracowanego planu zajęć. Plan powinien być prosty i konkretny. Należy w nim podać nazwę odcinka produkcyjnego, miejsce gdzie będzie odbywało się szkolenie, temat zajęć, nazwiska szkolących (przodowników pracy) i konsultantów, liczbę słuchaczy oraz czas szkolenia.

Programy szkół przodownictwa pracy zestawiane przez zakładowe działy szkolenia zawodowego wspólnie z pionami technicznymi powinny być wykorzystane raczej jako typowe i powinny służyć jako pomoc metodyczna przy zestawieniu programu operatywnego. Program operatywny konkretyzuje tematykę w sensie przystosowania do tematu, który jest przedmiotem nauczania w określonej szkole przodownictwa pracy, wskazuje nazwiska osób szkolących i szkolonych oraz miejsce ich pracy.

Przykładowo: w związku z zainicjowanym przez kierownicę bydgoskiej Ekspozytury PKS współzawodnictwem pod hasłem: „Mój samochód świadczy o mnie”, polegającym na utrzymaniu samochodu w stałej gotowości technicznej poprzez pieczętliwość i systematyczną konserwację wozu, dbając przy tym o estetyczny jego wygląd — ruch ten został podchwytany przez producentów kierownic Ekspozytur i obiał szerokim kręgiem innych kierownic pozostałych ekspozytur. Aby doświadczenia inicjatora Czesława Bajera mogły być w

najbardziej korzystny sposób przekazywane innym kierownikom, operatywne programy nauczania powinny uwzględniać warunki w jakich będzie to szkolenie prowadzone. Typowe programy określają w ogólnych założeniach metody i formy organizowania poszczególnych typów szkół przodownictwa pracy.

Tematyka zajęć, która ma być przedmiotem szkolenia, powinna być szczegółowo opracowana — ażeby z planu zajęć jasno wynikał zakres i bliższe określenie zadań, jakie stawiane są przed szkołą przodownictwa pracy. Tak więc np. ucząc szybkościowych metod pracy — plan operacyjny określi:

- 1) konieczność wyjaśnienia zasad szybkościowego frezowania, nauczanie nowej geometrii narzędzia;
- 2) nauczanie prawideł pracy w technologicznym procesie szybkościowego frezowania;
- 3) nauczanie posługiwania się wyposażeniem technicznym przy szybkościowym skrawaniu;

- 4) nauczanie prawidłowego posługiwania się narzędziami przy szybkościowych metodach pracy oraz prawidłowego wyboru warunków skrawania;
- 5) nauczanie przepisów bezpieczeństwa pracy;
- 6) sposób przekazania przodujących doświadczeń w organizowaniu stanowiska roboczego.

Przeszkolenie w szkołach przodownictwa pracy uważa się za ukończone wówczas, kiedy słuchacze praktycznie zapoznali się z metodami przodowników pracy i podniosła się wydajność pracy i jakość produkcji.

Po zakończeniu szkoły nie jest wskazane urządzenie specjalnych egzaminów. Oceny rezultatów szkolenia dokonuje się na podstawie wskaźników produkcyjnych — to znaczy w zależności od stopnia, w jakim słuchacze zdołali podnieść procent wykonania norm pracy, polepszyć jakość gotowych wyrobów oraz polepszyć inne wskaźniki produkcyjne.

T. Połocki

Podsumowanie wyników współzawodnictwa w PKS za II kw. 1953r.

Na podstawie analizy osiągnięć w II kwartale 1953 roku — we współzawodnictwie o tytuł najlepszej Ekspozytury w skali całego Przedsiębiorstwa ustalono następujące wyniki:

I miejsce zdobyła — Ekspozytura w Jelenie Górze (Okręg Wrocławski);

II miejsce zdobyła — Ekspozytura w Bydgoszczy;

III „ „ — „ w Opolu

(Okręg Stalinogrodzki);

IV miejsce zdobyła — Ekspozytura Spedycyjna w Warszawie;

V miejsce zdobyła — Ekspozytura Osobowa we Wrocławiu.

Ekspozytura w Jelenie Górze plan wpływów wg. cen niezmiennych za II kw. br. wykonała w 138%; współczynnik gotowości technicznej — 111%. Oszczędności z tytułu paliwa wyniosły w tym okresie 61.789 zł natomiast z tytułu ogumienia — 31.260 zł. We współzawodnictwie w II-gim kwartale brało udział 100% zatrudnionych.

Trzeba tu podkreślić, że długa była droga tej Ekspozytury do osiągnięcia zwycięstwa. Otóż Ekspozytura ta zdobyła pięciokrotnie pierwsze miejsce w skali Okręgu, w skali zaś całego przedsiębiorstwa we współzawodnictwie o tytuł najlepszej Ekspozytury za IV kwartał 1952 r. osiągnęła IV miejsce, za I kwartał 1953 r. — II miejsce i dopiero wynikami pracy w II kwartale zdobyła zwycięstwo i Sztandar Przechodni.

Plan za I półrocze br. Ekspozytura ta wykonała na 30 dni przed terminem. Plan roczny zobowiązała się wykonać do dnia 20 grudnia br.

Wyniki te Ekspozytura zawdzięcza harmonijnej współpracy Rady Zakładowej, Podstawowej Organizacji Partyjnej i administracji oraz szeroko rozwiniętemu współzawodnictwu pracy.

Wielką pomocą przy wykonywaniu zadań planowych okazały się zobowiązania długookresowe wielu grup pracowników. Na podkreślenie zasługuje fakt, iż kierowcy samochodów ciężarowych — oprócz podejmowania zobowiązań odnośnie przedterminowego wykonania planów eksploatacyjnych — biorą udział we współzawodnictwie pod hasłem: „Mój samochód świadczy o mnie“.

Dzięki współzawodnictwu i uświadomieniu całej załogi, iż ich wysiłek planu stanowi częstkę ogólnego planu narodowego — załoga ta potrafiła walczyć o codzienne wykonanie swych zadań i te wysiłki przyniosły jej zwycięstwo.

W dniu 8 sierpnia 1953 r. odbyła się podniosła uroczystość w Ekspozyturze w Jelenie Górze, w czasie której załodze tej Ekspozytury wręczył Sztandar Przechodni przedstawiciel Zarządu Gł. Zw. Zawod. Pracowników Transportu Drog. i Lotniczego.

* * *

Jeśli chodzi o ocenę współzawodnictwa w skali całego przedsiębiorstwa, to należy stwierdzić, iż wyniki rozwijającego się stale współzawodnictwa wpłynęły na wykonanie planu eksploatacyjnego i uzyskanie oszczędności.

W II kwartale br. liczba współzawodniczących wzrosła o 2,9% w stosunku do I kwartału 1953 r. i wynosi 75,3% ogółu zatrudnionych. Zwiększyła się liczba współzawodniczących zwłaszcza w dwóch okręgach, a mianowicie: łódzkim i stalinogrodzkim. Trzeba stwierdzić, że zobowiązania obecnie nabierają coraz bardziej charakteru stałego, długookresowego. Obok zobowiązań zespołowych — podejmowane są masowo zobowiązania indywidualne.

Współczynnik gotowości technicznej w skali całego Przedsiębiorstwa za I półrocze osiągnięto 95,3%, czyli o 6,3% wyższy w stosunku do osiągniętego w 1952 r. Oszczędności w tym półroczu w zakresie paliwa wyniosły 1.662.746 litrów na sumę 2.391.107 zł, a na ogumieniu na sumę 3.589.743 zł. Plan półroczny został wykonany 18 czerwca 1953 r., tzn. na 12 dni przed terminem.

Wykonanie planu w II kwartale br. kształtowało się następująco:

Plan	kwiecień	maj	czerwiec	II kwartał
	w procentach			
a) Ruch osobowy	104,1	104,1	106,7	105,0
b) „ towarowy	122,5	127,2	133,9	128,0
c) Spedycja	120,2	134,7	130,4	128,5
d) Plan ogółem PKS	113,2	116,6	120,0	116,7
e) Współczynnik gotowości technicznej	94,8	95,4	96,1	95,4

Na podkreślenie zasługują nowe formy współzawodnictwa zapoczątkowanego w tym okresie. Kierowca Ekspozytury PKS w Bydgoszczy ob. Bajer mając na uwadze utrzymanie gotowości technicznej i estetyczny wygląd autobusu — rzucił hasło „Mój samochód świadczy o mnie“. Hasło to podjęte zostało masowo przez

kierowców w skali całej Państwowej Komunikacji Samochodowej, a także w przedsiębiorstwach transportu resortowego.

Ponadto robonicy przeładunkowi Stacji Terenowej w Kutnie rzucili hasło: „Nie dopuścimy do przestojów wagonów kolejowych”. Hasło to powinno być szeroko

spopularyzowane wśród robotników przeładunkowych w całym kraju.

Obie formy współzawodnictwa mają szczególne znaczenie w okresie przewozów jesiennych, zapewniając sprawność pracy transportu.

J. Cieplak

MGR. JÓZEF WOJCIECHOWSKI

Niedopuszczalne zaniedbania w eksploatacji ogumienia

W dążeniu do racjonalnej i oszczędnej gospodarki samochodowej niepoślednią rolę odgrywa właściwa eksploatacja i konserwacja ogumienia samochodów. Zagadnienie to tym bardziej jest ważne, że nie jesteśmy w produkcji opon samowystarczalni, a ponadto zmuszeni jesteśmy importować podstawowe surowce do naszej produkcji.

Koszt eksploatacji ogumienia w stosunku do kosztów eksploatacji pojazdu jest niemały, gdyż wynosi około 12%, to też nieracjonalne używanie ogumienia podraża koszty transportu samochodowego i podnosi koszty własne produkcji wszystkich dziedzin naszej gospodarki. Droższe są domy mieszkalne, które budujemy, droższe artykuły przemysłowe, które miasto dostarcza wsi, droższe produkty żywnościowe transportowane ze wsi do miasta.

Gospodarka ogumieniem samochodowym uregulowana jest przepisami Instrukcji SM - 163 i 164 oraz innymi przepisami, z których wymienić należy uchwałę nr 775 Prezydium Rządu z dnia 17.XI.1951 r. (Monitor Polski Nr A-97) oraz instrukcję Ministra Transportu Drogowego i Lotniczego z dnia 31.I.1952 r. (Monitor Polski Nr A-21).

Przepisy te określają normy przebiegu opon samochodowych, określają również jakie należy stosować ciśnienie w oponach, aby uzyskać te normy i aby je przekroczyć. Regulują one również sposób magazynowania, konserwacji i ewidencji opon oraz wskazują zasady ich używania. Kierowcy, którzy stosują przepisy instrukcji osiągają w eksploatacji ogumienia piękne wyniki i nie tylko osiągają normy, ale znacznie je przekraczają. Wspomnieć tu należy o takich kierowcach jak:

Keller Bronisław — kierowca Ekspozytury PKS w Gdańsku, który oszczędził na ogumieniu 36,396 zł i normy ogumienia wykonuje w 312%. **Sieczkowski Leonard** — kierowca Ekspozytury Towarowej PKS w Łodzi, który przekracza normy ogumienia w 295%. **Tyburcki Tadeusz** — kierowca Ekspozytury Osobowej PKS w Warszawie, który oszczędził na ogumieniu 17.000 zł. **Siesicki Stanisław** — kierowca Przedsiębiorstwa Transp. Budow. Wojsk. Nr 7 w Warszawie, który zaoszczędził 136% ogumienia, co stanowi 11.015 zł oszczędności. **Spychalski Mieczysław** — kierowca Gdańskiego Okręg. Przeds. Pbr. Zwierz. Rzeźn. w Gdańsku, który zaoszczędził na ogumieniu 13.339 zł.

Kierowcy ci odznaczeni zostali odznaką „Wzorowego Kierowcy”. Nie sposób wymienić tu wszystkich ofiarnych i dbałych o swój sprzęt i osprzęt kierowców, bo jest ich niemało.

Istnieje jednak duża stosunkowo grupa kierowców, która nie osiąga norm przebiegu ogumienia, która stale ma kłopoty z ogumieniem, gdyż jest to artykuł reglamentowany i nie tak łatwo osiągalny.

Zdarzają się więc przestoje z powodu braku ogumienia, lub z powodu oddania go do wulkanizacji, zdarzają się przypadki, że trzeba zrezygnować z używania przyczepy, której ogumienie zostało zabrane na wóz ciągnący. Jasną jest rzeczą, że przestoje te i niemożności uży-

cia przyczepy obniżają zarobki kierowcy, utrudniają lub wręcz uniemożliwiają wykonanie planów transportu, a co za tym idzie planów produkcyjnych lub zaopatrzeniowych.

Powodem tego stanu rzeczy jest z jednej strony małe wyrobienie tych kierowców, często małe ich doświadczenie, a z drugiej strony — i to w daleko większym stopniu — niedbalstwo kierownictwa i administracji transportu. Kierowcy nie są otaczani opieką, nie są pouczani o ważności i znaczeniu racjonalnego używania ogumienia, w wielu przypadkach nie posiadają ciśnieniomierzy i ciśnienie określają „na oko” lub młotkiem. Z tego rodzaju metodami chałupniczymi — przedpołopowymi pomiarami ciśnienia w oponach trzeba skończyć.

O tym że zaniedbania kierownictwa transportu są niezaprzeczalne, świadczy również i to, że nie jest stosowany przepis instrukcji SM - 164, który przewiduje że przepisowe ciśnienie jakie obowiązuje dla opony, powinno być napisane na trwale na błotniku względnie nadwoziu nad kołem. Przypomnienie o tym przepisie, wysłane do wszystkich resortów w kwietniu br. z terminem 2-miesięcznym uzupełnienia braków dało nikłe rezultaty.

* * *

Celem uzyskania jasnej oceny sytuacji na odcinku racjonalnej gospodarki ogumieniem przeprowadzono przez inspektorów i innych pracowników fachowych wydziałów komunikacji drogowej prezydii wojewódzkich rad narodowych w lutym br. pomiary ciśnienia w oponach w czasie pracy pojazdów samochodowych oraz specjalną inspekcję sposobu magazynowania opon, złomowania itp.

Na podstawie wyników pomiarów i inspekcji wydano zarządzenia zmierzające do poprawy eksploatacji ogumienia oraz sposobów jego przechowywania i oddawania na złom.

W sierpniu br. przeprowadzono drugą akcję kontrolną pomiarów ciśnienia na drodze.

Wyniki obu pomiarów ilustruje tabelka na str. 277.

Aczkolwiek pomiary w sierpniu w porównaniu do miesiąca lutego wykazały poprawę eksploatacji ogumienia i odsetek opon z prawidłowym ciśnieniem podniósł się — to jednak stanu obecnego nie można uznać za zadowalający. Jest on w dalszym ciągu zły. Niektóre resorty wykazały nawet pogorszenie w porównaniu z miesiącem lutym.

Z tabelki tej rzuca się w oczy niedbalstwo i lekceważenie zasad oszczędnej gospodarki przez kierownictwo i administrację gospodarstw samochodowych. Blisko 50% ogólnej ilości kontrolowanych pojazdów nie posiada napisów na błotnikach lub nadwoziu nad kołami o obowiązującym ciśnieniu w oponach. A przecież pędzla i farby nie brakuje.

Jasne, że napis ten nie decyduje o prawidłowym ciśnieniu, jest on jednak stałym przypomnieniem kierowcy o obowiązku dbałości o przepisowe ciśnienie i jest ważnym przepisem charakteru czysto gospodarczego. Kierowcy pojazdu nie jest obojętne w jakich warunkach eksploatuje pojazd — on dąży do warunków naj-

Każdy litr zaoszczędzonego paliwa zwiększa naszą siłę gospodarczą, przyspiesza zbudowanie podstaw socjalizmu, umacnia walkę o pokój!

Wyniki pomiarów ciśnienia ogumienia samochodowego w m-cu lutym i sierpniu 1953 r.

L. p.	Pojazdy gospodarstw samochodowych przynależnych do transportu	Kontrola w m-cu lutym 1953 r.			Kontrola w m-cu sierpniu 1953 r.			
		Ilość poj. skontrol.	Ilość pojazd. z nieprzepis. ciśnien. w opon.	% 4 : 3	Ilość poj. skontrol.	Ilość pojazd. z nieprzepis. ciśnien. w opon.	% 7 : 6	% pojazd. bez napisów na błotnikach
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1	Min. Budow. Miast i Osiedli	197	154	78	210	123	60	44
2	" Budow. Przemysłowe	188	147	78	218	139	64	60
3	" Energetyki	111	73	66	101	53	52	32
4	" Finansów	22	8	36	26	18	69	69
5	" Gosp. Komunalnej	148	121	82	103	58	58	49
6	" Górnictwa	96	78	81	110	63	57	54
7	" Handlu Wewnętrzn.	361	281	78	515	252	50	45
8	" Hutnictwa	29	15	52	61	38	62	40
9	" Kolei	53	40	75	60	27	45	43
10	" Kultury i Sztuki	30	21	70	11	10	90	80
11	" Leśnictwa	21	18	86	42	18	43	36
12	" Oświaty	18	16	89	14	8	57	64
13	" Państw. Gosp. Roln.	86	69	81	127	80	63	67
14	" Poczty i Telegraf.	121	87	72	98	62	64	57
15	" Przemysłu Chem.	40	25	63	78	46	59	41
16	" Przem. Drob. i Rzem.	53	38	72	74	52	70	69
17	" Przemysłu Lekkiego	179	124	69	116	66	57	45
18	" Przemysłu Maszyn.	134	109	81	144	74	52	54
19	" Przem. Mięsn. i Ml.	89	68	77	270	94	35	27
20	" Przem. Roln. i Spoż.	71	52	73	95	54	57	50
21	" Rolnictwa	108	76	70	94	44	47	57
22	" Transp. Drog. i Lotn.	394	315	80	550	280	51	45
23	" Zdrowia	151	100	66	89	45	50	53
24	" Żegluga	54	31	57	38	21	55	50
25	" Skupu	36	23	64	23	14	60	57
26	" I n n e	14	10	71	193	112	58	71
Razem:		2804	2099	75	3460	1851	54	48

lepszych. Jeśli jednak administracja nie dba o przestrzeganie przepisów, to i jego dbałość się zmniejsza.

Ujemnie wpływa na zachowanie zasad racjonalnej eksploatacji ogumienia brak ciśnieniomierzy u kierowców. Pojazdy nowej produkcji są zaopatrzone w ciśnieniomierze jako jeden z ważnych składników ich wyposażenia. Ciśnieniomierze produkuje się w kraju i użytkowanie ich nie nastręcza trudności. Trzeba tylko zaopatrzyć w nie kierowców i przestrzegać, aby kierowca z nich korzystał stale, codziennie przed wyjazdem w drogę i na postojach w drodze. Tak robią dobrzy kierowcy i tak osiągają dobre wyniki, podnosząc swoje zarobki oraz otrzymując premie.

Fakt, że po kontroli w lutym r.b. i wydaniu zarządzeń, sytuacja jaką stwierdziła kontrola w sierpniu nie wykazała radykalnej zmiany na lepsze, jest świadectwem i w tej dziedzinie jednego z rażących błędów naszej działalności gospodarczej, jakim jest brak kontroli wykonania.

Nie można wątpić w to, że po otrzymaniu wiadomości o wynikach kontroli gospodarki ogumieniem w lutym i o konieczności zwrócenia większej uwagi na racjonalną eksploatację ogumienia samochodowego, właściwe komórki władz centralnych wydały zarządzenia w ten sposób. Ale też na tym się z małymi wyjątkami skończyło. Nie skontrolowano wykonania zarządzeń, gdyż w przeciwnym przypadku odsetek napisów na błotnikach byłby niewątpliwie większy i poprawiłoby się znacznie prawidłowe ciśnienie w kontrolowanych oponach. A nie wolno nam o tym zapomnieć, że w porze letniej opony pracują w bardzo ciężkich warunkach i nieprawidłowe ciśnienie w oponach w tym okresie niewspółmiernie szybciej skraca ich żywot i prowadzi do awarii sprzętu, często kończących się tragicznie.

Niezależnie od tych braków w eksploatacji ogumienia są i inne jeszcze braki w gospodarce ogumieniem.

Badania stanu konserwacji opon w magazynach wykazują, że i tu kierownictwo i administracja jednostek transportowych nie stoją na wysokości zadania. Kon-

trola wykazała na 394 skontrolowane jednostki 222 tj. w 56% nieprzepisowe magazynowanie opon. Karty ewidencyjne opon nie są założone, a jeśli nawet są założone, to się ich nie prowadzi bieżąco.

Dla przykładu podaje się, że na 10 gospodarstw samochodowych, inspekcjonowanych w województwie gdańskim w sierpniu br. — w ani jednym gospodarstwie ogumieniem nie była prowadzona przepisu, w 3 był zupełny brak dokumentacji eksploatacyjnej ogumienia, w 7 karty ewidencyjne były założone lecz nie prowadzone, w 2 nowe opony leżały na stosie. W jednym 10-pojazdowym gospodarstwie 18 opon uległo przedwczesnemu zużyciu na skutek nie przestrzegania norm ciśnienia i braku kontroli stanu ogumienia. W 7 innych oddano opony na złom bez protokółów zużycia lub wycofano opony z eksploatacji bez protokołu.

Charakterystyczne jest, że naogół wyniki są podobne jak w eksploatacji ogumienia. Z małymi wyjątkami i tu i tam najgorsze są gospodarstwa tych samych reortów.

Również nie jest pomyślna sytuacja na odcinku oddawania wybrakowanych opon na złom oraz nadających się do protektorowania do właściwych zakładów. Dziesiątki tysięcy opon wybrakowanych zalega w magazynach gospodarstw samochodowych. Plany protektorowania opon są wykonywane w nikłym procencie, gdyż w wielu przypadkach opony zajeżdża się bez reszty, aż do zupełnego zniszczenia i rzuca na stos opon przeznaczonych na złom, a w wielu nie dba o oddanie opon do protektorowania. I na tych odcinkach powinna nastąpić zmiana działalności kierownictw gospodarstw i komórek transportowych. W setkach tysięcy eksploatowanych opon może być pomieszczony nieduży stosunkowo odsetek opon, nadających się do protektorowania. Trzeba jednak o tym myśleć i nie dopuszczać do zupełnego zniszczenia opon. Opona po protektorowaniu znacznie dłużej służy gospodarstwu samochodowemu i gospodarce narodowej aniżeli jakakolwiek opo-

na ze startym bieżnikiem, nie mówiąc już o niebezpieczeństwie jazdy na oponach gładkich — bez bieżnika.

Trzeba, aby wszystkie gospodarstwa samochodowe, kierownictwa, administracja i kierowcy, wyciągnęły wnioski z powyższych materiałów i uwag, wzmogły swoją troskę o ogumienie, o jego właściwą eksploatację i konserwację. Zadanie nie jest ani zawiłe, ani trudne. Poczucie odpowiedzialności za majątek narodowy powinno się wzmoczyć dla uzyskania jak najlepszych rezultatów gospodarczych, przyspieszenia i potanienia wykonania planów produkcyjnych.

MGR. INŻ. JERZY GRODECKI

Organizacja napraw na tle rozwoju motoryzacji

Artykuł dyskusyjny

Zagadnienie napraw samochodów w gospodarce socjalistycznej posiada specjalne znaczenie nie tylko na odcinku państwowych przewozów publicznych, ale i w zakresie taboru państwowego dla potrzeb gospodarczych instytucji i przedsiębiorstw państwowych.

Dobra gospodarka eksploatacyjna państwowego taboru samochodowego musi być oparta na właściwie zorganizowanym zapleczu technicznym, mającym na celu zabezpieczenie długotrwałości pracy tego taboru, jak również i przedłużenie jego życia drogą regeneracji maszyn.

Nasze doświadczenie w ubiegłym okresie w latach 1945—1952 wykazało, że dzięki zorganizowaniu już w pierwszych latach po wyzwoleniu państwowych baz naprawczych — powojenny tabor używanych samochodów pochodzenia radzieckiego, polniemieckiego i UNRR-owskiego udało się w lwiej części utrzymać siedem lat w eksploatacji wbrew ówczesnym przewidywaniom.

Stosunkowo niewielki import samochodów ciężarowych, a w szczególności samochodów o wielkiej ładowności, bądź o specjalnym przeznaczeniu, — w połączeniu z taborom uzyskanym w latach 1945—1946 — umożliwił utrzymanie transportu samochodowego na poziomie zaspakajającym krajowe potrzeby gospodarcze.

Jasnym jest, że utrzymanie do chwili obecnej taboru ciężarowego przy życiu dzięki bazom naprawczym, dało państwu znaczne oszczędności na odcinku importu samochodów oraz zabezpieczyło naszą gospodarkę przed ewentualnymi kryzysami transportowymi.

Dzisiaj bez wstrząsów przeszliśmy od wstępnego okresu do okresu planowej zaopatrywania kraju w sprzęt samochodowy własnej wytwórczości.

Rozwój Zakładów Starachowickich w ramach Planu Sześcioletniego oraz uruchomienie Fabryki Samochodów Ciężarowych w Lublinie i FSO na Żeraniu — pozwoli nam stopniowo przejść na sprzęt krajowy, wzamian za uprzednio doraźnie zbierany wielotypowy sprzęt pochodzenia zagranicznego.

Przejście na sprzęt wyrobu krajowego nie wyklucza, a przeciwnie wzmaga naszą troskę o stworzenie dobrze zorganizowanego, postawionego na właściwym poziomie, zaplecza technicznego, gwarantującego zabezpieczenie racjonalnej i ekonomicznej eksploatacji tych samochodów.

CHARAKTERYSTYKA NAPRAW

Zanim przejdziemy do omówienia zasad organizacji napraw samochodów należy zdać sobie sprawę z istotnego znaczenia pojęcia „naprawy” w potocznym języku określanej w różnorodny sposób.

Terminologia używana powszechnie t. j. remont samochodów, remont średni, remont kapitalny, remont lub naprawa regeneracyjna, przegląd techniczny, samochodu itp. wymaga technicznego i fachowego naświetlenia i uporządkowania.

Przed wszystkim spojrzmy na budowę samochodu od strony napraw. Samochód składa się z szeregu od siebie niezależnych, lecz współpracujących mecha-

izmów, nazywanych potocznie zespołami, które specjalnie interesować nas będą z punktu widzenia napraw.

Następujące zasadnicze zespoły — mechanizmy, wchodziły w skład typowego samochodu:

mgr. J. Wojciechowski

1. silnik,

2. skrzynia biegów,

3. tylny most,

4. przednia oś,

5. wał napędowy,

6. kierownica.

Poza tym z punktu widzenia napraw ważne są mechanizmy działające w powiązaniu z różnymi zespołami, a więc np.:

1. system hamulcowy,

2. system chłodzenia,

3. system zawieszenia,

4. instalacja elektryczna silnikowa,

5. instalacja elektryczna podwoziowa,

6. osprzęt silnikowy i podwoziowy.

Oddzielnie należy rozpatrywać takie części składowe samochodu jak:

1. koła i ogumienie,

2. rama,

3. obłachowanie (błotniki, maska, fartuchy, tłumik itp.),

4. części łączące w postaci śrub, nakrętek itp.,

5. nadwozie (budka kierowcy, skrzynia, nadwozie osobowe).

Wszystkie wymienione mechanizmy i części składowe samochodu w czasie jego pracy ulegają stopniowemu i nierównomiernemu zużyciu, tak że po przebiegu pewnej ilości kilometrów samochód przestaje ekonomicznie i niezawodnie pracować i staje się niezdatny do dalszego użytku.

Wielkość przebiegu kilometrów dla każdego typu samochodu może być ustalona przy założeniu określonych warunków eksploatacyjnych.

Przekroczenie lub utrzymanie normy przebiegu kilometrów dla samochodu danej klasy jest zależne od szeregu czynników eksploatacyjnych, a więc:

1. kwalifikacji kierowcy (prawidłowej eksploatacji),

2. wykorzystywania ładowności,

3. warunków drogowych,

4. warunków atmosferycznych,

5. właściwej konserwacji.

Czynniki te wywierają bezpośredni wpływ na większe lub mniejsze uszkodzenia, bądź zużywanie poszczególnych mechanizmów samochodu, a więc stanowią o długotrwałości pracy danego samochodu.

Najbardziej prawidłowa eksploatacja nie da rezultatu o ile samochód nie będzie we właściwy sposób konserwowany i bieżąco naprawiany.

Konserwacja powinna zabezpieczać nie tylko prawidłową pracę samochodu i poszczególnych jego mechanizmów, ale powinna również zabezpieczać poszczególne mechanizmy przed ewentualnymi uszkodzeniami.

Uszkodzenia powstają zazwyczaj na skutek awarii:

a) z powodu niedostatecznej konserwacji, b) z powodu niewłaściwej eksploatacji np. zatarcie silnika z powo-

du braku wody w chłodnicy, bądź oleju w misce olejowej — należy traktować jako uszkodzenie. Urwanie błotnika z powodu obluźnianych a niedokręconych w porę śrub — należy uważać również za uszkodzenie. To samo dotyczy urwania amortyzatora, zamrożenia chłodnicy, spalania sprzęgła itp.

Wszelkie tego rodzaju nieprzewidywane „uszkodzenia”, powstałe na skutek niedostatecznego zabezpieczenia pracy samochodu drogą konserwacji lub powstałe z winy złej albo długotrwałej eksploatacji, jak również uszkodzenia powstałe drogą normalnego zużycia mechanizmów — muszą być bieżąco naprawiane.

Prawidłowe i w porę przeprowadzane naprawy uszkodzonych elementów powinny doprowadzić samochód do pierwotnego stanu użytkowego, tak że nie traci on dzięki naprawom pełnej sprawności eksploatacyjnej.

W ten sposób możemy ustalić, że naprawy dotyczą usuwania uszkodzeń, powstałych w poszczególnych mechanizmach (zespołach) samochodów w trakcie ich eksploatacji.

Jeżeli po pewnym przebiegu kilometrów pewien zespół samochodu zostaje w tym stopniu zużyty na skutek pracy wykonywanej w czasie eksploatacji, że nie nadaje się już do naprawienia — należy go uznać za niezdalny do użytku. Np. w przypadku, gdy silnik na skutek zużycia przestaje ekonomicznie i niezawodnie pracować z powodu wyrobienia pierścieni, tłoków i gładzi cylindrowej, gniazd zaworowych i zaworów, rozrządu, łożysk wału korbowego i rozrządczego, pomp wodnej i olejowej itd. na skutek czego zużywa nadmiernie paliwo i olej i traci moc oraz zdolność prawidłowej pracy — musi być uznany za niezdalny do użytku.

Jeżeli większość zespołów zostaje zużyta w ten sposób, że nie nadają się one do dalszej eksploatacji — należy dojść do wniosku, że cały samochód nie nadaje się również do dalszego użytkowania.

W samochodzie poszczególne zespoły mechanizmów mogą wchodzić w stan wyżej omówionej niezdolności do ekonomicznego i niezawodnego użytkowania na skutek zużycia — nie koniecznie jednocześnie. Zależ-

nie od warunków eksploatacji mogą ulegać zużyciu jedne zespoły wtedy, gdy inne nadają się jeszcze do pracy. W takim przypadku drogą wymiany zużytego zespołu na nowy bądź naprawiony — samochód może być doprowadzony do wymaganej sprawności.

W wyniku przeprowadzonej analizy zużywania się w czasie pracy poszczególnych zespołów i całego samochodu, należy zadać sobie pytanie, czy zużyty samochód bądź zespół — biorąc pod uwagę, że nie nadaje się do naprawy — należy zakwalifikować na złom, czy też słusznym i ekonomicznym będzie zregenerowanie tj. odbudowa zużytego mechanizmu bądź samochodu przy wykorzystaniu jego części nadających się w dalszym ciągu do użytku.

Praktyka wykazuje, że drogą pełnej regeneracji samochodu bądź pojedynczy jego zespół może być doprowadzony do pełnowartościowego stanu użytkowego kosztem znacznie mniejszym, niż koszt nowego samochodu lub zespołu.

Na podstawie przeprowadzanych rozważań można stwierdzić, że **konieczne jest rozgraniczenie pojęcia napraw od pojęcia regeneracji samochodów.**

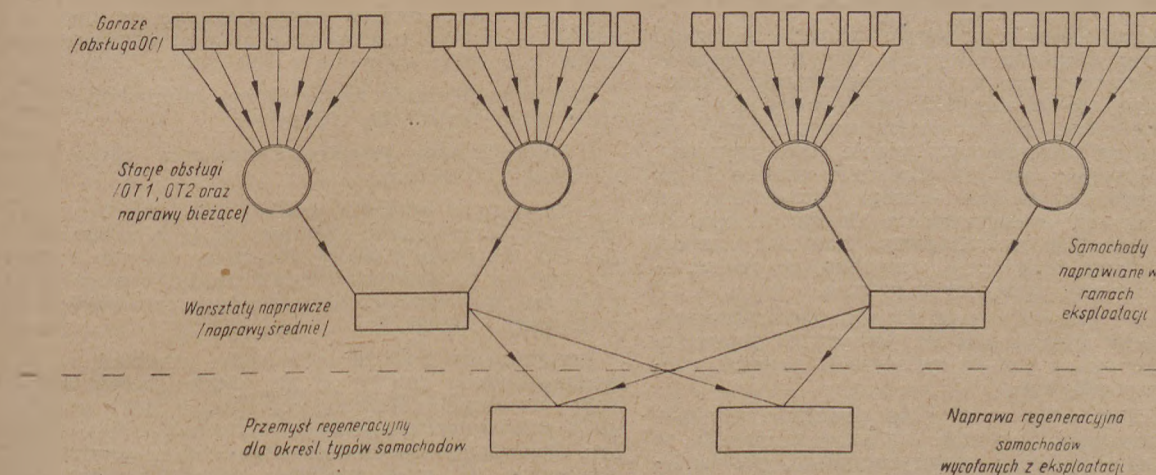
Naprawy w zasadzie dotyczą usuwania uszkodzeń w sposób indywidualny dla danego samochodu i mogą być przeprowadzane zależnie od wielkości (jakości) naprawy w ramach obsługi garażowej, stacji obsługi i warsztatu naprawczego.

Naprawy przeprowadzane są systemem warsztatowym w odróżnieniu od napraw regeneracyjnych, przeprowadzanych systemem fabrycznym — potokowym przy pełnej wymienności części i zespołów.

Naprawy przeprowadzane są w samochodach znajdujących się w eksploatacji, regeneracja dotyczy zaś samochodów bądź zespołów wycofanych z eksploatacji.

Samochód znajdujący się w eksploatacji naprawiany jest na koszt użytkownika i wraca do niego po dokonaniu naprawy, natomiast samochód bądź zespół zużyty, użytkownik przekazuje do przemysłu regeneracyjnego.

Samochody wytworzone drogą regeneracji w przemyśle regeneracyjnym przekazywane powinny być do eksploatacji, podobnie jak samochody nowe z przemysłu samochodowego.



Rys. 1. Schemat organizacji napraw.

W wyniku przeprowadzanych rozważań zagadnienie napraw możemy podzielić w następujący sposób (rys. 1):

1. Naprawy eksploatacyjne przeprowadzane systemem indywidualnym:

1. naprawy konserwacyjne (obsługa codzienna OC);

2. naprawy konserwacyjne obsługowe (obsługa techniczna 1 i 2 oraz naprawa bieżąca);

3. naprawy warsztatowe — średnie obejmujące również wymianę zużytych zespołów na nowe, lub zregenerowane w przemyśle regeneracyjnym oraz naprawy główne samochodów małoseryjnych.

Zmniejszanie pustych przebiegów — to podstawowy obowiązek każdego transportowca

II. Naprawy regeneracyjne przeprowadzane systemem potokowym, przy pełnej zamienności części i zespołów:

1. naprawy regeneracyjne silników i skrzyń biegów;
2. naprawy regeneracyjne zespołów podwoziowych;
3. naprawy regeneracyjne samochodów ciężarowych bądź osobowych łącznie z nadwoziem;
4. naprawy regeneracyjne części zamiennych.

Zastanówmy się teraz nad słusnością wysuniętej koncepcji podziału zaplecza technicznego na naprawy eksploatacyjne i naprawy regeneracyjne.

Pomimo że posiadamy w kraju bazy przemysłu regeneracyjnego, to jednak utarło się w praktyce, że zakłady te nazywa się potocznie zakładami remontowymi, przeprowadzającymi remont kapitalny i utożsamia się je niejednokrotnie z innymi warsztatami naprawczymi, dokonującymi naprawy główne systemem indywidualnym. Brak zrozumienia spotykany w tym przypadku wynika z jednej strony z powodu nieznajomości systemu pracy w zakładach regeneracyjnych oraz ich roli, jak również z drugiej strony stąd, że naprawy wykonywane są niezgodnie z zasadami jakie omówiliśmy na wstępie.

Organizacja naprawcza w ramach zaplecza technicznego eksploatacji nie jest jeszcze u nas wyraźnie i jasno skryształizowana. Pojęcie podziału pracy w zakresie napraw i obsługi samochodów nie jest jeszcze postawione na właściwym i należytych poziomie pod względem organizacyjnym i technicznym.

Jeżeli chcemy rozważyć kierunek jaki należałoby nadać organizacji napraw, jeśli mamy rozważyć czy podana koncepcja z punktu widzenia potrzeb eksploatacyjnych jest słuszną — to przede wszystkim musimy zdać sobie sprawę z wielkości przewidywanych potrzeb na odcinku napraw.

WZROST TABORU

Ilość samochodów jaka znajdować się będzie w eksploatacji, różnorodność typów tych samochodów, jak i wymagana długotrwałość ich pracy jaką chcemy ze względów ekonomicznych uzyskać — stanowią czynniki będące punktem wyjścia dla ustalenia środków i metod działania na odcinku zabezpieczenia napraw państwowego taboru samochodowego.

Jak wspomnieliśmy na wstępie, zaopatrzenie kraju w sprzęt samochodowy odbywało się dotychczas w sposób doraźny, zmierzający do zaspokajania potrzeb transportowych środkami, jakie były dostępne w danym okresie czasu. A więc motoryzowanie kraju nie było oparte na długofalowym planie motoryzowania. Zasadniczy przełom nastąpił dopiero w okresie Planu Sześcioletniego, w ramach którego przeszliśmy na planowy system motoryzowania kraju w oparciu o własny przemysł samochodowy, traktując import jako zagadnienie dodatkowe, uzupełniające ewentualne luki w zakresie specjalnych potrzeb.

Długofalowe przewidywania rozwoju motoryzowania kraju możemy przewidywać na podstawie przewidywanego wpływu na rozwój motoryzacji naszego przemysłu samochodowego.

Musimy zdać sobie sprawę, że powstanie przemysłu samochodowego stwarza sytuację zaistnienia w kraju pewnego procesu motoryzacyjnego, posiadającego przebieg oparty na określonym z góry planowym cyklu. Początkową fazą tego procesu jest fakt istnienia produkcji samochodów w kraju. Początkową fazą tego procesu motoryzacyjnego jest więc fakt stałego nasilania rynku eksploatacyjnego w sposób ciągły określoną w stosunku rocznym ilością samochodów

o określonym rodzaju, jakości i charakterystyce eksploatacyjnej.

Ta początkowa faza stwarza sytuację przymusową, zmuszającą do zaplanowania i zorganizowania dalszych faz przebiegu tego procesu motoryzacyjnego.

Przebieg procesu będzie składać się z następujących faz:

1 faza — przemysł motoryzacyjny, produkujący nowe samochody;

2 faza — planowa dystrybucja wyprodukowanej co-rocennie określonej ilości samochodów, oparta na planie celowego zatrudnienia wyprodukowanych samochodów w ramach rozwijającej się gospodarki narodowej;

3 faza — eksploatacyjne zaplecze gospodarcze i techniczne zabezpieczające planową i ekonomiczną gospodarkę państwowym taborem samochodowym;

4 faza — przemysł regeneracyjny, mający na celu przetwarzanie drogą regeneracji zużytych części, zespołów i samochodów na sprzęt nadający się do dalszego użytku w transporcie.

Planowe zorganizowanie tego procesu motoryzacyjnego jest konieczne w wyniku stałego zaopatrywania kraju w sprzęt przez przemysł samochodowy.

WIELKOŚĆ PROCESU MOTORYZACYJNEGO

Ażeby zdać sobie sprawę ze znaczenia i wielkości przewidywanego procesu motoryzacyjnego na tle pa-rujących obecnie u nas w tej dziedzinie stosunków — założmy pewne przybliżone cyfry wyjściowe, wynikające z nowej produkcji samochodów — nie biorąc pod uwagę istniejącego obecnie taboru. Do czasu uruchomienia pełnej produkcji fabryk samochodów, ten stary sprzęt samochodowy będzie mógł zaspakajać bieżące potrzeby transportowe poza nawiasem organizowanego planowego przebiegu procesu motoryzacyjnego.

Przyjmijmy cyfry wyjściowe dla wielkości produkcji przemysłu samochodowego np. w sposób następujący:

produkcja samoch. cięż. 2,5—4 t.	—30.000 szt. rocznie
produkcja samoch. osobowych	—15.000 szt. rocznie
razem	45.000 szt. rocznie

W przypadku zmiany tego założenia na plus czy minus — zasada rozumowania jaką przytoczymy pozostanie, a tylko cyfry będą ewentualnie inne.

Następne założenie zaplanujemy uwzględniając narazie tylko samochody ciężarowe:

1. średni roczny przebieg samochodu ciężarowego zakładamy 25 000 km;

2. przebieg w kilometrach dla produkowanej w kraju klasy samochodów ciężarowych, przy zabezpieczeniu ich eksploatacji drogą stworzenia eksploatacyjnego zaplecza technicznego, sprawującego również kontrolę nad sposobem użytkowania tych samochodów — zakładamy: 100.000 km.

Przyjmujemy np., że samochody wycofane — po przepracowaniu założonego przebiegu 100.000 km — będą przechodzić 3-krotną regenerację, przy przebiegach międzyregeneracyjnych wynoszących np. 75.000 km. Zakładamy, że średnio samochód zregenerowany nie będzie już miał przebiegu 100.000 km, tak jak nowy.

Zestawiamy teraz wysokość amortyzacji kosztu samochodu ciężarowego w stosunku do założonego całkowitego przebiegu kilometrów, jaki on wykona do czasu całkowitego zniszczenia:

koszt nowego samochodu	około 50.000 zł	— przebieg 100.000 km	— amortyzacja 0,50 zł/k m
„ regeneracji a)	— „ 15.000 „	— „ 75.000 „	— „ 0,20 „
„ „ b)	— „ 15.000 „	— „ 75.000 „	— „ 0,20 „
„ „ c)	— „ 15.000 „	— „ 75.000 „	— „ 0,20 „

koszt całkowity — 95.000 zł — przebieg 325.000 km — amortyzacja około 0,30 zł/km

W przytoczonym przypadku dzięki 3-krotnej regeneracji wysokość amortyzacji na km przebiegu obniża się o 40 proc. w stosunku do amortyzacji nowego samochodu, co wynosi ok. 65.000 zł, a więc oszczędność przekracza koszt nowego samochodu.

Koszty związane z naprawami przeprowadzanymi podczas użytkowania samochodu oraz zmianą ogumienia zaliczamy tu do kosztów eksploatacyjnych.

Na podstawie przyjętych założeń, które nie są oparte na żadnych danych statystycznych, a stanowią tylko charakterystyczne cyfry przykładowe — dokonamy teraz obliczenia wielkości procesu motoryzacyjnego.

Obliczenie ujęte jest graficznie na wykresie (rys. 2), z którego wynika ilość stopniowego przyrostu samochodów na rynku, górny pułap ilościowy dla nowych samochodów, oraz łącznie z samochodami regenerowanymi. Z wykresu widoczne są ilości nowych i zregenerowanych samochodów, jakie będą musiały być rocznie rozprowadzane przez organizacje dystrybucyjne. Poza tym, z wykresu wynika, że w przypadku liczb przyjętych w założeniach — proces motoryzacyjny będzie rozwijał się stopniowo w ciągu 13 lat, po którym to okresie ustabilizuje się pewien określony stan organizacyjny w dziedzinie motoryzacji.

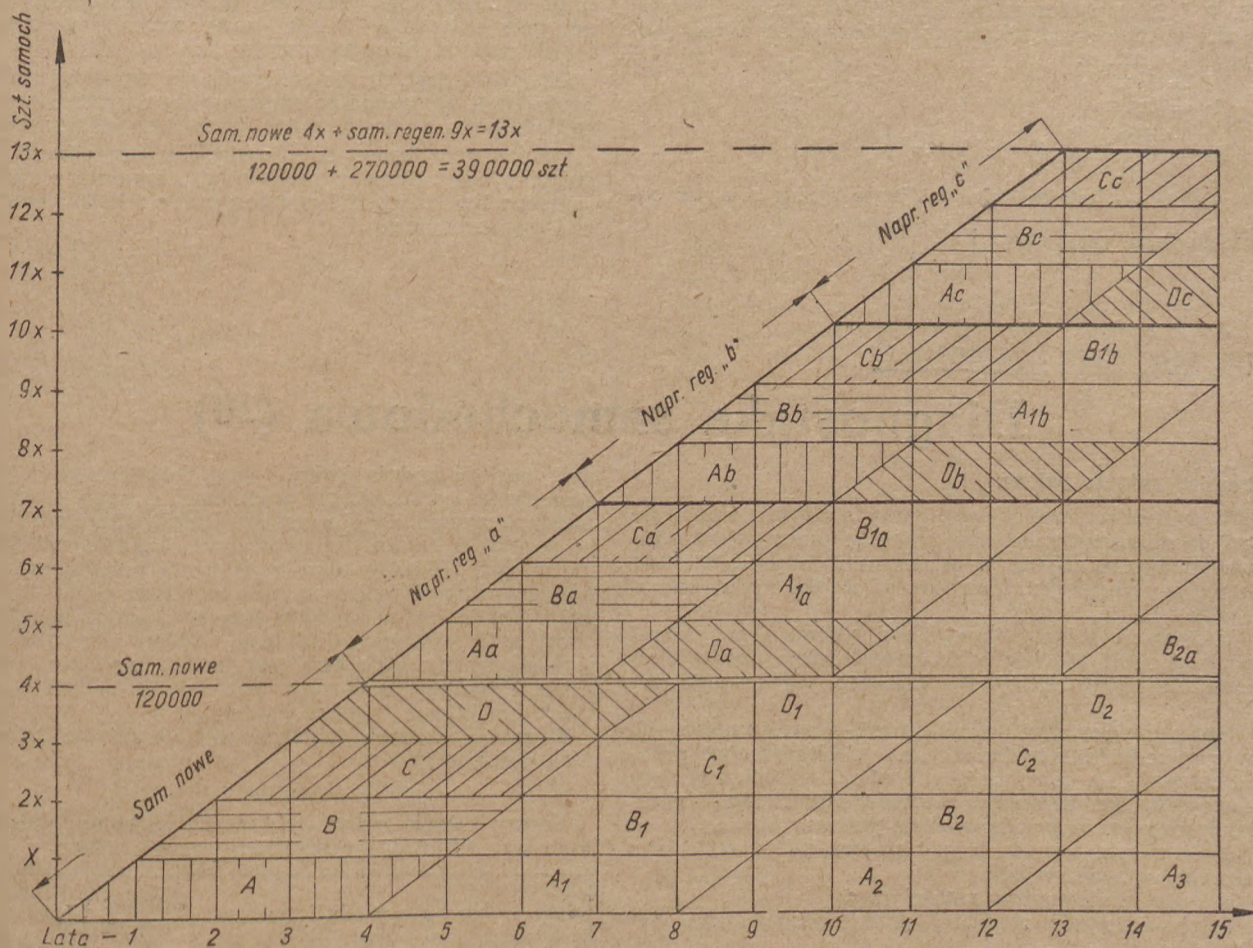
Na wykresie widoczne jest, że poszczególne serie roczne nowych wozów A-B-C-D o wielkości 30.000

sztuk każda, będą po 4-ach latach eksploatacji tj. po przebiegu 100.000 km wycofywane do regeneracji i zastępowane następnymi seriami nowych wozów A₁-B₁-C₁-D₁ itd. A więc teoretycznie przemysł samochodowy po 4-ach latach nasili rynek do ilości 120.000 samochodów nowych, która to ilość będzie już stała przez ten przemysł utrzymana, oczywiście przy założeniu średniego, całkowitego przebiegu 100.000 km i przebiegu rocznego średnio 25.000 km.

Przyjmujemy w przytoczonym przykładzie, że po regeneracji przebieg zmniejszy się w stosunku do przebiegu nowego samochodu do 75.000 km, a więc do 3-letniego okresu czasu międzyregeneracyjnego.

Państwowy tabor samochodowy przy założeniu 3-ach regeneracji powiększy się po upływie 13-tu lat — jak to wynika z wykresu rys. 2 do ilości 390.000 sztuk samochodów ciężarowych.

Jest rzeczą jasną, że cyfry te są teoretyczne i powinny być zmniejszone o pewien procent wycofanych w międzyczasie wozów z powodu awarii lub przedwczesnego zużycia. Jeśli przyjmiemy natomiast, że ilość samochodów, które będą podlegać 4-ej i 5-ej regeneracji będzie równa ilości samochodów przedwczesnie zużytych, to ilości podane można uważać za słuszne.



Pn km — przebieg w km (norma) do pierwszej naprawy regeneracyjnej dla danego typu;

Pr km — przebieg w km (norma) międzyregeneracyjny dla danego typu;

r — ilość regeneracji (przeciętna);

N szt — górny pułap ilościowy samochodów danego typu — nowych nieregenerowanych;

R szt — górny pułap ilościowy samochodów danego typu — regenerowanych;

T szt — górny pułap łącznej ilości samochodów danego typu nowych i regenerowanych;

$$N = \frac{P_n}{p} \cdot x \text{ szt}$$

$$R = \frac{P_r}{p} \cdot r \cdot x \text{ szt}$$

$$T = N + R = \frac{P_n}{p} \cdot x + \frac{P_r}{p} \cdot r \cdot x = \frac{P_n + (P_r \cdot r)}{p} \cdot x$$

Ponieważ poszczególne typy samochodów np. ciężarowe 2,5 t—4 t oraz osobowe — mają różne wskaźniki ilościowe jak i dotyczące przebiegu kilometrów, należałoby obliczenia przeprowadzić dla każdego typu oddzielnie. Suma obliczonych ilości dla poszczególnych typów da nam całkowitą ilość Nc, Rc i Tc samochodów wszystkich typów, określającą wielkość taboru samochodowego w kraju.

W przypadku potrzeby obliczenia ilości samochodów N, R i T w poszczególnych latach w trakcie rozwoju procesu motoryzacyjnego można korzystać z następujących wzorów:

$$N_l = l \cdot x$$

$$R_l = l_r \cdot x$$

$$T_l = \left(\frac{P_n}{p} \cdot x \right) + (l_r \cdot x) = \left(\frac{P_n}{p} + l_r \right) \cdot x$$

gdzie l — kolejne lata nasilania rynku nowymi samochodami, przy czym $l \leq \frac{P_n}{p}$;

lr — kolejne lata trwania napraw regeneracyjnych,

przy czym $l_r \leq \frac{P_r}{p} \cdot r$

Jak widać ze wzoru na Tl, to lata trwania napraw regeneracyjnych mogą być doliczane dopiero po upływie

$$\frac{P_n}{p} \text{ lat.}$$

DYSTRYBUCJA

Jak widać z przytoczonego wykresu (rys. 2) organizacja dystrybucyjna tj. 2-ga faza procesu motoryzacyjnego musiałaby być nastawiona na rozprowadzenie:

w 1—4 roku planu — po 30.000 nowych samochodów rocznie;

w latach 5—7 — po 60.000 samochodów rocznie, w tym 30.000 sztuk nowych i 30.000 sztuk zregenerowanych;

w latach 8—10 — po 90.000 sztuk, w tym 30.000 sztuk nowych i 60.000 sztuk zregenerowanych rocznie;

w latach następnych stale po 120.000 sztuk rocznie, w tym po 30.000 sztuk nowych i po 90.000 sztuk zregenerowanych rocznie.

Taki potencjał dystrybucyjny musiałby istnieć przy założonej produkcji samochodów ciężarowych w wyniku wytworzonego przebiegu procesu motoryzacyjnego, przy założeniu 30.000 sztuk rocznej produkcji i 3-ch naprawach regeneracyjnych.

Oczywiste jest, że do obliczeń nie wprowadziliśmy dystrybucji samochodów importowanych, które wpłyną dodatkowo na powiększenie przytoczonych wielkości.

Oprócz powyższego do obowiązków organizacji dystrybucyjnej należałoby musiało wycofywanie z rynku samochodów zużytych i przekazywanie ich do przemysłu regeneracyjnego.

Mgr. inż. J. Grodecki

Inż. SŁAWOMIR GOŁĘBIEWSKI

Diagnostyka samochodowa (10)

Pomiar zużycia paliwa

Wskaźnikiem prawidłowej pracy nie tylko silnika ale całego samochodu jest ilość zużytego przez pojazd paliwa podawana zwykle w odniesieniu do przebiegu 100 km dla przeciętnych warunków użytkowania samochodu.

Zużywanie tej czy innej ilości paliwa przez pojazd posiada obok aspektu technicznego także aspekt ekonomiczny, gdyż decyduje o kosztach użytkowania pojazdu.

Sprawdzający stan pojazdu musi — oprócz opisanych w poprzednich zeszytach czas. „Motoryzacja“ prób, które mają na celu określenie stanu technicznego poszczególnych układów lub zespołów samochodu — przeprowadzić także pomiar zużycia paliwa.

Ilość zużytego przez pojazd paliwa zależy od całego szeregu czynników jak:

- 1) zużycie elementów samochodu;
- 2) prawidłowość regulacji poszczególnych układów i mechanizmów;
- 3) technika jazdy;
- 4) warunki pracy samochodu.

Przed wszystkim wpływają tu — jeśli idzie o stan techniczny pojazdu — regulacja układu zasilania, regulacja hamulców, regulacja łożysk w kołach jezdnych, regulacja mechanizmów układu napędowego oraz ustawienie kół przednich i stopień napompowania opon.

Jeśli zaś idzie o warunki pracy — to znaczny wpływ na zużycie paliwa posiadają: obciążenie pojazdu, rodzaj nawierzchni, profil podłożny drogi oraz szybkość poruszania się pojazdu i technika jazdy.

Wytwórnia podając użytkownikowi ilość zużywanego przez pojazd paliwa na sto przejechanych kilometrów

daje wartość średnią, którą — przy dostatecznym stanie samochodu i przeciętnych warunkach pracy — powinniśmy otrzymać. Często zamiast ilości paliwa zużytego po przebyciu 100 km podawana jest długość drogi, jaką można przebyć przy zużyciu jednostki paliwa; najczęściej używanymi jednostkami są tu mile na galon (m p g), gdzie 1 mila równa się 1.609 km, zaś 1 galon angielski (Imp. gal.) wynosi 4,546 litra. Galon amerykański (USGal) równy 3,785 litra jest rzadko używany.

Dla ciągników podawane jest zużycie paliwa w litrach lub kG na 1 godzinę pracy.

W zamieszczonych tabelach podano zużycie paliwa niektórych pojazdów.

TABELA I

Normy zużycia paliwa niektórych pojazdów radzieckich wg. Awtotransportnyj Sprawocznik 1953 r.

L. p.	Marka pojazdu i typ	Zużycie paliwa 1/100 km
1.	GAZ A A	20,5
2.	GAZ 67	15,0
3.	GAZ 51	26,5
4.	ZIS 5	34,0
5.	ZIS 110	27,0
6.	ZIS 150	38,0
7.	ZIS 585 (wywrotka)	40,0
8.	Moskwicz	9,0
9.	GAZ M20 „Pobieda“	13,5
10.	Motocykle Iż 7, 8, 9	4,0 (bez przyczepki)
11.	Motocykl M 72	6,0 („ „)
12.	„ „	7,8 (z przyczepką)

TABELA II

Normy zużycia paliwa niektórych pojazdów eksploatowanych w kraju (wg normy polskiej SM — 173).

L. p.	Marka pojazdu i typ	Zużycie paliwa l/100
O s o b o w e		
1.	Chevrolet Fleetmaster, De Luxe	16,0
2.	Citroen 11 L, 11 BL	12,0
3.	Citroen 15	15,0
4.	Fiat 1100, 1100 B	9,5
5.	Fiat 1100 L, 1100 BL	10,5
6.	Ford (Jeep)	15,0
7.	GAZ M 20 Pobieda	13,5
8.	GAZ 67, 67 B	16,0
9.	Skoda 1101, 1102	9,5
10.	" (furgony)	10,0
11.	Willys (Jeep)	15,0
12.	Tatra-Plan 600	12,0
A u t o b u s y		
13.	Chausson APH (1:6,5)	21,0
14.	" (1:7,25)	22,0
15.	Fiat 666 RN	23,5
16.	Mavag TR 5 (miejski)	29,0
17.	Skoda 706 RO	30,0
C i ę ż a r o w e		
18.	Chevrolet Canada 3 t (C-6P L, C-60 5)	30,0
19.	GAZ AA	21,5
20.	GAZ 51	26,5
21.	GMC CCKW 852 i 353 3 t	37,5
22.	Renault R-2060 1 t	15,0
23.	" R-2161 2,5 t	20,0
24.	Star 20	27,0
25.	Studebaker US6, US6 x 4	39,0
26.	ZIS 5	34
27.	ZIS 150	37
28.	ZIS 585 (wywrotka)	39
29.	Fiat 666 N 7	26,5
30.	Skoda 706 R	30

TABELA III

Przeciętne zużycie paliwa kilku samochodów podane przez wytwórnię w jednostkach angielskich.

L. p.	Marka i typ samochodu	Zużycie paliwa	
		m p g	po przeliczeniu litrów na 100 km
1.	Ford Anglia 8 hp	36,2	7,8
2.	Humber Hawk	24,5	11,6
3.	Lagonda 2,5 l	17,0	16,8
4.	Nash 600	23,7	11,8
5.	Triumph 2,1 l	20,4	14,0

Rozróżniamy dwa pomiary zużycia paliwa. Pierwszy dający przeciętne zużycie paliwa — przeprowadzamy na specjalnie dobranej dłuższej trasie i przy różnej szybkości jazdy. Drugi — nazywany ekonomiczną charakterystyką samochodu i przeprowadzany kilkakrotnie na krótkim odcinku drogi przy różnych stałych szybkościach jazdy — pozwala ustalić szybkość, przy której osiągamy najniższe zużycie paliwa. Ten ostatni jest jednak pomiarem typowo kwalifikacyjnym i nie wchodzi w zakres badań kontrolnych jakimi są próby diagnostyczne.

Przed przeprowadzeniem pomiaru zużycia paliwa samochodów należy poddać tzw. próbę „wybiegu” — w celu ustalenia czy elementy mechanizmów napędowych i jezdnych oraz hamulce są dostatecznie wyregulowane. Próba ta polega na rozpedzeniu sprawdzanego samochodu do szybkości 50 km/godz, a następnie na swo-

bodnym toczeniu się samochodu po prostej przy wyłączonym silniku i ustawieniu skrzynki biegów w pozycji zerowej. Droga, na której taką próbę się przeprowadza, powinna mieć dobrą nawierzchnię asfaltową lub betonową, nachylenie drogi powinno być w granicach 2°.

Sprawdzamy ciśnienie w oponach i ewentualnie dopełniamy do przepisanej normy, następnie nominalnie obciążamy samochód, rozruszamy silnik i wyjeżdżamy na wybrany odcinek drogi. Teraz należy wóz rozpedzić do szybkości 50 km/godz i w chwili przejazdu przez oznaczony początek odcinka wyłączyć silnik oraz ustawić skrzynię biegów w położeniu „luz”. Samochód będzie się toczył dzięki posiadanej energii kinetycznej, zatrzymywany tylko oporami toczenia i oporami wewnątrz mechanizmów. Po zatrzymaniu się pojazdu przebytą odległość notujemy i powtarzamy próbę, jadąc w przeciwnym kierunku. Przyjęty wynik powinien być średnią arytmetyczną z tych obu odległości.

Poniżej podane są długości dróg wybiegu dla kilku samochodów radzieckich wg D. P. Wulikanowa (szybkość wyjściowa = 50 km/gođz).

L. p.	Marka pojazdu i typ	Długość drogi wybiegu w metrach
1.	Moskwicz	355
2.	GAZ M20 Pobieda	455
3.	ZIM	608
4.	ZIS 110	580
5.	GAZ 51	721
6.	ZIS 150	708
7.	JAZ 200	920

Po uzyskaniu dostatecznie długiej drogi wybiegu możemy przyjąć za wystarczającą regulację mechanizmów napędowych i tocznych i możemy przejść do właściwej próby tj. próby zużycia paliwa.

Samochód przy pomiarach zużycia paliwa powinien mieć sprawdzony i dobrze działający licznik ilości kilometrów oraz szybkościomierz i być obciążony zgodnie z żądaniami prowadzącego próbę (zwykle pełne obciążenie). Ciśnienie w dętkach kół powinno być prawidłowe.

Sprawdzenie licznika i szybkościomierza odbywa się w sposób następujący: kierowca i prowadzący próbę wyjeżdżają przygotowanym samochodem (prawidłowe obciążenie i ciśnienie w dętkach kół) na wymierzony odcinek drogi o długości 2 kilometrów. Przed wjazdem na odcinek pomiarowy kierowca ustala stałą szybkość samochodu taką, z jaką przebywany będzie odcinek pomiarowy. W chwili mijania początku odcinka — obserwator włącza posiadany stoper a w chwili minięcia końca odcinka wyłącza go, obserwując jednocześnie wskazania licznika kilometrów. Teraz z tą samą szybkością należy przejechać odcinek pomiarowy w przeciwnym kierunku — w celu uzyskania średniego wyniku.

Posiadając odmierzony czas przejazdu odmierzonej długości odcinka przebywanego przy różnych szybkościach wskazanych przez szybkościomierz (10 km/godz; 20 km/godz; 100 km/godz), obliczamy rzeczywistą prędkość pojazdu i znajdujemy ewentualne poprawki szybkościomierza samochodu.

Następnie należy przygotować zbiornik pomiarowy. Zwykle zakłada się na czas próby dodatkowy zbiornik o pojemności 5 — 20 litrów (zależnie od wielkości samochodu i długości projektowanej trasy) i podłącza się go do układu paliwowego samochodu przed pompą podającą (jeżeli taka jest). Gdy własny zbiornik samochodu posiada korek spustowy — nie trzeba stosować dodatkowego zbiornika. Zaleca się nie korzystanie z metody tzw. pełnego zbiornika tj. całkowitego napełniania zbiornika przed jazdą próbną i dopełniania po jeździe, gdyż jest to metoda zbyt niedokładna.

Po przeprowadzeniu tych czynności przygotowawczych należy dobrać trasę i ustalić prędkość pojazdu

w czasie próby. Trasę dobieramy tak, aby samochód pracował w warunkach jak najbliższych normalnemu użytkowaniu. Dla pojazdów przeznaczonych do ruchu miejskiego dobieramy ulice o dużym ruchu ulicznym z licznymi skrzyżowaniami i o różnej nawierzchni (prędkość pojazdu jest wtedy ograniczona warunkami ruchu w mieście). Dla pojazdów poruszających się w zasadzie poza miastem — dobieramy tak nawierzchnię, aby było około 30% nawierzchni dobrej (asfalt, kostka bazaltowa), 30% drogi bitej w dobrym stanie, 30% drogi bitej w złym stanie i 10% drogi gruntowej.

Konieczne jest także przewidzenie kilku zatrzymań bez gaszenia silnika i ze zgaszeniem silnika. Prędkość jazdy staramy się utrzymać w granicach 40 — 60 km/godz. Długość trasy dla ruchu miejskiego powinna wynosić 50 km, dla ruchu poza miastem — 100 km.

Ustaliwszy wszystkie warunki próby i dostosowawszy je do warunków pracy samochodu możemy mieć pewność, że wydane orzeczenie będzie bliskie prawdy.

Przed rozpoczęciem próby należy wlać do całkowicie opróżnionego zbiornika samochodu lub zbiornika dodatkowego dokładnie odmierzoną ilość paliwa i rozpocząć próbę. Po powrocie zbieramy pozostałą w zbior-

niku resztę paliwa i po dokładnym zmierzeniu (przed i po próbie mierzyć należy paliwo cylindrem pomiarowym z podziałką w cm^3) — ustalamy zużycie paliwa w przeliczeniu na 100 km przebiegu.

Ze zużyciem paliwa wiąże się także zużycie oleju smarującego silnik. Wielkość tego zużycia charakteryzuje zużycie części silnika i jest jednym ze wskaźników konieczności przeprowadzenia naprawy.

Normy — polska i radziecka — przyjmują przeciętne zużycie oleju silnikowego w wysokości 4 — 6% zużycia paliwa, wprowadzając dodatkowo jeszcze kilka wartości zależnie od różnych okoliczności (patrz Norma SM - 173). Podobnie jest z normami zużycia paliwa. Do podanych wyżej norm zużycia paliwa dodaje się lub odejmuje pewne ilości paliwa w zależności od nawierzchni drogi, pory roku itp. (patrz Norma — SM - 173).

Opisane wyżej próby wybiegu samochodu i sprawdzenia wskazań szybkościomierza należy przeprowadzać przy bezdeszczowej pogodzie, suchej nawierzchni drogi i szybkości wiatru nie większej niż 4 m/sek.

Inż. St. Gołębiowski

Nowe pomysły racjonalizatorskie

APARAT DO BADANIA POMP WTRYSKOWYCH SILNIKÓW WYSOKOPRĘŻNYCH

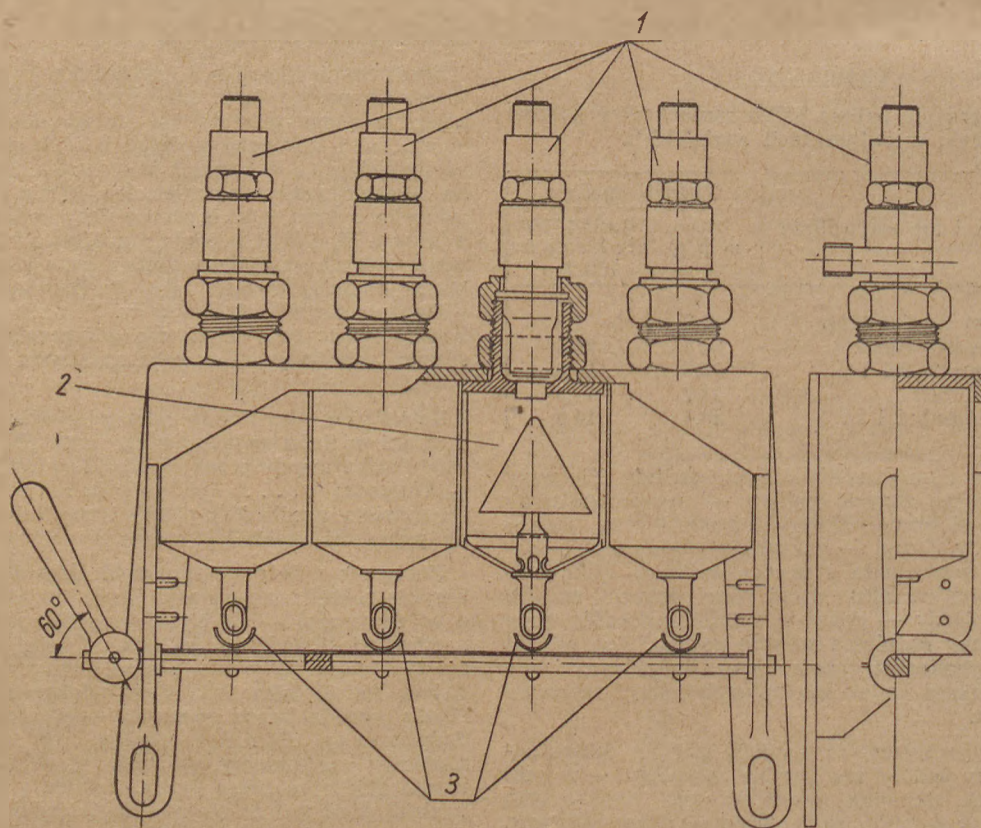
Dostarczanie do każdego cylindra silnika wysokoprężnego stale tej samej ilości paliwa przez pompę jest jednym z najważniejszych czynników sprawnego działania silnika. Do kontroli ilości dostarczanego paliwa używa się specjalnych urządzeń. Aparaty dotychczas używane mają jednak tę wadę, że dla przeprowadzenia kontroli należy demontować pompę z silnika i ustawić na aparacie sprawdzającym.

Pompy silnika ciągnika „Stalinić” nie można sprawdzać za pomocą powszechnie używanych aparatów, ze względu na odmienną budowę tej pompy. Ponadto cie-

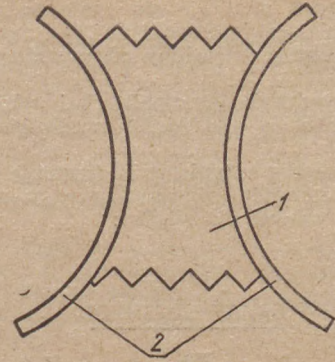
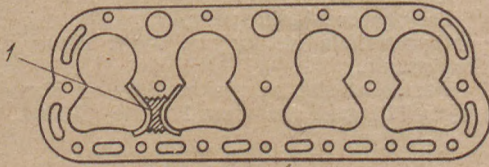
montaż obudowy pompy o ciężarze około 100 kG i następne zmontowanie pochłania ponad 16 roboczo-godzin.

Ob. Franciszek Bochenek i Zygmunt Schieberl ze Zjedn. Przem. Budowy Nowej Huty zaprojektowali urządzenie (rys. 1) pozwalające uniknąć tych niedogodności przez to, że stoisko kontrolne połączone jest z pompą specjalnymi przewodami.

Pomiar przeprowadza się w sposób następujący. Litwą zębatą w pompie nastawia się na najmniejszy wysuw podający i pompę uruchamia się za pomocą silnika rezrukowego. Pompa podaje paliwo do wtryskiwaczy (1), będących częścią składową przyrządu, gdzie skrapla się ono na stożku amortyzującym (2) i spływa na ry-nienkę (3) do cylindrów pomiarowych. Słupek paliwa



Rys. 1. Szkic aparatu do badania pomp wtryskowych silników wysokoprężnych.



Rysunek 2 pokazujący sposób

naprawy przepalonych uszczerek głowicowych.

w miarce daje dokładny obraz ilości paliwa wtryskiwanego do cylindra.

W przypadku nierównych ilości paliwa podawanego przez pompę do cylindrów przeprowadza się regulację przez przesunięcie tłoczka.

Powyższe usprawnienie zostało zarejestrowane w Urzędzie Patentowym PRL pod numerem Kl 46a OU-217.

SPOSÓB NAPRAWY PRZEPALONYCH USZCZELEK GŁOWICOWYCH DO SILNIKÓW SAMOCHODOWYCH

W silnikach samochodowych pod wpływem wysokiej temperatury ulegają przepaleniu miedziano-azbestowe uszczelki głowicowe. Najczęstszym miejscem przepalania są powierzchnie uszczelki oddzielające dwie sąsiednie komory spalania.

Uszczelki takie dotychczas nie były naprawiane lecz wymieniano je na nowe.

Ob. Jan Przysarz z Jeleniej Góry podał sposób naprawy przepalonych uszczerek. Otóż z uszczelki wycina się uszkodzoną część i wstawia w wycięcie dokładnie pasującą wkładkę (1) wyciętą ze zdrowego miejsca innej zużytej uszczelki. Wkładkę (1) przymocowuje się przy pomocy pasków (2) wyciętych z okładziny miedzianej (patrz rys. 2).

Krawędzie wycięcia oraz krawędzie wkładki stykające się z uszczelką są ukształtowane w formie linii łamanej. Do obrysowania kształtu wycięcia oraz wkładki używa się szablonu blaszanego.

Czas naprawy uszczelki powyższym sposobem wynosi około 0,5 godz.

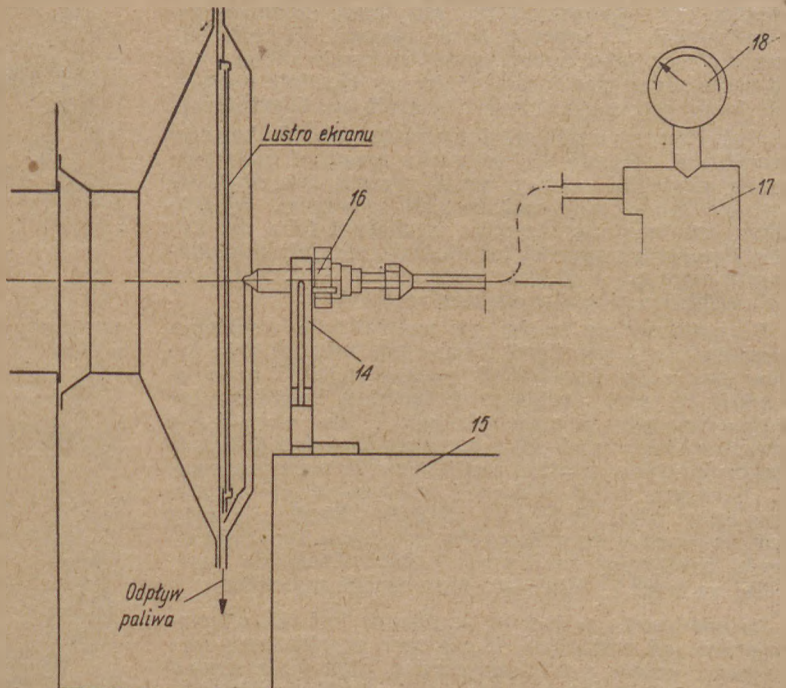
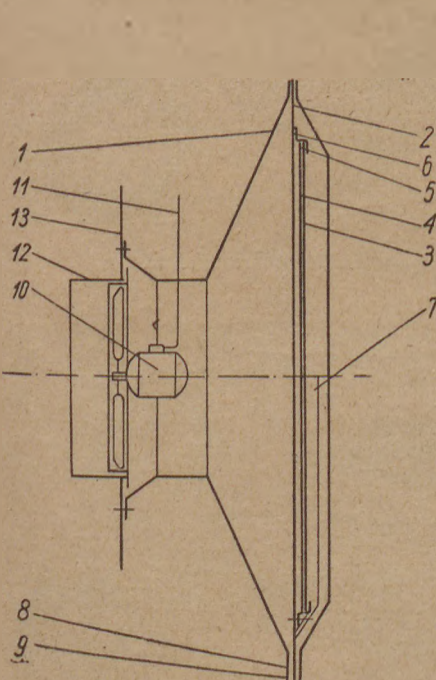
Pomysł został zarejestrowany w Urzędzie Patentowym pod numerem Kl 46c¹, O-1382.

EKRAN DO KONTROLI ZAWORÓW WTRYSKOWYCH DO SAMOCHODOWYCH SILNIKÓW WYSOKOPRĘŻNYCH

Zawory wtryskowe poddane regeneracji powinny być przed wmontowaniem do silnika samochodu sprawdzone co do prawidłowości rozpylania paliwa, szczelności itp.

W myśl usprawnienia inż. **A. Przeworskiego** (Warsztaty Główne PKS w W-wie) wykonano ekran lustrzany, który pozwala na dokładne sprawdzenie rozpylania paliwa oraz zapewnia warunki bezpieczeństwa i higieny pracy.

Ekran ten (rys. 3) posiada blaszaną osłonę (1), w której umieszczona jest blacha (2) służąca do zamocowania lustra (3); za szkłem (3) umieszczony jest blaszany krążek (4), który wraz ze szkłem osadzony jest w gumowym pierścieniu (5) i przymocowany do blachy (2) przy pomocy uchwyty pierścieniowego (6).



Rys. 3. (z lewej) — ekran służący do kontroli zaworów wtryskowych.

Rys. 4 (z prawej) — schemat pokazujący sposób przeprowadzania prób

U dołu lustra znajduje się rynienka (7) zbierająca paliwo, które dalej odprowadzane jest rurką (8).

Paliwo ściekające z osłony odprowadzane jest rurką (9).

Do odprowadzenia łatwopalnych i szkodliwych dla zdrowia par służy wentylator z silnikiem elektrycznym (10).

Sposób przeprowadzania prób, ilustruje schemat 4.

Odległość zamocowania zaworu wtryskowego od lustra ekranu wynosi dla silnika:

- | | |
|-----------------|----------|
| 1. Fiat 366 | — 35 mm |
| 2. Fiat 326 | — 180 mm |
| 3. Leyland LOPS | — 33 mm |
| 4. Leyland OPS | — 180 mm |
| 5. Panhard | — 60 mm |

Po uruchomieniu pompki paliwowej, wytryskujące paliwo osiada na lustrze, dając obraz prawidłowości rozpylania.

Pomysł został zarejestrowany w Urzędzie Patentowym PRL pod numerem Kl. 46c² O-1383. (j. m.).

Mgr inż. STANISŁAW BRZOSKO

Rozwój konstrukcji scooterera

OD REDAKCJI

Sprawa scooterera zaczyna być problemem konstrukcyjnym i eksploatacyjnym, o którym coraz więcej i coraz z większym zainteresowaniem mówi się w kraju.

Czytelnik napewno zapyta dlaczego?

Spróbujmy odpowiedzieć.

Przede wszystkim dlatego, że:

1) scootery produkuje się obecnie nie w tysiącach, czy dziesiątkach tysięcy, ale w setkach tysięcy sztuk rocznie;

2) że wszędzie tam, gdzie jest rozwinięta sieć dróg o gładkiej nawierzchni — scooter jest najodpowiedniejszym, najtańszym, najmniej kłopotliwym środkiem komunikacji dla człowieka o skromnym budżecie domowym.

3) że dopiero konstrukcja scooterera spowodowała, iż z pojazdu dwukółowego służącego dla „sportowców i zapaleńców” zrobiono pojazd nie wymagający specjalnego ubrania, chroniący przed zabrudzeniem, nie niszczący butów, nie wymagający wsiadania okrakiem; jednym słowem scooter dał motocyklom pewne cechy użytkowe samochodu.

Wiadomo powszechnie, że przy najlepszym stanie technicznym motocykla zawsze jazda nim brudzi. Dlatego rzadko jeździ się nim do teatru, kina, do znajomych, na zebrania z okazji uroczystości, nawet do biura — to znaczy wszędzie tam, gdzie człowiek chce wyglądać czysto i porządnie i nie chce mieć trzewików pozbijanych od zmian biegów — jednym słowem być czysto i kulturalnie wyglądającym obywatelem.

Dlatego też dla wielu Czytelników poza jazdami służbowymi — motocykl jest albo tylko środkiem komunikacji do i z pracy (i to nie zawsze), albo eksploatowany jest jako sprzęt sportowo-wycieczkowy. Całą pozostałą po pracy część dnia, czy tygodnia niechętnie łączy się z motocyklem jako środkiem komunikacji.

Jest jeszcze powód zainteresowania się fachowców scooterami. Okazało się, że młody przemysł motoryzacyjny węgierski i stary czeski pracuje już od kilku lat nad własnymi konstrukcjami scooterów. Właśnie teraz żmudne te prace dały rezultaty i taka np. Ceska Zbrojowka wypuści już niedługo seryjnie produkowany scooter — pięknie opracowany i dosłownie do czeskich warunków eksploatacyjnych.

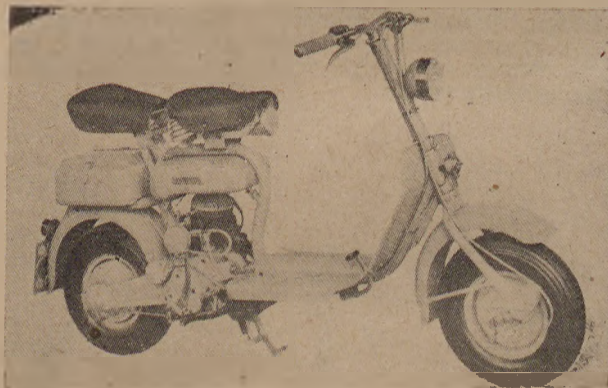
Przypatrzmy się trochę jak podeszli do problemu scooterowego Czesi. Przed dwoma laty zakupili kilka typów scooterów konstrukcji zagranicznych i przeprowadzili na nich drobiazgowo badania konstrukcyjne i eksploatacyjne, a następnie dali je do objeżdżenia pracownikom swoich biur konstrukcyjnych i doświadczalnych, którzy właśnie nad tym problemem pracowali. Następnie Czesi wykonali kilkanaście prototypów scooterów, które dokładnie zbadali. Okazało się przy tym, że poszli w złym kierunku rozwiązań konstrukcyjnych, zakładając możliwość wykorzystania do przeróbki na scootery istniejące typy swoich motocykli.

Doświadczenia wykazały, że scooter jest tak różnym pojazdem od motocykla, iż wymaga oryginalnego rozwiązania przede wszystkim silnika, jak i elementów zawieszenia kół, nie mówiąc już o obudowie oraz obsłudze w czasie jazdy. Stąd powstał prototyp całkowicie nowego scooterera, który niedługo wejdzie do seryjnej produkcji.

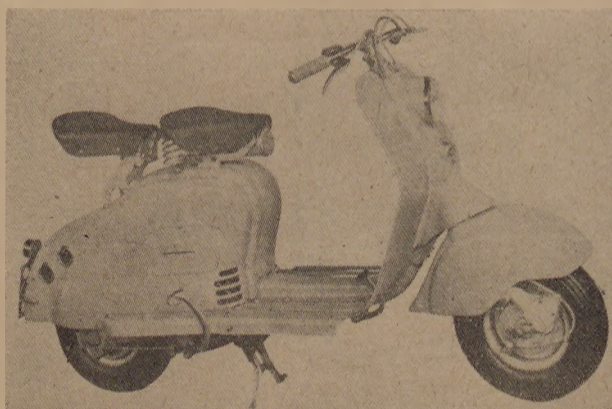
W roku 1952 wspomniana fabryka czeska urządziła wewnątrz zakładową wystawę scooterów zagranicznych i licznych prototypów własnych. Na tę wystawę zaprosiła ona przedstawicieli Ministerstwa V. S. (nasze M. P. M.), specjalistów z eksploatacji, przedstawicieli Partii. Zainteresowano scooterem jaknajszerszy ogół tzw. „czynniki decydujących”. Od tego momentu końcowe prace nad czeskim scooterem poszły szybko naprzód.

Jeden z ekspertów polskich zapytał w czasie dyskusji nad „problemem scooterera” głównego konstruktora działu motocyklowego Czeskiej Zbrojowki — inż. P.: „... to wszystko co Wy mówicie o konieczności wprowadzenia na rynek czeskiego scooterera jest bardzo piękne, ale w okresie tak wielkiej rozbudowy Waszego przemysłu i rolnictwa czy nie wystarczy Wam zwiększenie produkcji dobrego asortymentu obecnie produkowanych typów, ulepszonych o zmiany, które już opracowaliście i dajecie obecnie do produkcji?...”.

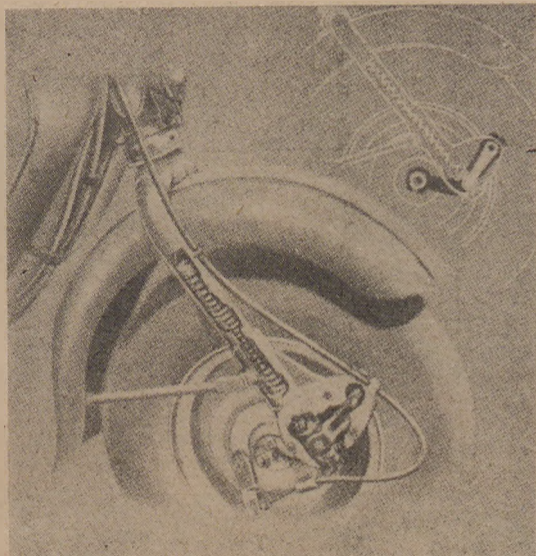
W tym miejscu zawsze opanowany i zrównoważony inż. P. zaperzył się. „Nic podobnego — naszym obowiązkiem jest dać naszemu robotnikowi taki środek lo-



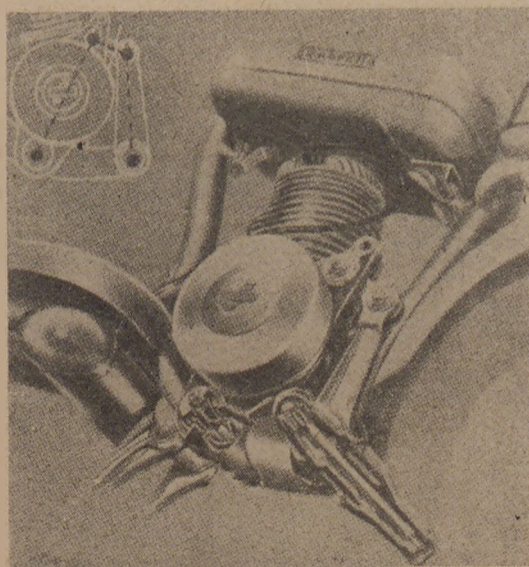
Rys. 1. Lambretta 125 model D.



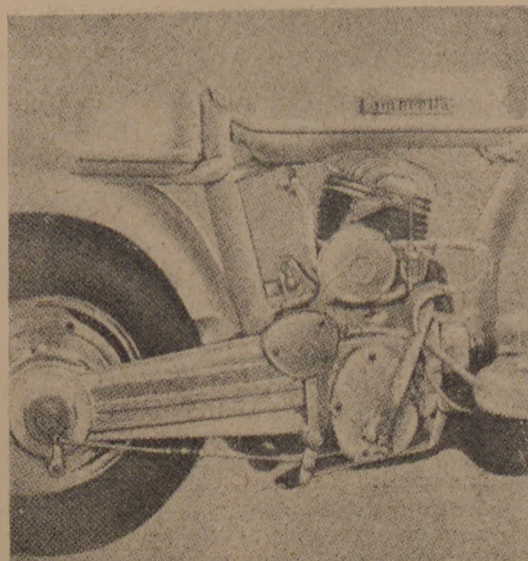
Rys. 2. Lambretta 125 model DL.



Rys. 3. Zawieszenie koła przedniego (Lambretta D i DL). U góry schemat kinetyczny zawieszenia.



Rys. 4. Zawieszenie silnika w ramie, u góry schemat zawieszenia (Lambretta D i DL).



Rys. 5. Zawieszenie tylnego koła na wahaczu (Lambretta D i DL)

komocji, który w codziennym użytkowaniu umożliwi mu komunikację jeszcze tańszą i odbywającą się w warunkach kulturalniejszych od warunków jazdy na motocyklu. Takim wymaganiom odpowie naszym zdaniem tylko scooter. Scooter — kończył główny konstruktor C. Z. — to „dialektyczna” forma przejścia od motocykla do samochodu i dlatego nasze biura konstrukcyjne z takim wysiłkiem pracują nad jego prototypem“.

Co możemy dodać do wywodów czeskiego konstruktora? Chyba to, że już najwyższy czas, aby nasze Ministerstwo Przemysłu Maszynowego zajęło się tym problemem w czasie jak najbliższym.

REDAKCJA

* * *

W ostatnich latach zaczął się pojawiać w coraz to większych ilościach pojazd o nazwie „scooter” (czytać skuter) — u nas nazwany może niezbyt szczęśliwie motonogą. Nazwę tę należałoby poddać dyskusji i ustalić właściwsze określenie. Scooter jest w swojej formie konstrukcyjnej ewolucją motocykla, mającą dać pojazd bardziej przystosowany do użytku codziennego niż motocykl.

Główne cechy konstrukcji scootera są następujące: 1. osłona jadącego przed zabrudzeniem; 2. łatwość wsiadania i wysiadania; 3. niska i zwarta budowa; 4. proste rozwiązania konstrukcyjne; 5. mały ciężar pojazdu; 6. łatwa obsługa; 7. małe zużycie paliwa; 8. stosunkowo duża szybkość; 9. niekłopotliwe garażowanie.

Cechy powyższe, łącznie z większą wygodą jazdy niż na motocyklu świadczą o możliwości zastosowania scootera jako środka transportu indywidualnego — zarówno w mieście jak i na większe odległości.

Powszechnie praktykowane jest stosowanie wózków przyczepnych zarówno osobowych jak i bagażowych, co zwiększa jeszcze bardziej użyteczność tego pojazdu.

Cechą zasługującą na podkreślenie jest duża ekonomia zużycia paliwa przez scootery. Zużycie waha się w granicach 2 — 2,5 ltr/100 km przy stosunkowo dość dużej szybkości maksymalnej 70 — 75 km/godz.

Założeniem konstrukcji scootera było dostarczenie w krajach zniszczonych wojną taniego środka transportu dla najszerzych mas, mającego zastąpić samochód zbyt kosztowny w cenie kupna i eksploatacji. Obecna konstrukcja scootera oparta jest na pojazdach tego typu stosowanych w czasie ostatniej wojny w wojskach spadochronowych.

W porównaniu z motocyklem scooter odznacza się prostszą konstrukcją ramy, bardziej zwartym ułożeniem silnika i układu napędowego, małymi łatwo zdejmowanymi kołami (często jednostronnie zamocowanymi), obudową silnika i podwozia — co zabezpiecza jadących przed zabrudzeniem oraz odmiennym sposobem siedzenia kierowcy, dającym się raczej porównać do siedzenia w samochodzie.

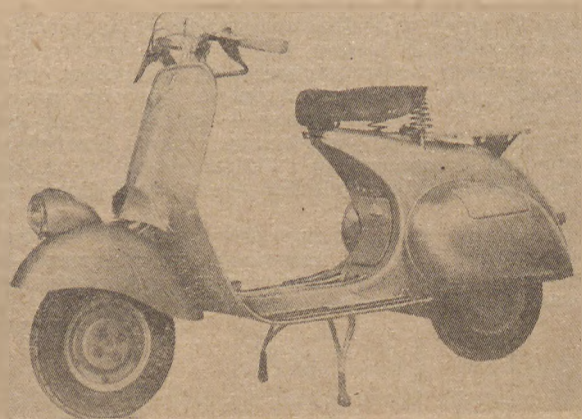
Przy tym wszystkim scooter jest przeważnie wyposażony w koło zapasowe i ma sporo miejsca na wygodne umieszczenie bagażu. Porównanie to wskazuje wyraźnie na charakter użytkowy pojazdu, w przeciwieństwie do motocykla noszącego wyraźnie charakter sportowy.

* * *

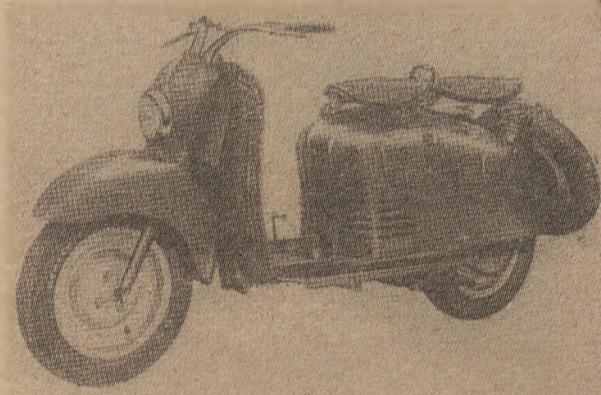
Pierwsze konstrukcje scooterów po wojnie ukazały się we Włoszech. Próby modelu włoskiej konstrukcji z roku 1949 Lambretta. Incenti w naszych warunkach wypadły niezbyt pomyślnie. Przy doskonałych właściwościach trakcyjnych i ekonomicznych pojazd nadawał się jedynie do jazdy po gładkich nawierzchniach.

Jazda po warszawskim bruku była nieprzyjemna. Obecne modele Lambretty odznaczają się całkowicie przekonstruowanym zawieszeniem: koło przednie na wahaczu i sprężynie progresywnej, tylne na łożysku skrętnym, rozmiary ogumienia powiększone.

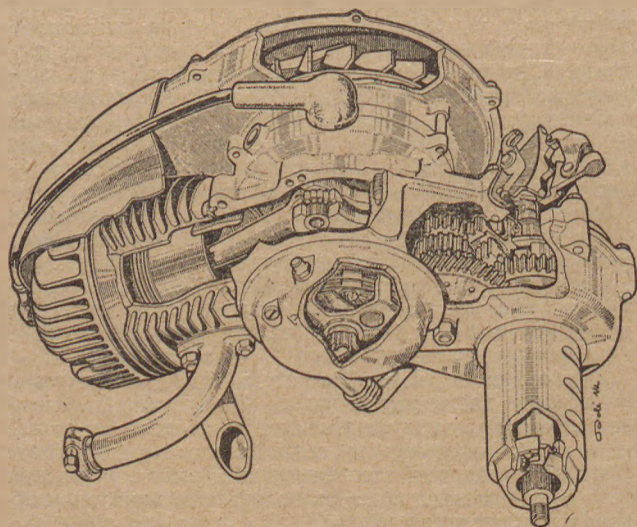
Lambretta produkowana jest obecnie poza Włochami we Francji i w Niemczech, a scooter Vespa we Włoszech, Francji, Anglii i Niemczech w ilości 550 sztuk dziennie. Liczba ta wskazuje na dużą popularność jaką cieszą się tego typu pojazdy. Do zainteresowania się scooterami przyczyniają się liczne raidy na takich trasach jak Dania — Indie, Algier — Cape Town, przez Saharę itp. Kierowca francuski z pasażerem przebył



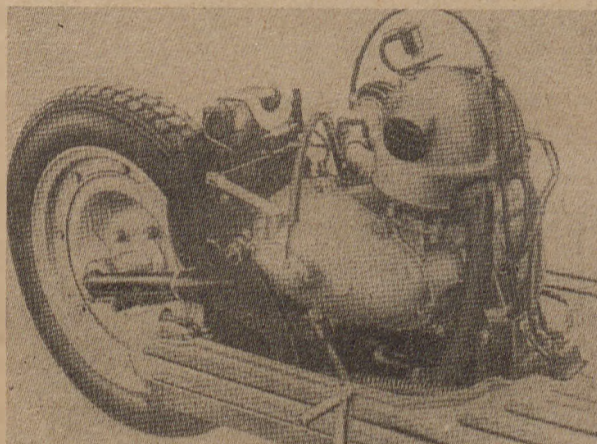
Rys. 6. Scooter Vespa typ 125 cm.



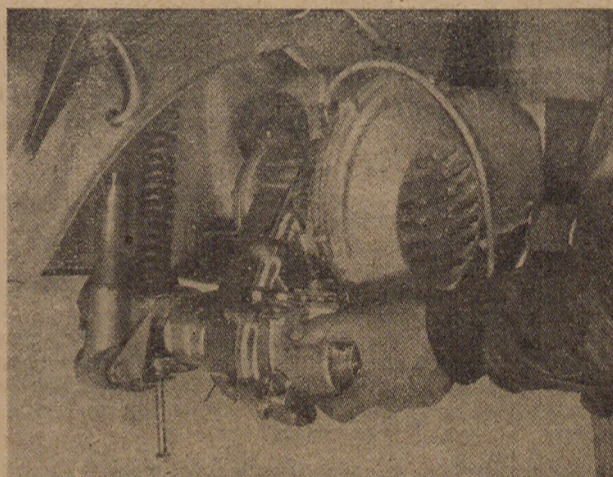
Rys. 9. Scooter produkcji austriackiej — marki Puch.



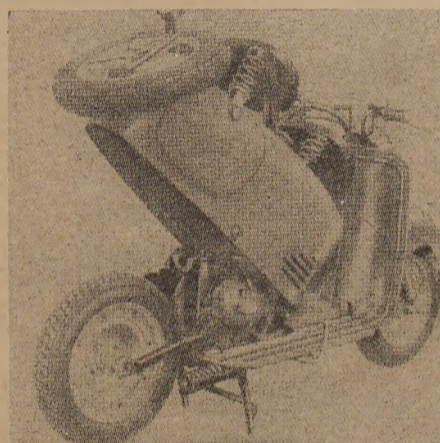
Rys. 7. Przekrój silnika scooteru „Vespa 125”. Widoczne: wirnik dmuchawy, sprzęgło i skrzynka przekładniowa.



Rys. 10. „Podwozie” scooteru marki Puch. Widoczne zawieszenie tylnego koła na wahaczu oraz pod silnikiem sprężyna zawieszenia pracująca na rozciąganie.



Rys. 8. Zdjęcie pokazuje zawieszenie silnika w scooterze „Vespa 125”. Widoczny teleskop, sprężyna resorująca oraz obudowa mechanizmu przeniesienia napędu na tylne koło.



Rys. 11. Nadwozie scooteru Puch może być z łatwością podnoszone do góry.

na scooterze Vespa trasę 600 km jadąc bez przerwy 12 godzin, co daje szybkość przeciętną 50 km/godz

* * *

Tyle uwag ogólnych. Przejdźmy teraz do opisów poszczególnych scooterów. Zapoznamy się bliżej z dwoma najbardziej rozpowszechnionymi konstrukcjami włoskimi: Lambretta i Vespa.

Lambretta model D. (rys. 1). Z napędem dwusuwowym z silnikiem o pojemności 123 cm³ tworzącym jedną całość wraz z napędem. Napęd trzybiegową skrzynkę biegów o następujących całkowitych przełożeniach: 1-szy bieg 12,9 : 1; 2-gi bieg 7,5 : 1; 3-ci bieg 4,74 : 1.

Dalsze przeniesienie napędu zapomocą 2 par kół stożkowych i wałka, zamkniętych w obudowie.

Zawieszenie: przód na wahaczu i sprężynach progresywnych, tył na wahaczu i drążku skrętnym. Wahaczem tylnego zawieszenia jest obudowa wału napędowego, drążek skrętny umieszczony jest w skrzynce biegów. Skok tylnego zawieszenia ograniczony zderzakami gumowymi.

Zamocowanie kół typu samochodowego na 3-ch śrubach, tarcze kół dzielone. Ogumienie 4,00 x 8. Hamulec tylnego koła uruchamiany pedałem umieszczonym w podłodze — jak w samochodzie, bęben hamulcowy używany.

Zmiana biegów przez przesunięcie zamocowanej obrotowo razem ze sprzęgłem lewej ręczki kierownicy. Pod siedzeniem pasażera umieszczono zamykany bagażnik, za nim zamocowano koło zapasowe.

Szybkość maksymalna około 70 km/godz. Szybkość podróżna 50 — 65 km/godz., w zależności od warunków drogowych. Czas rozpędu przez biegi od 0 do 48 km/godz. — 9 sekund. Zużycie paliwa 2 — 2,5 ltr/100 km. Ciężar z kompletnym wyposażeniem i paliwem 93 kG.

Lambretta model DL różni się od modelu D obudową silnika, większą obudową podwozia, przymuszonym obiegiem chłodzenia silnika i bardziej luksusowym wykończeniem. Model ten w wykonaniu fabryki N.S.U. znalazł zastosowanie w Niemczech dla straży pożarnej.

Lambretta odpowiednio oprofilowana osiągnęła szybkość ponad 200 km/godz.

Scooter Vespa (rys. 6) jest napędzany dwusuwowym silnikiem o pojemności 124,85 cm³, o mocy 4 KM przy 4500 obr/min. — tworząc całość wraz z napędem.

Przeniesienie napędu na koło bezpośrednio wałkiem zdawczym skrzynki biegów. Całość układu silnik — napęd zamocowany jest na wahaczu tylnego koła amortyzowanego za pomocą sprężyny spiralnej i amortyzatora teleskopowego. Zawieszenie koła przedniego na wahaczu i sprężynie spiralnej z amortyzatorem teleskopowym. Zamocowanie obu kół jednostronne na 4 śrubach, tak jak w samochodzie, co bardzo ułatwia zmianę koła. Obręcze kół dzielone.

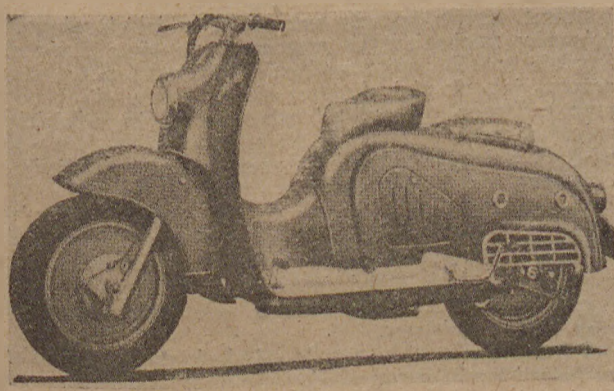
Szybkość maksymalna ok. 70 km/godz. Szybkość podróżna 50 — 65 km/godz., zależnie od warunków drogowych. Zużycie paliwa 2 — 2,5 ltr/100 km.

Konstrukcja scooteru austriackiego produkowanego przez zakłady Puch (rys. 9 i 10); napęd silnikiem 2 suwowym Puch o pojemności 121 cm³ mocy 5 KM przy 5100 obr/min., chłodzenie silnika dmuchawą. Przekładnia 3-biegowa o następujących całkowitych przełożeniach: 1-szy bieg 20,4 : 1; 2-gi bieg 11,6 : 1; 3-ci bieg 6,6 : 1. Zmiana biegu przez obrotowe przesunięcie lewej ręczki kierownicy.

Przeniesienie napędu łańcuchem całkowicie obudowanym. Zawieszenie przodu teleskopowe, tyłu — na wahaczu amortyzowanym poziomą sprężyną z wkładkami gumowymi. Zadaniem wkładek gumowych jest wzmocnienie progresywnego działania sprężyny.

Obręcze kół dzielone. Ogumienie 3,25 x 12. Obudowa silnika i tylnego koła wraz ze zbiornikiem paliwa może być w razie potrzeby podnoszona łatwo do góry, jak to widać na zdjęciu. (rys. 11).

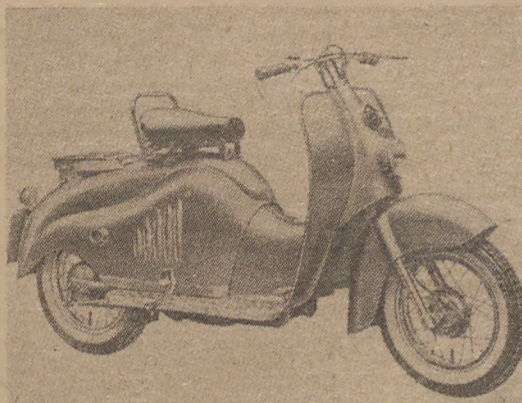
Szybkość maksymalna 75 km/godz. Zużycie paliwa 2,3 ltr/100 km przy szybkości 50 km/godz.



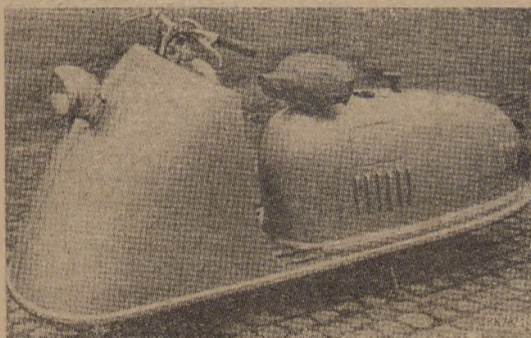
Rys 12 Scooter niemiecki Zündapp Bella.



Rys. 13. Scooter włoski marki Ducati.



Rys. Rys. 14. Scooter włoski Parilla Leviero.



Rys. 15. Prototyp scooteru wyprodukowanego w NRD.

Scooter niemiecki Zündapp Bella (rys. 12). Napęd silnikiem 2-suwowym o pojemności 147,9 cm³ mocy 7 KM przy 4700 obr/min. Chłodzenie silnika opływowe. Skrzynka biegów 4-ro biegowa. Przełączanie biegów nożne. Przeniesienie napędu łańcuchem zamkniętym w obudowie.

Zawieszenie przodu teleskopowe, tyłu — na wahaczu i sprężynach z amortyzatorem. Ogumienie 3,50 x 12. Ciężar własny 130 kG. Szybkość maksymalna ok. 80 km/godz.

Zużycie paliwa przy poszczególnych prędkościach jazdy: 30 do 40 km/godz. — 1,5 ltr/100 km; 40 — do 70 km/godz. — 2,8 ltr/100 km; 70 — do 80 km/godz. — 4 ltr/100 km.

Konstrukcja włoska Ducati (rys. 13) jest typem najbardziej luksusowym z produkowanych obecnie. Napęd silnikiem 4-suwowym o pojemności 175 cm³, automatyczna zmiana biegów, rozruch silnika rozrusznikiem elektrycznym.

Scooter włoski Parilla Leviero (rys. 14) — napędzany jest 2 suwowym silnikiem 125 cm³. Zawieszenie przodu teleskopowe, tylne na wahaczu.

Prototyp wykonany w NRD (rys. 15) — konstrukcji inż. H. Gorge'a. Obudowa w prototypie wykonana z blachy, w przyszłości ma być produkowana z mas plastycznych. Co do szczegółów konstrukcji brak na razie bliższych danych.

RÓŻNE INFORMACJE

DOSTARCZANIE POJAZDÓW MECHANICZNYCH DO POTRZEB OBRONY PAŃSTWA

Pojazdy mechaniczne, podobnie jak konie, wozy oraz rowery stanowią sprzęt przewoźny, który ma bardzo duże znaczenie dla potrzeb obrony Państwa. Ostatnio ogłoszone zostały przepisy normujące obowiązki właścicieli środków transportowych w tym zakresie.

Przepisy te zawarte są w: 1) dekreście z dnia 24 czerwca 1953 r. o dostarczaniu środków transportowych dla potrzeb obrony Państwa oraz 2) rozporządzeniu Rady Ministrów z tejże daty w sprawie właściwości i trybu postępowania organów administracji państwowej przy dostarczaniu środków transportowych dla potrzeb obrony Państwa. Oba te akty prawne zostały ogłoszone w Nr 34 (poz. 142 i 145) Dziennika Ustaw z dnia 7 lipca br i od tego czasu obowiązują. Przepisy wymienione nakładają na wszystkich posiadaczy pojazdów mechanicznych bardzo poważne obowiązki i dlatego należy się z nimi dokładnie zapoznać.

Wymieniony dekret zaznacza przede wszystkim, że pod pojęciem właściciela pojazdu mechanicznego rozumieć trzeba każdą osobę fizyczną lub prawną, mającą w swym użytkowaniu środek transportowy, a więc w danym przypadku — pojazd mechaniczny. W odniesieniu do środków transportowych będących własnością Państwa, przepisy dekretu dotyczące właścicieli mają zastosowanie do tych organów administracji państwowej, instytucji, zakładów i przedsiębiorstw państwowych, w których użytkowaniu te środki (pojazdy mechaniczne) się znajdują. Poniżej omówimy sprawy obchodzące właścicieli pojazdów mechanicznych.

Stosownie do omawianych przepisów właściciele pojazdów mechanicznych obowiązani są do: 1) przedstawienia pojazdów do przeglądu i klasyfikacji w celu stwierdzenia ich przydatności do potrzeb obrony Państwa, 2) zgłaszania zmian w stanie ewidencyjnym pojazdów mechanicznych oraz 3) utrzymywania pojazdów w dobrym stanie technicznym.

Przytoczone wyżej obowiązki, jak i inne wynikające z omawianych przepisów, dotyczą wszystkich pojazdów mechanicznych, niezależnie od tego czy są zarejestrowane czy nie, a zatem mają zastosowanie również do pojazdów nie będących w ruchu, lecz jedynie zgłoszonych do ewidencji i zaopatrzonych w tzw. potwierdzenie zgłoszenia.

Obowiązek przedstawiania pojazdu mechanicznego do przeglądu i klasyfikacji zostaje dopełniony przez rejestrację pojazdu, stosownie do przepisów o ruchu dokonywaną w prezydium powiatowej rady narodowej, właściwej ze względu na miejsce stałego postoju pojazdu (w m. st. Warszawie i w m. Łodzi oraz w miastach stanowiących odrębne powiaty — w prezydiach miejskich rad narodowych tych miast).

Mówiąc o przeglądzie i klasyfikacji, należy zaznaczyć, że oprócz tych czynności dokonywanych jednocześnie z rejestracją pojazdu, może być przez Radę Ministrów zarządzony również ogólny przegląd i klasyfikacja wszystkich lub niektórych marek i typów pojazdów na obszarze całego Państwa, bądź też na określonej jego części.

Obowiązek zgłaszania zmian w stanie pojazdów mechanicznych dotyczy — jak wynika z wydanego przez Radę Ministrów rozporządzenia z dnia 24 czerwca 1953 r. — następujących przypadków:

- 1) przeniesienie miejsca stałego postoju pojazdu na obszar innego powiatu;
- 2) przeniesienia czasowo, na okres przekraczający 30 dni, miejsca postoju pojazdu na obszar innego powiatu;
- 3) zmiany właściciela pojazdu;
- 4) zniszczenia zupełnego pojazdu (a zatem również przeznaczenia pojazdu na złom);
- 5) wszelkich zmian dotyczących danych, zawartych w dowodzie rejestracyjnym oraz w książce pojazdu mechanicznego;
- 6) zmian mogących spowodować zmianę klasyfikacji pojazdu, np. znaczne uszkodzenie pojazdu, naprawa główna, zasadnicze zmiany konstrukcyjne itp.;
- 7) wycofania pojazdu z ruchu

Jak z powyższego wynika zakres zmian, które powinny być zgłaszane, jest szerszy w porównaniu ze zmianami, jakie dotychczas właściciel pojazdu mechanicznego obowiązany był zgłaszać na podstawie § 27 rozporządzenia o ruchu pojazdów mechanicznych na drogach publicznych. W szczególności doszedł obowiązek zgłaszania: a) czasowych, trwających ponad 30 dni, zmian miejsca postoju pojazdu oraz b) znacznych uszkodzeń, względnie napraw głównych, mogących mieć wpływ na stan techniczny i klasyfikację pojazdu.

Zgłaszanie omawianych zmian powinno następować w ciągu 14 dni, jak dotychczas. W ten sposób zgłaszając zmiany w stanie pojazdu — zgodnie z przepisami omawianymi — właściciel pojazdu spełnia jednocześnie obowiązek nałożony przepisami o ruchu drogowym pojazdów mechanicznych.

Ostatnim ze stałych obowiązków ciążyących na właścicielu pojazdu mechanicznego z tytułu świadczeń na potrzeby obrony Państwa jest obowiązek utrzymywania pojazdu w dobrym stanie technicznym. Obowiązek ten dotychczas nie był przewidziany w przepisach o ruchu pojazdów mechanicznych; przepisy te znają jedynie zakaz używania na drogach publicznych pojazdów, których budowa i „urządzenia” zagrażają bezpieczeństwu i porządkowi ruchu drogowego oraz obowiązek utrzymywania „urządzeń i przyrządów” w należytych stanie i w sprawności działania (§ 6 ust. 1 oraz § 10 ust. 2 rozporządzenia z dnia 27 października 1937 r. o ruchu). Nowe przepisy o dostarczaniu środków transportu do potrzeb obrony Państwa wprowadziły obowiązek utrzymywania pojazdów mechanicznych w „dobrym stanie technicznym”. Przepisy te jednak nie określają bliżej tego pojęcia, należy zatem przyjąć, że chodzi tu o utrzymanie pojazdu co najmniej w stałej gotowości do eksploatacji, o czym mówi § 3 Instrukcji o obsłudze technicznej pojazdów samochodowych SM-173.

Z omawianym obowiązkiem utrzymywania pojazdu mechanicznego w dobrym stanie technicznym łączy się zakaz dokonywania przeróbek konstrukcyjnych pojazdu, bez uprzedniego zezwolenia. Zakaz ten dotyczy jedynie takich przeróbek konstrukcyjnych, dokonywanych po przeglądzie i klasyfikacji pojazdu, które uniemożliwiają użytkowanie pojazdu zgodnie z jego pierwotnym przeznaczeniem lub powodują zasadniczą zmianę w konstrukcji pojazdu. Zezwolenia na dokonywanie przeróbki wydaje prezydium rady narodowej (wydział komunikacji drogowej), w którym pojazd jest zarejestrowany bądź zgłoszony. Oczywiście jest rzeczą, że po dokonaniu takiej przeróbki pojazd powinien być w ciągu dni 14 przedstawiony do ponownego przeglądu i klasyfikacji.

Niezależnie od wyżej omówionych obowiązków właścicieli pojazdów mechanicznych w zakresie świadczeń na potrzeby obrony Państwa, dekret z dnia 24 czerwca 1953 r. przewiduje jeszcze możliwość nałożenia przez Radę Ministrów (oprócz zarządzenia ogólnego przeglądu i klasyfikacji, o czym już było poprzednio wspomniane): a) obowiązku dostarczenia pojazdów mechanicznych do próbnego poboru; b) obowiązku przekazania Siłom Zbrojnym tych pojazdów mechanicznych, które przy próbnym poborze zostały uznane za przydatne do potrzeb obrony Państwa, przy czym obowiązek ten nie może trwać dłużej aniżeli dwa miesiące, oraz c) obowiązku dostarczenia do poboru pojazdów mechanicznych i przekazania ich Siłom Zbrojnym na czas nieoznaczony.

Dekret określa ponadto przypadki, w jakich własność pojazdów mechanicznych przechodzi na rzecz Państwa, reguluje sposób przeprowadzenia poboru oraz próbnego poboru, jak również dostarczenia pojazdów do poboru oraz próbnego poboru, zobowiązując m. in. właścicieli pojazdów mechanicznych do dostarczania w obu tych przypadkach pojazdów wraz z zapasem paliwa, umożliwiającym przebycie 300 km drogi.

Na właścicieli pojazdów mechanicznych ciąży również obowiązek posiadania przedmiotów niezbędnych do utrzymywania i użytkowania posiadanych pojazdów, przy czym wykaz tych przedmiotów oraz terminy powstania tego obowiązku ustalone zostaną oddzielnie przez Prezesa Rady Ministrów.

Dekret ustala także zasadę odszkodowania właściciela za pojazd mechaniczny przekazany na własność Państwa, bądź zniszczony w czasie gdy był w posiadaniu Sił Zbrojnych, upoważniając jednocześnie Przewodniczącego

Państwowej Komisji Planowania Gospodarczego do ustalenia — w porozumieniu z Ministrem Obrony Narodowej i Finansów — ceny środków transportowych, zasad ustalania i wypłacania odszkodowania oraz tryb postępowania w tych przypadkach.

Przekroczenie postanowień dekretu oraz przepisów na jego podstawie wydanych karane jest więzieniem lub aresztem; w przypadkach zaś mniejszej wagi podlega karze orzeczonej w trybie postępowania karno-administracyjnego.

Przepisy omawianego dekretu nie mają zastosowania do środków transportowych będących w posiadaniu organów administracji wojskowej i bezpieczeństwa publicznego, jak również przydzielonych do użytku służbowego określonym naczelnym organom władzy państwowej, jak również przeznaczonym do osobistego lub służbowego użytku osobom, którym przysługuje prawo zakrajowości.

E. O.

ZMIANA TARYF TOWAROWYCH W TRANSPORCIE DROGOWYM

W Dzienniku Taryf i Zarządzeń Komunikacyjnych Nr ? z 1953 r. ukazały się dwa zarządzenia Ministra Transportu Drogowego i Lotniczego z dnia 27 sierpnia 1953 r. wprowadzające zmiany do obowiązujących taryf towarowych w transporcie drogowym, a mianowicie: 1) w taryfie towarowej transportu samochodowego i spedycji; 2) w taryfie dla przewozów konnych.

I. W taryfie towarowej transportu samochodowego i spedycji wprowadzono zmiany: w § 10 ust. 1, w § 46 ust. 4, w § 54 ust. 6, w § 56, w którym dodano nowy ust. 4, w 61 (alfabetyczny spis towarów), w § 62, w którym dodano ust. 2 i w załączniku Nr 11.

Zmiany te uregulowały następujące sprawy.

1) w § 10 uregulowano pobieranie należności za czynności ładunkowe w oparciu o ilość roboczo-godzin usług normowanych obowiązującymi katalogami norm państwowych, branżowych i zakładowych, za które to usługi zgodnie z taryfą pobiera się należności taryfowe według stawek godzinowych;

2) § 46 uregulowano sprawę opłat za przewóz przetrzynnych przesyłek drobnicowych, eliminując niejasności, które mógł nasuwać dotychczasowy tekst przepisu;

3) wobec tego, że opłaty za dowóz pracowników do pracy samochodami ciężarowymi zostały uregulowane w taryfie osobowej, wprowadzono odpowiednie zmiany w § 54, nadając nowe brzmienie zdaniu pierwszemu ust. 6 tego paragrafu;

4) w § 56 uregulowano opłaty za wynajem i pracę pojazdów dla celów holowania pojazdów uszkodzonych, przyczep itp.;

5) § 61 uzupełniono spis alfabetyczny towarów przez dodanie klasy taryfowej i kategorii ładunkowej dla mułu węglowego i włókna sztucznego;

6) w § 62 dodano nowy ustęp drugi, zawierający postanowienie, iż w stawkach taryfowych zawarta jest wartość mechanicznego wyładunku przy przewozie ładunku wywrotkami;

7) załącznik Nr 11 do taryfy uzupełniono nazwami 31 nowych miejscowości, w których stosuje się zarządzenie Ministra Transportu Drogowego i Lotniczego w sprawie wykorzystania próżnych przebiegów ciężarówki osiedlami.

II. W taryfie dla przewozów konnych wprowadzono następujące zmiany:

1) w ust. 3 pkt. 3 — zmianę precyzującą zasady obliczania należności za czynności naładunkowo-wyładunkowe w przypadkach, gdy opłaty za przewóz oblicza się według czasu pracy pojazdu konnego wynajętego do przewozu;

2) w ust. 4 pkt. 3 — zmianę, ustalającą zasady obliczania należności za przewóz łącznie z czynnościami ładunkowymi i spedycyjnymi mebli nowych i na wagony kolejowe jak i między magazynami;

3) po ust. 8 dodano ustęp 9 zapewniający możliwość zryczałtowania podwyżki opłat ustalonej w ust. 5 taryfy, w postaci dodatku 12% do opłat, przewidzianych w ustępach 2 — 4 taryfy. (jb)

EWIDENCJA POJ. MECH. W JEDNOSTKACH ORGANIZACYJNYCH ADMINISTRACJI PAŃSTWOWEJ

W Monitorze Polskim Nr A-77 (poz. 923) ukazało się zarządzenie Ministra Transportu Drogowego i Lotniczego z dnia 4 lipca 1953 r., zatwierdzające instrukcję o prowadzeniu ewidencji pojazdów mechanicznych przez jednostki organizacyjne administracji państwowej, gospodarki uspołecznionej, organizacji politycznych i społecznych.

Zarządzenie ustala dzień **1 listopada 1953 r.** jako ostateczny termin założenia ewidencji pojazdów mechanicznych przez wymienione wyżej jednostki organizacyjne oraz postanawia, że ewidencja powinna być założona **według stanu na dzień 1 października 1953 r.**

Przepisy zarządzenia i instrukcji nie dotyczą władz i jednostek wojskowych oraz władz i organów bezpieczeństwa publicznego.

Instrukcja stanowiąca załącznik do zarządzenia wyjaśnia, iż ewidencję powinny prowadzić te jednostki organizacyjne, które gospodarują bezpośrednio pojazdami mechanicznymi, względnie w których bezpośrednim zarządzie znajdują się pojazdy mechaniczne.

Ewidencja obejmuje pojazdy mechaniczne wymienione w § 6 instrukcji — zarówno zarejestrowane (dopuszczone do ruchu) jak i niezarejestrowane.

Ewidencja jest prowadzona na kartach ewidencyjnych pojazdów mechanicznych według wzoru stanowiącego załącznik Nr 1 instrukcji, a sprawodawczość na formularzu, stanowiącym załącznik Nr 2 instrukcji.

Wydziału komunikacji drogowej prezydów właściwych rad narodowych uprawnione są do kontrolowania sposobu prowadzenia ewidencji przez wspomniane na wstępie jednostki organizacyjne.

Z dniem wejścia w życie zarządzenia traci moc obowiązującą zarządzenie Ministra Transportu Drogowego i Lotniczego z dnia 7 sierpnia 1951 r. w sprawie zatwierdzenia instrukcji o prowadzeniu ewidencji służbowych pojazdów mechanicznych i ich etatów (Mon. Pol. Nr A-75, poz. 1036). (jb)

ZARZĄDZENIE W SPRAWIE ZASAD ORGANIZACJI KOMÓREK NORMALIZACYJNYCH W RESORTACH

W Biuletynie PKPG nr 16 z dnia 8 czerwca 1953 roku okazało się (poz. 70) kluczowe zarządzenie Przewodniczącego PKPG nr 134 w sprawie zasad organizacji i zakresu działania komórek normalizacyjnych w resortach oraz trybu opracowywania, uzgadniania i ustalania norm i ich zmian.

Zarządzenie to w sposób wyczerpujący reguluje tak doniosły odcinek naszej gospodarki, omawiając obszernie zarówno zasady organizacji i zakres działania komórek normalizacyjnych, jak również planowanie prac normalizacyjnych oraz tryb opracowywania, uzgadniania i ustanawiania norm i ich zmian.

Zarządzenie nakłada na właściwych ministrów obowiązek wydania w terminie 45 dni od jego wejścia w życie w oparciu o postanowienia zarządzenia, szczegółowych instrukcji określających.

1) zasady i tryb udzielania w resorcie zleceń na opracowanie projektów norm oraz odbioru od zleceńobiorców opracowanych projektów norm;

2) zasady opracowywania, opiniodawstwa (wyboru i powoływania opiniodawców, zbierania opinii lub uzgadniania itp.) i ustalenia norm w resorcie;

3) zasady oznaczania w resorcie norm zakładowych i resortowych;

4) zasady prowadzenia przez wydziały głównego normalizatora, centralne zarządy, zakłady pracy i instytuty — ewidencji obowiązujących w resorcie norm;

5) zasady prowadzenia w resorcie zbioru dokumentacji normalizacyjnej i utrzymywanie-go w stanie aktualnym;

6) zasady i tryb udzielania w przypadkach określonych zgody na odstąpienie od normy zakładowej lub resortowej.

Podkreślić należy — co jest szczególnie ważne dla pracowników komórek normalizacyjnych — poszczególnych pionów MTDiL — że w ostatnich dniach w wykonaniu wspomnianego postanowienia ukazał się szereg zarządzeń Ministra Transportu Drogowego i Lotniczego regulujących ten ważny odcinek pracy. (lm)

KRONIKA TRANSPORTOWCA

O PODNIESIENIE POZIOMU SZKOLENIA

Konferencja sierpniowa nauczycieli szkół zawodowych MTDiL w Olsztynie miała na celu omówienie zagadnienia kształtowania podstaw naukowego światopoglądu młodzieży — i wychowania jej w duchu moralności socjalistycznej.

W pierwszym dniu obrad, po zagajeniu i otwarciu konferencji przez dyrektora Technikum Samochodowego Ob. Petelę, zabrali głos przedstawiciel KW PZPR w Olsztynie Ossowski oraz Ob. Wiceminister J. Burgin. Przedstawiciel Partii — przeprowadzając wnikliwą analizę sytuacji międzynarodowej — zanalizował jednocześnie nasze wielkie osiągnięcia w budownictwie socjalistycznym. Wskazał na doniosłość konferencji nauczycieli odbywającej się w okresie wielkich wydarzeń i przemian, którymi żyje polska klasa robotnicza wraz z narodem i wezwał nauczycieli do jeszcze mocniejszego związania się z masami pracującymi budującymi socjalizm.

Zasadniczy referat — zawierający wytyczne w pracy pedagogicznej nad kształtowaniem naukowego światopoglądu w szkole i wychowaniem młodzieży w duchu moralności socjalistycznej. — wygłosił Ob. Wiceminister Burgin.

Wiceminister Burgin wyjaśnił — na czym polega twórcza moc naukowego światopoglądu marksistowsko-leninowskiego, który uczy nas poznawać prawa rządzące rozwojem przyrody i społeczeństwa. Mówca wykazał, że walka z „teoriami” i przeżytkami gnijącego świata kapitalistycznego będzie skuteczna tylko wtedy — gdy nauczycielstwo opanuje gruntownie teorię i metodę marksizmu-leninizmu. Nauczycielstwo ma do rozwiązania szczytne zadanie: przekonać młodzież, że burżuazjiny, idealistyczny pogląd na świat nie da się pogodzić z nauką.

Walka o zbudowanie socjalizmu wiąże się niepodzielnie z walką o duszę młodego pokolenia — i jak to z mocą podkreślił Ob. Wiceminister — klasa robotnicza pod przewodem Partii walczy i będzie uporczywie walczyć o duszę każdego dziecka robotniczego i chłopskiego. W tej walce nauczyciele, wychowawcy młodego pokolenia powinni zdać sobie sprawę ze swej roli i obowiązków postawionych przed nimi przez lud pracujący, przez Partię.

Dalej — Wiceminister Burgin stwierdził, że do budownictwa socjalistycznego na odcinku nauki — Partia wciąga wszystkich oddanych sprawie ludu naukowców, nauczycieli. Partia nie dzieli twórczej inteligencji na „starych” i „młodych”, bowiem jedynym sprawdzianem wartości nauczyciela jest nie jego wiek — a wkład w dzieło kształtowania naukowego światopoglądu wśród młodzieży.

W tej walce o ugruntowanie tego światopoglądu poszczególni nauczyciele mają prócz osiągnięć — również i niedociągnięcia. Stąd wniosek, że część nauczycielstwa w swej twórczej pracy nie opiera się w dostatecznej mierze o Partię. W Partii można i należy szukać oparcia, pomocy — gdyż Partia, kierując się w swej działalności zasadami marksizmu-leninizmu, wytycza drogi rozwoju nauki polskiej.

Po referacie Wiceministra Burgina — wywiązała się żywa dyskusja, w której zabierali głos dyrektorzy i nauczyciele z różnych ośrodków. Dyskusja dała dużo — jeśli chodzi o wymianę doświadczeń, była w znacznym stopniu przeglądem osiągnięć i obrazowała wysiłki nauczycielstwa w pokonywaniu trudności i bolączek w pracy pedagogicznej na terenie szkół resortu w roku szkolnym 1952/53.

Dyskusja miała jednak i poważne usterki: przede wszystkim znaczna część dyskutantów nie wyjaśniła dostatecznie — w jaki sposób nauczyciele gruntują w świadomości młodzieży naukowy światopogląd na bazie konkretnych dyscyplin naukowych.

Nie wszyscy nauczyciele zrozumieli wskazania stalinowskie, że — bez względu na specjalność naukową — każdy nauczyciel, naukowiec powinien znać podstawy naukowego światopoglądu marksistowsko-leninowskiego i wiązać go ze swoją dziedziną wiedzy, bowiem materializm dialektyczny jest najwyższym uogólnieniem nauk szczegółowych.

Te luki wystąpiły w dyskusjach, toczących się w poszczególnych sekcjach (humanistyczna, technologiczna, pracy pozaszkolnej, wychowania fizycznego, matematyczna).

Sami dyskutanci podkreślili, że od właściwej postawy ideologicznej nauczycieli — zależy problem wychowania młodzieży w duchu moralności socjalistycznej.

Mimo braków i usterek — konferencja ma przed sobą poważny dorobek: uzbroiła nauczycieli w konieczność nieustannego podnoszenia ich poziomu ideologicznego i zawodowego; doprowadziła do sformułowania wielu słusznych wniosków dotyczących ulepszenia i dostosowania programów nauczania do różnych typów szkół zawodowych MTDiL, i wykazała, że nauczycielstwo może wypełnić i wypełni postawione przed nim zadania.

W podsumowaniu wniosków wysuniętych przez poszczególne sekcje komisja powołana do opracowania tych wniosków, wysunęła jako najważniejsze:

- 1) samokształcenie i pogłębianie kwalifikacji nauczycieli — jako środek dla podniesienia poziomu wychowawczego szkoły;
- 2) dobre przygotowanie lekcji — droga do podniesienia wyników nauczania;
- 3) stosowanie pomocy szkolnych dla pogłębienia materiału nauczania;
- 4) ściśła współpraca korelacyjna na odcinku wszystkich przedmiotów nauczania.

Zamknięcia konferencji dokonał Ob. prof. Gołębiowski, który w serdecznych słowach życzył nauczycielstwu pomyślnych wyników w pracy nad kształtowaniem młodego pokolenia Polski Ludowej. *Stefan Sliwa*

NAJLEPSZY KLUB T I R W PKS W I PÓLROCU 1953 R.

Po rozpatrzeniu osiągnięć poszczególnych Ekspozytur w I półroczu br i biorąc pod uwagę wykonanie planów oraz korzyści ekonomiczne wynikające ze złożonych projektów racjonalizatorskich — ustalono następujące wyniki we współzawodnictwie o tytuł najlepszego Klubu T i R w skali całego przedsiębiorstwa:

I miejsce — Klub T i R przy Ekspozyturze w Płocku;

II miejsce — Klub T i R przy Ekspozyturze w Białymstoku;

III miejsce — Klub T i R przy Ekspozyturze Osobowej w Łodzi;

IV miejsce — Klub T i R przy Ekspozyturze w Opolu.

Czołowe osiągnięcie Klubu T i R przy Ekspozyturze w Płocku polega na tym, że pracownicy zgłosili 15 projektów na 8 planowanych, przynosząc 318.625 zł projektowanych oszczędności rocznie.

Wynik ten Zarząd Klubu T i R osiągnął przy wybitnej pomocy Rady Zakładowej i Podstawowej Organizacji Partyjnej. Ponadto trzeba stwierdzić, że Klub jest inicjatorem wymiany doświadczeń z Klubami innych zakładów pracy.

Przez urządzenie stałych kącików wynalazczości i organizowanie akcji odczytowej — podniesiono wiedzę techniczną wśród pracowników. Dzięki temu zgłaszane projekty posiadają wysoką wartość techniczną, a równocześnie rozwiązują aktualne zagadnienia zmierzające do podniesienia przez Ekspozyturę współczynnika gotowości technicznej.

Czołowy Klub T i R przy Ekspozyturze w Płocku zdobył Proporzec przechodni Zarządu Głównego Zw. Zawod. Pracowników Transp. Drog. i Lotni.

Dla pierwszych trzech zwycięskich Klubów przyznano nagrody pieniężne.

Ponadto przyznano nagrodę pieniężną kierownikowi sekcji wynalazczości Okręgu Stalinogrodzkiego — ob. Patynkowi za wyróżniającą się pracę w dziedzinie popularyzacji ruchu wynalazczego i uzyskanie znacznego wzrostu zgłoszonych projektów. (zj).

ZJAZD PRZODOWNIKÓW I RACJONALIZATORÓW OLSZTYŃSKIEGO OKRĘGU PKS

W dniu 23 sierpnia br. w Ekspozyturze PKS w Białymstoku odbył się I-szy Zjazd Przewodników i Racjonalizatorów z Okręgu Olsztyńskiego PKS przy udziale przedstawicieli z innych Okręgów PKS. Zjazd ten miał na celu — na tle rozwoju współzawodnictwa i wynalazczości pracowniczej — podsumowanie zobowiązań osiągnięć w dziedzinie współzawodnictwa na samochodach marki Star 20.

Po referacie Dyrektora Zarządu Okręgu PKS w Olsztynie ob. Brzostowskiego i kierownika Ekspozytury w Białymstoku ob. Cieśluka zabierali głos kierowcy — przewodnicy pracy.

Podsumowania Zjazdu dokonał Dyrektor do spraw technicznych z CZ PKS inż. Nowakowski.

Na zakończenie uczestnicy Zjazdu podjęli następującą uchwałę:

„Podkreślając znaczenie naszego Zjazdu w rozwoju ruchu współzawodnictwa i racjonalizacji w PKS dla wzmocnienia potęgi naszej ukochanej Ojczyzny — Polski Ludowej zobowiązujemy się:

1. Ruch współzawodnictwa we wszystkich Ekspozyturach Zarządu Okręgu PKS Olsztyn wśród pracowników produkcyjnych podnieść do 100%.
2. Pobudzić twórczą inicjatywę mas pracujących do udziału w usprawnieniach i wnioskach racjonalizatorskich.
3. Wszelkie wnioski usprawnień racjonalizatorskich natychmiast wprowadzić w życie.
4. Stworzyć najdogodniejsze warunki pracy wszystkim pracownikom przez bezpieczeństwo, ochronę pracy i akcję socjalną.
5. Podnieść gotowość techniczną do takiego stanu, który zagwarantuje przedterminowe wykonanie naszych planów produkcyjnych czwartego roku Planu 6-letniego, przez co przyczynimy się do szybszego marszu w budowie Socjalizmu“.

Równocześnie uczestnicy Zjazdu skierowali list do Ministra Transportu Drog. i Lotniczego nast. treści:

„My uczestnicy I-go Zjazdu Przewodników Pracy i Racjonalizatorów PKS Zarządu Okręgu Olsztyn oraz przedstawiciele wszystkich Zarządów Okręgów PKS, który ma na celu spopularyzowanie współzawodnictwa, racjonalizacji i osiągnięcie jak najlepszych wyników w eksploataowaniu pojazdów polskiej produkcji marki „Star“ i „Ursus“, meldujemy, że wysiłek nasz jest skierowany dla przedterminowego wykonania planu sejmowego i operatywnego w roku bieżącym.

„Dotychczasowe formy naszej pracy będziemy coraz bardziej wiązać ze współzawodnictwem i racjonalizatorstwem, będziemy stosować właściwe metody pracy

oparte na doświadczeniach przodujących pracowników transportu samochodowego ZSRR.

„Zapewniamy Was Obywatelu Ministrze, że wzmocnimy wysiłek w kierunku rozszerzenia ruchu stutysięczników na samochodach polskiej produkcji „Star“, co bezsprzecznie przyczyni się do podniesienia poziomu transportu samochodowego oraz wykonania przed nami stojących zadań — nakreślonych przez Partię i Rząd Polski Ludowej w Planie 6-letnim“.

Należy jeszcze zaznaczyć, że na Zjazd przybyły sztafety z Ekspozytur: Białystok, Olsztyn, Suwałki i Łomża, które wręczyły indywidualne zobowiązania. Z pośród nich zasługują na podkreślenie zobowiązania kierowców odnośnie zwiększenia przebiegu do naprawy głównej na samochodach marki Star 20, a mianowicie: 1) kierowca Henryk Tabak z Eksp. Suwałki — 182.000 km; 2) kierowcy Szymon Karpuk, Jan Kozioł, Józef Zmijewski i Romuald Wołosiewicz z Ekspozytury Białystok — po 105.000 km; 3) kierowcy Mateusz Kulesza i Kurt Nikuta z Eksp. Olsztyn — 120.000 km.

A. P.

SPOTKANIE AUTORÓW Z CZYTELNIKAMI

Staraniem Redakcji Transportu Wydawnictw Komunikacyjnych oraz Klubu Techniki i Racjonalizacji przy Ekspozyturze Towarowej PKS w Warszawie w dniu 7 września br. odbyło się spotkanie autorów książek samochodowych z czytelnikami.

Stronę autorską reprezentowali Tadeusz Grabowski, Witold Leśniak, Kazimierz Wilczyński i Stefan Nowaczyński.

Na spotkanie przybyli licznie kierowcy i monterzy z Ekspozytur Towarowej i Osobowej PKS oraz z Warszawskich Zakładów Naprawy Samochodów.

Tematem spotkania było omawianie książki inż. Przeworskiego, inż. Leśniaka i T. Grabowskiego pt. „Obsługa i konserwacja pomp wtryskowych i wtryskiwaczy silników wysokoprężnych“ oraz konspektów projektowanych nowych książek z tej serii.

Inż. Leśniak i T. Grabowski przygotowali dla czytelników pytania, które wskazywały że autorzy samokrytycznie podeszli do swojej książki i pragnęliby ująć następne wydanie opracowane na nowo i uzupełnione rozdziałami o oczyszczaniu i magazynowaniu paliwa, o urządzeniach ułatwiających rozruch silnika, o obsłudze i konserwacji urządzeń wtryskowych w okresie zimowym, o sprzęgłach nastawnych pomp wtryskowych, o zabiegach koniecznych przy unieruchamianiu silnika wysokoprężnego na dłuższy okres czasu, o wtryskiwaczach typu specjalnego, o przyspieszczaczach wtryskiwania itp.



Z lewej — Ob. Henryk Szczerbiński — członek ZMP — kierowca w ruchu towarowym w Ekspozyturze w Białymstoku przeciętnie wykonuje 178% normy.

Z prawej — Ob. Maria Ruś — kierowca w ruchu towarowym w Ekspozyturze Białystok wykonuje przeciętnie 175% normy. Jako pierwsza z kobiet-kierowców wyróżniona została odznaką „Wzorowego Kierowcy“ I stopnia



Dyskusja potwierdziła konieczność wprowadzenia projektowanych zmian.

Jednocześnie dyskutanci podkreślali przydatność książki dla kierowców i pracowników stacji obsługi oraz dobry układ graficzny i prosty styl — łatwy do przyswojenia dla kierowcy.

W trakcie omawiania konspektów zaprojektowanych prac inż. Leśniaka i T. Grabowskiego: 1) Zużycie, kwalifikacja i kontrola podzespołów urządzeń wtryskowych silników wysokoprężnych oraz 2) Naprawa podzespołów urządzeń wtryskowych silników wysokoprężnych, czytelnicy domagali się wydania trzeciej książki z tej serii pt. „Regulatory silników wysokoprężnych”.

Obecni na zebraniu monterzy i specjaliści warsztatowi podkreślali potrzebę wydania tych książek, gdyż dotychczasowa literatura samochodowa — przeznaczona głównie dla kierowców — nie zawiera na ogół wiadomości potrzebnych dla warsztatowców.

Dyskutując nad konspektem broszur: S. Nowaczyńskiego „Jak zstawiłem stutysięcznikiem” oraz K. Wilczyńskiego „Jeździmy na samochodach „Star-20” obecni prosili autorów, aby broszury zostały napisane ciekawie, z zacięciem i humorem.

Kilkugodzinne spotkanie autorów z czytelnikami wykazało żywe zainteresowanie odbiorców książek tematyką ukazujących się prac, dało autorom wiele cennych wskazówek, a czytelnikom zadowolenie, że stają się współtwórcami książek i że życzenia ich zostają uwzględniane.

Przykład udanego spotkania autorów z czytelnikami powinien zachęcić zarówno redakcje, jak i Kluby Techniki i Racjonalizacji do organizowania nowych dyskusyjnych spotkań.

inż. Z. Modzelewski

IMPONUJĄCA MANIFESTACJA MOTOROWCÓW KU CZCI WIELKIEGO KOPERNIKA

Imponująco wypadła impreza motorowo-turystyczna zorganizowana przez Egzekutywę Komitetów Roku Kopernikowskiego i Roku Odrodzenia oraz Polski Związek Motorowy w dniach 29 i 30 sierpnia br. — w motorowym zjeździe ogólnopolskim udział wzięło ogółem 5.321 uczestników przybyłych na 620 samochodach i 1522 motocyklach. Jest to rekord ilościowy osiągnięty w imprezie motorowej w Polsce, rekord daleko odbiegający od osiągnięty dotychczasowych — jeśli idzie o zgrupowanie prywatnych pojazdów mechanicznych w jednej imprezie.

Ta masa przybyszów z całego kraju wlała w ciche, spokojne miasto potężny nurt ruchu, tempa i życia. Mimo tak poważnej ilości pojazdów motorowych i przybyłych gości organizacyjnie impreza wypadła poprawnie — głównie dzięki niezwyklej gościnności i uczynności mieszkańców Torunia oraz energii i zapobiegliwości władz miejscowych. Toruń, który po raz pierwszy w swej historii organizował imprezę motorową o takim zasięgu — zdał egzamin organizacyjny.

Wśród uczestników Zjazdu ku czci Wielkiego Myśliciela Wieku Odrodzenia, który „słońce zatrzymał, a ziemię poruszył” — podważając podstawowe założenia nauki papistów i ściągając na swoją głowę gromy i prześladowania ówczesnej kasty rządzącej — widzieliśmy wielu znanych przodowników pracy, górników, stocznicowców, metalowców, czołowych warsztatowców samochodowych i kierowców — przodowników transportu drogowego. Tak więc np. w zespole Stalinogrodu pięknie udekorowanym samochodem z napisem „Przodownicy pracy górnictwa” jechał jeden z najlepszych naszych górników, znany przodownik i racjonalizator poseł na Sejm PRL Szczepan Blaut w towarzystwie kolegów — przodowników i aktywistów w pracy społecznej i politycznej Czesława Piotrowskiego i Władysława Skowrońskiego.

Zespół gdański miał w swych szeregach 150 przodowników pracy odznaczonych bądź odznaką przodownika pracy bądź krzyżami zasługi. W pięknie udekorowanych

wanych samochodach jechali przodownicy pracy z FSC i ze Starachowic: Jan Smyk, Emil Fuchs, Stanisław Gruszczyński (inicjator metody Kowalowa).

W ekipie stalingrodzkiej — w której najliczniej reprezentowana była młodzież, za co Okręg Motorowy Stalinogród otrzymał pierwszą nagrodę: proporzec przechodni ZG ZMP — widzieliśmy Bronisława Jakubiaka z kopalni „Niwka” — wybitnego górnika odznaczonego złotą odznaką przodownika pracy.

Zespół poznański miał w swoim składzie znaną brygadę młodzieżową tow. Górnego, brygadę osiągającą w pracy średnio 300% normy. Brygada przybyła na zjazd na własnych motocyklach.

W zjeździe udział wzięło wiele kobiet wybijających się w pracy społecznej i zawodowej. W drużynie gdańskiej jechały np. Leokadia Jankowiak — przodownica pracy społecznej Ligi Kobiet, zapalona miłośniczka i propagatorka sportu motorowego wśród kobiet. Wśród motocyklistów Krakowa wyróżniała się dobrą jazdą i koleżeńską postawą studentka Akademii Górniczo-Hutniczej Elżbieta Smoleńska.

W próbie sprawności motocykli wyróżniła się Barbara Świekolkin z Poznania, z zawodu stenotypistka. Ładnie wypadła jazda Wandy Kowalczyk (pracownica Stoł. Rady Nar.) na próbie sprawności samochodów i kierowców.

Duże zainteresowanie fachowców i publiczności wzbudzili uczestnicy zjazdu jadący na samochodach własnej konstrukcji: Marian Ripper z Myślenic, Wacław Zarębski z Bydgoszczy jak również samochodzik prowadzony przez sześćioletniego Zbyszka Drybczewskiego. Samochodzik ten konstruował samodzielnie jego ojciec — pracownik Kujawskich Zakładów Napraw Samochodowych.

Pierwszy dzień Zjazdu zakończyło spotkanie uczestników z literatami.

Drugi dzień zjazdu rozpoczęło uroczyste powitanie uczestników przez przedstawicieli Woj. Rady Narodowej w Bydgoszczy, przemówienie przedstawiciela ZG PZMot oraz wiceministra Transportu Drogowego i Lotniczego J. Burgina. Następnie rozpoczęły się próby jazdy zręcznościowej.

Uczestnicy Zjazdu otrzymali liczne nagrody, a mistrzowie i wicemistrzowie w Jednodniowej jeździe konkursowej zostali przepasani przez wiceministra Burgina szarfami mistrzowskimi.

Zainteresowanie zjazdem oraz imprezami sportowymi było olbrzymie.

Podkreślić należy ciepłą, koleżeńską atmosferę w jakiej odbywał się zjazd, pokazy i zawody. Notowaliśmy wiele przypadków pomocy na trasie, holowanie zdefektowanych pojazdów przez kolegów z zespołu itp. Nie wątpliwie do wytworzenia specyficznej, koleżeńskiej atmosfery zjazdu przyczynili się czołowi przedstawiciele robotników i inteligencji pracującej, którzy jechali do Torunia pokonując różne przeszkody, aby wykazać postawę człowieka pracy, aby wymienić między sobą doświadczenia, aby dyskutować na tematy dalszych usprawnień i postępu — aby złożyć hołd pamięci genialnego myśliciela Wieku Odrodzenia — Mikołaja Kopernika. Miłośnicy sportu motorowego godnie uczcili rok kopernikowski.

T. G.

WAGON - WYSTAWA WYDAWNICTW KOMUNIKACYJNYCH (2)

W zeszycie nr 9 „Motoryzacji” omówiliśmy działalność Wagonu-wystawy książek technicznych i czasopism fachowych Wydawnictw Komunikacyjnych. Wagon-wystawa w międzyczasie odwiedził następujące miejscowości, poza już wymienionymi uprzednio: Łapy, Białystok, Elk, Olsztyn, Tczew, Gdańsk, Gdynia, Słupsk, Starogard, Szczecin, Poznań, Zielona Góra, Krzyż, Piła, Szczecinek, Grudziądz, Działdowo, Iława, Ostróda. Od 27.9 — 15.10 br. Wagon-wystawa będzie czynny na węźle warszawskim.

Z dotychczasowej działalności wagonu-wystawy i z tym związanych narad w terenie nad upowszechnieniem czytelnictwa warto zanotować ważniejsze wypowiedzi w zakresie wydawnictw samochodowych.

Narada w Białymstoku 28.7.53. Tow. Wojdar z PKS: opisy techniczne samochodów i ich eksploatacja są spóźnione. Brak książek na temat opisów technicznych samochodów zagranicznych eksploatowanych w Polsce. Wielką pomocą w pracy są artykuły umieszczane w „Motorze” i „Motoryzacji”. Ta ostatnia na wysokim poziomie. „Jeśli my kierowcy mamy szczególną opiekę otoczyć nasz samochód polskiej produkcji „Star 20”, to w najbliższym czasie muszą ukazać się książki o jego konserwacji i naprawach międzynaaprawczych. Pożądana jest również podręcznik o ewentualnych usterkach w czasie eksploatacji, które kierowcy mogą szybko usunąć i przez to zapobiec awariom”. (Uwaga Red. Instrukcja obsługi samochodu Star 20 już wyszła z druku nakładem Wydawnictw Komunikacyjnych. Katalog części zamiennych i Album rysunków naprawczych — w opracowaniu).

Tow. Idzikowski z PKS: brak na rynku książki inż. Wernera „Naprawy samochodowe” (Uwaga Red. — książka już wyszła z druku i znajduje się w sprzedaży w księgarniach). CZ-PKS powinien zaopatrzyć podległe jednostki w książki fachowe. Wystawa pokazała cały szereg książek z dziedziny transportu samochodowego i dzięki temu kierowcy mogli nabyć potrzebne książki.

Tow. Chełka z PKS: brak podręczników z komentarzami dla drużyn PKS i dla kierowców — co do ich obowiązków z eksploatacji samochodów.

Narada w Poznaniu 22.8.53. Tow. Żebrowski z PKS: w Polsce są eksploatowane autobusy marki „Chausson”, samochody marki „Skoda” i „Praga” itd. ale nie ma podręczników, które by przyczyniły się do usprawnienia obsługi i eksploatacji tych pojazdów. Wydanie takich książek jest pilną koniecznością. W ekspozyturach PKS cały pion techniczny objęty został szkoleniem wewnątrz zakładowym, zgodnie z programem CZ PKS, jednak na skutek braku odpowiednich podręczników postępy w nauce nie są zadowalające. (Uwaga Red. — dla wymienionych marek autobusów i samochodów nie ma podręczników wydanych w druku. Wyszła tylko jedna książka na temat obsługi autobusu i sam. ciężarowych Fiat).

Tow. Ciepiałowski z PTSŁ: pożądanym jest regulamin gospodarki taboru samochodowym w PTSŁ. Więcej takich podręczników jak „30 lat za kierownicą”.

Tow. Stachowiak z PKS: właściwie należy stwierdzić, że Wydawnictwa Komunikacyjne są mało znane w terenie. Książki które mają być pomocą w naszej pracy powinny być pisane zrozumiale. Stanowczo jest za mało książek na stacjach obsługi. Dotychczas jedynym piśmem umożliwiający nam zapoznanie się z problemami samochodowymi jest tygodnik „Motor”. Jego mały nakład nie zezwala, aby każdy transportowiec mógł go nabyć. Należałoby wydać książkę „Jak wyeliminować puste przebiegi”.

Narada w Zielonej Górze 25.8.53. Tow. Chyba z PKS: mało jest książek na temat racjonalizacji w transporcie samochodowym.

Tow. Grzybowski z PKS: brak książek z zakresu obsługi samochodów pochodzenia zagranicznego. Warsztaty naprawcze i stacje obsługi nie posiadają podręczników w sprawie napraw samochodów poszczególnych typów. Książek o normach samochodowych nie można nabyć. (Uwaga Red. — Albumy rysunków naprawczych samochodów produkowanych w kraju oraz Instrukcja napraw silników samochodowych „Warszawa M-20” i „Lublin” są w opracowaniu. Normy zużycia materiałów pędnych i normy przebiegów międzynaaprawczych są do nabycia w księgarniach technicznych Domu Książki. Natomiast normy przebiegu ogumienia są wyczerpane).

Tow. Figiel z PKS: potrzebne są książki traktujące o normach i opisy obsługi oraz naprawy autobusu „Chausson”. Książki techniczne są zbyt drogie.

Tow. Świstak z PKS: ostro skrytykował administrację za stan czytelnictwa w PKS. (Uwaga Red. — krytyka słuszna, bo ze sprawozdań z narad wynika, że np. w Ekspozyturze PKS w Białymstoku biblioteka liczy

208 książek, z których tylko 14 zostało wypożyczonych w ostatnim kwartale. W Ekspozyturze Poznań biblioteka mieści się w gabinecie dyrektora, co utrudnia korzystanie z niej. Biblioteka Wlkp. Zakł. Napraw Samochodów ma około 300 książek, z których od początku roku wypożyczono zaledwie 30 książek. Ekspozytura w Zielonej Górze ma bibliotekę 1230 książek w tym 300 fachowych. W czerwcu z biblioteki korzystało 5 pracowników, w lipcu biblioteka była nieczynna, a w sierpniu wypożyczono tylko 3 książki).

Na tym kończymy na razie ważniejsze wypowiedzi pracowników transportu samochodowego na interesujące nas tematy.

W czasie dwu i pół miesięcy w 32 miejscowościach zwiedziło Wagon-Wystawę około 75.000 osób. W tym czasie w 18 miejscowościach odbyły się narady nad upowszechnieniem czytelnictwa przy łącznym udziale 2136 delegatów miejscowych Organizacji Partyjnych, związkowych, społecznych, technicznych, administracyjnych itp.

W dalszym ciągu Wagon-wystawa odwiedza obecnie ważniejsze ośrodki w centralnej i południowo-zachodniej Polsce.

A. Wojtyga

O SZEROKĄ POPULARYZACJĘ WYDAWNICTW TRANSPORTOWYCH

W obecnym okresie szybkiego rozwoju zakresu i metod pracy w pionach poszczególnych centralnych zarządów, szczególnego znaczenia nabiera sprawa podnoszenia wiedzy fachowej pracowników wszystkich szczebli oraz upowszechnienia osiągnięć w dziedzinie techniki, ekonomii i organizacji.

Jednym z poważnych środków podnoszenia wiedzy fachowej, upowszechnienia osiągniętego postępu i wymiany doświadczeń powinna się stać książka fachowa.

W związku z powyższym ukazało się Pismo okólne nr 205 Ministra Transportu Drogowego i Lotniczego z dnia 21 lipca br. w sprawie rozwoju czytelnictwa i popularyzacji wydawnictw z zakresu transportu. W piśmie tym stwierdzono, iż przeprowadzona analiza czytelnictwa i popularyzacji prasy wydawniczej wykazała niedocenywanie i nieumiejętność posługiwania się książką fachową. Niedociągnięcia w tym zakresie polegają na tym, że książki fachowe wydane przez Wydawnictwa Komunikacyjne nie są w dostatecznym stopniu popularyzowane, czytane i wykorzystywane dla praktycznej działalności. Nie organizuje się w zakładach pracy zbiorowego czytania wydanych książek w celu lepszego przyswojenia i rzeczowej krytyki ich treści.

Centralne Zarządy i inne jednostki bezpośrednio podległe Ministerstwu oraz poszczególne zakłady pracy nie współdziałały z Wydawnictwami Komunikacyjnymi i Komitetem Wydawniczym Ministerstwa Transp. Drog. i Lotniczego w pracy wydawniczej dla ustalenia najbardziej potrzebnej tematyki wydawnictw książkowych. Oprócz tego nie występują z inicjatywą opracowania książek lub broszur opisujących doświadczenia ich pracy oraz uzyskane osiągnięcia w dziedzinie technicznej, ekonomicznej lub organizacyjnej.

W celu likwidacji istniejących niedociągnięć i lepszego rozwoju czytelnictwa i popularyzacji wydawnictw — powyższe pismo nakłada obowiązek na centralne zarządy i inne bezpośrednio podległe jednostki:

- a) przeanalizowania stanu czytelnictwa i prac wydawniczych w ich pionach;
- b) udzielenia pomocy w popularyzacji książki fachowej w formie wykorzystania jej jako pomocy w doszkoleniu fachowym personelu oraz w organizacji aktywności czytelnictwa w zakładach pracy;
- c) zalecenia w zakładach pracy omawiania nowo wydanych książek Wydawnictw Komunikacyjnych z zakresu ich działalności. Opinie, uzyskane w wyniku dyskusji — należy przysyłać do Komitetu Wydawniczego Ministerstwa Transportu Drog. i Lotn.;
- d) okresowego ustalania potrzebnej im tematyki wydawniczej, którą należy podawać do wiadomości Wydawnictw Komunikacyjnych;

- e) udzielania wszechstronnej pomocy autorom opracowującym wydawnictwa popularyzujące osiągnięcia zakładów pracy, oprócz tego należy przewidzieć fundusze na wydanie takich prac jako prac zleconych;
- f) wyznaczenia pracownika odpowiedzialnego za wymienione zadania spośród personelu komórek postępu technicznego.

W tymże piśmie okólnym podkreślono, iż Instytut Transportu Samochodowego udzielać będzie pomocy fachowej autorom z zakładów pracy opracowującym doświadczenia swojej pracy.

K. P.

ODPOWIEDZI REDAKCJI

A. Żyliński — Gliwice.

Zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 8 I 1951 r. (Dz. U. Nr 4, poz. 29) zakaz używania niektórych pojazdów mechanicznych dotyczy samochodów zarówno ciężarowych, jak i osobowych zaopatrzonych w silniki o dużej pojemności cylindrów.

W odniesieniu zaś do samochodów osobowych z silnikami o pojemności cylindrów poniżej 2-chl, rozporządzenie tylko ogranicza osobom fizycznym i przedsiębiorstwom nieuspołecznionym używanie tych samochodów do 200 km przebiegu w ciągu każdego miesiąca kalendarzowego.

Jednocześnie prezydya wojewódzkich rad narodowych (Rad Narodowych w m. st. Warszawie i w m. Łodzi) zostały upoważnione do wydawania zezwoleń na korzystanie z samochodów osobowych w zakresie większym jak do 200 km w przypadkach, gdy samochody osobowe z silnikami o pojemności poniżej 2 l, stanowią własność osobistą wymienionych w § 6 ust. 1 rozporządzenia cytowanego na wstępie i jeżeli wymaga tego charakter ich pracy.

Następnie prezydya wojewódzkich rad narodowych zostały również upoważnione do wydawania zezwoleń na samochodowe wycieczki turystyczne i kursowanie samochodów w ramach imprez Polskiego Związku Motorowego.

Ponadto Minister Transportu Drogowego i Lotniczego zezwolił wyżej wymienionym prezdydom na dopuszczanie do ruchu na drogach publicznych bez ograniczenia zasięgu i kilometrażu samochodów osobowych zbudowanych przez amatorów - konstruktorów, przy których to samochodach są zastosowane silniki motocyklowe — małowitrazowe, o pojemności nie większej niż 500 cm³.

Projekt ograniczenia kursowania motocykli nie jest znany redakcji.

Rejonowe Kierownictwo Robót Wodno - Melioracyjnych — Elbląg.

Normy przebiegów międzynaправczych ciągników wolnobieżnych — stosownie do załącznika do Zarz. Min. Transportu D. i L. z dn. 23.XII.52 r. (Mon. Polski nr A9 — poz. 130) — zawierają normy przebiegów dla wszystkich ciągników: Ursus, Zetor, Steyer i innych, dla których odpowiednikiem przebiegu kilometrażowego jest godzina pracy, która równa się przebiegowi 12,5 km.

Powszechna Spółdzielnia Spożywców — Oddz. Transportowy — Tarnowskie Góry.

Stawki przewozowe za świadczone usługi transportowe na niektóre cele ogólnogospodarcze — ustalone zarządzeniem Ministra Komunikacji z dnia 6.II.51 r. o ustaleniu stawek wynagrodzenia za dostarczone mechaniczne środki przewozowe (Dziennik Taryf i Zarz. Komunikacyjnych nr 5, poz. 44) — nie uległy zmianie.

ZE ŚWIATA

WYPADKI SAMOCHODOWE W AMERYCE I ANGLII

Towarzystwo zapobiegania wypadkom drogowym w Anglii, pragnąc się pochwalić swą akcją, ogłosiło w specjalnym komunikacie statystykę wypadków drogowych w Ameryce i w Anglii. Jest to statystyka dająca tak dużo do myślenia, że postanowiliśmy poświęcić jej trochę uwagi.

Według relacji wymienionego towarzystwa ryzyko utraty życia w wypadkach samochodowych w Ameryce jest dwukrotnie większe niż w Anglii. Na 52.800.000 pojazdów samochodowych zarejestrowanych w 1952 r. w Ameryce co trzeci pojazd ulegał wypadkowi drogowemu, pociągającemu za sobą uszkodzenia, rany pasażerów lub ich śmierć. W ciągu tego roku znalazło śmierć w wypadkach drogowych 38.000 osób z czego 8.600 przechodniów. W katastrofach samochodowych zginęło ponad 26.000 osób, z czego około 12.000 odnosiło się do wypadków z pojedynczymi samochodami.

Ta statystyka mówi tylko o wypadkach śmiertelnych, a ile było rannych, ile kaleków i nieszczęść? Na pewno wyraża się to w olbrzymich cyfrach, jeśli co trzeci samochód ulega wypadkowi drogowemu.

Cóż jest przyczyną tej przerażającej wprost ilości wypadków samochodowych. Na to znajdujemy taką odpowiedź w statystyce ogłoszonej przez „Narodową radę bezpieczeństwa“ w Ameryce: „Na każdych pięć wypadków drogowych spowodowanych przez kierowców, trzy z nich powstały na skutek nie przestrzegania przepisów drogowych“.

Z tego widać, że chuligaństwo drogowe jest tam zjawiskiem codziennym i masowym. Potwierdzają to dalsze cyfry statystyki, bo więcej niż połowa śmiertelnych wypadków samochodowych miała miejsce poza miastami. Wynikałoby z tego, że tam gdzie działa pałka policjanta i mandat karny, tam chuligaństwo jest więcej skrepowane, ale tam gdzie tego nie ma — na drogach poza rejonami zabudowanymi — tam chuliganizm łamie wszelkie obowiązujące przepisy drogowe. Wynikiem tego jest fakt, że na każdych 100.000 mieszkańców w Ameryce 26 znajduje śmierć w wypadkach samochodowych.

Należałoby się zapytać jeszcze: a ilu zostaje rannych? Niestety, na to nie znajdujemy odpowiedzi w komunikacie angielskiego „Towarzystwa“, które ogranicza się tylko do stwierdzenia, że w Anglii jest znacznie lepiej pod względem bezpieczeństwa drogowego, bo na 100.000 Anglików w wypadkach drogowych ginie tylko 10.

Czegóż dowodzi ta straszliwa statystyka? Dowodzi ona, że w kapitalistycznej Ameryce sprawa dyscypliny społecznej nie jest zagadnieniem wychowawczym lecz policyjnym. Dalsze komentarze są już zbędne.

A. W.

Oszczędzanie metali nieżelaznych jest jednym z czołowych zadań przemysłu, należy więc:

- 1) eliminować zużycie metali nieżelaznych przy produkcji tych wszystkich wyrobów, które mogą być wykonywane z innych materiałów;
- 2) wprowadzić takie metody obróbki i przeróbki, przy których powstają najmniejsze straty metali nieżelaznych;
- 3) zorganizować troskliwą zbiórkę złomu metali nieżelaznych;
- 4) wprowadzić oszczędną i racjonalną gospodarkę metalami nieżelaznymi.

NOWE WYDAWNICTWA SAMOCHODOWE

W dalszym ciągu dyskusji nad książką p. t. „Transport samochodowy w terenie“ (autor mgr. inż. P. Sol-ski) poniżej drukujemy wypowiedź na ten temat mgr. inż. Tadeusza Sokolowskiego (red.).

* * *

Nawiązując do dyskusji nad książką „Transport samochodowy w terenie“ przesyłam moje uwagi o recenzji mgr. inż. Mikołaja Kirzajewa — zamieszczonej w zeszyte nr. 8 (sierpień 1953 r.) czas. „Motoryzacja“.

Recenzent znalazł w książce szereg niezupełnie ści-słych sformułowań jak np. „silnik spalinowy jest to taki silnik, w którym paliwo spala się wewnątrz cylindrów“. Oczywiście, że ściślej byłoby napisać: „tłokowy silnik spalinowy...“. Jednak biorąc pod uwagę brak na obecnym etapie rozwojowym zastosowania w praktyce innych silników jak tłokowe do samochodu, wydaje się, że nieścisłość jest raczej natury teoretycznej.

Uwaga o stacji paliwowej jest niezrozumiała, bowiem naprzód autor książki stwierdza, że stacja paliwowa jest pewnym rodzajem (specyficznym) stacji zaopatrzenia, a następnie, że taki właśnie rodzaj stacji zaopatrzenia jest najbardziej rozpowszechniony.

Autor recenzji o tyle nie ma racji, że w VI-ym rozdziale nie jest poruszone zagadnienie zasad projektowania parku, natomiast ma słusność, że użycie przez autora książki słów „podstawowe metody“ nie było właściwe.

Co się tyczy dalszej uwagi jakoby zapowiedzianych na str. 361 wskaźników nie było w rozdziale VII, to zachodzi nieporozumienie bowiem zapowiedziane wskaźniki znajdują się na str. 571 i 572 (Techniczno-ekonomiczne wskaźniki typowych radzieckich parków samochodowych).

Wreszcie trudno podzielić opinię autora recenzji o określeniach dotyczących klasyfikacji napraw, zwłaszcza, że autor recenzji niedokładnie czytał opiniowaną przez niego książkę. Dowodem tego jest fakt, że krytykuje określenie naprawy głównej, które według niego brzmi: „naprawa główna polega na wykonaniu wszystkich niezbędnych robót naprawczych“, gdy według autora książki to samo określenie brzmi następująco: „naprawa główna polega na wykonaniu wszystkich niezbędnych robót naprawczych, łącznie z wymianą lub naprawą główną zasadniczych zespołów“. To co recenzent opuścił jest właśnie najistotniejsze.

Co do rozplanowania poszczególnych rozdziałów — to przy niezwykle bogatym i różnorodnym materiale nagromadzonego przez autora nie było ono łatwe i może stanowić obiekt do krytyki. Jednak z krytyki autora recenzji trudno wnioskować jak książka inż. Sol-skiego powinna była być rozplanowana. Nagromadzenie niepotrzebnych wiadomości w książce jest raczej tylko osobistym poglądem recenzenta.

Miałem sposobność przekonać się, że właśnie te materiały, które recenzent uważa za zbyteczne, okazywały się potrzebne racjonalizatorom na jednej z ekspozytur PKS. Np. opisy prymitywnych urządzeń naładunkowych i przyrządów małej mechanizacji naładunku, są na obecnym poziomie rozwoju naszego transportu samochodowego potrzebne. Brak opisu wywoitek tłomaczy się tym, że opisy takie można znaleźć w dostępnych katalogach, a wywrotka nie może być zbudowana przy użyciu prymitywnych środków. Natomiast w braku wywrotki można zastosować ułatwienie wyładunku przy zastosowaniu sposobów mniej lub bardziej prymitywnych — opisanych przez autora książki.

Ponieważ autor pisał książkę opisującą transport samochodowy w warunkach terenowych i kładł nacisk na obsługę techniczną w warunkach wyjątkowych tj. takich które wymagają przenośnych urządzeń zaplecza technicznego, to zaszła konieczność rozrzućcia w tekście niektórych wiadomości z zakresu obsługi technicznej i napraw. Jest to ułatwienie dla czytelnika, a nie „poważne niedociągnięcie“, gdyż autor książki nie miał zamiaru pisać książki, która wyczerpywałaby całość zagadnienia technicznej eksploatacji samochodów, podobnie jak nie miał zamiaru pisać podręcznika dla Wojskowej Akademii Technicznej, o charakterze naukowym.

Dalej znajdujemy ustęp, w którym autor recenzji dziwi się, że opis urządzeń ocieplających samochody dla rozruchu w porze zimowej znajduje się „aż

w trzech rozdziałach“, ma to być „bardzo dużo i niecelowo“. Jeśli jest „dużo“ to dlatego, że według autora recenzji zagadnienie zimowej eksploatacji samochodu jest „tak ważnym“ zagadnieniem, natomiast jest celowe — gdyż w każdym z rozdziałów opisuje się inny park i odpowiednie dla każdego z tych różnych parków urządzenia ocieplające.

W końcu twierdzenie, że autor oparł swą książkę na przestarzałych źródłach i większość materiału opisanego opiera się na „zamierzchłej już dla nas i przestarzałej technice“ — jest gołosłowne bowiem książka oparta jest na najlepszych „dla nas“ dostępnych źródłach radzieckich i gdyby dostępne „dla nas“, tj. dla autora książki źródła podawały bardziej nowoczesne konstrukcje przyrządów i metod obsługi, to niewątpliwie można było znaleźć je w książce opiniowanej.

Słusznie natomiast stwierdza autor recenzji, że „autor zebrał w swej książce cały szereg cennego materiału mogącego przyjąć z pomocą jej użytkownikowi“. Materiał zebrany przez autora w jednej książce musiał być wyszukiwany przez zainteresowanych — o ile posiadali oni znajomość języka rosyjskiego — w wielu książkach, których zdobycie nie zawsze było możliwe. Przez wydanie książki Sol-skiego materiał ten stał się dostępny dla każdego.

mgr. inż. Tadeusz Sokolowski

OGUMIENIE POJAZDÓW SAMOCHODOWYCH I JEGO NAPRAWA — Adam Tuszyński, Józef Sawczyk. Format A5, str. 282, rys. 175. Wyd. Komunikacyjne, W-wa 1953. Nakład 5000. Cena 17 zł.

Książka podaje opis budowy opony i detki oraz omawia dość szczegółowo typy opon, zasady montażu opon oraz warunki racjonalnej eksploatacji i konserwacji. Najszerzej potraktowano część, w której dość dokładnie omówiono naprawę opon i detek. Tę część książki należy uznać za najbardziej wartościową, gdyż w dotychczasowej polskiej literaturze fachowej sprawa naprawy opon nie była tak szeroko i dokładnie potraktowana.

Książka będzie z pewnością wielką pomocą dla kierowców, pracowników stacji obsługi, słuchaczy średnich szkół technicznych, a w pierwszym rzędzie — dla pracowników zakładów naprawczych ogumienia. W obecnej sytuacji zmierzającej do jak najdalej idących oszczędności ogumienia pracę Sawczyka i Tuszyńskiego uznać należy za bardzo aktualną i pożyteczną (tg).

NORMY PRZEBIEGU MIĘDZYNAPRAWCZEGO POJ. SAMOCHODOWYCH (SM-162). Wyd. Komunikacyjne, W-wa 1953. Nakład 10.000. Cena zł 2 gr 20.

Broszura SM-162 zawiera oficjalne normy przebiegów międzynaprawczych podane przez Ministerstwo Transportu Drogowego i Lotniczego. Zarządzenie opatrzone licznymi komentarzami, które ułatwiają orientację użytkownikowi.

ZASADY ORGANIZACJI I KIEROWNICTWA ROBÓT DROGOWYCH — mgr inż. Jan Miedziński (wydanie drugie). Format A5, stron 136, rys. 31. Wyd. Komunikacyjne, W-wa 1953. Nakład 4000. Cena zł 11.

W książce podano podstawowe zasady organizacji i kierowania robotami drogowymi. Praca napisana popularnie, w sposób bardzo przystępny i łatwy — co jest wielką zaletą książki.

Książkę przeznaczono dla dozorców robót drogowych oraz tych dróżników, którzy w charakterze dozorców prowadzą roboty. Książkę przeznaczono również jako podręcznik dla słuchaczy kursów dla nadzorów dróg i mostów, dla instruktorów młodzieżowych brygad roboczych oraz dla uczniów średnich szkół technicznych.

Praca bardzo pożyteczna, szkoda jedynie, że dość ubogo ilustrowana.

KATALOG CZĘŚCI ZAMIENNYCH MOTOCYKLA SHL — 125 — Warszawska Fabryka Motocykli. Format A5, stron 60, rysunki, tablice. Wyd. Kom. 1953. Nakład 6.000. Cena 5 zł.

Dawno oczekiwany przez użytkowników katalog części zamiennych niewątpliwie ułatwi i usprawni zaopatrzenie. Zwracają uwagę dobrze opracowane, dość czytelne odbite rysunki oraz ładna, estetyczna okładka — chyba najładniejsza z dotychczasowych okładek książek wydanych przez WK. Okładkę projektował Edmund Zajączkowski (tg).

OGŁOSZENIA DROBNE

1. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. III, nr 0150 wydane przez Wydz. Kom. w Lublinie w roku 1949 na nazw. Jerzy Parzyński, zam. w Lublinie, ul. Rybna 4 m. 12.
2. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa, nr 0061 wydane przez Wydz. Kom. w Chrzanowie w roku 1951 na nazw. Władysław Grelowski, zam. w Jaworzynie, ul. Paderewskiego 5.
3. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. III, nr 0417 wydane w roku 1949 na nazw. Bogdan Szymulski, zam. w Lublinie, ul. Nadbystrzycka 27e.
4. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. II, nr 0906, wydane przez b. Zarząd Miejski w Gdańsku w roku 1949 na nazw. Wacław Wasilewski, zam. Gdańsk — Wrzeszcz, ul. Kubacza 27 m. 1.
5. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. III, nr 0201, wydane przez Wydz. Kom. w Żyrardowie w roku 1951 na nazw. Józef Kierlańczyk, zam. w Żyrardowie, ul. Armii Czerwonej 30.
6. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. II, wydane przez Wydz. Kom. w Aninie, na nazw. Józef Paciorek, zam. w Warszawie, ul. Jasińskiego 6 m. 20.
7. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IV, wydane przez Wydz. Kom. we Wrocławiu, na nazw. Józef Warunek, zam. we Wrocławiu, ul. B. Krzywoustego 279.
8. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. II, nr 0147, wydane w roku 1949 na nazw. Edward Zasada, zam. w Radomiu, ul. Bekermanów 6.
9. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa, wydane na nazw. Jan Rusin, zam. Baczków 81, pow. Bochnia.
10. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa, nr 0458, wydane przez Wydz. Kom. w Bytomiu w roku 1950 na nazw. Bolesław Pacia, zam. w Bytomiu, ul. Siemianowicka 7.
11. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. I, nr W-2896, wydane przez Wydz. Kom. w Warszawie w roku 1949 na nazw. Ryszard Pączkowski, zam. w Warszawie, ul. Gibalskiego 1.
12. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa, nr 0089, wydane przez Wydz. Kom. w Świętochłowicach w roku 1952, na nazw. Aniela Moskwa, zam. w Lipinach, ul. Sikorskiego 5.
13. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa, nr 0210, wydane przez Wydz. Kom. w Gliwicach w roku 1950 na nazw. Ryszard Sajewicz, zam. w Gliwicach, ul. Bełojanisa 2 m. 5.
14. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. I, nr 0263, wydane w roku 1949 na nazw. Karol Brol, zam. w Stalinogrodzie, ul. Pakuły 4 m. 7.
15. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa, nr 0058, wydane w roku 1953 na nazw. Roman Cheładze, zam. w Toruniu, ul. P. C. K. 15.
16. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. I, nr 095, wydane przez b. starostwo w Tarnowie w roku 1945 na nazw. Józef Wenc, zam. w Tarnowie Rzędzin, ul. Mickiewicza 16.
17. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IV, nr 0467, wydane w roku 1949 na nazw. Marian Janus, zam. w Częstochowie, ul. Piotrkowska 29.
18. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IV, wydane przez Wydz. Kom. w Stalinogrodzie na nazw. Eryk Muszer, zam. w Stalinogrodzie, ul. Floriana 1.
19. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa, wydane przez Wydz. Kom. w Szczecinie w roku 1952, na nazw. Bronisław Szulin, zam. w Szczecinie, ul. Gospodarska 11 m. 1.
20. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. III, nr 0164 wydane przez Wydz. Kom. w Częstochowie w roku 1951 na nazw. Stanisław Pietrzyk, zam. w Częstochowie, ul. Pałczyńskiego 68.
21. ZAGUBIONO prawo jazdy, kat. IIIa, nr 01405, wydane przez Wydz. Kom. w Stalinogrodzie w roku 1949 na nazw. Florian Knysak, zam. w Stalinogrodzie, ul. Pawła 9 m. 7.
22. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa, nr 0163, wydane przez Wydz. Kom. w Stalinogrodzie w roku 1952, na nazw. Stanisław Piątek, zam. w Stalinogrodzie, ul. Buczka 5.
23. ZAGUBIONO prawo jazdy nr 0049, wydane przez Wydz. Kom. w Będzinie w roku 1950, na nazw. Jan Kowalik, zam. w Będzinie, ul. 1-go Maja 4 m. 92.
24. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa, nr 165, wydane przez PMRN w Grudziądzu w roku 1951, na nazw. Adam Pęczkiewicz, zam. w Grudziądzu, ul. Szopena 8 m. 4.
25. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa, nr 0036, wydane przez b. starostwo w Opatowie w roku 1950, na nazw. Eugeniusz Gierczak, zam. we wsi Włochy, gm. Orzegorzewice, pow. Opatów.
26. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa, wydane przez PMRN w Lublinie na nazw. Henryk Zareba.
27. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa, nr 292, wydane w roku 1950 na nazw. Stanisław Różycki, zam. w Warszawie, ul. Ludwiki 1 m. 139.
28. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. I, wydane przez Wydz. Kom. w Warszawie na nazw. Marian Kowalczyk, zam. w Warszawie, ul. Mickiewicza 26 m. 2.
29. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. II, nr 2311, wydane przez Wydz. Kom. w Warszawie w roku 1949, na nazw. Andrzej Żelaznowski, zam. w Warszawie, ul. Szaserów 55 m. 5.
30. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. II, wydane w roku 1950 na nazw. Bogumił Majewski, zam. w Warszawie, ul. Tarczyńska 11 m. 40a.
31. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. III, nr 0054, wydane przez PMRN w Koszalinie w roku 1953, na nazw. Antoni Zareba, zam. w Koszalinie, ul. Niepodległości 33 m. 7.
32. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa, wydane w roku 1952, na nazw. Franciszek Ziomek, zam. w Warszawie, ul. Wujka 10 m. 1.
33. ZAGUBIONO prawo jazdy nr 0104, wydane w roku 1949, na nazw. Tadeusz Lachocki, zam. w Krakowie, ul. Kazimierza Wielkiego 59 m. 1.
34. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa, wydane w roku 1949 przez starostwo w Węgrowie w roku 1949, na nazw. Tadeusz Baldyga, zam. w Węgrowie.
35. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. II, wydane przez Wydz. Kom. w Warszawie w roku 1949, na nazw. Jan Wysocki, zam. w Warszawie, ul. Bartoszewicza 3 m. 5.
36. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa, wydane przez Wydz. Kom. w Warszawie w roku 1951, na nazw. Leonard Tyszczyński, zam. w Warszawie, ul. Zochowska 47 m. 2.
37. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. I, wydane przez Wydz. Kom. w Warszawie na nazw. Henryk Kański, zam. w Warszawie, ul. Szwedzka 39 m. 64.
38. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. I, wydane przez Wydz. Kom. we Włochach w roku 1949, na nazw. Tadeusz Ziółkowski, zam. w Czechowicach k/Warszawy, ul. Królowej Jadwigi 1 m. 3.
39. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. III, nr 0005, wydane przez PMRN w Sosnowcu w roku 1951, na nazw. Władysław Tracz, zam. w Sosnowcu, ul. Dekerta 12.
40. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. I, wydane przez Wydz. Kom. w Łodzi w roku 1946, na nazw. Aleksander Krawiec, zam. w Łodzi, ul. Śląska 102.
41. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. II, nr 402, wydane przez Wydz. Kom. w Łodzi w roku 1947, na nazw. Jan Celebański, zam. w Łodzi, ul. Składowa 31.
42. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa, nr 0484, wydane przez Wydz. Kom. we Wrocławiu w roku 1952, na nazw. Ryszard Małolepszy, zam. we Wrocławiu, ul. Małachowskiego 20 m. 1.
43. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. I, nr 0001, wydane przez b. Zarząd Miejski w Gdyni w roku 1948, na nazw. Karol Rzerzut, zam. w Gdyni, Al. Zwycięstwa 9.
44. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. III, wydane przez Wydz. Kom. w Łodzi w roku 1953, na nazw. Bogdan Jasiński, zam. w Łodzi, ul. Kąkolowa 24.
45. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa, nr 313, wydane przez PMRN w Zawierciu w roku 1949, na nazw. Edward Zięba, zam. w Lublinie, ul. Górna 8 m. 5a.
46. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. III, nr 0494, wydane przez PMRN we Włochach w roku 1951, na nazw. Blandyna Cepuch, zam. w H. O. Jelonki, ul. Piotra Skargi 26.
47. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa, nr W-0397, wydane przez Wydz. Kom. w Warszawie w roku 1950, na nazw. Ryszard Stachowicz, zam. w Warszawie, ul. 1-go Maja 18 m. 46.

