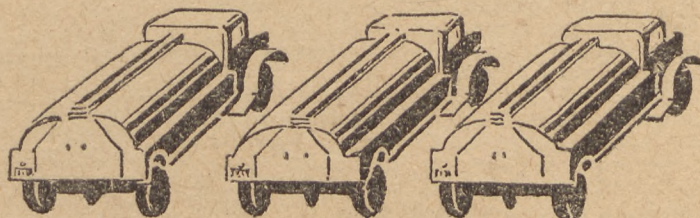


Motoryzacja

16



OSZCZĘDZAJ KAŻDĄ
KROPLĘ PALIWA—Z
KROPEL POWSTAJĄ
TONY



1. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez P. R. N. w Łodzi, kat. II, Nr 0733/50 na nazw. Feliks Kołacz, zam. w Łodzi, ul. Cześćochowska Nr 46.
2. **SKRADZIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane prze starostwo w Mińsku Maz., kat. amatorskie, Nr 0134/49, na nazw. Aleksander Raczynski, zam. w Kabiernku, gm. Dęby Wielkie.
3. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez starostwo w Pruszkowie, kat. zawodowe, Nr 6318, na nazw. Jan Krawczyk, zam. w Falenicy, ul. Walińskiego Nr 24.
4. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez Wydz. Ruchu i Mot. w Warszawie, kat. IIIa, na nazw. Tadeusz Stolarski, zam. w Warszawie (24), ul. Wawerska nr 41.
5. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez P. R. N. w Łodzi, kat. IIIa, Nr 0646/50, na nazw. Józef Skałbana, zam. w Łodzi (6), ul. Sąddecka Nr 3.
6. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urz. woj. w Szczecinie, kat. IIIa, Nr 1556, na nazw. Władysław Janczak, nam. w Szczecinie, ul. Szarotki Nr 2 m. 18.
7. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez Zarz. Miejski w Krakowie, kat. IIIa, Nr 0915/50, na nazw. Aleksander Domagała, zam. w Krakowie, ul. Kopernika Nr 2.
8. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane prze starostwo w Tarnowskich Górach, kat. IIIa, Nr 0209/49, na nazw. Berthold Światała, zam. w Nakło Śl., ul. Dworcowa Nr 4.
9. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez Miejsk. Radę Narod. w Szczecinie, kat. II, Nr 0092, na nazw. Eugeniusz Walczak, zam. w Kołobrzegu, ul. Mińska Nr 4.
10. **SKRADZIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mechan., wydane przez urz. woj. w Szczecinie, kat. II, na nazw. Zdzisław Żukowski, zam. w Józefowie k/Błonia, woj. warszawskie.
11. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez Zarząd Miejski w Radomiu, kat. IIIa, Nr 0053/50, na nazw. Władysław Kaczmarek, zam. w Radomiu, ul. Główna Nr 38.
12. **SKRADZIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urz. woj. w Gdańsku, kat. IIIa, Nr 1736/49, na nazw. Anna Chroścička, zam. w Gdańsk — Wrzeszcz, ul. Topolowa Nr 1 m. 3.
13. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez Zarząd Miejski w Chorzowie, kat. II, Nr 0098/49, na nazw. Józef Bujoczek, zam. w Chorzowie, ul. Kopernika Nr 2.
14. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez starostwo w Sosnowcu, kat. I, Nr 0024/49, na nazw. Roman Fijas, zam. w Sosnowcu, ul. Miła Nr 3.
15. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez starostwo w Rzeszowie, kat. IIIa, Nr 0241/49, na nazw. Józef Nowak, zam. w Kolbuszowie, ul. 3-go Maja Nr 44, woj. rzeszowskie.
16. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez urz. woj. w Lublinie, kat. I, Nr 9273/49, na nazw. Andrzej Kucharski, zam. w Lublinie, ul. Krochmalna Nr 16 m. 9.
17. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez Zarząd Miejski w Bydgoszczy, kat. I, Nr 0104/49, na nazw. Władysław Zaborowski, zam. w Bydgoszczy, ul. Stepowa Nr 12 m. 7.
18. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez Zarząd Miejski w Lublinie, kat. II, na nazw. Tadeusz Bronisz, zam. w Lublinie, ul. Krochmalna Nr 12 m. 3.
19. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez Zarząd Miejski w Lublinie, kat. I, Nr 0173/49, na nazw. Stanisław Jakimeczuk, zam. w Lublinie, ul. Żelazna Nr 17.
20. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urz. woj. w Krakowie, na nazw. Jan Gilek, zam. w Krakowie — Mogiła Nr 58.
21. **SKRADZIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez starostwo w Warszawie, kat. II, Nr 112/45, na nazw. Mieczysław Antczak, zam. w Mchowie, pow. Przasnysz, woj. warszawskie.
22. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urz. woj. w Krakowie, na nazw. Bolesław Hyla, zam. w Krakowie, ul. Św. Katarzyny Nr 5.
23. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez starostwo w Zabrze, na nazw. Ginter Lupok, zam. w Zabrze, ul. Daszyńskiego Nr 14b.
24. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez Zarząd Miejski w Gliwicach, kat. IIIa, Nr 1005/49, na nazw. Achim Fabienis, zam. w Gliwicach, ul. Nasyp Nr 2.
25. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez starostwo w Rzeszowie, kat. IIIa, Nr 0524/49, na nazw. Kogut Józef, zam. w Rzeszowie, ul. Staromieście Nr 127.
26. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez Wydz. Ruchu i Mot. w Warszawie, kat. II, na nazw. Tadeusz Piecyk, zam. w Warszawie, Marszałkowska Nr 137 m. 5ż
27. **SKRADZIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez urz. woj. w Wrocławiu, kat. II, Nr 0029/50, na nazw. Edward Szpak, zam. we Wrocławiu, ul. M. C. Skłodowskiej Nr 42 m. 5.
28. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez Wydz. Ruchu i Mot. w Warszawie, kat. II, na nazw. Maksymiliana Przyborowski, zam. w Warszawie, ul. Przyokopowa Nr 31 m. 64.
29. **SKRADZIONO** pozwolenie na prowadzenie motocykla, wydane przez Zarząd Miejski w Gliwicach, kat. IV, Nr 0008/50, na nazw. Marian Miszeryszyn, zam. w Gliwicach, ul. Rybnicka Nr 2a.
30. **SKRADZIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez Zarząd Miejski w Chorzowie, kat. II, Nr 0102/49, na nazw. Józef Szromek, zam. w Chorzowie, ul. Ogrodowa Nr 73.
31. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urz. woj. w Olsztynie, Nr 2933, na nazw. Mieczysław Grzybowski, zam. w Giżycku, ul. Pionierska Nr 4.
32. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie motocykla, wydane przez starostwo w Lublinie, kat. IV, Nr 0004/49, na nazw. Karol Hosumberk, zam. w Radziłów Dolny 48, pow. Luboń.
33. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez Zarząd Miejski we Wrocławiu, kat. IIIa, Nr 3502/49, na nazw. Stanisław Dziubacki, zam. we Wrocławiu, ul. Kościuszki Nr 128 m. 10.
34. **SKRADZIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez starostwo w Toruniu, kat. IIIa, Nr 0095/48, na nazw. Teodor Szutkowski, zam. w Toruniu, ul. Podmarna Nr 50.
35. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez starostwo w Oławie, kat. IIIa, Nr 0035/49, na nazw. Józef Filip, zam. w Oławie, ul. Odenicka Nr 1.
36. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez starostwo w Kolbuszowej, kat. II, Nr 0022/49, na nazw. Alojzy Czockara, zam. w Kolbuszowej, ul. Nowe Miasto Nr 1.
37. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez starostwo w Świebodzinie, kat. IIIa, Nr 0280/49, na nazw. Michał Nikolin, zam. w Lubieniecku, gm. Rzeszyca, pow. Świebodzin.
38. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane w roku 1939, kat. zawodowe, Nr 2374, na nazw. Michał Boguszewski, zam. w Warszawie, ul. Sienna Nr 89 m. 54
39. **ZAGUBIONO** pozwolenie poj. mech., wydane przez Zarząd Miejski w Wałbrzychu, kat. II nr 0049/49, na nazw. Jerzy Moszczeński, zam. w Wałbrzychu, ul. Niepodległości nr 141.
40. **ZAGUBIONO** pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez urz. woj. w Olsztynie, kat. II, nr 385/49, na nazw. Tadeusz Jaworski, zam. w Olsztynie, ul. Czeska nr 3 m. 2. Kol. Mazurska.

POSZUKUJĘ silnika „Ardie“ 250 cm³ lub części do niego. Borzęcki Władysław, Kopaniec 67, poczta Stara Kamienica, pow. Jelenia Góra.

Motoryzacja

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

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

Adres Redakcji: Warszawa — ul. Żurawia 24a m. 21, telefon nr 7-39-00.
Adres Administracji: „Wydawnictwa Komunikacyjne“, Warszawa — ul. Kazimierzowska 52,
tel. 4-00-60/4, wewn. 57.

Konto czekowe PKO — „Motoryzacja“ — czasopismo — Warszawa, Nr I-1955/110.

Czasopismo „Motoryzacja“ można prenumerować za pośrednictwem Oddziałów Zw. Zawodowego Transportowców R. P., Zarządów Okręgowych Polskiego Związku Motorowego, Sekcji Motorowych Klubów, Zrzeszeń Sportowych oraz Klubów Motorowych przy Ośrodkach Motorowych. Prenumerata wraz z przesyłką pocztową w roku 1951-ym: kwartalnie zł 13 gr 50, za pół roku zł 27.—, za rok zł 54.—.

Rok VI

STYCZEŃ 1951 r.

Nr 1

TREŚĆ ZESZYTU Nr 1.

	Str.		Str.
NASZE ZAMIARY W ROKU 1951-YM — Redakcja	2	WALKA Z PUSTYMI PRZEBIEGAMI — T. Kern - Jędrzychowski	15
OBSŁUGA TECHNICZNA POJAZDÓW SAMOCHODOWYCH — inż. L. Gronomski	3	WALCZMY O SYSTEMATYCZNĄ OBSŁUGĘ I KONSERWACJĘ — inż. A. Przeworski	17
NA MARGINESIE ZAGADNIENIA PODZIAŁU ZADAŃ TRANSPORTU TOWAROWEGO — S. U.	5	CZYNNIKI WPLYWAJĄCE NA ZUŻYCIE PALIWA — inż. Z. Andrzejewski	18
USPOŁECZNIONY HANDEL SPRZĘTEM MOTORYZACYJNYM — O.	7	NIE WOLNO BEZKRYTYCZNIE WZMACNIAĆ RESORÓW — Z. A.	22
Z FRONTU WALKI O BEZPIECZENSTWO RUCHU DROGOWEGO — mgr. E. Olechnowicz	8	NOWY POMYSŁ OSZCZĘDNOŚCI PALIWA	22
NOWOCZESNY PRĘGIERZ — K. Rosé	11	O RUCHOME STACJE OBSŁUGI—A. Sadowski	23
ROK PRACY DZIAŁU PROJEKTOWANIA BUDOWLI SAMOCHODOWYCH — inż. J. Sowilski	13	PORADNIK TECHNICZNY	24
WYKORZYSTANIE TABORU W KOMUNIKACJI PASAŻERSKIEJ — J. Jędrzejewski	14	Z KRAJU	25
		STOP — DOKĄD TAK PILNO?! — J. Kozłowski	26
		ZE ŚWIATA	27
		OSIĄGNIĘCIA P. Z. M. W ROKU 1950-YM — S. Askanas	31
		RÓŻNE	32

Myliłby się ten, kto by w Planie 6-letnim widział tylko suche choć śmiałe cyfry, same tylko liczby czy wskaźniki ilościowe, zdumiewające może swą wielkością i wymową porównawczą, ale wyrażające tylko zwykły rachunek, zestawienie cyfrowe, bilans — słowem, gdyby w Planie 6-letnim dostrzegał tylko ilościową, zewnętrzną jego stronę, nie uświadamiając sobie jego treści jakościowej, przeobrażającej do gruntu nasze stosunki społeczne.

Plan 6-letni — to program nie tylko gospodarczy, lecz równocześnie ideologiczny, polityczny, społeczno - ustrojowy.

(Z przemówienia Prezydenta Bolesława Bieruta na V Plenum KC PZPR).

NASZE ZAMIARY W ROKU 1951

Polska gospodarka samochodowa rozrasta się z każdym miesiącem. Gdyby jej drogi rozwojowe w latach ubiegłych wyznaczyć na wykresie — nie byłaby to linia ciągła, spokojnie idąca w górę. Raczej byłaby to linia rwana odznaczająca się gwałtownymi skokami — w górę, linia charakteryzująca ostre przemiany i silny rozwój.

Gospodarowanie taborem samochodowym w ramach gospodarki socjalistycznej charakteryzuje się nie tylko odmienną strukturą, ale i *znacznie doskonalszym wykorzystaniem warsztatu pracy transportowej — samochodu*. Z tego założenia płyną znane konsekwencje: szybciej, taniej, sprawniej.

Plan 6-letni nakłada na transport samochodowy wielkie zadania i nasza armia pracowników transportu musi te zadania wykonać w przewidzianym czasie i w przewidzianym zakresie.

Czasopismo „Motoryzacja” jest dodatkowym instrumentem wielkiego zespołu pracowników transportu samochodowego, który ma wciągnąć naszą gospodarkę transportową na inny, wyższy szczebel organizacyjny i techniczny. Naszym zadaniem jest pomóc Kolegom — Transportowcom, dopomóc zwłaszcza na tych odcinkach, na których mają najmniej doświadczenia i umiejętności. W ubiegłym okresie zadanie to nie zawsze wypełnialiśmy należycie.

Założenia podane wyżej wytyczają zasadniczy kierunek, w jakim mają iść prace redakcji — silniejsze zbliżenie się do *rzeczywistych potrzeb* pracownika transportu samochodowego i nie tylko szybka, oraz wyczerpująca odpowiedź na jego wołanie z terenu, ale *przewidywanie tych potrzeb* zawczasu, że tak się wyrazimy — profilaktyczne udzielanie pomocy.

Nasza praca nie jest łatwa, gdyż — jak wspomnieliśmy wyżej — dotychczasową gospodarkę samochodową w Polsce charakteryzują gwałtowne skoki w linii rozwojowej. Tym niemniej musimy tym potrzebom sprostać i mamy nadzieję, że im sprostaemy.

W planowaniu dotychczasowej tematyki pisma uwzględnialiśmy zagadnienia, potrzeby naświetlania których dobrze znamy. Coraz ściślejszy kontakt z terenem — z codziennym życiem transportu samochodowego, wypełnił niektóre braki. Bardzo wydatną pomoc dały nam odpowiedzi na rozpisaną ankietę, która — zarówno ilościowo, jak i jakościowo — wypadła rzeczowo i interesująco. Niektóre wypowiedzi ludzi transportu nadają się w 100% do wstawienia do planu nie tylko najbliższych prac redakcyjnych, ale również i do planu pracy władz kierujących całą gospodarką transportu samochodowego.

Za tę gotowość, za tę pracę, którą szybko, z sercem i po gruntownym przemyśleniu wykonał nasz aktyw czytelnicy — najserdeczniej dziękujemy.

W roku 1950 publikowaliśmy w czasopiśmie „Motoryzacja” większość prac o charakterze raczej organizacyjno - instrukcyjnym oraz artykuły, mające za zadanie przede wszystkim mobilizację sił — w kierunku należytego ustawienia pracy na danym odcinku gospodarki transportu samochodowego.

W roku 1951 nastawiamy tematykę pisma w pierwszym rzędzie na *obsługę aktualnej problematyki*, na właściwe, bardziej szczegółowe i bardziej praktyczne rozpracowanie zagadnień, które stanowią szczególną troskę i bolączkę szerokich rzesz pracowników transportu samochodowego, spraw posiadających jednocześnie wielkie znaczenie dla całokształtu usprawnienia, a więc zwiększenia wydajności tej gospodarki.

Jedną z ważniejszych i bardzo aktualnych spraw jest zagadnienie usprawnienia — a więc właściwej dla naszych warunków organizacji — obsługi oraz konserwacji pojazdów. Mając to na uwadze wprowadziliśmy nowy dział t. zw. techniki eksploatacji oraz „poradnik techniczny w dziale obsługi i konserwacji poj. mech”.

W dziale zagadnień związanych z techniką eksploatacji poruszymy sprawę słuszności pierwszeństwa budowy stacji obsługi i warsztatów przed zajezdniami, zagadnienie regeneracji za pomocą metalizacji i galwanizacji, właściwy sposób docierania samochodów nowych oraz po naprawie.

W dziale zagadnień związanych z organizacją eksploatacji pojazdów mechanicznych zostanie omówiona niezmiernie aktualna sprawa nowego regulaminu płac kierowców — na bazie dotychczasowych doświadczeń, dalej ukaże się artykuł na temat rozgraniczenia zadań między transportem publicznym i transportem resortowym, poruszymy sprawę organizacji bezpieczeństwa i higieny pracy w warsztatach i zajezdniach, organizacji ruchomych stacji obsługi oraz racjonalną gospodarkę ogumienia, jak również opublikujemy dalsze prace na temat oszczędności paliwa i racjonalnego wykorzystania samochodu. Omówimy wreszcie sprawę szkolenia kadr pracowników warsztatów i stacji obsługi, jak również drogi rozwoju sieci zakładów naprawczych - obsługowych.

W dziale współzawodnictwa omówiony będzie nowy regulamin współzawodnictwa wśród kierowców i ważniejsze osiągnięcia. W dziale racjonalizatorskim po za poradnikiem racjonalizatora i omawianiem bieżących wniosków racjonalizatorskich — poruszać będziemy nadto aktu-

alne problemy związane z tematyką racjonalizatorstwa i wykonywaniem pomysłów racjonalizatorskich.

W dziale spraw związanych z ruchem na drogach publicznych omawiać będziemy obszernie zarówno wszelkie ukazujące się zarządzenia jak też poświęcimy wiele uwagi na prace mające na celu podniesienie bezpieczeństwa na drogach, a więc zmniejszenie ilości wypadków oraz uszkodzeń wozów.

Zamierzamy wreszcie opublikować serję artykułów omawiających dokładniej rozwój spółdzielni transportowo - warsztatowych, artykuły poruszające sprawę zaplecza technicznego dla taboru nietypowego oraz spółdzielczej produkcji sprzętu i części zamiennych, wreszcie planowej gospodarki remanentami.

Tematykę czasopisma uzupełnią aktualne informacje z kraju i zagranicy, szereg artykułów z dziedziny obsługi technicznej i napraw motocykla oraz dział sportowy, w którym — po za informacjami — zamierzamy publikować artykuły poruszające sprawę szkolenia, ośrodków myśli technicznej, sprzętu sportowego, planowania i kontroli wykonania planu, wreszcie organizacji i regulaminów w poszczególnych gałęziach i rodzajach sportu motorowego.

Tak w ogólnych zarysach przedstawia się zakres prac naszej redakcji na najbliższe miesiące.

* * *

Czasopismo „Motoryzacja” wkroczyło w szósty rok swej pracy poświęconej sprawom gospodarki samochodowej na różnych odcinkach. W ciągu pięciu lat swego istnienia tematyka pisma uległa różnym przeobrażeniom — w zależności od aktualnej sytuacji w transporcie samochodowym naszego kraju. Natomiast od pierwszego do ostatniego zeszytu nicią przewodnią tematyki pisma było *mobilizowanie*

wszelkich sił niezbędnych do utrzymania w sprawności transportu samochodowego oraz myśl o przygotowaniu nowych kadr pracowników transportu, kadr, które muszą być przygotowane we właściwym czasie i w rozmiarach przewidzianych Planem 6-letnim.

Godny podkreślenia również jest fakt, że ważna zasada projudytu — *regularnego* dostarczania pisma do rąk odbiorców — zarówno na przestrzeni ubiegłych pięciu lat, jak i w roku 1950 została zachowana — mimo rozlicznych i niejednokrotnie nie łatwych do pokonania trudności.

Wkraczamy w szósty rok naszej pracy wydawniczej. Tematyka pisma konsoliduje się i pogłębia, obejmując coraz pełniej ten odłam zagadnień, naświetlaniu których pismo ma służyć.

Nieliczna grupka autorów, którzy przed pięciu laty oddali swe myśli i doświadczenie — przelane na papier w formie artykułów w pierwszym zeszycie „Motoryzacji” — rozrosła się do obszernej bazy piszących i gęstej sieci korespondentów, nadsyłających materiał coraz to obfitszy i lepiej opracowany.

Mamy przekonanie, że Nowy Rok 1951 spotkamy z lepszymi wynikami na odcinku naszej pracy. I wierzymy, że rok ten przyniesie nie tylko naszemu zespołowi redakcyjnemu, ale i wszystkim naszym Czytelnikom - Transportowcom jeszcze lepsze osiągnięcia zarówno bezpośrednio — w naszej pracy na odcinku transportu samochodowego, jak i w wypełnieniu zadań Planu 6-letniego. Tym samym łącznym wysiłkiem przyczynimy się do podniesienia na wyższy szczebel struktury gospodarczej kraju i dobrobytu ludności pracującej a więc dołożymy swoją cegiełkę w umacnianiu podstaw socjalizmu Polski Ludowej

REDAKCJA

Mgr. INŻ. LEON GRONOMSKI

Obsługa techniczna pojazdów samochodowych

Zagadnienie obsługi technicznej pojazdów samochodowych jest u nas wciąż jeszcze niewystarczająco znane i stąd niedoceniane. Tymczasem obsługa ta ma duże i podstawowe znaczenie w gospodarce samochodowej. Jest ona konieczna do tego, by transport samochodowy mógł spełniać swoje zadanie gospodarcze i ażeby był zarazem niezawodny, bezpieczny i tani.

Od obsługi technicznej zależy bowiem gotowość techniczna pojazdów, to jest czy i w jakim stopniu mogą one być wykorzystane do jazdy. Od obsługi technicznej zależy czy pojazdy samochodowe psują się i przedwcześnie zużywają, czy wymagają ciągłych nieplanowa-

nych i kosztownych napraw, z powodu których pojazdy, przez bardzo długie niekiedy okresy czasu, nie są zdolne do swojej pracy.

Od obsługi technicznej zależy czy wysłany towar dostanie się na czas do miejsca przeznaczenia, czy pasażerowie dojadą do miejscowości docelowej, po prostu, czy samochodowe przewoży towarów i osób spełnią swoją rolę i czy nie zakłócą naszego życia gospodarczego.

Właściwa obsługa techniczna zmniejsza ilość wypadków samochodowych, które powstają często z powodu złego stanu technicznego pojazdów.

Obsługa techniczna ma duży wpływ na zużycie materiałów eksploatacyjnych. Im obsługa ta jest lepsza, tym mniej zużywa się części zamiennych i innych materiałów potrzebnych do napraw, tym mniejsze jest zużycie ogumienia.

Szczególnie dużą rolę odgrywa obsługa techniczna w oszczędzaniu paliwa i smarów. Nadmierne ich zużycie jest przeważnie spowodowane przez zły stan techniczny podwozia, na skutek zaniedbań w wykonywaniu właściwej obsługi technicznej.

Z powyższego widać, że niedoceniając znaczenia obsługi technicznej przynosi duże straty w gospodarce narodowej i utrudnia realizację Planu 6-letniego, czyli, że niedoceniając to jest nie tylko niesłuszne, lecz i szkodliwe.

* * *

Na czym polega obsługa techniczna samochodów, jaki jest zakres jej czynności, jakie są normy i przepisy?

Zatrzymajmy się krótko nad tymi sprawami. Otóż omawiana obsługa obejmuje:

a. Mycie, czyszczenie i uzupełnianie materiałów eksploatacyjnych pojazdu (paliwo, smary, woda, płyn hamulcowy itd.).

b. Przegląd pojazdu, tj. sprawdzenie stanu technicznego i regulacja zespołów, części, mechanizmów i osprzętu.

c. Ustalenie potrzeby naprawy, wymiany części itd.

Naprawy, o których wyżej mowa, są w zasadzie tzw. naprawami bieżącymi, tj. nieplanowanymi. Należy je wykonywać w tym samym czasie, w którym odbywa się obsługa techniczna, ażeby nie przedłużać przestoju pojazdu. W czasie tym należy też — w miarę potrzeby — wykonać niektóre czynności, które wchodzą w zakres średnich, a nawet głównych napraw zespołów, np. docieranie zaworów, podciąganie panewek wału korbowego, wymianę pierścieni tłokowych itd.

Ustalono trzy zasadnicze rodzaje obsługi technicznej:

1. Obsługa codzienna.
2. Pierwsza obsługa techniczna (O. T.—I).
3. Druga obsługa techniczna (O. T.—II).

Inne rodzaje obsługi są zawarte w tych trzech zasadniczych, względnie są ich pochodnymi. Tak więc np. obsługa przy przejściu samochodu z eksploatacji letniej na zimową jest rozszerzoną drugą obsługą techniczną. Obsługa w okresie docierania obejmuje zasadnicze rodzaje obsługi, wykonywane częściej niż normalne itd.

Obsługę codzienną i pierwszą obsługę techniczną wykonuje się w takich godzinach w ciągu doby, w których dane pojazdy nie mają pracy. Stacja obsługi nie może więc ograniczać się do pracy na jedną zmianę.

Obsługi techniczne, oprócz codziennej, wykonuje się po przebyciu ustalonej ilości kilo-

metrów z uwzględnieniem marki i typu pojazdu oraz warunków jego eksploatacji. Ta ilość kilometrów jest normą przebiegu międzyobsługowego, która powinna być bezwzględnie przestrzegana.

Normy przebiegu międzynaprawczego powinny być w miarę możliwości przedłużone, tj. przekraczane i w tym zresztą kierunku rozwija się między innymi współzawodnictwo pracy. Natomiast *norm przebiegów międzyobsługowych przekraczać nie wolno* i, po przebyciu przewidzianego normami przebiegu, nie wolno pojazdowi dalej eksploatować bez przeprowadzenia ustalonej obsługi w pełnym zakresie. Zakres ten jest duży, gdyż im więcej czynności wykonujemy przy obsłudze technicznej, tym bardziej zmniejszamy ilość koniecznych napraw i zwiększamy okresy międzynaprawcze, oraz mamy stale pojazdy w lepszym stanie technicznym. Zasada ta jest więc technicznie i gospodarczo uzasadniona.

Sprawy te mamy szczegółowo omówione w „Instrukcji o obsłudze technicznej pojazdów samochodowych“, którą wydało ostatnio Ministerstwo Komunikacji jako obowiązującą w skali ogólnokrajowej. *)

W Instrukcji tej podano normy przebiegów międzyobsługowych i czasy (w roboczo godzinach) dla wykonania poszczególnych rodzajów obsługi. Normy te są oczywiście zależne od marki i typu pojazdu oraz od warunków jego eksploatacji.

Omawianą instrukcję opracowano w oparciu o najnowsze przepisy radzieckie. Odegra ona bezsprzecznie bardzo poważną rolę w uporządkowaniu naszej gospodarki samochodowej. Konieczne jest, by Instrukcja ta nie tylko dotarła do wszystkich pracowników stacji obsługi, kierowców i innych, którzy mają wpływ na obsługę techniczną, lecz również, by instrukcję tę omówić na specjalnych kursach, rozpracować na odprawach i zebraniach (naradach), by wpoić zrozumienie doniosłej roli obsługi technicznej, by powiązać ją z zadaniami Planu 6-letniego, ruchu racjonalizatorskiego i współzawodnictwa pracy.

Zasada nieprzyjmowania samochodów do eksploatacji przed zapewnieniem dla nich przepisowej obsługi technicznej winna być powszechnie i bezwzględnie stosowana. Stacja obsługi nie musi oczywiście być własna, ale tam, gdzie ona jest gospodarczo uzasadniona, jednostki samochodowe powinny stacje te budować, należycie je wyposażać w sprzęt oraz zatrudnić odpowiednio wykwalifikowanych pracowników obsługowych.

Pamiętać należy, że przeważnie jest rzeczą korzystną, by po kilka jednostek samochodowych korzystało ze wspólnej stacji obsługi.

*) Jest ona do nabycia wraz z komentarzami — w formie broszury — w „Wydawnictwach Komunikacyjnych“ (Warszawa, ul. Kazimierzowska 52).

Najbardziej racjonalne są publiczne stacje obsługi, które mogą najłatwiej dać dobrą i sprawną obsługę.

Podkreślić nadto trzeba, że na odcinku obsługi technicznej samochodów wystąpić może łatwiej niż w wielu innych dziedzinach życia gospodarczego, szkodnictwo, tym niebezpieczniejsze, że trudne do wykrycia. Dlatego konieczne jest zwiększenie kontroli w sprawach ob-

sługi technicznej zarówno administracyjnej jak i społecznej.

Im lepsza będzie ta kontrola i im większe będzie zrozumienie doniosłej roli obsługi technicznej w gospodarce samochodowej, tym lepszy będziemy mieli transport samochodowy i tym łatwiej będzie nam zarazem wykonać zadania, które przed nami stawia Plan 6-letni.

Inż. L. Gronomski

Na marginesie zagadnienia podziału zadań transportu towarowego

Artykuł dyskusyjny

Jednym z podstawowych współczynników obrazujących pracę PKS jest długość dnia pracy (reżym dnia) i stopień jego wykorzystania. Długość dnia pracy taboru wynosi obecnie: w ruchu autobusowym 11,3 godz. oraz w ruchu towarowym 10,2 godz. przy czym powiększenie długości dnia pracy w Planie 6-letnim przewiduje osiągnięcie w ruchu autobusowym 11,5 godz., a w ruchu towarowym 12 godz.

Jednakże korzyści płynące z powiększenia długości dnia pracy nie będą pełne, o ile równolegle nie zostanie powiększone jego wykorzystanie, wyrażające się w stosunku godzin efektywnej pracy do ogólnej ilości godzin pracy w ciągu dnia.

Z pośród czynników wpływających na zwiększenie wykorzystania dnia pracy, a leżących poza zakresem działania i możliwości przedsiębiorstwa, najistotniejszym jest skrócenie czasu, jaki tabor ciężarowy traci na oczekiwanie na na — lub wyładunek oraz czasu trwania samego przeładunku. W roku 1950 normę czasu na przeładunek jednej tony planowano na 20 minut. Jednakże doświadczenia roku 1950 umożliwiły zaplanowanie obniżenia w roku 1951 tej normy — średnio na 15,6 minuty.

Norma ta jest trudna do utrzymania w przeładunkach niezmechanizowanych, natomiast w przeładunkach zmechanizowanych istnieje możliwość znacznego — dalszego jej obniżenia. Norma ta zależy więc od stosunku przeładunków zmechanizowanych do ręcznych, tj. od stopnia mechanizacji przeładunków, od ilości maszyn i urządzeń przeładunkowych, stosowania pojemników znormalizowanych itp. Dlatego też należy jaknajintensywniej zmechanizować przeładunki.

Właściwe zmechanizowanie prac przeładunkowych decyduje o stopniu opłacalności tych inwestycji. Świadczą o tym obliczenia, według których pełne zaspokojenie potrzeb przedsiębiorstwa w tym zakresie umożliwi obniżenie

stanu zatrudnienia robotników przeładunkowych o około 50%.

Przedsiębiorstwo jest jeszcze w tym zakresie za mało zmechanizowane i osiągnięcie zaplanowanej średniej nie będzie zadaniem łatwym. Jednakże jest to możliwe po zainstalowaniu na stacjach rozładunkowych, w magazynach, na rampach i bocznicach kolejowych itp. — koniecznych urządzeń przeładunkowych.

W chwili obecnej natomiast ogromne straty wynikają ze zbędnego oczekiwania samochodów na przeładunek. *Ujemną cechą wielu jednostek gospodarczych jest lekceważenie strat, wynikających ze złej organizacji transportu.* — Słusznym jest wprawdzie pogląd, że transport w stosunku do wszystkich procesów wytwórczych jest traktowany jako czynność usługowa, ale pogląd ten nie powinien prowadzić do lekceważenia transportu, szczególnie samochodowego i jego kosztów. Uznanie przez Marksa transportu jako procesu produkcyjnego wynika z faktu bezpośredniego wydobywania nowej wartości z przestrzeni oraz ze świadomości, że bez transportu nie może istnieć jakakolwiek współczesna produkcja. Z tego stwierdzenia wynika również konieczność podchodzenia do transportu w sposób gwarantujący respektowanie wszystkich założeń planowej gospodarki.

Jeżeli uświadomimy sobie, jak wielkie jeszcze w tym zakresie istnieje marnotrawstwo i równocześnie jak trudną jest w transporcie samochodowym kontrola, ze względu na „elastyczność“ trasy, przewozu, w niektórych przypadkach trudności ścisłego określania ciężaru ładunku i niejednokrotnie kilometrażu, to wówczas zrozumiałym się stanie, że każdy jego element, który może być uchwycony, skontrolowany i z pożytkiem skorygowany — powinien być wykorzystany w maksymalnym stopniu.

Tymczasem w praktyce wielokrotnie spotykamy się z rozrzutną gospodarką godzin pracy taboru samochodowego. PKS dysponuje całym

szeregiem sprawdzonych wypadków, w których oczekiwanie na przeładunek wielokrotnie przekracza normę czasu przeznaczoną na załadunek i wyładunek.

Nagminnym zjawiskiem jest przygotowywanie się magazynów lub składowisk do odbioru bądź wydania materiałów do transportu — dopiero w chwili, gdy samochód już oczekuje.

Jaskrawym przykładem braku troski o możliwość sprawną pracę transportu są warszawskie place budowlane. Place te są oczywiście małe, ponadto jednak są z reguły przeładowane zapasami materiałów i ich rozłożenie na placu niejednokrotnie w zbyt małym stopniu uwzględnia potrzeby transportu. W konsekwencji tabor transportowy traci często czas w oczekiwaniu na możliwość wjazdu i uciążliwe manewrowanie na placu. *Wyda się koniecznym zwrócenie uwagi kierowników budów na te zagadnienia i pouczenie ich o możliwościach transportu.*

Przedłużenie dnia pracy samochodu jest uwarunkowane równoległym przedłużeniem dnia pracy przez użytkowników usług PKS, przynajmniej w zakresie związanym bezpośrednio z transportem (magazyny, rampy itp.). W zakresie podniesienia stopnia wykorzystania przebiegu i ładowności taboru ciężarowego, poza zwiększeniem sprawności ze strony służby spedycyjnej, wydaje się koniecznym silne ograniczenie promienia pracy w przewozach resortowych.

W większości przypadków jednak mamy do czynienia z jednym względnie z kilkoma samochodami o przypadkowym zazwyczaj tonażu i typie uniemożliwiającym dostosowanie taboru do zmieniających się potrzeb przewozowych, co w konsekwencji daje małe wykorzystanie ładowności i z reguły daje jednostronne przewozy.

Wyda się, że *byłoby celowym przede wszystkim ograniczenie przewozów indywidualnych do jakiegoś niewielkiego obszaru*, tak aby przy pomocy tego taboru rozwiązywać tylko bieżące, pilne potrzeby transportowe. Na odległościach dalszych wszystkie przewozy powinny być załatwiane przy pomocy publicznych środków przewozowych — PKS. Wprowadzenie ograniczeń w przewozach towarowych — podobnie jak to ma miejsce w przewozach osobowych — może dać ogromne oszczędności społeczne i zwolnić poważną ilość taboru do pracy bardziej gospodarczo intensywnej. Dla PKS oznaczałoby to możliwość zorganizowania obsługi międzymiastowej w optymalnych ekonomicznie granicach i doprowadzenie do maksymalnego wykorzystania zarówno przebiegów jak i ładowności.

* * *

Przytoczone przykłady nie wyczerpują tematu — są one tylko przykładem tak daleko idącego zazębiania się gospodarki transportowej z ogromnym kompleksem zagadnień gos-

podarczych, że pełne rozwiązanie problemów transportu samochodowego jest możliwe przy równoczesnym wysiłku ze strony obydwóch stron — publicznego przewoźnika i jego użytkownika. Dopiero wspólny wysiłek obydwóch stron może zagwarantować realizację zadań, jakie 6-letni Plan nakłada na Państwową Komunikację Samochodową, w formie zapowiedzianej koncentracji publicznych przewozów towarowych w jednym przedsiębiorstwie.

Tak sformułowane założenie oznacza, że przed PKS stoi zadanie przygotowania się, zarówno pod względem technicznym jak i organizacyjnym, do wykonywania całości publicznych przewozów towarowych. — Ale oznacza to również konieczność określenia, które przewozy, zarówno pod względem jakości jak i odległości, będą zakwalifikowane do przewozów publicznych. Zależnie od tych, zasadniczych ustaleń — kształtować się będzie kierunek rozwoju PKS, co z kolei umożliwi techniczne i organizacyjne przygotowanie się do stojących przed przedsiębiorstwem zadań.

Ustalenia te jednak wymagają urzędnych wnikliwych badań i ustawienia obok siebie harmonijnej współpracy wszystkich środków transportowych, składających się na pionowy i poziomy układ komunikacyjny. Badania takie powinny ustalić wielkość i jakość potrzeb przewozowych poszczególnych obszarów i na ich podstawie winny ustalić zakres zadań każdego ze środków transportowych będących do dyspozycji na danym terenie.

Dopiero na tle ogólnie ustalonych potrzeb przewozowych transport samochodowy znajdzie właściwe dla siebie miejsca, ustalając je jego współpracę z koleją, zasięg działalności w zakresie uzupełniania sztywnej sieci kolejowej i wypełniania obszarowych luk komunikacyjnych.

Ustalanie zakresu działania i roli na tle realizacji Planu 6-letniego dla każdego ze środków transportowych, a przede wszystkim dla transportu samochodowego, jest częścią ogólnej problematyki transportowo - komunikacyjnej. Problematyka ta musi być rozwiązywana równoległe z pogłębianiem zasięgu i precyzji gospodarki planowej.

S. U.

ODPOWIEDZI REDAKCJI:

OB. K. R. — KATOWICE I INNI KORESPONDENCI. Wszelkie artykuły lub notatki nadsyłane do zamieszczenia w czasopiśmie winny być w zasadzie podane w formie maszynopisu, pisanego po *jednej stronie* (wymaga tego technika składania na linotypie), z odstępem co drugi wiersz. Nadto należy rozoszczędzić z lewej strony maszynopisu czterocentymetrowy margines. Szersze odstępy między wierszami oraz marginesy niezbędne są dla dokonywania ewentualnych poprawek i uzupełnień redakcyjnych.

W przypadku nadesłania rękopisu lub maszynopisu niedostatecznie czytelnego — skrypt przepisywany jest na koszt autora.

Uspołeczniiony handel sprzętem motoryzacyjnym

Otrzymaliśmy informacje, które pozwalają stwierdzić, że spółdzielczość już obecnie włożyła dużo pracy, inicjatywy i pomysłów w rozwiązywaniu fachowych zagadnień, związanych z realizacją uspołecznionego handlu sprzętem samochodowym i organizacją krajowej sieci stacji obsługi samochodowych.

„Spółnota Pracy” — Spółdzielcza Organizacja Zbytu Drobnej Wytwórczości zakończyła już pierwszy etap organizacji i posiada w swej dyspozycji odpowiednią krajową sieć magazynów hurtowych, do których pospiesznie ściągane są remanenty nietypowych części zamiennych z całego kraju, które do chwili obecnej leżały bezużytecznie w różnych jednostkach i instytucjach. Magazyny hurtowe „Spółnoty Pracy” stopniowo zapełniają się akcesoriami samochodowymi, których ogromną potrzebę wyczuwa się wśród użytkowników sprzętu motoryzacyjnego.

Gdy tylko magazyny hurtowe Spółdzielni Pracy zapełnione zostaną odpowiednią ilością masy towarowej, niezwłocznie rozpoczną sprzedaż hurtową i detaliczną.

Już obecnie w nagłych i pilnych przypadkach wprost z magazynów hurtowych Spółnota Pracy odstępuje swym klientom te części zamienne, które zdążyła pozyskać i przygotować do rozprawienia.

Zdawało by się, że tak proste zagadnienie jak organizacja uspołecznionego handlu sprzętem motoryzacyjnym nie będzie napotykać na zbyt duże trudności. Jednak w wykonaniu praktycznym okazało się zupełnie co innego. W terenie, miejscowe władze wojewódzkie wielokrotnie nie doceniały ważności zagadnienia jakim jest organizacja uspołecznionego handlu sprzętem motoryzacyjnym.

Handel Sprzętem Motoryzacyjnym spychany był do dalszych kolejności w przydziale lokali oraz w zaopatrzeniu w potrzebne surowce do remontu i przystosowania do użyteczności branżowej otrzymanych pomieszczeń.

Zabiegi u różnych władz, interwencje, zezwolenia, orzeczenia, ponaglenia itp. czynności zabierały organizatorom drogocenny czas, wytwarzały potok pisaniny i spowodowały, że kilka Oddziałów Spółnoty Pracy jeszcze nie posiada odpowiednich pomieszczeń na magazyny i sklepy sprzedaży detalicznej.

Sprzęt motoryzacyjny, w odróżnieniu od innych branż handlowych jest bardzo różnorod-

ny, wagowo i objętościowo niewspółmiernie przewyższa artykuły innych branż handlowych, a ponadto nieodzownie wymaga fachowej i pieczołowitej obsługi.

Do chwili obecnej handel sprzętem motoryzacyjnym był w znacznym stopniu w rękach prywatnej inicjatywy, która — wykorzystując trudności w zaopatrywaniu w części zamienne zdobycznych oraz pounrowskich pojazdów samochodowych — koniunkturalnie żerowała na użytkownikach sprzętu samochodowego.

Obecnie Spółnota Pracy całkowicie zmienia ten układ i zapewni z posiadanych zapasów dostawę części zamiennych i akcesorii samochodowych wprost użytkownikom, bez zbędnych pośredników, po godziwych, ustalonych cenach — planowo, stosownie do ważności potrzeb.

Równomierne rozłożenie sieci magazynów hurtowych, w całym kraju, które markowo w/g typów samochodów grupować będą nietypowe części zamienne, daje zapewnienie pełnego wykorzystania wszystkich znajdujących się w kraju nietypowych części zapasowych w sposób najpraktyczniejszy i najdogodniejszy dla użytkowników. Żadne części zamienne nie będą bezużytecznie przechowywane w magazynach, a niezwłocznie zostaną rozprawione do warsztatów naprawczych lub detalicznych odbiorców dla ich nagłych potrzeb.

Przez równoległą organizację sieci spółdzielczych warsztatów naprawczych oraz sieci stacji obsługi zapewnia się nietypowym samochodom należytą obsługę, przedłuża się ich okres życia i zwiększa czas użytkowej pracy. Sieć sklepów sprzedaży detalicznej Spółnoty Pracy zapewni użytkownikom możliwość nabycia akcesorii samochodowych w każdym większym skupisku samochodów.

Ceny akcesorii nie będą podlegały wahaniom koniunkturalnym, lecz skalkulowane według jednolitych wskaźników, ustabilizują je jednako dla całego kraju. Zaniknie „szmugiel” i spekulacja w branży motoryzacyjnej.

Realizując swe założenia Spółnota Pracy wprowadza gospodarce nietypowym sprzętem motoryzacyjnym stopniowo do socjalistycznego, uspołecznionego handlu narodowego.

Wyższe formy organizacyjne, uspołecznionego handlu samochodami, częściami zamiennymi i akcesoriami przyczyniają się do spotęgowania i usprawnienia motoryzacji kraju.

O.

Jedź z szybkością właściwą — oszczędzisz paliwo, przedłużysz życie samochodu

Mgr. EUGENIUSZ OLECHNOWICZ

Z frontu walki o bezpieczeństwo ruchu drogowego

Znaczna ilość nieszczęśliwych wypadków na drogach publicznych pociąga za sobą nie tylko ofiary w ludziach i straty w materiale, ale również zmniejsza sprawność transportu drogowego, który w Planie 6-cioletnim ma do wykonania bardzo poważne zadania. Z tego wynika konieczność energicznego zwalczania anarchii drogowej przez stałe wzmaganie dyscypliny ruchu, a więc przyzwyczajanie wszystkich korzystających z dróg do ścisłego przestrzegania przepisów o ruchu drogowym.

W trosce o podniesienie bezpieczeństwa i sprawności ruchu drogowego wydany został od wiosny 1950 roku szereg zarządzeń, których celem było przede wszystkim zwalczanie używania przez kierowców samochodowych napojów alkoholowych w czasie pracy — jako głównej przyczyny największej ilości wypadków samochodowych. Wobec szczegółowego omówienia w listopadowym zeszytzie „Motoryzacji” akcji zwalczania pijaństwa wśród kierowców, opartej na zarządzeniu Departamentu Samochodowego Ministerstwa Komunikacji z dnia 10 maja 1950 r., poniżej zostaną omówione w porządku chronologicznym dalsze zarządzenia w zakresie zwiększania bezpieczeństwa i sprawności transportu drogowego.

* * *

Obok używania alkoholu przez kierowców podczas pracy, bądź bezpośrednio przed rozpoczęciem pracy, drugim czynnikiem powodującym większość nieszczęśliwych wypadków samochodowych to *specyficzna lekkożylność, polegająca* — jeśli chodzi o kierowanie pojazdami samochodowymi — *na lekceważeniu niebezpieczeństwa, wynikającego z niestosowania się do przepisów o ruchu drogowym.*

Lekceważenie przepisów o ruchu przejawia się głównie w zbyt szybkiej jeździe w miejscach niebezpiecznych i wymagających ostrożnej i powolnej jazdy. Do miejsc takich należą w miastach jak poza ich granicami — skrzyżowania z liniami kolejowymi w jednym poziomie szyn, t. zn. przejazdy kolejowe. Ilość wypadków na przejazdach kolejowych jest stale znaczna i walka z nimi jest trudna. Zagadnienie zwiększenia bezpieczeństwa na przejazdach kolejowych omawiane w „Motoryzacji” *) jest obecnie przedmiotem szczegółowego zainteresowania oraz prac Ministerstwa Komunikacji, o czym w niedługiej przyszłości Czytelnicy będą szczegółowo poinformowani.

Na razie zaznaczyć należy, że władze kole-

jowe przystąpiły do polepszenia widzialności rogatek kolejowych przez sprawdzenie stanu malowania dróg rogatkowych (które powinny być w kolorach białym i czerwonym) oraz do zaopatrywania tych dróg w szkiełka odbłaskowe (katafoty), odbijające w nocy światła reflektorów samochodowych, jeżeli rogatka na przejeździe kolejowym jest opuszczona. Oprócz tego kolej przystąpiła do sprawdzenia czy przejazdu kolejowe niestrzeżone, t. j. nie zaopatrzone w rogatki bądź sygnalizację świetlną, mają dobrą widzialność, a więc są widoczne z określonej odległości. Jest bowiem rzeczą niezmiernie ważną, aby kierowca pojazdu samochodowego, zbliżając się do przejazdu niestrzeżonego, mógł z łatwością sprawdzić, czy z którejkolwiek bądź strony nie zbliża się pociąg.

Niezależnie od tego Departament Samochodowy wydał zarządzenie z dnia 19 października 1950 r. do wydziałów komunikacyjnych prezydentów wojewódzkich rad narodowych w sprawie prowadzenia systematycznej akcji zapewnienia bezpieczeństwa ruchu na przejazdach kolejowych. Akcja ta ma iść w następujących kierunkach:

a) pociągania do odpowiedzialności karno-administracyjnej kierowców pojazdów samochodowych, woźniców powożących pojazdami konnymi, rowerzystów oraz innych użytkowników dróg za niestosowanie się do przepisów o ruchu na skrzyżowaniach kolejowych;

b) sprawdzania czy znaki ostrzegawcze drogowe, jakie powinny być ustawione przed przejazdami kolejowymi (strzeżonymi oraz niestrzeżonymi), są tam umieszczone i to w sposób prawidłowy;

c) zwracania przez komisje egzaminacyjne, badające kwalifikacje kandydatów na kierowców samochodowych, szczególnej uwagi przy sprawdzaniu znajomości przepisów o ruchu drogowym — na zachowanie się przy dojeżdżaniu do przejazdu kolejowego;

d) przeprowadzania z przedstawicielami Związku Zawodowego Transportowców oraz Polskiego Związku Motorowego narad okresowych nad sprawnością ruchu drogowego, na których to naradach powinny być omawiane również sprawy bezpieczeństwa na przejazdach kolejowych;

e) analizowania powodów katastrof na przejazdach kolejowych; w wyniku takich analiz powinny być przedsięwzięte środki mające na celu zwiększenie bezpieczeństwa ruchu na omawianych przejazdach.

Jak z powyższego wynika, plan zwalczania wypadków na przejazdach kolejowych jest za-

*) patrz artykuł Tadeusza Grabowskiego w Nr 6 (czerwiec 1950 r.).

krojony na szeroką skalę i od energii oddziałów ruchu drogowego w prezydiach wojewódzkich rad narodowych zależeć będzie, jakie osiągnie rezultaty walka o bezpieczeństwo na przejazdach kolejowych.

W szczególności narady z przedstawicielami zainteresowanych w bezpieczeństwie ruchu drogowego organizacji społecznych — w obecności przedstawicieli organów Milicji Obywatelskiej, powinny dać pozytywne rezultaty w dążeniu do zapewnienia bezpieczeństwa i sprawności transportu drogowego.

* * *

Jak zaznaczono na wstępie, wzrost zadań transportu drogowego w Planie 6-cioletnim, wymaga wydatnego i stałego podnoszenia poziomu dyktowanego ruchu na drogach publicznych.

O bezpieczeństwie i sprawności ruchu publicznego decyduje przede wszystkim człowiek kierujący wozem, ale i niebezpieczną maszyną, jaką jest samochód nowoczesny. Toteż ci spośród kierowców, którzy nie odpowiadają wysokim kwalifikacjom fachowym i moralnym muszą albo swoje kwalifikacje podnieść do niezbędnego poziomu „albo... przejść do innych zawodów. Dlatego przepis o ruchu pojazdów mechanicznych*) przewiduje możliwość, a w pewnych nawet przypadkach obowiązek cofania kierowcom pozwoleń na prowadzenie samochodów.

Przypomnieć należy, że pozwolenie podlega cofnięciu z powodu: opilstwa, niestosowania się do przepisów o ruchu oraz utraty kwalifikacji fachowych bądź zdrowotnych.

Jednak przepis o ruchu ustalaia tylko ogólne zasady, dotyczące cofania pozwoleń. W praktyce okazało się, że przepisy te nie są wszędzie jednakowo interpretowane i wykonywane. Dlatego Departament Samochodowy wydał w dniu 18 listopada 1950 r.: „Tymczasowa Instrukcja o postępowaniu przy cofaniu pozwoleń na prowadzenie pojazdów mechanicznych“.

Instrukcja ta omawia podstawy prawne cofania pozwoleń, przypadki w jakich pozwolenie może być cofnięte oraz zatrzymane, a ponadto zasady cofania pozwoleń w razie wypadku samochodowego i toczącego się w związku z tym postępowania karno - sądowego bądź zapadłego wyroku sądowego, a wreszcie właściwość władz powołanych do cofania pozwoleń.

Wydanie omawianej instrukcji powinno ujednolicić postępowanie władz powołanych do wykonywania nadzoru nad ruchem samochodowym, spowodować ściśle wykonywanie przepisów o cofaniu pozwoleń i w ten sposób, przyczyniając się do większego poszanowania przepisów o ruchu, wpłynąć dodatnio na zwiększenie bezpieczeństwa i sprawności transportu drogowego.

*) § 849 — 51a rozporządzenia o ruchu pojazdów mechanicznych na drogach publicznych w brzmieniu rozporządzenia z dn. 15 kwietnia 1948 r. (Dz. U.R.P. Nr 27 poz. 186).



* * *

Podkreślona była wyżej zależność sprawności transportu drogowego od kwalifikacji fachowych kierowcy samochodowego, którego obecna rola i zadania w transporcie w ramach gospodarki socjalistycznej są zupełnie inne, aniżeli były w dawnym ustroju kapitalistycznym.

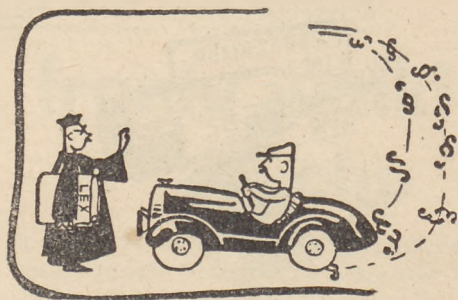
Obecne zadania nakładane na kierowcę samochodowego wymagają od niego posiadania wysokich kwalifikacji fachowych. To było powodem, że centralne władze transportu drogowego, działając w ścisłym porozumieniu z władzami szkolenia zawodowego, przystąpiły do opracowania zasadniczej reformy szkolenia kadr kierowców samochodowych, których brak ostatnio — w związku z rozwojem gospodarczym na tle budowy podstaw socjalizmu w Polsce — dawał się dotkliwie odczuwać.

Reforma szkolenia, idąca w kierunku wydatnego podniesienia poziomu fachowego kierowców, musiała być połączona z reformą systemu pozwoleń na prowadzenie pojazdów samochodowych. Ciekawą do innej okazji omówienie szczegółowe zasad reformy systemu pozwoleń dla kierowców, należy tu podkreślić jedynie, że projekt zmiany przepisów o pozwoleńiach na prowadzenie pojazdów samochodowych przewiduje nadanie większych uprawnień posiadaczom wszystkich dotychczasowych kategorii pozwoleń.

Oczywistym skutkiem projektowanych zmian jest przygotowanie już obecnie gruntu do przejścia na nowy system pozwoleń. Dlatego koniecznym było wstrzymanie wystawiania pozwoleń kategorii I i II według dotychczasowych zasad.

Wydane przez Departament Samochodowy Ministerstwa Komunikacji zarządzenie w tej sprawie z dnia 18 listopada 1950 r. nie pozbawiło jednakże kierowców posiadających pozwolenia kategorii II i III, możliwości rozszerzenia swych uprawnień, jeżeli odbyli odpowiednią praktykę w prowadzeniu i obsłudze samochodów oraz mają podstawy do przystąpienia do egzaminu na wyższą kategorię pozwolenia.

Omawiane zarządzenie przewiduje, że ci kierowcy z pozwoleniami kategorii IIIA oraz kat. II, którzy złożą z wynikiem pozytywnym egzamin na wyższą kategorię, otrzymają uprawnienia nawet szersze, aniżeli uzyskaliby je na podstawie dotychczasowych pozwoleń wyższej kategorii.



Mianowicie kierowcy posiadający pozwolenia kategorii IIIA, po zdaniu egzaminu na pozwolenie wyższej kategorii, otrzymują dokumenty upoważniające do prowadzenia *wszelkich samochodów osobowych, (włączając w to również i taksówki) oraz wszelkich samochodów ciężarowych (bez ograniczania ich ładowności), a nawet pociągów drogowych.* Kierowcy zaś posiadający pozwolenia kategorii II, po zdaniu egzaminu na wyższą kategorię, otrzymują uprawnienia zezwalające im na prowadzenie *wszelkich samochodów, nie wyłączając autobusów, z wyjątkiem tylko autobusów na obszarze m. st. Warszawy oraz samochodów t. zw. uprzywilejowanych t. zn. samochodów pożarnych oraz ambulansów pogotowia ratunkowego.*

Podobne uprawnienia otrzymują również kierowcy, którzy po zwolnieniu ze służby wojskowej zamierzają swe wojskowe pozwolenia na pozwolenia cywilne. W roku bieżącym opiekę nad tymi kierowcami zwolnionymi z wojska objęły Państwowe Ośrodki Szkolenia Motorowego, które na podstawie dokumentów wojskowych, stwierdzających czas praktyki w charakterze kierowcy wojskowego i odbytych kursów przeszkoleniowych, wydają stosowne zaświadczenia, na których podstawie prezydya powiatowych (miejskich) rad narodowych wydają *bez egzaminu* pozwolenie kategorii IIIA wraz z odpowiednimi urzeczynieniami do kierowania samochodami podobnie jak kierowcom, którzy zdali egzamin na wyższe kategorie.

* * *

W trosce o zapewnienie bezpieczeństwa ruchu ulicznego w miastach, Ministerstwo Komunikacji wydało zarządzenie surowego karania kierowców samochodów i motocykli, przekraczających szybkość 40 km/godz. W związku z tym trzeba przypomnieć że przepis o ruchu nakazuje jechać z taką szybkością „aby kierowca pojazdu mechanicznego panował w każdej okoliczności nad pojazdem” oraz określają miejsca w jakich szybkość pojazdu powinna być odpowiednio zmniejszona i kierowca powinien zachować *szczególną ostrożność.* Są to, jeżeli chodzi o miasta: skrzyżowania ulic, miejsca wyznaczone za pomocą tablic lub znaków na jezdni do przejścia przez jezd-

nię oraz miejsca przed przystankami tramwajowymi, jeżeli na przystanku stoi tramwaj.

* * *

Regulując całokształt najważniejszych zagadnień z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego, nie można było pominąć sprawy palenia tytoniu przez kierowców pojazdów samochodowych. Palenie podczas kierowania samochodem odwraca uwagę kierowcy od drogi, co jest szczególnie niebezpieczne w ruchu wielkomiejskim, gdzie ułamek sekundy decyduje niejednokrotnie o wypadku. Ponadto palenie, wymagające odrywania od kierownicy co najmniej jednej ręki, wpływa niewątpliwie w sposób wybitnie ujemny na pewność kierowania, szczególnie przy jeździe z większą szybkością. Dlatego w ZSRR oraz w większości krajów europejskich, obowiązuje zakaz palenia w czasie kierowania samochodami.

Nasze przepisy o ruchu sprawę palenia przez kierowcę dotychczas pomijały milczeniem. Jedynie instrukcja dla kierowców (zarządzenie Ministra Komunikacji z dn. 2 września 1948 r., znówelizowana w 1949 r. i ogłoszona w Dzienniku Taryf i Zarządzeń Komunikacyjnych Nr 29 z 1949 r. poz. 211) wprowadziła zakaz palenia w czasie kierowania pojazdami samochodowymi. Dlatego Ministerstwo Komunikacji wystąpiło do Ministerstwa Gospodarki Komunalnej, któremu podlegają wszystkie Miejskie Zakłady Komunikacyjne, utrzymujące komunikację autobusową w miastach, jak również zwróciło się do Dyrekcji Naczelnej PKS o wydanie zakazu kierowcom autobusów palenia podczas prowadzenia pojazdów. Taki sam zakaz palenia powinien obowiązywać również kierowców taksówek.

Jednakże — jak wiadomo, wymieniona wyżej Instrukcja ma charakter regulaminu wewnętrznego pracy, obowiązującego kierowców pojazdów, które należą do sektora społecznego. Praktycznym rezultatem tego jest, że przekroczenie zakazu zawartego w Instrukcji spowodować może jedynie dyscyplinarne ukaranie kierowcy przez władze przełożone, a nie pociągnięcie do odpowiedzialności karno-administracyjnej przez władze wykonujące kontrolę nad ruchem drogowym.

Z tego względu Departament Samochodowy Ministerstwa Komunikacji opracował projekt zmiany obowiązującego rozporządzenia o ruchu, wprowadzając doń przepis zakazujący palenia tytoniu podczas prowadzenia pojazdów samochodowych w granicach większych (wojewódzkich i powiatowych) miast oraz w czasie kierowania autobusami i samochodami ciężarowymi przy przewozie osób.

Projekt ten po zatwierdzeniu umożliwi energiczne i konsekwentne zrealizowanie zakazu palenia w bardziej trudnych warunkach kierowania pojazdami samochodowymi, gdyż upoważni organa kontroli ruchu do pociągania do odpowiedzialności niezdyscyplinowanych kierowców w trybie karno-administracyjnym.

* * *

Wreszcie wypada również nadmienić, że wobec zbliżającego się okresu mrozów i opadów śnieżnych, należy liczyć się z możliwościami gołoledzi i śniegu na drogach, a szczególnie z powstawaniem niebezpiecznych dla sprawności ruchu samochodowego zasp śnieżnych. Ministerstwo Komunikacji wydało specjalną instrukcję z dnia 3 listopada 1950 r. dla służby drogowej, ustalając sposoby walki z gołoledzią i zaspami na drogach.

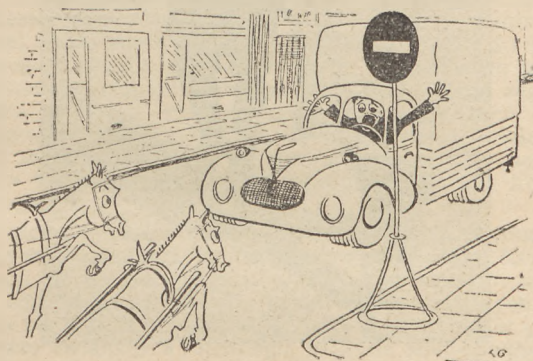
Instrukcja zobowiązuje służbę drogową do przygotowania piasku do posypywania w razie gołoledzi odcinków dróg szczególnie niebezpiecznych dla ruchu, a więc ostrych łuków (zakrętów) oraz spadków (pochyłości) na drogach pozamiejskich, do uruchamiania w razie potrzeby pługów odśnieżnych, zamontowanych na odpowiednio przygotowanych do tego samochodach ciężarowych bądź ciągnikach, a wreszcie do przygotowania łopat do odgarniania śniegu oraz t. zw. płotków przeciwsnieżnych, które należy ustawiać obok drogi, w miejscach gdzie zazwyczaj tworzą się zasy śnieżne.

* * *

Jak widać z powyższego walka o bezpieczeństwo i sprawność ruchu drogowego odbywa się

na szerokim froncie, froncie który ponadto stale się rozszerza. Dość powiedzieć że na odbytej w końcu listopada 1950 r. w Bydgoszczy naradzie kierowników oddziałów ruchu drogowego i oddziałów gospodarki samochodowej wszystkich 19 wojewódzkich wydziałów komunikacyjnych, sprawie walki o bezpieczeństwo ruchu drogowego poświęcono niemal połowę czasu obrad, przy czym omawiane były szczegółowo osiągnięcia na tym odcinku w każdym z województw.

A za tym walka o bezpieczeństwo ruchu trwa!



KAZIMIERZ ROSE

NOWOCZESNY PRĘGIERZ

Artykuł dyskusyjny

Jedną z najbardziej groźnych plag społecznych jest szeroko rozpowszechniona również i wśród kierowców skłonność do kieliszka. Pije się na rozgrzewkę, pije się dla ochłody, z radości i w zmartwieniu, na czyjaś cześć i zdrowie, przed jechaniem i po jechaniu, a wreszcie wprost dla towarzystwa lub gdy samotność dokuczy.

Pijaństwem wśród kierowców zajmowano się nieraz. Ostatnio, w Nr 11 „Motoryzacji” z listopada 1950 r., mgr. Olechnowicz poruszył na tle sprawozdań statystycznych sprawę plagi pijaństwa wśród kierowców oraz wyników jej zwalczania. Nie będę się rozwodził na temat szkodliwości alkoholu i skutków jego używania przez kierowców. Nie będę rozważał sprawy zwalczania alkoholizmu wśród kierowców przez tak zwane „czynniki”. Są to rzeczy już znane i omawiane. Pragnę jedynie w kilku słowach zająć się wypowiedzią autora wspomnianego artykułu, w którym przeczytaliśmy, że „w pewnych kołach fachowców z dziedziny ruchu drogowego jest obecnie dyskutowany projekt oznaczania specjalną nalepką samochodu prowadzonego przez kierowcę, który był karany za pijaństwo. „Ma to stać się ostrzeżeniem obywateli przed kierowcą, z którym przejażdżka sa-

mochodowa może się skończyć na cmentarzu lub co najmniej w szpitalu.

A więc, mówiąc otwarcie — **pręgierz!** Nowoczesny pręgierz XX wieku.

Ile to razy, gdy zwiedzamy stare dzielnice miast, oprowadzający wskazują nam na znajdujące się w pobliżu zabytkowych ratuszy i kościołów pozostałości pręgierzy. Stawiano pod nimi w średniowieczu czarownice, cudzołownice, szarlatanów, koniokradów lub różnych przestępców — ku przestrodze innych.

Dla urozmaicenia, czarownice pławiono w stawach lub rzekach i palono na stosie, a różnych przestępców piętnowano rozpalonym żelazem, ćwiartowano lub ucinano prawe dłonie. Ucinanie prawej dłoni było radykalnym sposobem na amatorów cudzej własności i właśnie — podobno w Szwecji — wypadki kradzieży są dziś nieznanne, bo uprawiających ten proceder odzwyczajano w taki niezawodny i nieskomplikowany sposób.

Czasy te minęły, a mimo to w XX wieku, w niektórych krajach stosowano, a może i stosuje się nieco inne rodzaje kar, jednakże zbliżone do piętnowania i pręgierzy. Niektóre z tych kar były specjalnie pomyslane dla niesfornych kierowców.

Nadmierne zapasy druków samochodowych, leżące w magazynie jednostki — to karygodne marnotrawstwo papieru

Proszę spojrzeć:



Zdjęcie to pochodzi z jednego z naszych przedwojennych pism samochodowych z r. 1929 i przedstawia rumuńskiego kierowcę, prowadzonego za jakieś przekroczenie przez królewsko-rumuńskiego żandarma. Są i skute rączki na plecach delikwenta, jest i odpowiednia tablica zawieszona na jego piersi. Tak właśnie, jak to chciał widzieć miły projektodawca z pewnego miasta, spragniony widoku skutego kajdanami kierowcy.

W innych krajach stosowano w mniejszym lub większym stopniu upokarzające metody, nieraz makabryczne w pomysłach.

Tak więc, w Stanach Zjednoczonych, burmistrz miasta Woburn zaproponował umieszczanie pijaków w lwiej klatce i obwożenie ich po głównej ulicy miasta. Ten rodzaj pręgierza nie doczekał się zrealizowania, ponieważ wyborcy pana burmistrza nie poparli jego projektu, słusznie widocznie przewidując bardzo łatwą możliwość znalezienia się przy najbliższej okazji w tej klatce.

Na Florydzie, świąteczny birbant skazany zostaje na stawianie się przed sądem przez 13 poniedziałków z rzędu i składanie sprawozdań z wystuchanych w niedzielę nauk kościelnych. W stanie Virginia, osobnik przepijający tygodniowe zarobki, zmuszony jest do noszenia po mieście plakatu z napisem: „pieniądze wydałem na wódkę — nie na żywność“.

Dla przestępców samochodowych stosowano cały szereg innych środków zaradczych. I tak w Hammond — w stanie Indiana, za przekroczenie bezpieczeństwa ruchu stosowano następującą receptę: porcja 100 gramów oleju rycynowego, lub pół dnia więzienia.

W mieście Bethlehem stanu Pensylwania, naruszający przepisy ruchu drogowego otrzymywał nakaz pomalowania przednich opon swego wozu kolorem żółtym lub czerwonym, dla odróżnienia go od innych kierowców. W Portland, przestępca ruchu spędzał godziny na przepisywaniu z gazet artykułów omawiających mrozące krew w żyłach wypadki samochodowe i ich skutki, a w Cleveland, w ciągu godziny musiał w odosobnieniu rozpamiętywać swe przekroczenie, oglądając zdjęcia fotograficzne katastrof samochodowych i rozbitych pojazdów.

W niektórych miastach, kierowca, który spowodował poważniejszy wypadek skazywany był na pielęgnowanie umierającej w szpitalu ofiary swoich wybryków, na dyżurowanie w kostnicy przy jej zwłokach, lub na branie udziału w ceremoniale pogrzebowym.

Wzmianki o tego rodzaju systemach kar stosowanych w Stanach Zjednoczonych, podał angielski dwutygodnik „Forthnightly Review“ z września 1938 r. w artykule pt. „The Punishment fit the criminal“.

* * *

Zdaje się, że tych kilka przytoczonych przykładów wystarczy zupełnie, aby dyskutowany w pewnych kołach fachowców projekt widomego piętnowania kierowcy, ukaranego za użycie alkoholu przy pomocy upokarzającej nalepki na szyby samochodu, pozostał w sferze projektów.

Zanronowałbym raczej inny rodzaj „piętnowania“. Piętnowania nie znakiem upokorzenia, a znakiem wzbudzającym lepsze wartości w człowieku i wyróżniającym uświadomionego pracownika transportu spośród zwolenników kieliszka. Zamiast nalepki dla pijaków, „piętnować“ **niepijących!** Dać im na szybę nalepkę inną — chociażby taką:

KIEROWCA JAN KACZMAREK
NIE UŻYWA ALKOHOŁU

Komitet do Walki
z alkoholizmem

Polski Związek
Motorowy

Skutek tego rodzaju „piętnowania“ może dać lepsze wyniki. Spełniać ono będzie również, ale w dyskretny i nie urażający **godności człowieka sposób**, rolę różnicowania niepijących i pijących kierowców. Brak takiej nalepki świadczyłby tylko, że kierowca lubi i potrafi zajrzeć do kieliszka, lecz nie będzie kategorycznie stwierdzać, że kierowca jest niepoprawnym i karany już pijakiem.

Przypuszczać należy, że każdy zdrowo myślący, rzetelny i świadomy swych obowiązków i odpowiedzialności kierowca, dążyć będzie do uzyskania takiego chlubnego piętna, wzbudzającego zaufanie do kierowcy.

W czyjej kompetencji znajdowałoby się takie „piętnowanie“ i na jakich warunkach kierowca mógłby piętno takie zdobyć, pozostawiam do dyskusji w pewnych kołach fachowców z dziedziny ruchu drogowego, dyskusujących obecnie nad swym poprzednim projektem.

Ze swej strony sądzę, że mogłyby się tym zająć Sekcje Samochodowe PZM wespół z Komitetami do Walki z Alkoholizmem, „piętnując“ niepijących kierowców na uzasadniony wniosek kierowników jednostek i Rad Zakładowych.

**Holowanie przyczep i samochodów
to zmniejszenie zużycia paliwa**

Rok pracy działu projektowania budowli samochodowych

W Planie 6-letnim transport samochodowy wzrosnąć 11-krotnie w stosunku do roku 1939-go. Jasnym jest, iż osiągnięcie takich wyników możliwym będzie jedynie przy właściwym planowaniu i wykorzystaniu transportu samochodowego w oparciu o racjonalne zorganizowanie zaplecza obsługowo-naprawczego.

Eksploatacja gospodarstwa samochodowego musi być zatem oparta na ściśle planowanej obsłudze technicznej o przemysłowym i ustalonym programie, konsekwentnie realizowanym. Wynika stąd konieczność zdecydowanego zerwania ze stanem dotychczasowym. Stało się koniecznością zaplanowanie i wybudowanie w całym kraju sieci stacji obsługi, t.zw. własnego i publicznego użytkowania.

Najlepiej wyposażona stacja obsługi nie spełni swego zadania, jeśli już w projekcie nie zostanie zorganizowana ściśle według wymagań stawianych przez program obsługowy i przez warunki pracy samochodów w danym przedsiębiorstwie. Stąd konieczność opracowywania dla każdej z mających budować się stacji obsługi samochodów, wyczerpującej dokumentacji technologicznej. Dopiero na podstawie tej dokumentacji wzrastać może właściwy i celowo kształtowany projekt architektoniczno - budowlany.

* * *

W listopadzie 1950 r. minął pierwszy rok istnienia Działu Projektowania Budowli Samochodowych, pracującego w ramach Centralnego Biura Studiów i Projektów Komunikacji.

Dział ten został powołany do życia dla wypełnienia luki w przygotowywaniu dokumentacji technicznej w budownictwie samochodowym. Powstanie tego Działu jest wynikiem uznania konieczności stworzenia komórki organizacyjnej, której zadaniem są studia i opracowywanie projektów technologicznych dla zajezdni i warsztatów samochodowych.

Technolog musi włączyć się w pracę nad przygotowywaniem całości dokumentacji budowlanej tak, aby w każdej fazie jej opracowywania budowlanego architekt, instalator, czy konstruktor budowlany mógł rozporządzać wszystkimi danymi, niezbędnymi do projektowania.

Koncepcja technologiczna musi obejmować zagadnienie wszechstronnie, bez żadnych niedomówień, musi być podana wyczerpująco i w sposób całkowicie jednoznaczny.

W czasie rocznej już pracy Działu Projektowania Budowli Samochodowych, w wyniku bezpośredniej i ścisłej współpracy z autorami projektów budowlanych, z inwestorami i bezpośrednimi wykonawcami inwestycji kształtował się zakres i program projektów technologicznych.

Dział Projektowania Budowli Samochodowych Centralnego Biura Studiów i Projektów Komunikacji prowadzi — w oparciu o bogate doświadczenia Związku Radzieckiego i innych krajów — studia nad właściwymi metodami przeprowadzania obsługi technicznej samochodów, nad najbardziej ekonomicznym systemem organizacji zajezdni samochodowych pod względem rozplanowania i funkcjonalności poszczególnych zabudowań i działów pracy, z czego wynika wielkość potrzebnych pomieszczeń i kubatur, opracowanie niezbędnego wyposażenia, ustalenie ilości i kwalifikacji personelu.

Z charakteru pracy Działu wynika wreszcie konieczność opracowywania wytycznych dla organizacji pra-

cy danej zajezdni, opartej na szczegółowej analizie jej czynności, charakteru pracy przynależnego do niej taboru i warunków lokalnych.

Powyższe opracowania zezwalają na wykonanie projektu technologicznego budowli samochodowej, która wreszcie, w opracowaniu architekta i konstruktora budowlanego daje gwarancję właściwego wykonywania zadań jej przeznaczonych.

Jest rzeczą oczywistą, iż najlepiej zaprojektowana stacja obsługi, posiadająca nawet odpowiednio zaopatrzone magazyny, nie może spełnić swych zadań bez właściwego wyposażenia technicznego.

W chwili obecnej nasze stacje obsługi rozporządzają wyposażeniem różnego pochodzenia, różnego działania, różnej nadto jakości. Nie stwarza to warunków do właściwego obsługiwanie samochodów i właściwego przeszkolenia personelu technicznego. Oparcie tego zagadnienia o import nie rozwiązuje i nie powinno rozwiązywać sytuacji, tym bardziej, iż koszt nabycia tych urządzeń najczęściej stoi w proporcji do wykończenia i potrzebnego dla ich produkcji nakładu finansowego.

Dlatego też Dział Projektowania Budowli Samochodowych Centralnego Biura Studiów i Projektów Komunikacji, doceniając w pełni wagę zagadnienia uruchomienia oddziału projektowania konstrukcji specjalnych dla stacji obsługi samochodów, oddział organicznie w pracy swej związany z technologią zajezdni samochodowej, co pozwoli na wykonanie wielu urządzeń w kraju.

W czasie rocznej pracy Dział Projektowania Budowli Samochodowych Centralnego Biura Studiów i Projektów Komunikacji wykonał 20 projektów technologicznych (w czym 8 adaptacji) na łączną sumę inwestycyjną ponad 60 milionów zł. (nowych). Nadto opracowano 18 opinii strony technologicznej już wykonanych projektów budowlanych.

Świadectwem, jak wysoce koniecznym jest poprzeczenie opracowaniem technologicznym projektu budowlanego, jest fakt, iż drogą jedynie adaptowania już istniejących obiektów samochodowych poprzez racjonalne rozplanowanie powierzchni, zatrudnienia, wyposażenia oraz instalacji specjalnych, jak również przez ustalenie właściwych koncepcji zagospodarowania i organizacji terenu, zaoszczędzono w I półroczu 1950 r. 8.220.000 zł (nowych).

Wykonywanie dużej ilości projektów technologicznych budowli samochodowych dla różnorodnych warunków eksploatacji samochodów umożliwia usystematyzowanie zagadnień i opracowanie pewnych powtarzalnych elementów projektu. Pozwoli to według przewidywań na około 20% obniżenie nakładu pracy, potrzebnego na wykonanie projektu technologicznego. Drugą tą osiągnięciem zostaną znaczne oszczędności, biorąc pod uwagę, iż obecnie wykonanie projektu technologicznego zajezdni dla 100 samochodów wymaga przeciętnie około 2000 roboczogodzin projektanta i kreślarza, przy czym niejednokrotnie wyniknąć może potrzeba zwiększenia nakładu pracy, w przypadku wyjątkowo trudnych warunków eksploatacji obsługiwanych samochodów, bądź też przy specjalnie skomplikowanym sposobie gospodarki taborem.

Jako specjalnie mocno charakteryzujący rozwój Działu Projektowania Budowli Samochodowych C.B.S. i P.K. można podać fakt, iż w roku 1951 łączna wartość inwestycyjna wykonywanych projektów wzrosła nie przeszło dwukrotnie, osiągając planowaną sumę 130.500 tys. złotych (nowych).

Inż. J. Sowulski

Wykorzystanie taboru w komunikacji pasażerskiej

Artykuł dyskusyjny

Plan 6-letni dokładnie określa wytyczne rozwoju gospodarki narodowej, której jednym z naczelnych zadań w tym okresie jest rozbudowa środków transportowych i komunikacji. Wycinkiem zagadnień transportowych jest organizacja komunikacji autobusowej i związane z tym zadanie najlepszego wykorzystania taboru.

Plan 6-letni PKS przewiduje w komunikacji pasażerskiej prawie trzykrotny wzrost ilościowy i jakościowy taboru oraz przewozów osobowych, o pełnej sprawności usługowej. Doświadczenia i potrzeby obecnego okresu oraz przyspieszenie rozbudowy komunikacji wszystkich trakcji — w najbliższym czasie wymagają ustalenia kolejności i synchronizacji zadań dotyczących najracjonalniejszej organizacji przewozów, a więc także pełnego wykorzystania taboru, przyjmując sukcesywne zwiększanie ilostanu.

Uzyskanie najlepszych wyników jest uzależnione od szeregu elementów, mających bezpośredni i pośredni wpływ na kształtowanie się pełnego wykorzystania. Tak więc należy zastanowić się i ustalić jakie marki i typy autobusów winny być wprowadzone do eksploatacji PKS, mając na uwadze możliwości produkcji krajowej, względnie import wozów z zagranicy.

* * *

Jeśli chodzi o ustalenie typu pojazdu, należałoby rozpatrzyć zagadnienie z punktu widzenia przydatności technicznej i eksploatacji autobusów. Analiza przydatności technicznej dotyczyłaby czasokresu zdolności użytkowej maksymalnego przebiegu, wytrzymałości silnika, podwozia i nadwozia, serwisu części zamiennych, potrzebnych obsług, warsztatów, ich kalkulacji itp.

Odnośnie wymagań eksploatacji należałoby ustalić odpowiednie typy autobusów, przyczep, naczep, zarówno dla wyłącznego przewozu osób, jak również osób i towarów, pojemność użytkową autobusów, — a więc 60, 45, 30 lub 20-osobowe pojazdy oraz ilości każdego rodzaju czy typu autobusów, lub samochodów osobowo - towarowych, które mogłyby znaleźć celowe zastosowanie w terenie, w zależności od stanu dróg, zatrudnienia, charakteru podróży i częstotliwości przewozów.

Następnym warunkiem wykorzystania taboru winna być odpowiednia rejonizacja taboru, tj. planowe rozmieszczenie w terenie określonych marek i typów autobusów, przyczep, naczep, które skoncentrowane w dyspozycji administracyjnej jednego użytkownika (Dyrekcji Okręgowej), mogłyby być naprawiane systemem taśmowych i seryjnych napraw w lokalnych, własnych warsztatach PKS, zorganizowanych według ostatnich metod i doświadczeń Związku Radzieckiego.

Dokonywanie napraw w lokalnych warsztatach zlikwidowałoby konieczność przerzucania taboru do odległych punktów naprawczych — własnych i obcych przez co zmniejsziliby się puste, tzw. „martwe” — nie zarobkowe przebiegi kilometrowe.

* * *

Obowiązujące wskaźniki gotowości i wykorzystania autobusów dotyczą całego taboru ewidencyjnego komunikacji pasażerskiej, tj. taboru znajdującego się w posiadaniu poszczególnych jednostek organizacyjnych PKS.

Wskaźnik gotowości technicznej wyraża stosunek ilości taboru czynnego, zdolnego do pracy w eksploatacji do ilości taboru ewidencyjnego, zarówno w cią-

gu doby, jak i w ciągu dłuższego czasokresu, tj. kilku dni, dekady, miesiąca, roku.

Dla dokładniejszego ustalenia wskaźnika gotowości w określonym czasie użytkowania taboru wprowadzono pojęcie wozu-dni, tj. ilości pojazdów posiadanych w poszczególnych dniach zsumowanych w danym okresie. Ilość wozu-dni w ciągu dnia równa się ilości jednostek taboru.

Rozróżniamy wozu-dni ewidencyjne, gotowości technicznej i wykorzystania taboru. Np. 100 autobusów ewidencyjnych w dekadzie = 100×10 dni = 1000 wozu-dni. 81 autobusów czynnych w dekadzie = 81×10 dni = 810 wozu-dni.

Z podzielenia 810 wozu-dni czynnych przez 1000 wozu-dni ewidencyjnych otrzymujemy wskaźnik 0,81 gotowości technicznej.

Wskaźnik wykorzystania taboru ustalamy dzieląc ilości taboru — wozu-dni w pracy (w obsłudze kursów) przez ilość taboru — wozu-dni ewidencyjnych. Np. 72 autobusy pracujące przez 7 dni = 504 wozu-dni, oraz 75 autobusów pracujących przez 3 dni = 225 wozu-dni, tj. w dekadzie otrzymujemy sumę 729 wozu-dni, w pracy. Przyjmując 1000 ewidencyjnych wozu-dni gotowości technicznej — wskaźnik wykorzystania = $729:1000 = 0,729$.

Podane wskaźniki należą do zasadniczych elementów analizy wykorzystania taboru.

* * *

W taborze ewidencyjnym rozróżniamy tabor nieczynny — eksploatacyjny dla obsługi linii i kursów oraz rezerwę.

Przyjęty na rok 1951 wskaźnik gotowości technicznej 0,81, świadczy, że 19% taboru ma się stać znajdować w dyspozycji służby technicznej.

Przez zmniejszenie puli taboru w naprawach moglibyśmy uzyskać wyższą gotowość techniczną, a tym samym większe możliwości wykorzystania taboru.

Służba techniczna podejmuje obecnie zadanie zwiększania wskaźników gotowości. We wskaźniku planowanej gotowości technicznej 0,81 znajdujemy czynny tabor eksploatacyjny, którym wykonujemy rozkład jazdy, kursy bisowe, przewozy dodatkowe oraz wydzielamy rezerwę i w efekcie pracy taboru eksploatacyjnego uzyskujemy wskaźnik wykorzystania autobusów, a także i przyczep.

Wskaźnik wykorzystania taboru w komunikacji osobowej, uwzględnia przeciętnie 10% rezerwę, przewidzianą dla zastępstwa uszkodzonych wozów kursowych lub wykonania przewozów dodatkowych, zarówno dla rozładowania szczytowego nasilenia ruchu liniowego, jak i dla obsługi przewozów zbiorowych.

* * *

W praktyce okazuje się, że eksploatacja w transportie osobowym nie posiada dotychczas prawie żadnej rezerwy, wykorzystując gotowość techniczną w około 98%.

Teoretycznie należy przyjąć, że ideałem wykorzystania taboru winien być wskaźnik 100% w stosunku do gotowości technicznej, tym niemniej założenia racjonalnej eksploatacji nasuwają konieczność utrzymania rezerwy eksploatacyjno - ruchowej.

Wielkość tej rezerwy musi być zróżnicowana w poszczególnych eksploatacjach, w zależności od potrzeb komunikacyjnych, ilości i stanu taboru. Im mniejsza rezerwa — tym lepsze wykorzystanie.

Niewspółmierne potrzeby komunikacyjne w stosun-

ku do posiadanego w gotowości technicznej taboru — nie pozwalają obecnie na wykonywanie założeń planowej gospodarki technicznej i eksploatacyjnej. Poza tym należy podkreślić, że obecnie stosowane przeglądy techniczne, między - przebiegowe, ustalone na podstawie turnusów pracy taboru, wykonywane w ciągu całej doby — zdaniem eksploatacji nie powinny mieć miejsca, jak tylko w okresach dziennych przestojów międzykursowych w zajezdniach macierzystych lub zwrotnych, w których istnieją placówki i stacje obsługi PKS oraz w nocy, co w wyniku zwiększyłoby współczynnik wykorzystania.

Tak więc jednym z zasadniczych czynników, kształtujących wykorzystanie taboru, jest gotowość techniczna. Tymczasem powtarzające się usterki techniczne w czasie wykonywania pracy przez pojazdy, tj. na liniach w obsłudze kursów — powodowane prawdopodobnie nieodpowiednią jakością materiałów naprawczych lub niedokładnością pracy — świadczą, że gotowość techniczna z tych czy innych przyczyn jeszcze szwankuje.

Poprawa sytuacji na tym odcinku — również przyczyni się do zwiększenia wykorzystania taboru. Natomiast w eksploatacji istnieją możliwości dalszego zwiększenia wykorzystania taboru autobusowego, polegające na:

1. zmniejszeniu przestojów eksploatacyjnych międzykursowych, na zajezdniach macierzystych i punktach zwrotnych (przedłużenie kursu);
2. zlikwidowaniu przestojów eksploatacyjnych w niedzielę i święta przez zatrudnienie pojazdów w komunikacji regularnej, o innym układzie kursów niż w dni robocze;
3. zwiększeniu częstotliwości kursów (wahadła kursowe — kursy targowe, zlokalizowanie kursów podmiejskich w dojazdach do przedmieść, a nie do centrów miast);
4. wprowadzeniu kursów nocnych;
5. zwiększeniu szybkości ruchowej;
6. zwiększeniu szybkości handlowej kursu, przez zmniejszenie czasu postoju na przystankach;
7. zmniejszeniu przebiegów zerowych (dojazdy z zajezdni na dworce lub powroty);
8. maksymalnym wykorzystaniu gotowości technicznej, polegającym na zasadzie wykorzystania całego czynnego taboru eksploatacyjnego w komunikacji regularnej, łącznie z przewozami dodatkowymi (opera-

tywny plan usług przewozowych — ustalony według gotowości technicznej całego ewidencyjnego taboru winien równać się rozkładowi urzędowemu jazdy);

9. wykorzystaniu przyczep według wyżej wymienionych elementów.

* * *

Realizacja wymienionych założeń, bezspornie przyczyniłaby się do zwiększenia wykorzystania taboru, powodując równocześnie zwiększenie reżymu dnia pracy, jak i czasu efektywnej jazdy oraz zwiększenie współczynnika wykorzystania dnia pracy.

Uzyskanie pozytywnych wyników jest jednak uzależnione w dużej mierze od potrzeb komunikacyjnych terenu, zwłaszcza w ciągu godzin południowych oraz nocnych, a więc czasów obecnie najsłabszych frekwencyjnie, od rozwoju życia przemysłowo-gospodarczego, od przesunięcia dnia pracy również na niedziele i święta, z zachowaniem turnusowego wolnego dnia pracy w ciągu tygodnia — dla poszczególnych grup czy zespołów pracowniczych, korzystających z komunikacji, a także z usług PKS.

* * *

Dla uzupełnienia podanych uwag, nie można w zagadnieniach wykorzystania środków transportowych, a więc i samochodów, pominąć sprawy dróg — torowych, kołowych i żeglugi śródlądowej.

Synchronizacja przewozów wszystkich trakcji — wymaga również planowej rozbudowy sieci drogowej, zgodnie z założeniami narodowej gospodarki oraz trwałej konserwacji dróg, pozwalającej — w odniesieniu do dróg kołowych — na ekonomiczniejszą eksploatację taboru samochodowego.

Poza tym organizacja pracy, dobór wyszkolonego personelu, wyposażenie w sprzęt i urządzenia przewozowe, uregulowanie spraw taryfowo - handlowych — są także poważnymi czynnikami regulującymi właściwe wykorzystanie taboru i stanowią oddzielne zagadnienia, wymagające sprecyzowanego i dokładnego opracowania.

Nie wolno zapominać także o potrzebie przystosowania organizacji pracy taboru samochodowego w komunikacji publicznej dla przewozów masowych, akcji specjalnych, aby uznać że stopniowa realizacja wszystkich zadań, związanych z pełnym wykorzystaniem transportu samochodowego, w oparciu o doświadczenia radzieckie i własne — wykaże najlepsze wyniki.

Jerzy Jędrzejewski

Walka z pustymi przebiegami

Artykuł dyskusyjny

W numerze 11 „Motoryzacji” ukazał się artykuł inż. Tadeusza Sokołowskiego pt. „Wykorzystanie pustych przebiegów”. W artykule tym autor podał w zestawieniach tabelarycznych moment opłacalności posiadania ładunku powrotnego przy różnych wariantach odległości jazdy, pojemności samochodu i czasu oczekiwania przygotowania ładunku.

Rzuconą myśl inż. Sokołowskiego chcielibyśmy rozwinąć w sensie wyszukania jak najbardziej ekonomicznego sposobu wykorzystania próżnego przebiegu.

W dobie gospodarki planowej i likwidacji marnotrawstwa kwestia wykorzystania pustych przebiegów, dla nas transportowców winna stać się naczelnym hasłem walki o racjonalną pracę samochodu.

Wszyscy zdajemy sobie sprawę, że rynek wewnętrzny w chwili obecnej taknie transportu samochodowego i nie ma bodajże takiej gależy przemysłu, która by go nie potrzebowała. Pamiętać jednak należy, że podstawą sprawnie działającego transportu nie jest tylko ilość taboru, ale także, i to głównie może, praca jaką poszczególny wóz wykonuje — praca w czasie wykonywania pewnych usług, wykazywana w tona-kilometrach lub osobo-kilometrach.

Samochód jadący bez ładunku nie wykonuje produkcji usług gdyż brak mu elementu ton, czyli ładunku, praca jego więc w tym czasie jest bezproduktywna i powoduje jedynie koszty, które są tylko minimalnie niższe od kosztów przebiegu wozu z ładunkiem.

Planowanie i statystyka ujmują te dwa momenty — przebieg pusty i przebieg z ładunkiem — w formę współczynnika wykorzystania przebiegu — czyli stosunku wykonywanych kilometrów z ładunkiem, do ogólnej ilości przebytych kilometrów.

Z praktyki wiemy, że w większości przypadków samochód jedzie w jedną stronę z ładunkiem, a wraca pusty i do wyjątków niestety należy jazda w obie strony z ładunkiem. Dlatego najczęściej spotykany współczynnik wykorzystania przebiegu jest 0,5, to jest przypadek, gdy w jedną stronę jedziemy z ładunkiem, a z powrotem pusto, czyli przyjmujemy cały przebieg samochodu 1, a z ładunkiem tylko połowę — 0,5 stąd $0,5 : 1 = 0,5$.

W drugim przypadku, gdy samochód ma ładunek w obie strony, cały przebieg samochodu będzie również 1, ale i przebieg z ładunkiem też będzie równy 1, stąd współczynnik wykorzystania przebiegu wynosi $1 : 1 = 1$.

Sredni współczynnik wykorzystania przebiegu zadań wykonanych w pewnym okresie zamknie się w granicach od 0,5 do 1. Wykładnikiem dobrze zorganizowanej pracy przedsiębiorstwa transportowego będzie współczynnik jak najbardziej zbliżony do 1.

Zadaniem naszym będzie znaleźć sposoby na podniesienie tego współczynnika, które nie ograniczająby się tylko do przypadkowości, ale stanowiłyby pewną metodę.

Najpierw musimy jednak wyodrębnić pewne grupy, w których wprowadzenie ładunku powrotnego nie kalkuluje się. W pierwszym rzędzie musimy tu zaliczyć *zadania wykonywane na krótkich odległościach*, jak np. rozładunki dworców kolejowych, gdzie kwestia ponownego naładunku i rozładunku, w odmiennych punktach, spowodowałyby opóźnienie pracy na dworcach, a pozatym stosunek czasu jazdy do czasu za- i wyładunku byłby tak niski, że moment korzyści z pełnych przebiegów nie pokryłby strat poniesionych w tempie pracy (wyliczone w wyżej cytowanym artykule inż. Sokołowskiego).

Jedyną formą pracy w tej grupie, dającą wykorzystanie przebiegu w obie strony, byłaby rozwózka drobnicy, której krąg zamknąłby się w punkcie wyjazdowym. W przypadku tym tracimy jednak na wykorzystaniu ładowności, która spada z każdym etapem wyładunku drobnicy, ale która w sprzyjających warunkach może być uzupełniona przewozem zwrotnych opakowań.

Zasadniczą grupą, w której musimy szukać dróg na znalezienie ładunku powrotnego, będzie *grupa przewoźników zamiejscowych*, gdzie promień przewozu jest duży i samochód zużywa więcej czasu na jazdę, niż na za- i wyładowanie.

Spróbujmy poszukać dróg — metod, dla zapewnienia sobie powrotnego ładunku. Najprostszą i łatwo wykonalną drogą, przy założeniu odpowiedniego uświadomienia pracowników, jest zobowiązanie wszystkich kierowców przedsiębiorstw transportowych do meldowania się w swoich placówkach, na których teren pojechali. Kierownik takiej placówki musi być skolei zobowiązany, w przypadku posiadania ładunku w kierunku jazdy zgłaszającego się kierowcy, do nadania mu tego ładunku, pozostawiając swój tabor do innych prac.

Wiemy dalej, że w ZSRR żaden samochód nie ma prawa wyjechać poza obręb miasta bez ładunku, bez specjalnego zezwolenia centralnej komórki dyspozycyjnej w danym mieście. Komórka taka jest jednocześnie centralą, gdzie poszczególne instytucje, nie posiadające taboru, czy też posiadające niewystarczającą ilość, zgłaszają zapotrzebowanie na przewozy. Centrala spełnia więc podwójne zadanie, pokrywa zapotrzebowanie przewozowe i równocześnie *zapewnia ładunek dla taboru*. Centralę taką można by utworzyć i na naszym terenie, tworząc ją np. przy Miejskich Radach Narodowych, w których ręku skupia się gospodarka danego rejonu. Organami kontrolnymi przy wylotach z miast mogłyby być funkcjonariusze MO.

* * *

Inny sposób zapewnienia wykorzystania przebiegu — to *tworzenie regularnych linii komunikacji towarowej lub komunikacji mieszanej*. Ten rodzaj pracy taboru samochodowego jest u nas stosowany w PKS, ale w zbyt małych rozmiarach. Polega on na tym, że na pewnych trasach, łączących różne ośrodki, najlepiej o odmienniejszej strukturze gospodarczej, przeprowadza się regularne przebiegi samochodowe. Wozy przebywają trasę w ustalonych godzinach, ewentualnie dniach, zatrzymując się w przewidzianych rozkładem jazdy miejscowościach, wymieniając ładunki drobnicowe między przystankami.

W praktyce będziemy więc mieli zapewniony ładunek w obie strony, tylko, że nie zawsze wypni on całą pojemność samochodu i w takim przypadku będziemy mieli stratę na współczynniku wykorzystania ładowności. Przy odpowiednim jednak „wyrobieniu” linii, straty te powinny być minimalne. Stosowanie tego systemu jest możliwe tylko dla przedsiębiorstw, których zasadniczą pracą jest transport.

Inną metodą zapewnienia ładunku powrotnego mogła by być *rozbudowa magazynów spedycyjnych*. Polegałoby to na tym, że poszczególne placówki (ekspozytury) przedsiębiorstw transportowych, rozsiane na terenie kraju posiadałyby magazyny spedycyjne, w których byliby gromadzone towary nadawane przez poszczególnych usługobiorców. Samochody przedsiębiorstwa, przejeżdżając przez terenowe placówki, meldowałyby się w nich i zabierały ładunki adresowane do ich macierzystych rejonów.

Jasnym jest, że złożony w magazynie towar musiałby oczekiwać na wysyłkę pewien określony czas. Z powyższego wynikałaby jednakże podwójna korzyść: po pierwsze — zapewnienie ładunków powrotnych samochodom obcych placówek; po drugie — racjonalne wykorzystanie własnego taboru, który wtedy pracowałby planowo zarówno w czasie, jak i w przestrzeni.

Obecna sytuacja wygląda w ten sposób, że tabor dysponowany poszczególnym odbiorcom, nie zawsze jest dobrze rozplanowany przez usługobiorcę zarówno w czasie jak i w pojemności, czego wynikiem jest hamowanie pracy innego użytkownika, dla którego taboru już nie starcza.

Inną jeszcze formą walki o wykorzystanie pustego przebiegu, może być *awizowanie przejazdu samochodów*. Przedsiębiorstwa transportowe musiałby mieć sprawną sieć telefoniczną, łączącą wszystkie placówki terenowe danej instytucji. Pozwoliłoby to na uprzedzenie o wysłaniu samochodu na teren innej placówki, która mogłaby przygotować wówczas ładunek powrotny, ewentualnie mogłoby to robić inne placówki, leżące na trasie przejazdu samochodu.

* * *

Z wymienionych wyżej sposobów likwidacji, chociażby częściowej, pustych przebiegów *najprostszym do realizacji jest sposób pierwszy*, nie wymagający inwencji, reorganizacji itp. Po prostu należy wydać odpowiednie zarządzenie i na naradach wytwórczych podkreślać stale rolę kierowcy w planowej gospodarce samochodu.

Również i drugi sposób, wzorowany na ZSRR, nie wymaga inwestycji, a tylko stworzenia odpowiedniej komórki organizacyjnej, w efekcie zaś dałby on wartościowe wyniki. Wydaje się, że najwięcej możliwości dać może jednak projekt trzeci — tworzenie regularnych linii komunikacji towarowej. Wymaga on pewnych inwestycji, ale daje ogromne korzyści i to nie tylko pod względem wykorzystania przebiegu samochodu, ale również na odcinku gospodarczo-społecznym — stwarzając ludności wiejskiej możliwości dogodnej wymiany towarowej.

Warunkiem rentowności tego rodzaju transportu byłoby:

- 1) ustalenie punktów skrajnych trasy w miejscowościach dużych — uprzemysłowionych;
- 2) wytrasowanie linii po przez miejscowości leżące daleko od linii kolejowych;
- 3) ustalenie stałych przystanków, nawet z własnym magazynem spedycyjnym, w miejscowościach wiejskich — o większym skupieniu ludności;
- 4) odpowiednia współpraca z władzami wiejskimi w miejscowościach, gdzie przedsiębiorstwo nie będzie miało własnego urzędnika, do zorganizowania nadawania i przyjmowania przesyłek.

Metoda ta, poprzedzona odpowiednimi studiami terenowymi, w powiązaniu z rekamą, kalkulacją i dobrą organizacją da bezwzględnie właściwy efekt zarówno gospodarczy, jak społeczny.

Tadeusz Kern-Jędrzychowski

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

CENA OGŁOSZENIA OD 1 STYCZNIA 1951 r. — ŁĄCZNIE Z EGZEMPLARZEM DOWODOWYM ŻŁ 20.

ADMINISTRACJA

INŻ. ANDRZEJ PRZEWORSKI

Walczmy o systematyczną obsługę i konserwację

Wezwanie to stare, ciągle się powtarzające, poparte kilkuset zarządzeniami i instrukcjami, tysiącami różnych dokumentów obsługi — a jednak stale aktualne. Zagadnienie to wymaga w dalszym ciągu dyskusji i utrwalenia szeregu pojęć zasadniczych, które w gospodarce planowej decydują o sprawności technicznej pojazdu samochodowego.

Zanim to stwierdzenie napisałem, oparłem się nie tylko na moich osobistych obserwacjach, lecz przeprowadziłem kilkadziesiąt rozmów z kierowcami, kierownikami stacji obsługi. Rozmowy te dały mi duży materiał dyskusyjny, do której zapraszam wszystkich Czytelników „Motoryzacji”.

Poniżej podaje szereg wypowiedzi:

Kierowca samochodu osobowego mówi: „Pracuję 12 do 14 godzin, kiedy mam robić przy wozie? W naszej zajezdni nie ma specjalnej brygady obsługi nocnej. Wóz, skoro stanie na jakiś defekt, wtedy robi się obsługę, lecz szybko, bo przecież wóz jest potrzebny”.

Kierowca samochodu ciężarowego opowiada: „ledwie mam czas na nalanie benzyny i dolanie (!) oleju, nie mam czasu na umycie wozu, a co dopiero mówić o konserwacji”.

Kierowca samochodu o silniku wysokoprężnym: mam dużo jazdy, nie znam Diesla, dlatego nie biorę się do jego obsługi i konserwacji. Niestety wśród naszego zespółu nikt nie zna Diesla. Wóz będzie gonił dotąd, aż stanie”.

Podaje te trzy wypowiedzi, które charakteryzują prawie wszystkie inne.

Wiemy wszyscy, że eksploatujemy pojazdy mechaniczne bardzo intensywnie, po to bowiem są te pojazdy. Musimy jednak jak najenergiczniej przystąpić do walki o systematyczną obsługę i konserwację, dzięki której zapobiegniemy szybkiemu niszczeniu sprzętu motorowego.

Szkolimy kierowców, szkolimy warsztatowców, lecz prawie, że nie szkolimy specjalistów w obsłudze i konserwacji. Starzy kierowcy przyzwyczajeni są do złej obsługi, polegającej jedynie na myciu i smarowaniu wozu, nie znają konserwacji zapobiegawczej, nowoczesnego systemu obsługi. — Nowi, młodzi kierowcy przechodzą krótkie przeszkolenie w obsłudze, absolutnie moim zdaniem nie wystarczające. Twierdzą, na podstawie przeprowadzonych rozmów z kierowcami, że nie znają oni w obsługiwanych przez nich wozach systemu smarowania podwozia, nie wiedzą ile miejsc jest do smarowania, nie wiedzą kiedy należy je smarować, nie mówiąc już o dalszych „tajnikach” należytej obsługi i zapobiegawczej konserwacji.

Lecz winy nie ponoszą tutaj tyko złe szkoleni kierowcy, lecz także ci, którzy nie dają możliwości dalszego doszkalania się kierowcom i nie dają im należytych podwyżek, celem uzupełnienia fachowych wiadomości.

Weźmy choćby takie przykłady, że mimo tego, iż od roku na rynek polski przybyły nowe, nie znane dotychczas marki i typy samochodów, kierowcy nie mają nawet w obcym języku, instrukcji obsługi tych wozów. A znam tylko dwie kolumny, w których zostały zorganizowane kursy (niestety bardzo krótkie), objaśniające obsługę nowo otrzymanego taboru.

Na tym odcinku szkolenia kadr nie widać postępu. Pracownicy obsługi i konserwacji nie znaleźli jeszcze uznania i traktuje się ich jako „zło konieczne”, a tymczasem dobry „obsługowiec” to wybitny fachowiec dużej wiedzy. Nie wie u mamy fachowców w obsłudze którzy znają nowoczesne metody zapobiegawczej konserwacji, musimy więc przystąpić do jaknajszerszego szkolenia „obsługowców”, tworzyć z nich grupy in-

struktorów, kontrolerów. Ci właśnie szczegółowo szkoleni instruktorzy powinni przejąć na siebie szkolenie kierowców w obsłudze, tam gdzie obsługa prowadzona jest przez kierowców.

Drugim, niestety ważnym zagadnieniem w walce o racjonalną zapobiegawczą konserwację, to **znalezienie czasu na jej przeprowadzenie**. Nie można dopuścić, by zagadnienie konserwacji było na szarym końcu eksploatacji samochodu, by walka o każdą godzinę przeznaczoną dla obsługi, była walką między rzetelnymi fachowcami, dbającymi o powierzone im państwowe mienie, a eksploatatorem, który za wszelką cenę chce jak najbardziej wykorzystać samochód.

Musimy zdobyć czas na obsługę i konserwację samochodu! W celu zaś przeprowadzenia należytej konserwacji, kierowca musi być systematycznie do niej przyzwyczajony.

Znane są nam dwa najlepsze systemy prowadzenia racjonalnej obsługi i konserwacji samochodu przez kierowcę. Jeden polega na codziennej, jednogodzinnej obsłudze i konserwacji (czas liczony wraz z myciem wozu), przy czym dany samochód ma określony cykl obsługi w ciągu 14 dni. Każdego dnia kierowca otrzymuje kartę konserwacyjną na zaplanowane w tym dniu czynności obsługi i jeśli w ciągu dni 14-tu wykonywać będzie te czynności zgodnie z cyklem robót, to zawsze samochód będzie należycie obsługiwany i konserwowany. **Jest to system tzw. zegarowy**, stosowany do samochodów, które mogą swoją pracę przerwać na jedną godzinę dziennie, względnie mogą przed rozpoczęciem pracy być obsługiwane przez kierowcę. **Musimy przyjąć jako zasadę, że ten czas jest tak samo ważny, jak godzina eksploatacji.**

Drugi system, stosowany jest powszechnie w większych kolumnach, w których obsługę i konserwację przeprowadza załoga stacji obsługi przy współudziale kierowcy. **Jest to system zakazu eksploatacji danego wozu raz w tygodniu w ciągu 6 godzin.** W języku szoferskim system ten znany jest pod nazwą: „święto koła”.

Samochód włączony do obsługi tego typu otrzymuje stały dzień i stałe godziny na przeprowadzenie racjonalnej tygodniowej obsługi. Taka obsługa powinna odbywać się raczej w godzinach rannych, a nie w nocy. Użytkownik samochodu w pierwszym okresie narzeka na ten system obsługi, gdyż raz w tygodniu nie ma do dyspozycji samochodu aż przez 6 godzin (!), lecz prędko się przekona, że dzięki temu, wóz jest stale w dobrym stanie i rzadko kiedy trafi mu się jakiś defekt.

Nie opisuję szczegółów podanych wyżej systemów racjonalnej obsługi i konserwacji, gdyż zabrało by to nam zbyt dużo miejsca i nie to jest przedmiotem tego artykułu. Sprawy te są szczegółowo omówione w „Instrukcji o obsłudze technicznej pojazdów samochodowych” wydanej w grudniu 1950 r. przez Departament Samochodowy Mininstr. Komunikacji (do nabycia w Wydawnictwach Komunikacyjnych W-wa 12, ul. Kazimierzowska 52).

Nie żąłem się również w tym artykule obsługą i konserwacją samochodów w większych przedsiębiorstwach transportowych. Do tej sprawy jeszcze powrócę. **Dzisiaj pragnę wywołać dyskusję nad prowadzeniem ostrej walki o racjonalną konserwację.**

Wkroczyliśmy w okres walki o każdą kroplę paliwa, lecz walka ta będzie na dużym odcinku przegrana, jeśli nie wygramy bitwy o utrzymanie w najlepszym stanie technicznym każdego pojazdu mechanicznego, a utrzymać go możemy przez systematyczną zapobiegawczą obsługę i konserwację.

INŻ. ZYGMUNT ANDRZEJEWSKI

Czynniki wpływające na zużycie paliwa⁽¹⁾

Uchwała Prezydium Rady Ministrów z dn. 6 września 1950 r., jak również opracowane obecnie przez Departament Samochodowy M. K. zarządzenia wykonawcze, dotyczą zagadnień związanych z oszczędnością paliwa w eksploatacji samochodów. Oszczędzanie benzyny i oleju gazowego stało się obecnie problemem na skalę ogólnopolską. Omawiane, lub realizowane dotychczas środki, służące do ograniczenia nadmiernego zużycia, stosowane były często w odniesieniu do opanowania pewnej tylko części zjawisk wpływających na nadmierny rozchód paliwa. Środki te ustępują obecnie ustawowemu określeniu, jakim warunkom technicznym i eksploatacyjnym ma odpowiadać gospodarka sprzętem zmotoryzowanym, ażeby uzyskać największy efekt oszczędnościowy.

Prace badawcze, związane z ograniczeniem zużycia paliwa przez samochód, były prowadzone od bardzo dawna. W pewnych okresach i w pewnych krajach, przybrały one charakter walki przeciwegającej bezkompromisowo, tak że materiał z nią powiązany jest bogaty. W naszych warunkach wymaga on jednak usystematyzowania.

W polskiej literaturze technicznej mamy już szereg publikacji na ten temat, które starają się odpowiedzieć na pytanie jak oszczędzać paliwo. Prowadzone jednak ostatnio prace w instytucjach badawczych radzieckich NATI wniosły szereg nowości, które artykuł niniejszy ma za zadanie wyjaśnić. Jednocześnie sprobujemy odpowiedzieć na pytanie: jakie zmiany należy w użytkowanych obecnie samochodach wprowadzić i jak na nich jeździć, żeby uzyskać efekt oszczędnościowy.

Podany poniżej materiał nie dotyczy wskazówek, jak należy konstruować samochód, żeby był on możliwie ekonomiczny, tylko odnosi się on do przeanalizowania możliwości uzyskania oszczędności na torze już pracującym. Za punkt wyjściowy rozważań brana jest istniejąca konstrukcja, w której mamy przeprowadzić takie zmiany i tak ją użytkować, żeby — nie zmieniając charakterystyki silnika — zmniejszyć jego zużycie paliwa, bez przedstawienia go na paliwo zastępcze, którego stosowanie stanowi odrębny problem, nie poruszany w tym artykule.

Określimy ogólnie gdzie i w jaki sposób możemy uzyskać wpływ na zużycie paliwa. A więc kolejno: 1) przez zmianę cech konstrukcyjnych samochodu; 2) przez określenie stanu technicznego i wyciągnięcie stąd wniosków naprawczych; 3) określenie szybkości ekonomicznej i uniemożliwienie jej przekraczania; 4) przez wykorzystanie ładowności; 5) wpływ warunków atmosferycznych (rozruch zimowy, podgrzewanie); 6) przez rodzaj dróg i ich nawierzchni; 7) przez sposób jazdy kierowcy.

1) OSZCZĘDNOŚĆ PALIWA PRZEZ ZMIANĘ CECH KONSTRUKCYJNYCH

Jak już powiedziano wyżej przez zmianę tych cech nie należy rozumieć przeróbek, które zmieniają charakterystykę silnika, ale zastosowanie całego szeregu dodatkowych instalacji, które mają wpływ oszczędnościowy na zużycie paliwa. Do nich należą przede wszystkim instalacje w gaźniku tzw. „ekonomizery” (proponujemy polskie określenie tego pojęcia: urządzenie oszczędzające — Red.), wkładki między gaźnikiem a rurą ssącą oraz instalacje dla wkrapiania wody do filtra ssącego.

Należy wyjaśnić pojęcie „ekonomizer”, tak różne i dowolnie interpretowane. Dotyczy ono urządzenia w gaźniku służącego do zmniejszenia zużycia paliwa w pewnych określonych chwilowo warunkach eksploatacji samochodu. Urządzenia znajdującego się we-

wnątrz gaźnika, a nie urządzenia dodatkowego. „Ekonomizer” jest więc organiczną częścią gaźnika, jego składowym elementem konstrukcyjnym. Nie może więc dla określonego typu instalacji gaźnikowej „ekonomizer” być „zastosowany” czy „wprowadzony”. Nie ma w tym przypadku żadnych możliwości przeprowadzenia zmian. Stosując dany typ gaźnika jesteśmy „skazani” na określony typ „ekonomizera”.

„Ekonomizerem” jest np. iglica umieszczona w komorze pływakowej gaźnika „Carter” zastosowanego w samochodach Opel i Chevrolet, lub w gaźnikach marki Zenith typ 110. Zmiana położenia iglicy ma za zadanie umożliwienie powstania bogatszej mieszanki przy stosunkowo małych szybkościach przepływu przez gardziel gaźnika, a więc przy gwałtownym przyspieszeniu i odwrotnie — zubożenie mieszanki przy pracy silnika z dużymi szybkościami przelotu w gardzieli. Działanie iglicy daje efekt oszczędnościowy.

Ponadto położenie iglicy w stosunku do otworu dyszy głównej jest regulowane zamocowaniem w dźwignię uruchamiającej, dając w ten sposób różnice jakościowe w „bogatej” lub „ubożej” mieszance, zależne od pory roku zimowej czy letniej.

Drugą grupą urządzeń, ale już dodatkowych, mających wpłynąć na lepsze wykorzystanie paliwa, są wkładki. Konstrukcji wkładek namożyło się ostatnio b. dużo, są one często tematem prac racjonalizatorskich, nie zawsze dowodzących o zrozumieniu istoty ich działania. Trzeba przede wszystkim podkreślić, że wkładki mają umożliwić łatwy start silnika zimowego podczas chłodnej pory roku. Dodatkowa ich rola polega, już w czasie pracy silnika, na dokładniejszym wymieszaniu mieszanki i uzyskaniu lepszej mocy, co jest znowu zmniejszone przez obniżenie sprawności napełniania, dzięki oporowi aerodynamicznemu, jaki siatka, a bo skrzydełka wkładki stawiają strumieniowi mieszanki.

Na czym polega polepszenie możliwości startu przy zimnym silniku?

Jeżeli rozpatrujemy przebieg ssania w silniku czterocylindrowym z jednym gaźnikiem, to zauważymy, że bogatszą mieszankę otrzymują cylindry „wewnętrzne” — drugi i trzeci — podczas kiedy do cylindrów zewnętrznych dopływa mieszanka uboższa. Oznacza to, że struktura mieszanki jest niejednorodna — w cylindrach wewnętrznych jest bogatsza, zawiera więcej kropelek benzyny, aniżeli w cylindrach skrajnych.

Powodem tego jest nierównomierny podział kolejności ssania. Ponieważ zawór ssący zamyka się przeważnie 50° po dolnym martwym punkcie, a otwiera w silniku następny ssący prawie że w górnym martwym punkcie, to przy kolejności palenia 1—3—4—2 mamy np. w cylindrze „1” w dolnym martwym punkcie, taki wzajemny układ ssania, że kiedy ssanie jeszcze trwa w nim, już zaczyna otwierać się zawór ssący trzeciego cylindra. Na drodze tłoka odpowiadającej 300 obrotu wału, oba zawory ssące są otwarte. W czasie ich otwarcia mieszanka — wskutek zwiększonego ssania — staje się bogatsza i niejednorodna, co ma wpływ na przebieg spalania w cylindrze. W rezultacie otrzymujemy różnicę mocy w poszczególnych cylindrach dochodzącą do 10 proc.

To zjawisko jest powodem konstruowania rury ssącej z dwoma gaźnikami — wtedy jeden gaźnik pracuje zawsze na jeden cylinder. W silniku 6-cylindrowym zachodzi to samo zjawisko niejednorodności ssania mieszanki, tylko że w jeszcze większym stopniu, niż w silnikach czterocylindrowych. Dla usunięcia niejednorodności ssania stosuje się podział na trzy gaźniki jak np. w B. M. W.

Zachodzi pytanie jak pomóc silnikom z jednym gaźnikiem, żeby otrzymać mieszankę możliwie jednorodną. Do tego celu służą właśnie wkładki. Mają one za zadanie: wprowadzić mieszankę w ruch wirowy, w czasie trwania którego nastąpi dokładne jej wymieszanie, tak żeby krople benzyny nie osadzały się na ściankach rury ssącej, a jednorodność jej nie zmieniała się, aż do momentu dojścia do skrajnych cylindrów.

Pozostaje do wyjaśnienia czy po uruchomieniu silnika, wkładka — stawiając opór aerodynamiczny mieszance i powodując zmniejszenie sprawności napełniania — wpłynie znacznie na obniżenie mocy. Okazuje się, że uzyskane przez ruch śrubowy mieszanki ujednolicenie jej składu, wpływa w takim stopniu na polepszenie przebiegu spalania, że nadwyżka mocy wyrównuje straty powstałe na skutek zmniejszania sprawności napełniania. Stwierdzić więc należy, że istnienie w układzie ssącym wkładki nie wpływa na spadek mocy w czasie normalnej pracy silnika.

Jedyną zmianą jaką należy wykonać w gaźniku, o ile na to warunki pozwalają, jest zamiana gardzieli na inną — o zwiększonej średnicy o 1 mm.

Wkładki takie są stosowane już od wielu lat — między innymi samochody Willys typ Jeep stosują wkładkę pokazaną na rysunku 1.

Jeszcze dawniej stosował wkładki Bugatti w swoich wozach sportowych (rysunek 2).



RYS. 1 (z lewej) — wkładka stosowana w samochodzie Willys; RYS. 2 (z prawej) — wkładka podgaźnikowa samochodu Bugatti.

Najpopularniejszym przedstawicielem „nowoczesnych” wkładek jest angielska Vokes tzw. „Distribution rectifier” pokazana na rysunku 3.

A pewna jej odmiana na rysunku 4.



RYS. 3 (z lewej) — wkładka typowa „Vokes”; RYS. 4 (z prawej) — wkładka skrzydełkowa.

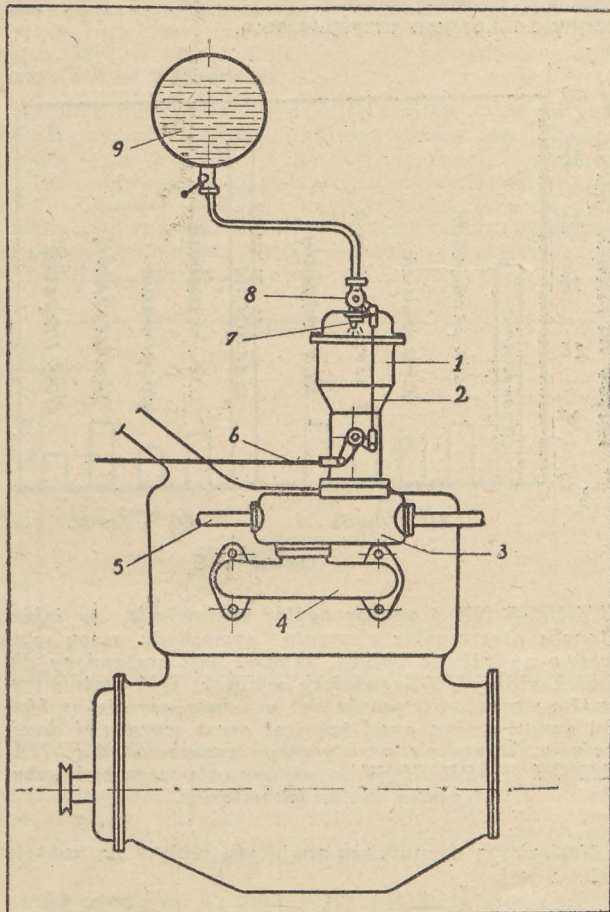
Jasnym jest, że ponieważ wkładka ma nadać ruch wirowy mieszance, konstrukcje wkładek z obracającymi się wiatraczkami nie dadzą tego efektu, a więc są nieodpowiednie, gdyż uniemożliwiają powstanie za-wirowania.

Również należy podkreślić, że jak wykazały najnowsze badania z wkładkami o różnym ukształtowaniu skrzydeł, forma geometryczna wypełniania przelotu wkładki, nie daje różnicy w uzyskiwanej oszczędności paliwa.

Oprócz wkładek stosowane są coraz częściej domieszki pary wodnej do mieszanki.

Doświadczenia dowiodły, że domieszka pary wodnej wpływa dodatnio na szybkość przebiegu spalania i przyczynia się tym samym do oszczędności paliwa dochodzącej nawet do 15 proc.

Przykład urządzenia dla dodatkowego wtrysku wody do gaźnika przedstawia rysunek 5.



RYSUNEK NR 5: 1 — gaźnik, 2 i 6 — dźwignienki uruchamiające przepustnice, 3 — rura ssąca, 4 — rura ssąca, 8 — zawór regulujący dopływ wody w zależności od otwarcia przepustnicy, 9 — zbiornik wody.

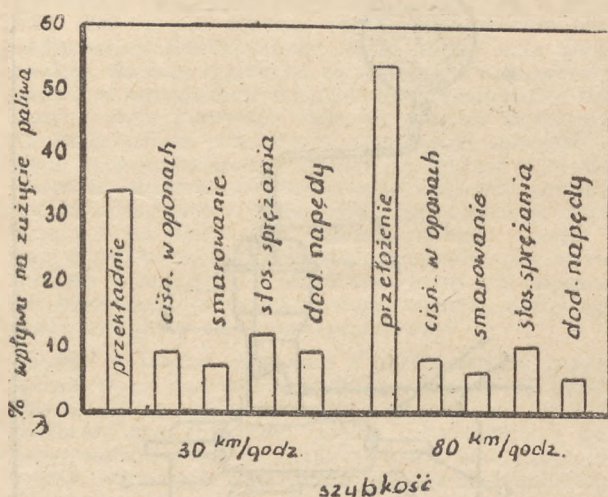
Jak wynika z rysunku 5 woda splywa kropelkami do filtru ssania — w ilości proporcjonalnej do otwarcia przepustnicy — gdzie zostaje rozpylona i łączy się z cząsteczkami benzyny tworząc jednolitą mieszankę.

Poza zmianami w grupie gaźnikowej mamy możliwości wpływu na zmniejszenie zużycia paliwa przez zmianę innych cech konstrukcyjnych — a mianowicie np. przez wyłączenie dodatkowych napędów.

Mamy w kraju pewną ilość samochodów tzw. „po-unrrowskich”. Są to wozy terenowe, przeznaczone do pracy w ciężkim terenie. Posiadają one dodatkowe napędy przede wszystkim na przednią oś. Wyeliminowanie tych napędów z pracy, poza oszczędnością paliwa, da jeszcze w rezultacie dodatkowo pewną ilość zespółów mechanizmów różnicowych, w postaci części zapasowych.

Podobny problem dotyczy w tych wozach wyłączenia dodatkowych urządzeń w gaźnikach. W samochodach konstruowanych i produkowanych dla celów wojskowych, gaźnik posiada konstrukcję umożliwiającą dodatkowy wtrysk paliwa przy gwałtownym otwarciu przepustnicy — dla wzbogacenia mieszanki i uzyskania większego przyspieszenia. W jeździe miejskiej, gdzie samochód często przyspiesza, dodatkowe zużycie paliwa wywołane wtryskiem pompki przyspieszeniowej wynosi ok. 15 proc.

Dla przykładu mogę podać, że jeżdżąc po Warszawie takówka marki Packard, — w.e.ka limuzyna, przez usunięcie dodatkowych urządzeń i odpowiedniej regulacji gaźnika, posiada zużycie $\approx$ 15 l/100 km, oczywiście kosztem przyspieszenia.



WYKRES NR 6 podaje ogólne zestawienie, w jakim stopniu poszczególne elementy samochodu mogą mieć wpływ na zużycie paliwa. Wykres jest zestawiony dla dwóch szybkości. Zasadniczy wniosek, jaki można wysnuć po przeanalizowaniu go: w miarę wzrostu szybkości wpływ zmian przełożeń jest coraz wyraźniej dominujący. Oczywiście praktycznego znaczenia dla NASZYCH WARUNKÓW to nie ma, ale może być wskazówką dla konstruktorów.

Następnym czynnikiem mającym wpływ na zużycie paliwa jest

2) OKREŚLENIE STANU TECHNICZNEGO SAMOCHODU I WYCIĄGNIĘCIE STĄD WNIOSKÓW NAPRAWCZYCH

Nad zorganizowaniem kontroli układu zasilania (łącznie z gaźnikami) nie u nas do niedawna nie zrobiono.

Ostatnia uchwała Prezydium Rządu, nakładająca obowiązek na ZST oddania silnika klientowi z wykonaną regulacją gaźnika na najmniejsze dopuszczalne zużycie paliwa — rozwiązuje sprawę tylko częściowo.

Przed wszystkim silnik po naprawie, wyregulowany na oszczędne zużycie, po okresie dotarcia wymaga ponownej regulacji.

Kto tę regulację ma wykonywać, przy pomocy jakiej aparatury kontrolnej i kiedy?

Przy rejestracji samochodu w Wydziale Motoryzacyjnym wojewódzkiej czy miejskiej Rady Narodowej zwraca się uwagę na stan techniczny pewnych elementów wozu, ale ile on zużywa benzyny to niktogo nie interesuje. Nie istnieje kontrola stanu w jakim się znajduje układ zasilania silnika: regulacja gaźnika, sprawdzenie nieuszczelnności przewodów zasilających, ustawienie zapłonu.

Brak jest wyposażenia w elementarną aparaturę diagnostyczną. Nie można sobie wyobrazić normalnie wyposażonego warsztatu naprawczego bez aparatury diagnostycznej układu zasilania.

W stosunku do samochodów poniemieckich i pounrówskich, a także i dla silników marek typowych — importowanych, muszą powstać w Z. S. Transportowego i warsztatach obsługowych „Motozbytu”, stacje obsługi układu zasilania. Urzędy rejestrujące należy zao-

patrzeć w aparty kontroli regulacji gaźnika (analityzatory spalin). Ponadto należy utworzyć lotne patrole kontrolne M.M., które również będą dokonywać kontroli na drogach przenośną aparaturą — przynajmniej w początkowym okresie akcji oszczędnościowej.

Samochody o złym stanie technicznym układu zasilania powinny być przez organa kontrolne natychmiast eliminowane z ruchu przez odbieranie dowodów rejestracyjnych.

Sprawa wyposażenia organów urzędowych w aparaturę kontrolną nie jest trudną. Analityzatory spalin można wykonać w kraju, jak i aparaty kontroli zapłonu i inne. Istnieje również możliwość importu z krajów Demokracji Ludowej.

Cała akcja oszczędnościowa będzie niepełna, jeżeli nie stworzy się możliwości kontroli i eliminacji z ruchu drogowego „korsarzy paliwowych”. Straty jakie państwo z tego tytułu ponosi, są olbrzymie.

Należy teraz zdefiniować na jakie elementy konstrukcyjne należy zwrócić uwagę przy kontroli stanu technicznego wozu. Są nimi: gaźnik, świece, instalacja zapłonowa, filtr powietrza, obieg chłodzący, ciśnienie oleju, stan wyrobienia gładzi i zużycie przekładni.

W gaźniku należy zwrócić uwagę na wyrobienie osi przepustnicy — dające nieuszczelnienie, na niewłaściwy dobór rozpylaczy, względnie ich zanieczyszczenie (zatkanie) bądź rozwiercenie otworów, dalej na złą regulację leśnią, czy zimową, na niezamykające się „ssanie” (za krótkie ciągi) — stąd mieszanka albo „za biedna”, albo „za bogata”.

Ze szczególnym naciskiem trzeba podkreślić zabójcze dla silnika następstwa regulacji na „za ubogą mieszankę”. Przy każdej oszczędnościowej akcji, prowadzonej w celu zmiany warunków eksploatacji istniejących zespołów, zmiany idące w kierunku odchylającym warunki pracy od przewidzianych przez konstruktora — a więc warunków normalnych, istnieją zawsze tendencje do uzyskania maksymalnego wyniku za wszelką cenę. Powody tego zjawiska są najczęściej psychologiczne, ale może grać tu rolę nieświadomość, brak podstawowych wiadomości, chęć zysku (premii), a i czasami zwykłe szkodnictwo.

A za tym podkreślamy z całym naciskiem: regulacja gaźnika na „za ubogą mieszankę” niszczy silnik w krótkim czasie tak samo — chociaż nie w tak silnym stopniu — jak regulacja na mieszankę „za bogatą”.

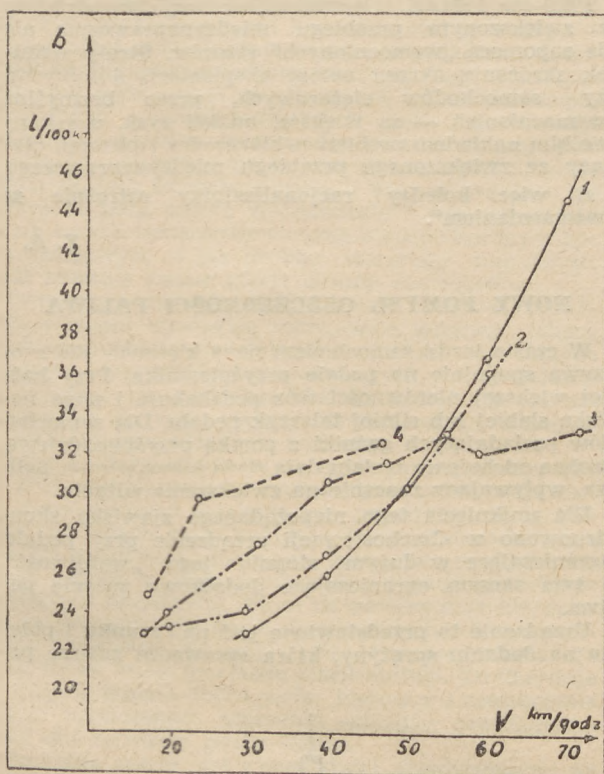
Przy przeprowadzaniu regulacji gaźnika przez zainteresowanych pracowników na tle akcji oszczędnościowej, należy raczej liczyć się z tendencją do nadmiernego ubożenia mieszanki. Krótko definiując „za ubogą mieszankę” — to złe warunki spalania w cylindrze, przewlekłe jej spalanie, przeciągające się aż do rury wydechowej. W efekcie powstaje opalanie krawędzi grzybka zaworu wydechowego, nieuszczelnności, gwałtowny spadek mocy, nadmierne przegrzanie silnika — z daleko idącymi konsekwencjami tego stanu. Reultat — wzrost zamiast spadku zużycia paliwa i zmniejszenie znacznego przebiegu międzynaprawczego silnika. W sumie efekt odwrotny do zamierzonego.

Jak daleko iść z regulacją zubożającą mieszankę?

Trudno dać jednoznaczną definicję. Stwierdzić to można dokładnie tylko w każdym indywidualnym przypadku przy użyciu aparatury diagnostycznej, a poza tym można regulować na „czucie”. To znaczy przez obserwację czy nie zachodzi „kichanie” w gaźnik i przegrzanie silnika. Na ten temat napisano już tomy książek, podkreślam to tylko w tym artykule ze względów na niewątpliwie tendencje, jakie będą towarzyszyć przeprowadzaniu akcji oszczędnościowej paliwa.

Nieprawidłowo działająca instalacja zapłonowa — akumulator o ograniczonej, przez zasiarczenie płyt, pojemności i złe ustawienie zapłonu, utrudniają zapuszczanie silnika szczególnie w zimnej porze roku. Prawidłowe ustawienie zapłonu określają aparaty diagnostyczne. Ogólnie można powiedzieć, że przy używanej dzisiaj benzynie, o stosunkowo wysokiej liczbie oktanowej, istnieje tendencja u kierowców do ustawiania „za wczesnego” zapłonu, co wpływa ujemnie na rozruch silnika i zwiększa rozchód paliwa.

Równomierne, prawidłowe działanie wszystkich świec ma duży wpływ na uzyskanie pełnej mocy silnika. Wykres 7 podaje wzrost zużycia paliwa przez samochód Ford F60L jadący bez obciążenia na 7 świecach (jedna świeca zwarta na krótko). Zużycie to jest wyższe od zużycia odpowiadającego mocy tego samochodu z obciążeniem 3 ton, jadącemu bez wyłączenia świecy.



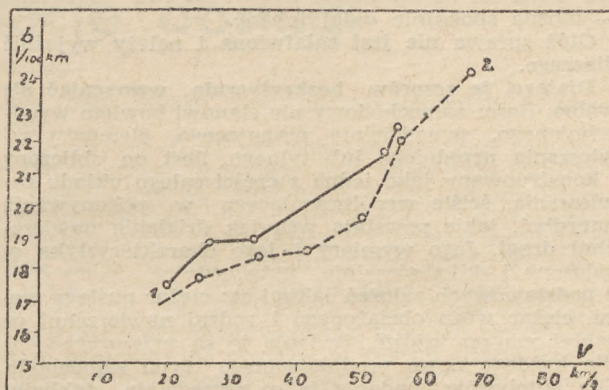
WYKRES 7 — zużycie benzyny w zależności od szybkości jazdy (samochód Ford F-60L). KRZYWA 1 — zużycie benzyny przez samochód jadący z obciążeniem 3 ton, obliczone teoretycznie. KRZYWA 2 — rzeczywiste zużycie benzyny przez samochód jadący z obciążeniem 3 ton (wóz nowy). KRZYWA 3 — zużycie benzyny przez samochód w stanie mocno zużyty, bez obciążenia. KRZYWA 4 — zużycie benzyny przez wóz bez obciążenia, przy jednej świecy zwartej na krótko. (POMIARY — ZBROJOVKA — BRNO)

Filtr powietrzny — zanieczyszczony, stawiający duży opór przy ssaniu powietrza, przyczynia się do „wzbogacenia mieszanki”, pomimo prawidłowej regulacji gaźnika.

Obieg chłodzący. Złe działający termostat, zanieczyszczenie ścianek kamieniem kotłowym, za bardzo przesłonięta chłodnica — zmniejszają napelnienie cylindrów co prowadzi do spadku mocy i dla stałych warunków obciążenia daje zwiększenie zużycia paliwa. Tak samo zbyt silnie działający obieg chłodzący w okresie mrozów daje również spadek mocy i wzrost zużycia paliwa.

Również stopień zużycia gładzi cylindrowej, a więc wielkość szczeliny między nią a tłokiem, wpływa na zmniejszenie stopnia sprężania, a więc na spadek mocy, jak i na straty mieszanki przedostającej się do korpusu. Wpływ stanu silnika na zużycie paliwa podaje krzywa 3 — wykresu nr 7.

Ogólnie możemy stwierdzić, że istnieje takie zużycie silnika, po przekroczeniu którego dalsza jego eksploatacja — ze względu na zwiększony znacznie rozchód paliwa — przestaje się opłacać, jeżeli odnieśliśmy określenie długości przebiegu międzynaprawczego do problemu paliwowego. Ustalenie z tego punktu widzenia długości przebiegów międzynaprawczych pokrywa się z normami wprowadzonymi przez Dep. Sam. M. K.



WYKRES 8. — Zużycie paliwa przez podwozie z silnikiem Ford F-60L z zamontowanym i wymontowanym przednim napędem. Gaźnik Solex. KRZYWA 1 — zamontowany napęd przedni. KRZYWA 2 — napęd przedni wymontowany. (POMIARY: ZBROJOVKA — BRNO)

Poza podanymi stratami mocy silnika moc pobierana przez dodatkowe napędy pracujące w zużytych stanie, jest również znacząca.

Wykres 8 podaje ilość benzyny zużytej przez Forda — 60L na pokonanie oporów związanych z napędem przedniego mechanizmu różnicowego. Po usunięciu w tym samochodzie dodatkowych napędów, uzyskano zmniejszenie zużycia benzyny o 2,3—do 3,3 l/100 km.

Nieodpowiednia regulacja luzów międzyzębnych w tylnym mechanizmie różnicowym, jak i w rozstawie sprzęg hamulcowych, powoduje straty dodatkowe mocy, a więc kosztuje też benzynę.

Dobór odpowiedniego smaru przekładniowego do pory roku wpływa też na zużycie. Dla przykładu podam, że przy użyciu letniego smaru do mechanizmu samochodu ciężarowego w zimie potrzeba ok. 1/2 godzinnej jazdy dla uzyskania współpracy kół przekładni bez dodatkowych oporów, spowodowanych za małą cieplotliwością smaru. Ile to kosztuje benzyny?

Reasumując stwierdzam, że w odniesieniu do tej grupy zagadnień:

- 1) Instytuty badawcze muszą określić z czego ma się składać wyposażenie w aparaturę diagnostyczną układów zasilania i instalacji zapłonowej, stacji obsługowych Z.S.T. i Motozbytu.
- 2) Władze powinny wprowadzić przy rejestracji obywateli badania zużycia paliwa przez zgłoszonych pojazdów, posilkując się przenośną aparaturą do natychmiastowego zamontowania (podana w instrukcji M. K.), jak również aparaturą do analizy gazów spalinowych typu „Crypton”.
- 3) Powinna być przeprowadzona kontrola wszystkich samochodów ponownie- i pounowociekich pod względem stosowania dodatkowych napędów, z natychmiastowym obowiązkiem ich wyłączenia.

Nie wolno bezkrytycznie wzmacniać resorów

Ostatnio można zauważyć wzrost napływu pomysłów racjonalizatorskich dotyczących tzw. „wzmacniania resorów”. W uzasadnieniu, niemal z reguły pomysłodawca pisze: „zauważyłem, że autobusy przeciążone, pracujące na złych odcinkach dróg, łamią resory — przeważnie tylne. Dla usunięcia łamania proponuję dodawanie piór, względnie zwiększenie ich grubości...”

Jednym słowem pomysłodawca twierdzi: jeżeli resor łamie się należy dodać pióro i sprawa załatwiona — można spokojnie dalej jeździć.

Otóż sprawa **nie jest załatwiona** i należy wyjaśnić dlaczego.

Dlatego, że resorów bezkrytycznie wzmacniać **nie wolno**. Resor samochodowy nie stanowi bowiem wyodrębnionego, samodzielnie pracującego, elementu zawieszenia przedniego lub tylnego. Jest on obliczony i konstruowany jako jedna z części całego układu zawieszenia, ściśle współpracującego w pokonywaniu naprężeń, jakie powstają wskutek działania nawierzchni drogi. Jego wymiary i jego charakterystyka są założone i doświadczalnie potwierdzone, wychodząc z podstawowych założeń jakimi są: ciężar pustego wozu, ciężar wozu obciążonego i rodzaj nawierzchni po jakiej ma on jeździć. Badania te są przeprowadzone dla każdego nowo produkowanego typu samochodu. Dla autobusów badania te są szczególnie dokładne i w wyniku ich konstruktor zawieszenia określa ostateczne formy wymiarowe, jakie dla określonych warunków pracy autobusu okazały się najkorzystniejsze, czyli mówimy, że konstruktor wybrał odpowiednią charakterystykę resoru.

Wykres określający ugięcie resoru w zależności od obciążenia nazywa się jego charakterystyką. Dla określonej charakterystyki resoru dobiera się odpowiednio amortyzatory, które tłumią drgania zawieszenia, **tylko dla ściśle określonych warunków** — w tym przypadku, czyli mówimy, że konstruktor wybrał odpowiednią charakterystykę resoru.

Jeżeli dodajemy pióro, względnie zmieniamy grubość piór lub ich długość, zmieniamy charakterystykę resoru. Wtedy uderzenia spowodowane nierównościami drogi przenoszą się — **złe tłumione przez amortyzatory** — na nadwozie lub nadwozie niosące. Są to objawy szczególnie szkodliwe dla samochodów niedociążonych, mających wzmocnione resory.

Drgania wytłumione przez zawieszenie, mają zasadniczy wpływ nie tylko na powstawanie pęknięć zmeczeniowych w ramie i nadwoziu, ale powodują uszkodzenia innych zespołów zawieszonych w ramie, dające w rezultacie ogólne „rozstrzeszenie” się wozu.

Trzeba zdać sobie sprawę, że **konstrukcja samochodu stanowi zamkniętą całość**. Jakakolwiek zmiana charakteru czynności wykonywanej przez zasadniczy zespół, powoduje rozprężenie całości, odbija się na funkcjonowaniu innych zespołów, nie powiązanych nawet bezpośrednio z zespołem zmienianym. Takim właśnie zasadniczym zespołem jest uresorowanie.

Jak sprawa „resorowa” wygląda na tle warunków eksploatacji naszych linii autobusowych?

Powiedzmy sobie uczciwie: **niekorzystnie!**

Jeżeli chcemy przewozić więcej pasażerów autobusami, aniżeli przewidywał to konstruktor, (a przecież to robimy!), jeżeli przeciążony autobus ma do przebycia drogę o nawierzchni złej, (a takie odcinki dróg mamy!), jeżeli w dodatku autobus jedzie szybko — co się często zdarza — to musimy za to płacić!

Czem? Niestety: złamanym resorem, zużywanymi się przedziornymi, przekładnikami, silnikiem, pekażącym nadwoziem, słowem krótszym okresem eksploatacji pojazdu.

Nie ma co „wymyślać” na złe wykonanie, materiał,

obsługę. Jeżeli musimy autobusy, w dzisiejszych trudnych warunkach komunikacyjnych, przeciążać, a jest jasne, że w pewnych warunkach, względnie w pewnych porach dnia, nie da się tego uniknąć, to bądźmy przygotowani na to, że mogą występować uszkodzenia.

Jeżeli należy się liczyć z ich występowaniem, to czy można im zapobiec i w jaki sposób?

Z uszkodzeniami typu „złamaniowego”, można temu złu zapobiec — jeżdżąc wolniej i ostrożniej, jak również — dzięki staranniejszej obsłudze.

Szanowni obywatele warsztatowcy i kierowcy z PKS-ów i MZK. Rozszerzajmy współzawodnictwo w zwiększonym przebiegu międzynaправczym, ale nie zapomną „wzmocnionych” resorów. Straty wskutek skrócenia okresu pełnej eksploatacji autobusów, czy samochodów ciężarowych, przez bezmyślne „wzmacnianie” — są większe, aniżeli zysk, uzyskany wielkim nakładem osobistym kierowców i obsługi, rzucający ze zwiększonego przebiegu międzynaправczego.

A więc koleddy racjonalizatorzy **ostrożnie ze „wzmacnianiem”**.

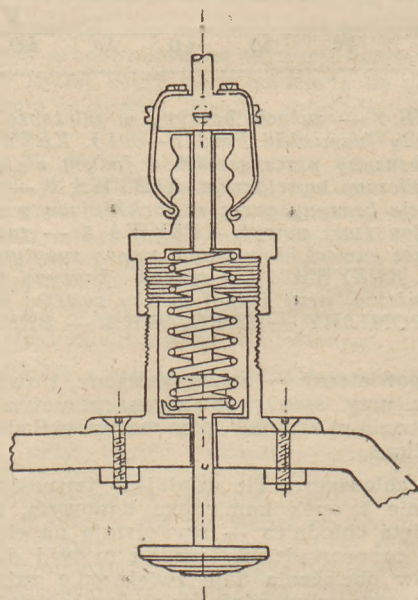
Z. A.

NOWY POMYSŁ OSZCZĘDNOŚCI PALIWA

W czasie jazdy samochodem noga kierowcy nie spoczywa spokojnie na pedale przyspiesznika. Przy każdej większej nierówności wóz podskakuje i noga naciska słabiej lub silniej talerzyk pedału. Dla samochodów posiadających gaźniki z pomką przyspieszeniową, drobne odchylenia pedału dają dodatkowy wyrzutek paliwa, wpływający znacznie na zwiększenie zużycia.

Dla uniknięcia tego niepożądanego zjawiska skonstruowano w Czechosłowacji urządzenie przy pedale, ograniczające w dużym stopniu jego „wahliwość”, a tym samym ograniczające dodatkowe zużycie paliwa.

Urządzenie to przedstawione jest na rysunku i polega na dodaniu sprężyny, która sprowadza zawsze pe-



Szkic urządzenia przy pedale przyspiesznika, ograniczającego „wahliwość” pedału

dał do położenia odpowiadającego najmniejszemu otwarciu przepustnicy — to znaczy cofa go.

Napężenie wstępne sprężyny jest regulowane nakrętką, która ma na przedłużeniu nacięte garby. W garby te wślizguje się sprężyna, zamocowana na sworzniu pedału. Sprężyna ta pomaga ustalić pedał przyspiesznika w trzech położeniach, odpowiadających zakresom najczęściej stosowanych szybkości, z tym, że jedno z nich odpowiada szybkości ekonomicznej.

Całe urządzenie ma za zadanie, poza ograniczeniem możliwości wzbogacenia mieszanki niezależnie od woli kierowcy, stworzenia takiego układu, w którym, ażeby w przypadkach zmiennej nacisku nogi na pedał miał on zawsze tendencję do ruchu przy-

mykającego otwartą przepustnicę. Jest to okoliczność ważna szczególnie dla tzw. „miękkiego“ układu pedału, względnie dla kierowcy jadącego w grubym obuwii, uniemożliwiającym dokładne „wycucie gazu“. Tego rodzaju urządzenie usuwa możliwości niepotrzebnego wzbogacania mieszanki, a więc wpływa na oszczędność paliwa.

Dobrze by było, żeby nasze warsztaty, obsługujące większe jednostki samochodowe, zastosowały omówiony pomysł. Można wykonać na razie próby na kilku wozach jeżdżących na odcinkach miejskich i między-miastowych.

Z. A.

○ ruchome stacje obsługi

Artykuł dyskusyjny

Obecnie, gdy znany jest ogólny cel przeprowadzania zabiegów profilaktycznych i zasada obsługi stałej — prowadzonej przez średnie i duże gospodarstwa samochodowe posiadające własne stacje obsługi samochodów, lub wykonujące te zabiegi w zakładach uspołeczniowych, a nawet prywatnych (jeśli tego wymaga potrzeba) — można sprawę tę uważać za częściowo rozwiązaną. Rozwiązanie to istnieje na szczeblu większych skupisk samochodowych, a więc w praktyce nie wykracza poza miasta wojewódzkie i większe miasta na obszarach uprzemysłowionych o rozbudowanym życiu usługowym — jak drobne warsztaty naprawcze, bądź szumnie zwane stacje obsługi samochodów.

Tymczasem zadania stojące przed wieloma przedsiębiorstwami wymagają rozrzużenia własnego taboru poza sferę objętą działalnością takich czy innych drobnych warsztatów samochodowych. I te pojazdy w praktyce nie posiadają obsługi stałej, ani też nie stosuje się do nich najprymitywniejszych zabiegów nawet przeprowadzanych dorywczo.

Mówiąc dorywczo mam na myśli takie pojazdy, które przy wykonywaniu swych stałych zadań mają duży dosyć promień działania i w pewnych nieregularnych odstępach czasu znajdują się w miejscach, gdzie istnieją możliwości dokonania zabiegów profilaktycznych. Będą to więc samochody obsługujące sklepy Gminnych Spółdzielni, które co pewien czas kierowane są po towar do miast wojewódzkich lub powiatowych i kierowcy ich mają możność wykorzystania istniejącej na trasie przejazdu stacji obsługi. Tu decyduje w dużym stopniu dobra wola kierowcy i zrozumienie wśród przełożonych znaczenia zabiegów profilaktycznych dla sprawnej pracy taboru.

Znacznie gorzej jest z pojazdami przydzielonymi na stałe drobnym zakładom przetwórczym, rozrzuconym daleko poza sferę możliwości korzystania ze stacji obsługi, zwłaszcza jeśli samochody takie są przeznaczone do zwózki towaru z pobliskiej stacji kolejowej, a więc promień ich działania ogranicza się do kilku kilometrów.

W przypadkach takich kierownictwo zakładu, w obawie braku transportu w razie nadejścia wagonów z reguły nie pozwala oddalać się kierowcy z samochodem do leżących nieraz o kilkanaście kilometrów stacji obsługi. Dobry i obowiązkowy kierowca, o dużym wyrobieniu obywatelskim, jest w stanie zmniejszyć tempo zniszczenia samochodu na skutek braku racjonalnej obsługi — przeważnie własnymi przyrządami, lecz efekty jego pracy, wobec krańcowego prymitywu, są znikome.

Z praktyki wiadomo, że w takich przypadkach, z braku instalacji wodnych, mycie odbywa się z ku-

belka i jego „efekty“, jeśli chodzi o podwozie, są wiadome.

Z drugiej zaś strony wiadome jest, że dobrzy fachowcy samochodowi trzymają się większych skupisk z uwagi na łatwość otrzymania pracy i w rezultacie w najtrudniejszych warunkach pracuje element młody, niewyrobiony i nie mający z kogo brać przykładu dobrej pracy. W tych warunkach stan techniczny wielu samochodów przedstawia się katastrofalnie.

Rozwiązanie tego zagadnienia przez częste zmienianie miejsca pracy samochodu tak, aby taki zamęczony pojazd przerzucić do ośrodka, w którym odżyje dzięki racjonalnej konserwacji i przekazaniu go z powrotem w złe warunki — nie wydaje się słuszne ze względu na mało wyrobioną odpowiedzialność kierowców. Wielu kierowników przekonało się, że na samochodzie „podchodzonym“ zmiana kierowcy powoduje z reguły przedwczesne zużycie i wycofanie pojazdu z ruchu.

Powstaje wobec tego pytanie: czy i w jakim stopniu zapobiegły by temu stanowi objazdowe stacje obsługi i jak winny być one wyposażone?

Wydaje się, że aby takie ruchome stacje obsługi mogły spełnić swoje zadanie muszą być wyposażone w niezbędne przyrządy obsługi stałej. Będą to: kompresor powietrzny ze zbiornikiem, poruszany silnikiem spalinowym i pistolet do ropy, smarownica przenośna o zdolności włączania smaru pod ciśnieniem 5 atmosfer, zespół zbiorników z olejami i wodą destylowaną, kwasem akumulatorowym, przenośny prostownik, a nawet akumulator zapasowy. Wskazana by była nadto pompa wodna wraz z przewodami do mycia samochodów, podstawowe barwy farb i lakieru, oraz zespół monterskich narzędzi z woltomierzem, amperomierzem, kwasomierzem itp.

Ten skromny zestaw zamontowany na obudowany samochód powinien, jako uzupełnienie, być wyposażony w stały stół ślusarski z pełnym wyposażeniem narzędziowym aż do ręcznej wiertarki.

Sprawa kuźni polowej i aparatu acetylenowego do spawania, jak i całego zaproponowanego tu sprzętu to kwestia do dyskusji. Najważniejszą tu sprawą będzie obsługa w osobie kierowcy-montera jako kierownika plus praktykant. Od ich fachowości i podejścia do pracy za eżny jest praktyczny efekt takiego rozwiązania zagadnienia zabiegów obsługowo-profilaktycznych.

Ponieważ zespół taki będzie dysponował 16 roboczogodzinami, z których część będzie zużyta na przejazd, nie wydaje się możliwe obsłużenie więcej niż 3—4 pojazdów dziennie i rozwiązanie to może nie znajdować ekonomicznego uzasadnienia. W każdym razie sprawa warta dyskusji i dociekania ekonomistów.

Andrzej Sadowski

**Druki samochodowe zamawiaj w myśl
oszczędnej gospodarki papierem**

Nowe Wydawnictwa

MECHANIKA W KALEJDOSKOPIE

Nakładem Państw. Wydawnictw Technicznych ukazała się praca J. I. Perelmana, którą przełożył z języka rosyjskiego J. Smolak. Książka posiada następujące działy: główne zasady mechaniki, siła i ruch, siła ciężenia, spadanie i rzut, ruch obrotowy, uderzenie, coś niecoś o wytrzymałości, praca — moc — energia, tarcie i opór ośrodka, mechanika w przyrodzie żywej.

Książka napisana popularnie, a jednak ściśle naukowo, podaje prawa mechaniczne w sposób niezwykle prosty i obrazowy, a więc przystępny dla każdego. Czyta się ją jak interesującą powieść. Pracę ilustruje 89 doskonale dobranych rysunków. Książka winna się znaleźć w ręku każdego, kogo choć w części interesują sprawy związane z mechaniką. (tg)

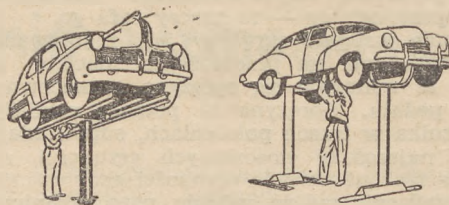
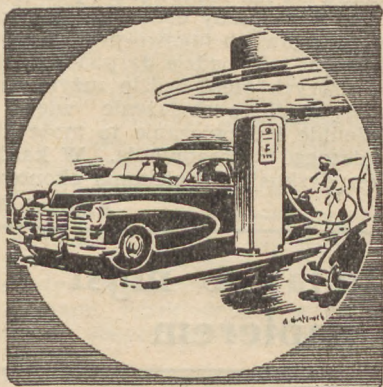
BEZPIECZEŃSTWO PRACY PRZY URZĄDZENIACH ELEKTRYCZNYCH

Nakładem Państw. Wyd. Technicznych wyszła z druku, pod egidą Stowarzyszenia Elektryków Polskich, książka pt. Bezpieczeństwo pracy przy urządzeniach elektrycznych. Jest to dzieło zbiorowe — zbiór wykładów wygłoszonych na pierwszym kursie dla wykładowców bezpieczeństwa pracy przy urządzeniach elektrycznych.

Praca omawia dość obszernie zagadnienia związane z bezpieczeństwem pracy na tym odcinku. Wyczerpująco omówiono bezpieczeństwo pracy przy urządzeniach wewnętrznych wysokiego napięcia, bezpieczeństwo pracy na sieciach napowietrznych, na sieciach kablowych. W książce omówiono nadto zabezpieczenia przed porażeniem, sprzęt ochronny i ratownictwo, podając nadto badania statystyczne wypadków oraz ważniejsze przepisy, akty ustawodawcze i rozporządzenia wykonawcze. Książkę ilustruje szereg rysunków i wykresów. (tg)

MECHANIK — PORADNIK TECHNICZNY —

Nakładem Instytutu Wydawniczego SIMP — Warszawa wyszedł z druku zeszyt 3 części pierwszej, tomu drugiego Poradnika Technicznego — Mechanik. Zeszyt zawiera dalszy ciąg rozdziału III — badanie metali i ich stopów, w tym § 6 — metody analizy termicznej, § 7 — badania elektryczne metali i ich stopów, § 8 — badania magnetyczne, § 9 — badania elastooptyczne, § 10 — badania różne (badania akustyczne, za pomocą wyznaczenia gęstości i ciężaru właściwego, próba iskrowa i pilnikowa, badania za pomocą termokolorów, próba rtęciowa, próba luminiscencji). Nadto zeszyt 3 zawiera część Rozdziału IV — szczegółowy opis metali i ich stopów.



PORADNIK TECHNICZNY

Czas „Motoryzacja”, poczynszy od następnego zeszytu otwiera nowy dział pod tytułem: **PORADNIK TECHNICZNY**, w którym odpowiadać będą wybitni fachowcy w dziale obsługi, konserwacji oraz w dziale warsztatowym — na wszystkie zapytania Czytelników, dotyczących tych działów.

Zapytania o charakterze interesującym ogół Czytelników, będą publikowane wraz z uwagami fachowców, którzy naświetlać będą wszechstronnie dane zagadnienie.

Zapytania o charakterze nowatorskim i racjonalizatorskim będą jedynie publikowane na wyraźne zezwolenie Czytelnika.

Pytania prosimy kierować do Redakcji „Motoryzacji”.

PRENUMERATA ULGOWA

W roku 1951 wprowadziliśmy prenumeratę ulgową. Wynosi ona kwartalnie — zł 4 gr 50, półrocznie — zł 9, rocznie zł 18.

Do korzystania z prenumeraty ulgowej są uprawnieni:

- 1) członkowie stowarzyszeń technicznych zrzeszonych w Naczelnej Organizacji Technicznej przy abonowaniu **co najmniej pięciu egzemplarzy** czasopisma, poprzez oddział NOT lub oddział stowarzyszenia technicznego;
- 2) studenci wyższych uczelni przy abonowaniu **co najmniej pięciu egzemplarzy**, poprzez koła naukowe lub inne zrzeszenia studentów wyższych uczelni;
- 3) uczniowie szkół zawodowych przy abonowaniu **co najmniej pięciu egzemplarzy**, poprzez dyrekcję szkoły;
- 4) kluby racjonalizatorskie przy abonowaniu **co najmniej pięciu egzemplarzy**.

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

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

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

Z KRAJU

PRZEMYSŁ MOTORYZACYJNY WYKONAŁ PLAN NA ROK 1950 W DNIU 12 GRUDNIA

W dniu 12 grudnia r. ub. wartościowy plan produkcji na rok 1950 wykonały: przemysł motoryzacyjny, maszynowy i wyrobów metalowych.

Plany produkcyjne dla tych przemysłów na rok 1950 były znacznie wyższe, niż w roku 1949. Tak więc dla przemysłu motoryzacyjnego wyznaczono plan o 43% wyższy, niż w roku 1949, dla przemysłu maszynowego — plan był o 27% wyższy niż w roku 1949, a dla przemysłu wyrobów metalowych plan był o 20% wyższy niż w r. 1949.

W dniu 14 grudnia 1950 r. wykonał swe zadania roczne cały przemysł budowy maszyn ciężkich, którego plan na rok 1950 był wyższy o 15% od planu w r. 1949.

16 STACJI SPRĘŻONEGO GAZU ZIEMNEGO POWSTANIE NA TERENIE OKRĘGU STOŁECZNEGO

Prace nad doprowadzeniem do Warszawy gazociągu, łączącego źródła gazu ziemnego na Podkarpaciu ze stolicą, zakończono 16 grudnia 1950 r. Ostatni — 150-kilometrowy odcinek gazociągu, biegnący do stolicy, zmontowano w okresie 7 miesięcy, zamiast jak przewidywał plan — w ciągu dwóch lat.

W związku z doprowadzeniem do okręgu warszawskiego gazu ziemnego, rozpoczęto w okręgu stołecznym budowę stacji sprężania i tankowania gazu ziemnego, służącego do napędu samochodów. W pierwszym rzucie zaplanowano uruchomienie szesnastu stacji zaopatrywania samochodów w sprężony gaz ziemny.

PRZODOWNICY PRACY OTRZYMUJĄ W NAGRODĘ MOTOCYKLE

Zakłady Przemysłu Węglowego w Rybniku wprowadziły nową formę wyróżniania i wynagradzania najbardziej zasłużonych górników — przodowników pracy i racjonalizatorów, zakupując dla nich motocykle. W Dniu Górnika motocykle otrzymało sześciu czołowych górników kopalni „Kurów”, którzy osiągnęli najlepsze wyniki w produkcji, a nadto wyróżnili się w pracy społecznej.

KIEROWCA Z POZNANIA OSIĄGNĄŁ NA SKODZIE 100.280 KM BEZ NAPRAWY GŁÓWNEJ

Z Poznania donoszą, że ob. Mieczysław Zaborowski — kierowca zatrudniony w Poznańskich Zakładach Ceramiki Czerwonej — przejechał na samochodzie osobowym Skoda 1101 — 100.280 km bez naprawy głównej. Ob. Zaborowski zobowiązał się przejechać jeszcze 10.000 km bez naprawy głównej.

WYDZIAŁY KOMUNIKACYJNE ZAOSTRZAJĄ KARY ZA PIJAŃSTWO

Wzmocniona akcja kontrolna Wydziałów Komunikacyjnych zaczyna dawać wyniki. W okresie mies. listopada r. ub. za prowadzenie pojazdów samochodowych w stanie nietrzeźwym i spowodowanie wypadków cofnięto „prawa jazdy” na stałe — 1 kierowcy, na okres 8 lat — 2 kierowcom, na okres 5 lat — 6 kierowcom, na okres 3 lat — 9 kierowcom. Zaostrzenie kar da z pewnością, po pewnym okresie czasu, wyniki pozytywne.

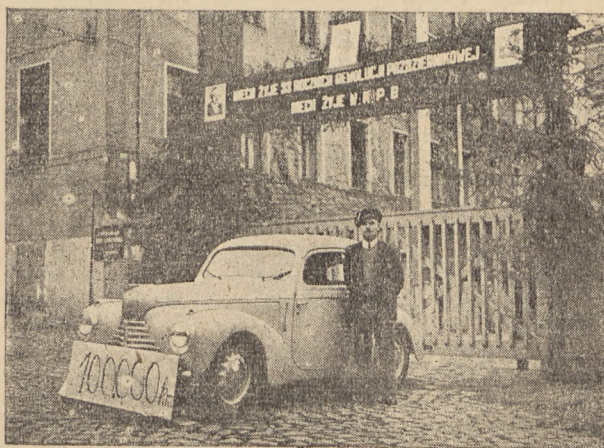
W okresie października r. ub. Wydział Komunikacyjny odebrał prawa jazdy 41 kierowcom na okres od 2 tygodni do 3 lat — za prowadzenie samochodów w stanie nietrzeźwym.

100.999 KM NA SKODZIE 1101

Zawidowskie Zakłady Przemysłu Wełnianego w Zawidowie na Dolnym Śląsku mają swego rekordzistę. Tow. Józef Konarzewski przejechał samochodem osobowym „Skoda” w przededniu 33 rocznicy Rewolucji Październikowej 100.499 km bez naprawy głównej, realizując w ten sposób zobowiązanie podjęte ku uczczeniu 32 rocznicy Wielkiej Rewolucji w r. 1949 i dokładając jeszcze jedną cegiełkę do budowy socjalizmu w Polsce. Wykonanie zobowiązania zbiegło się u tow. Konarzewskiego z jubileuszem 25-letniej pracy przy kierownicy samochodowej.

Ostatnią podróż odbył tow. Konarzewski swoją „Skodą” bez najmniejszego defektu z Zawidowa do Warszawy, gdzie wóz został oddany do Motozbytu, celem naprawy. Przy wjeździe na teren Motozbytu licznik samochodu wykazywał 100.999 km, czyli dzielny kierowca dołożył jeszcze jeden tysiąc kilometrów do poprzednio zgłoszonych. Zamaczyć należało, że zobowiązanie zostało podjęte przez tow. Konarzewskiego po przejechaniu 33.000 km.

Tow. Konarzewski jest — o ile nam wiadomo — pierwszym kierowcą, który przekroczył granicę 100.000 km bez naprawy głównej na „Skodzie” (1101), dając dowód swojej wysokiej klasy, opanowania i znajomości samochodu.



Czołowy kierowca dolnośląski — kol. Józef Konarzewski, przy wozie marki Skoda 1101 na którym przejechał 100.999 km.

Rekordziście i jubilatowi składamy w tym miejscu serdeczne gratulacje i życzymy, aby postępując w dalszym ciągu jak prawdziwy przedstawiciel klasy robotniczej, jak najszybciej wykonał swoje zadanie ciężące na nim w Planie 6-letnim.

Jerzy Tonaczew

PAŃSTWOWA KOMUNIKACJA SAMOCHODOWA WYKONAŁA PLAN przewozów osobowych w roku 1950-ym — na 54 dni przed terminem. W ruchu towarowym plan przewozów w roku 1950-ym wykonano na 49 dni przed terminem.

PIERWSZE TAKSÓWKI MARKI „POBIEDA” Miejskiego Przedsiębiorstwa Taksówkowego wyruszyły na Warszawę dla obsługi publiczności w dniu 24 grudnia 1950 r. Narazie wyznaczono 7 miejsc postoju taksówek M. P. T. na terenie stolicy.

Stop — dokąd tak pilno?!

Czy wiecie co to jest „lizak”? Nie, w tym przypadku nie chodzi o cukierek, ale o niewielką białoczerwą tarczę na drążku, tak właśnie nazywaną przez kierowców. Na widok takiej tarczy na środku jezdni — gwałtowny zgrzyt hamulców i samochód przystaje.

No, kolego, a wam gdzie się tak spieszy? — takie pytanie słyszy kierowca, wychylający się niespokojnie z wozu. Prawie zawsze można usłyszeć odpowiedź popartą przysięgami na wszystkie świętości, że przecież „jechałem najwyżej dwudziestką”. Nie pomogły jednak żadne wykrety. Stoper jest niezawodnym sprawdzianem. Za przekroczenie na ulicach miasta przepisanej szybkości należy się 15 zł grzywny i surowe upomnienie.

Lista zatrzymanych. Jest bardzo zimno. Wieje listopadowy wiatr, siąpi listopadowy deszcz ze śniegiem. Stoimy z podniesionymi kołnierzami na ulicy 1 Maja w Katowicach, u wylotu szosy Murckowskiej, na jednym z najbardziej ruchliwych szlaków stolicy wyjeżdżania. Co chwilę, czasem jeden za drugim, mkną obok nas samochody. A my urządzamy prawdziwe „polowanie”. Wybieramy na chybił trafił wszystkie podejrzane wozy i zatrzymujemy te wszystkie, które jadą z nadmierną szybkością. Skąd wiemy, że niektóre samochody jadą za szybko? Oto wzdłuż ulicy na przeszerzeni 100 mtr. ustawieni są kontrolerzy ze stoperami. Gdy obiczą, że kierowca mknął ponad 40 km/godz. dają znak ręką i wówczas nikt się nie może wyłgać.

Staliśmy na wspomnianym punkcie z półtorej godziny. Niestety, trzeba stwierdzić, że prawie nie było wozu który by miał wszystko w porządku. Oto krótką listę zatrzymanych. Ciężarówka MHD Ford Gaz miała tak obluźowaną kierownicę że ob. Stefan Śmietaniński z Kontroli Drogowej rozkazał kierowcy natychmiast jechać do zajezdni, a na jutro stawić się do przeglądu. Kierowca DKW zapłacił 15 zł grzywny za tę samą wadę wozu i za to że nie posiadał ważnych dowodów. Kierowca Paweł Morawiec nie wiedział nawet o tym, że w jego wozie nie działa ręczny hamulec, a W. Woźniak zapłacił mandat za szybką jazdę.

Karę wymierzono kierowcy wozu PKS za to, że w sfoferce jechały trzy osoby. W skandalicznym stanie znajdował się wóz spółdzielni mięsno - masarskiej „Jedność”.

Autobus śląskich Linii Komunikacyjnych z przyczepką — na linii 18 Mysłówice — Dąbrowa Górnicza, został zatrzymany za szybką jazdę. Kierowca PKS — R. Musioł rozwinął szybkość ponad 50 km/godz., gdyż chciał minąć autobus, a światła miał tak ustawione, że w nocy oślepił jadących z przeciwnej strony kierowców, a ponadto w wozie nie posiadał apteczki. 58 km/godz. jechał w centrum miasta — Chevroletem, kierowca SPB A. Wysocki, a 56 km/g. rozwinął kierowca A. Leśnik. Czesławowi Wnętrzak z Sosnowca odebrano prawo jazdy za to, że jako trzeci starał się wyminąć samochód i zjechał zupełnie na lewą stronę. Poza tym zatrzymano szereg innych kierowców, a tak ich było dużo, że trudno wszystkich wyliczyć.

Przestroga na przyszłość. Mieszkańcy miast śląskich coraz częściej skarżą się na anarchię drogową. Głupota i niechlujstwo niektórych kierowców są przyczyną mnożących się wypadków. Dlatego też wypowiada im się ostrą, bezwzględną wagę. Z inicjatywy Polskiego Zw. Motorowego często urządzone są i będą kontrole drogowe, mające na celu wylapanie wszystkich niesfornych kierowców. Bada się ich przede wszystkim pod względem trzeźwości. Gdy tylko zaistnieje podejrzenie, że kierowca jest po paru „głębszych”, natychmiast odsyła się go do badania lekarskiego, gdzie próbka krwi ustali dokładnie procent alkoholu w organizmie.

Warto przypomnieć, że nawet mała dawka wódki wpływa ogromnie na obniżenie zdolności orientacyjnej człowieka. Każdy kierowca, któremu się udowodni ja-

zde „pod gazem” zostanie surowo ukarany, aż do odebrania prawa jazdy i do kary więzienia włącznie.

Badania techniczne. Zatrzymane samochody bada się także dokładnie pod względem technicznym. Niestety, wie u kierowców nie dba o swoje wozy i wielu kierowców referatów transportowych lub kierowców zajezdni zmusza kierowców do jazdy wozami w złym stanie, co jest przyczyną częstych wypadków.

Bardzo często w samochodach nieczynne są hamulce ręczne lub w ogóle źle działają hamulce, obluźwane są kierownice, a na liczne wypadki wpływa ogromnie fatalny stan ogumienia.

Na skutek dotychczasowego braku kontroli, kierowcy autobusów stali się samozwańczymi panami szos. Często rozwijają nadmierną szybkość, nie zważają na przepisy ruchu, zabierają do wozów większą ilość pasażerów niż im wolno.

W swoich kontrolach służba drogowa zwraca ponadto baczną uwagę na motocyklistów, rowerzystów i furmanki. Pierwsze mandaty karne i wezwania do przeglądu technicznego powinny stać się dla wszystkich kierowców ostatnim ostrzeżeniem.

Spółeczna kontrola będzie walczyć z anarchią aż do zupełnego jej zlikwidowania. We wspomnianej kontroli wzięli udział przedstawiciele Kontroli Wydziału Drogowego WRN, Polskiego Zw. Motorowego, Prokuratury, Sądu i Zw. Zaw. Transportowców.

Każdy świadomy kierowca zawodowy i amator powinien być zrzeszony w Polskim Zw. Motorowym. Dla mu to możliwość dalszego kształcenia się, uprawiania sportów, pogłębiania techniki samochodowej i kultury drogowej.

Gdyby wszyscy kierowcy byli zrzeszeni w PZM wypadki na drogach należałyby do rzadkości.

J. Kozłowski — Katowice

TRANSPORTOWCY — POMAGAJCIE SOBIE NAWZAJEM!

Referat Transportowy Okręgowego Oddziału Centrali Spółdzielni Mleczarsko - Jajczarskich w Lublinie otrzymał następujący miły list, którego treść podaję w wycinku:

„Dyrekcja Państwowej Fabryki Przetworów Drzewnych „Jarot” w Rudniku n/Sanem przesyła na ręce Waszego Kierownictwa wyrazy podziękowania za pomoc okazaną naszemu kierowcy ob. Michałowi Harysymowiczowi w czasie jego pobytu w Lublinie, tj. za wypożyczenie mu jednego paska do wentylatora samochodu „Studebaker”. Donosimy, że wyrozumiałe stanowisko Wasze przyczyniło się do kontynuowania przez naszego pracownika dalszej podróży, a przez to i do uniknięcia przestoju samochodu.”

Wszyscy transportowcy wiedzą, jak często zdarzają się wypadki, gdy kierowca w obcym mieście potrzebuje natychmiastowej, często niewielkiej pomocy, aby kontynuować jazdę i zapobiec tak szkodliwemu pod względem gospodarczym przestojowi samochodu.

Dzięki pomocy Referatu Transportowego Okręgowego Oddziału CSMJ w Lublinie — samochód Fabryki Przetworów Drzewnych w Rudniku mógł bez straty czasu wykonać zadanie i powrócić do swej bazy.

Przykład godny naśladowania!

Pomagajmy więc sobie nawzajem!

Nie zapominajmy również o podziękowaniu za świadczoną przysługę i o zwróceniu wypożyczonej części lub innych poniesionych kosztów. Zachęci to brać transportową do udzielania sobie nawzajem pomocy, wzmacni zaufanie i zacieśni więzy solidarności wszystkich pracowników transportu.

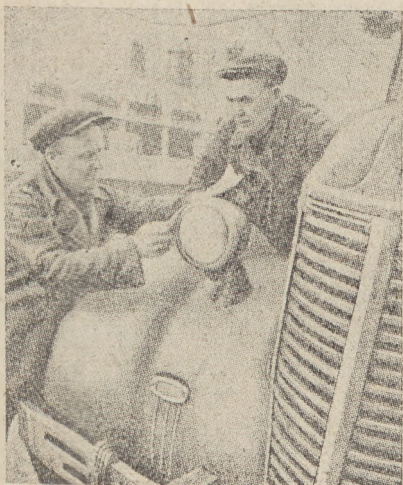
Jan Ender

ZE ŚWIATA

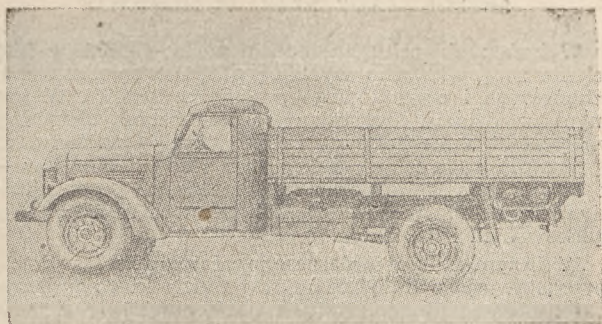
SIEDEM DNI PRACY NA ZAOSZCZĘDZONEJ BENZYNIE

Przykład czynów Lidii Korabielnikowej i Fiedora Kuźniecowa, którzy osiągnęli wspaniałe i szczególne wyniki w dziedzinie oszczędzania surowców i materiałów produkcyjnych, stał się silnym bodźcem również dla kierowców radzieckich. Tak więc na przykład — we wszystkich zajezdniach autobusowych Leningradu kierowcy podjęli zobowiązanie pracowania kilka dni w miesiącu na zaoszczędzonym paliwie.

Doskonałe wyniki we współzawodnictwie tego typu osiągnęli kierowcy 2-jej zajezdni autobusowej w Leningradzie — J. Aleksiejew oraz F. Ryskałkin. Jeżdżąc na autobusie L-4 (silnik ZIS — 120) zaoszczędzają oni ponad 1000 litrów benzyny w ciągu miesiąca — w stosunku do norm obowiązujących. Oszczędność ta umożliwia kierowcom pracę na zaoszczędzonej benzynie w ciągu około 7 dni w miesiącu.



Na zdjęciu kierowca J. Aleksiejew (z lewej) przejeżdża autobus od kolegi — zmiennika F. Ryskałowa.



Na zdjęciu wariant 4 tonowej ciężarówki ZIS-150 na gaz sprężony. Przy szoferce, pod skrzynią widoczny zbiornik gazu.

WARSZTATOWCY RADZIECCY PODWYŻSZAJĄ NORMY

Inicjatywa inżyniera F. Kowalewa, który opracował sposoby wprowadzenia wyższych norm, znalazła gorące przyjęcie wśród pracowników radzieckich warsztatów naprawczych. Jesienią ub. roku w wielu warsztatach odbyły się specjalne narady robocze, mające na celu przedyskutowanie projektu inż. Kowalewa.

Miedzy innymi narada taka odbyła się w 2-gim Moskiewskim Warsztacie Naprawczym, na której — przy liczonym udziale inżynierów, techników, pracowników technicznych i przodowników pracy — gruntownie przedyskutowano projekt inż. Kowalewa.

Po dyskusji uchwalono utworzenie zakładowej rady technicznej z zadaniem której będzie nauczanie i rozpowszechnianie nowoczesnych metod pracy wybitnych przodowników. Silny nacisk położono na rozpowszechnienie tych osiągnięć wśród całej załogi warsztatów. Przewodniczącym rady technicznej wybrano naczelnego inżyniera warsztatów — N. Bogdanowa.

W cechach utworzono osobne rady techniczne, do których wchodzi przedstawiciele wydziałów technicznych warsztatów, kierownicy działu norm, czelowni majstrowie, oraz inżynierowie — technolodzy. Cechowe rady techniczne przystąpiły do wykonania zadania — opracowując szczegółowe plany nauczania sposobów pracy wybitnych przodowników. Miedzy innymi przeprowadzono szereg prób ścisłego mierzenia czasu, w jakim wykonują poszczególne czynności wybitni specjaliści.

Pierwszy śnieg! Grupa samochodów osobowych „Pobieda“ w czasie prób fabrycznych na drodze przysypanej świeżo spadłym śniegiem.



WYSTAWA RADZIECKIEGO PRZEMYSŁU MOTORYZACYJNEGO W MOSKWIE

W końcu ub. roku na terenie parku CDKA w Moskwie zorganizowano wystawę pt. „Osiągnięcia samochodowego i ciągnikowego przemysłu ZSRR”. W jednym z działów wystawy rozmieszczono eksponaty w postaci samochodów i ciągników — najświeższej produkcji radzieckiej, dalej dział samych silników — ostatnich konstrukcji oraz dział motocykli produkowanych w zakładach moskiewskich, kijowskich, iżewskich, gorkowskich i irbitskich.

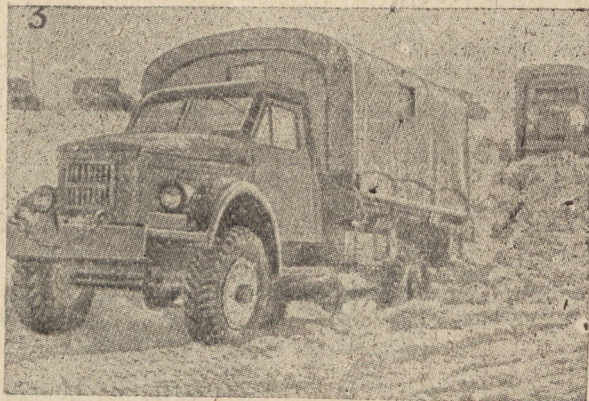
W innym dziale umieszczono fotografie i wykresy przedstawiające linię rozwojową radzieckiego przemysłu motoryzacyjnego. Z tych porównań bije w oczy wielki rozmach, postęp i wspaniałe osiągnięcia tego przemysłu.

Zwiedzający Wystawę w sposób łatwy i przystępny może dokonać przeglądu myśli technicznej przemysłu ZSRR oraz ocenić jego drogi rozwojowe. Są tam ciekawe fotografie pierwszego samochodu ciężarowego produkowanego w Związku Radzieckim AMO-F 15 — wyprodukowanego w roku 1924-ym, ilustracje całego szeregu ulepszeń ubiegłego ćwierćwiecza, aż do komfortowego wozu osobowego ZIM, skonstruowanego w roku 1939-ym (wóz ten oglądaliśmy na Poznańskich Międzynarodowych Targach w Poznaniu w r. 1950-ym — red.), którego produkcję seryjną rozpoczęły Zakłady im. Mołotowa w Gorkim w drugiej połowie ubiegłego roku.

Wystawę zwiedzają tłumy ludzi. Trzeba zaznaczyć, że przemysł motoryzacyjny, jego praca i wyniki są przedmiotem wielkiego zainteresowania społeczeństwa radzieckiego, które czuje się dumne z wiekich osiągnięć swego przemysłu. Ale poza zadaniem informacyjnym Wystawa spełnia jeszcze inną rolę — daje ważną pomoc wszystkim osobom związanym w jakikolwiek sposób zawodowo z przemysłem, obsługą lub handlem samochodowym, a przede wszystkim ułatwia naukę licznych rzeszom młodzieży studiującej samochodziarstwo. W tym celu utworzono specjalny oddział Wystawy, gdzie pokazano różne silniki w przekrojach oraz szereg części samochodu i motocykla, jak również niektóre sposoby obróbki.

CIEŻARÓWKA GAZ-63

Jednym z nowszych typów ciężarówek produkcji radzieckiej jest GAZ 63. Ogólna charakterystyka tego wozu: nośność 2 tony, napęd na dwie osie, kabina kierowcy silnie wysunięta do przodu — co dało znacznie większe możliwości przy manewrowaniu i większą zwrotność wozu, jak również wygodniejsze rozłożenie ciężaru na osiach i racjonalniejsze wyzyskanie płaszczyzny ładowania.



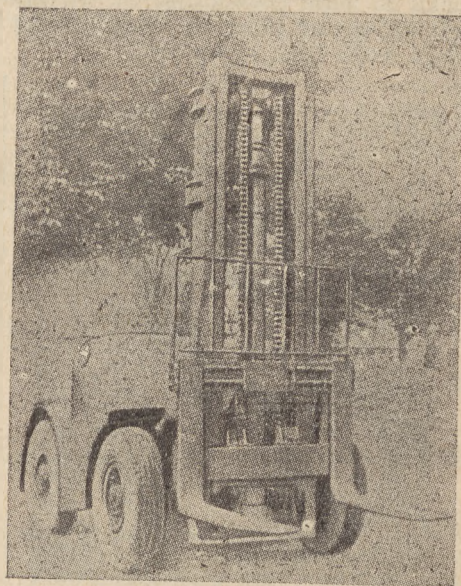
Na zdjęciu ciężarówka GAZ 63 w czasie jazdy próbnej po drodze silnie zaśnieżonej.

Specjalną uwagę zwrócono na powiększenie prześwitu: wysokość prześwitu mierzy od poziomu drogi do najniższego punktu przedniego mostu — 273 mm, do najniższego punktu tylnego mostu — 273 mm, do skrzynki przekładniowej — 480 mm.

Ciężarówka GAZ-63 przeznaczona jest do pracy w specjalnie trudnym terenie — przy torfowiskach, podmokłych lasach, na bezdrożach oraz na drogach ośnieżonych

UNIwersalny ŁADOWACZ

Nowy typ lekkiego uniwersalnego ładowacza samochodowego (moc podnoszenia — 3 tony), skonstruowanego przez inżynierów Dniepropetrowskich Zakładów Samochodowych, a obecnie produkowanego seryjnie. Podnośnik — ładowacz przeznaczony jest przede wszystkim do ładowania i wyładowywania różnych ciężkich przedmiotów lub towarów (zarówno przedmiotów o wielkich wymiarach, jak też materiałów sypkich).



Na zdjęciu uniwersalny ładowacz samochodowy o mocy podnoszenia 3 tony. Widok z przodu.

Takie ładowacze przeznaczone są do pracy w pierwszym rzędzie przy magazynach przemysłowych, na placach budów, przy magazynach bocznic kolejowych oraz w portach morskich i rzecznych.

Próby przeprowadzone w pracy wykazały nie tylko wielką wydajność ładowania, ale również jego wielką sprawność.

Wyprodukowano również ładowacze o większej mocy — 5 ton.

2188 SAMOCHODÓW ORAZ 4000 MOTOCYKLI ZAKUPILI GÓRNICY I HUTNICY W STALINO — W OKRESIE 1950 R.

Agencje prasowe podały, że w ciągu roku 1950 górnicy i metalowcy Zagłębia Donieckiego nabyli w sklepie samochodów i motocykli w mieście Stalino — 1602 samochody osobowe marki „Moskwicz”, 586 samochodów marki „Pobieda”, ponad 4.000 motocykli i kilka tysięcy rowerów — na użytek prywatny.

Wynik ten, to pierwszy okres pracy sklepu samochodowego w mieście Stalino. Sklep ten otwarto przed rokiem.

ZAKŁADY REGENERACJI OLEJÓW W LENINGRADZIE

W końcu ub. roku w Leningradzie otwarto zakład regeneracji olejów samochodowych. Zakład ten należy do najbardziej nowoczesnych w ZSRR — zastosowano w nim szereg ulepszeń, a m. in. zmechanizowano transport wewnętrzny (np. beczki z olejem podawane są przy pomocy transporterów łańcuchowych bezpośrednio na samochody), obudowano maszyny regenerujące olei metalowymi „szafami” ze specjalnymi „wyciągaczami”. Te urządzenia umożliwiają łatwy dostęp do regeneratorów ze wszystkich stron.

Bezpośrednio przy zakładach regeneracyjnych pracuje laboratorium chemiczne, które m. in. ściśle sprawdza jakość regenerowanego oleju — drogą rozlicznych analiz.

Zaplanowana wydajność Zakładów została już znacznie przekroczona. Gospodarstwa samochodowe w Leningradzie otrzymują od pewnego czasu znaczne ilości oleju regenerowanego, w gatunku najzupełniej zadowalającym potrzeby eksploatacyjne samochodów. W związku z powyższym znacznie spadło zużycie świeżego oleju samochodowego.

NOWE KSIĄŻKI RADZIECKIE

W Związku Radzieckim wyszły ostatnio z druku następujące książki z dziedziny automobilizmu.

E. A. Czudakow — „Teoria samochodu” (Moskwa—Maszgiz 1950 r.), stron 344, nakład 20.000 egz.

W. M. Siemienow — Ciągniki i samochody. Zajęcia praktyczne (Moskwa — Sielchozgiz 1950 r.), stron 296, nakład 50.000 egz.

N. S. Reszetnikow — „Naprawa samochodów GAZ-51 i ZIS-150” (Kijów - Gostechizdat Ukrainy 1950 r.), stron 235, nakład 25.000 egz.

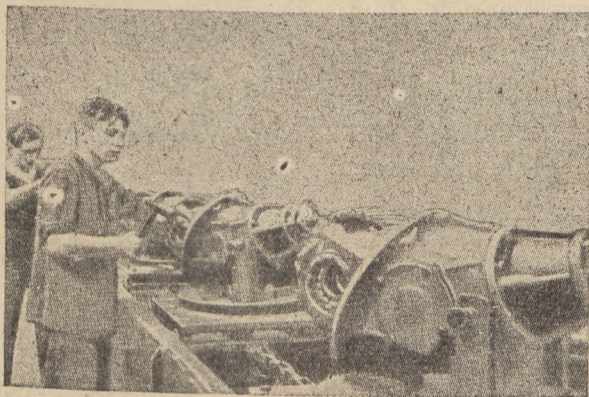
W. A. Popow — „Sprzęt kontrolny i pomiary dla ciągników” (Moskwa - Maszgiz 1950 r.), stron 187, nakład 10.000 egz.

W. G. Rozanow — Pneumatyczne wyposażenie samochodów, ciągników i przyczep” (Moskwa - Maszgiz 1950 r.), stron 295, nakład 8.000 egz.

T. S. Grozowski, D. I. Donskoj, L. T. Greczinskaja — „Szczegółowy napraw samochodu GAZ-51” (Moskwa - Maszgiz 1950 r.), stron 108, nakład 10.000 egz.

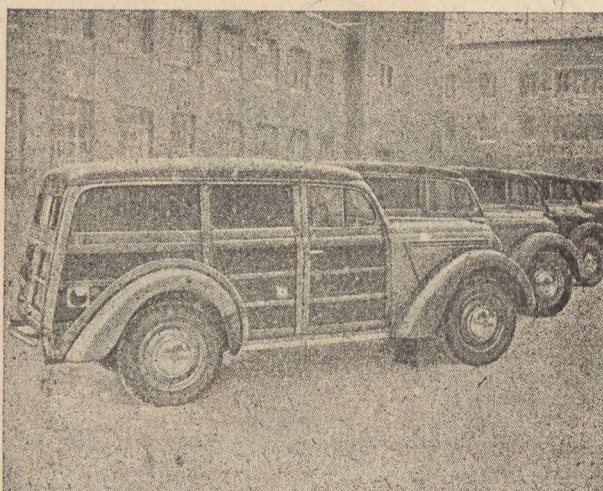
A. S. Samko — „Naprawa łożysk silników ciągnikowych” (Mińsk - Sielchozgiz Białorusi), stron 163, nakład 5.000 egz.

PRZODOWNICY PRACY



Na zdjęciu — robotnicy Zakładów Imienia Stalina pod Moskwą przy taśmie montażowej skrzynek redukcyjnych. Brygada ta prowadzi we współzawodnictwie.

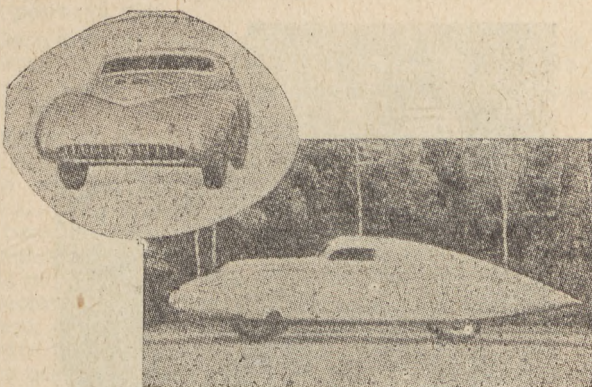
FURGONIKI NA PODWOZIU „MOSKWICZA”



Seria furgoników skarosowanych na podwoziu „Moskwicz” oczekuje na dziedzińcu fabryki na wysyłkę w teren, gdzie wydatnie pomogą i przyspieszą dostawę lekkich towarów dla ludzi pracy.

Furgoniki te były m. in. wystawione na ostatniej wystawie radzieckiego przemysłu motoryzacyjnego w Moskwie.

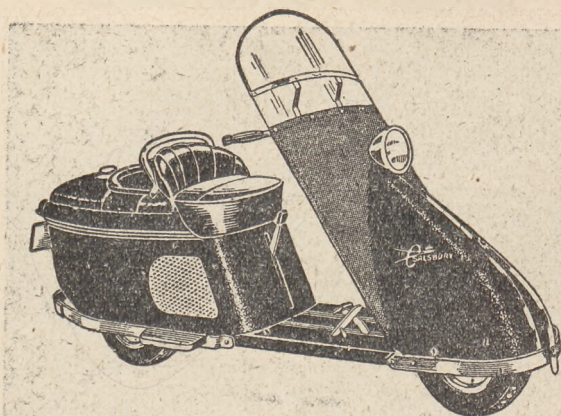
„POBIEDA” Z OPLYWOWYM NADWOZIEM



Samochód „Pobieda” ze specjalnie wybudowanym opływowym nadwoziem (górne zdjęcie przedstawia „Pobiedę” z przodu), skonstruowanym i wybudowanym w Zakładach im. Mołotowa w Gorkim. Nadwozie skonstruowano specjalnie dla prób bicia rekordów na 50, 150 i 300 km. Samochód ten (kierowca M. Metelew, mechanik — W. Rodinow) osiągnął na dystansie 50 km szybkość 159,192 km/godz., na 150 km — 161,210 km/godz., na 300 km — 147,221 km/godz. Kierowca M. Metelew otrzymał tytuł mistrza sportu automobilowego ZSRR w roku 1950.

**Oszczędzając stale
— oszczędzasz wiele**

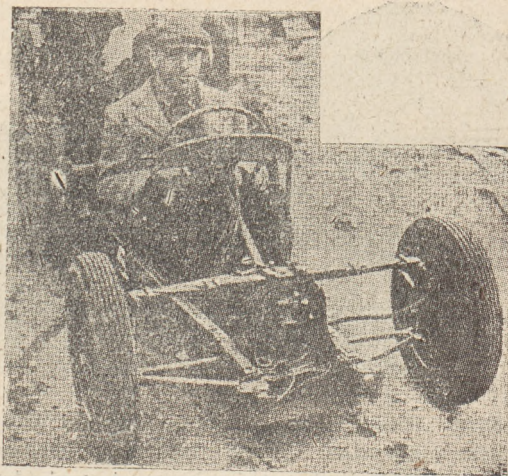
NOWY TYP „MOTONOGI“



Dwukołowe scootery, czyli „motonogi“, stają się coraz bardziej rozpowszechniającym się środkiem komunikacji lokalnej. Na zdjęciu jedna z nowocześniejszych konstrukcji, charakteryzująca się dużą szybkością i małym zużyciem paliwa. Motonoga waży 72 kg i pozwala na rozwinięcie szybkości 74 km/godz. Silnik o litrażu 100 ccm.

AMATORSKI SAMOCHODZIK 500 CCM

Budowa amatorskich samochodzików rozpowszechnia się coraz bardziej, przynosząc korzyść w postaci postępu technicznego i wynajdowania nowych pomysłów konstruktorskich.



Zdjęcie przedstawia amatorski samochodzik wyścigowy 500 ccm, zbudowany na podwoziu Fiat 500.

CORAZ WIĘCEJ AUTOBUSÓW
Z SILNIKAMI POD PODŁOGĄ

Zeszlóroczny salon paryski otrzymał nazwę „Salonu Ulepszeń“. Możemy spokojnie dodać jeszcze do tego słowa: „ulepszeń nieistotnych“. Jedyną nowością był model osobowego samochodu Renault nazwany „Fregatte“. Posiada on piękne nowoczesne kształty i stary, ale dobrze udany i wypróbowany silnik 4-cylindrowy.

Bardziej ciekawymi były eksponaty na wystawie pojazdów ciężarowych i autobusów. Tak jak wszędzie pojawiły się tam silniki poziome stosowane do autobusów. Mieszczą się pod podłogą, ułatwiają znacznie zadanie konstruktora autobusu, ponadto są dodatkowo dobrze chłodzone powietrzem.

Na wystawie zwracał uwagę silnik wysokoprężny (Diesel) Hispano-Suiza, model „Hercules“, o pojemności 7 litrów i o 6 cylindrach. Większość francuskich Diesli posiada jednak nadal 4 cyl. Nowością była ciężarówka Berliet 7 ton z 5-cylindrowym silnikiem. Zakłady Willem przedstawiały olbrzymie ciągniki.

Z pomiędzy autobusów wyróżnił się nowy model Chaussona „Atlantic“ z silnikiem Panhard-Diesel, lub też z silnikiem Hotchkiss na benzynę. Interesujące są również Renault z silnikiem poziomym pod podłogą oraz Berliet dla potrzeb miejskich.

Wystawa londyńska również nie przyniosła wybitnych nowości. Atrakcją były nowe Fordy angielskie, które zastąpią przestarzałe, znane u nas modele „Prefect“ i „Anglia“. Wśród samochodów ciężarowych i autobusów coraz więcej modeli z silnikiem poziomym pod podłogą. Między innymi również nowy model Leylanda, posiada silnik pod podłogą. (tes)

CIĄGNIK PRZEWIÓŻŁ 43-TONOWY CIĘŻAR
PRZEZ PRZEŁĘCZ MON-CENISIO

Przy pomocy ciągnika samochodowego z przyczepą o 24 kołach została przewieziona przez przełęcz Mon-Cenisio (stanowiącą granicę pomiędzy Włochami i Francją i wznoszącą się na wysokości 2081 m ponad poziom morza) maszyna budowlana wagi 43 ton.

Maszyna ta była zbudowana we Włoszech celem wykonania pewnych robót ziemnych w zachodniej Francji. Przewiezenie jej koleją przez tunel biegnący pod górę Mon-Cenisio (14 km długości) okazało się niemożliwym, ze względu na gabaryt niektórych części maszyny. Z pomocą przyszedł ciągnik o mocy 180 KM, który przeciągnął olbrzymi, niepodzielny ciężar przez Alpy.

Kierowca, Rossette, potrafił przeprowadzić niezwykły pojazd przez krote serpentyny i wykazał że włoscy kierowcy nie tylko są mistrzami szybkości na wyścigach, ale również mistrzami w prowadzeniu największych ciężarówek, w najtrudniejszych warunkach. (tes)

PIĘCIOLLETNI PLAN ROZWOJU PRZEMYSŁU CZECHOSŁOWACJI przewiduje wzrost produkcji samochodów o 15%, a motocykli i rowerów — o 24%. Na podkreślenie zasługuje fakt, że obecnie produkuje się dwa główne typy wozów osobowych i cztery typy wozów ciężarowych, podczas gdy przed wojną produkowano aż 36 typów wozów, w tym 17 typów osobowych i 19 typów ciężarówek.

ZMIANA ADRESU ADMINISTRACJI

Od dnia 2 stycznia 1951 adres administracji czasop. „Motoryzacja“ jest następujący:
„Wydawnictwa Komunikacyjne“ — Warszawa, ul. Kazimierzowska 52,
tel. 4-00-60 do 64, wewnętrzny 57.

STEFAN ASKANAS

Osiągnięcia PZM w roku 1950

Rok 1950 był dla sportu motorowego rokiem przełomowym. Połączenie Automobiloklubu Polski z Polskim Związkiem Motocyklowym — w Polski Związek Motorowy stworzyło lepsze warunki organizacyjne i nowe perspektywy rozwoju i umasowienia sportów motorowych na wsi i w mieście.

Czy spełniliśmy w roku 1950 wszystkie zamierzone plany, czy bogaty program zakreślony w marcu 1950 r. został zrealizowany?

Aby na pytanie to odpowiedzieć zaczniemy od niedociągnięć. Mimo wielokrotnych zapowiedzi — nie zostały uruchomione ośrodki myśli technicznej i ośrodki motoryzacyjne. Były co prawda trudności obiektywne, ale to nie zmienia istoty sprawy. **Ośrodków nie ma.** Rok został stracony.

Późno dokonane połączenie A. P. z P. Z. M. mściło się przez cały sezon sportowy. Coraz to występowały trudności organizacyjne, spowodowane koniecznymi zmianami personalnymi i „docteraniem” się nowo powołanych Okręgów.

Częściowo odmłodzonym kadrom działaczy brak było niejednokrotnie doświadczenia i rutyny, co pociągało za sobą różnorakie mankamenty organizacyjne w szeregu imprez jak: Raid Kielecki, Bieg Patrolowy Wybrzeża, zawody żużlowe w Rybniku itp.

Brak było również dostatecznego natężenia pracy ideowo - wychowawczej wśród zawodników i kadry działaczy PZM.

Wśród wielu braków sprawa najważniejsza — to zbyt mała pomoc udzielana młodym kadrom działaczy w postaci wytycznych i wskazówek. Braki te są szczególnie ważne, ponieważ za mało zdecydowanie sięgaliśmy po młode kadry, zrzeszone w ZMP.

Poważnym niedociągnięciem były ciągle zmiany kalendarza sportowego — rok 1951 musi przynieść na tym odcinku zasadnicze zmiany. Odczuwano również poważne trudności w zapleczu technicznym — brak było na czas części zamiennych do maszyn zagranicznych, brak dobrze wyszkolonej obsługi, niedostateczna dbałość o powierzony sprzęt. Te wszystkie niedociągnięcia powodowały wielokrotnie złe przygotowanie maszyn do zawodów.

Nie wprowadzono również nowego podziału zawodników i nowych licencji oraz nie zrealizowano przyjazdu trenera — specjalisty od zawodów żużlowych.

* * *

Ale oprócz cieni są i blaski.

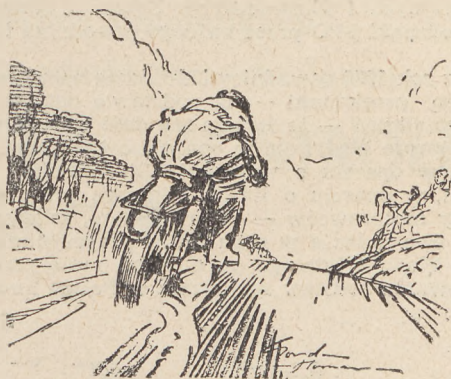
Odmłodzony i upolityczniony aktyw działaczy Polskiego Związku Motorowego wykazuje się coraz lepszą pracą.

Wyniki tej pracy — to nowe setki motocyklistów, to nowe sukcesy sportowe, to nowe osiągnięcia techniczne i coraz bardziej spopularyzowana idea motoryzacji.

Raidy Tatrzańskie — zimowy i letni to sprawdzian naszych osiągnięć odnośnie maszyn (przeważnie Jawy i SHL). Po raz pierwszy w historii sportu motorowego stanęli na starcie przedstawiciele LZS. W Raidzie Zimowym zwyciężyło wojsko. **Startowały również kobiety.** Zrzeszenia CRZZ oraz Gwardia wysyłały w bój najlepszych zawodników. Po tym przyszły Moto - Cross, Raid Obserwowany w Szczyrku oraz Raidy Patrolowe.

W roku 1950 stanęła do zawodów rekordowa ilość zawodników.

SHL-ki zwyciężyły w raidach i wyścigach. Kol. Janowski, oznaczony przez Gł. K. K. F. może być dumny — zostać Mistrzem Polski, przerobić SHL na maszynę wyścigową, pomóc w produkcji nowego typu SHL raidowych — to wyczyn nielada.



Omawiając dalej nasze osiągnięcia, należy wspomnieć, że otrzymaliśmy nowy sprzęt żużlowy, który przyczynił się waleń do zwycięstwa nad ekipą czechosłowacką.

Opieka Państwa i realizowanie uchwał B. Pol. KC PZPR dały nam nowe dziesiątki świadomych swej roli żużlowców oraz natchnęły sport motorowy nowym socjalistycznym duchem pracy.

Odczuliśmy bolesnie stratę A. Smoczyka odznaczanego pośmiertnie orderem Polski Odrodzonej IV kl., brak nam będzie tego, który podciągał bez przerwy klasę swoich kolegów. Mimo tej bolesnej i dotkliwej straty mecz z Czechosłowacją wykazał, że czołówka żużlowców bardzo się podciągnęła i zespołowo stanowi już poważną siłę.

Otrzymałmśmy ostatnio wiele części zamiennych do maszyn wyścigowych, jak również do maszyn sportowych. Części te zostaną rozprowadzone w styczniu 1951 roku.

Podwójny Mistrz Polski — Stanisław Brun był nadal niepokonany i tylko dzięki przypadkowemu defektowi motoru nie zdobył w roku 1950 Grand - Prix Polski, który stał się łupem sympatycznych Rumunów. W roku 1951 będą mu jednak deptać po piętach coraz liczniejsze zastępy młodych zawodników, którzy czekają na sprzęt, aby wykazać się swoimi możliwościami. Z czołówki należy jeszcze wymienić Andrzeja Żymirskiego, który wykazał raz jeszcze, że jest zawodnikiem bardzo trudnym do pokonania nawet dla najlepszych. Jego praca nad sobą i upór oraz gotowość, z jaką służy pomocą młodym są godne podkreślenia i naśladowania.

Jednoodnówowe Jazdy Konkursowe oraz Międzynarodowy Raid Sam, Ciężarowych — to osiągnięcia samochodiarzy.

Coraz większa ilość kierowców zawodowych bierze udział w zawodach sportowych. Ten objaw cieszy nas specjalnie — praktyka bowiem wykazała, że maszyny zawodowych kierowców, biorących udział w jazdach sportowych są **lepiej utrzymywane**, palą mniej benzyny, sami zaś ci kierowcy są wzorem dla kolegów.

Pierwszy w Polsce kurs sędziów sportowych dla sportu motorowego ukończyło przeszło 30 działaczy, którzy się zobowiązali przeszkolić dalsze rzesze działaczy — w terenie.

Specjalnie należy podkreślić coraz to lepiej się rozwijające szkolenie — nie ma prawie Okręgu P. Z. Mot., któryby nie miał szkoły i nie szkolił nowych zawodników. Samochody otrzymane od MON także się do tego przyczyniły.

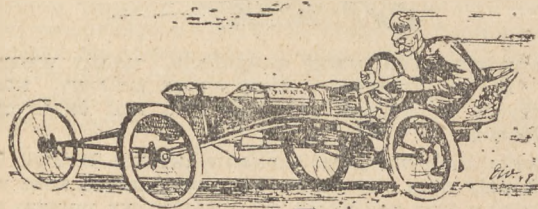
Zarząd Główny P. Z. Mot. opracował wytyczne dla pracy P. Z. Mot. na rok 1951, które — miejmy nadzieję — usuną mankamenty roku 1950-go. Został opracowany kalendarz sportowy, opracowano nowe regula-

miny rozgrywek, nowe licencje. Została określona pozycja P. Z. Mot. we współdziałaniu z innymi instytucjami urzędowymi i społecznymi dla usprawnienia ruchu na szsach i w walce z alkoholizmem wśród kierowców.

Postawiono nowe zadania dla propagandy motoryzacji. Stworzono podstawy do uruchomienia Ośrodków Motoryzacyjnych i Technicznych. Ustalono obowiązek zdobycia odznaki SPO przez każdego zawodnika i działacza.

Kończąc rok 1950 zawodnicy i działacze sportu motorowego są przekonani — na podstawie dotychczasowych doświadczeń — że jeszcze nie dość zdecydowanie zwalczali swoje błędy, ale w oparciu o troskliwą opiekę rządu, w oparciu o wskazania Biura Politycznego KC PZPR, w oparciu o fiarną i ideową pracę szerokiej rzeszy motorowców — są przekonani, że wypełnią należycie swe zadania w roku 1951 i przyczynią się do realizacji Planu 6-letniego na odcinku motoryzacji — dla zbudowania podstaw socjalizmu w Polsce Ludowej.

S. A.



DCSZKALANIE PRACOWNIKÓW MOTORYZACYJNYCH PRZEZ PZM

Sekcja Samochodowa PZM w Katowicach, realizując program prac, przystępuje do przeprowadzenia akcji doszkoleniowej kierowców, personelu warsztatowego oraz wszystkich pracowników motoryzacyjnych — przez organizowanie cotygodniowych sobotnich referatów dyskusyjnych w okresie jesienno - zimowym.

Wykłady odbywać się będą w lokalu PZM (Katowice ul. Matejki 3).

Ponieważ doszkalać zawodowców jest sprawą bardzo ważną z punktu widzenia planowej i racjonalnej gospodarki eksploatacji taboru samochodowego, a w szczególności w realizacji zadań Planu 6-letniego, Polski Związek Motorowy, jako powołany do tych zadań, apeluje do ob. ob. dyrektorów wszystkich przedsiębiorstw i instytucji oraz spółdzielni — o polecenie podległym kierownikom wydziałów transportowych, kierowcom i warsztatowcom pilnego uczęszczania na wyżej wymienione wykłady.

ZESPOŁY SAMOCHODOWE (dawniejsza nazwa Sekcje Samochodowe) w woj. śląskim cieszą się coraz to większym powodzeniem. Zaledwie wybrano zarząd Zespołu Samochodowego w Katowicach, a już — w kilkanaście dni później — zapadła decyzja o utworzeniu delegatur Zespołu Samochodowego w Częstochowie i Bielsku.

SZKOLENIE W SEKCJACH MOTOROWYCH

Mogłoby się napozór zdawać, że po zamknięciu sezonu sportowego sekcje motorowe zasną snem zimowym i obudzą się dopiero na wiosnę. Tymczasem tak nie jest. Prawie wszystkie sekcje motorowe z Krakowa i województwa energicznie przystąpiły do organizowania wewnętrznego szkolenia. Oczywiście prace te prowadzone są różnymi metodami i środkami — którymi rozporządza dana sekcja.

Pełne szkolenie wewnętrzne prowadzone jest obecnie przez sekcje motorowe „Kolejarz” Kraków, „Gwardia” Kraków i „Ogniwo” Kraków. Pozostałe krakowskie sekcje jak i sekcje z terenu bądź przygotowują się do

szkolenia, albo też zaczynają je już w najbliższych dniach. Przyszły sezon sportowy nie zastanie motorowców nieprzygotowanych.

MŁODZIEŻOWE KOŁA POWSTAJĄ W TERENIE

Za przykładem Koła Motorowego Nr. 1 w Krakowie rusza także inicjatywa poza Krakowem. Tak więc na przykład Koło Motorowe powstaje przy gimnazjum w Oświęcimiu. Tamtejsi uczniowie pozazdrościli krakowanom i już w najbliższym czasie Koło Motorowe zostanie oficjalnie otwarte.

Trzeba podkreślić bardzo przyjazne i pełne zrozumienia nastawienie się do tej sprawy ze strony władz szkolnych i miejscowych organizacji. Tak więc Koło Motorowe nr 1 w Krakowie otrzymuje swego pierwszego współzawodnika w terenie. (zch.)

PIERWSZA NOCNA JAZDA ORIENTACYJNA NA WYBRZEŻU

Okręg gdański Polskiego Związku Motorowego zorganizował po raz pierwszy na Wybrzeżu zawody samochodowe pod nazwą „Jednodniowa orientacyjna jazda nocna”.

Trasa raidu podzielona była na trzy etapy. Raid polegał na regularnej jeździe w terenie oraz na wyszukiwaniu znaków roztawionych przez organizatorów. W raidzie wzięło udział 18 maszyn, z których ze względu na ciężkie warunki atmosferyczne do mety dojechało tylko 9.

Pierwsze miejsce zajął kierowca Michałowski na Skodzie przed Kruzelem na Dodge'u i Olejniczakiem na Skodzie.

Tragiczna śmierć Tadeusza Kołeczka

W dniu 29 grudnia r. ub. zginął śmiercią tragiczną — w czasie pracy zawodowej wicemistrz Polski na żużlu — Tadeusz Kołeczka.

Tadeusz Kołeczka — członek łódzkiego „Ogniwa” — liczył lat 28. Był on synem łódzkiego kolejarza. Poza wielkim talentem sportowym, Zmarłego cechowało ogromne zrozumienie pracy społecznej, której poświęcał wiele czasu. M. in. w okresie lipca 1950 r. przeszkolił on 48 młodych zawodników żużlowych, z których 12-u startowało — już w okresie jesieni 1950 r. na zawodach żużlowych.

Z okazji 33 Rocznic Rewolucji Październikowej Zmarły podjął szereg zobowiązań, które wykonał w terminie, wzywając jednocześnie wielu kolegów — sportowców do podjęcia szerokiej akcji masowego szkolenia w zakładach pracy.

Tadeusz Kołeczka brał udział we wszystkich międzynarodowych spotkaniach reprezentacji Polski na żużlu — zarówno w kraju, jak i zagranicą. Zmarły był jednym z niewielu zawodników w Europie, którzy zdołali pokonać mistrza Polski — Alfreda Smoczyka. Kołeczka nie przegrał ani jednego biegu na torze łódzkim, posiadając nie pobity do dziś rekord tego toru — 1 min. 20 sek.

Zmarły Tadeusz Kołeczka został odznaczony pośmiertnie przez Gł. K. K. F. tytułem Zasłużonego Mistrza Sportu.

Sport Polski Ludowej stracił w krótkim czasie drugiego wzorowego zawodnika o wysokich walorach społecznych i wielkim talencie sportowym.

WYDAWNICTWA KOMUNIKACYJNE

wydały na zlecenie Ministerstwa Komunikacji
następujące druki z dziedziny gospodarki samochodowej:

DRUKI SPRAWOZDAWCZO – KONTROLNE I GOSPODARCZE

	Cena		Cena
	zł		zł
SM-1 Zamówienie na przydział samoch.	—	TS-90 Arkusz sprawozd. z eksploatacji poj. mechanicznych	0.60
SM-4 Protokół zużycia ogumienia	—	TS-90 1/2 Arkusz sprawozd. z eksploatacji poj. mechan.	0.36
TS-5 Miesięczna karta kontroli pracy	0.09	TS-90c Arkusz sprawozd. — przedłużenie	0.45
SM-6 Delegacja służbowa	8.70	TS-95 Arkusz sprawozd. zbiorczy	0.60
TS-7 Zlecenie przewozu	4.20	SM-101 Karta drogowa samochodu osobowego	6.90
SM-8 Protokół zużycia paliwa	—	SM-102 Karta drogowa samochodu ciężarowego	6.90
TS-9a Mies. karta kontroli zużycia mat. pędnych	0.21	SM-102 Karta drogowa samochodu ciężarowego (podwójna)	13.50
TS-9b Mies. karta kontroli zużycia mat. pędnych	0.09	SM-104 Karta drogowa autobusu międzymiastowego	6.90
TS-11 Żądanie materiałów pędnych	4.50	SM-105 Karta drogowa autobusu miejskiego	6.90
TS-15 Zestawienie dzienne wydanych mater.	2.70	SM-106 Książka kontroli wydanych kart drogowych	3.90
TS-27 Kartoteka centralna	0.06	SM-107 Książka ewidencji przyjętych i wydanych bloków kart drogowych	—
TS-29 Kartoteka zbiorcza	0.21	SM-108 Karta ewidenc. ogumienia pojazdu mechanicznego	0.09
TS-50k Kartoteka ewidencyjna	0.12	SM-150 Książka pojazdu mechanicznego	4.50
SM-55 Książka wyposaż. pojazdów mechanicznych	1.05	SM-151 Książka ewidencyjna przyjętych i wydanych książek pojazdu mech.	—
TS-62a Raport eksploatacji, format A-3	13.50	SM-152 Protokół stanu technicznego pojazdu mechanicznego	—
TS-62b Raport eksploatacji format A-4	7.50	SM-153 Książka pokwitowań wydanych książek wyposażenia pojazdu mech.	—
TS-63 Dzielne sprawozdanie z eksploatacji	5.40	SM-200 Zgłoszenie stacji obsługi i warszt. samochodowego	0.06
TS-80 Kwartalna karta eksploatacyjna	0.21		
TS-85 Zestawienie kosztów ogumienia	0.09		
TS-89 Kwitariusz przewozowy	7.20		
TS-112a Zestawienie rozchodu materiałów pędnych format A-4	8.40		
TS-112b Zestawienie rozchodu materiałów pędnych format A-5	4.50		

Zamówienia należy kierować:

WYDAWNICTWA KOMUNIKACYJNE

Warszawa, ul. Kazimierzowska 52.

Skrzynka poczt. 53 — Konto PKO I-8523/110 — TELEFON 400-60/64
wewn. 18 i kolejowy 13-12/14.

Każda karta drogowa, anulowana z powodu złego jej wypełnienia — to strata dla Państwa, które zaleca oszczędną gospodarkę papierem.

WYDAWNICTWA KOMUNIKACYJNE

wydoby na zlecenie Ministerstwa Komunikacji następujące instrukcje
i druki z dziedziny gospodarki samochodowej

INSTRUKCJE SAMOCHODOWE

	Cena zł.		Cena zł.
SM-160/165 Instrukcja o ładowności samochodów ciężarowych oraz przepisy o stosowaniu przyczep samochodowych	2.40	SM-168 Tymczasowe instrukcje i normy dla przewozów samochodowych towarowych . .	1.80
SM-161 Normy zużycia materiałów pędnych (nowe normy)	3.55	SM-170 Instrukcja dla kierowców	2.40
SM-162 Normy przebiegu międzynaправczego	2.40	SM-171 Instrukcja dla prowadzących pojazdy mechaniczne napędzane gazem wysoko- prężnym	1.50
SM-163/164 Normy zużycia ogumienia oraz Instrukcja o użytkowaniu i przechowywaniu ogumienia poj. mech.	3.60	SM-172 Instrukcja o przygotowaniu i eksploatacji pojazdów samochodowych w okresie zimowym	5.25
SM--166/167 Instrukcja o prowadzeniu książki pojazdu mechanicznego i wyposażenia oraz kart drogowych	5.40	SM-173 Instrukcja o obsłudze technicznej pojazdów samochodowych	1.50

DRUKI SAMOCHODOWE

a) Rejestracja pojazdów samochodowych.

	Cena zł.
SM-201 Wniosek o rejestrację pojazdu mechanicznego	0.36
SM-202 Wniosek o przerejestrowanie pojazdu mechanicznego	0.18
SM-203 Książka ewidencyjna znaków (tablic) próbnych	4.50
SM-204 Książka ewidencyjna tablic rejestracyjnych	4.50
SM-205 Wezwanie do przedstawienia pojazdu mechanicznego	0.09
SM-206 Wezwanie do usunięcia braków techn. w pojazdach mechanicznych	0.06
SM-207 Decyzja o odebraniu dowodu i tablic rejestracyjnych	0.09
SM-208 W sprawie nadesłania akt rejestracyjnych pojazdów mech.	0.09
SM-209 Przesłanie akt rejestracyjnych	0.06
SM-210 Wezwanie o zwrot tymczasowego pozwolenia	0.06
SM-211 Wniosek o przedłużeniu ważności dowodów rejestracyjnych	0.18

b) Pozwolenie na prowadzenie poj. samochodowych

	Cena zł.
SM-212 Wniosek o wydanie pozwolenia	0.36
SM-213 Świadczenie lekarskie	0.18
SM-214 Zawiadomienie o zmianie adresu kierowcy	0.06
SM-215 Zaświadczenie o niekaralności	0.09
SM-216 Zawiadomienie o wyznaczonym egzaminie	0.09
SM-217 Wezwanie do egzaminu	0.09
SM-218 Zapytanie z urzędu o karalności	0.06
SM-219 Zapotrzebowanie na akta ewidencyjne kierowcy	0.06
SM-220 Przesłanie akt ewidencyjnych	0.06
SM-221 Rejestr. ocen kwalifikacyjnych zawodowych kierowcy	4.50
SM-222 Przesłanie wniosków do komisji egzam.	0.06
SM-223 Zawiadomienie o cofnięciu pozwolenia	5.10
SM-224 Wezwanie w sprawie pozwoleń	0.09
SM-225 Zestawienie wydanych i cofniętych pozwoleń	0.09

Zamówienia należy kierować:

„WYDAWNICTWA KOMUNIKACYJNE”

Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Skrytka poczt. 53. — Konto PKO I-8523/110 —
Telefon 400-60/64, wewn. 18 i kolejowy 13-12/14

O oszczędności papieru należy pamiętać również

przy używaniu formularzy i druków samochodowych