

Motoryzacja



**NADMIERNA SZYBKOŚĆ —
TO NADMIERNE ZUŻYCIE
SAMOCHODU ; PALIWA**



1. SKRADZIONO pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez Zarz. Miejski w Chorzowie, kt. II, Nr 0078/49, na nazw. Józef Gorączko, zam. w Krakowie, ul. Grodzka Nr 7.
2. ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez Wydz. Ruchu i Mot. w Warszawie, kat. I, na nazw. Stanisław Rozwadowski, zam. w Warszawie, ul. Solec.
3. SKRADZIONO pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urz. woj. we Wrocławiu, kat. IIIa, Nr 1370/50, na nazw. Piotr Lisiak, zam. we Wrocławiu, ul. Kaz. Jagiellończyka 29 m. 30.
4. ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane w Olsztynie, kat. II, Nr 385/49, na nazw. Tadeusz Jaworski, zam. w Olsztynie, kol. Mazurska, ul. Czeska 3/2.
5. ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez Zarz. Miejski w Wałbrzychu, kat. II, Nr 0049/49, na nazw. Jerzy Moszczeński, zam. w Wałbrzychu, ul. Niepodległości Nr 141.
6. ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urz. woj. w Gdańsku, kat. II, Nr 324/49, na nazw. Longin Żbikowski, zam. w Gdańsku, ul. Wierzbowa Nr 7 m. 2.
7. ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urz. woj. we Wrocławiu, kat. II, Nr 1150/49, na nazw. Tadeusz Ciolek, zam. we Wrocławiu, ul. Lenartowicza Nr 14, m. 2.
8. ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez urz. woj. we Wrocławiu, kat. II, Nr 2771/49, na nazw. Edward Nietupski, zam. we Wrocławiu, ul. Nowowiejska Nr 71 m. 4.
9. ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie motocykla, wydane przez starostwo w Częstochowie, kat. IV, Nr 0034/49, na nazw. Jan Sobala, zam. wieś Własne, gm. Rekszowice, pow. Częstochowa.
10. ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez Prez. Miejsk. Rady Narodow. w Grudziądzu, kat. IIIa, Nr 0067/50, na nazw. Henryk Hetmański, zam. w Grudziądzu, ul. Szewska Nr 13.
11. ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane w Olsztynie, kat. IIIa, Nr 0334/49, na nazw. Swiękatuń Alfred, zam. w Tuławkach, gm. Dywity, pow. Olsztyn.
12. ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez starostwo w Radzyminie, kat. IIIa, Nr 0009/49 na nazw. Stanisław Zacheja, zam. w Krusze, gm. Klembów, pow. Radzymin.
13. ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez starostwo w Pszczynie, kat. III, na nazw. Alojzy Gawęlczyk, zam. w Kopisowicach, pow. Pszczyna, ul. Leśna Nr 5.
14. ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie motocykla, wydane przez Prez. M. R. N. w Kielcach, Nr 0036/50, na nazw. Roman Topolski, zam. w Kielcach, ul. Okrzei Nr 20 m. 1.
15. ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez Wydz. Ruchu i Motor. w Warszawie, kat. III, Nr 01295, na nazw. Aleksander Kościán, zam. w Warszawie, ul. Kamedułów Nr 11 m. 6.
16. ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez Wydz. Ruchu i Motor. w Warszawie, kat. II, na nazw. Henryk Bolman, zam. w Warszawie, ul. Dygasińskiego Nr 18.
17. ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez Prez. R. N. w Łodzi, kat. IIIa, Nr 3158/49, na nazw. Adam Taft, zam. w Łodzi, ul. Wodna Nr 20.
18. ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane Przez R. N. w Łodzi, kat. IIIa, Nr 2571/49, na nazw. Edward Przybylski, zam. w Łodzi, ul. Zgierska Nr 250.
19. ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez Prez. R. N. w Łodzi, kat. II, Nr 1043/49, na nazw. Leon Sikorski, zam. w Łodzi, ul. Ozorkowska Nr 13.
20. ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urz. woj. w Szczecinie, kat. I, Nr 0039/50, na nazw. Bronisław Kinastowski, zam. w Szczecinie, ul. 5-go Lipca Nr 29 m. 1.
21. ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie samochodu, kat. IIIa, Nr 0655/49, na nazw. Józef Maluszak, zam. w Krakowie, ul. Żytnia Nr 12 m. 1.
22. ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie samochodu, na nazw. Stefan Gawim, zam. w Bydgoszczy, ul. Cieszkowskiego Nr 3 m. 9.
23. ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie samochodu, na nazw. Franciszek Jaskólski, zam. w Gdyni, ul. Warszawska Nr 39 m. 2.
24. ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urz. woj. w Kielcach, kat. zaw., Nr 1682, na nazw. Zdzisław Nowicki, zam. w Częstochowie, ul. Armii Ludowej Nr 46.
25. ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez Wydz. Ruchu i Motor. w Katowicach, kat. I, Nr 0301/49, na nazw. Alfred Breda, zam. w Katowicach, ul. Stanisława Nr 7.
26. ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez Wydz. Ruchu i Motor. w Warszawie, kat. I, Nr W 1214/49, na nazw. Stanisław Pawlak, zam. w Warszawie, ul. Rybna Nr 4 m. 59.
27. ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez Zarz. Miejsk. Wydz. Kom. w Łodzi, kat. I, Nr 0586/49, na nazw. Kazimierz Kazimierzczak, zam. w Łodzi, ul. Lutomirska Nr 17.
28. ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez Zarz. Miejski w Jel. Górze, kat. I, Nr 046/49, na nazw. Zygmunt Wcisło, zam. w Krakowie, ul. Wasowicza Nr 18 m. 3.
29. ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez Zarz. Miejski w Białymstoku, kat. IIIa, Nr 0026/49, na nazw. Telesfor Mackiewicz, zam. w Białymstoku, ul. Dąbrowskiego Nr 20 m. 3.
30. SKRADZIONO pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez Zarz. Miejski we Wrocławiu, kat. II, Nr 0205/49, na nazw. Jerzy Bugaj, zam. we Wrocławiu, ul. Sokolnicza Nr 32 m. 12.
31. ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane w Krakowie, kat. II, Nr 0303/50, na nazw. Jan Piasecki, zam. w Krakowie, ul. Mogiła Nr 30.
32. ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez Zarząd Miejski w Łodzi, na nazw. Marian Kłos, zam. w Łodzi, ul. Wileńska Nr 33.
33. ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez Zarząd Miejski w Poznaniu, na nazw. Król Katarzyna, zam. w Poznaniu, ul. Wiśniowa Nr 44.
34. ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez Zarząd Miejski w Gliwicach, kat. IIIa, Nr 0357/49, na nazw. Książkiewicz Marian, zam. w Gliwicach, ul. Daszyńskiego Nr 10 m. 11.
35. ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez urz. woj. w Krakowie, kat. III, na nazw. Janina Wrych, zam. w Krakowie, ul. Smoleński Nr 2.
36. ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez Zarz. Miejski w Legnicy, kat. IIIa, Nr 0230/49, na nazw. Teresa Zagórska, zam. w Legnicy, ul. Lipowa Nr 3.
37. ZAGUBIONO pozwolenie na prowadzenie poj. mech., wydane przez starostwo w Aninie, kat. II, na Moniuszki Nr 20.

Każda karta drogowa, anulowana z powodu złego jej wypełnienia —

to strata dla Państwa, które zaleca oszczędną gospodarkę papierem.

Motoryzacja

ORGAN: 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

LUTY 1951 r.

Nr 2

TREŚĆ ZESZYTU Nr 2:

DROGI ROZWOJU SIECI ZAKŁADÓW NA- PRAWCZYCH i OBSŁUGOWYCH — St. Masztakowski	34	ZMIANA KARTY DROGOWEJ SAMOCHODU OSOBOWEGO — W.	47
KIEROWCY PKS NA PŁACACH AKORDO- WYCH — W. Juszczak	38	KOMISJA DO WALKI Z KOROZJĄ METALI	49
JAKI WINIEN BYĆ ZAKRES PRACY TRANS- PORTU PUBLICZNEGO W POLSCE — W. M.	42	KILKA UWAG O REGENERACJI — W. L.	50
INSTRUKCJA O COFANIU POZWOLEŃ NA KIEROWANIE POJ. SAM. — E. O.	44	PORADNIK TECHNICZNY — A. P.	51
USTAWA O TRANSPORCIE DROGOWYM — M. U.	46	CZYNNIKI WPŁYWAJĄCE NA ZUŻYCIĘ PA- LIWA (2) — inż. Z. Andrzejewski	52
INSPEKCJA SAMOCHODOWA — U.	48	NOWE POMYSŁY RACJONALIZATORSKIE — J. S.	55
INSPEKCJA O MIESIĘCZNYCH KARTACH EKSPLOATACYJNYCH — A. W.	47	MAGAZYNOWANIE CZĘŚCI SAMOCHODO- WYCH — A. Bujok	58
		ZE ŚWIATA	60
		Ó NOWĄ KONSTRUKCJĘ RAM MOTOCY- KLOWYCH — K. Rościszewski	63
		RÓŻNE	64

„Dla każdego rozsądnego człowieka jest rzeczą jasną, że ten kto twierdzi, że wojna jest nieunikniona — szkodzi ludzkości”.

(z Manifestu II Światowego Kongresu Pokoju do narodów świata)

STANISŁAW MASZTAKOWSKI

DROGI ROZWOJU SIECI ZAKŁADÓW NAPRAWCZYCH I OBSŁUGOWYCH

Niezwykłe żywotna i ważna dla gospodarki narodowej kwestia utrzymania posiadanego taboru samochodowego „na biegu” w ciągu jak najdłuższego okresu czasu, kwestia zapobieżenia przedwczesnemu wykuszaniu się tego taboru i przedłużenia przebiegów międzyremontowych do maksymalnych granic — nie została dotychczas u nas racjonalnie rozwiązana.

Racjonalne rozwiązanie tego zagadnienia wymaga dopełnienia w pierwszym rzędzie tak nieodzownego warunku, jakim jest stworzenie zaplecza technicznego. Pod pojęciem zaplecza technicznego rozumiemy pełne zaopatrzenie w części zamienne i techniczne materiały pomocnicze oraz należycie zaplanowaną i rozmieszczoną sieć odpowiednio wyposażonych zakładów naprawczych o określonej przepustowości.

W niniejszym artykule ograniczymy się do omówienia kwestii związanych z zagadnieniem wykonawstwa napraw i obsługi pojazdów mechanicznych, siecią zakładów naprawczych i usługowych i drogami ich rozwoju.

Nim przystąpimy do zdania sobie sprawy z naszej dzisiejszej rzeczywistej sytuacji na tym odcinku gospodarki, a dalej do wniosków, jakie z tego stanu rzeczy należy wyciągnąć, winniśmy, dla dopełnienia całości obrazu i uzyskania odpowiedniej perspektywy, niezołączyć dla obiektywnego ocenienia dzisiejszego stanu i włożonych wysiłków, stwierdzić w pierwszym rzędzie stan początkowy — stan z roku 1945 oraz przeszkody, jakie stały i stoją częściowo dziś jeszcze na drodze do racjonalnego rozwoju sieci zakładów naprawczych i usługowych.

Wyszczególniając przyczyny, jakie miały niewątpliwie wpływ na obecny stan rzeczy, musimy w pierwszym rzędzie wziąć pod uwagę brak wszelkiej tradycji, a przynajmniej **brak zdrowej tradycji na omawianym odcinku**. Nie będziemy oczywiście na tym miejscu analizować sytuacji przedwojennej, dobrze zresztą znanej, wystarczy jeśli stwierdzimy, że władze gospodarcze Polski sanacyjnej nie przejawiały żadnego zgoła zainteresowania dla tak ważnego i istotnego ze wszech miar zagadnienia, w wyniku czego nasze doświadczenie i tradycje na tym odcinku były, praktycznie biorąc, zbyt znikome, aby mogły służyć za bazę wyjściową dla prac nad planowaniem dróg rozwojowych zakładów naprawczych i usługowych.

Inną ważną przyczyną trudności na jakie natrafialiśmy od razu w pierwszym okresie organizowania zaplecza technicznego, był — mający swe źródło w tym samym braku zainteresowania ze strony sanacyjnych władz gospodar-

czych — brak jakichkolwiek warsztatów, któreby mogłyby posłużyć za wyjściową bazę operacyjną przy organizowaniu sieci zakładów naprawczych.

Nieliczne warsztaty lub zakłady, które mogłyby, z uwagi na swoją organizację i wyposażenie, zostać dla organizacji sieci wykorzystane, były w wyniku działań wojennych w znacznej większości zniszczone, — bądź całkowicie, bądź częściowo, w każdym zaś razie nie przedstawiały godnego specjalnej uwagi potencjału gospodarczego.

Trzecią wreszcie przyczyną zasadniczej wagi, był (i jest zresztą do dzisiaj) niejednokrotnie na łamach prasy fachowej omawiany **fakt posiadania w kraju olbrzymiej liczby i różnorodności marek i typów samochodowych**, przy stosunkowo niewielkiej ilości wozów w poszczególnych markach lub typach. Jeśli wziąć jeszcze pod uwagę trudności w zaopatrzeniu tych marek w części zamienne, nie mogły te okoliczności nie wpłynąć hamująco na rozbudowę zakładów naprawczych i usługowych.

Oprócz przyczyn wyszczególnionych wyżej, istniało jeszcze wiele innych przeszkód, jak choćby: brak odpowiednio wyszkolonych kadr, brak wyposażenia zakładów, urzędów, obrabiarek itp., co, razem biorąc, w oczywisty sposób utrudniło początkowy start.

* * *

Przystępując do organizowania sieci zakładów naprawczo - usługowych, Państwowe Zakłady i Warsztaty Samochodowe stanęły zatem przed nielada problemem, którego rozwiązania, acz niedoskonałego, nie można nie uznać za sukces, jeśli wziąć pod uwagę szczupłe środki, jakie podówczas znajdowały się w dyspozycji PZ i WS oraz ograniczony okres czasu, w jakim zadanie winno było zostać wykonane.

Przeszedłszy przez różne fazy rozwojowe, Zakłady Sprzętu Transportowego (dawniejsze PZ i WS) dysponują obecnie kilkoma poważnymi zakładami naprawy głównej, których przepustowość, jak również jakość wykonywanych napraw w stosunku do lat ubiegłych znacznie wzrosły.

Oczywiście, także w chwili obecnej praca i organizacja ZST nie są pozbawione usterek i mankamentów, których usunięcie częstokroć jednak leży poza sferą możliwości ZST. **Jednym z takich poważniejszych mankamentów jest brak bezpośredniego kontaktu Zakładów z klientem.** Kontakt ten jest utrzymywany za pośrednictwem C. H. P. Mot. „Motozbyt”, który reprezentuje interesy zakładów naprawczych

wobec klienta i odwrotnie: interesy klienta wobec zakładów. Jest to oczywisty błąd organizacyjny, popełniony przed kilku laty, a wynikły ze złego zrozumienia i fałszywego zastosowania słusznej w istocie zasady rozdzielania funkcji handlowych od przemysłowych oraz zbyt ścisłego przestrzegania zasady wyłączności, zastrzeżonej dla „Motozbytu“ w zakresie handlu sprzętem motorowym.

Kierownictwo obu przedsiębiorstw miało od początku wiele poważnych zastrzeżeń odnośnie takiego rozwiązania kwestii organizacji obrotu naprawianym sprzętem motorowym.

Doświadczenia lat ubiegłych w pełni potwierdziły słuszność owych zastrzeżeń. Pomimo jak najdalej idącej i nacechowanej dobrą wolą współpracy obu stron, wynikały nieuniknione usterki — a nawet spory, często niestety, ze szkodą dla klienta.

W celu usprawnienia swej pracy na tym odcinku, „Motozbyt“ utworzył w ramach Naczelnej Dyrekcji wyodrębnioną komórkę organizacyjną — Biuro Samochodów Remontowanych, któremu powierzył przejęcie wszystkich zagadnień, związanych z współpracą z ZST.

Trzeba stwierdzić, że rozwiązanie to, aczkolwiek połowiczne — zdało egzamin. Jakkolwiek więc wspólne wysiłki i dobra wola obu stron doprowadziły w końcu do stanu, który można by nazwać nienagannym, to jednak jest jeszcze cały szereg kwestii, które — przy obecnej odrębności organizacyjnej obu przedsiębiorstw — nie mogą zostać rozwiązane w sposób bezpośredni, a jedynie drogą skomplikowanych transakcji kupna — sprzedaży, rozliczeń, odliczeń i całego szeregu innych zagmatwanych manipulacji, nie przynoszących w efekcie żadnych korzyści, a przyczyniających wiele zbędnej pracy, a co najważniejsze, wpływających wydatnie na zwiększenie kosztów, co się ostatecznie odbija na kliencie.

Sytuacja na tym odcinku wystarczająco — jak wskazują obserwacje — dojrzała do tego, aby ją w sposób racjonalny rozwiązać. Jedynym zaś racjonalnym rozwiązaniem wydaje się bezpośrednie powiązanie ZST z klientem. Oczywiście, w takim wypadku Biuro Samochodów Remontowanych „Motozbytu“ musiałoby zostać przejęte i w tej lub innej formie wcielone w ramy organizacyjne ZST.

Istnienie jednak i odpowiednie organizacyjne ustawienie wspomnianych wyżej zakładów, nie wyczerpuje oczywiście kwestii organizacji sieci zakładów naprawczych i obsługowych, jednak Zakłady Sprzętu Transportowego mogą i powinny stać się bazą wyjściową dla organizacji tej sieci.

Organizację sieci stacji obsługi zapoczątkował „Motozbyt“, który jeszcze przed ukazaniem się Uchwały Kom. Ekonomicznego R. M. z dnia 29 listopada 1949, posiadał kilka, niewielkich wprawdzie, lecz pracujących już stacji obsługi.

„Motozbyt“ przeprowadził cały szereg prac badawczych i organizacyjnych, w większości opartych na wzorach i doświadczeniach radzieckich. Prace te, które prowadzone były w porozumieniu i uzgodnieniu z Instytutem Motoryzacji, Departamentem Samochodowym Ministerstwa Komunikacji i innymi kompetentnymi instytucjami, są pomimo ich istotnej wartości, dopiero początkiem tej wielkiej pracy, jaka leży jeszcze przed wspomnianymi instytucjami w zakresie rozbudowy sieci zakładów naprawczych i obsługowych, a jaka winna się możliwie jak najbardziej i jak najszybciej uintensyfikować.

Wspomniana wyżej Uchwała KERM obarcza „Motozbyt“ obowiązkiem budowy sieci stacji obsługi dla obsługi samochodów „typowych“, zaś sprawę obsługi samochodów „nietypowych“, co jest w naszych warunkach bardzo ważnym i dużym zagadnieniem, powierza organizacjom spółdzielczym.

Uchwała KERM ponadto dopuszcza możliwość dokonywania remontów i obsługi we własnym zakresie przez niektóre wielkie organizacje gospodarcze, posiadające duże gospodarstwa samochodowe, jak np. Państwowa Komunikacja Samochodowa, Miejskie Zakłady Komunikacyjne i inne, pozostawiając Ministerstwu Komunikacji gestię w udzielaniu ewentualnych zezwoleń na dokonywanie napraw taboru samochodowego przez przedsiębiorstwa i instytucje we własnym zakresie i własnych warsztatach.

Stacje obsługi, których „Motozbyt“ posiada w chwili obecnej kilkanaście czynnych i kilka w budowie, są przeznaczone do dokonywania drobnych i średnich napraw oraz okresowych przeglądów, przy czym przewiduje się budowę dwóch klas (wielkości) typowych stacji obsługi.

Wszystkie czynne stacje obsługi „Motozbytu“ są „nietypowe“ — powstałe drogą przebudowy lub adaptacji różnego typu warsztatów.

Należy przypuszczać, że również spółdzielczość, na którą w chwili obecnej włożono odpowiedzialne zadanie obsługi taboru „nietypowego“, zastosuje przy budowie nowych stacji obsługi standardowe założenia i projekty, znajdujące się w opracowaniu Biura Projektów i Studiów Ministerstwa Komunikacji.

* * *

Oprócz wspomnianych wyżej zakładów naprawy głównej (kapitałnego remontu), znajdujących się w dyspozycji ZST, oraz stacji obsługi „Motozbytu“, istnieje jeszcze wiele drobnych, większych i zupełnie dużych warsztatów naprawczych, dokonujących wszelkich napraw — od drobnych aż do głównych (kapitałnych). Warsztaty, które znajdują się w posiadaniu wielkich użytkowników, posiadających duże gospodarstwa samochodowe, w obecnym stanie stanowią bardzo ważną, nieodzowną część „potencjału remontowego“, jakim w dniu dzisiej-

szym dysponuje gospodarka samochodowa całego kraju.

Na tle wyżej nakreślonego obrazu zarysowuje się wyraźnie droga rozwojowa sieci zakładów naprawczych i obsługowych. Obok głównego trzonu organizacyjnego, jakim stać się powinny zakłady naprawy głównej, musi powstać rozgałęziona sieć zakładów napraw bieżących (drobnych) i zapobiegawczych (średnich). W miarę organizacyjnego rozrostu i krzepnięcia całej sieci zakładów naprawczych i obsługowych, winny być likwidowane — ewentualnie przejmowane — warsztaty naprawcze, znajdujące się w posiadaniu drobnych, a następnie również wielkich użytkowników.

Zbyt wcześnie byłoby dzisiaj przesądzać, czy wszystkie tego rodzaju warsztaty miałyby ulec likwidacji ew. przejęciu, czy też utrzymanie niektórych w dotychczasowym stanie znalazłoby uzasadnienie techniczno - ekonomiczne. To pewne jednak, że techniczne i ekonomiczne założenia ich funkcjonowania musiałyby zostać zmodyfikowane i przystosowane do wymogów, które zostaną ustalone dla wszystkich zakładów naprawczych i obsługowych, bez względu na to w czyjej dyspozycji warsztaty te się znajdują obecnie i będą znajdowały się w przyszłości.

* * *

Czy słuszne są tak zakreślone drogi rozwoju sieci zakładów naprawczych i obsługowych?

Sądzę, że jedynie miarodajną odpowiedź znaleźć możemy we wzorach radzieckich. Trzydziestokilkoletnie doświadczenia gospodarki radzieckiej we wszelkich dziedzinach, dają nam gotowe częstokroć rozwiązania.

W sierpniowym (ósmym) numerze miesięcznika „Awtomobil” znajdujemy interesujący ze wszech miar artykuł inż. A. Kołyczewa pt.: „Ulepszyć system i organizację wykonywania napraw głównych samochodów”. Jakkolwiek w artykule tym autor istotnie zajmuje się głównie zagadnieniem organizacji wykonawstwa napraw głównych, jednak podkreśla nierozłączność i współzależność tego zagadnienia z zagadnieniem napraw drobnych i średnich, wspominając o tym na wstępie artykułu w słowach:

„Techniczna obsługa parku samochodowego, t. j. stałe utrzymywanie go we wzorowym technicznym stanie, winna opierać się w pierwszym rzędzie na wysokiej kulturze planowo - zapobiegawczych technicznych przeglądów oraz drobnych i średnich napraw”.

Ramy niniejszego artykułu nie pozwalają na tłumaczenie, lub choćby obszerniejsze streszczenie naprawdę ciekawego artykułu inż. Kołyczewa. Pozwolę sobie jednak sformułować pokrótce koncepcję, jaka wynika z wywodów autora opartych na źródłowych materiałach i świadczących o głębokiej znajomości tematu.

Oto — przyjmując za podstawowe założenia swych rozważań dążenie do obniżenia kosztu i podniesienia jakości napraw głównych, autor

przeprowadza dowód, że najpełniejsze wykorzystanie podstawowych środków produkcji ma miejsce w zakładzie naprawczym o przepustowości 5.000 — 6.000 głównych napraw rocznie.

Dla zapewnienia niskiego kosztu i wysokiej jakości napraw głównych, autor uważa za konieczne **przestawienie zakładów z napraw całych samochodów na naprawy zespołów**, przy czym w pierwszym okresie widzi możliwość wykorzystania około 50 do 60 % przepustowości wielkich zakładów dla napraw zespołów, przewidując całkowite wyparcie napraw całych samochodów w początkach trzeciego powojennego planu pięcioletniego.

Autor proponuje ograniczenie sieci zakładów napraw głównych „powszechnego użytku” do dwóch typów zakładów: 1) „wielkie zakłady naprawcze” — przepustowość 5.000 — 6.000 napraw rocznie (w tym 50 — 60 % napraw zespołów); 2) „zakłady naprawcze” — przepustowość 1.000 — 1.500 napraw rocznie — dokonujące napraw przy użyciu zespołów wyremontowanych, otrzymywanych z „wielkich zakładów naprawczych”. W tychże zakładach dokonywano by również napraw głównych samochodów osobowych.

Wobec tego, że w najbliższym okresie istniejąca sieć zakładów naprawczych „powszechnego użytku” nie będzie w stanie zadośćuczynić wszystkim potrzebom taboru samochodowego, autor dopuszcza istnienie „własnych” warsztatów naprawczych, będących w dyspozycji wielkich użytkowników, z tym jednakże, że warsztaty te będą dokonywały napraw także tylko przy użyciu zespołów, otrzymywanych z „wielkich zakładów naprawczych”.

Kategorycznie wypowiada się autor przeciwko dokonywaniu napraw głównych przez drobne i średnie gospodarstwa samochodowe (drobnych i średnich użytkowników), chociażby naprawy te miały być dokonywane przy użyciu gotowych zespołów. Uzasadnia to niewspółmierność wysokimi kosztami takiego „chałupniczego” remontu. Proces wymiany zespołów, a także niektóre inne procesy, jak: naprawy ram, nadwozi, kabin, instalacji elektrycznej itp., muszą się odbywać w zakładach naprawczych „powszechnego użytku”, mogących zapewnić konieczne warunki techniczne i równocześnie niski koszt.

Na zakończenie, autor wyraźnie stawia sprawę konieczności zobowiązania użytkowników do zdawania samochodów, które ukończyły okres (przebieg) amortyzacyjny, do zakładów naprawczych, celem dokonania rozbiórki tych samochodów i przesegregowania uzyskanych stąd części, z których jedne poddawano by regeneracji bądź renowacji, inne zaś oddane zostałyby na złom.

* * *

Czy i ewentualnie w jakich punktach zbieżne są podane wyżej poglądy inż. A. Kołyczewa z naszą generalną koncepcją?

Przed wszystkim należy stwierdzić, że takiej generalnej koncepcji do dnia dzisiejszego nie posiadamy. Jednakże poszczególne fragmenty koncepcji inż. Kołyczewa są całkowicie zbieżne z poglądami, jakie na tę kwestię ukształtowały się u nas, na podstawie dotychczasowych doświadczeń.

Jesteśmy w posiadaniu zresztą nie tylko poglądów, ale i poszczególnych elementów całego aparatu, który — oczywiście po przystosowaniu koncepcji reprezentowanej przez inż. Kołyczewa do naszych warunków — stosunkowo łatwo, przy bardzo niewielkich i niekosztownych zmianach, dałby się zmontować.

Fakt, że do dnia dzisiejszego nie została stworzona żadna koncepcja dla odpowiedniego rozwiązania tak poważnego zagadnienia, należy położyć w pierwszym rzędzie na karb rozbicia całego zagadnienia między dwa przedsiębiorstwa: „Motozbyt“ i Z. S. T., z których każde, oprócz zagadnienia napraw samochodów, zajmowało się jeszcze innymi zagadnieniami, a mianowicie: „Motozbyt“ — rozdziałem sprzętu motorowego, części i sprzętu oraz zaopatrzeniem zakładów produkcyjnych, zaś ZST — produkcją nowego sprzętu.

* * *

W świetle powyższych rozważań należałoby nakreślić przyszłą strukturę naszej sieci zakładów naprawczych i obsługowych w następujący sposób:

1) Zakłady napraw głównych — które powstałyby na bazie dotychczasowych Zakładów Sprzętu Transportowego, z koniecznością jednakże wyodrębnienia z zakresu ich działalności produkcji nowego sprzętu. Zakładów tych winno być kilka, przy czym jasne jest, że obecnie — głównie ze względu na wspomniany już szeroki wachlarz posiadanych marek i typów samochodów — przepustowość tych zakładów będzie musiała być niższa, niż optymalna przepustowość, zalecana przez inż. Kołyczewa. Będzie musiała być niższą zresztą, również z powodu braku należytego wyposażenia technicznego, a zwłaszcza z powodu nieodpowiedniego parku obrabiarkowego, typu uniwersalnego.

Należy jednak dążyć do stopniowego przekształcenia tych zakładów i podnoszenia ich przepustowości do optimum — 5.000 — 6.000 napraw głównych rocznie, drogą podniesienia ich technicznej sprawności, przez uzupełnianie, ewentualnie nawet wymianę obrabiarek typu uniwersalnego, na automaty, półautomaty i obrabiarki dla specjalnych celów, jak również przez dobrojenie zakładów w specjalne urządzenia techniczne.

Zakłady te już dziś winny planowo przestawiać się na naprawy główne zespołów, jak również na produkcję, regenerację i renowację części zamiennych. Zarówno w jednym, jak i w drugim zakresie ZST mają już pewne osiągnięcia i tradycje. Trzeba by jednak aby zadania te, które z konieczności traktowane są w ZST jako drugoplanowe, uznane zostały za zadania pierwszorzędne znaczenia i weszły do planu rozwojowego zakładów, jako jego główne wytyczne. Ma to szczególną wagę w naszych warunkach, wobec posiadania dużej ilości marek i typów samochodów.

2) Zakłady napraw średnich i drobnych oraz przeglądów okresowych, — które powstałyby z już istniejącej i projektowanej sieci Stacji Obsługi „Motozbytu“, winny być związane terytorialnie z zakładami napraw głównych. Zadaniami ich byłoby dokonywanie wymiany zespołów, otrzymywanych z zakładów napraw głównych, oraz przeglądy i wszelkie naprawy drobne i średnie, naprawy nadwozi, ram, instalacji elektrycznej i p.

Zrozumiałe jest, że z tych samych względów jakie wymieniałem przy omawianiu przyczyn niższej wydajności zakładów napraw głównych, również wydajność zakładów napraw średnich i drobnych nieosiągnie wskazanego optimum, wynoszącego 1.000 — 1.500 napraw głównych (poza przeglądami i naprawami średnimi i drobnymi) rocznie.

Ażeby osiągnąć tak pomyślaną sieć zakładów napraw średnich i drobnych, należy przewidzieć poważne kredyty inwestycyjne, w pierwszym rzędzie na budowę kilkudziesięciu nowych zakładów, zaprojektowanych według nowoczesnych wymogów techniki jak również na wyposażenie już istniejących zakładów, z których kilka musi zresztą ulec likwidacji, ze względu na ich absolutną nieopłacalność.

3) Należy stopniowo ograniczać swobodę dokonywania napraw przez poszczególnych użytkowników we „własnych“ warsztatach, a w każdym razie należy natychmiast zamknąć wszelkie, przyznane już nawet, kredyty inwestycyjne na rozbudowę „własnych“ warsztatów, rozpoczynając oczywiście od najdrobniejszych.

(Ujęcie zagadnienia przez autora artykułu w punkcie 3 należy uznać — naszym zdaniem — za zbyt upraszczanie sprawy. W okresie bieżącym t. zw. własne warsztaty i to warsztaty dobrze wyposażone winny istnieć: a) w przypadku posiadania przez gospodarstwo samochodowe dużej ilości samochodów jednego typu; b) w przypadku spełniania przez dane gospodarstwo samochodowe specjalnie ważnych zadań, wymagających największej sprawności taboru i ciągłości w eksploatacji — przyp. red.).

Uchwała KERM z dnia 29 listopada 1949 r. daje podstawy prawne do uporządkowania tego zagadnienia w sposób zapobiegający niedopuszczeniu do marnotrawienia kredytów inwestycyjnych, wskutek inwestowania ogromnych sum w budowę i rozbudowę „własnych“ warsztatów, dokonywaną przeważnie według projektów i planów domorosłych „specjalistów“.

Ministerstwo Komunikacji, któremu dana została do ręki inicjatywa w tym zakresie, niewątpliwie skorzysta z przysługujących mu uprawnień i przystąpi do hamowania niezdrowego, choć wynikającego z konieczności życiowych, rozwoju i skieruje go w ramy planu gruntownie przemyślanego i opartego na właściwych przesłankach.

* *

Drogi rozwojowe sieci zakładów naprawczo-usługowych, jakie powyżej, bardzo zresztą ogólnikowo, zostały nakreślone, nie są niczym innym, jak tylko uporządkowanym zestawieniem pewnych, ustalonych już i opartych na doświadczeniu, poglądów. Bez względu jednak na to, jaka koncepcja zostanie ostatecznie przyjęta za obowiązującą, jedno wydaje się być niewątpliwie. Jest to mianowicie **pilna konieczność skupienia wszystkich zagadnień obsługi i naprawy w jednym ręku**, przy czym należy podkreślić, że organizacji, któraby ewentualnie dla tego celu została powołana, nie wolno obarczyć jakimikolwiek dodatkowymi zadaniami. Z takimi wnioskami zgodzą się niewątpliwie wszyscy, którzy mieli z tymi zagadnieniami bliższą styczność w ostatnich latach. **Nie do pomyslenia jest utrzymywanie w dalszym ciągu stanu obecnego.**

Jako fundamentalne posunięcie organizacyjne należy uznać za tym konieczność wyodrębnienia z ZST tej części aparatu, której zadaniem jest dokonywanie napraw, produkcja i renowacja części zamiennych, oraz z „Motozbytu” tych części aparatu, których zadaniem jest obsługa i naprawy oraz wymiana samochodów po naprawie. Są to: Biuro Samochodów Remontowanych i Biuro Obsługi Technicznej Sprzętu

Motorowego wraz ze Stacjami Obsługi. Z tych poszczególnych elementów, wyodrębnionych z obu przedsiębiorstw należy utworzyć nowe wyodrębnione przedsiębiorstwo państwowe, bezpośrednio podporządkowane odpowiedniemu ministerstwu.

Tak pomyślanemu przedsiębiorstwu należałoby określić zakres działalności, jaki powyżej pokrótce został naszkicowany.

Dopiero w oparciu o to przedsiębiorstwo można by spodziewać się i dążyć do należytej realizacji postanowień, stanowiących treść Uchwały KERM z dnia 29 listopada 1949 r.

Trzeba postawić sprawę jasno: dalsze zwleknięcie z powzięciem decyzji w tych sprawach nie powinno mieć miejsca. **Każdy dzień bezplanowej gospodarki na odcinku konserwacji i napraw taboru samochodowego, kosztuje kraj miliony złotych**, zarówno w kosztach bezpośrednich, jak i pośrednich, przez unieruchomienie wielkiej liczby samochodów, oczekujących napraw, przez nadmierne koszty „chałupniczych” napraw we „własnych” warsztatach, przez marnotrawienie drogocennych kredytów inwestycyjnych na budowę i rozbudowę złych i fałszywie zaprojektowanych „własnych” warsztatów.

Wszelkie koszty poniesione przy należytym ustawieniu tego zagadnienia zamortyzują się w ciągu bardzo krótkiego czasu.

Unormowanie wyżej opisanych kwestii, jakkolwiek posunie naprzód sprawę zapewnienia taborowi samochodowemu należytej opieki, nie rozwiąże jej jednak w całości. Pozostaje jeszcze wielka dziedzina utrzymania w eksploatacji tzw. „nietypowego” taboru, co zostało porzucone spółdzielczości. Ale ta kwestia wymaga oddzielnego omówienia.

Stanisław Masztakowski

WITOLD JUSZCZYK

KIEROWCY PKS NA PŁACACH AKORDOWYCH

W walce o przedterminowe wykonanie Planu 6-letniego, o racjonalne wykorzystanie taboru oraz o wzrost wydajności pracy, Państwowa Komunikacja Samochodowa w dniu 1 grudnia 1950 r. wprowadziła akordowy system płac dla kierowców ciężarowych pojazdów samochodowych.

Konieczność wprowadzenia akordu dla kierowców została podyktowana błędami w poprzednim premiowym systemie płacy, który nie dawał należytego bodźca do zwiększania wydajności, a nawet przeciwnie wpływał na celowe przedłużanie czasu pracy przez niektórych kierowców. Poza tym kierowca nie był zainteresowany w przerzucie większej masy towarowej na krótkich odległościach (praca wewnątrz miasta), gdyż przy tego rodzaju pracy otrzymywał, mimo cięższych warunków, mniejsze wy-

nagrodzenie, niż kierowca przewożący niewielki ładunek na dużej odległości.

Jako przykład może posłużyć porównanie dwóch dziesięcio godzinnych dni pracy kierowcy 3 tonowego samochodu, przy czym jeden dzień przy pracy wewnątrz miasta, drugi zaś przy pracy poza miastem.

Przykład 1

Kierowca pracując w Warszawie przewiózł w ciągu dnia 18 ton towaru, przebywając w tym celu 96 kilometrów (odległość jednej jazdy 8 km), wykonując 144 tona/km.

Za wykonaną pracę kierowca otrzymał wynagrodzenie:

a) za czas przepracowany — wynagrodzenie według stawki osobistego zaszeregowania (tj. po zł 1,80 za godzinę pracy); za 10 godzin

pracy — wynagrodzenie kierowcy wyniosło $1,80 \times 10 = 18,00$ zł.

b) premia za wykonane tonokilometry według stawki 0,02 zł za 1 tonokilometr = $144 \text{ tonokm} \times 0,02 \text{ zł} = 2,88 \text{ zł}$.

Łącznie za wykonaną pracę kierowca otrzymał 20,88 zł.

Zwiększenie wydajności pracy miało by wpływ wyłącznie na część b) płacy kierowcy i powodowało np. przy 20% wzroście wydajności pracy wzrost zarobków części b) płacy o 20% tj. $2,88 \times 0,2 = 0,57 \text{ zł}$. Przy wzroście wydajności pracy o 20% zarobek wynosiłby zatem 21,45 zł.

Przykład 2

Kierowca przewiózł w ciągu dnia pracy 3 tony towaru, przebywając w tym celu 240 km. (odległość jednej jazdy 120 km) wykonując 360 tonokm.

Za wykonaną pracę kierowca otrzymał wynagrodzenie:

a) za czas przepracowany — wynagrodzenie według stawki osobistego zaszeregowania tj. po zł. 1,80 — za godzinę pracy. Za 10 godzin wynagrodzenie wynosiło $1,80 \times 10 = 18,00$ zł.

b) premię za wykonane tonokilometry według stawki 0,02 za 1 tonokilometr tj. $360 \text{ tonokm} \times 0,02 \text{ zł} = 7,20 \text{ zł}$.

Łącznie za wykonaną pracę kierowca otrzymał 25,20 zł.

Zwiększenie wydajności i w tym przypadku miałyby wpływ jedynie na część b) płacy, powodując przy 20% wzroście wydajności pracy, wzrost zarobków części b) płacy o 20% tj. $7,20 \times 0,2 = 1,44 \text{ zł}$.

Przy wzroście wydajności pracy o 20% zarobek wynosiłby 26,64 zł.

Analiza podanych przykładów wskazuje na różnicę zarobków kierowców przy pracy w mieście i poza miastem, przy czym dla porównania w obydwóch przykładach czas na i wyładunku 3 tonowego samochodu wynosił 36 minut, a szybkość jazdy wynosiła w mieście 18 klm/godz., poza miastem 26 klm/godz.

Różnica w zarobkach pogłębia się na niekorzyść kierowcy przy jeszcze krótszych odległościach niż podano w przykładzie 1.

Również nie mobilizujący był wzrost zarobków, który przy 20% wzroście wydajności, w warunkach podanych w przykładzie 1, spowodował wzrost zarobków o 3,2%; w warunkach

podanych w przykładzie 2 wzrost zarobków o 6%.

Uwzględniając inne premie, jakie kierowca otrzymuje jak za: a) ciągłość eksploatacji; b) oszczędność materiałów pędnych; c) oszczędność ogumienia; d) przekroczenie przebiegów międzynaправczych, oraz nieuniknionych godzin nadliczbowych, spowodowanych warunkami pracy, wzrost wydajności o 20% w stosunku do całomiesięcznego zarobku, powodował podwyższenie zarobku o 1 do 2%.

Wzrost więc wydajności pracy przy dawnym systemie płacy nie był mobilizujący, ponieważ przy 20% wzroście wydajności powodował wzrost zarobku tylko o 1 do 2%.

Nowy regulamin płac kierowców został oparty na zasadach opracowanych w Związku Radzieckim i daje możliwość oceny pracy każdego kierowcy, zgodnie z jego wydajnością, według zasady „za równą pracę, równa płaca”.

Wynagrodzenie kierowców jest oparte na wynikach pracy obliczonych w części G (wyniki pracy) oraz na podstawie kategorii ładunku podanej w rubryce 5 części F (wykonanie zadania) karty drogowej.

Wynagrodzenie otrzymuje kierowca za: 1) przebieg kilometrów, 2) przewóz ton, 3) ilość podstawień samochodu pod załadunek i wyładunek w ciągu określonego czasu.

Podstawą do obliczenia norm akordowych były „Tymczasowe Instrukcje i Normy dla Przewozów Samochodowych Towarowych” zatwierdzone przez Ministra Komunikacji zarządzeniem z dnia 16 maja 1950 r.

Wysokość wynagrodzenia za wykonaną pracę określono na podstawie normy akordowej i ustalonej stawki czasowej osobistego zaszeregowania kierowcy, powiększonej o zachętę akordową.

Wysokość stawki osobistego zaszeregowania kierowcy uzależniono od ładowności prowadzonego pojazdu samochodowego. Pojazdy samochodowe ładowności od 2,5 ton zaliczono do grupy I., o ładowności od 2,5 do 5 ton włącznie do grupy II, o ładowności od 5 do 8 ton włącznie do grupy III, o ładowności powyżej 8 ton do grupy IV.

Powyższe wytyczne posłużyły do opracowania norm akordowych dla wszystkich trzech elementów składających się na akord kierowcy.

Oszczędność paliwa to powszechne hasło transportowców!

1. NORMY AKORDOWE ZA PRZEBIEG KILOMETRÓW OBLICZONO DLA RÓŻNYCH RODZAJÓW JAZDY, KLASY DROGI, I ŁADOWNOŚCI SAMOCHODÓW ORAZ UJĘTO W NASTĘPUJĄCĄ TABELĘ:

Rodzaj jazdy		Ładowność samochodu	do 2,5 ton		2,5 – 5 ton		5 – 8 ton		ponad 8 ton	
		Klasa drogi	norma min.	wynagr. zł	norma min.	wynagr. zł	norm. min.	wynagr. zł	norm. min.	wynagr. zł
b z przycięty	w mieście	W-wa i zes-pól G. St.	3,157	0,10	3,33	0,12	3,53	0,14	3,53	0,15
		I	3,0	0,09	3,5	0,11	3,53	0,14	3,53	0,15
		II	3,0	0,09	3,5	0,11	3,53	0,14	3,53	0,15
		III	3,33	0,11	3,75	0,14	4,285	0,17	4,285	0,18
		IV	3,75	0,12	4,285	0,16	5,0	0,20	5,0	0,22
	poza miastem	I	1,875	0,06	2,14	0,08	2,307	0,09	2,307	0,10
		II	2,0	0,07	2,17	0,09	2,1	0,10	2,1	0,11
		III	2,5	0,08	3,0	0,11	3,75	0,15	3,75	0,16
		IV	3,75	0,12	5,0	0,19	5,0	0,22	5,0	0,22
z przycięty	w mieście	W-wa i zes-pól G. St.	3,75	0,12	4,0	0,15	4,285	0,17	4,285	0,18
		I	3,33	0,11	3,53	0,13	4,0	0,16	4,0	0,17
		II	3,33	0,11	3,53	0,13	4,0	0,16	4,0	0,17
		III	3,5	0,12	4,285	0,16	5,0	0,20	5,0	0,22
		IV	4,85	0,14	5,0	0,19	6,0	0,24	5,0	0,22
	poza miastem	I	2,5	0,08	3,0	0,11	3,75	0,15	3,75	0,16
		II	2,857	0,09	3,33	0,12	4,0	0,16	4,0	0,17
		III	3,3	0,11	3,5	0,14	4,285	0,17	4,285	0,18
		IV	4,285	0,14	6,0	0,22	6,0	0,24	6,0	0,26

W zależności od warunków pracy tabela przewiduje odpowiedni czas na wykonanie jednostki zadanej kierowcy pracy.

2. NORMY AKORDOWE NA ZAŁADUNEK I WYŁADUNEK TOWARÓW OPRACOWANO DLA SZEŚCIU RÓŻNYCH WARUNKÓW:

- 1) załadunek i rozładunek ręczny;
- 2) załadunek mechaniczny, rozładunek ręczny;
- 3) załadunek ręczny — rozładunek mechaniczny;

4) załadunek i wyładunek do furgonu zamkniętego;

5) załadunek i wyładunek mechaniczne;

6) napełnianie i opróżnianie cystern różnymi rodzajami płynów.

Zależność od rodzaju przewożonego towaru, ładowności pojazdu samochodowego, rodzaju za- i wyładunku ujęto w sześć tabel. Niżej podajemy dwie tabele najlepiej ilustrujące nowe stawki.

TABELA CZASÓW ZAŁADUNKOWO-WYŁADUNKOWYCH JEDNEJ TONY I STAWEK AKORDOWYCH W ZŁOTYCH ZA RĘCZNE ZAŁADOWANIE JEDNEJ TONY NA SAMOCHÓD CIĘŻAROWY PLATFORMY LUB SKRZYNIOWY I WYŁADOWANIE

Ładowność samochodu	do 2,5 ton		2,5 – 5 ton		5 – 8 ton		ponad 8 ton	
Kategoria ładunku	norma min.	wynagr. zł	norma min.	wynagr. zł	norma min.	wynagr. zł	norma min.	wynagr. zł
I	12,0	0,10	9,0	0,33	6,0	0,24	6,0	0,26
II	14,33	0,47	10,2	0,38	7,2	0,29	7,2	0,31
III	16,0	0,53	12,0	0,44	8,1	0,32	8,1	0,35
IV	21,0	0,69	14,0	0,52	10,5	0,42	10,5	0,45
V	24,0	0,73	16,0	0,59	12,0	0,48	12,0	0,52

3. NORMY AKORDOWE NA PODSTAWIENIE POD ZAŁADUNEK I WYŁADUNEK USTALONO ZALEŻNIE OD ŁADOWNOŚCI SAMOCHODU WEDŁUG NASTĘPUJĄCEJ TABELI:

Ładowność samochodu	Czas w minutach	Stawka za jedno podstawienie w zł
do 2,5 ton	5	0,17
powyżej 2,5 – 5 ton	5	0,19
„ 5 – 8 ton	5	0,20
„ 8 ton	5	0,22

Łączny czas przewidziany na przebieg kilometrów, naładunek i wyładunek towaru i podstawienie pod załadunek, względnie wyładunek stanowi normę kierowcy.

Wzory poszczególnych tabel wskazują, że poza jednostkowymi normami na poszczególne rodzaje pracy akordowej zawierają one również ceny jednostkowe w złotych za poszczególne elementy pracy wykonywanej przez kierowcę.

Różnice pomiędzy wynagrodzeniem akordowym a wynagrodzeniem premiovym oraz wpływ wzrostu wydajności na zarobek kierowcy obrazują dwa poprzednie przykłady przeliczone według stawek akordowych przy: a) wykonaniu normy; b) przy przekroczeniu normy o 20%.

Przykład 1a

Warunki pracy identyczne jak w przykładzie pierwszym:

a) za wykonaną pracę otrzymuje kierowca wynagrodzenie:

1) za przebyte kilometry według stawki 0,12 zł za 1 km. $96 \times 0,12 \text{ zł} = 11,52 \text{ zł}$.

2) za przewiezione tony według stawki 0,44 za 1 tonę — $18 \times 0,44 = 7,92 \text{ zł}$.

3) za podstawienie pod załadunek i wyładunek (6 kursów wymaga 12 podstawień pod załadunek i wyładunek) według stawki 0,19 za 1 podstawienie $12 \times 0,19 = 2,28 \text{ zł}$.

Łącznie wynagrodzenie w akordzie 21,72 zł.

b) Zwiększenie wydajności pracy ma wpływ na całe wynagrodzenie uzyskane przez kierowcę za pracę akordową i przy 20% wzroście wydajności wynosi $21,72 \times 0,12 = 2,60 \text{ zł}$.

A więc przy podniesieniu wydajności pracy o 20% wynagrodzenie akordowe kierowcy wzrasta o 12% tj. w omawianym przykładzie do zł 24,32.

Przykład 2a

Warunki identyczne jak w przykładzie 2:

a) za wykonaną pracę otrzymuje kierowca wynagrodzenie:

1) za przebyte kilometry według stawki 0,09 zł za 1 km: $240 \times 0,09 = 21,60 \text{ zł}$.

2) za przewiezione tony według stawki 0,44 za 1 tonę: $3 \times 0,44 = 1,32 \text{ zł}$.

3) za podstawienie według stawki 0,19 zł za jedno podstawienie: $2 \times 0,19 = 0,38 \text{ zł}$.

Łącznie wynagrodzenie za pracę wykonaną w akordzie wynosi 23,30 zł.

b) Zwiększenie wydajności ma wpływ na całe wynagrodzenie uzyskane przez kierowcę za pracę akordową i przy 20% wzroście wydajności wynosi: $23,30 \times 0,12 = 2,79 \text{ zł}$.

A więc przy podniesieniu wydajności pracy przez kierowcę o 20% wynagrodzenie za pracę akordową wzrasta o 12%, tj. do 26,09 zł.

* * *

Poza wynagrodzeniem za pracę akordową otrzymuje kierowca dodatki:

a) kwalifikacyjny stały, którego wysokość jest zależna od ładowności prowadzonego przez kierowcę pojazdu mechanicznego oraz posiadanej kategorii prawa jazdy (przy czym dodatek ten otrzymują wyłącznie kierowcy posiadający prawo jazdy I i II kategorii);

b) za pracę na samochodach specjalnych (do wynagrodzenia akordowego).

Dodatki przysługują kierowcom zatrudnionym na następujących pojazdach mechanicznych:

1) na samochodach z napędem na gaz ssany, 30%

2) na samochodach na gaz świetlny i płynny 15%

3) na samochodach z silnikiem wysoko-średnim 10%

4) na samochodach z naczepą względnie jednoosiową przyczepą 5%

5) na samochodach z jedną dwuosiową przyczepą 10%

6) na samochodach z dwoma dwuosiowymi przyczepami lub z naczepą siodłową i jedną przyczepą 25%

7) na samochodach specjalnych jak: dźwigi, windy itp. 25%

8) na cysternach przy przewozie produktów ropnych, paliw płynnych, wywrotkach i na samochodach pogotowia technicznego 10%

Dodatki kwalifikacyjny i specjalny są zachętą dla kierowców do podnoszenia swoich kwalifikacji zawodowych oraz zachętą do jazdy w trudniejszych warunkach jakie powoduje np.: przyczepa, wywrotka, cysterna itp.

Poza wynagrodzeniem za pracę akordową, dodatkami za kwalifikacje oraz pracę na samochodach specjalnych, kierowcy otrzymują wszystkie premie oszczędnościowe, które otrzymywali poprzednio.

Zmieniona została jedynie tzw. premia za ciągłość eksploatacji, którą kierowca otrzymywał za przepracowanie określonej ilości godzin, na premię za jazdę bezwypadkową, która wypłacana jest co trzy miesiące tylko po stwierdzeniu, że kierowca:

- 1) nie spowodował żadnego wypadku, choćby bez uszkodzenia pojazdu samochodowego;
- 2) nie spowodował uszkodzenia pojazdu samochodowego i jego wyposażenia;
- 3) nie przekroczył przepisów ruchu eksploatacji oraz instrukcji zakładu pracy.

Premie mają na celu zapewnienie: a) udziału kierowców w oszczędnej gospodarce materiałami; b) wyższych zarobków kierowców opiekujących się należycie powierzonym taborem.

Analiza wynagrodzenia kierowców wskazuje, że 20% wzrost wydajności przy pracy akordowej powoduje dwunastoprocentowąwyżkę zarobków kierowców, obejmującą:

- a) wynagrodzenie za pracę akordową; b) dodatki; c) premie.

* * *

Fierwszy okres wprowadzenia akordu dla kierowców spowodował uwypuklenie niewłaściwości w eksploataowaniu taboru. Okazało się że możliwości taboru są znacznie większe niż dotychczas się wydawało.

Kierowca zachęcony możliwością uzyskania wyższych zarobków drogą wydajnej pracy,

wykazuje niewłaściwą gospodarkę taborem przez usługobiorców, a nawet zmusza operatywne komórki PKS do właściwego organizowania pracy i wymaga zarówno od usługobiorców, jak i od własnego przedsiębiorstwa, usprawnienia organizacji i zapewnienia ciągłości pracy, szczególnie przy załadunku i wyładunku towarów. Kierowca stał się współgospodarem przedsiębiorstwa i swoją słuszną krytyką wskazuje kierunek po jakim winno pójść usprawnienie zarówno wewnątrz PKS jak i w organizacji transportu u usługobiorców.

Zainteresowanie kierowcy zostało wzmożone przez codzienne obliczanie części wynagrodzenia a mianowicie:

- a) wynagrodzenia za pracę w akordzie; b) dodatków specjalnych; c) dodatków za godziny nadliczbowe; d) wynagrodzenia za godziny postoju.

Analizując codzienne zarobki, kierowca ma możliwość ustalić właściwe metody pracy wpływające na podniesienie wykorzystania taboru, może wpłynąć dodatnio na pracę robotników przeładunkowych. Kierowca stanie się w tych warunkach racjonalizatorem dla przedsiębiorstwa, i to racjonalizatorem, który spowoduje usprawnienie pracy, wzrost wydajności i zapewni wydajne usługi Państwowej Komunikacji Samochodowej przy przewozie masy towarowej w Planie 6-letnim.

W. Juszczyk

Jaki winien być zakres pracy transportu publicznego w Polsce

Artykuł dyskusyjny

Z dniem 1 stycznia 1950 r. Państwowa Komunikacja Samochodowa stała się jedynym w Polsce przedsiębiorstwem transportowo - spekulacyjnym wchłaniając w siebie działalność przedsiębiorstwa „Spejdytor” i działalność f. „Hartwig” na odcinku przewoźnictwa i spekulacji krajowej.

Celem nowego PKS-u jest stopniowe przejęcie tzw. transportu publicznego. Brak jednak ścisłego sprecyzowania — co ma należeć do transportu publicznego, a co do transportu tzw. własnego (resortowego) — jest źródłem stałych nieporozumień pomiędzy poszczególnymi resortami życia gospodarczego a PKS-em.

Ten stan powoduje z jednej strony niedostateczną obsługę tych, którzy, nie upewniwszy się uprzednio co do zabezpieczenia przez PKS obsługi, nie przygotowali sobie transportu własnego (resortowego), a z drugiej strony nie pozwala na planowy rozwój zarówno PKS-u jak i transportu własnego (resortowego). Brak ścisłego rozgraniczenia pomiędzy przewozem publicznym i własnym (resortowym) jest źródłem bardzo poważnego marnotrawstwa społecznego, polegającego na złym wykorzystaniu taboru samochodowego w ogóle oraz na nieskoordynowanych inwestycjach.

* * *

Aby odpowiedzieć na pytanie co powinno być domeną transportu publicznego, musimy zrobić pobieżny przegląd działalności transportu samochodowego i wybrać dla transportu publicznego te czynności, które, wskutek koncentracji w rękach przewoźnika publicz-

nego, dadzą jak największe oszczędności w gospodarce ogólnonarodowej. Oszczędności te głównie polegać będą na wykorzystaniu samochodów w stanie ładownym w obydwie strony, jak również na lepszym wykorzystaniu samochodów (reżymu dnia, ładowności itp.) wskutek koncentracji dotychczasowych mniejszych przewoźników w jednym ręku.

Przyjrzyjmy się jak obecnie wygląda transport samochodowy w przeciętnym powiecie w Polsce. Przeciętny powiat w Polsce o strukturze rolniczej jest figurą geometryczną, zbliżoną do kwadratu o boku około 50 km, w środku którego znajduje się kilku — lub kilkunasto — tysięczne miasto. Na terenie powiatu rozsiane są gminy, w których znajdują się spółdzielnie gminne. Z każdego powiatu rozchodzą się mniej więcej promieniste drogi bite, które gorzej lub lepiej pozwalają na dojazd do wszystkich gmin, czasami z pewnym odchyleniem od promienistej drogi bitej.

Miasto powiatowe jest ośrodkiem całego życia gospodarczego powiatu. Znajdują się w nim wszystkie urzędy, które są potrzebne mieszkańcom powiatu do załatwienia jego spraw, jak również i tutaj znajdują się wszystkie Centrale Handlowe, zarówno przemysłowe — rozprowadzające towary przemysłowe na teren powiatu — jak i Centrale rolnicze zajmujące się skupem nadmiaru produktów rolnych do wywieżenia poza teren powiatu.

W zakresie ruchu towarowego w mieście powiatowym znajduje się obecnie około kilkudziesięciu samo-

chodów w kilkunastu rękach. Co drugie miasto powiatowe posiada również i placówkę PKS z kilkoma samochodami. Poza tym pracują tam również przewoźnicy prywatni, a wszystkie Centrale w danym powiecie mają swoje samochody dla przewoźników tzw. własnych.

Zapewne, że taka rozdrobniona i nieskoordynowana gospodarka na danym powiecie jest źródłem olbrzymiego marnotrawstwa. Marnotrawstwo to przejawia się przede wszystkim w pustych przebiegach samochodów. Centrale przemysłowe powiatowe rozwożą towary na wieś i powracają puste. Centrale rolnicze jeżdżą na wieś puste i sprowadzają do miasta produkty rolnicze. Centrale przemysłowe wysyłają samochody puste do dużych miast po towary, a centrale rolnicze wysyłają produkty rolnicze do miast i powracają puste.

Na drogach obserwuje się normalnie zjawisko — jak w obydwa kierunkach przebiegają wozy ładowne i puste. Zdaje się, że te przewozy, skoncentrowane w ręku jednego przewoźnika, można by wykonać 2 razy mniej ilością samochodów, benzyny i ludzi.

Drugim źródłem marnotrawstwa jest złe wykorzystanie taboru przez poszczególnych użytkowników. Reżym dnia pracy w ciągu doby i w ciągu miesiąca, jak również wykorzystanie ładowności samochodów, pozostawia bardzo wiele do życzenia. Nie jest zjawiskiem odosobnionym, że na stacji kolejowej można spotkać kilka samochodów ciężarowych wielotonowych zabierających jakąś paczkę kilkadziesiąt okilogramową. Rozładunek wagonów na stacji z reguły odbywa się samochodami, a nie ciągnikami i przyczepami — co nie jest ekonomiczne. Jeżeli do tego dodać brak jakiegokolwiek zaplecza technicznego w postaci jakiegokolwiek stacji obsługi, daje to pełny obraz marnotrawstwa, jakie tkwi w dzisiejszej gospodarce samochodowej.

* * *

Nie widzę żadnych racjonalnych przeszkód, aby w każdym mieście powiatowym nie miała powstać ekspozytura PKS, która skoncentrowałaby w swoich rękach całość transportu danego powiatu. Przez zorganizowanie masy towarowej w regularne transporty codzienne, za pomocą wozów przystosowanych i przyczep towarowych, można byłoby dać raz lub dwa razy dziennie regularną komunikację osobową — towarową każdej spółdzielni gminnej — z miastem powiatowym. Samochód przystosowany do przewożenia osób służyłby jako ciągnik, a jednocześnie przewoziłby tych kilku lub kilkunastu pasażerów i pocztę. Przyczepa służyłaby do regularnego przewożenia drobnicy na wieś i w powrotnej drodze odprowadzałaby produkty wiejskie.

Połączenie ruchu osobowego z towarowym jest niezbędnym czynnikiem obniżenia kosztów komunikacji. Zapewne, że obsługa regularna wsi uskuteczniłaby raz lub dwa razy dziennie i dawałaby dogodną połączenia w mieście powiatowym — czy to z koleją, czy to z autobusem dalekobieżnym, obsługującym dane miasto powiatowe.

Regularne kursy wozów przystosowanych mogłyby być wykorzystane również do przewożenia przyczepami na wieś towarów pochodzących wprost ze stacji kolejowej — jak węgiel, nawozy sztuczne, materiały budowlane. Ze wsi mogłyby być przewożone wprost na stację ziemniaki. Reszta taboru samochodowego ekspozytury towarowej służyłaby do nieregularnej obsługi powiatu, do rozładunku stacji, jak również do przewożenia towarów na dalekie odległości.

Oczywiście, że dzięki zorganizowaniu ekspozytury PKS w każdym powiecie, wystarczylaby prawdopodobnie połowa tej ilości taboru, która się obecnie tam znajduje, gdyż tabor ten będzie lepiej wykorzystany, uniknie się pustych przebiegów, zaopatrzy się ekspozyturę w tabor właściwy do pracy w danym powiecie — pojazdy wielotonowe do przewożenia dalekobieżnych, małych tonowych do przewożenia lokalnych. Zorganizuje się całkowicie współpracę z koleją, utransportowi się wieś, da się właściwe zaplecze techniczne i umiejscowi się w danym powiecie tych kilka niezbędnych autobusów dla obsługi ruchu osobowego.

Zapewne część użytkowników powinna zostawić u siebie tabor specjalny, straż ogniową, chłodnię itp. wozy, które są albo charakteru specjalnego, albo też służą nie do specjalnych celów przewoźniczych, a stanowią narzędzie pracy, względnie narzędzie bezpieczeństwa ciągłości pracy danego zakładu.

Zapewne, że zajezdnia PKS w mieście powiatowym, mająca kilka autobusów i kilkadziesiąt wozów ciężarowych, mogłaby również stać się małym zapleczem technicznym dla tych kilku wozów, które na tym terenie znajdować się będą w rękach jednostek gospodarczych, dla których nie będzie się opłacało robić własnego zaplecza, lub też jeździć kilkadziesiąt kilometrów do najbliższej stacji „Motozbytu“.

* * *

W dużych miastach — nie licząc Warszawy, Katowic oraz Gdańska i Gdyni itp. — dla celów komunikacji miejskiej miasta mają kilka, a co najwyżej kilkanaście autobusów. Nie ulega wątpliwości, że w tych miastach należałoby skoncentrować gospodarkę autobusową w jednym ręku, gdyż uzyska się w ten sposób mniejsze koszty własne przewoźników i mniejsze koszty inwestycji na zainstalowanie zajezdni, stacji obsługi, rezerwy taborowej, lepsze wyzyskanie personelu technicznego, lepsze wyzyskanie taboru itp.

W dużych więc miastach gospodarka autobusowa powinna być skoncentrowana w rękach PKS-u, a miasto powinno otrzymywać codziennie zaplanowaną ilość autobusów dla komunikacji miejskiej, placąc PKS-owi od wozokilometra. Przy takim załatwieniu sprawy mogłoby uzyskać zarówno miasto, jak i PKS.

W chwili obecnej zagadnienie to jest już na drodze do pomyślnego rozwiązania. W porozumieniu z Ministerstwem Gospodarki Komunalnej — Państwowa Komunikacja Samochodowa uruchomiła już komunikację miejską w 5 miastach, a obecnie jest w trakcie realizacji komunikacji miejskiej w dalszych 10 miastach.

W dużych miastach, gdzie komunikacja miejska potrzebuje kilkadziesiąt samochodów lub więcej, gdzie można stworzyć ekonomiczną jednostkę eksploatacyjną, ze względu na koordynację wszystkich środków transportowych w mieście — gospodarka autobusowa powinna pozostać w rękach zarządów miejskich.

* * *

W zakresie gospodarki samochodowej ciężarowej w dużych miastach, to domeną transportu publicznego powinny być przede wszystkim przewozy dalekie (miasto wojewódzkie — miasto powiatowe), gdyż skoncentrowanie tych przewoźników w rękach przedsiębiorstwa da możliwość ograniczenia do minimum pustych przebiegów samochodowych. Przedsiębiorstwo przewoźników publicznych powinno oprócz tego uruchomić na trasach dalekobieżnych stale, regularne kursy samochodowe do przewożenia drobnicy.

Drugą domeną działalności przedsiębiorstwa przewoźowego powinny być przewozy stacja kolejowa — miasto i z powrotem. Skoncentrowanie tych przewoźników w rękach przedsiębiorstwa przewoźników publicznych może być źródłem olbrzymich oszczędności. Kolej ma do czynienia tylko z jednym odbiorcą, który „siedzi” na stacji, rozporządza taborami i robotniczą siłą rozładunkową. Nie ulega najmniejszej wątpliwości, że rozładunek wagonów będzie odbywał się szybciej, rozładunek będzie odbywał się całymi składami, co przyczyni się do zmniejszenia pracy manewrowej, nastąpi specjalizacja pracowników rozładunkowych, łatwiejsza możliwość mechanizowania pracy i zastosowania lepszych metod wykorzystania taboru.

Trzecią domeną działalności przedsiębiorstwa przewoźowego publicznych w dużych miastach to obsługa powiatu jak również i obsługa miejscowa wszystkich tych, dla których utrzymanie oddzielnej gospodarki samochodowej, ze względu na małą ilość samochodów, byłoby nieekonomiczne.

W każdym bądź razie samochody specjalne (chłodnie, wszelkiego rodzaju furgony, oczyszczacze, poczta itp.)

nie powinny wchodzić w zakres pracy transportu przedsiębiorstwa przewozu publicznego. Tak samo samochody pracujące w budownictwie, które służą jako narzędzia pracy, samochody służące do przewożenia towarów po mieście itp. — winny pozostać poza zakresem pracy przedsiębiorstw przewozu publicznego.

Ten pobieżny przegląd daje mniej więcej odpowiedź na postawione na wstępie pytanie. Domeną publicznego transportu w Polsce, a więc PKS-u, powinna być — na terenie powiatów, gdzie nie ma dużych miast, gdzie obecnie znajduje się po kilkadziesiąt samochodów — całość obsługi danego powiatu, to znaczy obsługa całego życia gospodarczego, z wyjątkiem wozów specjalnych, lub też wozów służących dla celów specjalnych, a nie przewozowych.

W dużych miastach całość obsługi ruchu osobowego (z wyjątkiem bardzo dużych miast, w których ruch

osobowy powinien być wydzielony), wszystkie przewozy na dalekie odległości, przewozy obsługujące przyległy teren powiatu, rozładunek i załadunek kolei — winny być domeną przedsiębiorstw przewozu publicznego. Oprócz tego przewoźnik publiczny powinien posiadać pewną pulę wozów interwencyjnych dla tych usługobiorców, którym utrzymanie własnych wozów nie opłaca się, oraz dla pokrywania szczytów w przewozach własnych przedsiębiorstw.

Zdaje się, że takie uregulowanie zagadnienia rozgraniczenia pracy pomiędzy PKS-em a transportem tzw. własnym, da bardzo poważne oszczędności ogólnie — gospodarcze, a jednocześnie da podstawy zarówno dla PKS-u, jak i dla transportu własnego, do właściwego zaplanowania rozwoju komunikacji w Planie 6-letnim i planowego stopniowego realizowania planu.

W. M.

Instrukcja o cofaniu pozwoleń na kierowanie pojazdami samochodowymi

Dokonana w r. 1948 nowelizacja przepisów o ruchu pojazdów samochodowych na drogach publicznych wprowadziła m. in. zmiany w przepisach, dotyczących cofania pozwoleń na prowadzenie samochodów i motocykli. Wydane wówczas przepisy¹⁾ w dążeniu do podniesienia dyscypliny ruchu samochodowego oraz zwalczania opilstwa wśród kierowców, zaostriżyły dość znacznie dotychczasowe zasady cofania uprawnień na kierowanie samochodem.

Wojna, oprócz bezpośrednich wielkich ofiar w ludziach — w postaci zabitych, rannych i chorych, spowodowała również nie mniej poważne straty pośrednie w postaci zdziczenia, lekceważenia życia ludzkiego, a nade wszystko rozluźnienia dyscypliny społecznej. Te rany psychiczne powstałe na skutek wojny są u nas niewątpliwie cięższe i głębsze, aniżeli w innych krajach. W ruchu na drogach publicznych **rozluźnienie dyscypliny objawia się jako nagminne łamanie zasad bezpieczeństwa ruchu, stałe lekceważenie życia i zdrowia własnego i cudzego oraz powszechne niemal nieliczenie się z innym osobami znajdującymi się na drogach.**

Jednym ze środków zmierzających do jak najszybszego zlikwidowania anarchii drogowej, jest **przesunięcie do innej pracy** tych spośród kierowców samochodowych, którzy pomimo ostrzeżeń, a nawet mimo nałożonych kar — nie stosują się w dalszym ciągu do przepisów o ruchu, lub też przez swe lekkomyślne postępowanie zagrażają nadal bezpieczeństwu ruchu drogowego, bądź też to bezpieczeństwo już nawet naruszyli.

Ale cofnięcie pozwolenia nie jest tylko formą usunięcia nieodpowiedniego osobnika z grona kierowców. Cofnięcie pozwolenia może być również zastosowane na pewien ściśle kreślony czasokres: wówczas jest ono ostrym wezwaniem do kierowcy, by zastanowił się nad skutkami swego postępowania i to postępowanie zmienił na lepsze, gdyż inaczej będzie on zupełnie pozbawiony prawa kierowania pojazdami samochodowymi. W tych za tym razach cofnięcie pozwolenia **jest jakby udzielonym w ostrej formie ostrzeżeniem**, które istnieje — obok zwykłego ostrzeżenia — wpisywanego w pewnych ściśle określonych przypad-

kach, do dokumentu pozwolenia na prowadzenie pojazdów samochodowych.

Dwuletnie prawie doświadczenie w stosowaniu omawianych przepisów wykazało **brak jednolitego trybu postępowania** przez władze, powołane do wykonywania nadzoru nad kierowaniem i kontrolą ruchu samochodowego. Władze te, albo w rozmaity sposób stosowały przepisy o cofaniu pozwoleń, albo nie stosowały ich wcale, zadawalając się najwyższym karaniem kierowców i cofaniem pozwoleń w ramach wyroków sądowych. Również organa kontroli drogowej (Milicja Obywatelska i kontrolerzy ruchu drogowego) nie zawsze stosowały postanowienia § 50 znówelizowanego rozporządzenia, **który nakazuje zatrzymywanie pozwolenia** na prowadzenie poj. sam. w razie stwierdzenia, że kierowca znajduje się w stanie wskazującym na użycie alkoholu.

Oczywistą jest rzeczą, że utrudniało to systematyczną i skuteczną walkę z brakiem dyscypliny ruchu wśród kierowców oraz walkę z używaniem przez nich alkoholu w czasie pracy.

Dlatego Departament Samochodowy Ministerstwa Komunikacji, w celu ujednolicenia postępowania władz sprawujących nadzór nad kierowcami, wydał ostatnio wskazówki w sprawie wykonywania przepisów o cofaniu pozwoleń na prowadzenie pojazdów samochodowych²⁾. Omawiają one **dokładnie** przypadki, w jakich pozwolenie podlega zatrzymaniu przez organa kontroli drogowej, postępowanie przy cofaniu pozwoleń, cofanie pozwoleń w razie orzeczenia w wyroku sądowym pozbawienia prawa wykonywania zawodu, a wreszcie określają w sposób jednolity czasokresy, na jakie pozwolenie ma być cofnięte.

* * *

Instrukcja Ministerstwa Komunikacji przypomina przede wszystkim, że pozwolenie podlega cofnięciu w razie stwierdzenia: a) opilstwa, czyli używania napojów alkoholowych; b) kilkakrotnego niestosowania się do przepisów o ruchu oraz c) utraty kwalifikacji. W razie stwierdzenia faktu opilstwa kierowcy po-

¹⁾ Rozporządzenie Ministra Komunikacji, Administracji Publicznej i Obrony Narodowej z dnia 15 kwietnia 1948 r. (Dz. U. R. P. Nr 27, poz. 186).

²⁾ Tymczasowa Instrukcja z dnia 18 listopada 1950 r. o postępowaniu przy cofaniu pozwoleń na prowadzenie pojazdów mechanicznych Nr SRD IV-15/50.

zwolenie powinno być cofnięte. Jest to zasada nie uznająca wyjątków.

Instrukcja stwierdza przy tym, że przy cofaniu pozwolenia, nie chodzi o to czy kierowca jest pijany czy tylko lekko podchmielony; **a za tym sposób działania** spożytego alkoholu na organizm człowieka nie ma znaczenia — wystarczy aby kierowca użył alkoholu w jakiegokolwiek postaci.

Niezmiernie ważną — z praktycznego punktu widzenia — jest sprawa czasokresu na jaki pozwolenie ulega cofnięciu.

Rozporządzenie o ruchu — jak wiadomo — stawia pod tym względem **pewne określone ramy**. Instrukcja wypełnia te ramy **ściśleymi** wskazówkami, dążąc do wprowadzenia jednolitych norm ustalających czas, na jaki pozwolenie powinno być cofnięte. Jeżeli zatem podczas kontroli ruchu stwierdzono, że kierowca jest w stanie, wskazującym na użycie alkoholu, jest zatem **nietrzeźwy** — pozwolenie **powinno** być cofnięte na okres: a) od 2 do 4 tygodni — jeżeli fakt opilstwa kierowcy został stwierdzony po raz pierwszy, b) od 2 do 6 miesięcy, jeżeli fakt taki został stwierdzony po raz drugi, wreszcie c) na stałe, jeżeli po raz trzeci zostało stwierdzone, że kierowca będąc w stanie nietrzeźwym prowadzi pojazd.

Wskazówki instrukcji są szczególnie ważne, w razie ujawnienia opilstwa kierowcy w związku z nieszczęśliwym wypadkiem. Tu przepisy rozporządzenia są surowe, nakazują bowiem **cofnięcie pozwolenia na okres nie krótszy aniżeli trzy lata!**

W związku z tym przepisem Instrukcja wyjaśnia przede wszystkim, że rozporządzenie o ruchu **nie różni** czy nieszczęśliwy wypadek, w którym brał udział kierowca w stanie opilstwa, pociągnął za sobą ofiary w ludziach, czy tylko straty materialne. Nadto przepisy o ruchu **nie różnią także** czy skutki wypadku, a za tym ofiary lub szkody, wyniki wypadku, były duże czy małe, a więc czy wypadek nietrzeźwego kierowcy spowodował np. stłuczenie tylko szyby w samochodzie, czy śmierć ofiary. **Natomiast Instrukcja uzależnia** czasokres, na jaki pozwolenie **podlega odebraniu** — od skutków wypadku i ustala w jakich razach **należy** cofnąć pozwolenie na 3 lata, w jakich na **okresy** dłuższe, a w jakich na stałe. A zatem:

1. Jeżeli wypadek nietrzeźwego kierowcy nie spowodował ofiar w ludziach, a jedynie nieznaczne — szkody materialne (np. lekkie uszkodzenie samochodu przez najechanie na inny pojazd), **pozwolenie należy cofnąć na okres co najmniej 3-ch lat.**

2. Jeżeli wypadek nie spowodował ofiar w ludziach, lecz szkody materialne były znaczne (np. rozbicie samochodu), lub jeżeli wypadek pociągnął za sobą niewielkie ofiary w ludziach (np. lekkie uszkodzenie ciała), **pozwolenie należy cofnąć co najmniej na 5 lat.**

3. Jeżeli wypadek pociągnął za sobą poważne ofiary w ludziach (np. ciężkie uszkodzenie ciała), **pozwolenie należy cofnąć na lat co najmniej osiem, a jeżeli nietrzeźwy kierowca spowodował śmierć ofiary wypadku — wówczas pozwolenie należy cofnąć na stałe.**

* * *

Mówiąc o cofaniu pozwoleń w związku z nieprzeżeganiem przepisów o ruchu Instrukcja przypomina, że w tych razach cofnięcie pozwolenia powinno być poprzedzone **dwukrotnym ostrzeżeniem**, wpisanym do dokumentu pozwolenia na prowadzenie pojazdu. Jednakże werunkiem cofnięcia pozwolenia w tych ra-

zach jest ukaranie kierowcy za takie naruszenie przepisów, które spowodowało wypadek (np. kierowca wskutek niezachowania przepisu o pierwszeństwie na skrzyżowaniu ulic najechał na inny pojazd).

Czasokres cofnięcia pozwolenia w takich przypadkach określony jest od 6 do 12 miesięcy. Jedynie w razie spowodowania przez kierowcę nieszczęśliwego wypadku i nie udzielenia pomocy ofiarom wypadku, lub niepowiadomienia o tym organów Milicji Obywatelskiej, pozwolenie podlega cofnięciu — bez uprzedniego ostrzeżenia. I tu również Instrukcja określa czasokres cofnięcia, w zależności od skutków wypadku.

Jeżeli zatem wskutek wypadku, o jakim mowa, nastąpiło:

a) jedynie uszkodzenie lub zniszczenie obcego pojazdu — pozwolenie powinno być cofnięte na okres lat 3-ch, jeżeli jednak były ofiary w ludziach, to w razie

b) lekkiego uszkodzenia ciała — pozwolenie cofa się na lat co najmniej 5, a w przypadku

c) ciężkiego uszkodzenia ciała na lat co najmniej osiem, a w razie

d) śmierci ofiary — na stałe.

* * *

Cofnięcie pozwolenia może być również orzeczone w razie stwierdzenia złego stanu zdrowia kierowcy, lub braku kwalifikacji fachowych. Instrukcja daje poza tym wskazówki władzom, jak powinny postępować w tych przypadkach.

Wreszcie Instrukcja omawia postępowanie władz wykonujących nadzór nad kierowcami, w razie otrzymania wiadomości o wypadku spowodowanym przez nietrzeźwego kierowcę. W takich przypadkach władze administracyjne nie mogą uzależniać cofnięcia pozwolenia od ewentualnego wyroku sądowego, lecz **powinny same** (w trybie postępowania administracyjnego) i niezależnie od toczącego się dochodzenia karnosądowego, **cofnąć mu pozwolenie.**

Instrukcja zaznacza również, że sądowe pozbawienie kierowcy prawa wykonywania zawodu nie wyklucza możliwości cofnięcia mu pozwolenia przez władze administracyjne na okres dłuższy, aniżeli to ustala zakaz wykonywania zawodu, zawarty w wyroku sądowym.

W zakończeniu Instrukcja przypomina o konieczności wydawania **pisemnych** decyzji o cofaniu pozwolenia. Postanowienie władzy powinno również zawierać wzmiankę pouczającą kierowcę o przysługującym mu prawie odwołania się do władzy wyższej, która w postanowieniu powinna być dokładnie wymieniona.

* * *

Jak widać z powyższych uwag, Instrukcja Ministerstwa Komunikacji, ustalając dokładnie kiedy, na jak długo i w jakiej formie pozwolenie może, względnie **powinno** być odebrane — winna się przyczynić do generalnego unormowania tej, tak ważnej zarówno dla kierowcy, jak i dla społeczeństwa, sprawy, a tym samym do polepszenia stanu bezpieczeństwa i sprawności ruchu na drogach publicznych.

Skutki działania tej Instrukcji zależne jednak będą od dokładnego przyswojenia jej treści przez tych wszystkich, którzy ją będą stosować. Muszą ją stosować **dokładnie, ale nie bezdusznie, ściśle — ale nie biurokratycznie.** Kierowcy zaś powinni ją poznać, aby wiedzieć czym grozi łamanie przepisów o ruchu i lekceważenie zasad bezpieczeństwa ruchu drogowego.

E. O.

Różne informacje

USTAWA O TRANSPORCIE DROGOWYM

W dniu 8 stycznia br. Sejm uchwalił projekt rządowej ustawy o transporcie drogowym.

Ustawa ta zaspakaja dawno i głęboko odczuwaną potrzebę stworzenia nowych przepisów, odpowiadających duchowi czasu i zasadom gospodarki socjalistycznej, przepisów dotyczących całego transportu drogowego. Dotychczasowe przedwojenne prawodawstwo zajmowało się wyłącznie koncesjonowanym transportem zarobkowym i dążyło do tworzenia kapitalistycznych przedsiębiorstw transportowych. Transport samochodowy dla tzw. własnych potrzeb nie był uregulowany ustawowo.

Nowa ustawa obejmuje cały transport drogowy, zarówno samochodowy jak i konny i oddaje go pod jednolite kierownictwo Ministra Komunikacji. Kończy się przez to anormalny przedwojenny stan, który pozostawiał dowolności i przypadkowości olbrzymią większość tego transportu.

Ustawa wysuwa na pierwszy plan zarobkowy transport państwowy. Jego formy organizacyjne mogą być różnorodne, może więc występować zarówno w postaci ogólnokrajowych lub regionalnych przedsiębiorstw transportu publicznego, tj. służącego wszystkim — podobnie jak PKS, jak i w postaci miejscowych przedsiębiorstw transportu tzw. branżowego, czyli obsługującego wyłącznie określoną gałąź gospodarki państwowej.

Ustawa pozwala również wykonywanie transportu publicznego przez niepaństwowe przedsiębiorstwa, z uprzywilejowaniem spółdzielczych, tylko wówczas i tak długo, jak długo wszystkich potrzeb nie zaspokoi transport państwowy. W tym celu wydziały komunikacyjne prezydów rad narodowych wydawać będą zezwolenia przewidziane w Ustawie w zakresie, który określi specjalne rozporządzenie Ministra Komunikacji.

Niezależnie od tego ustawa przewiduje wydanie rozporządzenia Rady Ministrów, które ma określić zakres i ogólne warunki używania pojazdów w transporcie drogowym w ogóle. Rozporządzenie to może ustać np. zakaz używania pewnych rodzajów pojazdów dla niektórych kategorii transportu, jak również może wprowadzić obowiązek świadczenia nimi usług przewoźnych — na cele ogólnie - gospodarcze.

Ustawa przewiduje również możliwość powoływania, przy prezydach wojewódzkich rad narodowych, komisji koordynujących wszelkiego rodzaju transport na drogach publicznych, jak również koordynujących ten transport z koleją i innymi środkami transportu publicznego. Koordynacja taka jest konieczna w celu ustalenia i bieżącego zaspakajania potrzeb terenu, co z kolei pozwoli na właściwe kierowanie polityką komunikacyjną. (m. u.)

INSPEKCJA SAMOCHODOWA

Departament Samochodowy Ministerstwa Komunikacji wydał szereg przepisów i norm dotyczących eksploatacji i obsługi technicznej samochodów, jak normy materiałów pędnych, normy zużycia gum, normy napraw samochodów, instrukcję o przystosowaniu i eksploatacji poj. samochodowych w okresie zimowym itd. Ponadto opracowana została przez Dep. Samochodowy jednolita sprawozdawczość z eksploatacji samochodowej.

Wartość zarówno nowej sprawozdawczości, jak i wydanych norm oraz instrukcji, uzależniona jest ściśle od rzetelności w ich stosowaniu względnie dokładności ich prowadzenia. Nadzór w tym zakresie wykonywały dotychczas tylko władze resortowe, które albo nie posiadały do tego dostatecznego przygotowania fachowego, albo nie poświęcały tym ważnym sprawom dostatecznej wagi. Wykonanie zaś tego nadzoru przez woje-

wódzkie władze samochodowe natrafiało częstokroć na trudności formalne, niezależnie od tego, że władze te nie zawsze posiadały odpowiednich do tego pracowników.

Z tych względów Departament Samochodowy Ministerstwa Komunikacji, w porozumieniu z PKPG, wystąpił z wnioskiem — o ustanowienie przy wydziałach komunikacyjnych prezydów wojewódzkich rad narodowych specjalnych inspektorów gospodarki samochodowej.

Ostatnio została ogłoszona w Monitorze Polskim (Nr A-133, poz. 1698) uchwała Prezydium Rządu z dnia 14 grudnia 1950 r., która upoważniła Ministra Komunikacji do powołania takich inspektorów i określenia ich zakresu działania oraz sposobu wykonywania przez nich kontroli gospodarki samochodowej, we wszystkich działach gospodarki społecznej.

Odpowiednie zarządzenie Ministra Komunikacji ukaże się w najbliższym czasie i będzie omówione szczegółowo w następnym zeszycie „Motoryzacji”. (-u-).

PRZEKRACZANIE NORM ŁADUNKOWYCH

Realizacja wydanych przez Ministerstwo Komunikacji norm ładunkowych i wyładunkowych w transporcie samochodowym, uzależniona jest od dotrzymywania tych norm nie tylko przez przewoźnika, lecz głównie także i przez osoby, na rzecz których transport ten odbywa się.

Przetrzymanie samochodu ciężarowego przy ładunku, bądź jego wyładunku, ponad czas na to przewidziany, powoduje poważny wzrost kosztów zarówno dla przewoźnika, jak i dla odbiorcy towaru.

W skali krajowej nawet kilkuminutowe przestoje tworzą, mnożąc się, olbrzymie straty ekonomiczne, z czego zapewne nie zdają sobie dostatecznie sprawy ci, którzy złą organizacją wykorzystania dostarczonych środków transportowych przyczyniają się do bezproduktywnego postoju.

To szkodliwe zjawisko uniemożliwia przy tym wynagradzanie kierowców zgodnie z socjalistycznymi zasadami gospodarki narodowej — od wykonanej pracy przewoźowej kierowanych przez nich samochodów. W tych warunkach kierowca nie może być poszkodowany wskutek niewłaściwej organizacji pracy przez nadawcę lub odbiorcę towaru.

Aby temu zapobiec na odcinku transportu wykonywanego na powyższych zasadach przez PKS, Ministerstwo Komunikacji zwróciło się do wszystkich resortów z prośbą o wydanie zarządzeń w celu ścisłego przestrzegania norm na- i wyładunku w przewozach samochodowych. Jednocześnie Ministerstwo Komunikacji zarządziło, aby PKS wstrzymało obsługę tych odbiorców, którzy nie potrafią zapewnić należytego wykorzystania pracy taboru samochodowego. (m. u.)

OKÓLNIAK PKPG W SPRAWIE ZAOPATRZENIA W ODZIEŻ ROBOTNICZĄ I OCHRONNĄ

Departament Zatrudnienia Płac i Norm PKPG wydał pismo okólne (z dn. 26.X.50 — znak ZA7 D-03-161) w sprawie zaopatrzenia w odzież roboczą i ochronną.

PKPG — zwraca uwagę, że w związku z nieprzestrzeganiem przepisów i tabel norm odzieży roboczej i ochronnej, zarówno przy sporządzaniu planów zaopatrzenia jak i przy wydawaniu pracownikom tej odzieży, podstawą do planowania zaopatrzenia w odzież roboczą i ochronną na rok 1951 oraz podstawą do wydawania jej pracownikom są tabele norm odzieży roboczej i ochronnej, stanowiące załączniki do układów zbiorowych pracy.

INSTRUKCJA O MIESIĘCZNYCH KARTACH EKSPLOATACYJNYCH

Ministerstwo Komunikacji zarządziło prowadzenie miesięcznych kart eksploatacyjnych, wydając w tej sprawie odpowiednią instrukcję wraz z wzorami kart, ogłoszoną w Dzienniku Taryf i Zarządzeń Komunikacyjnych Nr 34/50, poz. 270.

Zadaniem miesięcznych kart eksploatacyjnych jest ujęcie sprawozdawczości z wyników pracy przewozowej, wykonywanej przez każdy pojazd samochodowy i przyczepę.

Sprawozdawczość miesięczną prowadzi się na odpowiednich formularzach, a mianowicie: dla samochodów osobowych, specjalnych i motocykli wg wzoru SM—113, dla samochodów ciężarowych i ciągników wg wzoru SM—114 i dla przyczep wg wzoru SM—114a.

Dane potrzebne do wypełniania wymienionych formularzy otrzymuje się z dokumentów pierwotnych, jakimi są karty drogowe. Do formularza karty eksploatacyjnej wzór SM—113 i SM—114 wpisuje się codziennie w odpowiednich rubrykach — pod właściwą datą dnia sprawozdawczego — wyniki pracy z danego dnia, wyszczególnione w karcie drogowej. Procedura jest bardzo prosta, bo miesięczne karty eksploatacyjne mają te same rubryki, co rubryki działu „wyniki pracy” karty drogowej. Wyniki pracy całego dnia z karty drogowej przeniesione zostają do miesięcznej karty eksploatacyjnej, gdzie po upływie miesiąca zostają podsumowane, dając obraz pracy przewozowej jednego pojazdu samochodowego w określonym miesiącu.

Jeżeli chodzi o wypełnianie formularza wzoru SM—114a dla przyczep, to tam wpisuje się jedynie wozodni pracy przyczepy. A więc manipulacja bardzo prosta, nie wymagająca żadnych skomplikowanych zabiegów czy przeliczeń, którą może wykonywać każdy pracownik umiejący tylko pisać.

Natomiast wartość tej sprawozdawczości jest bardzo duża, bo na jej podstawie można przeprowadzić kontrolę i ocenę pracy pojedynczych samochodów, ich załóg i całej jednostki samochodowej. Na tej podstawie będzie również łatwo klasyfikować kierowców i personel obsługi, biorący udział we współzawodnictwie pracy.

Miesięczne karty eksploatacyjne są tak pomyślane, że każdy dzień miesiąca powinien być uwidoczniły, choćby nawet pojazd nie wykonywał pracy przewozowej w pewnym dniu, czy dniach. Na przykład: w dniu dzisiejszym pojazd idzie do przeglądu, lub do naprawy, wobec czego nie wykonuje pracy przewozowej, ale zapis w miesięcznej karcie eksploatacyjnej pod datą dnia dzisiejszego musi być dokonany, z uzasadnieniem dlaczego dany pojazd nie wykonuje pracy przewozowej. Z tego rodzaju sprawozdania łatwo będzie można wyciągnąć wnioski, co do stanu technicznego samochodu, rzetelności obsługi, sprawności warsztatu naprawczego, zaopatrzenia i planowości pracy przewozowej.

Po upływie miesiąca, jednostki sprawozdawcze podsumowują miesięczne wyniki pracy jednego pojazdu samochodowego i ilości wozodni pracy przyczepy. Następnie grupują je osobno dla każdego miesiąca sprawozdawczego, wg rodzajów pojazdów samochodowych, a rodzaje wg marek, te ostatnie zaś w kolejności nr nr inwentarzowych.

Miesięczne karty eksploatacyjne mają służyć do kontroli pracy przewozowej oraz do sporządzania jednolitej sprawozdawczości z pracy przewozowej pojazdów samochodowych i zużycia paliwa.

Instrukcja powyższa, niezależnie od tego, że została ogłoszona w Dzienniku Taryf i Zarządzeń Komunikacyjnych, wydanie wraz z komentarzami w postaci broszury SM—174, nakładem Wydawnictw Komunikacyjnych. To samo dotyczy i formularzy wzór: SM—113, SM—114, SM—114a. (A. W.)

ZMIANA KARTY DROGOWEJ SAMOCHODU OSOBOWEGO

Dotychczasowy wzór karty drogowej samochodu osobowego (SM—101) ulega zmianie na podstawie zarządzenia Ministra Komunikacji, ogłoszonego w Dzienniku Taryf i Zarządzeń Komunikacyjnych Nr 34/50, poz. 269.

Posiadacze kart drogowych dotychczasowego wzoru możemy uspokoić, że nowe karty drogowe wprowadzone zostaną dopiero po wyczerpaniu zapasu (nakładu) dotychczasowych kart. Podkreśla to wyraźnie zarządzenie Ministra Komunikacji, o którym mowa.

Nowe karty drogowe będą o połowę mniejsze od dotychczasowych, będą miały mniej zapisów, jednym słowem zostały uproszczone. Służyć one będą dla samochodów osobowych, specjalnych i motocykli. Rubryki działu „wyniki pracy” ograniczają się tylko do zapisu ilości godzin pracy, przebiegu kilometrów, ilości jazu i zużycia paliwa. Oczywiście są one dostosowane do odpowiednich zapisów w miesięcznej karcie eksploatacyjnej dla samochodu osobowego wzór SM—113.

Nową kartę drogową dla samochodu osobowego, specjalnego i motocykla należy powitać z uznaniem, albowiem ułatwi ona kierowcom zapisy, jakich muszą dokonywać przy każdym kursie jazdy (a. w.).

A. W.

ZWOLNIENIE OGUMIENIA DO SPRZEDAŻY WOLNORYNKOWEJ

Zarządzeniem Przewodniczącego PKPG Nr 3 z dnia 17 marca 1950 r., uzupełnionym Zarządzeniem Przewodniczącego PKPG Nr 269 z dnia 27 września 1950 r., zwolniono dodatkowo do sprzedaży wolnorynkowej ogumienie do pojazdów mechanicznych (patrz Biuletyn Państwowej Komisji Planowania Gospodarczego Nr 21 z dnia 16 października 1950 r., poz. 227). Wyżej podane zarządzenia zwalniają do sprzedaży wolnorynkowej następujące rodzaje i wymiary ogumienia:

- ogumienie produkcji krajowej o wymiarze 525 × 16 i 600 × 16;
- ogumienie motocyklowe wszystkich wymiarów produkcji krajowej i z importu;
- ogumienie regenerowane, poza akcją wymienną;
- ogumienie przeznaczone dla trakcji konnej;
- ogumienie III gatunku wszystkich wymiarów z produkcji krajowej;
- nadwyżki dętek produkcji krajowej;
- ogumienie importowane o wymiarze 450 × 15, 450 × 17, 525 × 17 i 550 × 17;
- ogumienie nietypowe do samochodów ciężarowych i osobowych;

*„Na pokój się nie czeka. Pokój trzeba zdobyć! Zjednoczmy nasze wysiłki i żądamy za-
przestania wojny, która dziś pustoszy Koreę, a jutro grozi pożarem całemu światu”.*

(Z Manifestu II Światowego Kongresu Pokoju do na rodów świata).

i) ogumienie samochodowe o wymiarach 750×20 , 190×20 oraz 34×7 — produkcji krajowej i z importu;

j) ogumienie II gatunku produkcji krajowej do samochodów ciężarowych;

k) ogumienie używane, typowe przyjmowane od użytkowników w ramach akcji upłynienia remanentów.

Zwolnienie do sprzedaży wolnorynkowej ogumienia do pojazdów mechanicznych znajdujących się w eksploatacji w poszczególnych komórkach transportowych ma wielkie znaczenie dla tych komórek, gdyż umożliwia ono nabycie potrzebnego ogumienia w stosunkowo krótkim czasie.

Powyższe zarządzenie winno w dużym stopniu polepszyć istniejący stan na odcinku protektorowania opon, gdyż dotychczas jedną z przyczyn hamujących akcję przekazywania opon do regeneracji poprzez Centralę Odpadków Użytkowych (w myśl Uchwały KERM z dn. 12.2.1949 r. — w sprawie skupu i regeneracji ogumienia zużytego oraz sprzedaży ogumienia naprawionego) był fakt, że dana komórka transportowa nie mogła wycofać z ruchu ogumienia, w chwili, gdy ogumienie to nadawało się jeszcze do regeneracji, z powodu braku opon zastępczych.

Rozszerzona sprzedaż wolnorynkowa ogumienia winna ułatwić sprawne zaopatrzenie pojazdów mechanicznych.

W celu realizacji wyżej wymienionej uchwały KERM z dn. 12.2.49 r. — kierownicy poszczególnych komórek transportowych winni dokonywać ciągłych przeglądów ogumienia znajdującego się w użyciu.

Opony, w których zauważono drobne lub większe uszkodzenia, albo też zużycie w takim stopniu, że kwalifikują się jeszcze do protektorowania, winny być niezwłocznie wycofane z użycia, a następnie w zależności od konieczności dokonania napraw przekazywane:

- 1) do zakładów wulkanizacyjnych, lub też wulkanizowane we własnych warsztatach, albo
- 2) do Centrali Odpadków Użytkowych z przeznaczeniem do protektorowania, w celu zapewnienia tym oponom jak najdłuższego okresu użytkowania.

PREMIOWANIE KIEROWCÓW SAMOCHODÓW ZGAZYFIKOWANYCH

Sprawa premiowania kierowców samochodowych, prowadzących samochody przerobione na napęd gazem wysoko prężnym, dotychczas nieuregulowana, znalazła rozwiązanie w Zarządzeniu Przewodniczącego PKPG (Nr 286 z dnia 20 października 1950 r.).

W związku z tym zarządzeniem kierowca zgazyfikowanego samochodu będzie otrzymywał 6 gr za każdy kilometr przejechany przy użyciu gazu, a pomocnik kierowcy będzie otrzymywał 3 gr.

Dodatek, o którym mowa, nie przysługuje kierowcy i jego pomocnikowi w przypadku, gdy samochód zużył zamiast gazu mieszanki benzynowej w ilości większej niż 6 proc. w stosunku miesięcznym zużytego gazu.

Więcej niż 6 proc. benzyny można zużyć jedynie w przypadku, gdy było to spowodowane:

- 1) wadliwą pracą instalacji gazowej, stwierdzoną przez warsztat przeprowadzający okresowe badania na „karcie ewidencyjnej instalacji gazowej samochodu“;
- 2) potwierdzoną odmową sprzedaży gazu przez stację tankowania (np. przy uszkodzeniu stacji);
- 3) doraźną pracą samochodu w miejscowościach nie posiadających stacji tankowania gazem lub odległych ponad 30 km od najbliższej stacji tankowania;
- 4) wyczerpaniem się zapasu gazu w butlach w czasie postoju samochodu w naprawie — co powinno być protokółarnie stwierdzone przez warsztat dokonujący naprawy.

Omówione zarządzenie obowiązuje od dnia 1 października 1950 r.

OKÓLNİK PKPG W SPRAWIE KONTROLI ŻUŻYCIA PALIW PŁYNNYCH

W związku z uchwałą Prezydium Rządu w sprawie oszczędności paliw i smarów w gospodarce samochodowej i rolnej opublikowano w Nr. A-111 „Monitora Polskiego“ z dnia 20.X.50 (pozycja 1390) okólnik Przewodniczącego PKPG wyjaśniający niektóre punkty wymienionej uchwały.

Okólnik wyjaśnia, że zarządzenia o kontroli paliw płynnych mają wydać nie tylko wszystkie ministerstwa, ale także i wszystkie centralne urzędy, czyli zaostreżenie kontroli winno objąć całą gospodarkę społeczną. Ponieważ w uchwale nie został określony termin, w którym mają być wydane te zarządzenia, w okólniku wyjaśniono, że powinny one być wydane niezwłocznie.

Kontrola zużycia paliw płynnych powinna zostać oparta na obowiązującej w danym resorcie sprawozdawczości (do czasu zatwierdzenia sprawozdawczości zunifikowanej) i na obowiązujących w całej Polsce kartach drogowych.

Wyjaśniony jest również punkt 1, d. rozdziału II uchwały, a mianowicie, że przez „obowiązek zwrotu nie zużytego paliwa płynnego“ należy rozumieć obowiązek zwrotu nie zużytego paliwa płynnego przy przekazywaniu pojazdu do naprawy, przy przekazywaniu pojazdu do innej jednostki itp.

W zakończeniu okólnika zamieszczono polecenie osiągnięcia fachowych wskazówek w Dep. Samochodowym Ministerstwa Komunikacji przy redagowaniu omówionych na wstępie zarządzeń oraz przysyłania odpisów już wydanych zarządzeń do Dep. Komunikacji i Łączności PKPG.

ZAPOTRZEBOWANIE NA TYPOWE POJ. MECH. NALEŻY SKŁADAĆ WPROST DO MINISTERSTW

Departament Komunikacji i Łączności Państwowej Komisji Planowania Gospodarczego wydał pismo okólnie Nr 2 z dn. 19.X.1950 r. (znak KL4B-03 53) w sprawie zgłaszanych zapotrzebowań na pojazdy mechaniczne typowe na 1951 rok.

Pismo okólnie wyjaśnia, że nadsyłanie do „Motozbytu“ zamówień na pojazdy mechaniczne typowe na 1951 rok — przez poszczególne ministerstwa, przedsiębiorstwa itd. jest niecelowe, gdyż powoduje prowadzenie zbędnej korespondencji z „Motozbytem“, przez co utrudnia normalną pracę „Motozbytu“, jak również zabiera niepotrzebnie czas poszczególnym jednostkom.

W jednym z punktów pismo okólnie przypomina, iż rozdział pojazdów mechanicznych jest prowadzony centralnie przez PKPG, na podstawie rozdzielników na poszczególne ministerstwa, które po przez podrozdzielniki przydzielają pojazdy mechaniczne typowe dla bezpośrednich użytkowników.

Podstawą do sporządzania rozdzielników są ustalenia w Prezydium Rady Ministrów i w Państwowej Komisji Planowania Gospodarczego etaty samochodowe.

W pkt. 4 omawianego pisma okólnego wyjaśnia się, że instytucje mogą składać zamówienia do „Motozbytu“ zgodnie z planem zaopatrzenia instytucji w maszyny, urządzenia, sprzęt i inwentarz, sporządzone według Instrukcji PKPG Nr 22, jedynie w odniesieniu do środków transportowych specjalnych, np. samochody — rygi wiertnicze, samochody asenizacyjne itp.

Z wyjaśnień podanych w omówionym piśmie okólnym wynika, że zgłaszanie zapotrzebowań na typowe samochody osobowe, ciężarowe itp. — do „Motozbytu“ wcale nie przyspiesza terminu odbioru pojazdów, gdyż „Motozbyt“ może realizować przydział pojazdów tylko na podstawie rozdzielnika PKPG, w miarę dostaw taboru z produkcji lub importu.

KOMISJA DO WALKI Z KOROZJĄ METALI

Przewodniczący Państwowej Komisji Planowania Gospodarczego powołał zarządzeniem nr 205 z dnia 5 sierpnia 1950 r. Komisję do walki z korozją metali, mającą za zadanie:

a) opracowanie planu prac naukowo - badawczych nad korozją metali i ich stopów oraz nad metodami walki z korozją metali i ich stopów dla ustalenia najważniejszych tworzyw metalowych i najsukurszejszych metod ochrony tych tworzyw przed korozją;

b) koordynowanie prac placówek naukowo - badawczych w ramach ustalonych planów w zakresie badań nad korozją tworzyw metalowych i walki z nią;

c) ustalenie najbardziej pilnych potrzeb w poszczególnych dziedzinach gospodarki w zakresie walki z korozją tworzyw metalowych i podanie środków zaradczych;

d) opracowanie projektów wytycznych i przepisów w zakresie walki z korozją tworzyw metalowych;

e) propagowanie i popularyzowanie idei walki z korozją tworzyw metalowych za pośrednictwem odczytów, kursów, wykładów, wydawnictw, filmów itp.;

f) współpraca z analogicznymi organizacjami zagranicznymi.

Prowadzenie sekretariatu Komisji objął Departament Techniki Państwowej Komisji Planowania Gospodarczego.

Komisja na pierwszym swoim zebraniu postanowiła przede wszystkim zgromadzić dane co do obecnego stanu, trudności i potrzeb na polu walki z korozją metali w poszczególnych gałęziach gospodarki, aby zdać sobie sprawę z ogólnego bilansu korozji.

W bilansie tym po jednej stronie znajdzie się: 1) zestawienie naszych obecnych możliwości w zakresie wyrobu tworzyw odpornych na korozję i w zakresie środków ochrony przed korozją. Po drugiej zaś stronie bilansu znajdzie się: 2) zestawienie najważniejszych źródeł strat wywołanych przebiegiem korozji.

Odnosnie punktu 1) w rachubę wchodzi następujące zagadnienia:

a) produkcja stali nierdzewnych, kwasoodpornych i ognioodpornych, żeliw, staliw oraz stopów o zwiększonej odporności na działanie czynników chemicznych;

b) produkcja farb i lakierów rdzochronnych;

c) produkcja gumy i tworzyw sztucznych;

d) produkcja materiałów izolacyjnych;

e) produkcja kwasoodpornych materiałów ceramicznych;

f) powlekanie metali i stopów warstwami metalicznymi, tlenkowymi, fosforanowymi, emaliowymi itp.;

g) możliwość stosowania ochrony katodowej.

W zakresie punktu 2) należy zestawzić najważniejsze bolączki w poszczególnych gałęziach gospodarki, a mianowicie:

a) w przemyśle metalowym;

b) w przemyśle chemicznym;

c) w przemyśle włókienniczym;

d) w przemyśle rolniczym i spożywczym;

e) w górnictwie;

f) w energetyce;

g) w elektrotechnice;

h) w gazownictwie, wodociągach i kanalizacji;

i) w uzdrowiskach;

j) w komunikacji lądowej, wodnej i powietrznej.

Ponadto Komisja postanowiła zebrać dane odnośnie możliwości prowadzenia badań doświadczalnych nad korozją i zabezpieczeniem metali przed korozją w poszczególnych placówkach naukowych i przemysłowych.

Ze względu na znaczenie walki z korozją dla całokształtu gospodarki narodowej, Komisja apeluje do wszystkich, którzy posiadają jakiekolwiek dane lub spostrzeżenia mające szersze znaczenie dla problemu walki z korozją, względnie którzy mogliby na swoim odcinku pracy prowadzić próby i doświadczenia nad stosowaniem metod ochronnych, aby skomunikować się z sekretariatem Komisji lub jej przewodniczącym.

Adres sekretariatu Komisji: Państwowa Komisja Planowania Gospodarczego Departament Techniki — Wydział Prac Naukowo - Badawczych, Warszawa, Pl. Trzech Krzyży 5.

Adres przewodniczącego Komisji: Prof. Michał Śmiałowski, Instytut Metalurgii im. Śt. Staszica, Gliwice, ul. Karola Miarki 12-14.

UDANY DEBIUT „POBIE” MIEJSKIEGO PRZEDSIĘBIORSTWA TAKSÓWKOWEGO

Jak donosiliśmy w zeszytzie styczniowym — 24 grudnia pojawiły się pierwsze taksówki (wozy marki „Pobieda”) Miejskiego Przedsiębiorstwa Taksówkowego w Warszawie. Od pierwszej chwili pracy taksówki te — szybkie, przestronne, wygodne i czyste (czego nie można powiedzieć o starych taksówkach!) — cieszą się dużym powodzeniem wśród publiczności stołecznej.

W połowie stycznia kursowało już 50 taksówek MPT. Drugie pół setki uruchomione będzie w miarę docierania nowych wozów oraz obsadzania ich przez wytrawnych, pewnych kierowców.

Selekcja kierowców, jaką przeprowadza dyrekcja PMT jest bardzo troskliwa — dopuszczani są do pracy tylko kierowcy wytrawni, rutynowani, nie używający alkoholu. Część kierowców przejęto z innych instytucji. Kierowcy, którzy ukończyli 3-miesięczny kurs kierowców taksówkowych i odbyli kilkumiesięczną praktykę — wskutek niedostatecznej rutyny — zostali skierowani na dodatkowe przeszkolenie, zanim zostaną dopuszczeni do pracy na tych taksówkach.

Należy jeszcze nadmienić, że konkurencja nowych, czystych taksówek MPT spowodowała, że starzy taksówkarze, aby choćby częściowo osłabić popyt na nowe „Pobiedy”, rozpuszczają pogłoski, że wozy te prowadzone są przez niedoświadczonych kierowców oraz że liczniki ich wykazują tylko pełne kilometry (np. jak pasażer przejedzie 3 km i 100 mtr. musi płacić za pełne 4 km). Są to wierutne kłamstwa — kierowcy są b. troskliwie selekcyjonowani, a liczniki są takiego samego typu, jak w innych taksówkach.

W ciągu roku 1951-go stan posiadanych taksówek MPT dojdzie do ok. 200-tu sztuk, a w okresie Planu 6-letniego ilość ich dojdzie do 1200.

Należy jeszcze zaznaczyć, że kierownictwo MPT w Warszawie troszczy się pilnie o stan techniczny eksploatowanych wozów — obsługę codzienną oparto o szereg pracujących dotychczas warsztatów, a poza tym rozpoczęto budowę (w połowie listopada 1950 r.) wielkiej stacji obsługi wraz z zajezdniami, na terenach między ul. Szczśliwiecką i Opaczewską (na Woli). Stacja obsługi dysponować będzie szeregiem najnowocześniejszych urządzeń, a budowa jej zakończona będzie 22 lipca r. b.

W okresie Planu 6-letniego powstanie na terenie stolicy 8 wielkich stacji obsługi, połączonych z zajezdniami dla konserwacji samochodów Miejskiego Przedsiębiorstwa Taksówkowego.

DO PRENUMERATORÓW

Wszyscy Prenumeratorzy czasopisma proszeni są o wpłacanie prenumeraty z góry

Prenumeratę prosimy wpłacać na nasze konto PKO Nr 1-1955/110.

Zaległość miesięczna w opłacie prenumeraty spowoduje wstrzymanie wysyłki pisma.

KILKA UWAG O REGENERACJI

Regeneracja, zagadnienie traktowane do niedawna jako drugorzędne, staje się obecnie coraz bardziej istotnym problemem. Słyszając to wyrażenie dość obco brzmiące dla polskiego ucha, każdy na ogół zdaje sobie sprawę, co należy rozumieć pod tym pojęciem. Nawet dla laika nie są obcymi — klasyczne formy regeneracji. Prosto bierze się pewną zużytą część, nadającą się do dalszego zastosowania, poddaje się ją odpowiednim procesom technologicznym, mającym na celu odtworzenie jej pierwotnych kształtów i właściwości, przez co uzyskuje się ostatecznie możliwość dalszego jej użytkowania.

Stosowane metody i procesy są naogół dość dobrze znane. Napawanie, nakładanie galwaniczne, czy roztworowo-techniająca się coraz bardziej metalizacja, należą do typowych przebiegów technologicznych, które wykorzystuje się szeroko w codziennej praktyce każdego warsztatu naprawczego. Istnieje również dość poważna ilość publikacji, wyczerpująco omawiających całość kształt lub fragmenty zagadnienia regeneracji.

Wydaje się na pierwszy rzut oka, że kwestia regenerowania zużytych elementów czy mechanizmów, nie powinna nasuwać specjalnych trudności. Są fachowcy o dużej wiedzy i doświadczeniu, odpowiednie instalacje i urządzenia oraz obfity materiał danych z praktyki, odnośnie przeprowadzanych już regeneracji.

Czy jednak zagadnienie regeneracji spotyka się z należytym zrozumieniem?

Czy istniejące możliwości są odpowiednio wykorzystywane?

Wydaje się prawdopodobnym, że obecne podejście warsztatowców do problemów, które można rozwiązać przez regenerację — jest niewłaściwe. Nawet gdy chodzi o podstawowe procesy i sposoby, dzięki którym można przedłużyć znacznie czas życia części przez odtworzenie ubytku materiału, stwierdzić można, że nie są one dostatecznie znane i wykorzystywane.

Celem niniejszego artykułu, jest naświetlenie niektórych zagadnień regeneracji, od strony codziennych problemów warsztatowych, na podstawie materiałów wziętych z praktyki Warsztatów Głównych PKS'u w Warszawie.

* * *

Zagadnienie regeneracji jest dziś nierozłącznie związane z problemem części zamiennych. Tabor samochodów, eksploatowanych w Polsce, przedstawia szeroki wachlarz najróżnorodniejszych typów. Z dużym prawdopodobieństwem stwierdzić można, że reprezentowane są tu w mniejszym lub większym stopniu wszystkie ważniejsze modele, wyprodukowane w ciągu ostatnich 20-tu lat. Wprowadzony podział na wozy typowe i nietypowe — z punktu widzenia warsztatów — niewiele upraszcza zagadnienie części zamiennych, gdyż potrzeby komunikacji nie podlegają dyskusji, a **każdy samochód musi być utrzymany w ruchu.**

Pojazd mechaniczny jest zespołem skomplikowanym, o dużej ilości pracujących elementów, których jakość z reguły musi być bardzo wysoka. Oprócz troskliwej konserwacji i umiejętnej eksploatacji, wymaga on przeprowadzenia napraw, co pewien okres czasu, przy czym prawie zawsze następuje wymiana części nadmiernie zużytych.

Biorąc pod uwagę stan dróg w Polsce, niedostateczną ilość odpowiedniej obsługi i brak staranności ze strony użytkowników oraz poważne niedociągnięcia odnośnie stanu technicznego większości taboru, staje się oczywistym, że zużycie części zamiennych przy naprawach jest znacznie wyższe, niż miałyby to miejsce w korzystniejszych warunkach eksploatacji.

Z drugiej strony ogromna różnorodność typów, przy nikłych równocześnie ilościach pojazdów danej serii, utrudnia niesłychanie kwestię sprawnego zaopatrzenia w potrzebne części zamienne.

Wymagania odnośnie poszczególnych elementów pojazdu, są zwykle dość wysokie. Gdy chodzi o czas życia danej części, to dobór materiału, metoda obróbki cieplnej i dokładność obróbki wiórowej — grają decydującą rolę. Tym samym produkcja małych ilości elementów zamiennych jest z reguły wysoce nieopłacalna, a w wielu przypadkach w ogóle niemożliwa. Jednak nakazem chwili jest utrzymanie w ruchu jak największej ilości pojazdów, przy czym przestoje narawcze, wywołane chwilowym brakiem części zamiennych, muszą być zredukowane do minimum.

Z dużą pomocą przychodzi w tym przypadku regeneracja, dzięki której — w wielu okolicznościach — można rozwiązać pomyślnie problem braku odpowiednich części zamiennych. Specjalne dla pojazdów nietypowych ewentualność stosowania regeneracji gra szczególnie rolę. Należy przecież pamiętać, że możliwość regenerowania jednej tylko, zużytej części, decyduje w pewnych przypadkach o uruchomieniu i oddaniu do eksploatacji danego pojazdu.

Jak dowodzi praktyka, tego rodzaju sytuacja zachodzi częściej, niż mogłoby się to wydawać, zwłaszcza dla rzadko spotykanych typów samochodów. W podobnych przypadkach otwiera się szerokie pole działania dla każdego warsztatowca, a wykorzystanie możliwości, jakie stawia do dyspozycji regeneracja, zależy już tylko od inicjatywy i przedsiębiorczości zainteresowanego fachowca.

* * *

Zagadnienie regeneracji można ujmować z dwóch zasadniczych punktów widzenia. Jedno podejście do regeneracji to problem przedłużenia czasu życia danej części — jako dodatkowe źródło oszczędności. Ten oddawna już znany typ regeneracji, znajduje coraz szersze zastosowanie. Napawanie zużytych kół zębatach, wieloklinów, sworzni itp. należy do codziennych operacji w każdym prawie warsztacie.

Metody nakładania galwanicznego stosuje się rzadziej, ze względu na konieczność użycia dość skomplikowanej instalacji, długotrwałość procesu, a ponadto ze względu na brak odpowiednich doświadczeń u przeciętnego warsztatowca. Możliwości metod galwanizacyjnych są wprawdzie raczej ograniczone, lecz w dziedzinie tej wiele jeszcze pozostało do zrobienia.

Ujmując ogólnie, regeneracja jako dodatkowe źródło oszczędności, znajduje zastosowanie tylko w niewielu przypadkach. Przeważnie produkcja nowego elementu, zwłaszcza wysokiej jakości i bardzo ważnego w działaniu, lub zastosowanie części zamiennych oryginalnej, jest bardziej opłacalne. Niemniej niedocenianie regeneracji, jako ewentualnego źródła dodatkowych oszczędności, jest błędem dość często spotykanym, przynoszącym poważne straty, a przede wszystkim zwiększającym niepotrzebnie zapotrzebowanie na części zamienne.

* * *

Drugie podejście do regeneracji, to przedłużenie czasu życia danej części, jako niezbędny warunek utrzymania pewnego pojazdu w ruchu. Tak pojęta regeneracja staje się obecnie jedną z podstawowych metod pracy warsztatów samochodowych, wybijającą się coraz bardziej na pierwszy plan.

Zagadnienie kosztów regenerowania danej części, jest w takim przypadku zagadnieniem drugorzędnym, gdyż decyduje przede wszystkim konieczność możliwie szybkiego oddania danego pojazdu spowrotem do eksploatacji.

Tak pojęta regeneracja staje się szerokim polem napisu dla każdego, najmniejszego nawet warsztatu. Podstawowym czynnikiem jest człowiek, a główną rolę gra inicjatywa i umiejętność posługiwania się dostępnymi środkami.

Mimo użycia prostych stosunkowo metod, osiągnięte wyniki są niekiedy wprost zadziwiające. Dla przykładu służyć może, przeprowadzana przez Warsztaty Główne PKS-u, regeneracja łożysk igielowych, przez wykonanie nowych igieł (rolek) i płytek oporowych, w skrzyni przekładniowej samochodu GMC. W podobny sposób przeprowadza się z zadawalającym skutkiem regenerację łożysk oporowych zwrotnic — w samochodach Dodge i ZIS-5.

Innym dowodem, że inicjatywa ze strony fachowców — mimo niedostatecznej ilości odpowiednich urządzeń i obrabiarek — pozwala na pomyślne przeprowadzanie regeneracji części, najwyższej nawet klasy, jest np. regenerowanie zespołu cylinderka i tłoczka pompy wtryskowej w silnikach wysokoprężnych „Fiat” i „Leyland OPS”. Regeneracja polega w tym przypadku na wykonaniu nowej tulejki, szlifowaniu i docieraniu tłoczka.

Dużym osiągnięciem Warsztatów Głównych PKS-u jest masowo przeprowadzana regeneracja zaworów wtryskowych w silnikach wysokoprężnych „Fiat” i „Leyland OPS”. Również i w tym przypadku zastosowane metody są stosunkowo proste, lecz wymagają dużej precyzji wykonania. Szlifowanie igieł zaworowych odbywa się za pomocą specjalnego przrządu — na zwykłej szlifierce do wałów korbowych.

Przykładów pozytywnych wyników, uzyskiwanych dzięki regeneracji, można by przytaczać wiele, lecz należy również wspomnieć o zagadnieniach, których nie udało się dotychczas rozwiązać w sposób zadawalający. Dotyczy to głównie problemu regeneracji mechanizmów różnicowych w ciągnikach typu „Panhard”. Sprawa powyższa jest trudna i od szeregu miesięcy wysuwa się na czoło podstawowych zagadnień w pracy Warsztatów Głównych PKS-u.

Istnieje poważna rozbieżność zdań co do samej konstrukcji tego mechanizmu różnicowego, przy czym przeważa opinia, iż jest ona całkowicie nieodpowiednia dla warunków eksploatacji tego ciągnika w Polsce. Również i materiały, jak i jakość wykonania części, budzą poważne zastrzeżenia natury technologicznej. Zdarzają się często zacierania kół stożkowych, wykruszania i wyłamania się zębów, po przebiegu w zakresie 2 — 5 tys. km.

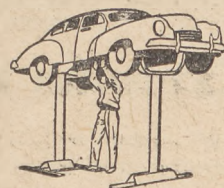
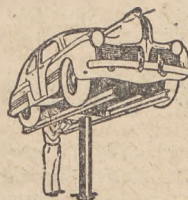
Naprawa mechanizmów różnicowych w ciągnikach typu „Panhard” — przez wymianę części uszkodzonych na nowe — oryginalne, nie dała żadnych rezultatów. Warsztaty Główne PKS-u zaczęły, w takiej sytuacji, stosować własne przeróbki. Jako główne wymienić tu można: fazowanie obrzeży satelitów, nacinanie kanałów olejowych na satelitach, kołach stożkowych — dla lepszego obiegu smaru, planowanie krzyżaka, napawanie brązem powierzchnię oporowych kosza, metalizację (stałą i brązem) powierzchni pracujących, tulejowanie krzyżaka i stosowanie podkładek brązowych.

Pewne rezultaty zostały już osiągnięte. W eksploatacji znajdują się już 52 ciągniki, posiadające regenerowane kosze mechanizmu różnicowego, przy czym żaden nie wrócił jeszcze do ponownej naprawy, mimo iż niektóre z nich mają przebiegi ponad 12 tys. km. Ponadto 7 innych ciągników „Panhard” znajduje się w eksploatacji jako eksperymentalne.

Jakkolwiek nie udało się jeszcze usunąć całkowicie wypadków zacierania się koszy w mechanizmie różnicowym, to jednak stwierdzić można, że sytuacja została opanowana.

Może tych kilka przytoczonych przykładów stanie się zachętą do zbadania możliwości rozwinięcia regeneracji w warsztatach. Zagadnienie godne uwagi, bo gra idzie o wielką stawkę — utrzymania w eksploatacji maksymalnej ilości pojazdów.

W. L.



Poradnik techniczny

A. K., KATOWICE — „PANEWKA”.

Wylewanie stopem łożyskowym panewek wymaga szczegółowego omówienia. Dlatego też prosimy o podanie adresu, a przepis prześlemy pocztą. Zaznaczamy jednak, że oprócz adresu musimy otrzymać szereg szczegółów, a mianowicie:

Jaki jest skład chemiczny stopu łożyskowego?

Jakie panewki: czy stalowe czy żeliwne?

Czy posiadacie aparat do odśrodkowego wylewania panewek?

Czy mamy omawiać powyższą kwestię z fachowcem, czy też z początkującym?

Po otrzymaniu powyższych danych, odpowiemy szczegółowo.

N. M., W-WA — „WTRYSKIWACZE”.

Regeneracja końcówek wtryskiwaczy stosowana jest z dobrymi rezultatami w PKS. Wymaga ona jednak dobrej aparatury oraz fachowego przeszkolenia pracowników.

Ręczne docieranie nie daje należytych rezultatów, lecz stosują je domorośli fachowcy.

Jeśli posiadanie dużo użytych wtryskiwaczy, podajcie adres, a my, ze swej strony zwrócimy się do PKS o podanie wam szczegółów.

J. L., W-WA — „LINKI SZYBKOSCIOMIERZY”.

Naszym zdaniem częste niszczenie, względnie zużywanie się linek szybkościomierzy — nie jest spowodowane złym ich wykonywaniem, lub złą konserwacją. Przyjął się zwyczaj wśród kierowców, że największym „wrogiem” kierowcy — to licznik kilometrowy i szybkościomierz. Dlatego też „ulega” on stalemu uszkodzeniu.

Pagniemy zapewnić Was, że prawie przy wszystkich samochodach linki szybkościomierzy i liczników samochodowych działają bardzo długo, jeśli ich się specjalnie nie niszczy lub nie usuwa.

Zaradzić tym wypadkom można w następujący sposób:

1. wezwać eksperta, który zbada przyczynę uszkodzeń;
2. uzależnić premie kierowcy od kilometrów wykazywanych przez licznik kilometrowy;
3. plombować dwustronnie, a więc przy skrzynce przekładniowej i przy desce rozdzielczej umocowanie linki szybkościomierza — licznika;
4. sprawdzać zużycie paliwa według przejeżdżanych tras oraz ściśle stosować normy zużycia paliwa.

A. P.

Prowadź samochód tak, abyś zawsze panował nad sytuacją

Inż. ZYGMUNT ANDRZEJEWSKI

Czynniki wpływające na zużycie paliwa (2)

W zeszycie nr 1 (styczeń 1951 r.) podaliśmy pierwszą część pracy inż. Z. Andrzejewskiego na temat podany w tytule. W pierwszej części Autor omówił dwa zagadnienia: 1) oszczędność paliwa przez zmianę cech konstrukcyjnych oraz 2) określenie stanu technicznego samochodu i wyciągnięcie stąd wniosków naprawczych.

Obecnie drukujemy dokończenie artykułu zawierające pięć innych czynników wpływających na zużycie paliwa: 3) określenie szybkości ekonomicznej i uniemożliwianie jej przekraczania; 4) wykorzystanie ładowności; 5) wpływ warunków atmosferycznych; 6) wpływ nawierzchni drogi na zużycie paliwa; 7) wpływ sposobu jazdy. (Red.).

3. OKREŚLANIE SZYBKOŚCI EKONOMICZNEJ I UNIEMOŻLIWIENIE JEJ PRZEKRACZANIA

Jeżeli mamy określić szybkość samochodu, przy której zużycie paliwa w czasie jazdy — na bezpośrednim biegu, będzie najmniejsze, to należy wyjaśnić, że o określeniu jednej ściślej szybkości ekonomicznej nie może być mowy. Określamy zazwyczaj zakres szybkości, od — do kilometrów na godzinę, dla których krzywa zużycia przebiega w okolicy minimum i po przekroczeniu której następuje gwałtowny wzrost zużycia tzw. punkt wzniosu.

Na wstępie podkreślić należy, że wpływ czynnika szybkości na oszczędność paliwa jest b. duży. Postaram się to udowodnić analizując podstawową formę matematycznego ujęcia oporów jazdy, jeżeli samochód jedzie z pewną określoną szybkością jednostajną, to znaczy, że silnik w tym momencie dostarcza mocy na koła samochodu, równoważące opory jazdy, na które składają się według wzoru:

$$W = W_t + W_p + W_{wz}$$

gdzie W — całkowity opór jazdy w kg, W_t — opory toczenia w kg, W_p — opory powietrza w kg, W_{wz} — opory wzniesienia w kg.

Zajmijmy się bliżej oporami powietrza, ponieważ na pozostałe nie mamy — poza ładunkiem — żadnego wpływu. Wyrażają się one wzorem:

$$W_p = kFv^2$$

gdzie k — współczynnik oporu powietrza zależy od kształtu samochodu, F — powierzchnia czołowa samochodu, v — szybkość samochodu.

Jak szybko, wraz ze wzrostem szybkości, rosną opory powietrza, podam przykładowo: dla samochodu osobowego moc w KM potrzebną na pokonanie tych oporów, przy założeniu $k = 0,3 \div 0,4$ oraz $F = 2 \text{ m}^2$, wynosi przy szybkości 40 km/godz. $0,7 \div 0,9 \text{ KM}$, a przy szybkości 80 km/godz. wzrasta już do około 6 KM.

Dla samochodu ciężarowego ten wzrost zapotrzebowanej mocy jest jeszcze wyraźniejszy. Tak więc dla wozu o $F = 4,5 \text{ m}^2$ moc na pokonanie oporów powietrza wynosi przy szybkości 10 km/godz. — 0,12 KM, a przy 80 km/godz., aż 60,6 KM. Oczywiście że z gwałtownym wzrostem zapotrzebowanej mocy wzrasta i zużycie paliwa. Graficznie podaje to wykres (patrz wykres nr 7 w zeszycie 1 — styczeń 1951 r., str. 21).

Z wykresu widać, że powyżej szybkości 70 km/godz. zużycie wzrasta szybko. Wykraczamy więc poza obszar szybkości ekonomicznej.

Określeniem szybkości ekonomicznych dla poszczególnych typów marek zajmują się instytucje naukowe, a wyniki ich pracy ukażą się w formie wydanych przepisów przez Ministerstwo Komunikacji. Niezależnie od określenia szybkości ekonomicznych, kierowcy samochodów ciężarowych mogą wpłynąć na zmniejszenie zużycia paliwa przez jazdę bez założonej plandeki na pałkach platformy, o ile warunki atmosferyczne na to pozwalają. Również pewien wpływ ma jazda z niezastnurowaną plandeką z tyłu wozu, co powoduje dodatkowe opory na skutek wpływania powietrza pod plandeką do wnętrza samochodu. Obie te okoliczności wpływają na zmniejszenie iloczynu kFv^2 .

* * *

Jak uniemożliwić przekraczanie przez kierowcę szybkości ekonomicznej — gdyż samo tylko jej określenie ma wartość teoretyczną?

Istnieją dwie grupy środków technicznych dla uzyskania tego celu. Urządzenia automatyczne uniemożliwiają przekroczenie określonej szybkości — jak regulatory, lub dławiki. Wadą tych urządzeń jest to, że zastosowanie automatycznej regulacji szybkości jest dla eksploatowanych dziś wozów zbyt skomplikowane, a więc i drogie, tak że musimy je raczej odrzucić. Dławiki ograniczają w sposób stosunkowo prosty przekraczanie dozwolonej szybkości, ale posiadają zasadniczą wadę, jaką jest wzrost — przy ich użyciu — rozchodu paliwa, ponieważ silnik pracuje w nieekonomicznym zakresie swojej charakterystyki. W rezultacie i ten sposób ograniczenia szybkości jest nieekonomiczny.

Pozostaje druga grupa urządzeń, nie ograniczających automatycznie szybkości, ale tylko rejestrujących jej przekraczanie, co jest ważne dla późniejszej jej kontroli. Jest to działanie raczej psychologiczne. Do nich trzeba zaliczyć przede wszystkim tachografy, o czym pisałem już w poprzednich numerach „Motoryzacji”.

Prostszym środkiem będzie namalowanie na skali szybkościomierza zakresu szybkości ekonomicznej dla biegu bezpośredniego.

Sprawą wiążącą się z kontrolą stanu technicznego samochodu jest konieczność **przecięchowania szybkościomierzy naszych samochodów**.

Zadaję niedyskretne pytanie: jaki procent kursującego w Polsce taboru posiada prawidłowo działające wskaźniki szybkości?

Słyszałem, że podobno połowa naszych samochodów ma nieczynne, albo uszkodzone szybkościomierze. Jest to sprawa b. ważna, gdyż bez prawidłowo działających szybkościomierzy nie ma co marzyć o stosowaniu szybkości ekonomicznych. I znów podkreślam, że nie zwraca się na stan szybkościomierzy żadnej uwagi w czasie rejestracji, czy przeglądu technicznego. W każdym razie wszystkie samochody muszą posiadać szybkościomierze działające, o wskazaniach sprawdzonych.

Można również zastosować urządzenia do wyłączenia układu zapłonowego, po przekroczeniu szybkości ekonomicznej. Na ten temat prowadzone są obszerne badania w Związku Radzieckim. Wiąże się one z drugim, badanym tam sposobem jazdy ekonomicznej zwanym „rozpęd - toczenie się”.

Sposób ten polega na wykorzystaniu bezwładności wozu, po uprzednim „rozpędzeniu go”. Przy rozpędzaniu samochodu silnik pracuje w zakresie ekonomicznego zużycia paliwa. W czasie zaś biegu luzem rozchód paliwa jest mały.

Sposób jazdy w czasie „toczenia się” może być następujący:

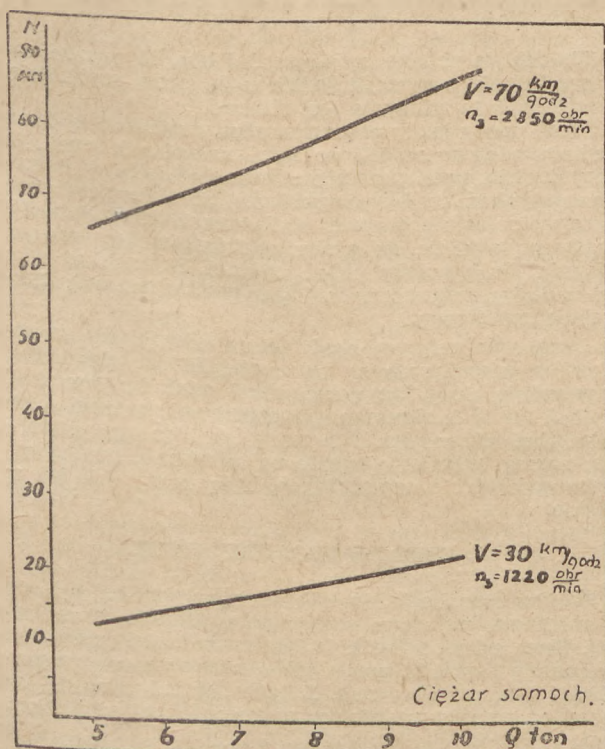
1. toczenie się bez wyłączania skrzynki przekładniowej;
2. toczenie się z wyłączeniem skrzynki przekładniowej;
3. toczenie się z wyłączeniem skrzynki przekładniowej i zapłonu.

Największą oszczędność paliwa osiągamy przy sposobie trzecim jakkolwiek ma on wadę zasadniczą — polegającą na konieczności zapuszczania silnika w czasie jazdy. Najbardziej rozpowszechniony jest sposób drugi — tzn. jazda samochodu po rozpędzeniu się przy zmniejszonym napełnieniu i wyłączonym napędzie na koła.

Badania radzieckie dowiodły, że jazda samochodu metodą „toczenia się” nie zawsze daje oszczędność paliwa, a często, w ogólnym bilansie zużyciowym, wykazuje nawet zwiększone zużycie. Ponadto stwierdzono, że następuje rozrzedzenie oleju w misce olejowej. Dla usunięcia wad tego sposobu i uzyskania efektu oszczędnościowego pożądana jest odpowiednia konstrukcja gaźnika, nie dającego znacznego wzbogacania mieszanki przy przyspieszaniu — kiedy mamy największe otwarcie przepustnicy. Również dobór przełotów dysz biegu luzem winien być tak dobrany, żeby za bogata mieszanka nie splukiwała emulsji oleju ze ścianek cylindra i nie rozrzedzała oleju w misce olejowej.

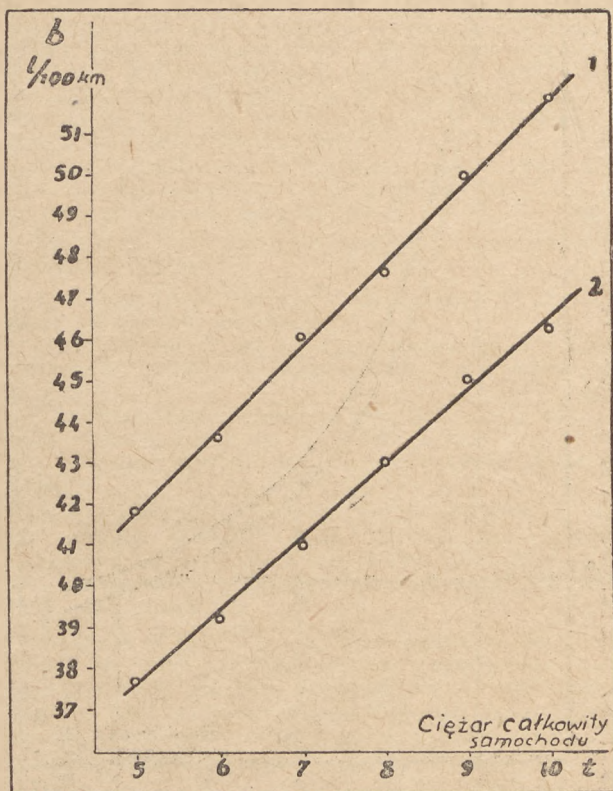
4. WYKORZYSTANIE ŁADOWNOŚCI

W podanym poprzednio wzorze na opory toczenia ciężar przewożonego ładunku ma wpływ na dwie wielkości: na W_t — tzn. opór toczenia i W_{wzn} — to jest opór wzniesienia. Obie wielkości są wprost proporcjonalne do ciężaru. Z wykresu nr 9, widzimy, że moc silnika potrzebna na pokonanie oporów jazdy jest



WYKRES 9 — moc silnika potrzebna na pokonanie oporów samochodu GMC-5 ton, w zależności od ciężaru całkowitego samochodu.

zależna liniowo od ciężaru oraz że wpływ ciężaru jest większy przy większych szybkościach.



WYKRES 10 — zużycie paliwa przez samochód GMC w zależności od ciężaru całkowitego samochodu. KRZYWA 1 — przy $V_1=60 \text{ km/godz.}$ KRZYWA 2 — przy $V_2=50 \text{ km/godz.}$

Wzrost zużycia paliwa podaje wykres nr 10 dla samochodu G. M. C. Z wykresu widać, że dla ciężaru 5 ton zużycie paliwa wynosi 41 l/100 km. Ponieważ G. M. C. pusty — waży 4950 kg, widać na tym przykładzie jak ogromną rolę odgrywa ciężar własny samochodu. Ile benzyny tracimy wożąc ten „martwy” ciężar wozów pounrowskich!

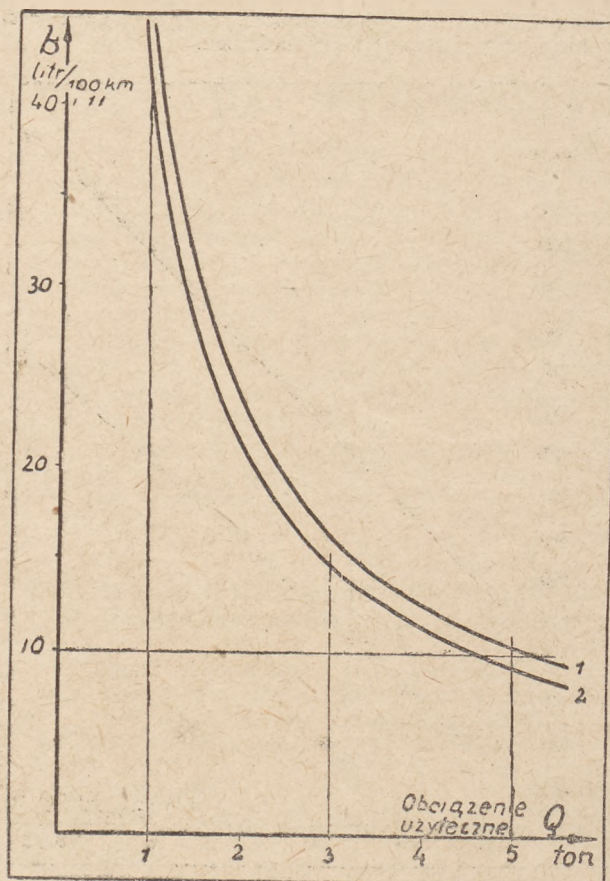
Zasadniczym wskaźnikiem wykorzystania samochodu pod względem zużycia paliwa, w zależności od przewożonego ładunku, jest zużycie paliwa na 1 tonę i 100 km. Zależność tę podaje wykres nr 11. Widać z niego, że przy pełnym wykorzystaniu ładunku, w jeździe po nawierzchni ulepszonej, zużycie na 1 tonę i 100 km wynosi 10 litrów. (patrz rys. na str. 54).

Jest sprawą zasadniczą dla akcji oszczędnościowej niewykorzystywanie pełnej ładowności przy takich samych stawkach przewozowych, stosowanych dla towarów przewożonych. Daje to znaczne straty, dlatego też nowe normy Dep. Samochodowego M. K. podają taryfę przewozową, w zależności od stopnia wykorzystania ładowności samochodu przez klienta. Wszyscy dyspozytorzy ruchu muszą zaznajomić się z tą ważną tabelą.

5. WPŁYW WARUNKÓW ATMOSFERYCZNYCH

Wpływ warunków atmosferycznych na rozchód paliwa, to przede wszystkim rozruch zimą. Problem ten łączy się z tematem omawianym już poprzednio — w części gdzie była mowa o zmianach konstrukcyjnych i wkładkach gaźnikowych.

Zasadniczy wpływ na zwiększenie zużycia paliwa mają zimne ścianki rury ssącej i cylindra, na których



WYKRES 11 — zużycie benzyny na 1 tonę i 100 km przez samochód GMC-5 ton, w zależności od obciążenia użytecznego przy jeździe na drodze poziomej z nawierzchnią ulepszoną. KRZYWA 1 - $V_1 = 60$ km/godz. KRZYWA 2 - $V_2 = 50$ km/godz.

osadzają się nieodparowane kropelki benzyny, spływające później do wydechu. Przy rozruchu, jak również przez pewien czas po zaskoczeniu silnika, dajemy do niego mieszankę za bogatą. W pewnej części usuwają ten niekorzystny objaw wkładki podgaźnikowe, ale mimo to dodatkowy rozchód paliwa — dla wzbogacenia mieszanki — jest nadal konieczny dla umożliwienia rozruchu „na zimno”.

Zmniejszyć ten rozchód można przez odpowiednią regulację gaźnika, a przede wszystkim przez podgrzewanie silnika wodą, piecykami czy lampą żarową — w silnikach wysokoprężnych.

Dla tych ostatnich stosuje się też podgrzewanie zasysanego powietrza. Szczegółowe techniczne czynności dodatkowych w obsłudze samochodów związanych z rozruchem w zimie, są podane wyczerpująco w „Instrukcji o przygotowaniu i eksploatacji pojazdów w okresie zimowym” wydanej przez M. K. (SM 172), tak że omawianie ich w tym artykule jest bezcelowe.

Należy zwrócić uwagę na jeszcze jeden moment wpływający na dodatkowe zużycie paliwa w zimie, jakim jest rozrzedzanie oleju silnikowego przed rozruchem przez dolewanie benzyny, podczas mrozów poniżej 25°C . Usunąć ten rozchód można przez podgrzewanie oleju w misce olejowej.

6. WPŁYW NAWIERZCHNI DROGI NA ZUŻYCIE PALIWA

Jasnym jest, że na rodzaj nawierzchni dróg kierowca, względnie eksploatacja, nie mają wpływu. Ale powstaje problem, nad którym się trzeba zastanowić — w przypadku gdy istnieje kilka wariantów nawierzchni

nowych trasy, jaką mamy przejechać. Należy postawić pytanie, jaką trasę wybrać z istniejących, łączących miejsce wyjazdu z punktem docelowym: dłuższą, o nawierzchni asfaltowej w dobrym stanie, czy krótszą po drodze o nawierzchni szutrowej, również dobrze utrzymanej.

Trudno wymagać od dyspozytora wyjazdu, żeby obliczał w każdym konkretnym przypadku zużycie paliwa dla obu alternatyw. Ważnym jest to tylko, że jeśli zdaje on sobie sprawę — ile mniej więcej zaoszczędzi na jeździe po nawierzchni asfaltowej, w stosunku do przejazdu po nawierzchni szutrowej i czy mu się ta oszczędność opłaca, ze względu na większy kilometr trasy asfaltowej.

Faktem jest, że zużycie na 100 km przejechanej trasy po asfalcie będzie mniejsze, aniżeli po szosie szutrowej. Określić o ile mniejsze można opierając się na dyskutowanym poprzednio wzorze, określającym opory jazdy, na pokonanie których moc ma dać silnik. Pierwszy człon wzoru W_t — określa opory toczenia, które są zależne, jak to już powiedziano, nie tylko od obciążenia samochodu, ale również od współczynnika oporów toczenia po nawierzchni: f kg/tonę.

Wielkość tego współczynnika wpływa w znacznym stopniu na opory toczenia. Tak więc np. dla szosy szutrowej w bardzo dobrym stanie wynosi on 20 kg na tonę, a dla tego samego rodzaju nawierzchni o złym stanie — 40 kg/tonę, a więc 100 proc. więcej. Po przeliczeniu okazuje się, że samochód z ładunkiem o łącznej wadze 10 ton — w pierwszym przypadku do pokonania miał opory toczenia 200 kg, w drugim 400 kg.

Jeżeli przeliczymy zużycie paliwa w obu przypadkach, to zużycie paliwa przez samochód jadący po nawierzchni asfaltowej będzie o 30 proc. mniejsze, aniżeli w przypadku, gdy jedzie on z tym samym ładunkiem szosą szutrową. Czyli inaczej — ta sama ilość paliwa zostanie zużyta dla przejechania 130 km po szosie asfaltowej, co dla 100 km szosą szutrową, a dochodzi jeszcze do tego większe zużycie opon, zawieszania i in. Jest więc nad czym się zastanowić dobierając sobie trasę pod względem stanu i rodzaju nawierzchni.

* * *

Wnioski te podane są przy założeniu, że po obu nawierzchniach samochód jedzie z tą samą szybkością. Czy jednak to założenie jest słuszne?

Jeżeli opory jazdy po nawierzchni szutrowej są dwukrotnie większe aniżeli po nawierzchni asfaltowej, to przy tych samych obrotach silnika (założyliśmy jednakową szybkość w obu przypadkach), silnik w pierwszym przypadku będzie bardziej obciążony. Stąd wniosek dla jazdy po asfalcie, że ażeby obciążyć w tym samym stopniu silnik, należy jechać szybciej. Dochodzimy więc do wniosku, że każdy rodzaj nawierzchni ma inną szybkość ekonomiczną.

Określenie więc szybkości ekonomicznej dla samochodów pracujących w tej części Polski, dla której przeważają drogi szutrowe, musi mieć inną wartość aniżeli dla tych okęgów, gdzie przeważają drogi o nawierzchni ulepszonej. Nie uwzględniając tego czynnika, normy zużyciowe oparte na określeniu bezwzględnym szybkości ekonomicznych, będą za wysokie lub za niskie.

7. WPŁYW SPOSOBU JAZDY

Wpływ sposobu jazdy jest ostatnim i bardzo ważnym czynnikiem, mającym wpływ na uzyskanie oszczędności. Tam gdzie czynnik ludzki może mieć wpływ na ekonomię i wyniki pracy jakiegokolwiek maszyny, możliwości te są olbrzymie. Z tych założeń wywodzi się przecież współzawodnictwo w gospodarce socjalistycznej.

Jak kierowca może wpłynąć na zmniejszenie rozchodu paliwa w swoim samochodzie w czasie jazdy?

Wymieniamy kolejno: przez odpowiedni dobór trasy, wykorzystanie w określonych warunkach drogowych wszystkich cech trakcyjnych samochodu (jak np. jazda

szybkością ekonomiczną), dalej wybór metody jazdy przy pokonywaniu wzniesień. Ogólnie można stwierdzić, że metoda rozpędzania samochodu przed wzniesieniem daje o 50 proc. większą oszczędność na zużytych paliwach — na jego pokonanie, aniżeli wjazd na wzgórze bez powiększania poprzednio szybkości i pokonanie wzniesienia przy kolejnej zmianie biegów „w dół”.

Oczywiście należy tu zrobić zastrzeżenie, czy zwiększenie szybkości dla zwiększenia energii kinetycznej wozu, jest zgodne z obowiązującymi przepisami drogowymi, jak również, co niemniej ważne, czy jest możliwe dla samochodów o dużym nadmiarze mocy, umożliwiającym uzyskanie przyspieszenia na krótkim odcinku drogi. Wynika stąd, że metoda „brania wzniesień” dotyczy przede wszystkim samochodów „pounrowskich”.

Wpływ gwałtownych przyspieszeń oraz ilości zmian szybkości w czasie przejazdu określonej drogi, podałem w artykule pod tytułem: „Zbyt duża szybkość jest bardzo kosztowna” (Motoryzacja nr 6 — 1950 r.) i nie będę tu go ponownie analizował.

Wysuwając ostateczne wnioski należy stwierdzić, że możliwości uzyskania oszczędności paliwa są realne nie na drodze zastosowania „uniwersalnych” wkładek gaźnikowych, jak również nie za pomocą „ekonomizerów”, które są organiczną częścią konstrukcyjną stosowanych obecnie gaźników.

Z podanych siedmiu czynników na zużycie paliwa w stosunku do samochodów importowanych — szeregując według możliwości uzyskania efektu oszczędnościowego, najistotniejszymi są:

- 1) określanie szybkości ekonomicznych;
- 2) sposób jazdy;
- 3) wykorzystanie ładowności;
- 4) racjonalna obsługa układu zasilania oraz racjonalna obsługa samochodu.

Natomiast przez zmianę cech konstrukcyjnych samochodu — w tej grupie prawie nic się nie uzyska. Fiat 1100, w dobrych rękach, prawidłowo eksploatowany i obsługiwany, zużywa na szosie poniżej 7 l/100 km. W jaki sposób można na nim bez szkody dla stanu silnika mniej spalić, co dodać, albo odjąć lub regulować?

Zastosowana wkładka podgaźnikowa, warunki atmosferyczne, rodzaj dróg — dadzą w sumie kilka procent oszczędności, podczas kiedy „dobre ręce” — jadące mądrze, dadzą ich kilkanaście procent.

Oczywiście nie należy zapominać, że musimy walczyć o ułamek procentu, co da w skali państwowej tysiące ton oszczędzonej benzyny czy ropy, ale punkt ciężkości zagadnienia leży gdzieś indziej — w odpowiedniej eksploatacji przez czynnik ludzki.

Inaczej przedstawia się sprawa z masą samochodów tzw. „pounrowskich” i „poniemieckich”. Te grupy są obecnie głównymi „paliwożercami”.

Dla przeprowadzenia skutecznej akcji oszczędnościowej należy kolejno:

- 1) ustalić stan techniczny tych wozów, a w szczególności ich układ zasilania;
- 2) samochody nie odpowiadające elementarnym warunkom technicznym wyjąć z ruchu i przesłać do naprawy;
- 3) przeprowadzić zmiany konstrukcyjne, o których była mowa (wozy terenowe) i dalej zrealizować tę samą kolejność operacji co dla samochodów importowanych.

Pragnę podkreślić, że w tej grupie pochodzenia wozów czynnik kontroli stanu technicznego zasilania i zespołów, których praca ma wpływ na zużycie paliwa, jest zasadniczy i poprzedzający wszelkie inne przeróbki, lub wskazania.

Pozostaje jeszcze, dla obu grup samochodów pracujących w Polsce, problem wspólny: utworzenia stacji obsługi układu zasilania, zarówno dla silników gaźnikowych jak i wysokoprężnych. Bez tych stacji, wyposażonych w elementarną aparaturę kontrolną, ścisłe wykonanie uchwały rządowej będzie utrudnione.

Inż. Z. Andrzejewski

Przy opracowywaniu tego artykułu korzystałem z następujących źródeł: 1. artykuł prof. inż. K. Studzińskiego „Zużycie paliwa w samochodach ciężarowych w zależności od warunków eksploatacyjnych” (Przegląd Samochodowy — luży — marzec 1948 r.), 2. „Svet Motoru” — nr 77 maj 1950 r. 3. „Svet Motoru” — nr 91 listopad 1950 r., 4. S.I.E. — 1. arch 1950 — „120 Mrg is possible”, 5. Akad. E. Czudakow — „Ekonomizacy awtomobilnych karburatorów”.

NOWE POMYSŁY RACJONALIZATORSKIE

1. W grudniowym zeszycie miesięcznika „Motoryzacja” (nr 12 — 1950 r.) zamieściliśmy opis przyrządu pomysłu ob. Stanisława Szczygła do oddzierania bieżnika (protektora) od płotna. Dalszym usprawnieniem tego pomysłu jest wykorzystanie napędu do wyciągu bębnowego samochodu GMC jako kołowrotu, przez ob. ob. Leona Puka i Zdzisława Brandysa — pracowników Warsztatów PKS w Krakowie.

Elementem podstawowym przyrządu jest wyciągarka bębnowa, umocowana przed obudową chłodnicy samochodu ciężarowego marki GMC.

Sam mechanizm wyciągarki wymontowano i zamocowano na dorobionej podstawie z kątowników. Zamiast napędu wałkiem kardanowym od silnika, zastosowano korbę ręczną. Włączanie napędu sprzęgłem kłowym z prawej strony bębna. Prowadzenie cięgła nawijającego się na bęben — rolką zamocowaną od przodu. Hamulec taśmowy na wałku ślimaka.

Ważną sprawą jest umocowanie przyrządu do podłoża na stałe. Przy użyciu przyrządu do ściągania bieżnika z opon, nie wydaje się nam, żeby można było stosować przyrząd jako przenośny.

Zwracamy uwagę, że tego rodzaju wyciągarka może oddać wielkie usługi w warsztacie i przy innych pracach wyciągowych.

Pomysł został zastosowany w PKS, a racjonalizatorzy otrzymali nagrodę w sumie 1.562 zł.

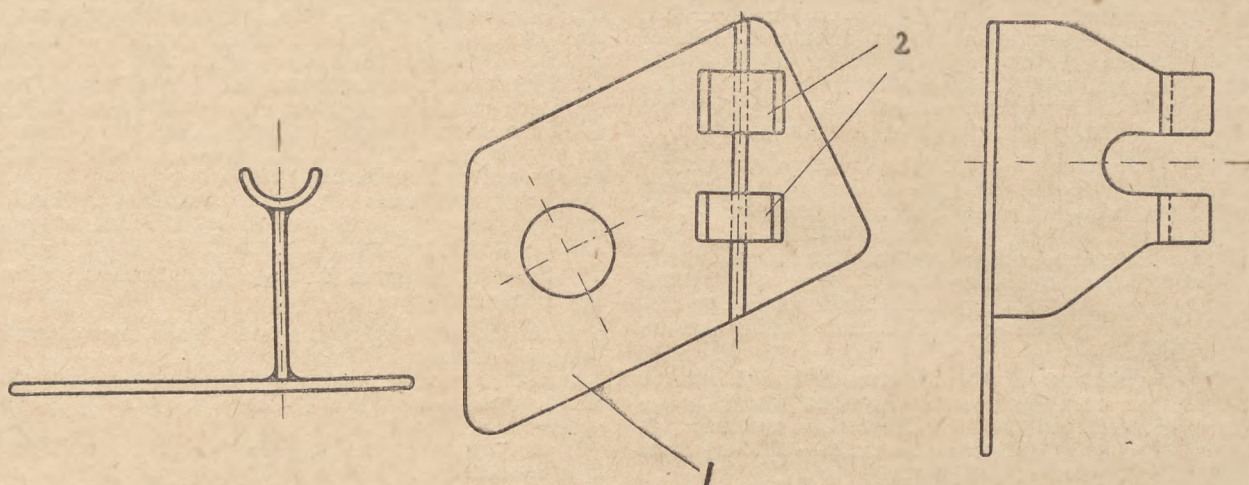
2. Ob. Tadeusz Huet — spawacz Ekspozytury Osobowej PKS w Łodzi, skonstruował podstawkę zabezpieczającą przewód gumowy, łączący manometr z dętką, w urządzeniu do sygnalizacji spadku ciśnienia w dętkach tylnych kół autobusu „Chausson”. (rys. 1, str. 56).

W czasie pompowania opony — przewód gumowy sprężarki jest przyciskany do zaworu manometru nie posiadającego sztywnego oparcia. Bywały przypadki, że po kilkakrotnym pompowaniu, przewód gumowy łączący manometr z zaworem dętki ulegał załamaniu i urządzenie alarmowe przestało działać.

Podstawka pomysłu ob. Hueta, uwidoczniiona na rysunku 1, składa się z płytki stalowej (1) i z prostopadłe przyspawanych do niej dwóch wsporników (2) o półkolistym zakończeniu na umocowanie manometru. Podstawkę przykręca się nakrętką śruby koła przy wentylku dętki, a do dwóch poprzeczek mocuje się manometr.

Podstawka usztywnia układ: manometr — przewód w czasie pompowania opony, a tym samym zabezpiecza go przed uszkodzeniem.

Pomysł został uznany za dobry i zastosowano go we wszystkich Ekspozyturach PKS, a racjonalizator otrzymał nagrodę w wysokości 300 zł.



Rys. 1. Szcik podstawki do ochrony urządzenia sygnalizującego spadek ciśnienia w oponach autobusów „Chausson”.

3. **Ob. Jan Motyl** — tokarz Ekspozytury Towarowej we Wrocławiu — opracował sposób regeneracji benzynowej pompki paliwowej do samochodu marki Fiat.

Filarek 1 będący podstawą pompki, mocującą pompkę do korpusu i służący jednocześnie jako przewód ssący, jest częścią często ulegającą uszkodzeniu przy demontażu.

Racjonalizator rozwiązał naprawę dwóch rodzajów uszkodzeń. W pierwszym przypadku — gdy uszkodzenie nastąpiło „na wysokości” otworków filarka. Należy go wtedy stoczyć do podstawy korpusu pompki, nagwintować otwór i wykonać według wzoru oryginalnego — nowy **filarek 2**, wkręcić i zabezpieczyć.

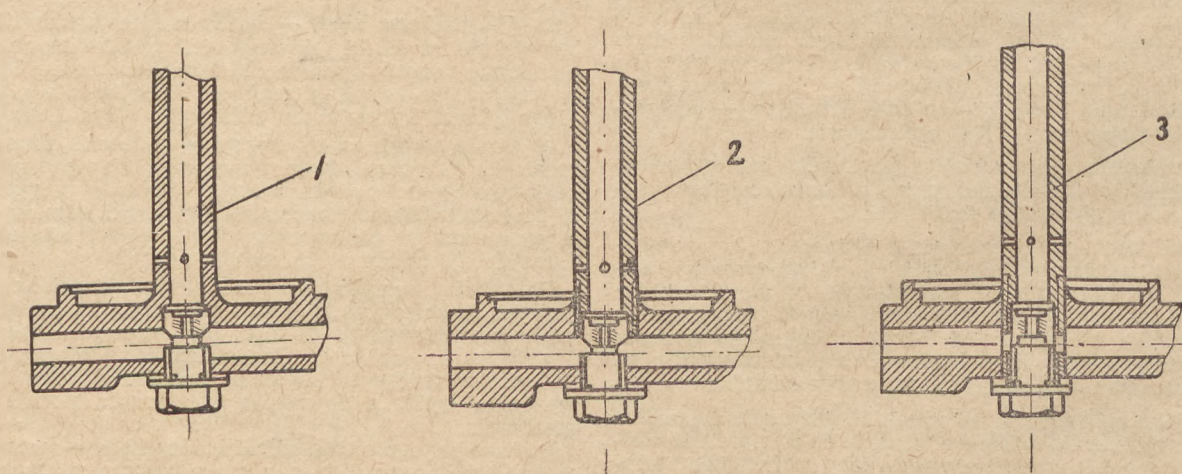
W drugim przypadku złamania się filarka poniżej otworków tj. miejsca zgrubienia, należy przewiercić otwór przez korpus pompki, a następnie nagwintować otwór i wykonać — nowy **filarek 3** z odpowiednim

gwintem. W jego dolnej części wykonać gwint przytrzymujący zawór pompki.

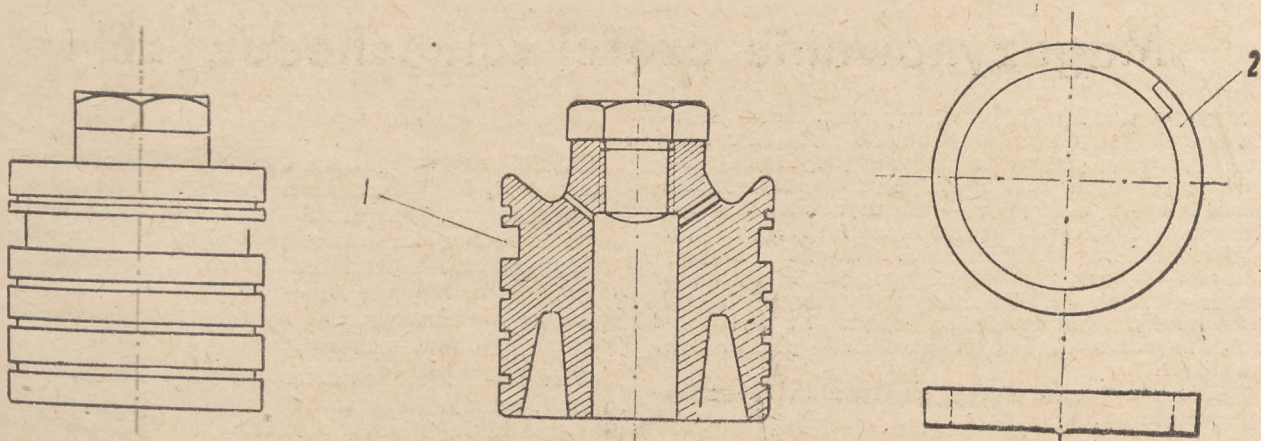
Pomysł zastosowano w całym PKS, a ob. Motyl otrzymał nagrodę 150 zł.

4. **Ob. Czesław Banasiak** — ślusarz Ekspozytury Osobowej PKS w Warszawie — opracował sposób uszczelniania zużytego tłoczka powietrznego mechanizmu pomocniczego kierowania autobusem marki „Chausson”. Regeneracja polega na wytoczeniu kanału (1) — o szerokości 3,5 mm i głębokości 1,5 mm — w zużytym tłoczku (przedstawionym na **rysunku 3**) i założeniu w nim uszczelki skórzanej (2). Pierścień skórzany zakładany w kanał (1), jest połączony na styku „schodkowo”.

Uszczelka skórzana usunie na pewien czas nieuszczelnność zużytego tłoczka i w nieskomplikowany oraz tani sposób rozwiąże trudności wykonania nowej części.



Rys. 2. Szcik wskazujący sposób regeneracji filarka (podstawy) benzynowej pompki paliwowej samochodów Fiat.



Rys. 3. Szkic wskazujący sposób uszczelnienia zużytego tłoczka powietrznego mechanizmu pomocniczego kierowania autobusem „Chausson”

Należy dodać, że pożądaną jest możliwie duża płaszczyzna przylegania uszczelki, a co za tym idzie duża szerokość uszczelki (2), dokładne jej dopasowanie i staranne wykrojenie.

Dla przedłużenia okresu pracy uszczelki, a więc zapewnienia przez dłuższy czas szczelności, pożądanym by było, żeby zastosować uszczelkę kołnierkową, dociskaną do gładzi cylindra wkładkami (błazkami) rozprężnymi, które wchodziłyby w kanał (1).

5. Monter Ekspozytury Osobowej PKS w Poznaniu — ob. Adolf Kotuła — opracował sposób wzmocnienia tylnego zawieszenia w autobusie marki „Chausson”.

Wobec częstych przypadków łamania piór tylnych resorów w przeciążonych autobusach „Chausson”, jeżdżących po wyboistych drogach, jeden z pracowników PKS, drogą obserwacji, doszedł do wniosku, że przyczyną łamania resorów jest zbyt długie główne pióro przerobionego resoru, które uniemożliwia normalne działanie wieszaka przy przeciążonym autobusie.

Ob. Kotuła przy naprawie resorów skrócił główne pióro resoru o 25 mm i wzmocnił resor dodatkowym

piórem. Natomiast koniec drugiego pióra zagiął do połowy tulei wieszaka, dla wzmocnienia pióra głównego i zabezpieczenia w przypadku pęknięcia od osiądnięcia tylnego mostu na podłużnicach ramy.

Komisja Wynał. Robotniczej Dyr. Nacz. PKS uznała pomysł za dobry i orzekła, że w przypadku, jeżeli w dalszym ciągu będzie zachodziło łamanie pióra głównego, należy dodać jeszcze jedno pióro, lecz ponad piórem głównym.

Skrócenie pióra głównego może nastąpić tylko wtedy, gdy było ono wykonane za długie, zaś w oryginalnych resorach pióra głównego skracać nie należy.

Ob. Kotuła otrzymał nagrodę w sumie 450 zł.

W odniesieniu do powyższego pomysłu zwracamy uwagę, że może on być stosowany w odniesieniu do za długich resorów tylnych.

W sprawie wzmocniania resorów przez dodanie dodatkowych piór resorowych, prosimy przeczytać artykuł w zeszycie styczniowym 1951 r. „Motoryzacji”, nt.: „Ostrożnie ze wzmocnianiem resorów”.

J. S.

ZMIANA ADRESU ADMINISTRACJI.

Od dnia 2 stycznia 1951 r. adres administracji czasop. „Motoryzacja” jest następujący:

„Wydawnictwa Komunikacyjne” — Warszawa, ul. Kazimierzowska 52, tel. 4-00-60 do 64, wewnętrzny 57.

ADOLF BUJOK

Magazynowanie części samochodowych

Magazynowanie bądź przechowywanie części samochodowych jest jednym z żywotnych czynników, który musi być uwzględniony w planowej gospodarce częściami zapasowymi samochodu. Sposoby magazynowania tych części, muszą być — dla usprawnienia gospodarki w tym zakresie — opracowane fachowo, rozpowszechnione i wszędzie jednakowo stosowane. Magazynowanie wpływa bezpośrednio na jakość wytworów tak, że właściwy sposób konserwacji i utrzymania części zapasowych ma zasadniczy wpływ na wykonanie zadań naprawczych, a co za tym idzie — planów przewozowych.

Poniższe wytyczne ujmują magazynowanie zasadniczych części samochodowych.

SILNIKI

Silniki najlepiej przechowywać w skrzyniach i magazynować w temp. 10 — 15° C w suchym miejscu. Gdy brak skrzyni, to należy silniki ustawić na odpowiednich kołach i okryć je brezentem dla zabezpieczenia przed kurzem. Jeśli silniki są magazynowane w skrzyniach, to należy czarną farbą oznaczyć wierzch skrzyni, jak również numer fabryczny silnika. Drewniane stojaki na silniki nie mogą być zbijane gwoździami, a tylko łączone śrubami.

Zmagazynowane silniki nie mogą posiadać otwartych otworów, gdyż przez nie do wnętrza dostaje się wilgoć, kurz, brud lub inne zanieczyszczenia. Wszystkie otwory — jak kanały przepływowe, odpowietrzniki, otwory na świece itp. winny być zakorkowane za pomocą drewnianych korków zaślepiających. Korki należy mocno owinać naolejonym płótnem i włożyć w dany otwór.

Należy uważać, aby zakrywanie otworów było wykonane w taki sposób, żeby kołki itp. nie mogły pozostać w silniku oddanym do użytku i aby wewnętrzne otwory nie zostały rozszerzone lub uszkodzone przy korkowaniu.

Silniki przed umieszczeniem ich w magazynie należy dokładnie oczyścić z zewnątrz i przelakierować z wyjątkiem połączeń gumowych. Olej i woda muszą być całkowicie wypuszczone z silnika w czasie kiedy silnik jest jeszcze gorący. Benzyna również musi być usunięta z pompy benzynowej, z przewodów i gaźnika. Należy małą ilość oleju silnikowego zastrzyknąć do każdego cylindra i pokręcić silnik kilka razy. Co pół roku zastrzyknąć do każdego cylindra nową, małą porcję oleju. Należy również naoleić trzpienie zaworów.

Paski wentylatora powinny być popuszczone i zdjęte, a jeżeli są skórzane, to dla konserwacji należy je nasmarować olejem rycynowym.

Często magazynuje się, a raczej przechowuje się silniki uszkodzone, przeznaczone do naprawy. W tym przypadku obowiązują te same przepisy magazynowania, co dla nowych silników, a to celem zabezpieczenia ich od dalszych uszkodzeń i niepotrzebnego zniszczenia. Nadmienić należy, że zasadniczo nie należy trzymać w magazynie silników niezdatnych do użytku — dłużej aniżeli to jest konieczne, lecz oddać je do dyspozycji warsztatu naprawczego.

Jeżeli zajdzie konieczność, że na skutek miejscowych warunków magazynowanie silników musi być w miejscu otwartym, to skrzynie muszą być ułożone na belkach (co najmniej 15 cm grubości) — celem umożliwienia swobodnej cyrkulacji powietrza — i powinny być dobrze przykryte. Ten sposób magazynowania należy przyjąć jako środek tymczasowy, na możliwie jak najkrótszy okres.

GAŹNIKI

Gaźniki nowe, bądź stare przed zmagazynowaniem powinny być wyczyszczone, poczym zabezpieczone przeciw korozji. Dobrym zabiegiem przeciwkorozyjnym jest całkowite zanurzenie gaźnika w mieszaninie składającej się z 2/3 części nafty i 1/3 części oleju mineralnego, a po ocieknięciu jej — staranne owinięcie go w papier natłuszczony. Tak zabezpieczone gaźniki należy magazynować na półkach.

Wszystkie części ruchome (łożyska przepustnicy, pompka przyspieszeniowa itd.) oraz części stalowe (nakrętki, kołki, sprężyny) powinny być nasmarowane olejem silnikowym. Wszelkie otwory powinny być zabezpieczone papierem natłuszczonym, dla zabezpieczenia ich przed zanieczyszczeniem obcymi ciałami.

CZĘŚCI SKŁADOWE SILNIKA

Przechowywanie części silnika przede wszystkim polega na zabezpieczeniu ich przed korozją. Części pomalowanych lub poddanych innym zabiegom przeciwkorozyjnym nie trzeba zabezpieczać.

Wszystkie części, które wykazują oznaki rdzy, należy — przed ich zmagazynowaniem — dokładnie oczyścić z rdzy i dobrze przetrzeć naolejonym gałgankiem. Tak zabezpieczonych części nie należy dotykać ręką.

Części ze stopów nie żelaznych, z wyjątkiem aluminium, noszące ślady rdzy, należy dokładnie wymyć w gorącym roztworze sody kaustycznej, poczym obmyć w wodzie, wysuszyć i pokryć środkiem ochronnym od rdzy. Części aluminiowych nie można zmywać roztworami sody kaustycznej, lecz tylko wygotować w gorącej wodzie, aż do usunięcia śladów korozji, osuszyć i zabezpieczyć przeciw korozji.

Drewniane kołki lub półki, na których składa się części, muszą być dokładnie wysuszone, aby części na nich składane zabezpieczyć od korozji w miejscach stykania się z drzewem. W żadnym przypadku części magazynowana nie może bezpośrednio dotykać pomalowanych półek. W tym przypadku należy podkładać bezkwasowy papier nieprzemakalny, nieprzepuszczający smaru pomiędzy częścią magazynowaną a drewnem.

Cylindry i bloki cylindrów należy magazynować w stoiskach półkowych w pozycji pionowej i tak, by nie dotykały się wzajemnie. Należy uważać, aby środek przeciwkorozyjny lub inne materiały oleiste nie dostały się do otworów koszułek wodnych cylindra.

Kartery powinny być magazynowane oddzielnie, na specjalnych półkach lub kołach, przyczem nie wolno ich układać jednych na drugich.

Wały korbowe należy układać na płaszczyznach ich ramion, pozostawiając czopy wałów nie podparte. Kołki powinny być dostosowane do każdego typu wału. Na koziolkach nie należy używać filcu. Dla zabezpieczenia ich przed kurzem, brudem itp. stoiska półkowe należy przykryć płótnem.

Korbowody powinny być magazynowane oddzielnie. Należy z nimi obchodzić się ostrożnie, gdyż można łatwo porysować panewki z białego metalu, co może je uczynić niezdatnymi do użytku. Specjalną ostrożność należy zachować, by nie dopuścić do zatkania rdzą lub innym obcym ciałem przewodów olejowych.

Tłoki należy układać pojedynczo (w jednej warstwie) przyczem powinny stać one na denkach. W żadnym przypadku tłoki nie mogą być układane na ich powierzchniach bocznych.

Pierścienie tłokowe należy magazynować w paczkach, starannie owiniętych papierem natłuszczonym. Należy upewnić się, czy pierścienie przy zapakowaniu są należycie zabezpieczone przed rdzą. Pierścienie należy układać na płask, a nie pionowo.

Sworńnię tłokowe, koła zębate i podobne mniejsze części należy magazynować w taki sposób, aby powierzchnie pracujące nie uległy jakimkolwiek uszkodzeniom.

Zawory układać na półkach tak, aby nie nastąpiło uszkodzenie powierzchni szlifowanych przez wajemne obijanie się. Każdy zawór najlepiej owinąć w papier natłuszczony.

Podkładki z korka, miedzi, azbestu itp., które można uszkodzić, należy specjalnie ostrożnie magazynować.

SPRZĘT ELEKTRYCZNY

Sprzęt elektryczny należy magazynować w dokładnie suchym i dobrze przewietrzanym pomieszczeniu magazynowym i nie narażać w najmniejszym stopniu na wysoką temperaturę. Temperatura magazynu nie powinna przekraczać 16°C a w miarę możliwości utrzymywać ją w granicach 10 — 16°C. Należy dbać o to, by w magazynie nie było wilgoci lub kurzu.

Jeżeli sprzęt elektryczny jest zwilżony, to przed magazynowaniem należy go osuszyć. Kolektory należy utrzymywać czysto. Mogą być przetarte czystą szmatką lekko natłuszczoną wazeliną. Nie należy ich czyścić papierem szmerglowym, ani smarować olejem.

Ośki otworów należy dobrze nasmarować wazeliną. Kończówki powinny być lekko nasmarowane wazeliną i dokładnie zakryte. Studzienki olejowe powinny być całkowicie wypełnione, a przykrywkę zamknięte.

Prądnice i silniki powinny być ustawione we właściwej pozycji na ich podstawach w celu zabezpieczenia od wyciekania oleju ze studzienek. Nie przestrzeganie tej zasady spowoduje przesiąkanie oleju do tworników, uwojeń itd., niszcząc w ten sposób izolację.

Przy iskrownikach, oprócz przepisów powyższych, nie należy stosować smaru lub oleju do przerywacza, który powinien być utrzymywany w stanie suchym. Iskrowniki najlepiej magazynować owinięte papierem natłuszczonym. Rozmieszczenie ich na półkach powinno być dostatecznie przestronne, aby można było zdjąć każdy iskrownik, nie uszkadzając innych — przyległych do niego.

Instrumenty pomiarowe (amperomierze, woltomierze itp.) powinny być przechowywane w pudełkach tekturowych, przyczem należy zabezpieczyć wszystkie części słabe odpowiednimi poduszkami z waty.

Kable należy magazynować w ciemnym i chłodnym miejscu, o równej temperaturze. Kable powinny być starannie zaszczerpione smarem, celem zabezpieczenia przed wilgocią.

Akumulatory należy magazynować w miejscu suchym, chłodnym, bezdymnym, o równomiernej temperaturze, bez kurzu i dobrze przewietrzanym. Dla zabezpieczenia płyt od uszkodzenia, akumulatory powinny być magazynowane w pozycji normalnej. Nie powinny być one ustawiane jedne na drugich dla uniknięcia uszkodzenia zacisków.

Z akumulatorami należy obchodzić się bardzo ostrożnie i w żadnym przypadku nie powinny być narażone na silne wstrząsy lub drgania. Niestrożne obchodzenie się z ogniwami uszczelnionymi smołą ziemną spowoduje przeciekanie, na skutek popekania smoły.

Zaciski akumulatorów, które były w użyciu, powinny być dokładnie oczyszczone i dobrze nasmarowane wazeliną.

ŁOŻYSKA KULKOWE I ROLKOWE

Łożyska kulkowe i rolkowe należy magazynować w pomieszczeniu, w którym jest utrzymywane suche powietrze i normalna temperatura 16°C.

Wszystkie łożyska muszą być zabezpieczone przed korozją. Łożyska, które rozpakowano i dotykano rękami np. podczas przeglądu, powinny być ponownie po-

kryte środkiem przeciwkorozyjnym. Podczas tego zabiegu należy uważać, aby łożysk nie dotykać rękami, lecz przy pomocy drutu.

Zabiegu wspomnianego wyżej dokonuje się następująco: a) łożyska powinny być dokładnie oczyszczone przez zanurzenie w gorącym oleju o temperaturze nie przekraczającej 70°C; b) po krótkim czasie, kiedy olej ścięknie, należy łożyska zanurzyć w gorącej wazelinie o temperaturze około 70°C; c) następnie łożyska należy owinać woskowym papierem pergaminowym, używanym do pakowania, w ten sposób, aby żadna część nie podlegała zeknięciu z powietrzem; d) łożyska tak przygotowane powinny być ułożone w odpowiednich tekturowych pudełkach; na wierzchu pudełek powinien być wypisany wytwórca i numer typu łożyska; należy uważać, aby łożyska nie były wkładane zbyt często do pudełek, gdyż może to być powodem wyciekania smaru, a w następstwie powstania korozji.

Należy również pamiętać, że łożyska są bardzo podatne na przypadkowe namagnesowanie się. Namagnesowanie powoduje, że przypadkowo trafiające do łożysk części żelaza przylegają do torów i kulek, przyczyniając się do powstawania rys na nich. Z tego powodu zaleca się, aby każde łożysko nowe czy używane było zdemagnetyzowane przed wmontowaniem.

Wszystkie osoby zatrudnione przy segregowaniu łożysk kulkowych i rolkowych powinny nosić zamszowe rękawice. W żadnym przypadku nie należy dotykać łożysk gołymi rękami, gdyż zwilżenie na skutek dotyku palcami jest wystarczające do zapoczątkowania korozji.

Gdy okaże się, że przy pobieraniu łożysk z magazynu mają one ślady rdzy, należy całkowitą ilość zapasu łożysk zbadać i ponownie zabezpieczyć (w sposób podany wyżej).

Adolf Bujok

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”.

ZE ŚWIATA

AKCJA MASOWEGO ZAPOZNAWANIA PRACOWNIKÓW PRODUKCYJNYCH Z OSIĄGNIĘCIAMI RACJONALIZATORÓW I SPECJALISTÓW

Akcja inżyniera F. Kowalewa, który opracował sposoby zmierzające do szybkiego i masowego rozprzestrzenienia metod pracy czołowych przodowników i wybitnych specjalistów — o czym wspominaliśmy w notatce zamieszczonej w zeszycie styczniowym (nr 1 - 151 r.) czasopisma „Motoryzacji” — zatacza w Związku Radzieckim coraz to szersze kręgi.

Metodą podaną przez inż. Kowalewa zajmowała się ostatnio, na specjalnym posiedzeniu, Rada Ministerstwa Transportu Samochodowego RSFSR, która oceniła plan pozytywnie — uznając, że wprowadzenie tego planu w życie pozwoli w krótkim czasie osiągnąć w całym transporcie wyniki pracy takie, jakie obecnie osiągają czołowi przodownicy i wybitni specjaliści.

Rada Ministerstwa T. S. nakazała kierownikom wszystkich gospodarstw samochodowych i warsztatów zorganizować specjalne kursy dla wszystkich pracowników produkcyjnych. Kursy mają na celu jaknajszybze zapoznanie pracowników gospodarstw samochodowych z metodami pracy przodowników i specjalistów. Kierownictwo akcji szkoleniowej na terenie poszczególnych zakładów pracy prowadzi naczelni inżynierowie zakładów i gospodarstw.

Rada zaleciła jednocześnie zorganizować w gospodarstwach samochodowych zakładowe rady techniczne, które będą miały za zadanie przejmowanie — w sensie praktycznym — usprawnień i wynalazków racjonalizatorskich, gruntowne przyswojenie sobie tych usprawnień oraz popularyzację ich wśród pracowników swego zakładu.

Jednocześnie zalecono szybkie wydawanie technicznych opisów usprawnień i doświadczeń racjonalizatorskich, w postaci popularnych, łatwo zrozumiałych broszur, biuletynów oraz rysunków technicznych.

Kierownictwo całej akcji masowego zapoznawania robotników produkcyjnych z osiągnięciami przodowników, racjonalizatorów, nowatorów i specjalistów — oddano w ręce naczelnych inżynierów zjednoczeń przemysłowych.

NOWY RODZAJ TRANSPORTU WEWNĄTRZ ZAKŁADÓW

Zagadnieniem, które wymagało innego rozwiązania, niż dotychczas stosowane, był transport wewnątrz zakładów w Zw. Radzieckim. Do przewozu surowców, półfabrykatów i części gotowych używano albo samochodów ciężarowych, albo też wózków samochodowych lub elektrycznych. Jednakże okazało się, że przewożenie surowców i półfabrykatów na bardzo krótkich dystansach przy ograniczonej szybkości — jest bardzo nieekonomiczne, nadto wysoko położona platforma samochodu stwarza duże niedogodności przy naładunku i wyładunku. Poza tym ciężarówki zajmują stosunkowo b. dużo miejsca utrudniając poruszanie się i przejazdy po terenach zakładów.

Wózki elektryczne mają tę niedogodność, że wymagają idealnie gładkich nawierzchni dróg (podwórców) i stosunkowo dużej ilości stacji ładujących akumulatory.

Aby tym brakiem zaradzić połączono mały dwukołowy ciągnik ogrodowy marki SOT ze specjalnie skonstruowaną dwukołową przyczepką, o nośności 750 kg. Przyczepkę produkują już w dużych ilościach Zakłady Ministerstwa Przemysłu Maszyn Rolniczych ZSRR.

Ciągnik ogrodowy SOT rozwija na pierwszym biegu szybkość 2,5 do 4,5 km/godz., a na drugim biegu 5 do 9 km/godz. Tylne biegi traktorek nie posiada.

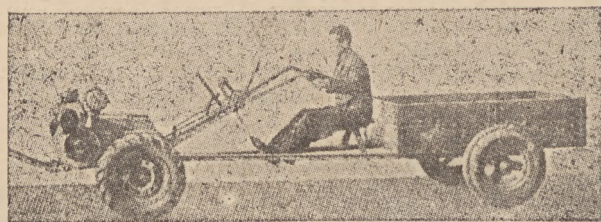
Ciągnik posiada jednocyldrowy, czterosuwowy silniczek benzynowy chłodzony powietrzem, rozwijający moc 3 KM przy 2000 obr./min. Wymiar opon ciążarowych 5,60 × 16. Ciężar ciągnika — 280 kg, ciężar przyczepki — 190 kg.

Wielką zaletą tego pojazdu jest jego duża zwrotność — cały pojazd można zawrócić na przestrzeni 6,5 m, a po odłączeniu przyczepki można zawrócić pojazd w promieniu 1 metra.

Przyczepkę łączy się z ciągnikiem przy pomocy specjalnego, prostego urządzenia. Przyczepka jest na dwóch kołach — pneumatykach bez resorów. Nadwozie drewniane, z opuszczaną tylną częścią skrzynki. Wymiary skrzyni: 1600 × 1100 mm. Gabaryt przyczepki 3400 × 1490 × 860 mm.

Przy przewozach bardzo ciężkiego ładunku o małej objętości, należy go ułożyć nad osią przyczepki, z niewielkim przesunięciem ciężaru w kierunku przodu.

Zastosowanie tego nowego środka do przewozów wewnątrz — zakładowych pozwoliło na zwolnienie wielu tysięcy samochodów ciężarowych z mało ekonomicznej pracy oraz umożliwiło skierowanie ich do takiej pracy, w której będą racjonalnie wykorzystane.

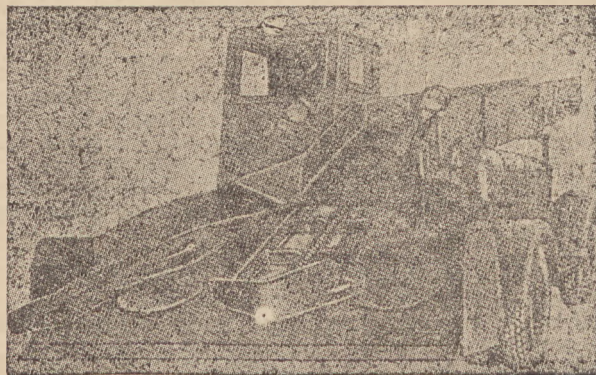


Na zdjęciu — pojazd do przewozów wewnątrz zakładowych: ciągnik ogrodowy SOT złączony z przyczepką.

ŁADOWACZ ŚNIEGU 2 S — 3

Państwowe Zakłady Mechaniczne - Eksperymentalne ZSRR wypuściły do eksploatacji nowy typ ładowacza śniegu 2 S — 3 zbudowany na podwoziu ZIS — 150. Nowy typ ładowacza śniegu posiada szereg zalet, które jego pracę czynią znacznie wydajniejszą od pracy dotychczas używanych ładowaczy traktorowych.

Ładowacze 2 S — 3, które mają za zadanie ładowanie śniegu wprost do skrzyni samochodów ciężarowych, mogą być również używane — przy bardzo niewielkiej przeróbce — do ładowania przewozów takich jak węgiel, torf, żużel, owoce, kartofle itp.



Na zdjęciu ogólny widok ładowacza śniegu 2 S — 3. 100 takich maszyn pracuje obecnie na ulicach Moskwy.

CIEKAWSZE WYNIKI PRÓB SZYBKOSCIOWYCH SAMOCHODÓW PRODUKCJI SERYJNEJ W OKRESIE 1949 — 1950 ROKU

SAMOCHÓD „POBIEDA“ (2500 CCM)

rok	odstawa km	kierowca mechanik	szybkość km godz
1949	1342	M. Metelew	103,9
1949	1000	G. Szirsow	
		S. Wolchonskij	101,093
1949	500	I. Gałanin	
		A. Kondratjew	107,347
1949	500	N. Sorokin	
		A. Podkutow	231,061
1950	300	P. Gorłow	
		M. Mozgunow	131,629
1950	300	B. Banzichin	
		M. Metelew	147,221
1949	124	W. Rodinow	
		G. Czitjan	110,9
1949	100	G. Chotulew	
		A. Podkutow	132,832
1950	100	P. Gorłow	
		A. Ponizowski	152,217
1950	100	E. Karew	
		M. Metelew	161,211
1950	50	W. Rodinow	
		A. Ponizowski	147,046
1950	50	E. Karew	
		A. Ponizowski	148,988
1950	50	E. Karew	
		M. Metelew	159,920
1950	50	B. Rodinow	

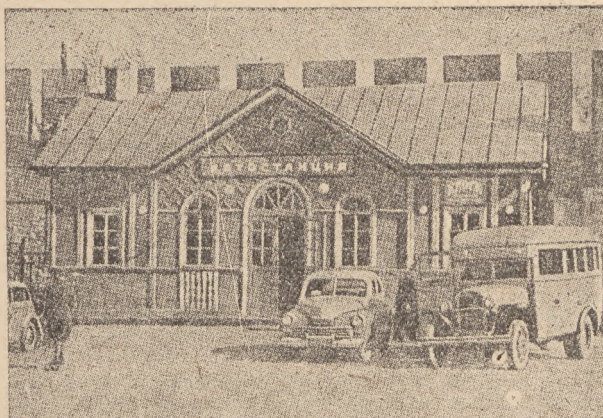
SAMOCHÓD „MOSKWICZ“ (1200 CCM)

1949	1000	L. Giwartowski	
		M. Turkow	83,810
1949	500	L. Griszuk	
		N. Szkałdanow	82,4
1949	100	A. Glebow	
		A. Dawydow	92,716
1949	100	A. Glebow	
		N. Zatulín	97,929
1949	100	L. Giwartowski	
		B. Kaczigin	115,332
1950	100	L. Giwartowski	
		A. Kokorew	116,714
1950	50	A. Gnusarew	
		P. Tebenko	96,092
1950	50	M. Turkow	
		M. Kulikow	114,269
1950	50	B. Kaczigin	
		N. Szkałdanow	114,741

ROZROST KOMUNIKACJI AUTOBUSOWEJ W OBYWODZIE TULSKIM

Na terenie obwodu tulskiego z roku na rok notuje się wzrost komunikacji autobusowej. W końcu 1950 r. na terenie miasta Tuły pracowały 3 linie autobusowe, a teren podmiejski obsługiwany jest przez 16 linii. Długość poszczególnych linii sięga 60 km, a długość wszystkich linii wynosi 628 km.

Rok 1951 przyniesie dalszy rozwój komunikacji autobusowej, ze względu na rozwój przemysłu metalowego w okolicach Tuły.



Na zdjęciu jedna ze stacji autobusowych w Tuły, wybudowana w r 1950

NOWY SAMOCHÓD OSOBOWY — ZIM

Zakłady Samochodowe w Gorkim im. Mołotowa produkują seryjnie — począwszy od końca roku 1950 — nowy samochód osobowy, nazwany ZIM. Charakterystyka tego komfortowego wozu jest następująca. Silnik: 6 cylindrowy o pojemności 3,48 ltr., stopień sprężania 16,7, moc 95 KM przy 3600 obrotach na minutę. Ciężar netto wozu (bez paliwa, wody, olejów, koła zapasowego, narzędzi oraz bez załogi) wynosi 1.800 kg. Wóz ten jest więc aż o 750 kg lżejszy od wozu osobowego ZIS 110. Długość wozu 5530 mm, szerokość 1800 mm, wysokość (przy obciążeniu załogą) — 1660 mm. Rozstaw kół przednich 1460 mm, rozstaw kół tylnych — 1500 mm. Prześwit w najniższym punkcie wozu — 240 mm.

Przy produkcji samochodu ZIM w 50% wyzyskano części podwozia samochodu GAZ — 51 i M — 20 (Pobieda). Nadwozie ZIM-a jest całkowicie nowej konstrukcji.



Na zdjęciu grupa samochodów ZIM w czasie próby fabrycznej w ciężkich warunkach górskich w okolicach Soczi (Krym)

20-LECIE INSTYTUTU SAMOCHODOWO-DROGOWEGO W CHARKOWIE

Instytut Samochodowo - Drogowy, założony w końcu roku 1930, obchodził 20-lecie swej pracy naukowej. Instytut w chwili obecnej posiada 3 Wydziały: a) samochodowy; b) mechaniczny; c) budowy dróg. Poza tym Instytut prowadzi wieczorowe kursy dokształcające wydziału samochodowego i budowy dróg. Łącznie Instytut posiada 20 katedr.

W roku 1949 uruchomiono wielkie laboratorium badania silników samochodowych wyposażone w najnowsze urządzenia oraz specjalne aparatury urządzeń sprawdzających.

Instytut dysponuje nadto szkolnym poligonem, na którym odbywają się ćwiczenia praktyczne, mające na celu bądź to sprawdzenie wyników osiągniętych w laboratoriach, bądź też zajęcia praktyczne przy eksploatacji maszyn drogowych, ciągników oraz zajęcia praktyczne przy budowie dróg kołowych.

W ciągu 20 lat swej pracy Instytut wyszkolił ponad 2500 inżynierów samochodowych oraz inżynierów mechanizacji budowy dróg. Większość absolwentów Instytutu pracuje obecnie na stanowiskach dyrektorów lub naczelników inżynierów fabryk samochodowych, kierowników zespołów projektujących konstrukcje samochodowe itp. Część absolwentów poświęciła się pracy ściśle naukowej — są czynni m. in. jako wykładowcy na średnich i wyższych uczelniach technicznych.

TAKSÓWKI W NOWOSYBIRSKU

W dalekim Nowosybirsku przed kilkunastu laty w ogóle nie widziano samochodu. W ostatnich latach rada miejska wprowadziła komunikację autobusową i taksówkową. Ilość taboru samochodowego rośnie z każdym rokiem. W r. 1950 w Nowosybirsku kursowało już 43 autobusy i kilkadziesiąt taksówek „Pobieda”.



Na zdjęciu stacja taksówek miejskich na placu imienia Stalina w Nowosybirsku.

25,7 CCM — MINIATUROWY SILNICZEK DO ROWERÓW

Miniaturowy silniczek do rowerów wyprodukowała fabryka „Berini” w Holandii. Jest to dwusuwowy jednocylindrowy, o litrażu zaledwie 25,7 ccm. Silnik ten daje moc 1 KM, a zużywa zaledwie 1 litr mieszanki (1 litr benzyny plus 50 gr oleju silnikowego) na przebiegu 80 km. Zbiornik paliwa mieści 1,4 litra mieszanki.

Silniczek ten można wmontować do najbliższego — nawet dziecięcego roweru.

Silniczek „Berini” wmontowany do zwykłego męskiego roweru, przy obciążeniu zwykłym (waga jadącego 80 kg) rozwija szybkość rzędu 25 km/godz. bez pomocy nog jadącego.

ROZWÓJ BULGARSKIEGO PRZEMYSŁU MOTORYZACYJNEGO

Bulgaria przed rokiem 1945-ym nie posiadała zupełnie przemysłu motoryzacyjnego. Wszystkie samochody i autobusy kursujące po drogach bułgarskich były sprowadzane z zagranicy — w latach powojennych przeważnie z Czechosłowacji.

Dopiero po wyzwoleniu bułgarski rząd ludowy rozpoczął pracę nad budową przemysłu motoryzacyjnego w swym kraju. Rezultatem tej pracy było wyprodukowanie w końcu roku 1949-go prototypu pierwszej bułgarskiej ciężarówki, którą nazwano „Dimitrovec” — dla uczczenia wielkiego męża stanu Bułgarii — premiera Dimitrowa.

Prototyp ciężarówki bułgarskiej (silnik sześciocylindrowy o litrażu 9 litr) był wystawiony na Międzynarodowych Targach w Płowdiv w r. 1949. Od tego czasu produkcja ciężarówki „Dimitrovec” posunęła się silnie naprzód.

Nabłmiast jeśli idzie o produkcję ogumienia samochodowego — początki tej produkcji w Bułgarii sięgają lat przedwojennych. Były to tylko początki — produkowano bardzo niewielkie ilości, a jakość bułgarskich opon pozostawała wiele do życzenia. Rynek bułgarski i na tym odcinku był onanowany przez towar pochodzący z fabryk niemieckich.

Po upaństwowieniu zakładów „Haim Bakisch” wytwarzających ogumienie samochodowe, fabrykę znacznie rozszerzono i wyposażono w nowoczesny sprzęt produkcyjny, nadesłany ze Związku Radzieckiego. Gospodarczy Plan 5-letni Bułgarii (1948 — 1953) przewiduje, że w r. 1953 przemysł oponowy w 100% obsłuży potrzeby krajowego transportu samochodowego. W roku 1953 produkcja opon i dętek wzrosła ośmiokrotnie — w porównaniu do roku 1948, a w porównaniu z rokiem 1939 — produkcja wzrosła 25-krotnie.

Należy zaznaczyć, że cały zapas surowca potrzebnego do tej produkcji (zarówno kauczuk naturalny, jak i syntetyczny) Bułgaria otrzymuje ze Związku Radzieckiego.

Należy jeszcze podkreślić silny rozwój bułgarskiego przemysłu samochodowych części zamennych. Największym sukcesem tego przemysłu to wytwarzanie łożysk kulkowych, którą fabryka „Meopro” rozpoczęła w r. 1950. Części zamienne różnego rodzaju wytwarzają zakłady „Inženerna Fabrika” oraz „Sopot”.

Bułgarski Plan 5-letni przewiduje znaczną rozbudowę fabryk części zamennych, w celu całkowitego niezależenia się od przemysłu z zagranicy w tej dziedzinie. Urządzeń do tej produkcji dostarcza ZSRR. W sumie więc — w okresie planu pięcioletniego Bułgaria posunie rozwój swego przemysłu motoryzacyjnego o wielki krok naprzód.

PRZYCZEPKA MOTOCYKLOWA DO PRZEWOZU TOWARÓW

Duża ilość motocykli kursujących w kraju, skłoniła przemysł Czechosłowacji do produkcji specjalnych przyczepek motocyklowych — przystosowanych do przewozu towarów. W przyczepkach tych przewozi się sprawnie jarzyny, owoce, kartofle, mięso itp. Inne zastosowanie przyczepki nowego typu — to przewóz ciepłych posiłków z kuchni stołówek fabrycznych do bardziej odległych miejsc zakładu pracy, względnie dla dozorców odległych składów itp.

Zwrotność, szybkość oraz niskie koszty eksploatacyjne motocykla zapewniają wielkie powodzenie nowemu typowi przyczepki motocyklowej, której zastosowanie rozszerza się w Czechosłowacji z dnia na dzień.

W oszczędzaniu — korzystaj ze wzorów radzieckich

KRZYSZTOF ROŚCISZEWSKI

O nową konstrukcję ram motocyklowych

Do chwili obecnej przeciętny motocykl budowany jest przeważnie na podobieństwo roweru. Jedyną różnicę stanowią: mocniejsza budowa, większe wymiary ogumienia i resorowany przedni widelec. Głównym elementem motocykla jest rama, a nie silnik — jak zdaje się niektórym motocyklistom, skupiającym większość swej uwagi na silniku. Omawiając ramę, ustalmy na początek, że obecnie uważa się za najodpowiedniejsze dla motocykli — koła szprychowe. Koła pełne, a zwłaszcza przednie, zwiększyłyby znacznie powierzchnię boczną naszego dwukołowego pojazdu, co nie pozostałoby bez złego wpływu na stateczność motocykla (przy podmuchach bocznego wiatru).

Przedni teleskopowy widelec ze swoim hydraulicznie kontrolowanym skokiem, osiągnął obecnie znaczny stopień doskonałości. Jedynie ochrona jego części trących przed wszędzie przenikającym kurzem, pozostawia naogół wiele do życzenia i wymaga rozwiązania, które by było skuteczne i estetyczne.

Wracając do ramy, ropatrywać ją będziemy jako całość, łącznie z zawieszeniem obu kół, wachlarzami, zbiornikiem paliwa oraz siedzeniem (względnie siedzeniem).

O zespole napędowym nie będziemy tu więcej mówić, ograniczając się narazie do żądania, by zarówno motocykl na codzień, jak i motocykl wyścigowy, miały element przenoszący moc ze skrzyni przekładniowej na tylne koło — **całkowicie osłonięty** przed kurzem i błotem. Doświadczenie z wyciągającymi się łańcuchami uczy nas, że najlepszym środkiem przeniesienia napędu jest użycie wałka kardanowego. W przypadku jednak, gdy zdecydowaliśmy się na łańcuch — przynajmniej osłoniemy go szczelnie, pozwalając osłonie wahać się razem z tylnym widełcem.

Rama powinna być tak skonstruowana, by tylne koło wykonywało w czasie resorowania ruch **tylko w płaszczyźnie pionowej**, przechodzącej przez osi zwrotnicy przedniego widełka, bez żadnych bocznych odchyśleń. Poza tym osi tylnego koła powinna **zawsze pozostawać ściśle prostopadła** do osi zwrotnicy, czyli tzw. główicy („główki”) ramy. Krótko mówiąc całość nie może ugiąć się na bok, lub podlegać wyraźnemu skręcaniu, pod działaniem sił pochodzących od różnorakich nierówności terenu, lub szosy. Ponadto musimy przewidzieć dostatecznie duże i wygodne siedzenie dla dwóch osób oraz schowki na narzędzia i inne przedmioty. Całość winna być zbudowana mocno, lekko i estetycznie. Społeczny punkt widzenia żąda taniej produkcji.

O kształcie ramy decyduje wybór systemu zawieszenia tylnego koła i odwrotnie. Z tego powodu do niedawna większość konstrukcji tylnego zawieszenia stanowiły tzw. teleskopy, które można dokonstruować do każdej klasycznej ramy motocyklowej, bez większych zmian dotychczasowej całości. Obecnie większość konstruktorów zdecydowała, że najodpowiedniejszym sposobem prowadzenia tylnego koła jest system wahliwego tylnego widełka.

Mamy więc już widelec teleskopowy z przodu oraz wahliwy widelec tylny. Pozostaje „tylko” połączyć łożysko tylnego widełka z głowicą ramy, w sposób możliwie prosty i sztywny. Najprostszym wyjściem byłoby zastosowanie jednego prostego dźwigu, o przekroju zamkniętym. Ostatnio pojawiło się na świecie kilka motocykli najlżejszego typu, które posiadają taką „ramę”.

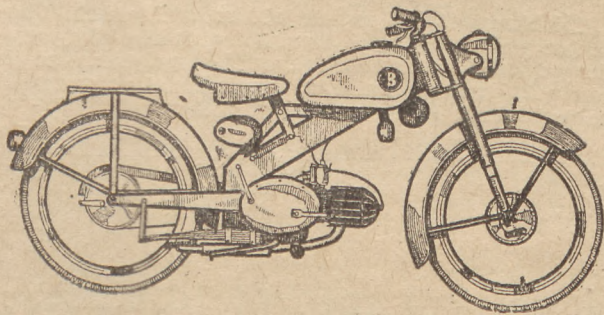
Przy tych małenstwach można sobie pozwolić na takie uproszczenie, bo zespół napędowy jest mały i lekki. Jednak już tu widzimy szereg wad, jak skaczący tylny wachlarz i niespokojne naogół linie. Trzeba więc dla większych maszyn szukać rozwiązań, któreby jednak miały w zasadzie swej podobną myśl.

Od dawna uważa się — zupełnie słusznej zresztą — że najlepszym elementem konstrukcyjnym ram i nadwozi pojazdów mechanicznych są **zamknięte cienkościenne profile**. A więc rury okrągłe, owalne lub prostokątne.

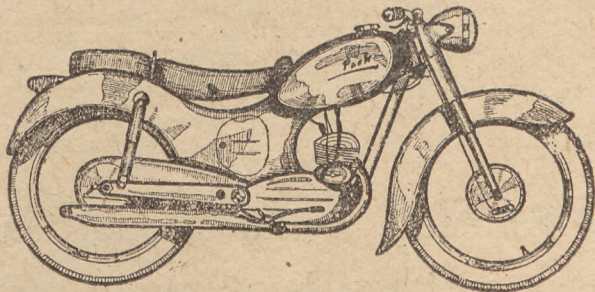
Wszem można by się z tą zasadą zgodzić w konstrukcji droższych, silniejszych motocykli. Natomiast w **tańszej**, masowej konstrukcji i poprawnej wytrzymałościowo — napewno nie! Przecież prasowane profile z blachy, takie jak w BMW R35, DKW — SB lub w „Eshaelce” są niezamknięte, więc bardzo dalekie od ideału!

Mamy jeszcze inne wzory, na których możemy się opierać. Zwróćmy uwagę na główną część ramy takiego DKW — NZ, Victorii, lub Zündappa 350. Ramy te w całości swej konstrukcji nie różnią się niczym od innych „typowych” ram. Jedna jednakże myśl warta jest podchwycenia. Chcemy tłoczyć ramy z blachy — z dwu połówek zespawanych razem. Przytym tył ramy niosący siedzenia wraz z błotnikiem tylnego koła, winien stanowić sztywną całość tłoczoną z blachy, zespawaną z właściwą ramą.

Zupełnie jak zabawki dla dzieci — duże połowki zespawane razem — oto cała rama. Myślicie, że to utopia? Popatrzcie więc na rysunek prototypu stodołdziesiątkipiatki sportowego Pucha!



1. Najnowsza setka firmy Benelli (Włochy) posiada ramę prostej i logicznej konstrukcji. Wadą jej jest „skaczący” tylny błotnik.



2. Prototyp motocykla sportowego Puch 125 (produkowany ma być dopiero w początkach 1951 r.) — posiada dosyć niecodzienny układ ramy. Dwie blaszane „wytloczki” zespawano na grzbiecie — i cała parada. Tylny łańcuch całkowicie zakryty.

Zalety tej konstrukcji z punktu widzenia fabrykacyjnego widoczne są na pierwszy rzut oka. Wytrzymałościowo nic jej nie można zarzucić. A i estetyka jest na poziomie. Chodzi tylko o właściwy kształt. Na samonośny tylny wachlarz przyczepimy wprost „Dualseat“ z gąbczastej gumy. Po bokach przyspawamy wielkie schowki, usztywniające konstrukcję i poprawiające linię. Zbiornik paliwa normalny. Zespół napędowy, który posiada zbiornik oleju w karterze, ochronimy od spodu płytką wianienką tłoczoną z grubej blachy, zawieszoną z przodu na tłoczonym profilu zamkniętym.

Oto w paru słowach omówione zasadnicze linie motocykli przyszłości i — jak wydaje mi się — przyszłych polskich 250-tek, 350-tek i 500-tek.

Krzysztof Rościszewski



P. Z. MOT. URUCHOMIŁ W KRAKOWIE STAŁĄ SZKOŁĘ MOTORYZACYJNĄ

Zarząd P. Z. Mot. Okręgu Krakowskiego prowadził i prowadzi swą pracę dwukierunkowo. Pierwszym z nich — to zagadnienia sportowe, a drugim — zagadnienia szkolenia nowych wykwalifikowanych kadr.

Zagadnienie kadr rozpracowywane było dotychczas na różnego rodzaju kursach organizowanych przez referat szkoleniowy P. Z. Mot. Jednakże praca dorywcza nie daje nigdy takich rezultatów, jak praca stała. Wychodząc z tego założenia P. Z. Mot. przystąpił do zorganizowania na terenie Krakowa stałej szkoły motoryzacyjnej. Znalazła ona swe pomieszczenie przy Ośrodku Motoryzacyjnym P. Z. Mot. przy ul. Wiończaków.

Szkoła wyposażona została we wszystkie potrzebne modele i inne pomoce naukowe, a oprócz tego posiada swój własny warsztat, gdzie przyszli kierowcy będą się mogli szkolić praktycznie. Szkoła rozporządza również swoim własnym taborem samochodowym, przeznaczonym wyłącznie do szkolenia.

Na kursach stałych organizowanych w ramach szkoły, szkolić się będzie nie tylko na kategorii podstawowe — a więc według nowego podziału na kat. V, IV i III, ale także — przeszkalać się będzie tych kierowców, którzy wymienione kategorie już posiadają, a którzy chcieliby uzyskać kategorie wyższe. Sprawa ta ma wielkie znaczenie ze względu na dający się w Krakowie odczuwać brak kierowców o wyższych kategoriach.

Szkoła motoryzacyjna rozpoczęła swą normalną, stałą pracę z dniem 14-go listopada. Prowadzić ona będzie równolegle po trzy do czterech kursów, co umożliwi szybkie wypełnienie luk w kadrze kierowców.

(Z. Ch.)

ROSNA KADRY NOWYCH SPORTOWCÓW MOTOROWYCH

W ubiegłym roku, przy Państwowej Szkole Przemysłowej w Krakowie, z inicjatywy Polskiego Związku Motorowego i uczniów tejże szkoły — powstało Koło Motorowe, które jako pierwsze tego rodzaju w Krakowie i województwie otrzymało numer 1.

Uczniowie Państwowego Gimnazjum i Liceum im. króla Jana Sobieskiego postanowili również utworzyć podobne Koło. Zebranie organizacyjne odbyło się w grudniu ub. r., wyłaniając spośród zebranych zarząd Koła oraz opracowując plan pracy Koła Motorowego.

Plan ten przewiduje m. in. szkolenie kierowców samochodowych i motocyklowych, organizację kursów, odczytów i pogadanek, dzięki którym członkowie Koła zapoznawac się będą ze wszystkimi zagadnieniami motoryzacji i sportów motorowych.

Członkowie Koła Motorowego przechodzić będą również szkolenie praktyczne w Ośrodku Motorowym Pol. Zw. Motorowego w Krakowie.

Na wezwanie obecnego na zebraniu organizacyjnym delegata Koła Motorowego nr 1 — nawiązało się między obydwoma Kołami współzawodnictwo w pracy i szkoleniu. (zch.)

SEKCJA MOTOROWA KRAKOWSKIEGO „OGNIWA” WE WŁASNYM LOKALU I WARSZTACIE

Największą troską Sekcji Motorowej krakowskiego „Ogniwa” był dotychczas lokal. Wprawdzie znalazł się kątek w Klubie, ale był on absolutnie za mały dla prac Sekcji, a już specjalnie w okresie zimowym — gdy sekcja przechodziła z czynnego życia sportowego do prac szkoleniowych i świetlicowych.

Trzeba było koniecznie znaleźć jakieś rozwiązanie.

Dzięki przychylnemu i koleżeńskiemu zrozumieniu sprawy przez jednego z członków Sekcji, a mianowicie inż. Otorowskiego, sprawa została pomyślnie załatwiona. W Ryńku Dębnickim Sekcja Motorowa otrzymała lokal. I to nie tylko lokal świetlicowy, który daje możliwość swobodnego szkolenia, zebrania i zajęć świetlicowych, ale także mały ale dobrze wyposażony warsztat mechaniczny.

Tokarka, wiertarki, różnego rodzaju sprzęt techniczny — umożliwi członkom Sekcji dokonywanie we własnym zakresie niezbędnych, mniejszych, a nawet większych napraw sprzętu motorowego.

Członkowie Sekcji wraz z jej kierownikiem ob. Wünschem poświęcają każdą swą wolną chwilę, aby posiadany lokal i warsztat jak najlepiej przystosować do celów, które ma spełniać, a w przyszłości przekształcić go w Ośrodek Motorowy Sekcji. (zch.)

Pamiętaj, że na śliskiej jezdni
droga hamowania samochodu jest znacznie dłuższa

PRZEGLĄD BIBLIOGRAFICZNY CZASOPISM TECHNICZNYCH

1. J. Zakin — Właściwości eksploatacji pociągów samochodowych. (Osobienności eksploatacji awtopojezdów — *Awto mobil*, Nr 1, 50, s. 3, 3 str. 4 rys. 2 tabl.).

Racjonalne stosowanie przyczep w transporcie samochodowym pozwala na pełniejsze wykorzystanie posiadanego taboru i przynosi niewątpliwie korzyści gospodarce państwowej. Bardziej forsowne warunki pracy samochodu w roli ciągnika wymagają częstszej i bardzo starannej obsługi technicznej, którą winny być objęte również przyczepy. Ze względu na trudniejsze warunki pracy i większe możliwości wypadków — do prowadzenia pociągów samochodowych, potrzebni są uważni, opanowani i odpowiednio wyszkoleni kierowcy.

2. N. Brusiancew i D. Lewin — Stosowanie płynu niezamarzającego B-2 i wymagania w stosunku do zimowych olej i smarów. (Przymiennienie antifriza B-2 i trybowania k zimnim smazkam — *Awto mobil*, Nr 1, 50, s. 6, 3,5 str., 1 fot. 2 rys. 2 wykr. 4 tabl.).

Zamieszczono charakterystykę techniczną niezamarzającego płynu B-2. Podano najczęściej popełniane błędy przy magazynowaniu i użytkowaniu mieszanin niezamarzających oraz sposoby i przepisy dla uniknięcia tych błędów. Rozważania na temat rozruchu samochodów parkujących na otwartym powietrzu. Podwyższone wymagania w stosunku do zimowych gatunków olej i smarów samochodowych przy bezgarażowym parkowaniu.

3. E. Demjanow — Rozruch silników gaźnikowych bez podgrzewania. (Pusk karbiuratornych dwigatielej bez podogriewa — *Awto mobil*, mies., Nr 5, maj, 50, s. 13, 3 str. 4 rys. 1 wykr. 2 tabl.).

Analiza przyczyn utrudniających rozruch zimnego silnika gaźnikowego przy niskiej temperaturze oraz przegląd różnych sposobów podgrzewania silnika. Rozpowszechnianie się w Związku Radzieckim metody rozruchu bez podgrzewania. Opis stosowanych przy tej metodzie środków oraz ich wady i zalety. Nieco większe zużywanie się gładzi cylindrowych, pierścieni tłokowych i panewek wału korbowego zaobserwowano przy „zimnym” rozruchu. U nas w kraju, gdzie brak jeszcze dostatecznej ilości zajęzdn samochodowych, odpowiednio opracowana metoda zimnego rozruchu może znaleźć szerokie zastosowanie.

4. W. N. Barszew — Pięciotonowa ładowarka model 4001. (Awtopogruzyczek gruzopodjomnostiu 5 to model 4001. — Mechanizacja trudnojmkich i tiazolych rabot, mies. Nr 1, styczeń 50, s. 39, 4 str. 1 rys. 5 fot. 2 tabl.).

Opis nowego typu pięciotonowej ładowarki oraz jej krótka charakterystyka techniczna. Podane są wyniki prób przeprowadzonych z 2 egzemplarzami prototypowymi ładowarki 4001 w najrozmaitszych warunkach. Wydajność nowej ładowarki jest równa, a przy niektórych pracach załadunkowo - rozładunkowych nawet wyższa, niż wydajność pracy parowych dźwigów kolejowych. Ze względu na wysokie zalety techniczne, jak duża zdolność manewrowania, łatwość obsługi, dostęp do wszystkich mechanizmów i ekonomiczność — opisany model ładowarki może znaleźć szerokie zastosowanie w najrozmaitszych gałęziach gospodarstwa narodowego.

5. T. W. Aleksiejewa — O pompach do napędów hydraulicznych w skreperach i buldożerach. (O nasosach dla gidropriwodow skreperow i buldozerow. — Mechanizacja Stroitelstwa, tom 7, Nr 2, luty, 50, 2 str. 6 rys. 1 tabl.).

Charakterystyki 2 typów pomp zębatych do napędów hydraulicznych. Analiza przyczyn powodujących szybkie zużywanie się pomp marki UG — 1M. Opis zmian już wprowadzonych oraz proponowanych w konstrukcji pompy oraz w technologii wykonania poszczególnych elementów w celu przedłużenia okresu wydajnej pracy wymienionych pomp.

6. P. J. Muzlukin — Samochód GAZ — 63. (Awto mobil GAZ — 63. — Awtomobilnaja i Traktornaja

Promyslennoost, mies., Nr 7, lipiec, 50, wklejka, str. 2, 3 rys. 8 fot.).

Krótką charakterystykę techniczną samochodu ciężarowego GAZ — 63 oraz zasadnicze cechy konstrukcyjne różniące się od modelu GAZ — 51. Czynniki podnoszące zalety terenowe wozu GAZ — 63: napęd na wszystkie 4 koła, jednakowy rozstaw kół przednich i tylnych, właściwie dobrany wymiar opon terenowych, prawidłowo obliczony stosunek przekładni, wystarczająca moc silnika, doskonała widoczność drogi, zwrotność i łatwość kierowania. Samochód GAZ — 63 może poruszać się pewnie na bezdrożach, a jako samochód drogowy rozwija dość znaczną szybkość i nadaje się do jazdy z dwutonową przyczepką.

7. N. P. Stiepiczew — Nowe świece zapłonowe. (Nowyje zapalnyje swiecz. — Awtomobilnaja i Traktornaja Promyslennoost, mies., Nr 6, czerwiec, 50, 3 str. 4 rys. 2 mikrofit., 2 tabl.).

Warunki pracy świecy zapłonowej w silniku stwarzają bardzo wysokie wymagania w stosunku do jej konstrukcji, materiału i wykonania. Przegląd czynników mających wpływ na wartości cieplne świec. Opis konstrukcji nowego typu świec o małych wymiarach i średnicy gwintu 100 mm z izolatorami korundowymi. Duże zalety izolatorów z korundu krystalicznego w stosunku do mikowych i porcelanowych: większa przewodność cieplna, odporność przeciw zaolowaniu przy użyciu benzyny etylizowanej, większa wytrzymałość mechaniczna oraz zachowanie własności dielektrycznych przy wysokich temperaturach. Zastosowanie izolatorów korundowych pozwoliło rozwiązać zagadnienie pewnie działającej świecy do nowoczesnych silników szybkoobrotowych o podwyższonym stopniu sprężania.

Inż. R. Czaplicki

NOWE KSIĄŻKI RADZIECKIE

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

S. A. Iofunod — A. A. Cyrin — „Eksploatacja samochodów w gospodarstwie rolnym” (Moskwa — Leningrad, Sielchozgiz, 1950 r.), stron 358, nakład 40.000 egz.

W. A. Korobow — „Ciągniki, samochody i silniki rolnicze” (Moskwa — Sielchozgiz, 1950 r.), stron 448, nakład 25.000 egz.

A. F. Andronow — J. A. Chalfan — „Samochód Moskwiacz” (Moskwa — Maszgiz 1950 r.) stron 230, nakład 100.000 egz.

J. M. Drujan — „Drogi obniżenia kosztów własnych w przewozach osobowych” (Moskwa — Ministerstwo Gospodarki Komunalnej RSFSR, 1950 r.), stron 176, nakład 3.000 egz.

M. M. Tomyszew — „Akumulatory starterowe” (Kijów — Gostechizdat Ukrainy, 1950 r.), stron 68, nakład 15.000 egz.

W. A. Machin — I. Ch. Argir — „Podręcznik kierowcy II klasy” (Moskwa — Ministerstwo Gospodarki Komunalnej RSFSR, 1950 r.), stron 283, nakład 50.000 egz.

D. A. Rubiec — „Gaźniki nowych radzieckich samochodów” (Moskwa — Ministerstwo Gosp. Komunalnej RSFSR, 1950 r.), stron 160, nakład 10.000 egz.

E. A. Czudakow — J. E. Malachowski — „Atlas konstrukcji radzieckich samochodów” — 3 części (Moskwa — Maszgiz, 1948 — 1950 r.).

A. W. Kariagin — G. M. Sołowiew — „Podręcznik samochodu” (Moskwa — Leningrad, wydanie państwowe org. „Kultura Fizyczna i Sport” 1949/50 r.), stron 248, nakład 80.000 egz.

W. Jerusalimskij — „Razem z kierowcą” (opowiadanie z życia automobilistów) — stron 250, rysunków 227, nakład 30.000 egz. (wydanie państwowe w zakresie literatury dla młodzieży: Moskwa — Leningrad 1949 r.).

A. D. Abramowicz — „Charakterystyki techniczne radzieckich samochodów” (Moskwa — Ministerstwo Gospodarki Komunalnej RSFSR, 1950 r.) — stron 88 nakład 10.000 egz.

WYDAWNICTWA KOMUNIKACYJNE

wydały 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 międzynaprawczego	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
		SM-174 Instrukcja o miesięcznych kartach eksploatacyjnych poj. mech.	

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 przedłużenie ważności dowodów rejestracyjnych	0.18

b) Pozwolenie na prowadzenie poj. samochodowych

	Cena zł.
SM-212 Wniosek o wydanie pozwolenia	0.36
SM-213 Świadectwo 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