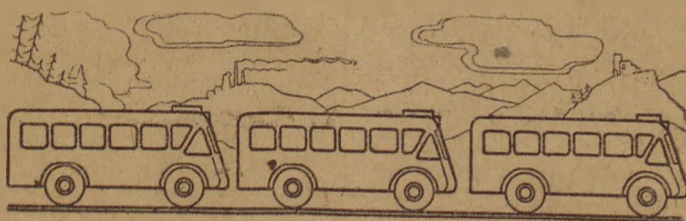


Motoryzacja

50



**PRACOWNICY TRANSPORTU
SAMOCHODOWEGO
NAPRZÓD DO ZWYCIĘSKIEGO
WYKONANIA ZADAŃ
CZWARTEGO ROKU
PLANU 6-LETNIEGO!**



Zapewnienie maksymalnego zaspokojenia stale rosnących materialnych i kulturalnych potrzeb całego społeczeństwa jest celem produkcji socjalistycznej; nieprzerwalny wzrost i doskonalenie produkcji socjalistycznej na bazie najwyższej techniki jest środkiem do osiągnięcia celu.

Takie jest podstawowe prawo ekonomiczne socjalizmu.

(Ekonomiczne problemy socjalizmu w ZSRR)

JÓZEF STALIN

TREŚĆ ZESZYTU NR 1

TERENOWE KOMISJE PLANOWANIA GOSPODARCZEGO NIE SPEŁNIAJĄ ZADAŃ <i>mgr. Tymiński</i>	1
METODA ANALIZY ZESPOŁOWEJ W PLANOWANIU — <i>J. Wasilewski</i>	4
ANALIZA WYKONANIA PLANU OBSŁUGI TECHNICZNEJ I NAPRAW — <i>R. Łazarek — St. Kramarzewski</i>	8
PLANOWANIE REALIZACJI Z PRZEWOZÓW W TRANSPORCIE SAMOCHODOWYM TOWAROWYM — <i>mgr. F. Marczak</i>	11
PRZODOWNICY PRACY W PKS — <i>C. S.</i>	11
ZNAJOMOSC PRZEPISÓW O RUCHU WARUNKIEM BEZPIECZENSTWA NA DROGACH — <i>mgr. E. Olechnowicz</i>	16
CZY PRZYWRÓCIĆ SYGNAŁY DŹWIĘKOWE NA ULICACH WARSZAWY? — <i>mgr. J. Wojciechowski</i>	19
O SZKOLENIU KIEROWCÓW SAMOCHODOWYCH — <i>Z. Lipowski</i>	19
CZYNNIKI WPLYWAJĄCE NA WŁAŚCIWE SZKOLENIE KIEROWCÓW — <i>inż. J. Kleber</i>	20
PIERWSZY REMONT WZORCOWY SAMOCHODU WZNS — <i>inż. W. Leśniak</i>	21
SWIECA W SILNIKU GAZNIKOWYM — <i>inż. J. Tauer</i>	22
MOTOCYKLE 125 CCM W RAIDOWYCH MISTRZOWSTWACH POLSKI 1952 R. — <i>inż. T. Łaszkiewicz</i>	24
I KRAJOWY ZJAZD RACJONALIZATORÓW PKS — <i>inż. J. Mazurkiewicz</i>	27
NOWE POMYSŁY RACJONALIZATORSKIE	27
WYJAŚNIENIA DO REGULAMINU PŁAC PRACOWNIKÓW SAMOCHODOWYCH — <i>M. Lis</i>	29
KSIĄŻKI NADEŚLANE	30
PRZEGLĄD DOKUMENTACYJNY TRANSPORTU SAMOCHODOWEGO	31

REDAGUJE KOMITET. Adres Redakcji: Warszawa, ul. Hoża 63 tel. 8-92-80/85 wew. 55-06, 55-01.

ADMINISTRACJA: „Wydawnictwa Komunikacyjne” — Warszawa, Al. Jerozolimskie 107, tel. 8-77-30 wew. 27.
Konto czekowe PKO — „Motoryzacja — czasopismo — Warszawa”, nr I-1955/110. Prenumerata: kwartalnie zł 13 gr 50, za pół roku zł 27, za rok zł 54.

Zamówienia i wpłaty za prenumeratę przyjmują wszystkie urzędy pocztowe oraz listonosze.
Wszelkie reklamacje dotyczące prenumeraty należy kierować bezpośrednio do urzędu pocztowego względnie do listonoszy — tj. w miejscu zamawiania prenumeraty.

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

Nakład 6.570 egz. Ark. druk. 4, papier druk. sat. — VII/A1/ 70. Oddano do druku 2.I.53 r. Druk ukończono 4.I.53 r.
Zakł. Graf. RSW „Prasa” — Al. Jerozolimskie 125. Zam. 3255. 3-B-30818.

Motoryzacja

ORGAN MINISTERSTWA TRANSPORTU DROGOWEGO I LOTNICZEGO

Rok VIII

STYCZEŃ 1953 r.

Nr 1 (77)

MRG. STANISŁAW TYMINSKI

Konieczne jest usprawnienie planowania przewozów przez terenowe KPG

Plan 6-letni stawia przed gospodarką ogólnonarodową między innymi zadania koordynacji wszelkich poczynań dla budowy i ugruntowania podstaw socjalizmu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej. Koordynacja taka konieczna jest również w zakresie zaspakajania zadań przewozowych, wynikających z potrzeb życia gospodarczego.

Na odcinku transportu drogowego notujemy dotychczas szereg braków i niedociągnięć.

Realizacja planu eksploatacyjnego PKS w oparciu o zatwierdzone przez Wojewódzkie Komisje Planowania Gospodarczego (WKPG) miesięczne plany zadań przewozowych PKS napotyka na duże trudności z winy usługobiorców. Korzystający z usług Państwowej Komunikacji Samochodowej zasadniczo nie przywiązują żadnej wagi do sporządzenia miesięcznego planu przewozu i przedstawienia go WKPG w terminie do zatwierdzenia. Obowiązek ten traktowany jest przez usługobiorców jako „zło konieczne”, z którym trzeba się pogodzić, z uwagi na to że wypływa z zarządzeń władz ogólnych.

W wyniku takiego podejścia zrozumiałe jest dalsze postępowanie poszczególnych użytkowników taboru PKS. Tak więc jedni z nich nie przedstawiają w ogóle miesięcznych swych zapotrzebowań na tabor, licząc się z tym że usługi dla nich mające charakter „priorytetowych” będą musiały być wykonane przez PKS niezależnie od ujęcia ich w miesięcznym planie przewozu, a to w razie potrzeby w drodze interwencji za pośrednictwem władz nadrzędnych.

Również z reguły nie planują przewozów ci usługobiorcy, którzy na zasadzie uchwał Prezydium Rządu mają zabezpieczony transport przez PKS.

Druga kategoria użytkowników taboru PKS składa swój miesięczny plan przewozów, ale jest on nierealny albo ze względu na nierzeczywistą masę planowaną do przewozu, albo też ze względu na to, że zaplanowana masa nierównomiernie w ciągu miesiąca jest oddawana przez nich do przewozu, tworząc w końcu miesiąca — względnie w końcu dekady — nasilenia przewozowe niemożliwe do pokonania.

Na tych więc przesłankach oparta praca taboru PKS sprowadza się do usankcjonowania bezplanowych przewozów, które wysoce utrudniają PKS wykonanie planu eksploatacyjnego opartego o wysokie wskaźniki. Plan ten z konieczności zbudowany na podstawie wydolności taboru nie jest i nie może być synchronizowany z przewozami wykonywanymi przez PKS i kształtującymi miesięczny plan przewozów. Również z tych względów tabor PKS nie jest w pełni i racjonalnie wykorzystany w poszczególnych miesiącach planu rocznego, a w okresie nasilenia przewozów (tj. w szczytach przewozowych) jest eksploatowany niezgodnie z założeniami planu PKS. Jest to więc zasadniczy mankament w pracy jednostek PKS w terenie, mankament, który powtarza się z roku na rok i dotychczas nie został usunięty — wymaga więc pełnego naświetlenia, aby dotychczasowe niedociągnięcia nie powtórzyły się w czwartym roku Planu Sześciolletniego.

Sprawę ustalania okresowych zadań przewozowych Państwowej Komunikacji Samochodowej reguluje Okólnik Przewodniczącego Państwowej Komisji Planowania Gospodarczego nr 9 z dnia 31.VII.1950 r., wydany, „w celu przestrzegania właściwej hierarchii potrzeb przewozowych oraz zlikwidowania bezplanowych dyspozycji taboru przedsiębiorstwa „Państwowa Komunikacja Samochodowa” (PKS)“.

W myśl punktu 1 wspomnianego okólnika Przewodniczący WKPG winni zwoływać nie później niż do 10-go każdego miesiąca poprzedzającego okres planowany konferencje w sprawie ustalania miesięcznych zadań przewozowych PKS, dla przedsiębiorstw społecznych. Zadaniem konferencji, w myśl pkt. 3 Okólnika, jest wszechstronne naświetlenie najpilniejszych potrzeb przewozowych w skali wojewódzkiej oraz dokonanie na podstawie właściwej oceny sytuacji — rozdziału taboru dyspozycyjnego PKS pomiędzy instytucje korzystające z usług PKS.

W Okólniku tym liczone się z tym, że zapotrzebowania w wielu przypadkach będą przekraczały możliwości taborowe PKS, wobec czego WKPG winny uwzględniać jedynie zapotrzebowania na przewozy — po stwierdzeniu, że tabor własny instytucji zgłaszającej zapotrzebowanie został całkowicie i celowo wykorzystany. Okólnik daje przy tym wskazówki, że WKPG winna przede wszystkim uwzględniać potrzeby przedsiębiorstw podległych Ministerstwu Budownictwa i Ministerstwu Handlu Wewnętrznego, w przypadku zaś zgłaszania potrzeb przekraczających możliwości przewozowe lokalnych placówek PKS — dokonać właściwej repartycji taboru (pkt. 4 i 5 Okólnika).

Okólnik ten — w powiązaniu z Zarządzeniem Przewodniczącego Państwowej Komisji Planowania Gospodarczego nr 334 z dnia 21 sierpnia 1951 roku w sprawie powierzenia przewodniczącym Wojewódzkich Komisji Planowania Gospodarczego terenowej koordynacji przewozu — ma zasadniczy charakter, jeżeli chodzi o regulację współpracy PKS z korzystającymi z jej usług w terenie.

Z postanowień wspomnianych zarządzeń wynika, że:

a) WKPG ustala hierarchię potrzeb przewozowych w terenie zaspakajanych przez PKS;

b) zamieszczenie poszczególnych instytucji w miesięcznym planie zadań przewozowych PKS, w szczególności w okresie wzmożonych przewozów i niedostateczności środków przewozowych PKS, uzależnione jest od stwierdzenia przez WKPG, że zainteresowana instytucja wykorzystwała w pełni i racjonalnie własny tabor;

c) zatwierdzony plan zadań przewozowych PKS powinien mieć charakter operatywnego i uwzględniać równomierne rozłożenie zadań przewozowych na wszystkie dni robocze w ciągu miesiąca;

d) plan ten powinien być ułożony w kolejności zaspokojenia w pierwszym rzędzie najpilniejszych potrzeb w terenie;

e) w przypadkach niemożności obsłużenia przez PKS pracy o charakterze kluczowym WKPG powinna te trudno-

ści zgłosić bezpośrednio do Dep. Komunikacji i Łączności PKPG.

Cytowane postanowienia jasno formułują obowiązki korzystających z usług PKS, jak również uprawnienia WKPG.

* * *

Nie może ulegać wątpliwości, że WKPG (KKT) powołana jest w terenie do ustalania hierarchii potrzeb przewoźników, gdyż ma w zasobie możliwość zebrania tych elementów, które potrzebne są do nasświetlenia sytuacji w terenie i wyciągnięcia wniosków. — Z dotychczasowej praktyki wynika jednakże, że poszczególne WKPG nie rozporządzają potrzebnymi danymi do właściwego ustawienia w terenie hierarchii potrzeb, gdyż nie dysponują zasadniczym w tym względzie materiałem, jakim byłby kompletny i realny wojewódzki plan przewozów.

WKPG niedostatecznie czuwają, aby instytucje korzystające z usług przewoźników PKS składały w terminie swe miesięczne plany przewozowe. Również widocznie WKPG nie analizują i nie kontrolują przedstawionych planów na okoliczność ich realności zarówno pod względem wielkości planowanej masy przewozowej, jak również jej natężenia i regularności w miesięcznym planie przewozowym — gdyż w praktyce tylko znikomą część usługobiorców składa swe miesięczne plany przewozowe, których wykonanie — jak już wyżej zaznaczono — następcza Państwowej Komunikacji Samochodowej dużo trudności, ponieważ są całkowicie nierealne.

Dość często masa przewieziona poza planem w poszczególnych ekspozyturach PKS wielokrotnie przekracza masę objętą planem WKPG.

Rozpatrywanie i zatwierdzanie przez WKPG (Pow. KPG) miesięcznych planów zadan przewoźników PKS jest więc w całej rozciągłości nierealne i nie spełnia absolutnie swego zadania, gdyż nie daje obrazu planowej pracy taboru PKS, na której mogłaby się oprzeć Państwowa Komunikacja Samochodowa.

Odpawy miesięczne WKPG (Pow. KPG) mają formalny charakter, mijając się całkowicie z wytycznymi zawartymi w Okólniku PKPG nr 9 z dnia 31.VII.1950 r.

Z tymi zasadniczymi niedociągnięciami planowania przewozów wiąże się liczne interwencje korzystających z usług PKS, którzy — zwłaszcza w okresie nasilenia przewozów — domagają się szybkiego wykonania usług, motywując ich ważnością i znaczeniem priorytetowym. WKPG natomiast nie są w stanie zająć odpowiedniego stanowiska, bo nie rozporządzają — jak już wyżej zaznaczono — realnym i kompletnym planem przewozów.

Stan ten wynika i ma swój początek w nieprawidłowym zaplanowaniu oddolnym przewozu ładunków w rocznym planie, będącym częścią składową projektu planu gospodarczego danej jednostki.

Jak wynika z dotychczasowej praktyki PKS jednostki te błędnie zestawiają plan przewozu w zasadniczych elementach tj. w tonach i tonokilometrach.

Wielkości przewozu podawane w tonokilometrach budzą zasadnicze zastrzeżenia i wynikają raczej z nieznajomości metodyki planowania w tym względzie. Poszczególne jednostki przewidują w swych planach niejednokrotnie fantastyczną średnią odległość przewozu jednej tony — np. planują usługi w rozmiarach 800 ton i tonokilometrów 28 milionów.

Podawane wielkości przewozu w tonach w skali rocznej jedynie są najbliższe liczbom realnym, a to ze względu na oparcie ich o elementy produkcji, obrotu towarowego, zaopatrzenia itp. danej jednostki. Natomiast rozbieżność masy przewozowej w czasie tj. w poszczególnych kwartałach planu rocznego jest przypadkowa i nierealna.

* * *

Dalszy etap pracy związanej z uzgadnianiem tych planów — w szczególności przez terenowe komisje planowania gospodarczego — nie jest zgodny z instrukcjami, wydanymi przez PKPG.

Na podstawie otrzymanych przez PKS planów przewozowych wynikałoby, że:

1. WKPG nie analizują tych planów pod względem ich realności w szczególności w odniesieniu do wielkości masy planowanej do przewozu, średniej odległości przewozu i obliczonych na tej podstawie tonokilometrów.

2. WKPG (KKT) nie badają również przedstawionych planów pod kątem racjonalnego podziału masy przewo-

wej na różne środki transportowe, jak również nie dokonywają wspólnie z Wydz. Kom. Drog. podziału masy przewozowej pomiędzy poszczególne organizacje transportu samochodowego — zgodnie z Uchwałą nr 805.

Dlatego też wszystkie zasadnicze niedociągnięcia w odniesieniu do rocznego planu przewozów znajdują swój pełny wyraz w miesięcznym planie przewozowym przedstawionym PKS do wykonania.

Na niedociągnięcia wymienione duży wpływ ma nieznajomość zasad planu eksploatacyjnego PKS i jego powiązania z planem przewozu przez Biura Transportowe (Ref. Transportowe) jednostek gospodarczych oraz Działy Transportu i Łączności (Ref. Transportowe) terenowych komisji planowania gospodarczego.

Celem zarządzenia temu należałoby w szerokim zakresie przeprowadzić akcję szkolenia w terenie pośród zainteresowanych pracowników. Właściwą rolę mogłaby w tym szkoleniu odegrać Państwowa Komunikacja Samochodowa.

Poza nieznajomością zasad planu eksploatacyjnego również pewną rolę w tych niedociągnięciach odgrywa moment niedoceniania znaczenia planu przewozowego dla przedsiębiorstwa transportu samochodowego, w szczególności dla państwowego publicznego przewoźnika, jakim jest Państwowa Komunikacja Samochodowa.

Wątpliwości co do wartości realnego planu przewozowego dla PKS mogą nasuwać się również stąd, że miesięczne plany usługowe w transporcie drogowym — w myśl Okólnika PKPG nr 9 oraz Zarządzenia PKPG nr 334 — jedynie w odniesieniu do PKS są rozpatrywane i zatwierdzane przez WKPG oraz Komisję Koordynacji Transportu, natomiast w stosunku do innych przewoźników społecznych, jakimi są spółdzielnie pracy transportowej, jak również transport resortowy zorganizowany — ta droga uzgodnienia planu nie jest przewidziana.

Co prawda w Okólniku nr 9 przewidziano, że w okresie wzmożonych przewozów i niedostateczności środków przewoźnych w PKS, przydział taboru PKS dla użytkowników uzależniony jest od „stwierdzenia” przez WKPG racjonalności wykorzystania własnego taboru występującego w wnioskiem, ale to postanowienie ogólnie sformułowane ma raczej formalny charakter. Ocena racjonalności wykorzystania taboru pozostawiona jest bowiem swobodnemu uznaniu WKPG, uzależniona jest więc od przygotowania fachowego decydujących w tej mierze czynników. Poza tym brak jest kryterium czasokresu wykorzystania taboru, jaki brany powinien być pod uwagę przy tego rodzaju ocenie. Raczej postanowienie to powinno zobowiązywać WKPG do kontroli, czy tabor własny instytucji w poszczególnych miesiącach czasokresu rocznego odpowiednio był wykorzystany. Zdarzyć się może bowiem, że przez 9 miesięcy tabor własny zainteresowanej instytucji jest źle i nie w pełni wykorzystany i dlatego też nałożonego nań zadania w ostatnich trzech miesiącach roku nie może wykonać.

Zdaniem naszym WKPG jako też Pow. KPG powinny mieć możliwość i obowiązek stałego badania w ciągu planowanego czasokresu racjonalności wykorzystania ciężarowego transportu drogowego, działającego w zakresie gospodarki społecznej. Nie może bowiem budzić zastrzeżeń, że tylko stała kontrola i analiza pracy całego taboru społecznego urealnij wojewódzki plan przewozu, umożliwiając transportowi wykonanie i przekroczenie planów gospodarczych.

Nie ulega również wątpliwości, że zatwierdzony plan zadan przewoźników PKS, aby był realny w wykonaniu musi być równomiernie rozłożony na wszystkie dni robocze PKS w ciągu miesiąca. Nierównomierność planu przewozowego poszczególnych usługobiorców zarówno pod względem regularności, jak i natężenia masy oddawanej do przewozu — wymagają uzgodnienia przez WKPG względnie Pow. KPG w ten sposób, aby całość zadan przewoźników PKS objętych miesięcznym planem przewozu nie przedstawiała trudności w wykonaniu.

Interwencje w sprawie wykonania dodatkowych względnie nieprzewidzianych w zatwierdzonym miesięcznym planie przewozów usług powinny mieć miejsce za pośrednictwem komisji koordynacji przewozów przy WKPG, która w myśl zarządzenia PKPG nr 334 jest najwyższym czyn-

nikiem koordynującym przewozy w terenie. WKPG (KKT) bowiem mają możliwość w porozumieniu z Wydz. Kom. Drogowej WRN względnie PRN wskazania przewoźnika (PKS, spółdzielnie transportowe), którego tabor nie jest w pełni wykorzystany, względnie mogą udzielić zezwolenia na za-kontraktowanie taboru przewoźników nieuspołeczniionych.

W przypadku narzucenia dodatkowych usług do wyko-nania Państwowej Komunikacji Samochodowej, która z braku taboru nie może ich wykonać w godzinach nor-malnej pracy, WKPG (Pow. KPG) wskaże dla jakiego usługobiorcy, przewidzianego w miesięcznym planie prze-wozowym, należy wstrzymać tabor na korzyść dodatko-wego najemcy, albo też zleci — zgodnie z zarządzeniem PKPG nr 160 z dnia 16 maja 1952 r. — poszczególnym usługobiorcom korzystanie z usług PKS po godzinie 16-tej oraz w niedziele i święta.

W świetle podanych uwag nie ulega wątpliwości, że rów-nież usługobiorcy, którym PKS ma zapewnić środki trans-portowe, zgodnie z postanowieniami uchwał Prezydium Rządu, winni przedstawiać swe zadania przewozowe dla PKS za pośrednictwem WKPG (MKPG).

Na tej też drodze tj. za pośrednictwem WKPG (Pow. KPG) oraz Wydz. Kom. Drog. WRN i PRN w pierwszym rzędzie powinny być rozwiązywane wszelkie, trudności transportowe w terenie. Dopiero specjalne trudności — w przypadkach szczególnie ważnych nie do pokonania przy pomocy całego taboru (uspołecznionego i nieuspo-łecznionego) w danym terenie — powinny być, zdaniem naszym, zgłaszane do Dep. Komunikacji i Łączności PKPG oraz do Dep. Kom. Drog. MTDiL.

Należy przypuszczać, że w roku 1953 plany przewozowe w odniesieniu do transportu drogowego — opracowane na podstawie Zarządzenia Przewodniczącego PKPG nr 212 z dnia 8 lipca 1952 r. — będą realnie sporządzone i że WKPG (Pow. KPG) dopilnują, aby jednostki gospodarcze korzystające z usług przedsiębiorstw transportowych przedkładały swe miesięczne plany, zgodnie z uzgodnio-nym rocznym i kwartalnym planem przewozów oraz aby plany te zapewniały maksymalne wykorzystanie taboru za-interesowanych przedsiębiorstw transportowych, w szcze-gółności Państwowej Komunikacji Samochodowej.

Reasumując powyższe, dla sprawnego funkcjonowania aparatu przewozowego w terenie oraz celem uniknięcia do-tychczasowych niedociągnięć we współpracy z korzysta-jącymi z usług transportu ciężarowego, zdaniem naszym, należałoby przyjąć poniżej podane wytyczne.

1. Przewozy w ciężarowym transporcie drogowym po-winny odbywać się w oparciu i wykonaniu wojewódzkiego planu przewozów.

2. Wszystkie jednostki gospodarcze, korzystające z usług transportu drogowego jako nadawcy masy przewozowej, powinny być zobowiązane do bezwzględnego składania swych miesięcznych planów przewozowych do terenowych Komisji Planowania Gospodarczego przy PRN (Pow. KPG względnie MKPG), dla ich szczegółowego rozpatrzenia i wstępnego uzgodnienia w porozumieniu z miejscowymi organizacjami transportu uspołecznionego w szczególności z Ekspozyturą Państwowej Komunikacji Samochodowej.

3. Plany przewozowe wstępnie uzgodnione przez Pow. KPG (MKPG) winny być przedkładane do Woj. Komisji Planowania Gospodarczego dla ewentualnego wprowadze-nia pewnych zmian i uzupełnień stosownie do potrzeb wy-nikających z zagadnień gospodarczych terenu i ich osła-

tecznego uzgodnienia w porozumieniu z organizacjami transportu uspołecznionego na szczeblu wojewódzkim, w szczególności zaś z Zarządem Okręgu PKS.

4. Miesięczne plany przewozowe powinny być przez usługobiorców rozbite na parodniowe plany operacyjne np. 3, 5 czy też 7-dniowe — w zależności od potrzeb.

5. Zatwierdzony przez WKPG miesięczny plan przewo-zów dla PKS powinien być równomiernie rozłożony na wszystkie dni robocze w danym miesiącu, zgodnie z pla-nem eksploatacyjnym PKS. W tym celu Pow. KPG względnie WKPG powinny uzgodnić i skoordynować wzajemnie nierównomierności planów przewozowych poszczególnych usługobiorców zarówno pod względem regularności prze-wozów, jak i ich natężenia.

6. Terenowe Komisje Planowania Gospodarczego po-winny rozpatrywać i zatwierdzać miesięczne operatywne plany przewozów towarowych również transportu spół-dzielczego i resortowego.

7. Wszelkie zgłoszenia w sprawie wykonania przez Pań-stwową Komunikację Samochodową usług dodatkowych tj. będących przekroczeniem usług planowanych, względnie nie objętych planem zadań przewozowych PKS, a wynika-jących z nagłych ważnych zadań gospodarczych, winny być kierowane do terenowej Komisji Planowania Gospo-darczego (WKPG względnie Pow. KPG). Komisja ta w po-rozumieniu w Wydz. Kom. Drog. Wojewódzkiej względnie Pow. R. N. powinna wyznaczyć przewoźnika do wykonania zadania, względnie zlecić PKS wykonanie usługi przy jed-noczesnym wskazaniu usługobiorcy, dla którego usługi winny być zaniechane względnie odroczone na późniejszy termin, czy też wykonane po godz. 16-tej oraz w niedziele i święta.

8. WKPG (Pow. KPG) powinny czuwać, aby tabor sa-mochodowy poszczególnych organizacji transportu uspo-łecznionego wykorzystany był zgodnie z założeniami pla-nu wydolności tego taboru.

9. Zadania transportowe powinny być ustalane i rozdzie-lane przez WKPG (KKT) w porozumieniu w Wydz. Kom. Drog. WRN pomiędzy poszczególne organizacje transpor-tu samochodowego, działającego w terenie w oparciu o Uchwałę Prezydium Rządu nr 805 z dnia 17 listopada 1951 r. — w sprawie podziału zadań ciężarowych w transporcie drogowym.

10. WKPG (Pow. KPG) powinny koordynować współ-pracę jednostek gospodarki uspołecznionej z PKS na za-sadach Zarządzenia PKPG nr 160 z dnia 16.V.1952 r. — w sprawie korzystania jednostek gospodarki uspołecznio-nej z usług PKS.

11. Nowy tabor winien być przydzielony poszczególnym instytucjom i przedsiębiorstwom pod kątem wydolności taboru istniejącego na danym terenie tj. w porozumieniu z WKPG, Wydz. Kom. Drog. WRN i Z. O. PKS.

12. Referenci transportowi w jednostkach gospodarczych planujących przewozy, jak również w terenowych komisjach planowania gospodarczego, powinni być przeszkoleni w za-kresie planowania przewozów oraz ich powiązania z pla-nem eksploatacyjnym PKS.

Uwagi powyższe mają fragmentaryczny charakter i nie wyczerpują całości zagadnienia, które wymaga naświetle-nia ze strony użytkowników taboru składających zapotrze-bowania na usługi przewozowe, jak również ze strony te-renowych komisji planowania gospodarczego i Wydziałów Kom. Drog. R. N.

Mgr. St. Tymiński

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

JAN WASILEWSKI

Metoda analizy zespołowej w planowaniu

Doświadczenia z prac zespołów w przyjmowaniu projektów planów na rok 1953

Z dniem 1 stycznia zakłady przemysłowe przystąpią do wykonywania zatwierdzonych rocznych zadań produkcyjnych na 1953 rok. Plany techniczno - przemysłowo - finansowe zakładów wynikają z zatwierdzonego Uchwały Rządu wytycznych Narodowego Planu Gospodarczego.

To krótkie stwierdzenie, jasne w swej treści, zamyka pewien okres, okres ciężkiej pracy i końcowego egzaminu dla pracowników pionów planowania. Do tego egzaminu planiści przygotowali się już od wielu miesięcy. Przygotowywali się zarówno ci, którzy bezpośrednio w zakładzie, w przedsiębiorstwie zbierali materiały statystyczno - techniczne, by zapewnić realny start — stan wyjściowy do opracowania projektu planu — jak i ci, na szczeblach centralnych zarządów i ministerstw, którzy po sumiennej analizie zdolności produkcyjnej zakładów w oparciu o prawidłowe przesłanki, starali się ustalić projekty wytycznych dla ich przemysłu.

Zapewnienie prawidłowego stanu wyjściowego było konieczne po to, by w konfrontacji z projektami wytycznych departamentów branżowych PKPG móc udokumentować założenia wielkości oraz wskaźniki mające być treścią zatwierdzonych następnie przez Rząd wytycznych do projektów planów.

Jedni i drudzy: ci planiści w zakładach, ci w przedsiębiorstwach i w centralnych zarządach i ci w ministerstwach żyli pod wrażeniem nadchodzącego egzaminu — wstępnego przyjmowania planów. Planiści zakładowi gromadzili materiały i uzasadnienia dokumentujące realność i mobilizacyjną siłę opracowanych przez siebie projektów planów. Planiści centralnych zarządów i ministerstw „łamali sobie głowy” nad właściwymi metodami odkrycia istotnych cech tej realności i siły mobilizującej projektów.

Jaka metoda winna być stosowana przy przyjmowaniu wstępnych projektów planów przez szczebel wyższy w organizacji gospodarki narodowej od szczebla opracowującego projekt planu?

Bez wątpliwości tylko gruntowna analiza każdej wielkości planu, każdego poszczególnego wskaźnika i w powiązaniu z innymi współzależnymi wskaźnikami może dać pozytywne rezultaty przy badaniu wartości planu. Zatem tylko metoda kompleksowej i jednoczesnej analizy wszystkich wskaźników wzajemnie na siebie oddziałujących może dać właściwą ocenę.

Dla przyjmowania planów na każdym szczeblu powinien być powołany zespół złożony z przedstawicieli wszystkich zainteresowanych pionów planowania, który pod przewodnictwem planisty, koordynatora centralnego pionu planowania, przystąpi do analizy przedłożonego projektu planu.

Ażby praca powołanego zespołu mogła dać właściwe rezultaty, to jest uznanie, że projekt planu jest prawidłowo sporządzony, realny — powinna ona być oparta na niżej podanych podstawowych przesłankach.

1. Zespół analizujący powinien składać się z najlepszych koncepcyjnych przedstawicieli poszczególnych pionów (służb) zainteresowanych w ustalaniu zadań dla jednostek wykonujących plan, a więc z przedstawicieli służb: planowania, techniczno - produkcyjnej, zatrudnienia i płac, zaopatrzenia i służby finansowej. W pracach zespołu powinny brać udział dorywczo — w miarę rozpatrywania zadań odcinkowych — inne pioniki jak: szkolenia, organizacja, inwestycji, transportu i przede wszystkim kosztów własnych. W skład zespołu, jako równouprawniony członek, wejść musi kierownik działu planowania jednostki oddającej plan.

2. Każdy członek zespołu winien aktywnie uczestniczyć w pracach zespołu przez cały okres przyjmowania projektu planu, tj. zajmować stanowisko co do każdego zagadnienia i każdego wskaźnika.

3. Projekt planu, a w nim każdy wskaźnik, należy rozpatrywać z różnych punktów widzenia w oparciu o dialektyczną zasadę, że każde zjawisko winno być rozpa-

trywane nie jako samo w sobie, lecz w powiązaniu z innymi zjawiskami. Plan jest harmonijnym, proporcjonalnym powiązaniem wszystkich wielkości wskaźników, dlatego każdy wskaźnik należy rozpatrywać w równoczesnym powiązaniu z innymi współdziałającymi wskaźnikami.

4. Zespół należy powołać w chwili rozpoczęcia przez jednostki dołowe prac nad sporządzaniem projektu planu, po to by członkowie zespołu mogli w trybie roboczym śledzić cały przebieg powstawania planu w zakładzie. Ulaściwi to znakomicie ostateczną analizę projektu przez zespół.

5. Zespół, przed przystąpieniem do pracy analitycznej, powinien dokładnie omówić przyjętą metodę pracy na obradzie zwołanej przez przewodniczącego.

6. Projekt planu należy dostarczyć każdemu z członków zespołu, co najmniej na dwa dni przed przystąpieniem do zespołowej analizy projektu planu, po to, aby każdy członek zespołu — przedstawiciel zainteresowanego pionu — mógł dokładnie zapoznać się z odcinkowym planem leżącym w zainteresowaniu jego pionu oraz ogólnie zapoznać się z całością projektu na bazie założonych zadań produkcyjnych.

* * *

Metoda pracy analitycznej zespołu powinna polegać na zbiorowej, równoczesnej analizie wszystkich elementów planu przez wszystkich członków zespołu w odniesieniu do zadań produkcyjnych przyjętych do projektu planu.

Przewodniczącym zespołu jest zasadniczo szef służby planowania jednostki przyjmującej projekt planu lub w jego imieniu koncepcyjny pracownik tej służby. Czuwać on powinien w toku pracy analitycznej nad prawidłowym powiązaniem wszystkich elementów projektu planu. W przypadkach rozbieżności zdań w zagadnieniu rozstrzyga większość głosów lub — przy równej ilości głosów — przewoźniący — głos przewodniczącego.

Każdy z członków zespołu ma prawo wnieść do protokołu swoje odrębne stanowisko. W przypadku nie dojścia do zgodności poglądów między stroną przyjmującą a oddającą wnosi się do protokołu wniosek o rozstrzygnięcie rozbieżności przez kierownictwo jednostki przyjmującej. Przy stwierdzonych błędach lub nieprawidłowych przesłankach uzgodnionych przez obydwie strony odnotowuje się w protokole zalecone poprawki w trybie roboczym.

Konferencje zespołu powinny być protokołowane, a postanowienia i wnioski o podstawowym znaczeniu pod dyskutowane do protokołu przez przewodniczącego. Pracę zespołu rozpoczyna ogólny referat kierownika jednostki oddającej projekt planu, naświetlający zadania produkcyjne w ich kompleksowym powiązaniu z innymi elementami planu oraz omawiający ogólne przesłanki i podstawę, na których projekt planu był oparty w swej konstrukcji.

Po pytaniach wyjaśniających zadawanych przez członków zespołu, zespół przystępuje do zbiorowej analizy poszczególnych planów odcinkowych, poczynając od programu produkcji na tle planu postępu technicznego i planu inwestycyjnego.

Każdy plan odcinkowy referowany jest zespołowi przez kierownika odpowiedniego działu jednostki oddającej. Koreferat i zasadnicza analiza planu odcinkowego należy do członka zespołu przyjmującego reprezentującego pion (służbę) jednostki przyjmującej. Pozostali członkowie zespołu pilnie śledzą przebieg analizy, żądają wyjaśnień, zgłaszają swoje wnioski i zastrzeżenia. Ich wnioski i zastrzeżenia bądź są wyjaśniane w ramach zespołu, bądź też zgłaszane są na równych prawach do protokołu, jako wniosek zespołu.

Przy przyjmowaniu projektu planu jednostki wielozakładowej zespół przed przystąpieniem do analizy planu zbiorowego powinien przejrzeć i zbadać wszystkie plany zakładowe lub metodą reprezentacyjną, od strony prawidłowości, realności i mobilizacji planu — zwracając szczególną uwagę na stosunek planu zakładowego do wytycz-

nych oraz w jakim stopniu wytyczne były omówione na naradzie aktywnego gospodarczo - politycznego zakładu. Krótko mówiąc należy stwierdzić czy projekt planu zakładu wstępnie przyjęty przez przedsiębiorstwo lub centralny zarząd jest mechanicznym ustosunkowaniem się do wytycznych ze strony administracji zakładu, czy też jest kontrolanym założeniem. Pożądane jest by w trakcie przyjmowania planów zespół zbadał na kilku zakładach realność projektu planu.

To byłyby ogólne zasady, metoda i technika analitycznej pracy zespołu w przyjmowaniu projektów planów. Podobnie w całościach pracy planistycznej metoda zespołowej pracy analitycznej może i powinna mieć miejsce. Stosować się ją więc powinno zarówno przy analizie projektów planów rocznych, kwartalnych i miesięcznych, jak i przy analizie wykonywania planów miesięcznych i kwartalnych. Metoda zespołu może i powinna znaleźć zastosowanie przy wielu innych rozpracowywaniach analityczno - planistycznych, których nie sposób omówić w jednym artykule.

Departament Planowania Ministerstwa Transportu Drogowego i Lotniczego podjął myśl przyjmowania projektów planów rocznych metodą analizy zespołowej już w roku 1951. Patrząc z perspektywy wykonawstwa planów wyniki pracy ówczesnych zespołów nie były jednak całkowicie zadowalające, gdyż odbiła się na niej niedostateczne poznanie przez pracowników członków zespołu założeń gospodarki resortowej, oraz brak doświadczenia w tej metodzie pracy.

W roku 1952 metodę zespołowo - analityczną przy przyjmowaniu projektów planów centralnych zarządów zastosowano już w szerszym zakresie, potrzebując analize przez sięgnięcie do planów zakładowych i pełniejsze oparcie się o postępową zdolność produkcyjną zakładów.

Do pracy zespołów zaproszeni zostali w charakterze obserwatorów przedstawiciele KC Partii, PKPG, Ministerstwa Finansów, którzy zgodnie oświadczyli się za słusnością stosowania zespołowej metody analitycznej w przyjmowaniu projektów planów i najczęściej z roli obserwatorów przechodzili do aktywnego udziału w analizie.

CO MÓWIĄ DOŚWIADCZENIA Z PRACY ZESPOŁÓW M T D I L P

Omówiwszy pokrótce cel, zasady, metodę i technikę pracy zespołów powołanych dla analitycznego przyjmowania projektów planów, przystąpimy obecnie do omówienia doświadczeń osiągniętych z pracy zespołów w Ministerstwie Transportu Drogowego i Lotniczego.

Dla wprowadzenia przypomnijmy sobie poszczególne fazy opracowania projektu planu, trudności i błędy, które występować mogą w tym okresie przygotowywania i opracowywania projektu planu.

Wytyczne otrzymane przez resort od PKPG są, jak wiadomo, rozszerzane na każdym szczeblu organizacyjnym przemysłu w zakresie tematyki zadań, jak i w zakresie wskaźników — i sorowadzone w dół aż do bezpośredniego wykonawcy, to jest do zakładu produkcyjnego, oddziału, maszyny, brygady, stanowiska roboczego, robotnika.

Na podstawie wytycznych pierwszej zgrubnej „przymarki” w bilansie gospodarczym każdy członek, każdy szczebel w organizacji produkcji opracowuje projekt planu produkcji w oparciu o przewidziane wykonanie obliczone szacunkowo z istniejącej zdolności produkcyjnej, poprawionej o średnioprocentowy wskaźnik wzrostu, wynikające z zasady stale rosnącej wydajności pracy, a mającej swe źródło we wprowadzonym postępie technicznym, coraz doskonalszej organizacji pracy i w połączonym ciągu gospodarki socjalistycznej — rosnącym i coraz bardziej organizującym się ruchu współzawodnictwa i nowatorstwa pracy.

Projekt, rzecz jasna, nie powinien zamykać się w ramach wielkości i wskaźników wytycznych, ale powinien dążyć do poprawienia wielkości zadań i wskaźników ich wzrostu.

Wytyczne opracowane są jeszcze w połowie roku poprzedzającego rok wykonywania ustalonego planu. Nasza orientacja co do stanu wyjściowego — przewidywanego

wykonania roku bieżącego — jest jeszcze bardzo niedoskonała i opiera się o szacunek tego, co się osiąga w pierwszych miesiącach roku w stosunku do zatwierdzonego planu, poprawionego przez dane porównawcze okresu ubiegłego roku dla dalszych miesięcy roku bieżącego, przy zakładanym jednocześnie zasadniczo wykonaniu planów miesięcznych, pozostałych do końca roku 8 czy 7 miesięcy.

Gdyby plany produkcyjne zalebiające się ze sobą były nawet wykonywane bez odchylenia w dół, to znaczy, gdyby istniały warunki tego precyzyjnego wykonawstwa, to i tak nie można z góry, na kilka miesięcy naprzód, określić dokładnie wykonania planu.

Projekty planów produkcyjnych do Narodowego Planu Gospodarczego na rok następny powinny być maksymalnie mobilizujące a jednocześnie realne, zachowując przy tym pełną cechę prawdziwości.

Projekt planu zakłada przekazuje do wstępnego zaakcentowania przedsiębiorstwu, które sporządza zbiorczy projekt i przesyła wraz z załącznikami i uzasadnieniem do centralnego zarządu, ten zaś do ministerstwa.

Czy to jest właściwa droga, właściwy tryb przyjmowania projektów planów od jednostek podległych?

Wydało się, że ten tryb przyjmowania ma wiele cech biurokratyzmu w planowaniu. Nawet przy maksymalnym zmobilizowaniu przyjmujących plan, przy ich wielkiej fachowości, wyniki są — zaryzykujemy stwierdzenie — biurokratyczne.

Zwykle takie przyjmowanie planu przebiega następująco: projekt planu szczebla niższego jest przesyłany według najlepszych form biurowości, a więc w nakazywanej ilości egzemplarzy opatrzonego podpisami, pieczęciami, załącznikami, uzasadnieniami, wyjaśnieniami — do szczebla wyższego, tam przechodzi przez szereg dziennek, notatek, dekretacji i trafia do planisty - branżysty, który zazwyczaj w tym okresie zawalony jest stosami egzemplarzy różnych projektów planów, chwytając więc sporadycznie nadeszłe egzemplarze, rozdziela je do działów funkcjonalnych, żąda wypowiedzi. Wypowiedzi mniej czy więcej rzeczowe odbiera często z odwołaniem i „opracowaniem” analize zbiorczą, będącą w rzeczywistości niczym innym jak tylko zlepkiem wypowiedzi, bez istotnej koordynacji.

Taka analiza służby dyrektorowi do zdecydowania czy plan jest mobilizujący a jednocześnie realny i prawdziwy. Wynik bardzo często: odrzucenie projektu i polecenie przeróbki. Korekta zaś, choćby jednego wskaźnika powoduje całą serię przeróbek. Po skorygowaniu znów zaczyna się ten kołobież od początku.

Korekta planu niejednokrotnie jest kilka, terminy ich realizacji coraz krótsze, opracarka planistyczna coraz wyższa — nocie nieprzespane. W końcu wstępnie przyjęty projekt planu wedruje do szczebla następnego, gdzie historia się powtarza, z tą różnicą, że przeróbki nie kończą się na szczeblu środkowym a sięgają aż do samego dołu.

Ogólny wynik? — zniechęcenie, „odpychanie”, niedotrzymywanie terminów dostarczenia do PKPG, plany wewnątrz okrecone, urągające zasadzie jedności i zgodności wewnętrznej.

Jak widać z powyższego, przyjmowanie projektów planów na wszystkich szczeblach aż do ministerstwa włącznie, powinno odbywać się metodą analizy zespołowej omówionej na wstępie do niniejszego artykułu.

Jak już wspomnieliśmy, rok 1952 przyniósł w Ministerstwie Transportu Drogowego i Lotniczego podjęcie analitycznej pracy zespołów, polegające na „dojściu” do zbiorczego planu centralnego zarządu poprzez analizę, podkładowych do zbiorczego planów przedsiębiorstw i zakładów. Załóżmy jedynie, że do pracy analitycznej metodą zespołów przystąpiono zbyt późno, co nie pozwoliło ze względu na ścisłe terminy, na wyjazdy zespołów do niektórych zakładów w celu oparcia swej analizy o ustalenia czy i w jakim zakresie projekt planu był przedmiotem dyskusji na zebraniu załogi z udziałem zainteresowanych organizacji polityczno - zawodowych oraz czy projekt planu wykorzystuje wszystkie dostępne na danym etapie rezerwy produkcyjne, względnie czy nie jest nawet zawyżony w stosunku do istniejących zdolności produkcyjnych. Bez wątpienia jest to do naprawienia przy opracowaniu planów rozwinętych, tj. w III etapie tworzenia planu.

BŁĘDY ZAOBSERWOWANE DZIĘKI PRACY ZESPOŁOWEJ

Przystępuję z kolei do omówienia zaobserwowanych w toku przyjmowania planu metodą zespołu nieprawidłowości, błędów, dysproporcji, których przy przyjmowaniu indywidualnym, funkcjonalnym na pewno nie dostrzeżeliby się, a gdyby nawet, to nie byłoby wyciągnięte takie wnioski, jakie możliwe były przy analizie metodą zespołu.

Zaryzykowałem na wstępie stwierdzenie, że wytyczne dla opracowania projektu planu otrzymane przez zakład, przed kierownictwem czy centralny zarząd — są zgrubną „przemiarką” bilansów ogólnonarodowych i że byłoby błędem traktować wielkości i wskaźniki zawarte w wytycznych jako nienaruszalny nakaz, jako nienaruszalny limit dolny dla ustawienia zadań produkcyjnych dla zakładów.

Bezwątpliwie wytyczne są ogólną dyrektywą Rządu i poszczególne jednostki planujące powinny dążyć do poprawienia wskaźników wytycznych, ale nie drogą mechanicznych narzuć do istniejących zdolności produkcyjnych zakładów, lecz drogą analizy tych zdolności i postępowych elementów tworzących nową, wyższą zdolność produkcyjną na rok planowany.

W toku przyjmowania przez zespół projektów planów zakładów jednego z centralnych zarządów stwierdzono, że zadania produkcyjne tych zakładów dociążone zostały przez centralny zarząd drogą procentowego, równomiernego „domiaru”. Ponieważ suma planowanych zdolności produkcyjnych na rok 1953 była niższa od wielkości zadań dla centralnego zarządu zawartych w wytycznych — centralny zarząd nadmiar tych zadań rozdzielił procentowo na poszczególne zakłady. Przedstawiciele centralnego zarządu wyjaśniali oddając projekt planu zbiorczego, że wytyczne rządowe rozumieją jako nienaruszalną prawę i nie mogli dopuścić do zejścia poniżej wytycznych, mimo oczywistego braku pokrycia w bilansie zdolności produkcyjnych i protestów kierownictw niektórych zakładów.

Zespół zatem podjął dodatkowe zadanie zbadania jak kształtować się będą możliwości produkcyjne poszczególnych zakładów i ustaleń dla nich zadań produkcyjnych na rok przyszły. W toku badania stwierdzono ponadto, że w niewielu zakładach potraktowano wytyczne jako ogólną dyrektywę, która być powinna punktem wyjściowym dla wysunięcia kontrolnego przez założone zakłady — po dokładnym przedyskutowaniu na zebraniu załogi, względnie aktywny zakład zarówno wytycznych jak i elementów tworzących postępową zdolność produkcyjną. W pozostałych zakładach wytycznymi i projektem planu zajmował się zasadniczo planista, a kierownik zakładu podobał się go po mniej lub więcej skrupulatnym zapoznaniu się z nim.

Wniosek z tego, że nie należy ograniczać się do indywidualnej analizy zbiorczego planu przez poszczególne pionowe szczeble odbierającego, lecz należy przyjmować projekt planu kompleksowo i równocześnie przez zespół złożony z przedstawicieli wszystkich pionów.

Drugim wnioskiem, że nie należy zadowalać się mniej lub bardziej wyczerpującymi uzasadnieniami do planu zbiorczego centralnego zarządu czy przedsiębiorstwa, a rozpręczać należy analizę od zbadania przyjętych wstępnie planów zakładów. Dopiero na podstawie sprawdzonych zadań produkcyjnych zakładów i ich powiązań z oddzielnymi współzależnymi planami, można mieć wstępny pogląd na całość planu zbiorczego.

Analiza planów podkładowych do zbiorczego, a więc zakładowych, da szereg istotnych i ciekawych spostrzeżeń dla zespołu analizującego.

Jest rzeczą bardzo pożądaną, a nawet konieczną, badać plany zakładów w samych zakładach. O ile jest ich wiele, to badania przeprowadzać metodą reprezentacyjną, zwracając uwagę na udział w tworzeniu planu bezpośrednich wykonawców zadań, tj. załogi.

Zagadnieniem, które podczas analitycznego przyjmowania projektów planów przez zespół złożony, jak powiedziano, z przedstawicieli zainteresowanych pionów (departamentów) wywołało długie dyskusje, były roboczo-godziny w planie ilościowo-asortymentowym programu produkcji zakładów produkcji naprawczej. Dyskusje te

kończyły się formalnie rozstrzygnięciem przewodniczącego zespołu, nie kończyły się jednak głębokim przekonaniem obu stron wyrażających w dalszym ciągu sprzeczne poglądy.

Przy wykazywaniu zadań asortymentowych produkcji, np. naprawy głównej samochodów ciężarowych, jednostką miary jest ilość (sztuk) napraw ujęła licznikiem ułamka, którego mianownik obrazuje prędkość w roboczo-godzinach, wykazanej w liczniku ilościowej produkcji. Niektóre asortymenty podane są tylko w roboczo-godzinach, np. regeneracja części samochodowych.

Tabela planu produkcji według ilości ma zasadnicze rubryki pionowe: plan 1952 r., przewidywane wykonanie w 1952 r. i projekt planu na 1953 rok. Poszczególne jednostki planujące produkcję naprawczą, jak również i produkcję wytwórczą, różnie podceślają do wykazywania roboczo-godzin prędkości całej ilości produkcji w danym asortymencie. Jedne wstawiały czas kalkulowany, inne czas rzeczywiście potrzebny na wykonanie założonej produkcji, tj. po uwzględnieniu planowanego na dany rok (1952 i 1953) wskaźnika przekroczenia norm, np. 150%. Jeszcze inne — w rubrykach planów (1952 i 1953) wstawiały czas planowany, a w rubryce „przewidywane wykonanie” czas rzeczywiście zużyty na wykonaną produkcję ilościową.

Otóż przy każdym planie powstawało zagadnienie, jaki czas potrzebny do założonej produkcji należy wstawić w mianowniku. O ile większość zespołu wypowiedziała się za czasem kalkulowanym w rubrykach planu na 1952 i 1953 r., o tyle prędkość w rubryce „przewidywane wykonanie w r. 1952” wywołała gorącą dyskusję, dzieląc zespół na dwa obozy: tych, którzy dla utrzymania zasady porównywalności i zgodności wewnętrznej planu żądali podania czasu kalkulowanego do planu na 1952 r. i równego ilości wykonanej produkcji w asortymencie pomnożonej przez założoną lub zatwierdzoną prędkość jednostkową oraz tych, którzy trzymali się dosłownego brzmienia nagłówka rubryki „przewidywane wykonanie”, żądając podania rzeczywistych roboczo-godzin zużytych na wykonanie ilości produkcji.

Przy pierwszym rozpatrywaniu projekcie planu postanowiono, po dłuższej dyskusji, przyjmowanie we wszystkich rubrykach kalkulowanego czasu na dany rok, jednak bez głębokiego przekonania niektórych członków zespołu, co miało odbicie przy bez mała każdym następnie rozpatrywanym projekcie planu, kiedy to od nowa wchodziła się dyskusja.

Sprawę należało zdecydować logiką rozumowania (w instrukcjach brak w tej kwestii wypowiedzi). Zdecydowało stanowisko Departamentu Planowania, zgodne ze stanowiskiem Departamentu Zatrudnienia, że:

a) we wszystkich rubrykach należy zasadniczo wstawiać czas kalkulowany, tj. czas wynikły z pomnożenia ilości asortymentu przez jego średnią prędkość (średnią, gdy asortyment zawierał kilka frakcji produkcji — marek lub typów samochodów naprawianych);

b) w rubryce „przewidywane wykonanie” należy wstawić kalkulowany czas wynikły z pomnożenia ilości przez prędkość poprawioną, o ile to poprawianie w zatwierdzonym katalogu prędkości miało miejsce w toku wykonywania, np. na skutek skrócenia transportu międzyoperacyjnego itp. Decydujący stanęli na stanowisku bezwzględnej zgodności bazy obliczeniowej dla rubryk, odpowiednio roku 1952 i r. 1953, jednak analizujący projekt planu na r. 1953 powinni wiedzieć dlaczego, przy niezmiennym asortymencie i przy niezmiennych normach pracy, następuje zmiana normatywu prędkości, powinni oni wiedzieć, że jest to wynikiem poprawienia organizacji procesu technologicznego wprowadzonego w wykonywaniu planu 1952 roku, jak również zakłada się, że w planie postępu technicznego nastąpi dalsze zastosowanie automatycznego przesuwu naprawianego wozu, przez co normatyw prędkości tego samego asortymentu maleje, bez zmiany norm pracy w poszczególnych operacjach.

Zagadnienie to powinno znaleźć wyraz przy opracowywaniu na szczeblu PKPG instrukcji branżowych.

Dalszym z kolei zagadnieniem, które pobudziło zespół do ożywionej dyskusji, jest kwestia, czy plan obciążenia maszyn mogą i powinny sporządzić tylko zakłady. In-

czej mówiąc, czy jest cel aby centralne zarządy sporządziły zbiorczy plan obciążenia maszyn.

Plan obciążenia maszyn ma za zadanie zasadniczo wykazać, w oparciu o: a) założoną pracochłonność, b) planowany wskaźnik wykonywania norm (średnioroczny) oraz c) zdolność produkcyjną grup obrabiarek — luzy produkcyjne w maszynogodzinach ogółem i na poszczególnych grupach obrabiarek lub niedobór maszynogodzin w tych czy innych grupach obrabiarek lub urządzeń.

Dyskusja rozpoczynała się od chwili rozpatrywania planu zbiorczego centralnego zarządu, zarówno tego który taki zbiorczy plan obciążenia maszyn sporządził jak i tego który go nie opracował (instrukcja wyraźnie nie wspomina na jakim szczeblu należy sporządzać plan obciążenia maszyn i urządzeń).

W zespole przyjmującym plan wyodrębniły się na ten temat dwa zdania: jedno, że centralny zarząd i przedsiębiorstwo wielozakładowe powinno sporządzić metodą zakładową plan obciążenia maszyn i urządzeń oraz drugie zdanie, dowodzące że to nie jest celowe z tego względu, iż przy wielu zakładach w centralnym zarządzie (przedsiębiorstwie wielozakładowym) zatracają się niedobory bądź też nadmiary zdolności produkcyjnej grup maszyn, gdyż między innymi wskaźnik zdolności technicznej dla tych samych grup maszyn jest różny, zależny od stanu obrabiarki czy urządzenia. Dalej, że istnieją obrabiarki zdecydowanie niewykorzystane w pełni w jednych zakładach (np. na stacjach obsługi samochodów), a jednak konieczne do produkcji, jak np. szlifiernie do zaworów, czy honownice.

Moim zdaniem, pogląd przeciwników sporządzenia zbiorczych planów wykorzystania maszyn i urządzeń jest niesłuszny, gdyż właśnie przy analizie projektów planów zakładowych i zbiorczego planu centralnego zarządu zespół może ustalić — a podobnie i szczebel zatwierdzający plany — jak centralny zarząd gospodaruje maszynami przy założonej dwuzmianowości, czy wykorzystał luzy produkcyjne w poszczególnych zakładach, czy spowodował przerzuty obrabiarek, czy poczynił kroki w kierunku zlikwidowania przypadkowości w parku obrabiarek, ponadto czy dysponuje i jaką zdolnością produkcyjną niektórych grup obrabiarek, na które w trybie kooperacji przewidzieć powinien dołączenie z innych gałęzi przemysłów, względnie czy, które i ile obrabiarek powinno być upłynnione.

Poważne różnice zdań w zespole przyjmującym projekty planów od jednostek planujących wywołało zagadnienie: czy i w jakim stopniu należy dla zaplanowanej produkcji globalnej ująć pracę uczniów, których plan zatrudnienia — stosownie do instrukcji PKPG Nr 78a — obejmuje w grupie przemysłowej. Instrukcje branżowe co prawda stwierdzają, że uczniów nie wlicza się do kategorii robotników. Nie rozwiązuje to jednak problemu, że jednak ci uczniowie zakończą po pewnym czasie okres „przyglądania się“, a zaczną wpływać w coraz bardziej rosnącym stopniu na ilość wykonywanej produkcji poprzez bezpośredni udział w poszczególnych operacjach procesu technologicznego, np. naprawach samochodów, operacjach obrabiarkowych itd., początkowo jako nie wiele znacząca pomoc, a po pewnym czasie już jako niejednokrotnie samodzielni wykonawcy łatwiejszych operacji.

Ponieważ wliczyć uczniów do kategorii robotników nie można, zatem wydaje się słuszne — w oparciu o przepisy dotyczące szkolenia robotników i doświadczenia z przebiegu pracy uczniów — wliczać w pewnym ułamku

czas pracy uczniów do czasu zaplanowanego dla wykonania produkcji. Inaczej: od czasu planowanego (ale nie rzeczywistie koniecznego do wykonania zaplanowanej produkcji, tj. nie poprawionego o planowane na rok 1953 przekroczenie norm pracy, należy odjąć określony czas pracy uczniów (rozumieć „określony“ jako niepełny ich fundusz czasu, jako część tego funduszu) i dopiero tak „przycięty“ czas planowany na produkcję, poprawiony o planowane wykonanie norm, powinien się stać stanem wyjściowym dla obliczenia ilości robotników potrzebnych dla wykonania planowanej produkcji.

Z tym zagadnieniem wiąże się inne, na które zespoły nałożyły się w swej pracy analitycznej. Stwierdzono mianowicie, że szkoleni uczniowie wyrabiali normę dla robotnika akordowego szkolącego uczniów, względnie brali poważny udział w jej przekroczeniu, przyczyniając się do nieczyni nieuzasadnionych, nadmiernie wysokich zarobków szkolącego.

Jako przewodniczącego zespołu, który „odkrył“ źródła wysokich zarobków niektórych robotników akordowych, interesuje pochodne zagadnienie, a mianowicie: średnie przekroczenie norm wykonywane w r. 1952 powinno być stanem wyjściowym dla ustalenia planowanego na rok 1953 wskaźnika przekroczenia norm, przy zasadzie norm średnich progresywnych.

Tymczasem jednostka planująca, która zorientowała się w niedopuszczalności takiego wyrabiania norm, założyła na rok 1953 niższe i to nie raz znacznie wykonanie norm średnich dla robotników normowanych, aniżeli wykazywały to naciągnięte wykonywania norm w roku 1952.

Jakie kryterium przyjąć do obliczenia udziału uczniów w wykonywaniu norm przez szkolących robotników akordowych, — ażeby po odjęciu od uzyskiwanych średnich, znaleźć stan wyjściowy dla zaplanowania wskaźnika średniorocznego wykonywania norm planu na 1953 rok?

* * *

Takich doświadczeń zespołów przyjmujących projekty planów można by wykazać znacznie więcej. Ograniczyłem się tylko do najbardziej charakterystycznych, ze względu na pojemność niniejszego artykułu.

Reasumując należy stwierdzić, że przyjmowanie projektów planów metodą analizy zespołowej zdaje egzamin i powinno być jak najszerszej stosowane nie tylko w pracy planistycznej ministerstwa, ale na wszystkich szczeblach.

Korzyści jakie płyną z tej metody planowania, dadzą się ująć w dwóch zasadniczych grupach.

- a) uzyskuje się możliwość pogłębienia analizy w planowaniu (w tym również w wykonawstwie planów), w wyniku czego plany będą coraz bardziej prawidłowo zestawiane, coraz realniejsze i równocześnie mobilizujące;
- b) analiza zespołowo-kompleksowa jest najbardziej żywą i skuteczną metodą szkolenia zawodowego planistów (zarówno centralnych jak i funkcjonalnych) oraz że w drodze pracy zespołów składających się z przedstawicieli wszystkich pionów jednostki planującej zainteresowanych planem techniczno-przemysłowo-finansowym — następuje ścisła współpraca tych pionów i jedność „języka planistycznego“.

Jan Wasilewski

Zbierając troskliwie zużyte oleje samochodowe — oszczędzisz krajowi
setki tysięcy złotych i cenne dewizy

R. LAZAREK — ST. KRAMARZEWSKI

Analiza wykonania planu obsługi technicznej i napraw

Opracowano na podstawie pracy I. A. Wierchowskiego pt. „Analiz proizvodstwiennno - finansowej diejatelnosti awtochoziajstwa” — Moskwa - Leningrad 1948.

Autor wskazanej pracy daje poważny wkład naukowy mający znaczenie dla praktyki przeprowadzania analizy działalności produkcyjno - finansowej przedsiębiorstw socjalistycznego transportu samochodowego. W niniejszym artykule pragniemy zapoznać czytelników z niektórymi zagadnieniami poruszonymi przez I. A. Wierchowskiego.

I ZNACZENIE I ZADANIA ANALIZY WYKONANIA PLANU OBSŁUGI TECHNICZNEJ I NAPRAW TABORU SAMOCHODOWEGO

Głównym zadaniem przedsiębiorstwa transportu samochodowego jest zaspakajanie potrzeb przewozowych, sprawne wykonywanie przewozu osób i towarów.

Od gotowości technicznej taboru samochodowego będącego w użytkowaniu danego przedsiębiorstwa zależy spełnienie stojących przed nim zadań, zakreślonych planem.

Najbardziej syntetyczny wskaźnik, charakteryzujący działalność przedsiębiorstwa, jakim jest wskaźnik kosztów własnych — w bardzo dużej mierze zależny jest, między innymi, od stanu technicznego taboru. Świadczą o tym dane praktyki radzieckiej wskazujące, że nie mniej jak 35 — 40 proc. bezpośredniego zużycia pracy ludzkiej i materiałów związane jest z wykonywaniem obsługi technicznej i napraw taboru samochodowego. Z danych tych wynika jak wielkie znaczenie posiada dla kierownictwa socjalistycznego transportu samochodowego właściwie przeprowadzona analiza w walce o umocnienie rozrachunku gospodarczego, w walce o stałą obniżkę kosztów własnych.

Zadaniem omawianej analizy jest:

1. określenie stopnia wykonania planu obsługi technicznej i napraw dla przedsiębiorstwa jako całości oraz wykazanie przyczyn powodujących odchylenia od planu;

2. wykazanie przyczyn zbędnych przestojów samochodów będących w naprawie oraz w oczekiwaniu na naprawę;

3. wykazanie podstawowych mierników charakteryzujących jakość wykonanej obsługi technicznej i napraw, jak na przykład: nieprzewidziane przestoje samochodów będących w pracy, wyniki na skutek jakościowo złej obsługi technicznej, wykonanie norm przebiegów międzynaprawczych i inne.

Oddzielnie analizuje się:

1. obsługę techniczną, do której zalicza się: przegląd codzienny, przeglądy techniczne nr 1 i nr 2, oraz naprawę bieżącą;

2. naprawy średnie i główne.

Przed rozpoczęciem analizy należy zaznajomić się ze stosowanymi w danym przedsiębiorstwie metodami obsługi technicznej, jak również należy poznać dokładnie proces technologiczny obsługi technicznej i napraw. Analizując nie można bezpośrednio porównywać danych okresu sprawozdawczego z danymi planu i na tej podstawie wysnuwać ostatecznych wniosków, ponieważ wskaźniki okresu sprawozdawczego zależą od stopnia wykonania planu wykorzystania taboru.

Plan obsługi technicznej winien odpowiadać rzeczywistej ilości wozodni pracy i rzeczywistemu przebiegowi taboru w okresie analizowanym.

II. ANALIZA OBSŁUGI TECHNICZNEJ TABORU SAMOCHODOWEGO

Punktem wyjścia analizy planu obsługi technicznej jest ustalenie stopnia wykonania planu.

Przykład:

Rodzaje obsługi technicznej	plan	Wykonanie planu	% wykonania planu
Ilość wozodni pracy	48 415	56 243	116,2
Ilość przeglądów codziennych	48 415	56 243	116,2
Ilość przeglądów technicz. nr 1	12 968	14 672	113,1
Ilość przegl. technicz. nr 2	3 229	2 978	92,2

W przykładzie tym rzeczywista ilość wozodni pracy wnosi 56 243, zamiast planowanych 48 415 — a to z powodu ponadplanowego zwiększenia taboru. Jeżeli w przedsiębiorstwie samochodowym przegląd techniczny nr 1 przeprowadza się co 2 — 3 dni pracy, a przegląd nr 2 co 15 dni pracy (przyjmując średni przebieg dobowy 140 — 160 km), to na tej podstawie plan winien być skorygowany według rzeczywistej ilości wozodni pracy. Według skorygowanego planu ilość codziennych przeglądów będzie równa rzeczywistej ilości wozodni pracy, to jest 56 243 przeglądów.

Ilość przeglądów technicznych nr 2 równa się

$$\frac{56\,243}{15} = 3\,749,$$

$$\text{a przeglądów technicznych nr 1} \frac{56\,243}{3} - 3\,749 = 14\,999$$

Odpowiednio do przeprowadzonych obliczeń zestawia się tablicę analityczną wykonania planu obsługi technicznej:

Rodzaje obsługi technicznej	Plan skoryg.	Wykonanie	% wykonania planu skoryg.
Ilość przeglądów codziennych	56 243	56 243	100
Ilość przegl. techn. nr 1	14 999	14 672	98
Ilość przegl. techn. nr 2	3 749	2 978	79

Powyższe dane wykazują, że plan — zwłaszcza przegląd techniczny nr 2 — nie został wykonany. Świadczy to o tym (jeżeli nie zmieniła się okresowość obsługi), że harmonogram obsługi technicznej przeglądu technicznego nr 2 nie był przestrzegany, ponieważ służba techniczna nie zwracała należytej uwagi na organizację i wykonawstwo obsługi technicznej taboru. Wniosek ten należy potwierdzić bezpośrednią kontrolą wykonania harmonogramu obsługi profilaktycznej, wykazując konkretne przyczyny nieprzestrzegania ustalonego harmonogramu.

Celem oceny jakości pracy obsługi technicznej należy posługiwać się miernikami pośrednimi jak: przestoje samochodów w czasie pracy, wyniki na skutek niezdolności technicznej oraz ilości pozaplanowych napraw.

Wielkość tych mierników nie jest planowana, dlatego też dokonując analizy dane okresu sprawozdawczego porównuje się z danymi okresu ubiegłego, na podstawie czego wyciąga się odpowiednie wnioski.

Posługiwanie się wymienionymi pośrednimi miernikami jest konieczne z tego względu, że bezpośrednia kontrola wykonywania obsługi technicznej nie gwarantuje całkowicie wysokiej jakości pracy z powodu bardzo złożonego procesu technologicznego — za tym jakość obsługi znajduje swój obraz w pracy samochodu.

Można to wykazać w niżej podanych tabelach:

mierniki	r. 1944	r. 1945	% r. 1945 do r. 1944
Ilość wozodni pracy	48 456	56 243	116,0
Ilość wozogodzin przestojów z powodu niezdolności technicznej	24,600	21 900	89,0
Ilość wozogodzin przestojów na 1 wozodzień pracy	0,51	0,39	76,5

W takiej samej kolejności analizuje się dane dotyczące dodatkowych napraw.

Mierniki	r. 1944	r. 1945	% r. 1945 do r. 1944
Ilość wozodni pracy	48 456	56 243	116
Ilość dodatkowych napraw	22 759	21 350	94,0
Ilość dodatkowych napraw przypadających na 1 wozodzień pracy	0,47	0,38	80,9

Celowym jest porównywać dane przestojów oraz dodatkowych napraw przypadających na 1 wozodzień pracy, dekadowo, miesięcznie i kwartalnie. Daje to możliwość uchwycenia zmian w jakości dokonywanej obsługi technicznej.

Należy zwrócić uwagę, że przy analizie tych mierników koniecznym jest uwzględnić takie czynniki jak odnowienie taboru samochodowego oraz zmianę warunków pracy wozów (w pierwszym rzędzie warunków drogowych).

Zmniejszenie się tych mierników świadczy, że jakość obsługi technicznej w okresie analizowanym polepszyła się.

Następnie bada się przyczyny warunkujące zmianę jakości obsługi technicznej — jak przepustowość stanowisk roboczych, ilość pracowników i ich kwalifikacje oraz rozmiar dokonanych prac.

Cenny materiał daje badanie dodatkowych i bieżących napraw zgrupowanych według rodzajów uszkodzeń poszczególnych samochodów, jak i dla całego taboru. Grupowanie dodatkowych napraw według rodzajów uszkodzeń pozwala ustalić najsłabsze odcinki pracy obsługi technicznej i napraw, jak również wykazać tych kierowców, którzy nieodpowiednio obsługują samochody.

Należy kontrolować właściwe zaopatrzenie stanowisk roboczych w odpowiedni sprzęt i urządzenia. Krytycznej analizie winien być poddany system organizacji obsługi technicznej, instruktażu i kontroli wykonywanych prac. Szczególna uwaga powinna być zwrócona na udział kierowców przy wykonywaniu obsługi codziennej, jak również przy dokonywaniu przeglądów technicznych nr 1 i nr 2.

III. ANALIZA NAPRAW TABORU SAMOCHODOWEGO

Punktem wyjścia analizy wykonania planu napraw jest ustalenie stopnia wykonywania planu poszczególnych rodzajów napraw jak: naprawa średnia, naprawa główna samochodów i zespołów. W tym przypadku plan koryguje się na podstawie danych sprawozdawczych poszczególnych rodzajów napraw, wychodząc z założenia, że wykonanie napraw powinno odpowiadać rzeczywistemu przebiegowi taboru samochodowego.

Przykład:

Rodzaje napraw	plan	wykonanie	% wykonania planu
średnie	75	79	105,0
główne	75	76	101,2

Przy przebiegu planowanym 4 500 000 km rzeczywisty przebieg wynosi 5 100 000 km. Odpowiednio przelicza się planową ilość napraw. Ilość napraw głównych wynosi:

$$\frac{5\ 100\ 000}{60\ 000} = 85,$$

gdzie 60 tysięcy równa się normie przebiegu do naprawy głównej.

Ilość napraw średnich wynosi:

$$\frac{5\ 100\ 000}{30\ 000} - 85 = 85,$$

gdzie 30 000 równa się normie przebiegu do naprawy średniej.

W ten sposób, po dokonaniu przeliczenia według rzeczywistego przebiegu taboru, dane skorygowane przedstawiają się następująco:

Rodzaje napraw	plan skorygowany	w wykonanie	% wykonania planu skoryg.
średnie	85	79	93,0
główne	85	76	89,5

Otrzymane dane rzeczywiście charakteryzują stopień wykonania planu napraw samochodów.

Oceny stopnia wykonania planu napraw zespołów dokonuje się w ten sam sposób.

Analizując wykonanie planu obsługi technicznej i napraw eliminuje się naprawy bieżące, ponieważ nie są one planowane w jednostkach fizycznych. Planuje się tu i uwzględnia tylko globalne zużycie pracy i materiału na 100 względnie na 1000 km przebiegu.

Porównując dane okresu sprawozdawczego z danymi skorygowanego planu napraw średnich i głównych można otrzymać następujące wyniki:

a) skorygowany plan napraw wykonany w 100%; świadczy to o normalnym wykonaniu ustalonych norm przebiegu międzynaprawczego i odpowiedzialnej zdolności przepustowej bazy naprawczej;

b) skorygowany plan napraw przekroczony; świadczy to o niewykonaniu ustalonych norm przebiegu międzynaprawczego i pozaplanowym obciążeniu bazy naprawczej;

c) skorygowany plan napraw niewykonany; może to być spowodowane następującymi okolicznościami:

1. zwiększeniem się ilości samochodów w oczekiwaniu na naprawę — wówczas współczynnik wykorzystania taboru zmniejsza się; świadczy to o złej pracy warsztatów naprawczych itd.
2. współczynnik wykorzystania taboru przekroczono, wskaźniki wykonania planu produkcyjnego całego przedsiębiorstwa stoją na wysokim poziomie — świadczy to o wysokim stanie technicznym taboru i o przekroczeniu przez znaczną ilość samochodów ustalonych norm przebiegów międzynaprawczych.

Stwierdzenia te znajdują potwierdzenie w przeprowadzanej kontroli przebiegów międzynaprawczych każdego samochodu w okresie dokonywania analizy.

R. Łazarek — St. Kramarzewski

Z okazji Nowego Roku wszystkim Czytelnikom życzymy sukcesów przy realizacji zadań czwartego roku Planu 6-letniego

REDAKCJA

Mgr FELIKS MARCZAK

Planowanie realizacji z przewozów w transporcie samochodowym towarowym

Planowanie realizacji w transporcie towarowym samochodowym sprowadza się zasadniczo do ustalenia wysokości zapłaty, jaką przedsiębiorstwo transportu samochodowego powinno otrzymać za zaplanowane do wykonania taboru tego przedsiębiorstwa usługi przewozowe — w okresie planowania. Zagadnienie to musi więc być oparte z jednej strony o planowaną wielkość przewozów, z drugiej zaś strony — o cenę sprzedaży (zbytu) usług przewozowych.

Planowana wielkość przewozów w transporcie towarowym samochodowym wyrażana jest w jednostkach przewozu tzw. tonokilometrach, wynikających ogólnie biorąc z iloczynu planowanej do przewiezienia masy towarowej w tonach przez średnią odległość przewozu w kilometrach.

Obrazowo jednostkę przewozu — 1 tonokm można przedstawić jako przewóz 1 tony masy towarowej na odległość 1 km.

Ścisłej mówiąc wielkość przewozów jest wynikiem skrupulatnych wyliczeń planu eksploatacyjnego taboru, opartych o szereg norm i współczynników techniczno-eksploatacyjnych, zakładanych w planie eksploatacyjnym dla poszczególnych jednostek taboru, jak: średnia odległość jednej jazdy, ładowność jednostki taborowej, rodzaj masy towarowej wyrażony współczynnikiem wykorzystania ładowności jednostki taborowej, średnia odległość przewozu masy towarowej, szybkość techniczna taboru, czas postoju jednostki taboru dla wykonania czynności załadunku i wyładunku towaru, stosunek przebiegu jednostki taboru z ładunkiem masy towarowej do całego jej przebiegu (w stanie ładownym i próżnym) — określony jako współczynnik wykorzystania przebiegu itp.

W ogóle jeśli chodzi o wielkość przewozów w tonokilometrach, wynikającą z wyliczeń planu eksploatacyjnego, można stwierdzić, że wyliczenia te — oparte o sprecyzowaną i dokładnie ustaloną a wypróbowaną w Związku Radzieckim metodologię planowania eksploatacyjnego — prowadzą na ogół do ścisłych i realnych planów eksploatacyjnych taboru, mobilizujących załogę przedsiębiorstwa transportu samochodowego do ich wykonywania.

Odchylenia w wykonawstwie od planów eksploatacyjnych, jeżeli w praktyce zachodzą, są one spowodowane lokalnie bądź niedostatecznym zmobilizowaniem załogi do ich wykonania, bądź też wynikają częściowo ze zmiany takich czy innych zasadniczych założeń planu lub awarii.

Jeżeli chodzi o cenę sprzedaży (zbytu) usług przewozowych w transporcie towarowym samochodowym, określona jest ona w wydanej i zatwierdzonej przez władze państwowe Taryfie towarowej transportu samochodowego i spedycji (Dz. T. i Z. K. z r. 1952, Nr 1).

Należy zauważyć, że taryfa ta, obowiązująca od dnia 1.II.1952 r., zbudowana została w sposób uwzględniający w dużym stopniu potrzeby właściwego planowania wpływów za przewozy towarowe, gdyż opłaty taryfy wyliczone i stosowane są w zależności od wielkości przewożonej masy towarowej, a nie w zależności od ładowności pojazdów użytych do przewozu, co przy poprzednio obowiązującej taryfie zbyt utrudniało właściwe wypożyczanie średniej ceny sprzedaży za jednostkę usługi przewozowej (tonokm), a więc także i zaplanowanie właściwej sumy wpływów za te przewozy.

Do opracowania planu sumy realizacji z przewozów towarowych konieczne jest ustalenie w planie średniej ceny sprzedaży za jednostkę usługi przewozowej — t. zw. potencjalnie „planowanej średniej stawki realizacji (wpływów) za 1 tonokm”. Trafne ustalenie tej stawki w planie realizacji, jako wiążące się ściśle z trafnym zaplanowaniem sumy wpływów za przewozy towarowe,

posiada niezmiennie ważne znaczenie nie tylko z punktu widzenia gospodarki samego przedsiębiorstwa transportu samochodowego, które z uzyskiwanych wpływów przewozowych otrzymuje przydział środków finansowych na pokrycie działalności produkcyjnej, lecz również z punktu widzenia gospodarki ogólnonarodowej, gdyż od wysokości sumy planowanych wpływów za przewozy zależy wysokość planowanej akumulacji, stanowiącej nadwyżkę wpływów nad kosztami przewozów i odprowadzanej, po odliczeniu planowego zysku przedsiębiorstwa, jako podatek z operacji niетowarowych na potrzeby ogólnonarodowe przewidziane w planie budżetu Państwa.

Na kształtowanie się średniej stawki wpływów za 1 tonokm, zgodnie z obowiązującą Taryfą towarową transportu samochodowego i spedycji mają swój wpływ w szczególności następujące czynniki:

1) średnia odległość przewozu 1 tony masy towarowej, gdyż wynikająca z taryfy stawka opłaty przewozowej za 1 tonokm zależy od odległości przewozu i podobnie jak koszt własny jednego tonokilometra stawka ta spada ze wzrostem odległości przewozu;

2) współczynnik wykorzystania przebiegu, gdyż przy przewozie ładunków w przebiegach powrotnych obowiązująca taryfa przewożących ładunków zniżkę w wysokości 50% od stawek normalnych;

3) struktura przewożonej masy towarowej, gdyż taryfa przewiduje zróżnicowane opłaty przewozowe:

a) z jednej strony w zależności od przestrzenności towaru i kategorii ładunku związanej z czasem ładowania i wyładowania, segregując opłaty te w oparciu o wykorzystanie ładowności pojazdu przez różne towary — według 5-ciu klas taryfowych, zróżnicowanych w stosunku jak 1:1,2; 1:1,6; 1:2,4; 1:4 i według 5-ciu kategorii ładunków, przewidując dla różnych kategorii niewielkie dopłaty wynikające z czasów ładowania poszczególnych kategorii ładunków;

b) z drugiej strony — zależnie od tego czy chodzi o przewozy drobne wagowo (drobnica) czy o całopojazdowe — ustalając dla drobnicy opłaty o 50% droższe niż przy przewozach całopojazdowych.

Czynniki powyższe wpływające na kształtowanie się średniej stawki wpływów za 1 tonokm świadczą więc o tym, że stawka wpływów zależy właściwie od asortymentu wykonywanych tonokilometrów. W związku z tym właściwe planowanie wpływów z przewozów towarowych zasadniczo powinno nastąpić już na najniższym szczeblu wykonawczym przedsiębiorstwa transportu samochodowego, uwzględniającym swój asortyment tonokilometrów np. w ekspozyturze, z tym, że plany zbiorcze przedsiębiorstw okręgowych czy też na szczeblu Centralnych Zarządów w zakresie realizacji powinny być właściwie tylko sumą planów ekspozytur i zasadniczo nie powinny być zmieniane podwyższeniem lub obniżeniem średniej stawki planu zbiorczego, jak to niekiedy dzieje się w praktyce planowania.

Taka mechaniczna zmiana w planie zbiorczym średniej stawki wpływów za 1 tonokm, będącej tylko ilorazem ogólnej sumy wpływów ze wszystkich ekspozytur i ogólnej sumy tonokilometrów, jako nieuwzględniająca dostatecznie czynników wpływających na kształtowanie się tej stawki — a więc nieuwzględniająca również asortymentu wykonywanych tonokilometrów — wiedzie do niewłaściwego zaplanowania sumy realizacji za przewozy towarowe. Oparcie się na średniej stawce wynikowej za okresy ubiegłe dla zbudowania zbiorczego planu wpływów za przewozy może prowadzić też do fałszywych wniosków, jeżeli w praktyce

nastąpi zmiana asortymentu tonokilometrów w podstawowych jednostkach wykonawczych.

Najważniejsze zadanie w zakresie opracowania właściwego planu wpływów za przewozy towarowe spoczywa zatem na podstawowych jednostkach wykonawczych przedsiębiorstwa transportu samochodowego, jakimi np. w PKS są ekspozytury.

Aby zadanie to jednostka wykonawcza mogła spełnić w sposób właściwy, założenie średniej stawki planowanej wpływów za 1 tonokm dla danej jednostki musi więc nastąpić z uwzględnieniem wszystkich czynników, o jakich mowa wyżej, mających wpływ na jej wysokość.

W tym celu opierając się na średnim wykorzystaniu ładowności taboru przyjętym do wyliczenia wielkości planu eksploatacyjnego ustala się klasę taryfową towarów, według której plan wpływów powinien być budowany, pamiętając, że procentowe wykorzystanie ładowności jednostki taboru związane jest z klasą taryfową towaru w sposób następujący:

% wykorzystania ładowności:	klasa taryfowa towaru:
100% — 91%	1
90% — 71%	2
70% — 51%	3
50% — 31%	4

Jeśli chodzi o kategorię ładunków, bez większego będu można przyjąć dla celów planowania kategorię III, jako najbardziej pospolitą w praktyce, tym bardziej, że dopłaty z tytułu zmiany kategorii są właściwie stosunkowo nieznaczne. Kategoria ładunku może być poza tym określona na podstawie założonego w planie eksploatacyjnym średniego czasu ładowania 1 tony, co wymaga jednakże bardziej zawilego rozumowania, którego nie będziemy tu przytaczać.

Mając wypośrodkowaną planowaną klasę taryfową towarów i średnią kategorię ładunków wyliczamy według taryfy średnią stawkę wpływów za 1 tonokm dla średniej odległości przewozu założonej do wyliczenia planu eksploatacyjnego.

Przykład. Jeżeli zgodnie z planem eksploatacyjnym założono:

- wykorzystanie ładowności taboru 75% (2 klasa taryfowa)
- średnią odległość przewozu 1 tony 17 km — wówczas dla znalezienia planowanej średniej stawki wpływów za 1 tonokm szukamy według tonowej tabeli opłat w taryfie opłaty za przewóz 1 tony na odległość 17 km (tj. za 17 tonokm), która to opłata dla 2 klasy III kategorii ładunków całopojazdowych (rubr. b tabeli) wynosi 21,45 zł. Stąd stawka za 1 tonokm będzie wynosić $21,45:17$ co daje 1,26 zł.

Stawka ta, jako wynikająca z opłat taryfowych, które ustalone są w oparciu o koszt własny przewozu, wy-

liczony przy założonym współczynniku wykorzystania przebiegu 0,5, wymaga skorygowania z tytułu współczynnika wykorzystania przebiegu, założonego dla wyliczenia planu eksploatacyjnego. Jeżeli więc w planie eksploatacyjnym założono współczynnik wykorzystania przebiegu np. 0,75 tj. o 0,25 wyższy od współczynnika 0,5, przy którym przebiegi powrotne nie są wykorzystane w ogóle, może to świadczyć, że planujemy wykonać przy wykorzystaniu próżnych przebiegów około 33% całości planowanych przewozów towarowych (0,25 od 0,75 stanowi około 33%). Uwzględniając ulgę 50% dla przesyłek przewożonych w powrotnych pustych przebiegach wynikałoby, że wyliczona stawka wpływów 1,26 zł za 1 tonokm powinna być skorygowana przez obniżenie jej o 50% od 33% tj. o 16,5%, a więc powinna wynosić $1,26 \times 0,835$ — co daje stawkę 1,05 zł/tonokm.

Dalsza korekta tak wyliczonej stawki 1,05 zł/tonokm powinna nastąpić z tytułu przewozów drobnicowych o taryfie droższej o 50% od taryfy na przewozy całopojazdowe. W tym celu konieczne jest ustalenie na podstawie danych sprawozdawczych z eksploatacji, jaki % ogółu przewozów towarowych w danej ekspozyturze stanowią przewozy drobnicowe. Jeżeli przykładowo przewozy te wynoszą dajmy na to 16%, wówczas wyliczona stawka 1,05 zł za 1 tonokm powinna być podwyższona z tytułu przewozów drobnicowych o 50% od 16% tj. o 8%, a więc powinna wynosić ostatecznie $1,05 \times 1,08$ co daje 1,134 zł/tonokm.

Tak wyliczona średnia planowana stawka wpływów za 1 tonokm dla danej ekspozytury wymaga jeszcze porównania jej z danymi wynikowymi ekspozytury za okresy ubiegłe i analogicznego przeanalizowania stawek wynikowych w odniesieniu do warunków wykonywania przewozów w tych ubiegłych okresach. Jeżeli wyniki tej analizy potwierdziłyby wyliczoną powyżej planowaną średnią stawkę wpływów za 1 tonokm, stawka ta może być przyjęta do budowy planu realizacji ekspozytury za przewozy towarowe, którą to realizację wylicza się wówczas jako iloczyn tej stawki i wielkości zaplanowanych przewozów w tonokilometrach.

W tenże sposób może być przeprowadzona analiza i kontrola planowanej stawki wpływów za 1 tonokm przewozów towarowych w planach zbiorczych wpływów na szczeblu Okręgu czy Centralnego Zarządu, z tym jednakże iż stawka ta w planach zbiorczych nie powinna być ustalona na podstawie wyliczenia, lecz powinna być wynikową z sumy wyliczonych prawidłowo wpływów podstawowych jednostek wykonawczych podzielonej przez sumę tonokilometrów tych wszystkich jednostek.

Korekta planowanej stawki wpływów za 1 tonokm w planach zbiorczych — czy to na szczeblu Okręgu czy na szczeblu Centralnego Zarządu — zdaniem naszym może nastąpić ale tylko poprzez korektę stawek w podstawowych jednostkach wykonawczych, gdyż inna korekta nie wydaje się uzasadniona.

mgr. Fr. Marczak

PRZODOWNICY PRACY W PKS

„Tytuł przodownika pracy i racjonalizatora stał się jednym z najzaszczytniejszych wyróżnień obywatela”.

(Z Programu Wyborczego Frontu Narodowego)

Podstawowymi kierunkami w usługach Państwowej Komunikacji Samochodowej są przewozy osób, przewozy towarów i usługi spedycyjne. Zadania w tym zakresie określone są dla jednostek operatywnych planami rocznymi i miesięcznymi. Stawiane w tych planach zadania wynikające z Planu 6-letniego PKS są wielkie i trudne, dlatego też wykonanie ich wymaga dużego wysiłku całej załogi w każdej Ekspozyturze, ale nade wszystko dużego wysiłku tych grup pracowniczych, od których w pierwszym

rzędzie zależy wykonanie i przekroczenie planów. Do tej czołowej grupy produkcyjnej należą kierowcy zarówno autobusowi jak i towarowi. Od ich pracy, od ich umiejętności w eksploatacji powierzonych im pojazdów — głównie zależy wykonanie planu osobokilometrów i osób w ruchu osobowym oraz planu tonokilometrów i ton w ruchu towarowym, przy równoczesnym obniżeniu kosztów eksploatacyjnych.

W ruchu osobowym drugim pracownikiem obok kierowcy autobusowego, wywierającym decydujący wpływ na wykonanie planu — jest konduktor, któremu stawiamy wymagania rzetelnego wypełniania swoich obowiązków i właściwego — taktownego i uprzejmego odnoszenia się do pasażerów.

W ruchu towarowym natomiast drugą grupą obok kierowcy towarowego stanowią robotnicy przeładunkowi, którzy — przez sprawny załadunek i wyładunek — zapewniają możliwość jak najbardziej wydajnej pracy taboru, tj. przewozu jak największej ilości ton.

Obok eksploatacji jako równie ważne zagadnienie wysuwa się obsługa techniczna taboru w celu zapewnienia wysokiej gotowości technicznej. Tutaj decydującą rolę odgrywają pracownicy stacji obsługi.

Dzięki ofiarnym wysiłkom wielu pracowników z wymienionych grup nie tylko w swej pracy bezpośredniej zawodowej, ale i w mobilizowaniu i doszkalaniu swych współtowarzyszy pracy — jednostki PKS wykonują i przekraczają swoje plany usługowe. Ich walka o zwiększenie wydajności pracy, ich inicjatywa w podejmowaniu zobowiązań w ramach współzawodnictwa — staje się przykładem porywającym innych pracowników. To przodownictwo stanowi podstawę zaszczytnego wyróżnienia, jakim jest nadanie odznak „Przodownika Pracy”.

W ciągu II półrocza 1952 roku w Państwowej Komunikacji Samochodowej — z okazji 8 rocznicy PKWN i 35 Rocznic Wielkiej Rewolucji Październikowej odznakę „Zasłużonego Przodownika Pracy” nadaną przez Ministra Transportu Drogowego i Lotniczego, został wyróżniony:

Jan Pencak — monter z Ekspozytury PKS w Wałbrzychu (Okręg Wrocławski) za wybitne wyniki we współzawodnictwie i zdobywanie I miejsca w ciągu 1051 roku. W I i II kwartale 1952 r. osiągnął średnio 162% normy. Dla uczczenia Wyborów do Sejmu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej podjął zobowiązanie i wykonał cztery naprawy awaryjne i cztery naprawy średnie przy samochodach marki Skoda.

Odznakę „Przodownika Pracy” nadaną przez Dyrektora Centralnego Zarządu Państwowej Komunikacji Samochodowej, otrzymali:

Z OKRĘGU PKS W ŁODZI

1. *Eugeniusz Zadrozny* — monter samochodowy z Ekspozytury w Tomaszowie Mazowieckim — za wysokie przekraczanie norm oraz za wykonanie planu przeciętnie 121,4%. Podjęte przez niego zobowiązanie dla uczczenia 8 Rocznic PKWN — przeprowadzenia naprawy średniej samochodu marki GMC ponad plan — wykonał przed terminem w 100%. Jest on równocześnie przodującym racjonalizatorem.

2. *Jan Smiechowicz* — kierowca z Ekspozytury w Tomaszowie Mazowieckim — za stałe wysokie wyniki wykonania planu, norm oraz znaczne oszczędności paliwa. W II kwartale 1952 roku uzyskał wyniki w stosunku do planu: gotowość techniczna 113%, wykorzystanie taboru — 126%, plan eksploatacyjny — 120%, wykonanie normy — 167%, oszczędności paliwa — 711 litrów na 13.262 przebyte kilometry.

3. *Józef Małoszczyk* — kierowca z Ekspozytury w Zduńskiej Woli — za wykonanie zobowiązania długoterminowego przebycia bez naprawy na 7-tonowym samochodzie marki „Fiat” — 135.000 km. Obecnie realizuje on zobowiązanie przebycia dalszych 15.000 km bez naprawy na tymże samochodzie.

4. *Leon Szymczak* — kierowca z Ekspozytury Towarowej w Łodzi — za wykonywanie norm w ciągu ostatnich trzech kwartałów średnio — 196%.

5. *Jan Bogusz* — robotnik przeładunkowy z Ekspozytury Towarowej w Łodzi — za stałe wysokie przekraczanie norm, które wykonuje przeciętnie w 200%. Uzyskał on trzykrotnie kolejne przodownictwo w Ekspozyturze. Jako pierwszy zapoczątkował wraz ze swoją brygadą współzawodnictwo o najlepszą brygadę przeładunkową.

6. *Jan Stępka* — brigadzista przeładunkowy z Ekspozytury Towarowej w Łodzi — za przodownictwo brygady w wykonywaniu norm oraz za dobrą organizację pracy i kierownictwo swoją brygadą. Jego brygada w ciągu ostatnich trzech kwartałów uzyskała wykonanie norm średnio w 244%.

Z OKRĘGU PKS W KRAKOWIE

Pracownicy Ekspozytury Osobowej w Krakowie:

1. *Władysław Heliasz* — kierowca — za osiągnięte wyniki we współzawodnictwie długoterminowym — przebycie 170.000 km bez naprawy głównej; wykonanie planu w IV kwartale 1951 r. — w 115%, w I kwartale 1952 r. — w 117,4%, w II kwartale 1952 r. — w 140,1%.

2. *Jan Koryczan* — kierowca — za wyniki osiągnięte w wykonaniu planu w IV kwartale 1951 r. — 151,3%, w I kwartale 1952 r. — 128,5%, w II kwartale 1952 r. — 125%.

3. *Mieczysław Jagła* — kierowca — za stałe wysokie wykonanie planu w r. 1951 r. Mimo trudnych warunków — zasp. śnieżnych w I kwartale 1952 r. plan swój wykonał w 115,5%. W II kwartale 1952 r. zajął pierwsze miejsce spośród kierowców, osiągając najwyższe wykonanie planu osobokilometrów (161,8%). Obsługiwany przez niego samochód jest utrzymywany w wysokiej gotowości technicznej.

4. *Bronisława Tryboń* — konduktorka — za stałe wysokie przekraczanie wykonania planu. Jeszcze w I połowie 1950 r. pracowała jako pomoc domowa. Od chwili rozpoczęcia pracy w Ekspozyturze przystąpiła do współzawodnictwa. Dzięki wielkiemu wysiłkowi, jaki wkładała w podnoszenie swoich kwalifikacji zawodowych i społecznych już w IV kwartale 1951 r. plan swój wykonała w 148%. W I kwartale 1952 r. mimo ciężkich warunków pracy z powodu zasp. śnieżnych — plan wykonała w 115%, a w II kwartale 1952 r. — w 161%. Naomiat plan miesięczny w czerwcu 1952 r. wykonała w 200% zajmując I miejsce w Ekspozyturze. Jest ona poza tym instruktorką w szkoleniu kadr konduktorskich, z czego wywiązuje się bez zarzutu.

5. *Stanisław Czekaj* — monter samochodowy — za osiągnięcia we współzawodnictwie, w którym był trzykrotnie wyróżniony. Podejmowane zobowiązania wykonywał w 120%. Obecnie w pracy swojej wykonuje 145% normy. Osiągnął własną pracą wysokie kwalifikacje a w pracy zawodowej udziela młodszym pracownikom rad i wskazówek.

6. *Antoni Szczęśniak* — monter samochodowy — za wykonywanie 155,2% normy i osiągnięcia we współzawodnictwie, za które był trzykrotnie nagrodzony. Podejmowane zobowiązania wykonywał w 132%.

7. *Bronisław Bajorek* — wulkanizator — za trzykrotne przodownictwo we współzawodnictwie oraz wykonanie normy w 186%. Podjęte zobowiązania wykonywał w 132%. Jest fachowcem o pełnych kwalifikacjach, żyje zagadnieniami Ekspozytury, pomaga w pracy słabszym kolegom.

8. *Józef Cieślik* — stolarz — za osiągnięcia w ruchu współzawodnictwa i racjonalizatorstwa. We współzawodnictwie, poczynając od II kwartału 1951 r., był wyróżniony trzykrotnie. Jako racjonalizator dwukrotnie nagrodzony. Wykonuje 145% normy. Podjęte zobowiązania wykonywał średnio w 150%. Przez swoje zachowanie i podejście do pracy jest wzorem dla pozostałych pracowników brygady.

Pracownicy Ekspozytury towarowej w Krakowie:

9. *Władysław Rajczyk* — kierowca — za wykonywanie od roku normy przeciętnie w 145%, przy czym w kwietniu 1952 r. wykonał normę w 222%, a w czerwcu 1952 r. — w 248%. Jest on jednym z inicjatorów masowego ruchu współzawodnictwa wśród młodzieży zorganizowanej w ZMP na terenie swojej Ekspozytury.

10. *Józef Knapik* — robotnik przeładunkowy — za wykonywanie już od roku średnio 311% normy. Był on trzykrotnie przodującym w pracy.

11. *Ludwik Kulesz* — robotnik przeładunkowy — za wykonywanie pracy przeładunkowej na przestrzeni ostatniego roku średnio w 207%. Był nagrodzony pięciokrotnie za wybitne osiągnięcia we współzawodnictwie pracy.

12. *Jan Opiota* — robotnik przeładunkowy — za wykonywanie norm przeładunkowych średnio w 237%. W ciągu roku trzykrotnie nagradzany za systematyczne przekraczanie norm. Aktywny w pracy społecznej.

13. *Tadeusz Kwiecień* — monter samochodowy — za przekraczanie norm, czym przyczynił się do podniesienia planowanego współczynnika gotowości technicznej. Ponadto przeszkolił 4 pomocników montera powiększając przez to zespół kwalifikowanych pracowników stacji obsługi. W ciągu 3 kwartałów był nagradzany za wydajną pracę na swym stanowisku.

14. *Szczepan Irlík* — spawacz — za wyróżnianie się wydajną pracą na stacji obsługi, czym przyczynił się do osiągnięcia wysokiego współczynnika gotowości technicznej tabory samochodowego. Był trzykrotnie wyróżniony za wyniki we współzawodnictwie pracy. W I kwartale 1952 roku osiągnął 175% normy, a w II kwartale — 231%.

Pracownicy Ekspozytury w Rzeszowie:

15. *Franciszek Jodłowski* — kierowca — za przodownictwo w pracy w 1951 r. i w I półroczu 1952 r. oraz otaczanie specjalną troską powierzzonego sprzętu, dzięki czemu jego samochód pod względem technicznym zasługuje na wyróżnienie. Jest on poza tym pracownikiem wysoce zdyscyplinowanym i sumiennym.

16. *Antoni Kruczek* — tokarz — za osiągnięcia we współzawodnictwie. Tytuł przodującego uzyskał w III i IV kwartale 1951 r. oraz w II kwartale 1952 roku, przy czym nadal utrzymuje się w czołówce. Jako tokarz wykonuje przeciętnie od 150 do 200% normy. Bierze aktywny udział w podejmowaniu i realizowaniu zobowiązań okolicznościowych.

Pracownik Ekspozytury w Przemyśle:

17. *Kazimierz Gancarz* — kierowca mechanik — za wykonywanie planów w tonokilometrach i tonach w 130%. Obecnie jako brygadziśta na stacji obsługi wykonuje 120% normy i w Stacji Terenowej utrzymuje wysoki współczynnik gotowości technicznej. Przyczynia się wybitnie do wykonania planu i obniżki kosztów własnych.

Z OKRĘGU PKS W KATOWICACH

Pracownicy Ekspozytury w Gliwicach:

1. *Franciszek Cierpisz* — kierowca autobusowy — za osiągnięcia we współzawodnictwie, w którym bierze udział od 1950 roku. Podjęte zobowiązanie długoterminowe przebycia 160.000 km na autobusie marki „Fiat” — zrealizował w kwietniu 1952 r., przedłużając jednocześnie zobowiązanie przebycia na tymże autobusie bez naprawy 200.000 km. Średnio wykonuje plan w 130%.

2. *Feliks Majkrzyk* — kierowca autobusowy — za wykonanie zobowiązania długoterminowego: przebycia bez naprawy na autobusie marki „Fiat” 160.000 km. W kwietniu 1952 r. podjął zobowiązanie przebycia na tym samym autobusie bez naprawy dalszych 40.000 km. W roku 1950 — 1951 zdobył kilkakrotnie tytuł przodującego, a w I kwartale 1952 r. — tytuł najlepszego w zawodzie.

3. *Antoni Jęczmionka* — kierowca — za wyniki osiągnięte we współzawodnictwie długoterminowym — przebył bez naprawy na samochodzie marki „Star 20” — 100.000 km i podjął dalsze zobowiązania. Obecnie osiągnął już 150.000 km. Poza tym w ciągu 1951 r. wykonywał średnio 180% normy, a w I kwartale 1952 r. — uzyskał średnio 300% normy.

4. *Maria Bończyk* — brygadziśta brygady przeładunkowej — za dobrą organizację pracy i kierownictwo swoją brygadą. Ob. Bończyk uzyskała w roku 1950 i 1951 najlepsze wyniki wśród robotników przeładunkowych, wykonując średnio 350% normy i uzyskując czterokrotnie pierwsze miejsce. Jej brygada kołtęca w I kwartale 1952 r. zdobyła tytuł najlepszej brygady w Ekspozyturze.

5. *Gertruda Iwan* i *Małgorzata Mecie* — robotnice przeładunkowe — za najlepsze wyniki w wykonaniu pla-

nu i przekraczaniu norm w brygadzie Marii Bończyk. Obydwie — wykonując średnio 350% normy — natychmiast po wprowadzeniu nowych norm przeładunkowych podjęły zobowiązanie przekraczania tychże i wezwały równocześnie do współzawodnictwa pozostałe brygady przeładunkowe.

Z OKRĘGU PKS WE WROCŁAWIU

Pracownicy Ekspozytury w Jeleniej Górze:

1. *Adolf Cierpień* — kierowca — za wykonanie zobowiązania długoterminowego i przebycie 150.000 km na autobusie marki „Skoda” bez naprawy. Jako członek ZMP swoim przykładem pociągnął wielu kolegów spośród młodzieży w szeregi współzawodniczących.

2. *Karol Przystasz* i *Antoni Marek* — kierowcy — za przebycie po 160.000 km na autobusie marki „Skoda” bez żadnej naprawy oraz osiągnięcie dużych oszczędności paliwa.

Pracownicy Ekspozytury w Wałbrzychu:

3. *Stanisław Graczyk* — kierowca — za osiągnięcia od stycznia do października 1952 roku przeciętnie do 200% normy. Zajmuje I miejsce wśród kierowców w Kamiennej Górze. Wykazuje wysoką dbałość o powierzony sprzęt i jest wzorem dla innych.

4. *Czesław Łuczkiewicz* — monter samochodowy — za wyniki we współzawodnictwie. W podejmowaniu zobowiązań jest pierwszym w swojej brygadzie. W 1951 r. był przodującym i zajmował I miejsce w swojej brygadzie. W I i II kwartale 1952 roku jest także przodującym, a w III kwartale 1952 roku średnia wydajność jego wynosi 142%. W związku z wyborami do Sejmu zobowiązał się uzyskać i wykonał 160% normy.

5. *Henryk Rosa* — monter samochodowy — za wykonanie średnio 140% normy i wyróżnianie się w pracy zawodowej i społecznej. Swoją wydajną pracą podciąga innych.

6. *Jan Kwaśnik* — robotnik przeładunkowy — za osiągnięcia średnio 167% normy. W I, II i III kwartale 1951 r. zajmował I miejsce, a w IV kwartale — II miejsce. W I i II kwartale 1952 r. — zajął I miejsce znowu. Z okazji rocznicy PKWN podjął cenne zobowiązanie przeładowania codziennie, przez okres jednego miesiąca 40 ton cegły, tzn. uzyskania 200% normy. Zobowiązanie swoje wykonał w 205%.

Pracownicy Ekspozytury Towarowej we Wrocławiu:

7. *Władysław Jakubik* — kierowca — za osiągnięcia we współzawodnictwie. Był czterokrotnie przodującym. Osiąga wykonanie norm do 180%, przy czym uzyskał oszczędności w zużyciu paliwa i ogumienia. Ponadto podjął zobowiązanie przebycia 166.000 km bez naprawy głównej i wykonał już 97% swego zobowiązania. Ponadto wyróżnia się w pracy społecznej.

8. *Stanisław Matuszek* — kierowca — za wybitne osiągnięcia we współzawodnictwie. Pięciokrotnie był przodującym. Zobowiązanie długoterminowe wykonał w 130%. Dla uczczenia XIX Zjazdu Komunistycznej Partii Związku Radzieckiego i wyborów do Sejmu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej podjął zobowiązanie przebycia 170.000 km bez naprawy i przejechania na oponach 25.000 km ponad normę. Jako pierwszy podjął w Ekspozyturze zobowiązanie i rzucił hasło, wśród kierowców do podejmowania zobowiązań. Był przykładem dla innych kierowców w walce o zwiększenie wydajności pracy.

9. *Stanisław Skóra* — robotnik przeładunkowy — za osiągnięcia we współzawodnictwie, w którym był kilkakrotnie przodującym. Zwiększył wydajność pracy osiagając 185% normy. Wyróżnia się pełną i wydajną pracą oraz koleżeńskim, społecznym i serdecznym zachowaniem w stosunku do współtowarzyszy pracy. Jako zdyscyplinowany pracownik jest wzorowym wśród robotników przeładunkowych Ekspozytury.

10. *Marian Pawlak* — robotnik przeładunkowy — za osiągnięcia we współzawodnictwie. Podejmowane zobowiązania

wiązania zwiększenia wydajności wykonywał systematycznie w 140%. Za wyniki we współzawodnictwie czterokrotnie nagradzany. Jest zdyscyplinowanym pracownikiem. Wyróżnia się pracą społeczną.

Pracownicy Ekspozytury Osobowej we Wrocławiu:

11. *Michał Rynkiewicz* — kierowca — za przebieg 150.000 km na autobusie marki „Skoda“ bez żadnej naprawy oraz za przodownictwo w oszczędzaniu paliwa; w ciągu trzech miesięcy uzyskał oszczędności 900 litrów paliwa. Był on czterokrotnie przodującym, a poza tym jest on aktywnym organizatorem współzawodnictwa wśród kierowców.

12. *Antoni Dudek* — monter podwoziowy — za osiągnięcia we współzawodnictwie. Trzykrotnie przodujący. Pracuje w brygadzie, gdzie wyrabia 277% normy.

Pracownik Ekspozytury w Kłodzku:

13. *Władysław Sienkowski* — kierowca — za osiągnięcia we współzawodnictwie. Zdobył trzykrotnie pierwsze miejsce. Dla uczczenia Święta Odrodzenia 22 lipca 1952 r. podjął zobowiązanie przebiecia 160.000 km bez naprawy głównej; dotychczas przebył już 152.000 km przy dalszej zdolności do eksploatacji. W I kwartale 1952 r. wykonał 121% normy; w II kwartale — 159% normy i nadal przoduje.

Pracownik Ekspozytury w Legnicy:

14. *Jan Górczyca* — monter samochodowy — za wysokie przekraczanie norm. Wykonuje normy przeciętnie w 170%. Podjęte zobowiązania w I kwartale 1952 r. wykonał w 104%, a w II kwartale — w 171%. Za przodownictwo w pracy został wyróżniony dyplomem uznania oraz nagrodzony pieniężnie.

Z OKRĘGU PKS W GDANSKU

Pracownicy Ekspozytury w Gdyni:

1. *Bernard Dawidowski* — kierowca towarowy — za przodownictwo wśród kierowców Ekspozytury. Był jednym z pierwszych, którzy podjęli zobowiązanie zwiększenia przebiegu międzynaprawczego na samochodzie marki „Fiat“. Dotychczas na swoim wozie przebył 138.000 km tj. 28.000 ponad normę i — wobec bardzo dobrego stanu technicznego wozu — zobowiązał się podwyższyć przebieg do 160.000 km bez naprawy głównej. Posiada wybitne osiągnięcia we współzawodnictwie w oszczędności paliwa: w ciągu trzech kwartałów 1952 r. zaoszczędził 996,5 litra paliwa. Dzieli się z młodszymi kierowcami swym długoletnim doświadczeniem i stał się aktywnym propagatorem metod socjalistycznej opieki nad sprzętem.

2. *Antoni Dec* — kierowca — za wybitne wyniki w pracy. Jako pierwszy w Ekspozyturze podjął zobowiązanie zwiększenia przebiegu międzynaprawczego na sam. „Fiat“ do 150.000 km. Do chwili obecnej przejechał 149.459 km. Mimo trudnych warunków pracy w terenie samochód znajduje się w dobrym stanie technicznym i jego wygląd zewnętrzny wyróżnia się z pośród całego taboru Ekspozytury. Na ogumieniu przebył 40.000 km ponad normę. W okresie trzech kwartałów 1952 r. uzyskał oszczędność paliwa 595,5 litra. Wyszkołił dwóch pomocników na wzorowych kierowców. Bierze aktywny udział w walce z awariami.

Pracownicy Ekspozytury w Gdańsku:

3. *Miroslaw Lisiński* — kierowca autobusowy — za osiągnięcia w swojej pracy: od dnia 1 stycznia 1950 roku osiągał najlepsze wyniki we współzawodnictwie, zdobywając w każdym kwartale przodujące miejsce i wykonując plan osobokilometrów w 130%. Powziął zobowiązanie utrzymania w gotowości technicznej wozu, którą to gotowość utrzymuje do tej pory w 100%. Zwiększył przebieg międzynaprawczy na sam. marki „Chausson“ o 25.000 km. Ponadto zwiększył przebieg opon i zaoszczędził — zgodnie z podjętym zobowiązaniem — w okresie od dnia 1 stycznia 1951 r. do 31 grudnia 1951 r. 998 litrów oleju gazowego.

4. *Leon Kaczmarek* — kierowca — za stałe wysokie przekraczanie norm i wykonanie planu. Przypadający na niego plan wykonuje przeciętnie w 213%. Dzięki troskliwej opiece nad swoim pojazdem przebył 122.212 km przekraczając znacznie normę, mimo iż otrzymał samochód już poprzednio eksploatowany. Był już czterokrotnie nagrodzony za przodownictwo pracy.

5. *Leokadia Boruszewska* — konduktorka — za wykonywanie planu przeciętnie w 128%, oraz utrzymanie w ciągu ostatnich sześciu kwartałach tytułu przodującej w pracy. Ponadto zajęła dwukrotnie I miejsce wśród konduktorów całego okręgu gdańskiego. Obok przodownictwa w pracy zawodowej — jest aktywnym członkiem ZMP.

Pracownik Ekspozytury w Koszalinie:

6. *Stanisław Langner* — kierowca — za wykonanie zobowiązania długoterminowego przebiecia 167.000 km bez naprawy na samochodzie marki „Chausson“ oraz wykonywanie planu w I półroczu 1952 r. średnio w 120%.

Z OKRĘGU PKS W BYDGOSZCZY

1. *Wiktor Princ* — elektryk samochodowy z Ekspozytury w Toruniu — za przodownictwo w pracy. Jest przodującym pracownikiem na Stacji Obsługi, osiągając przeciętnie w ostatnich dwóch kwartałach 1951 r. oraz w I i II kwartale 1952 r. 145% normy. Jest propagatorem współzawodnictwa wśród pracowników, co wywarło wpływ na podejmowanie zobowiązań przez innych pracowników we współzawodnictwie indywidualnym i zespołowym. Należy również do Klubu Techniki i Racjonalizacji, bierze czynny udział w jego pracach mając za sobą ulepszenia w pracy zawodowej. Poza tym wyróżnia się pracą społeczną.

2. *Czesław Pochylski* — robotnik przeładunkowy z Ekspozytury w Inowrocławiu — za stałe wysokie przekraczanie norm, przy czym w kwietniu 1952 r. osiągnął 134% normy; w maju — 140%, a w czerwcu — 200%.

3. *Teodor Stefanowicz* — robotnik przeładunkowy z Ekspozytury w Bydgoszczy — za stałe, systematycznie wzrastające przekraczanie normy. W III kwartale 1951 r. uzyskał 131,7%, w IV kwartale 1951 r. — 211%, a w I kwartale 1952 roku — 259% wykonania normy.

* * *

Jan Stańczak — robotnik przeładunkowy z Ekspozytury Towarowej w Warszawie — za stałe wysokie przekraczanie norm oraz wykonywanie planu. Uzyskuje średnio wykonanie norm w 150%. Podjęte z okazji 8-ej rocznicy PKWN zobowiązanie wykonał w 250%.

Franciszek Modzolewski — robotnik przeładunkowy z Ekspozytury w Białymstoku (Okręg PKS w Olsztynie) — za przodowanie w pracy przez wykonywanie normy w 276%.

C. S.

Zobowiązania kierowców we współzawodnictwie długoterminowym —
wyzwalają potężne rezerwy produkcyjne

Mgr. EUGENIUSZ OLECHNOWICZ

Znajomość przepisów o ruchu warunkiem bezpieczeństwa na drogach

Obserwując w dzień nieświęteczny pomiędzy godziną 15-tą i 17-tą ruch na skrzyżowaniach ulic Marszałkowskiej i Al. Jerozolimskiej w Warszawie nasuwają się dwa następujące spostrzeżenia: 1) ogromne nasilenie ruchu zarówno pieszego jak i kołowego oraz 2) poważna rozbieżność pomiędzy działającymi na tym skrzyżowaniu sygnałami świetlnymi, a zachowaniem się przechodniów oraz kierujących wszelkiego rodzaju pojazdami.

Pierwsze spostrzeżenie wywołuje u obserwatora przede wszystkim pewnego rodzaju zadowolenie z nasilenia życia w odbudowującej się stolicy: tłum pieszych starających się jaknajprędzej przejść przez zatłoczone wyloty ulic lub oczekujących na tramwaje i autobusy, tysiące usiłujących za wszelką cenę wtłoczyć się do przepełnionych wozów komunikacji publicznej — to wszelkiego rodzaju pracownicy, którzy właśnie opuścili biura, to młodzież szkolna, to robotnicy wracający z pierwszej lub spieszący na drugą zmianę, to przyjezdni przybyli do stolicy, aby załatwić służbowe lub osobiste sprawy, to — wreszcie — setki i tysiące innych ludzi pracy, którzy przez ten — może najbardziej ruchliwy punkt w stolicy — muszą się przedostać.

Oprócz pieszych przez skrzyżowanie przelewają się w każdym kierunku strumienie pojazdów — od niernawych pociągów tramwajowych dwu a nawet trzechwagowych poczynawszy, poprzez zwinne, lecz niesforne rowery i motocykle oraz powolne pojazdy konne, aż do szybkich, lecz jakże różnych co do swoich rozmiarów samochodów.

To uczucie zadowolenia łączy się jednak z pewnego rodzaju niepokojem na widok przechodniów, spieszących do domów bądź do pracy, bądź — wreszcie — w interesie pracy i zmuszonych do tłoczenia się, popychania i oczekiwania na przepełnione tramwaje czy autobusy w czasie upału, deszczu, lub mrozu, przechodniów narażonych na możliwość wypadku wskutek dostania się pod koła samochodu czy tramwaju przy przechodzeniu przez jezdnię czy wskutek wypadnięcia z tramwaju.

Jednakże nie od razu można przebudować milionowe miasto i do tego miasto doszczętnie niemal zburzone przez bestialskiego najeźdźcę, nie od razu można stworzyć racjonalny system arterii komunikacyjnych i uruchomić pełną sieć środków komunikacji publicznej, zdolną do przerzucenia dziennie dziesiątków tysięcy podróżnych w kilku godzinach szczytowych nasilenia ruchu.

Te refleksje naogół uspakajają przeciętnego obserwatora i uwagę jego bardziej przykuwa zachowanie się przeważającej większości pieszych oraz kierujących pojazdami na omawianym skrzyżowaniu: piesi **przebiegają** tłumnie przez jezdnię pomimo czerwonego sygnału, aby zdążyć do nadjeżdżającego tramwaju, pociągi tramwajowe ruszają pomimo żółtego sygnału nakazującego **opuszczenie** skrzyżowania, a nawet niejednokrotnie kierowcy samochodów, zamiast zatrzymać pojazd na widok żółtego światła, przeciwnie — przyspieszają i „przeskakują” przez skrzyżowanie. Kierowcy samochodów nierzadko również skręcają w po-

przeczną ulicę w prawo przy czerwonym sygnale, zamiast czynić to dopiero po przejściu pierwszej fali przechodniów i dopiero po zapaleniu się zielonej strzałki, z reguły wjeżdżają brutalnie w tłum pieszych przechodzących prawidłowo przez jezdnię.

Wreszcie — nierzadko — spostrzegawczy obserwator zauważy przechodnia, który staje na krawężniku chodnika na przeciw latarni sygnalowej i zamiast sprawdzić jaki właśnie sygnał latarnia ta podaje mu, spogląda długo i bacznie w prawo i w lewo czy nie nadjeżdża jakiś pojazd i — wybrawszy odpowiednią w swym przeświadczeniu chwilę — **przebiega** przez jezdnię właśnie w tym momencie, gdy sygnał świetlny zabrania wchodzenia na jezdnię!

Takie lekceważenie sygnałów świetlnych bądź taką niezajomość przepisów ruchu ulicznego, taki brak dyscypliny ruchu **stwierdzić można codziennie w centrum stolicy**, pomimo że sygnalizacja świetlna istnieje tu od wielu lat oraz pomimo kilkakrotnie urządzanych w Warszawie „tygodni nauki chodzenia”.

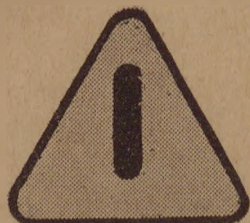
Cóż dopiero mówić o innych miastach, których mieszkańcy nigdy nie byli pouczani o zasadach prawidłowego chodzenia po ulicy, co mówić o setkach tysięcy mieszkańców wsi, którzy przecież korzystają z dróg publicznych: czy to idąc drogą, czy to powożąc wozami konnymi, czy kierując rowerami, czy — wreszcie — chodząc po ulicach w czasie swej bytności w mieście czy w miasteczku?

A przecież prawdopodobnie nie wielu z mieszkańców wsi lub miasteczek słyszało o istnieniu przepisów ruchu, o konieczności ich ścisłego stosowania, o dyscyplinie ruchu i o tragicznych skutkach lekceważenia jej.

Czy o tym mówią audycje radiowe, czy o tym piszą gazety, czy słyszy się o tym w szkole od nauczyciela, czy na tematy te wyświetlane są obrazy w kinie? A może wołają o tym afisze propagandowe lub wygłaszane są okolicznościowe pogadanki przy okazjach masowych zgromadzeń np. wyścigów kolarskich lub zawodów piłki nożnej? Nie!

Na wszystkie takie pytania jest — niestety — tylko jedna odpowiedź: **przeczą!** Poza kilku drobnymi wyjątkami (wzmiankowane wyżej tygodnie nauki chodzenia urządzone w Warszawie) bardzo niewiele się robi w celu rozpowszechnienia wśród szerokiego ogółu ludności miast i wsi przepisów ruchu drogowego oraz zasad właściwego zachowania się na drogach publicznych w ogólności, a na ulicach miast — gdzie intensywność i tempo ruchu jest znacznie większe — w szczególności.

Jeżeli teraz nawiązać do zaznaczonego na wstępie rosgardiaszu w ruchu ulicznym na skrzyżowaniu głównych arterii komunikacyjnych stolicy oraz brak jakiegokolwiek systematycznego rozpowszechnienia najbardziej podstawowych zasad zachowania się w ruchu na drogach publicznych powiązać z trudnościami w komunikacji drogowej, a nade wszystko z jakże licznymi i tragicznymi wypadkami drogowymi, to łatwo ustalić ścisłą łączność przyczynową pomiędzy tymi zjawiskami.



PAMIĘTAJ
ŻE WSTĘPUJĄC NA JEZDNIĘ
NIE OSTROŻNIE —
NARAŻASZ SVOJE ŻYCIE





Jazdite a chod'te opatrne!

01/1-444-844-7061/207

VYDALA CZECHOSLOVENSKA POŠTOVNA, N. P., OBLASTNÍ ÚSTAV V BRATISLAVĚ

Průt. 444, Telava, 1. a 2. vydání 1951/52

Istotnie — jest rzeczą niewątpliwą, że głównym powodem nieszczęśliwych wypadków w ruchu drogowym jest niestosowanie się osób korzystających z dróg publicznych do obowiązujących przepisów o ruchu czyli brak dyscypliny ruchu zarówno na drogach pozamiejskich jak i na ulicach miast i miasteczek. Nie tu jest miejsce na omawianie katastrofalnych dla żywej sily narodu powstającego do nowego życia oraz dla gospodarki narodowej skutków strat, powodowanych przez wypadki drogowe. Wystarczy stwierdzić, że ilość wypadków tych jest bardzo duża, a co gorsze nie wykazuje wcale tendencji do niżsiki. Ciagle wielu ludzi pracy ginie w katastrofach tramwajowych, samochodowych i innych, a jeszcze więcej ulega poranieniu. Część spośród okaleczonych — po krótszym lub dłuższym leczeniu szpitalnym — odzyskuje zdrowie i siły do pracy, lecz znaczny odsetek pozostaje inwalidami do końca życia, nie odzyskując pełni zdolności do pracy. Powoduje to poważne bezpośrednie i pośrednie straty dla narodu i jego gospodarki.

Do tego dochodzą jeszcze straty w majątku narodowym, bowiem każde uszkodzenie samochodu to wydatek tysięcy złotych wyrzuconych na marne, to nie tylko bezpośrednie koszty naprawy uszkodzonego pojazdu, lecz również straty wynikłe z niemożności wykonywania usług transportowych przez samochód pozostający w naprawie.

Nadto dodać należy straty w uszkodzonych towarach oraz innych przedmiotach na drodze czy obok drogi, jak również szkody wynikające z opóźnień w zaplanowanej dostawie ładunku, bądź z niedostarczenia w ogóle towaru przewożonego.

Nie mamy dokładnej statystyki wypadków drogowych, ani liczby ofiar w ludziach oraz wysokości strat w majątku narodowym. Wiemy tylko, że ofiary i straty są wielkie i nie ułatwiają, lecz poważnie utrudniają realizację Planu 6-letniego, szkodząc poważnie wielkiej sprawie budowy socjalizmu w Polsce.

Z tych względów musi być podjęta stała i konsekwentna akcja walki o bezpieczeństwo i porządek ruchu drogowego. Walka powinna rozpocząć się od zaznajamiania szerokiego mas ludności — od miast poczynając, a na wsi kończąc — z podstawowymi zasadami przepisów ruchu na drogach publicznych i dążyć do wdrożenia w świadomość wszystkich obywateli obowiązku ścisłego stosowania się do tych przepisów. Akcje podobne prowadzone są w innych krajach oddawna. Nie mówiąc już o olbrzymich inwestycjach realizowanych od 1935 r. w Moskwie i w innych wielkich miastach Kraju Zwycięskiego Socjalizmu, które to inwestycje mają na celu stworzenie najlepszych warunków technicznych dla szybkiego i bezpośredniego ruchu samochodowego, przykładem prowadzenia zakrojonej na szeroką skalę walki o bezpieczeństwo ruchu jest bratnia Czechosłowacka Republika Ludowa.

Urządzona we wrześniu 1951 r. w Gottwaldowie wystawa bezpieczeństwa ruchu zgromadziła bogaty materiał i przyczyniła się zarówno do rozpowszechniania znajomości przepisów o ruchu drogowym i metod walki o bezpieczeństwo drogowe, jak i do zwrócenia uwagi na znaczenie samego zagadnienia na tle budowy socjalizmu. Walka o dyscyplinę ruchu drogowego prowadzona jest w Czechosłowacji we wszystkich kierunkach, jak: ogłaszanie szczegółowej statystyki nieszczęśliwych wypadków, omawianie poszczególnych wypadków na łamach czasopism fachowych, alisy i plakaty niejednokrotnie zawierające fotografie tragicznych skutków lekceważenia przepisów itp., przy czym szczególny

nacisk położony jest na wdrożenie kierowców do przestrzegania dyscypliny ruchu.

Jednakże ani istnienie chociażby najlepszych i najbardziej szczegółowych przepisów ruchu drogowego, ani jaknajlepiej urządzonych dróg komunikacyjnych nie wystarcza do zapewnienia bezpieczeństwa i porządku na tych drogach, jeżeli wszyscy korzystający z jezdni i chodników, czy to w granicach miast czy poza ich granicami, nie będą zawsze i ściśle przestrzegali ustalonych reguł zachowania się na drogach publicznych.

Zasadnicze bowiem zagadnienie polega na zapoznaniu wszystkich bez wyjątku użytkowników dróg z obowiązującymi przepisami ruchu i przyzwycajaniu ich do stosowania tych przepisów. To stosowanie przepisów o ruchu drogowym powinno „wejść w krew” każdego z nas, tak aby znajdując się na drodze publicznej każdy, odruchowo, bez udziału woli zachowywał przepisy, jak odruchowo nie zastanawia się nad swymi czynnościami człowiek, który — pragnąc iść — wykonuje szereg ruchów aby utrzymać równowagę swego ciała. Tak jak matka, ucząc swoje małeństwo chodzić, pokazuje mu jak ma stawiać nóżki, tak później musi je uczyć, którą stroną chodnika ulicy czy ścieżki musi kroczyć, jak wyprzedzać i jak wymijać, aby nie narażać się na zetknięcie z innym pieszym, jak przechodzić przez jezdnię, aby nie ulec przejechaniu itd. Lecz aby to móc robić, matka sama musi znać te zasady i sama musi je stosować.

Reguły ruchu drogowego powinny wejść do programów nauczania w szkolnictwie podstawowym, stać się zasadniczym tematem zabaw i gier dzieciennych, jak również wszelkich czytaniek dla dzieci i młodzieży. Jakikolwiek spacer czy wycieczka poza obręb budynku szkolnego nie powinny się odbyć bez uprzedniego, bardzo starannego i dokładnego pouczenia uczniów o obowiązujących prawidła zachowania się na ulicy, zarówno na chodnikach, jak i przy przechodzeniu przez jezdnię, czy to w kolumnie czy w pojedynkę.

Tematem pierwszych lekcji lub pogadanek w każdym roku szkolnym, w każdej klasie czy oddziale, powinno być omówienie zasad ruchu pieszego, nie wyłączając zasad zachowania się podczas korzystania ze środków masowej komunikacji publicznej oraz zachowania się w budynkach szkolnych i innych gmachach publicznych, jak kina, teatry, dworce kolejowe — podczas intensywnego ruchu pieszego oraz w razie jakiegos popłochu np. z powodu pożaru lub innej katastrofy.

Ucząc dzieci oraz młodzież szkolną zachowania się na drodze publicznej wychowujemy przyszłego obywatela umiejącego zachować się w strumieniach ruchu pieszego nie tylko na drodze czy ulicy miejskiej, ale również i we wszystkich innych miejscach publicznych, wśród dużych mas ludzkich w gmachach i innych miejscach zgromadzeń publicznych.

Jednakże wdrażanie dzieci i młodzieży do stałego stosowania zasad ruchu drogowego — oprócz wyżej wymienionych bezpośrednich rezultatów — ma również i skutki pośrednie: przez dzieci trafiaamy do pokolenia starszego. Dzieci bowiem, jeżeli zostaną umiejętnie zainteresowane w szkole sprawami ruchu, będą wśród swego otoczenia osób dorosłych propagowały zasady zachowania się w ruchu drogowym. Stąd konieczność położenia dużego nacisku na wychowanie „ruchowe” dzieci i młodzieży szkolnej.

Doceniając to zagadnienie Ministerstwo Oświaty, na wniosek Ministerstwa Transportu Drogowego i Lotniczego, wydało w roku ubiegłym polecenie wprowadzenia tego ro-



dzaju nauczania (Dziennik Urzędowy Ministerstwa Oświaty Nr 15 z r. 1951). Obecnie należy dążyć do większego zainteresowania sprawami bezpieczeństwa ruchu drogowego zarówno personelu pedagogicznego, jak i młodzieży szkolnej.

Jednakże rozpowszechnianie spraw bezpieczeństwa ruchu nie może się ograniczać tylko do wpajania zasad dyscypliny ruchu drogowego dzieciom i młodzieży szkolnej. Akcja ta powinna obejmować i dorosłych. I trzeba odrazu zaznaczyć, że ta sprawa jest trudniejsza. Człowieka dorosłego można uczyć czegoś tylko wówczas, gdy on sam docenia potrzebę tej nauki. Dlatego sedno zagadnienia — jeżeli chodzi o rozpowszechnianie zasad dyscypliny ruchu — wśród społeczeństwa „dorosłego” — nie leży w objaśnianiu poszczególnych prawideł ruchu, lecz polega przede wszystkim na wpajaniu konieczności stosowania się — w imię bezpieczeństwa publicznego i osobistego każdej jednostki — do obowiązujących przepisów ruchu.

Trzeba przekonać każdego dorosłego obywatela, że jego osobiste bezpieczeństwo na drodze publicznej, gdzie spędza on codziennie pewną ilość czasu, zależy przede wszystkim od niego samego, od jego umiejętności zachowywania się na tej drodze, od ścisłego stosowania przepisów ruchu drogowego. Każdy powinien znać podstawowe prawidła ruchu drogowego zarówno kołowego, jak i pieszego. Znajomość bowiem reguł ruchu kołowego daje możliwość pieszemu orientowania się w ruchu pojazdów, co z kolei umożliwia uniknięcie niebezpieczeństwa najechania przy przechodzeniu przez jezdnię. Znajomość zaś reguł ruchu pieszego stwarza porządek

w ruchu pieszym na chodnikach i w ten sposób ułatwia korzystanie z tych chodników.

Każdy powinien wiedzieć, że w przypadku najechania winą leży nie tylko po stronie kierowcy, woźnicy, rowerzysty czy motorniczego tramwaju, lecz także w pewnym stopniu i po stronie ofiary. To powinien przyswoić sobie każdy obywatel, o tym powinien pamiętać każdy kto się znajduje na drodze publicznej, bez względu na to czy drogą tą pedza właśnie pojazdy samochodowe czy nie. I każdy korzystający z drogi powinien zdawać sobie sprawę, że od jego ostrożności i ścisłego stosowania się do reguł ruchu drogowego zależy bezpieczeństwo i jego własne i innych.

Z tego wynika metoda wpajania w szerokie masy ludności miejskiej i wiejskiej prawideł ruchu drogowego oraz potrzeby dyscypliny tego ruchu. Każdemu, kto się znajduje poza domem, w miejscu publicznym, powinno być stale przypominane o konieczności przestrzegania przepisów ruchu publicznego.

Dlatego akcja rozpowszechniania prawideł bezpieczeństwa i porządku na drogach powinna być prowadzona przy użyciu wszelkich środków oddziaływania na masy, jak: barwnych plakatów i wezwań, rozmieszczanych w miejscach skupisk większych ilości ludzi (dworce i wagony kolejowe i tramwajowe, poczekalnie teatrów i kin, stadiony sportowe itp.), rysunków ilustrujących poszczególne prawidła ruchu bądź też przedstawiających tragiczne skutki łeccewania tych prawideł, rozmieszczanych w salach szkół i świetlic, filmów przedstawiających w sposób poglądowy ruch uporządkowany i ruch bezładny, bądź pouczających jak i dlaczego należy stosować przepisy ruchu, krótkich pogadarek radiowych na temat konieczności przestrzegania dyscypliny ruchu, a ponadto notatek i artykułów na temat związany z bezpieczeństwem ruchu drogowego w prasie codziennej oraz fachowej, opowiadań na tematy ruchowe w czytankach dla dzieci i młodzieży itp., wreszcie systematycznie (na wiosnę i w jesieni, gdy młodzież jest w szkołach) urządzane w większych miastach pokazy prawidłowego chodzenia w ramach tzw. tygodni nauki chodzenia.

Podkreślić jednak należy i to podkreślić z całym naciskiem, że akcja mająca na celu osiągnięcia dyscypliny ruchu drogowego może dawać wyniki dodatnie jedynie pod warunkiem prowadzenia jej stale i planowo, w sposób żywy i urozmaicony, uwzględniający wciąż zmieniające się warunki stale wzrastającego ruchu kołowego i pieszego.

Rezultatem tak prowadzonej akcji będą polepszające się warunki bezpieczeństwa ruchu publicznego, usprawnienie transportu drogowego i wzmocnienie tempa wykonania Planu 6-letniego budowy podstaw socjalizmu w Polsce.

mgr. E. Olechnowicz

P. P. WYDAWNICTWA KOMUNIKACYJNE

Warszawa, ul. Kazimierzowska 52, nr tel. 400-60/64
nr tel. kolejowego 13-13

poszukuje etatowych i półetatowych redaktorów książek oraz asystentów redaktorów z zakresu:

- 1) wszystkich służb kolejnictwa (ruchu, mechaniczna, drogowa, elektrotechniczna);
- 2) budowy i utrzymania dróg kołowych;
- 3) budowy, utrzymania i eksploatacji kamieniołomów i kłinkierni drogowych;
- 4) transportu drogowego oraz budowy i eksploatacji pojazdów mechanicznych (samochodów, ciągników itd.);
- 5) budowy, utrzymania i eksploatacji dróg wodnych i statków żeglugi śródlądowej;
- 6) rybołówstwa morskiego;
- 7) budowy, utrzymania i eksploatacji portów i statków morskich;
- 8) poczty oraz budowy, utrzymania i eksploatacji urządzeń telekomunikacyjnych i radiostacji;
- 9) lotnictwa.

Miejsce pracy Warszawa i Gdańsk.

Kandydaci proszeni są o składanie lub nadsyłanie życiorysów do Sekcji Kadr P. P. Wydawnictwa Komunikacyjne — ul. Kazimierzowska 52.

Informacji zasięgać można w centrali W. K. w Warszawie i w Oddziale Morskim W. K. w Gdańsku-Wrzeszczu, Al. Wojska Polskiego 13, nr tel. 424-17.



Czy przywrócić sygnały dźwiękowe na ulicach Warszawy?

Artykuł dyskusyjny

Z dnia na dzień rozwija się i potężnieje nasza gospodarka narodowa. Jednym z ważnych jej ogniw — jest transport. Niepoślednią rolę w transporcie zajmuje transport samochodowy — nowoczesny, szybki i tani.

Warunkiem oszczędnej eksploatacji samochodu jest umożliwienie osiągnięcia przez niego maksymalnej szybkości przy uwzględnieniu szeregu czynników opóźniających ruch samochodowy, a związanych przede wszystkim z zachowaniem bezpieczeństwa współuczestników ruchu, zwłaszcza zaś pieszych.

Wiadomo, że właśnie pieszy, który przekracza jezdnię, jest w dużych miastach np. jak Warszawa największą przeszkodą i wpływa ujemnie na przelotowość dróg. Podniesienie dyscypliny piechura na ulicy, uporządkowanie jego ruchu po jezdni — oto do czego zmierza szereg środków w tym celu zastosowanych.

Służą do tego ograniczenia szybkości, „nauki chodzenia”, służą światła regulujące ruch, służą ciągła i uporczywa propaganda, zmierzająca do wpojenia w pieszego użytkownika ulicy przekonania, że jego miejsce jest na chodniku, że jezdnie jest dla pojazdów, że każde zatrzymanie się samochodu, każde zahamowanie jego ruchu spowodowane nieprawidłowym korzystaniem z jezdni przez pieszego — to marnotrawstwo, to strata naszej gospodarki.

W dążeniu do osiągnięcia jak największej przelotowości dróg, jak najszybszego posuwania się pojazdu mechanicznego — jednym ze środków podniesienia dyscypliny pieszego stał się ruch bezdźwiękowy. Obok tego celu bezpośredniego wprowadzenie tego ruchu miało również za cel podniesienie ostrożności kierowców, skupienie ich uwagi, odzwyczajanie kierowców pojazdów od nadużywania sygnałów dźwiękowych, które nadmiernie używane pogłębiały hałas wielkiego miasta.

Przepis zabraniający używania sygnałów dźwiękowych niewątpliwie dał w Warszawie dodatnie wyniki, przyczynił się do podniesienia ostrożności i pieszego i kierowcy, podniósł kulturę pieszego i kierowcy w zachowaniu się na ulicach, chociaż z drugiej strony brak sygnałów dźwiękowych był nieraz pośrednią lub bezpośrednią przyczyną wypadków. To też przepis ten traktować należy jako wyjątkowy — czasowy.

Zgodnie z tymi założeniami miasta takie jak Moskwa i Paryż, po przejściu etapu ruchu bez sygnałów dźwiękowych, wróciły do ruchu normalnego z używaniem sygnałów — jako najprostszego i najskuteczniejszego sposobu ostrzeżenia tego pieszego, który wkracza na jezdnię bez upewnienia się, że jest wolna lub przekracza jezdnię w miejscu nie przeznaczonym i przeszkadza w ekonomicznym, szybkim ruchu samochodów, narażając siebie na niebezpieczeństwo utraty życia lub zdrowia.

Ile jest takich wypadków — świadkami ich jesteśmy codziennie — w których ciche, szybkie samochody, zmuszone są zatrzymywać się, ponieważ przechodzień nie zwraca uwagi na ruch pojazdów i nieprawidłowo korzysta z jezdni, a kierowca nie może go ostrzec wobec przepisu o ruchu bez sygnałów. Na tym zatrzymaniu traci się cenne minuty, nie mówiąc już o tym, że każde zatrzymanie się to nowy wysiłek i człowieka i drogiego sprzętu samochodowego — wysiłek niezbędny dla ponownego nabrania szybkości.

W takim mieście jak Warszawa niepotrzebnych zatrzymań, czy zahamowań, jest dziennie tysiące, a nawet dziesiątki tysięcy i minuty względnie ułamki minut sumują się, dając w efekcie straty czasu sięgające dziennie tysięcy godzin i pracy człowieka i pracy samochodu — wpływając ujemnie na wydajność pracy i przynosząc straty naszej gospodarce.

Jesteśmy zdania, że czas już zastanowić się nad celowością porządkową i gospodarczą obowiązującego w Warszawie ruchu pojazdów ulicznych bez sygnałów dźwiękowych. Społeczeństwo miasta Warszawy niewątpliwie w wysokim stopniu podniosło dyscyplinę zachowania się na ulicach, rozumie gospodarcze potrzeby szybkiego ruchu pojazdów.

Kierowcy pojazdów warszawskich pomijając to, że nauczyli się jeździć bez oddawania sygnałów, rozumieją, że powrót do ruchu z oddawaniem sygnałów dźwiękowych nie jest powrotem do tego co było przed tym — do nieograniczonego używania tych sygnałów, względnie ich nadużywania, lecz do ograniczenia użycia sygnałów tylko w przypadkach istotnie uzasadnionych.

Kierowców nadużywających sygnałów nie w celu ostrzeżenia przy ruchu po jezdni, a w innych celach nie mających wspólnego z ostrzeżeniem, względnie jeżdżących po „kawalersku” z ryczącym sygnałem, należy karać, jak również karać trzeba tych pieszych, którzy chodzą po jezdni względnie przekraczają ją nieprzepisowo, dając niepotrzebnie powód do użycia sygnału dźwiękowego.

Można rozważyć ewentualne wprowadzenie miejscowych zakazów dawania sygnałów przed szpitalami, można wprowadzić zakaz nocnego używania sygnałów np. od godz. 22 do 5-ej rano.

W każdym razie jesteśmy za zniesieniem w Warszawie ruchu bez sygnałowego, gdyż spełnił on swoje zadanie i jest obecnie gospodarczo nieuzasadniony.

Wniosek ten oddajemy pod dyskusję naszych Czytelników.

Mgr J. Wojciechowski

(Dyrektor Depart. Komun. Drogowej MTDiL)

O szkoleniu kierowców samochodowych

Artykuł dyskusyjny

Do treści umieszczonego w zeszycie nr 11 „Motoryzacji” (1952 r.) artykułu inż. Jerzego Klebera pt. „Czynniki wpływające na właściwe szkolenie kierowców” pragnąłbym zgłosić następujące jeszcze uwagi.

Autor wspomnianego artykułu poruszył niezmiernie ważną sprawę: setki jednostek zniszczonego sprzętu, znaczna ilość zabitych albo okaleczonych na całe życie i poważne straty dla gospodarki narodowej — to skutki nieumiejętnej lub niewłaściwej jazdy kierowców, wynikającej najczęściej — powiedzmy to otwarcie — z niedostatecznego przygotowania ich do tak ważnego zawodu, jakim jest zawód kierowcy.

Wszystkie uwagi autora artykułu są słuszne. Przy przyjmowaniu na kurs kierowców względnie podczas szkolenia należy zwracać szczególną uwagę na zdolności fizyczne i umysłowe każdego kandydata lub ucznia. Nie wiadomo mi, czy kandydatów poddaje się próbie na szybkość reakcji odruchów na zjawiska zachodzące w polu widzenia

a próba taka może oszczędzić niejednego wypadku w przyszłości.

Ważną również rzeczą jest wypracowanie szczegółowej instrukcji prowadzenia poszczególnych typów pojazdów, a jeszcze ważniejszą — szkolenie kierowców na najlepszym sprzęcie: kierowca - uczeń pracując na dobrym, czułym sprzęcie zrasza się z nim niejako nerwami i łatwo przyswaja sobie automatyzację odruchów na wszelkie sytuacje spotykane podczas prowadzenia pojazdu.

Bardzo ważne jest też wpojenie kierowcy podczas szkolenia praktycznego prawidłowych zasad prowadzenia samochodu — nie zasad uważanych za dobre przez tego lub innego szkolącego instruktora, lecz zasad ustalonych i ujednoliconych na podstawie studiów specjalnie przeprowadzonych przez odpowiednią komórkę dla każdego typu pojazdu. Rezultatem takich studiów winna być właśnie instrukcja o prowadzeniu pojazdów mechanicznych, o której wspomina autor omawianego artykułu.

Według zdania „wilków drogowych“, z którymi na ten temat niejednokrotnie prowadziłem rozmowy, główna przyczyna zła leży jednak gdzie indziej: idealną sprawność w pracy, wykluczającą marnowanie i niszczenie sprzętu i dającą maksymalną możliwość uniknięcia wypadków, kierowca nabyć może zasadniczo (poza nielicznymi wyjątkami) dopiero po kilkuletniej praktyce w prowadzeniu pojazdu. Dlatego należałoby położyć nacisk na to, ażeby młody kierowca miał faktyczną możliwość nabycia odpowiednich umiejętności i zdobycia wiadomości praktycznych w okresie kiedy pracuje on w charakterze pomocnika.

Dzisiaj rola młodego kierowcy, pracującego jako pomocnik, ogranicza się przeważnie do wyręczania „starego“ w pracach wymagających większego wysiłku fizycznego: zmiana opony, mycie, szorowanie, włożenie pod wóz itd., a kierownicę pomocnik trzyma w rękę chyba wówczas, kiedy „stary“ jest zmęczony, albo bierze go chęć do drzemki.

Przy takim traktowaniu pomocnika, kiedy ten ostatni otrzymuje wreszcie własny wóz, zapominał on już wiele z teorii, a praktyki jeszcze nie nabył. Jeżdżąc już jako samodzielny kierowca, zmuszony on jest uczyć się na nowo na własnych błędach.

Sprawę trzeba postawić w ten sposób, aby praca młodego kierowcy w charakterze pomocnika była w rzeczywistości, a nie pozornie tylko dalszym ciągiem jego szkolenia praktycznego oraz żeby „stary“ był jego rzeczywistym instruktorem i opiekunem i miał obowiązek przekazywania mu wszystkich swoich doświadczeń i uczynienia z niego pełnowartościowego kierowcy w przewidywanym na „pomocnikostwo“ okresie czasu.

Wydać się, że głównymi zasadami tak pojętej współpracy starego kierowcy z pomocnikiem mogłyby być:

- 1) Pomocnik w pierwszym miesiącu obowiązku odbywa np. 10% całości jazdy za kierownicą pod obserwacją i kontrolą kierowcy; w drugim miesiącu odbywa on w ten sam sposób 20% jazdy, w trzecim — 30% itd. z tym, że w ostatnim miesiącu lub dwóch odbywa w ten sposób całe 100% jazdy wozu, na którym pracuje.
- 2) Specjalny instruktor (względnie komisja) z ramienia szkolnictwa samochodowego co miesiąc poddaje pomocnika kierowcy próbie praktycznej i krótkiemu egzaminowi technicznemu.
- 3) Po skończeniu okresu „pomocnikostwa“ młody kie-

rowca poddawany jest szczegółowej próbie kwalifikacyjnej i egzaminowi technicznemu.

4) Młody kierowca odbywa cały okres pracy jako pomocnik na tym samym typie pojazdu.

5) Kierowca, który przepracował swój okres jako pomocnik na jednym typie wozu, może być zatrudniony na innym typie pojazdu tylko po ponownym przepracowaniu na tym typie pojazdu pewnego czasu (np. 1 miesiąca) w charakterze pomocnika.

Myślę, że zastosowanie takiego systemu praktyki doprowadziłoby do znacznego polepszenia klasy młodych kierowców.

Oczywiście wskazane byłoby także znaczne przedłużenie okresu pracy młodego kierowcy w charakterze pomocnika, nie wiadomo jednak czy ze względu na konieczność szybkiego zwiększenia kadr możemy sobie na to pozwolić.

* * *

Przy tej okazji nie od rzeczy będzie poruszyć jeszcze jedną, związaną ze szkoleniem kierowców sprawę: większość kierowców, zarówno starych jak i młodych, nie umie niesłusznie wypełniać dobrze i skrupulatnie kart drogowych — mówią tu o kartach samochodów ciężarowych.

I na tę właśnie okoliczność trzeba by położyć specjalny nacisk przy szkoleniu kierowców już na kursie: kierowca, który tej umiejętności w dostatecznym stopniu nie nabył, nie powinien być przepuszczony przez komisję egzaminacyjną.

Karta drogowa jest wyjściowym, źródłowym dokumentem dla wszelkiej statystyki i badań, na których z kolei opiera się analiza wyników całokształtu pracy naszego taboru samochodowego i planowanie. Nieprawidłowość zapisów w kartach drogowych nie daje nam dokładnego obrazu pracy naszego taboru, jego wydajności itd. Ze względu na dużą wagę tej sprawy należałoby postawić zasadę, że kierowca który nie umie prawidłowo wypełniać karty drogowej, nie może prowadzić samochodu.

Żeby zaś wyrównać istniejące na tym odcinku braki u kierowców już pracujących należałoby w każdym resorcie zarządzić uruchomienie przez wszystkie komórki transportowe systematycznego, specjalnego szkolenia kierowców w wypełnianiu kart drogowych tak długo, dopóki wyniki nie będą całkowicie zadowalające.

Z. Lipowski

Czynniki wpływające na właściwe szkolenie kierowców

Artykuł dyskusyjny

W zeszycie nr 11 (listopad 1952 r.) „Motoryzacji“ starałem się rozpatrzyć zagadnienie szkolenia kierowców w zakresie nauki prowadzenia samochodu. Obecnie chciałbym zwrócić uwagę na szkolenie dotyczące obsługi pojazdu mechanicznego.

Zanim jednak przejdę do szczegółowego omawiania metod i sposobów właściwego zapoznawania przyszłego kierowcy z obsługą samochodu, pragnę ustalić czego — moim zdaniem — powinno się uczyć przyszłego kandydata na zawodowego kierowcę i jaki powinien być zakres stawianych mu przy tym wymagań.

W większości istniejących różnych szkół zawodowych przygotowanie ucznia polega nie tylko na wykładach teoretycznych, ale przede wszystkim na przerabianiu ćwiczeń praktycznych — we wszystkich przedmiotach wchodzących w zakres nauki danego zawodu.

Inaczej jednak przedstawia się sprawa w odniesieniu do kursów samochodowych. W większości przypadków zajęcia praktyczne dotyczą tu bowiem tylko jednego działu szkolenia, a mianowicie nauki prowadzenia samochodu, natomiast ćwiczenia praktyczne z obsługi samochodu prowadzone są przeważnie jedynie dorywczo i przypadkowo. Możliwe, że pochodzi to stąd, że cały wysiłek idzie głównie w tym kierunku, aby uczeń zdał egzamin na prawo jazdy. Wymagania zaś komisji egzaminacyjnej dotyczą głównie znajomości budowy i obsługi samochodu — teoretycznie, a prak-

tycznie jedynie samego prowadzenia samochodu i znajomości przepisów drogowych. Jest to zresztą zupełnie właściwe i nie wzbudza żadnych zastrzeżeń, gdyż egzamin ma na celu sprawdzenie posiadanych umiejętności potrzebnych do uzyskania prawa kierowania samochodem.

Jednakże stwarza to niewątpliwie pewną jednostronność w przeprowadzaniu szkolenia i nie pobudza czynników szkolących do dostatecznego rozpracowania zagadnień praktycznej znajomości obsługi pojazdu.

Aby jednak każdy nowo wyszkolony kierowca mógł naprawdę stać się wartościowym nabytkiem dla naszego transportu musi on być przygotowanym do nowego zawodu możliwie wszechstronnie, a tym samym musi on nie tylko umieć prowadzić samochód, ale także wykonać wszystkie choćby podstawowe czynności wchodzące w zakres obsługi pojazdu. W zawodzie kierowcy nie wystarczy bowiem, aby tylko pewne rzeczy wiedzieć — trzeba także umieć samodzielnie wykonać pewne czynności, gdyż inaczej ucierpi na tym pojazd, a kierowca mimo swych najlepszych chęci będzie bezradny, gdy nie będzie umiał zastosować praktycznie swoich teoretycznych wiadomości.

Uwagi, które wyżej przytoczyłem, prowadzą do tego, aby stworzyć kandydatom na kierowców możliwość zapoznania się z pojazdem w drodze praktycznej, czyli — aby oprócz nauki jazdy i wykładów teoretycz-

nych o budowie samochodu wprowadzić obowiązujące zalecenia warsztatowe.

Ponieważ jednak od kursów samochodowych nie wymaga się aby szkolili one mechaników, a tylko kierowców, trzeba zatem wyraźnie określić zakres ćwiczeń praktycznych i przeprowadzać je konsekwentnie, choćby było to połączone z pokonaniem całego szeregu trudności.

Wprowadzanie tego działu szkolenia pociągnie za sobą konieczność zaangażowania nowego zastępu instruktorów oraz przygotowania odpowiednich pomieszczeń i urządzeń do przeprowadzania ćwiczeń. Wszystkie jednak trudności jakie będą związane z praktycznym zapoznawaniem ucznia z samochodem warte są pokonania, gdyż tylko tą drogą osiągnie się naprawdę racjonalne szkolenie i wypuszczony ze szkoły kandydat na przyszłego kierowcę zawodowego będzie w rzeczy-

wistości przygotowany do wykonywania przyszłej pracy — która w dalszym etapie będzie pogłębiać jego wiadomości fachowe.

Wiele mówi się i pisze o oszczędzaniu materiałów pędnych. **Oszczędzanie jednak samego pojazdu jest nie mniej ważne**, a bez właściwej pracy w szkoleniu nowych kadr kierowców nie można wyobrazić sobie zapewnienia pojazdom należytej opieki.

Uważam, że sprawa szkolenia nowych kierowców jest na tyle poważna, że zasługuje by poświęcić jej więcej uwagi, a opracowanie właściwych metod i zasad szkolenia ułatwia na tyle pracę, że osiągnięte w przyszłości rezultaty w zupełności pokrywają się będą mogły z wymaganiami jakie stawia przed nami coraz szybszy rozwój naszej motoryzacji.

Inż. Jerzy Kleber

Pierwszy remont wzorcowy samochodu w WZNS

W początkach grudnia 1952 r. w Warszawskich Zakładach Naprawy Samochodów przeprowadzono wzorcowy remont pojazdu samochodowego, a mianowicie naprawę główną trzech samochodów ciężarowych ZIS-150.

Krótką i suchą napozór notatką prasową informującą o tym niecodziennym osiągnięciu — kryje w sobie wiele żywej treści. Przygotowanie i wykonanie z pełnym sukcesem naprawy głównej samochodu — jako remontu wzorcowego — posiada doniosłe znaczenie zarówno dla warsztatowców jak i dla szerokich rzesz użytkowników. Fakt ten zasługuje na baczniejszą uwagę i pobieżne choćby omówienie ważniejszych okoliczności.

Zagadnienie opracowywania i przeprowadzania remontów wzorcowych jest u nas stosunkowo nowe. W obecnej jednak chwili problemy polityki napraw urządzeń produkcyjnych wysuwają się coraz bardziej na pierwszy plan, gdyż sprawa ta wymaga uporządkowania zgodnie z zasadami gospodarki socjalistycznej. Jedną z głównych dróg poszukiwania najwłaściwszych rozwiązań jest przygotowywanie i przeprowadzenie remontów wzorcowych.

Każdy mechanizm stanowiący element dowolnego wyposażenia wytwórczego z biegiem czasu zużywa się — a tym samym co pewien okres wymaga przeprowadzenia zabiegów naprawczych mających na celu przywrócenie pierwotnej sprawności. Należy pamiętać, że obrabiarka, samochód, dźwig czy też młockarnia trafiają do komórki naprawczej najczęściej w rezultacie stwierdzenia wydatnego pogorszenia się ich stanu technicznego — to jest znacznego wyrobienia się części pracujących w toku normalnej produkcji — a raczej dość rzadko na skutek awarii.

Nawet najbardziej troskliwa obsługa i nienaganna konserwacja zatrzyma, lecz nie wyeliminuje postępującego wciąż dalej procesu zużywania się mechanizmów urządzenia wytwórczego — lecz może zwiększyć jedynie wielkości okresów międzynaprawczych, hamując spadek wydajności i sprawności.

Pozycje związane z utrzymywaniem w ruchu urządzeń wytwórczych wpływają w bardzo poważnej mierze na kształtowanie się kosztów wyprodukowania dowolnego wyrobu lub usługi. Pokazną częścią wydatków na utrzymanie w ruchu jakiegokolwiek obrabiarki lub samochodu jest koszt napraw bieżących i głównych, określanych inaczej jako remonty kapitalne. Racjonalne wykonywanie napraw mechanizmów urządzeń produkcyjnych we właściwym czasie — w prawidłowy sposób gwarantujący wymaganą jakość oraz przy posuniętej możliwie daleko oszczędności czasu i środków — skutecznie wpływa na wydatne obniżenie ostatecznej ceny gotowego wyrobu czy też świadczonej usługi.

Z początkiem roku 1952 Państwowa Komisja Planowania Gospodarczego przejmując w swe ręce sprawę uporządkowania i skoordynowania rozproszonych usiłowań oddolnych nad wprowadzeniem racjonalnej gospodarki urządzeniami produkcyjnymi — w ramach ogólnokrajowej

akcji obniżki kosztów produkcji. Zarządzenie Przew. PKPG nr 53 oraz obszerna instrukcja ramowa w sprawie remontów wzorcowych stworzyły właściwy klimat i określiły stronę techniczną zdobywania potrzebnych materiałów oraz doświadczeń — zabezpieczając sprzyjające warunki realizacji szeroko zakrojonej akcji obniżki kosztów remontów kapitalnych urządzeń produkcyjnych.

Tak samo jak w innych — również w pionie gospodarki środkami transportu samochodowego — sprawa napraw wzorcowych znalazła odrazu właściwy oddźwięk. Zaznaczyć jednak należy, że w porównaniu z innymi urządzeniami produkcyjnymi, rozmiary zagadnienia i trudności w przygotowaniu i przeprowadzaniu remontów wzorcowych pojazdów samochodowych są szczególnie duże. Wystarczy przecież uwzględnić o ile bardziej złożonym mechanizmem jest jakikolwiek samochód — nawet w porównaniu ze skomplikowaną obrabiarką, agregatem siły lub dźwigiem.

* * *

Przygotowanie remontu wzorcowego samochodu ciężarowego ZIS-150 przez Warszawskie Zakłady Naprawy Samochodów polegało na opracowaniu pełnej dokumentacji technicznej i remontowej dla naprawy głównej ZIS-150 — co zajęło prawie rok czasu. Właściwy remont polegał na równoległym przeprowadzaniu naprawy głównej trzech samochodów ZIS-150 w oparciu o jednolitą dokumentację i trwał niecałe 5 dni roboczych. Po upływie niespełna 40 godzin roboczych od chwili przyjęcia wspomnianych pojazdów do naprawy oddano pojazdy do prób drogowych, wykonując w międzyczasie wszystkie zabiegi naprawcze wchodzące w cykl naprawy głównej.

Zaznaczyć należy, że celem remontu wzorcowego nie jest bynajmniej sięganie po jakiś rekord szybkości wykonania naprawy przez jednorazowy zryw brygad remontowych — lecz przede wszystkim praktyczne sprawdzenie wartości dokumentacji technicznej i remontowej oraz harmonogramów zabiegów, operacji i czynności — przygotowywanych i opracowywanych pod kątem skrócenia czasu przestoju pojazdu w naprawie oraz obniżenia ogólnego kosztu wykonywanej naprawy, przy utrzymywaniu umiarkowanego tempa pracy właściwego dla większości przodujących pracowników bezpośrednio produkcyjnych.

Wykonanie remontu wzorcowego przez WZNS poprzedził olbrzymi nakład pracy nad przygotowaniem dokumentacji technicznej i remontowej. Pion techniczno-produkcyjny, pracownicy bezpośrednio produkcyjni i dykcja zakładów, mogą poszczycić się dzisiaj nielada osiągnięciem. Opracowano i sprawdzono w praktycznym wykonaniu pełną recepturę dla naprawy głównej pojazdu ZIS-150 — obejmującą takie pozycje jak przygotowanie miejsca pracy z pełną specyfikacją wszystkich narzędzi i urządzeń, szczegółowe instrukcje technologiczne, dokładne instrukcje wykonawcze na demontaż, naprawę i

montaż każdego zespołu, podzespołu i poszczególnych części.

Nadto, w ramach przygotowania remontu wzorcowego, przepracowano dokładne normatywy czasów roboczych i harmonogramy dla wszystkich grup zabiegów, zabiegów operacji i czynności, drobniagowe normatywy zużycia części zamiennych, materiałów pomocniczych, energii elektrycznej, wody itp. — a nadto instrukcje dla kontroli technicznej i odbiorcze.

Wkład pracy WZNS zasługuje na specjalną uwagę — gdy uwzględnia się że zakłady te specjalizują się w naprawie dużych pojazdów z silnikami wysokoprężnymi, podczas gdy samochody z silnikami gaźnikowymi należą do asortymentu produkcyjnego innych zakładów naprawczych.

* * *

Pracę nad przygotowaniem remontu wzorcowego samochodu ciężarowego ZIS-150 zapoczątkował i kontynuował poprzedni dyrektor WZNS niedawno zmarły inż. A. Przeworski — pełniąc nawet przez pewien okres obowiązki przewodniczącego zakładowej komisji remontów wzorcowych. Jego trudowi i wysiłkom zawdzięczać należy opracowanie znacznej części receptury naprawczej oraz spopularyzowanie zagadnienia remontów wzorcowych wśród załogi WZNS.

Obecny dyrektor WZNS — tow. T. Wnuk dokończył przygotowań i z pełnym sukcesem przeprowadził remont wzorcowy, osobiście kierując i kontrolując bieg naprawy. Na wzmiankę zasługuje wkład pracy Przew. Komisji Remontów Wzorcowych przy CZSS — ob. Bieńkowskiego, niestrudzonego przy likwidacji wszelkich przeszkód i zahamowań — na jakie natrafiały WZNS przy opracowywaniu remontu wzorcowego.

Podkreślić należy z całą wyrazistością ofiarność i wysiłek pionu techniczno-produkcyjnego WZNS oraz pracowników produkcyjnych, którzy przy pomocy i pełnym poparciu Podstawowych Organizacji Partyjnych potrafili przygotować i przeprowadzić remont wzorcowy — nie zaniedbując równocześnie wykonywania bieżących planów

miesięcznych. Ochotnicze zgłoszenie się do zespołów remontowych większości pracowników bezpośrednio-produkcyjnych zadokumentowało najdobitniej socjalistyczne podejście załogi WZNS do sprawy remontów wzorcowych.

Dobitnym dowodem zrozumienia znaczenia remontów wzorcowych jest przystąpienie wszystkich zespołów remontowych, natychmiast po ich sformowaniu, do współzawodnictwa dla podwyższenia jakości, ścisłego przestrzegania instrukcji i obniżenia kosztów przeprowadzania naprawy.

Zaznaczyć należy, że zwycięski, przodujący zespół tow. Cichowłasa został wyróżniony przez Zarząd Główny Zw. Zaw. Prac. Transportu D. i L. i nagrodzony wysokimi nagrodami pieniężnymi. Szczególnie cennym przy przeprowadzaniu remontu wzorcowego jest fakt, że naprawę główną omawianych pojazdów przeprowadzano w atmosferze zbiorowego koleżeństwa i przy daleko posuniętej pomocy wzajemnej konkurujących ze sobą brygad i poszczególnych członków zespołów remontowych.

Składamy niniejszym gratulacje załodze WZNS z okazji osiągnięcia poważnego sukcesu — jakim było przygotowanie i przeprowadzenie remontu wzorcowego pojazdu ZIS-150 — szczególnie gdy uwzględnia się poważne trudności pod względem pomieszczeń i wyposażenia jakie cechują wspomniane zakłady.

W obecnej chwili w zakładach WZNS dobiega końca praca nad ostatecznym przygotowaniem dokumentacji remontowej i technicznej remontu wzorcowego ZIS-150 — przed przekazaniem całości materiałów i zdobytych doświadczeń do Ministerstwa Transportu Drog. i Lotn.

Na wzmiankę zasługuje fakt, że WZNS przystąpiły już do wstępnego przepracowania remontu wzorcowego pojazdów SKODA 706, a to autobusu i samochodu ciężarowego, zaplanowanych do przeprowadzenia na koniec roku 1953. Wszystko przemawia za tym, że również w przypadku przygotowania i wykonania remontu wzorcowego pojazdów SKODA 706 — załoga WZNS napewno nie zawiedzie. Życzyć należy, by remont ten został przeprowadzony już w nowobudujących się zakładach na Żeraniu.

Inż. W. Leśniak

INŻ. JAN TAUER

ŚWIECA W SILNIKU GAŹNIKOWYM

W silnikach gaźnikowych stosuje się przymusowy zapłon sprężonej mieszanki paliwa z powietrzem, gdyż samozapłon nie może nastąpić wobec zbyt niskich temperatur powstających przy ostatecznych wielkościach ciśnień sprężania. Powszechnie stosowanym źródłem wysokiej temperatury — koniecznym dla spowodowania zapłonu mieszanki — jest iskra elektryczna.

Jak wynika z powyższego w każdej komorze sprężania silnika gaźnikowego w przypadku zapłonu iskrowego musi być stosowane urządzenie, w którym przeskakuje iskra elektryczna. W urządzeniu tym musi być wytworzona dostateczna różnica napięć w punktach krańcowych tego odcińka, wzdłuż którego przeskakuje iskra wystarczająca dla pokonania cporów ośrodka oraz konieczna dla powstania iskry. Urządzeniem umożliwiającym powstanie iskry jest świeca zapłonowa.

Świeca zapłonowa — gdyż nazwę tę zachowujemy, jako termin powszechnie znany i rozpowszechniony — składa się z trzech zasadniczych części, a to z elektrody, izolatora i obudowy z elektrodą na masę. Elektroda środkowa, zwana inaczej zapłonową, zakończona jest w górnej swej części łącznikiem — końcówką dla podłączenia przewodu wysokiego napięcia; dolny koniec elektrody wprowadzony jest do komory sprężania silnika gaźnikowego.

Elektrodę środkową wykonuje się zwykle z dwóch rodzajów materiałów łączonych przez spawanie, gdyż ze względu na szczególnie ciężkie warunki pracy część wystająca w komorze sprężania sporządzona być musi ze stopów specjalnych, bardzo kosztownych (platyna, wolfram, molibden). Pozostała część elektrody środkowej dla obniżenia

kosztu wykonania świecy sporządzona jest z bardziej pospolitych tworzyw.

Stop specjalny, stosowany na końcówkach elektrod środkowych, stykający się z gazami spalinowymi — cechować musi dostateczna odporność na wysokie temperatury (do 3000° C), a szczególnie brak wrażliwości na szkodliwe oddziaływanie związków siarki, powstających w procesie spalania paliwa (bardzo ważna okoliczność w przypadku stosowania ostatnich gatunków materiałów pędnych zanieczyszczonych przeważnie związkami siarki).

Izolator świecy otacza elektrodę środkową uniemożliwiając jakiegokolwiek upływu prądu — poza przeskoczeniem iskry pomiędzy końcówkami elektrod świecy w momencie powstania dostatecznie wysokiej różnicy napięć. Górna część izolatora pokryta jest glazurą zapobiegającą przenikaniu wilgoci i zanieczyszczeń w głąb masy izolatora. Okoliczność ta posiada podstawowe znaczenie, ponieważ — jak uczy praktyka — w świecach, w których zewnętrzna warstwa glazury jest pęknięta w krótkim czasie następuje zawilgocenie lub zanieczyszczenie porowatej masy izolatora, powodujące bardzo niepożądane upływy prądu a w przypadkach krańcowych nawet przebiecie izolatora.

Połączenie elektrody środkowej z izolatorem wykonuje się przez nagwintowanie trzona elektrody środkowej i otworu w izolatorze. Po wkręceniu elektrody środkowej w izolator złącze uszczelnia się następnie specjalnym kitem, by uniemożliwić przedostawanie się gazów spalinowych, przez szpary pomiędzy elektrodą środkową a izolatorem.

Elektrody na masę wykonuje się również ze stopów specjalnych, zbliżonych swym składem do tworzyw stosowa-

nych na końcówki elektrod środkowych. Elektrody na masę przypawa się następnie do obudowy świecy sporządzonej ze zwykłej stali. W niektórych rozwiązaniach elektrody na masę zawalcowuje się w otworach nawierconych w ochronach stalowych.

Forma geometryczna, kształt i rozmieszczenie elektrod mogą być bardzo rozmaite — stosownie do każdorazowych potrzeb wynikających z typu i rodzaju silnika, rozwiązania konstrukcyjnego komory sprężania, gatunków używanego paliwa itp.

Szczelina pomiędzy elektrodami, przez którą przeskakuje iskra elektryczna wynosi najczęściej 0,7 — 0,8 mm dla zapłonu bateryjnego (wszystkie świece produkowane obecnie przez firmę Bosch — poza zamówieniami specjalnymi — wykonywane są z rozstawem elektrod 0,7 — 0,8 mm) oraz 0,4 — 0,5 mm dla zapłonu iskrowego (magneta). Ogólnie można powiedzieć, że dla silników o niskim stopniu sprężania rozstaw elektrod wynosi 0,7 mm, dla silników o wysokim stopniu sprężania rozstaw elektrod wynosi 0,3 — 0,5 mm, dla silników o normalnym stopniu sprężania rozstaw elektrod wynosi 0,5—0,7 mm.

Rozwiązanie konstrukcyjne świecy musi być odpowiednio dostosowane do wybitnie niekorzystnych warunków pracy świecy, a równocześnie bezwzględnie gwarantować pewność i niezawodność działania świecy.

Różniamy naprężenia mechaniczne, ciepłone, elektryczne oraz oddziaływanie chemiczne na elementy świecy. Obciążenia mechaniczne i ciepłone świecy wynikają ze stanu technicznego i konstrukcji silnika. Zwykle w typowych silnikach gaźnikowych, w których stopień sprężania waha się w granicach od 1:5 do 1:7 — świeca zapłonowa narażona jest na działanie zmiennych ciśnień w granicach od 0,9 do 50 atm oraz zmiennych temperatur w granicach od 60° do 3.000° C.

Poszczególne części świecy jak elektrody, izolator i obudowa wystawione są na działania szybkozmiennych temperatur i ciśnień — co powoduje zwiększanie się i kurczenie tworzyw, z których są sporządzone. Okoliczność ta stwarza duże trudności w produkcji świec zapłonowych, gdyż pomimo różnych współczynników rozszerzalności cieplnej warunek utrzymania absolutnej szczelności pomiędzy elektrodą środkową, izolatorem, a obudową — bezwzględnie obowiązuje.

Wysokie obciążenia ciepłone i mechaniczne występują również przy pracy silnika na wysokich obrotach, gdy cykl pracy pojedynczego cylindra, tj. ssanie, sprężanie, spalanie i wylot trwa niekiedy krócej niż 0,05 sekundy. Oprócz wysokich obciążeń mechanicznych i ciepłych występują poważne obciążenia elektryczne elementów świecy. Pomiedzy elektrodą środkową a obudową świecy pojawiają się napięcia w granicach około 20.000 volt i więcej. Izolator musi być przystosowany do wytrzymywania z łatwością takich różnic napięć.

Podkreślić należy, że niebezpieczne miejsca z punktu widzenia przebiecia — na izolatorze nagrzewają się podczas pracy silnika do 400 — 500° C. Nadto części świecy stykające się z gorącymi spalinami wystawione są na aktywne działanie chemiczne — co w przypadku np. niewłaściwego doboru materiału na świecę w krótkim czasie doprowadzi do całkowitego jej zniszczenia.

Izolator jest najważniejszą i najbardziej odpowiedzialną częścią świecy. Izolatory świec zapłonowych wykonuje się metodami ceramicznymi z tworzyw mineralnych lub szlucznych jak: korund, steatyt, siłmanit i pyranit. Włóknin mieszaninę dokładnie zmieszanych i przesłanych proszków wyjściowych miesza się z nieznacznymi ilościami dodatków uszlachetniających i formuje przez sprasowanie lub obróbkę mechaniczną do właściwego kształtu geometrycznego. Surowe izolatory poddaje się procesom suszenia, a następnie wypalania w wysokich temperaturach.

Końcową fazą produkcji jest szlifowanie powierzchni wymagających dokładnej obróbki, a przede wszystkim powierzchni stykających się z elektrodą środkową. Zabieg glazurowania przeprowadza się równocześnie z procesem wypalania. Gotowy izolator musi odpowiadać wymagom nieco szerzej omawianym poniżej.

Pomimo nieznacznej grubości ścianek i wysokiej temperatury pracy — izolator musi bezwzględnie wykazywać

zupelną odporność na przebiecie, minimum do 30.000 volt różnicy napięć na obu ściankach izolatora.

Izolator świecy zapłonowej musi cechować brak jakiegokolwiek wrażliwości i zupelna odporność na gwałtowne nagrzewanie lub studzenie. Pomimo nagłego wzrostu temperatur izolator nie może wykazywać pęknięć lub rys. Współczynnik rozszerzalności cieplnej izolatora musi być możliwie jak najbardziej zbliżony do współczynników rozszerzalności cieplnej obudowy świecy zapłonowej i elektrody środkowej. Tylko przy spełnianiu tego warunku — świeca zapłonowa może wykazywać przez dłuższy czas dostateczną szczelność na przedmuch gazów spalinowych, zwłaszcza w odniesieniu do najmniejbezpieczniejszej partii tj. uszczelnienia pomiędzy izolatorem a elektrodą środkową.

Izolator musi być dostatecznie odporny na uderzenia i wstrząsy, gdyż kruchość przekreśla zupelnie wszystkie inne zalety tworzywa na izolatory.

Izolator musi być dostatecznie odporny na chemiczne oddziaływanie — szczególnie związków zawierających ołów (związków ołowiu używa się częstokroć dla podwyższenia liczby oktanowej paliw pośrednich gatunków). Powierzchnia izolatora musi być dostatecznie gładka, by utrudnić osadzanie się oleju, nagaru i osadów na powierzchniach izolatora, stykających się z gazami spalinowymi. Struktura tworzywa izolatora winna wykazywać zwieźłość i zwartość (możliwie niski procent porowatości) — by utrudnić przenikanie wilgoci wgłąb materiału izolatora.

Nadto wartość izolatora zależy od wielkości liczby „Te” tj. wysokości temperatury, przy której wartość materiału jako izolatora wynosi 1.000.000 Ohm/cm². Ponieważ wartość izolacyjna tworzywa izolatora spada wraz z podwyższeniem się temperatury — świeca jest tym lepszą niż wyższa wartość „Te” cechuje jej izolator.

Różnica co do wielkości charakterystycznych obiegów pracy w silnikach różnych marek i typów, odmiennych wielkości i szybkobieżności — uniemożliwia opracowanie jednego typu świecy zapłonowej, która spełniałaby zadawalająco wszystkie zasadnicze wymogi dla każdego silnika. Okoliczność ta zmusza do opracowania całego szeregu świec — różniących się niekiedy dość znacznie między sobą, które spełniają zadawalająco wymagania stawiane im przy użyciu na silniku o określonej charakterystyce lub silniku bardzo podobnym w normalnej pracy przy normalnym obciążeniu silnika i w zakresie obrotów użytecznych.

Temperatura pracy świecy zapłonowej winna mieścić się w określonych granicach wahających się około 800° C. Chwilowa wielkość temperatury pracy nie powinna przekraczać 880° C, gdyż zbytne nagrzanie się świecy powodować może samozapłon mieszanki paliwa z powietrzem i stwarzać sprzyjające warunki dla pojawienia się fali detonacyjnej. Nadto nadmierne nagrzanie się świecy uniemożliwia dokładne ustawienie zapłonu. W takich wypadkach tj. gdy którakolwiek część świecy osiąga temperaturę pracy powyżej 880° C — świecę określamy jako przegrzaną i niewłaściwą dla danego silnika.

Z drugiej strony — temperatury pracy części świecy stykających się z gazami spalinowymi nie powinny być niższe od 500° C, gdyż w takim przypadku następuje osadzanie się cząstek paliwa, oleju, składników koksujących i nagaru — szczególnie na powierzchni izolatora. Osadzanie się nagaru na powierzchni izolatora wydatnie obniża odporność izolatora na przebiecie, a tym samym świeca zanieczyszczona pracuje wadliwie, gdyż przez warstwę nagaru następują upływy prądu, przez co stwarzają się korzystne warunki dla granicznego przypadku tj. zwarcia pomiędzy elektrodą środkową, a masą. W rezultacie takiego stanu rzeczy na skutek zanieczyszczenia świecy zanika iskra pomiędzy elektrodami, a prąd elektryczny z elektrody środkowej odbywa przez nagar do masy.

Temperaturę około 500° C nazywamy temperaturą *samooczyszczania*, tj. taką wielkością temperatur części świecy stykających się z gazami spalinowymi, która zapewni brak tendencji do osadzania się cząsteczek nagaru na elektrodach, a zwłaszcza na izolatorze, a równocześnie wystarcza do wypalenia ewentualnych kropelek paliwa i oleju, które mogłyby osiąść na powierzchniach elementów świecy i ułatwić tym samym upływ prądu.

Reasumując powyższe stwierdzić można ogólnie, że dla każdego typu silnika, stosownie do sytuacji w konkretnym przypadku, należy indywidualnie dobierać typ świecy dającej najlepsze wyniki.

Jednostką porównawczą jest t. zw. wartość cieplna świecy, która określa w jednostkach zdolność odprowadzania ciepła. Jest ona zależna od następujących czynników:

1. wielkości powierzchni tych wszystkich części izolatora i elektrod, które mają bezpośrednią styczność ze spalającą się mieszkanką;
2. wielkości i kształtu kanału między izolatorem i obudową świecy;
3. rodzaju i kształtu materiału użytego na uszczelkę między izolatorem a obudową świecy;
4. wielkości powierzchni chłodzonej na zewnątrz świecy;
5. rodzaju uszczelnienia środkowej elektrody w izolatorze i jej współczynnika przewodzenia.

Przykładowo można podać, że np. jeżeli świeca ma wartość cieplną 145 to odpowiada ona swoim właściwościom takiej świecy, która w specjalnym silniku używanym do badania jej przy ściśle określonych wysokich obrotach pracowała przez 145 sekund, zanim wystąpiły objawy pierwszego samozapłonu.

Stąd płynie zasadnicze praktyczne pojęcie: im niższą wartość cieplną posiada świeca — tym jest ona „gorętsza” i odwrotnie.

Z używanych u nas popularnie świec „zimną” świecą będzie „175”-tka, a „gorącą” 45-tka.

Świeca podczas pracy silnika zostaje nagrzewana w sposób ciągły, a tym samym stale odpływa pewien nad-

miar ciepła do części stykających się ze świecą oraz otoczeniem.

W przybliżeniu około 45 proc. ciepła odpływa przez chłodzącą w głowicy. Około 45 proc. ciepła odprowadza izolator — z czego około 20 proc. odpływa przez uszczelkę do ścianek gniazda głowicy, około 10 proc. zostaje wypromieniowane i uniesione z oszłości obudowy świecy stykających się z powietrzem (tj. pośrednio), a około 10 proc. wypromieniowuje i przewodzi izolator bezpośrednio do omywającego go powietrza.

Elektroda środkowa pobiera około 10 proc. ilości ciepła nagrzewającego świecę, z czego około 2 proc. przechodzi do przewodu elektrycznego, a pozostałe 8 proc. odpływa za pośrednictwem izolatora i obudowy — do otoczenia.

Jak widać z powyższego zaledwie 2/5 ciepła nagrzewającego świecę odprowadza woda chłodząca. Tym samym sposób zabudowania świecy i umożliwienie odpływu ciepła do powietrza, jak i zagadnienie chłodzenia pośredniego — odgrywa zasadniczą rolę. W pracującym silniku, po uzyskaniu równowagi cieplnej, ustalają się w poszczególnych częściach świecy temperatury w granicach od 800°C do 1900°C.

Im większa jest moc silnika, a równocześnie im większą jest sumaryczna powierzchnia części świecy stykających się z gorącymi gazami spalinowymi, tym większa ilość ciepła przepływa przez świecę do wody chłodzącej i otoczenia. Odpływ nadmiaru ciepła ze świecy zapłonowej musi być tym większy — im silniej nagrzewana jest dana świeca. Ponieważ moc silnika jest wielkością stałą, przez zmianę geometrycznych kształtów świecy (wielkości powierzchni stykających się z gorącymi gazami spalinowymi) zmienić można intensywność odpływu nadmiaru ciepła ze świecy, w sposób stosunkowo łatwy i prosty.

Inż. J. Tauer

Inż. T. ŁASZKIEWICZ

Motocykle 125 ccm w raidowych mistrzostwach Polski 1952 r.

Jednym z najważniejszych, a najmniej u nas w kraju dotąd docenianych aspektów imprez motocyklowych jest badanie właściwości sprzętu. Spośród różnych rodzajów imprez zawody raidowo-terenowe są najbardziej zbliżone swymi warunkami do wymagań, jakie stawiamy przed motocyklem użytkowym, tak pod względem normalnej eksploatacji, jak i pod kątem widzenia obrony kraju.

Dlatego też wielokrotnie fachowa prasa krajowa zwracała uwagę na brak przedstawicieli naszych biur konstrukcyjnych i przemysłu w imprezach tego typu, podkreślając obecność przedstawicieli wyłówni zagranicznych nawet na naszym terenie.

A dużo się można było nauczyć, unikając wielu kosztownych badań i doświadczeń, obserwując tylko nasze imprezy raidowe. Chociaż więc kompetentni konstruktorzy nie brali w tym udziału, doświadczenia blegie i wyciągnięcie z nich wniosku, ulepsząc to co się dało ulepszyć, pracując przy tym przygodnymi środkami.

Może najwięcej niestety „znęcano” się nad naszą seryjną SHL i znowu „niestety”, wymagała ona tego bardzo — począwszy od „załatwienia” pękających ram, poprzez wyciąganie się łańcuchów, aż do przerabiania całego zawieszenia przedniego czy nawet tylnego.

W tym pędzie zrobienia „czegoś” zaczął ostatnio się wybić jeden ośrodek sportowy skupiony koło SM AZS Gliwice, a korzystający z pomocy tamtejszej Politechniki. Stamtąd właśnie wypłynęło wiele wartościowych pomysłów podchwytywanych przez innych.

Drugim źródłem — i może najpoważniejszym — były doświadczenia i nowe pomysły mistrza sportu i konstruktora wyczynowych odmian SHL — kol. Jankowskiego, czy to publikowane (ostatnio) czy też rozchodzące się „pocztą pantoflową” w szerokich kołach „setkarzy”.

Tak więc w tegorocznych dwóch wyścigach terenowych (Poznań i Chylice pod Warszawą), dwóch raidach obserwowanych (w Jeleniej Górze i Bielsku) oraz w Raidzie Tatrzańskim — brały udział przeważnie maszyny krajowej produkcji SHL oraz nieliczne „Sokoły”, „Puchy” i DKW. Te ostatnie to jeden wyścigowy, dwuosobowy „Puch” (w Chylicach dwa), rewelacyjny „Sokół” Karkuśkiego i jedna przeróbka DKW R1-125. SHL-ki natomiast to przeważnie przeróbki motocykli seryjnych i pochodne po niewielkiej serii specjalnych raidówek, z przednim resorowaniem teleskopowym, rurą wydechową prowadzoną górą i krajową przeróbką popularnego gaźnika Amal.

Wyścigi terenowe, jakie odbyły się w Chylicach i pod Poznaniem, miały trasę długości około 2 km, w specjalnie dobranym, bardzo ciężkim terenie — jak błoto, piasek, ostre wzniesienia.

Raidy obserwowane, to krótkie odcinki raidowe o tak dobranych szybkościach przeciętnych (niskich) by zawodnicy nie potrzebowali się specjalnie śpieszyć, a całą uwagę mogli poświęcić poprawnemu przebiegu dwudziestu sekcji obserwowanych, tj. ściśle wytyczonych krótkich, trudnych odcinków terenowych, np. podjazdów, przejazdów przez wodę itp. Odcinki te należy przebyć bez zatrzymywania, bez podparcia nogą, czy wypadnięcia poza wytyczoną ścieżkę.

Tegoroczny zaś Raid Tatrzański to trzydniowa impreza, na którą składał się odcinek szosowy (Zakopane — Nowa Huta i z powrotem) z odcinkiem nocno-terenowym pierwszego dnia, następnie normalnym odcinkiem raidowym ciężko górskiego terenu — drugiego dnia i krótkim odcinkiem raidowym zakończonym próbą szybkości terenowej — trzeciego dnia.

Trzeba przyznać, że zadania te stojące przed naszymi 125-tkami zmusiły zawodników do daleko idących przeróbek maszyn seryjnych. Najpopularniejsze przeróbki, to przede wszystkim dążenie do uzyskania większej mocy z silnika w oparciu o rozmaite „recepty”. A więc zwiększenie stopnia sprężania i wypełnienia karteru dla zwiększenia ciśnienia przedmuchiwanego mieszanki (polepszone napelnianie), uzyskanie lepszej izolacji cieplnej między gaźnikiem i cylindrem przez oddzielenie ich żebrowanym przewodem. Zmieniało także kąty sterowania silnika przez zmianę położenia krawędzi sterujących wlot mieszanki do pompy karterowej, do cylindra i do wylotu spalin.

Zmiany te szły w kierunku uzyskania dłuższego czasu otwarcia wlotu mieszanki z gaźnika pod tłok oraz przyspieszenia i zwiększenia przepływu spalin przez kanał wylotowy. Poza tym zmiany te w połączeniu ze stosowaniem gaźników o zwiększonym przepływie i polepszeniem przepustowości kanałów ładujących, miały dawać i częściowo dawały zwiększenie mocy użytecznej przez przesunięcie w górę obrotów silnika, przy których uzyskuje on największy moment.

Tu trzeba podkreślić, że zmiany te i przeróbki odbywały się przeważnie „na czucie”, bez możliwości sprawdzenia wyników na hamowni. Często stosowano też nacinięcie poprzeczne żeber głowicy i cylindra, co miało polepszyć swobodę rozszerzalności cieplnej tych elementów.

Wszystkie te przeróbki nie odbiegały jednak od schematu przeróbek nakreślonych w artykułach ob. Jankowskiego. Najczęściej jednak to problematyczne zwiększenie mocy nie wystarczało dla otrzymania odpowiedniego momentu na kole i tu uciekano się do zmiany przełożeń, dając na kole zębatym zdawczym wału silnika koło zębate o $Z=10$ zamiast 11 i koła o $Z=11$ zamiast 12 na kole zdawczym ze skrzyni biegów. Zmiany te jednak powodując znaczne zwiększenie się kątów i szybkości kątowych przeciąć łańcucha — powodowały nadmierne i nierównomierne jego zużycie.

Należy zaznaczyć, że w ogóle stosowanie tak małych zębatek jak $Z = 11$ w motocyklu seryjnym jest jedną z przyczyn nadmiernego zużycia łańcuchów. Poszukano więc nowych dróg i przebudowano w wielu motocyklach zębatki wewnętrzne na łańcuch o podziałce $3/8"$ zamiast $1/2"$. Dało to możliwość zwiększenia przełożenia bez schodzenia poniżej $Z = 12$.

Dla zwiększenia przełożenia stosowano też inne, nowe i racjonalniejsze niż zmniejszanie zębatek zdawczych środki, a mianowicie zwiększenie zębatek na kołach, co daje ten sam efekt plus przedłużenie życia łańcucha.

Przeróbki jednak układu napędu łańcuchowego nie ograniczyły się do „zmagań” z łańcuchami. Przerabiano także samą skrzynię biegów usiłując naprawić „grzechy” złego pokrycia trakcyjnego między biegiem pierwszym i drugim — zbliżając przełożenie tego ostatniego nieco do biegu pierwszego.

* Poza tymi zmianami w silniku stosowano także często głowice o zwiększonej powierzchni chłodzenia (zwiększony stopień sprężania), uszczelniano pokrywę iskrownika (przejazdy przez wodę) i mocowano zapasowe kondensatory do iskrownika, ze względu na nagminne psucie się tych ostatnich w warunkach przegrzania w bezpośredniej bliskości silnika.

Na niektóre imprezy — np. wyścig w Chylicach, gdzie zachodziła obawa zasypania silnika piaskiem przy wywrotkach, stosowano dodatkowe osłony na cały gaźnik lub tylko na jego wlot (osłoną tą była z reguły damska pończocha może trochę dzięki tradycji, a może dzięki swoim wyjątkowo dobrym właściwościom chroniącym).

Podwozie nie ostało się także przeróbkom nakazanym zwiększonymi wymaganiami jazdy terenowej. Tak więc przekonaliśmy się co znaczy dobre resorowanie na przykładzie „Sokoła” Karkucińskiego, kiedy to jego maszyna płynnie brała doły i piaski Chylic, czy też oślizgłe, zasnieżone góry Beskidów, podczas gdy jego konkurenci

tracili cenną moc na skoki i rzucanie swoich gorzej resorowanych maszyn (w Chylicach Karkuciński zajął drugie, a w Bielsku pierwsze miejsce).

Tu trzeba podkreślić, że przód tego „Sokoła” miał hydraulicznie tłumiony widelec teleskopowy wzorowany na BSA — Gold Star z progresją szybkościową, dobieciową i kierunkową — co dawało mu tak wyraźną przewagę nad konkurentami, mimo braku specjalnych przeróbek w silniku.

Poza „Sokołem” Karkucińskiego i jedną DKW zawieszania przodów nie odbiegały specjalnie od zawieszek seryjnych, tzn. widelca teleskopowego z raidówką i seryjnych resorowań trapezowych. Tylne zawieszenia stosowano z reguły sztywne, seryjne z wyjątkiem jednej przeróbki zbliżonej do zawieszenia tylnego polskiego prototypu motocykla MO 5, tzw. starego Nortona.

Na zakończenie warto jeszcze raz podkreślić wysiłek naszych przeważnie młodych konstruktorów-zawodników, których cenne doświadczenia powinny być — wzorem Związku Radzieckiego — odpowiednio wykorzystane przez konstruktorów z przemysłu i z biur konstrukcyjnych.

T. Łaszkiewicz (WFM)

OD REDAKCJI

Artykuł ob. Łaszkiewicza poruszył zasadniczy problem jakim jest wykorzystanie doświadczeń z zawodów sportowych dla ulepszeń konstrukcyjnych i technologicznych w przemyśle motoryzacyjnym, jak i odwrotnie — sprawdzanie rzeczywistej przydatności sprzętu do trudnych warunków eksploatacyjnych, uwzględniając wprowadzone w międzyczasie zmiany w produkcji podczas następnych zawodów.

Na ten temat pisano już wiele i wielokrotnie zarzucano przemysłowi brak aktywnego udziału obserwacyjnego w zawodach motorowych. Po zakończeniu tegorocznego sezonu motorowego należy podsumować czy i w jakim kierunku szła współpraca sportu z przemysłem i jakie wnioski można podać jako wytyczne tej współpracy na rok 1953.

Przede wszystkim trzeba stwierdzić, że mamy dziś w Polsce poważny przemysł motoryzacyjny, a więc mamy już produkcję wielkoseryjną, a nawet potokową. To znaczy, że mamy w Polsce pod koniec trzeciego roku Planu 6-letniego dziesiątki tysięcy użytkowników, którym obowiązani jesteśmy dać dobry i coraz to lepszy sprzęt motorowy.

W Związku Radzieckim fabryki zwracają szczególną uwagę na jakość swych wyrobów. Każde zawody motorowe budzą tam wielkie zainteresowanie oddziałów doświadczalnych fabryk produkujących sprzęt.

Specjaliści z produkcji fabrycznej są licznie reprezentowani zarówno wśród pracowników personelu obsługi technicznej zawodów, jak i wśród grup obserwacyjnych — w skład których wchodzi nie rzadko i główni konstruktorzy.

Przemysł radziecki widzi w zawodach nie tylko egzamin jakości swojego produktu, ale również sprawdzian w jakim stopniu błędy i usterki zauważone w czasie poprzednich imprez zostały usunięte, względnie występowanie ich złagodzone.

W Związku Radzieckim zawodnik, czy też zwyczajny użytkownik, wie że będzie otrzymywał sprzęt coraz to lepszy, ale równocześnie zakład produkcyjny liczy na zawodników i użytkowników, że pomogą mu dostarczyć wniosków krytycznych, pomysłów usprawniających oraz wynalazków — dając poważny, jeżeli nie decydujący, wkład do postępu technicznego produkcji.

Tak układają się prawa wzajemnej współpracy wytwórcy z użytkownikiem w pierwszym państwie socjalistycznym na świecie.

A u nas?

Należy zadać pytanie co u nas zrobiono dotychczas na przykład dla usunięcia wad SHL-ki jak pęknięcie ram, wyciąganie się łańcuchów? Co zrobiono dla polepszenia jej właściwości trakcyjnych, — przez uresorowanie teleskopowe przodu, nie mówiąc już o zbyt miękkim zawieszeniu tyłu?

Owszem zrobiono to co widzimy na każdym zawodach, albo nawet u prywatnych użytkowników tego dobrego krajowego motocykla. Widzimy to w motocyklach SHL-ki Jankowskiego, Karkucińskiego i całej plejady zapaleńców motorowych. *Ale przemysł tego nie widzi.* W ciągu dwóch ostatnich lat wytwórnie motocyklowe Związku Radzieckiego, Czechosłowacji, Węgier i NRD zdążyły wypuścić drugą albo trzecią wersję swoich „125”, tylko niestety nie my. Mamy już duży przemysł motoryzacyjny, ale *nie mamy zorganizowanej współpracy między producentem a użytkownikiem, między Biurem Konstrukcyjnym a eksploatacją, między fabryką a zawodnikiem.*

To znaczy, że nie mamy w przemyśle motoryzacyjnym odpowiednich komórek organizacyjnych, które *oderwane od kłopotów bieżącej produkcji*, grupując najwybitniejszych zawodników lub mechaników klubowych, pracowałyby nad doświadczalnym wykorzystaniem pomysłów wynikłych z obserwacji zawodów. Komórek, których pracownicy brałiby bezpośrednio udział w zawodach, wykonywaliby obserwacje według nie przypadkowych zachcianek, ale według instrukcji umożliwiających systematyczne wykorzystanie zebranego materiału i w konsekwencji poprawienie seryjnej produkcji.

Do tworzenia koncepcji konstrukcyjnej w naszym przemyśle motoryzacyjnym powołane jest Biuro Konstrukcyjne Przemysłu Motoryzacyjnego. Należy zadać pytanie czy pracownicy lub kierownicy np. działu motocyklowego BKP Mot. brało udział w zorganizowaniu obserwacji którejkolwiek z imprez motocyklowych ostatniego sezonu? Raczej nie. Wiemy, że kilku z nich brało udział w ramach organizacji klubowych imprez, ale to było „tak na własną rękę” — w godzinach pozasłużbowych.

Czy BKP Mot. ma komórkę wykonującą bieżąco zmiany konstrukcyjne według przeanalizowanych wyników obserwacji zawodów? Czy istnieje tam — wzorem ZSRR — kolektyw sportowo-techniczny? To znaczy że zawodnik a jednocześnie pracownik komórki doświadczalnej ma nie tylko prawo, ale i *obowiązek* posługiwania się jej urządzeniami obróbczymi, materiałem fabrycznym i fachowcami, aby *na koszt fabryki* wykonywać swoje ulepszenia konstrukcyjne, opracowywać motocykle wyczynowe lub pomysły racjonalizatorskie.

O ile nam wiadomo taka komórka tam *nie istnieje*.

Nawiasem mówiąc kolektywy sportowo-techniczne wzorem Związku Radzieckiego rozwijała się szybko w NRD Rennokolektiv — Johannisthal, ZIIP Kolektiv przy IFA, w CSR (kolektywy przy fabryce CZ, Skoda, Tatra) i na Węgrzech (Csepel Sport Kolektiv).

Mamy w Polsce takie kolektywy samorodne albo klubowe. Najsilniejszy z nich to ośrodek przy SM AZS — Gliwice. Reszta grupuje się z tak zwanych „entuzjastów” sportu motorowego dookoła najpopularniejszych mistrzów tej dyscypliny: Jankowskiego, Karkucińskiego i innych. Jak każdy entuzjasta tak i ta praca jest sezonowa — to znaczy „zamiera” zimą, a „wybucha” wiosną. Jednym słowem nie jest ujęta systematycznie, nie daje dla państwa żadnych korzyści produkcyjnych — poza propagandowymi.

Pierwszą poważną próbą zorganizowania z jednej strony inicjatywy konstrukcyjnej wybitnych mistrzów kierowniczy, a z drugiej ujęcie w formy planowej pracy rozwiązywania licznych wersji zawieszek, „wzmocnionych” silników, obserwacji z zawodów — jest utworzenie Oddziału Doświadczalnego w Warszawskiej Fabryce Motocykli.

Warto omówić w paru słowach historię powstania tego pierwszego w Polsce załóżki doświadczalnego. Tak się złożyło, że w kierownictwie WFM pracują ludzie młodzi, entuzjaści i zawodnicy sportu motorowego. Z drugiej strony był ob. Jankowski, który szukał oparcia dla swoich prac pionierskich. Wtedy to w kierownictwie WF Mot. powstała koncepcja, aby stworzyć oddział doświadczalny w fabryce i ściągnąć do niego ob. Jankowskiego.

Plan ten wykonano. Pracując dalej po tej linii przeseklejonowano kilkunastu dyplomatów Politechniki i wybrano najwartościowszych absolwentów do oddziału doświadczalnego. Po tym doszedł „Wujek” Wolski, a po tym — reszta personelu znalazła się sama. Przyciągnęło ich albo nazwisko Jankowskiego, albo perspektywa ciekawej pracy, albo zamiłowanie do motocykla.

Sami pracownicy wyremontowali pomieszczenie, urządzili się, stworzyli warsztat, a co najcenniejsze — powstał kolektyw techniczny oddany bez reszty **SPRAWIE MOTOCYKLA**.

Praca działu doświadczalnego WF Mot. jest niedługą — dopiero właściwie zakończono niedawno organizowanie się. Pracownicy biorą udział w obserwacji zawodów, opracowują sprawozdania, które są dyskutowane i wnioski służą za materiał do przepracowań konstrukcyjnych SHL-ki.

Oddział ma ambitne plany. W ramach prac kolektyw sportowo-techniczny chce wykonać dwa motocykle typowo wysięgowe o pojemności 125 cm³ i 250 cm³ — według koncepcji ob. Jankowskiego. Kolektyw opracowuje nadto typowe zawieszenie teleskopowe zastępcze do dzisiaj produkowanej SHL 125 cm³ w kilku wersjach, a jedną z nich (najprostszą) zamierza wprowadzić za zgodą CZP Mot. i Ministerstwa do produkcji seryjnej.

Wszystkie te prace są robione w powiązaniu z produkcją w sensie bazowania na elementach konstrukcyjnych i na technologii obecnie w produkcji stosowanej. Mają te prace za cel normalny i zdrowy rozwój konstrukcyjny obecnie produkowanego motocykla, oparty na doświadczeniach wybitnych zawodników i obserwacjach z zawodów.

Tak wygląda próba zorganizowania współpracy sportu z przemysłem w Warszawskiej Fabryce Motocykli.

Jako końcowe wnioski należy wysunąć:

1. W zakładach produkujących sprzęt motoryzacyjny winny w 1953 roku powstać komórki doświadczalne grupujące najaktywniejszy element sportowy. I to nie tylko w Fabryce Motocykli, w FSO, ale również w fabrykach samochodów ciężarowych jak Starachowice, Lublin (komórki doświadczalne winny być włączone w pion Głównego Konstruktora).

2. Pracownicy tych działów doświadczalnych winni brać stały, systematyczny i czynny udział w poważniejszych imprezach sportowych organizowanych pod nadzorem Polskiego Związku Motorowego.

3. Powinni oni mieć prawo wykonywać na koszt fabryki i w oparciu o jej środki produkcyjne i materiałowe — konstrukcje lub przeróbki mające rzeczywiste wartości postępu technicznego.

4. Z pracowników działów doświadczalnych i z aktywnych pracowników fabryk winny powstać kolektywy sportowo-techniczne pracujące w ścisłym powiązaniu z zakładowymi Klubami Techniki i Racjonalizacji nad rozwiązywaniem szczególnie ważnych i ciekawych problemów konstrukcyjnych.

5. W działach tych wykonywany byłby między innymi sprzęt wyczynowy bazowany na typowych konstrukcjach seryjnych. A udane i wypróbowane „nowości” wprowadzane by były do produkcji.

Najwyższy już czas żeby nasz przemysł motoryzacyjny porzucił politykę izolacji od użytkownika, oparł swój postęp techniczny jak również ocenę stopnia dojrzałości konstrukcyjnej i technologicznej na doświadczeniu wynikającym z najpoważniejszych prób klasyfikacyjnych, jakim są zawody motorowe.

Uważamy, że najbardziej kompetentną instytucją do zabrania głosu w dyskusji nad poruszonymi tu zagadnieniami jest Biuro Konstrukcyjne Przemysłu Motoryzacyjnego w Warszawie. Czekamy na odpowiedź.

Z. A.

Kierowco — pamiętaj, że alkohol jest najpodstępniejszym wrogiem — daje krótką chwilę oszołomienia i długie miesiące smutku

II Krajowy Zjazd Racjonalizatorów PKS

W dniu 6.XII.52 r. Warszawa gościła delegatów z całej Polski na II Krajowy Zjazd Racjonalizatorów PKS. Problemy poruszane w czasie obrad zarówno przez racjonalizatorów jak i przez przedstawicieli pionu Głównego Mechanika wykazały niezwykle wprost wartość ruchu nowatorskiego na odcinku PKS. Zjazd uwypuklił palącą potrzebę zreformowania aparatu administracyjnego na odcinku racjonalizacji — nienadającego za potrzebami PKS.

We wszystkich wystąpieniach przebiegała nuta niezadowolenia z własnych osiągnięć, które — choć wyższe od osiągnięć z r. 1951 — są jeszcze znacznie niższe od przeciętnej resortu MTD i L.

Referat sprawozdawczy wygłoszony przez dyr. CZ PKS inż. Nowakowskiego na rozpoczęcie zjazdu dał obraz niedostatecznego wkładu racjonalizatorów przy wykonywaniu planu rocznego PKS.

Analizując suche cyfry przytoczone w sprawozdaniu można już obecnie wyłowić część przyczyn uzyskania za ledwie 56,4% rocznego planu składania usprawnień po upływie trzech kwartałów 1952 roku.

W okresie sprawozdawczym obejmującym I, II i III kwartał 1952 r., pracownicy PKS-u złożyli 326 wniosków zakwalifikowanych pozytywnie, za które Centralna Komisja Usprawnień przyznała około 52.000 zł premii, co przeciętnie wynosi 160 zł za przyjęty projekt. Ta niezwykle niska cyfra mogłaby wskazywać na bardzo słaby poziom składanych wniosków, gdyby nie przytoczone przez mówcę nazwiska wybitnych racjonalizatorów, kol. kol. Kiszko, Kaczmarczyka czy Wróbla, pomysły których dały PKS-owi znacznie oszczędności. Fakty te świadczą o niezrozumialej „oszczędności” Centr. Kom. Usprawnień, która przydzielając niewspółmiernie małe premie zniechęca pracowników do składania wniosków.

A przecież nie jest to jedyny błąd owej Komisji. W dalszej analizie, dzieląc ilość wniosków przez zarejestrowaną liczbę Klubów Techniki i Racjonalizacji podaną w referacie na 51, otrzymamy niecałe 7 pomysłów na jeden klub. Jest to liczba przeciętna, a przecież na nią złożyły się jeszcze słabsze kluby jak np. Klub przy Ekspozyturze Towarowej w Warszawie, który za całe osiągnięcie może przedstawić *...1 wniosek*. Jest to tymbardziej smutny objaw, że zagadnienie przeładunku masy towarowej wymaga niewątpliwie usprawnień, co potwierdził w podsumowaniu wiceminister J. Burgin.

Wiele uwagi poświęcili mówcy, a szczególnie przedstawiciel Zarządu Głównego Zw. Zaw. Prac. Transportu DTL ob. Tyszkiewicz, sprawie pełnego i właściwego obsadzenia etatów techników wynalazczości i przedstawicieli technicznych. Niepełne, a często i całkowicie nie wykorzystanie etatów, będące poważnym błędem dyrekcji okręgowych i ekspozytur, a zupełnie zaniedbane przez CZ PKS, świadczy o całkowitym nie zrozumieniu i niedbałym podejściu czynników administracyjnych do zagadnienia racjonalizacji. Nie bez winy są tu też czynniki społeczne, jak Rady Zakładowe i Podstawowe Organizacje Partyjne.

Dyskusja, w której zabierało głos 25 mówców, uwypukliła jeszcze bardziej niedomagania PKS na tym odcinku. Wiele skarg i żalów wysłuchali przedstawiciele CZ PKS. Wiele „kwiatków” — jak się wyraził racjonalizator z ekspozytury katowickiej ob. Weisło — wyciągnięto, ale też i to był właśnie cel tej drugiej narady racjonalizatorów. Ze jednak nie zawsze znajdowano właściwy kierunek dyskusji — wnosząc więcej skarg i pretensji niż konkretnych uwag — świadczy wypowiedź wiceministra Burgina, który w podsumowaniu oświadczył m. in. „Istnienie oporów we wprowadzeniu nowych metod pracy jest naturalne przy szybkim rozwoju naszego kraju, a nawet korzystne, gdyż w ogniu walki hartuje się nowy styl pracy. Racjonalizacja już sama w sobie jest przełamywaniem trudności i osiągnięcie w czasie ich przełamywania świadczy ujemnie o uświadomieniu nowatora”.

Zjazd zakończył swe obrady podjęciem uchwały, w której — stwierdzając pewną poprawę w stosunku do

roku 1951 — określa ona osiągnięcia roku 1952 jako niewspółmiernie małe w stosunku do możliwości i potrzeb. Dla osiągnięcia lepszych rezultatów zaleca CZ PKS:

- 1) wzmocnić propagandę ruchu racjonalizatorskiego;
- 2) opracowywać tematykę i zreorganizować brygady robotniczo - inżynierskie;
- 3) przeszkolić pracowników etatowych;
- 4) wyposażyć Kluby TiR;
- 5) założyć wzorcowy Klub T i R w jednej z ekspozytur;
- 6) otoczyć racjonalizatorów opieką czynnika społecznego;
- 7) wyrównać zaległości w rozpatrywaniu wniosków;
- 8) zapewnić rozpowszechnienie i wymianę doświadczeń.

inż. Jan Mazurkiewicz

OD REDAKCJI

Sam fakt zwołania powyższego zjazdu świadczy, że CZ PKS zrozumiał już znaczenie ruchu racjonalizatorskiego dla gospodarki krajowej. Jednak podjęte uchwały nie zawierają wszystkich propozycji wysuniętych w czasie obrad. Między innymi projekt inż. Nowakowskiego utworzenia centralnych warsztatów prototypowych zajmujących się urzeczywistnianiem zatwierdzonych projektów i rozpowszechnianiem urządzeń usprawniających — pozostał zupełnie bez echa, co — naszym zdaniem — nie jest słuszne.

Ponadto, dla uniknięcia nieporozumień między Centralną Komisją Usprawnień a wnioskodawcą, należałoby wprowadzić zwyczaj istniejący w resortie Min. Przem. Maszynowego, że racjonalizator musi być obecny na posiedzeniu Komisji Usprawnień w czasie omawiania swego wniosku.

Nie mniej spełnienie podjętych uchwał pozwoli na dokonanie poważnego kroku ku uzdrowieniu ruchu racjonalizatorskiego w PKS. (red.).

NOWE POMYSŁY RACJONALIZATORSKIE

SPOSÓB POWLEKANIA ŁĄCZNIKÓW AKUMULATOROWYCH WARSTWĄ OŁOWIU

Poważnego usprawnienia dokonali ob. ob. Józef Czeżuta i Otto Chmiel z huty „Batory”.

Jak wiadomo niedziane łączniki akumulatorowe są powlekane ochronną warstwą ołowiu — dla ochrony przed korozyją. Dotychczas powlekanie to odbywało się na drodze galwanicznej. Operacja elektrolitycznego powlekania była kłopotliwą, gdyż pomijając dużą jej pracochłonność, wymagała ona jeszcze soli ołowiu, które są trudne do otrzymania dla zaopatrzenia zakładu.

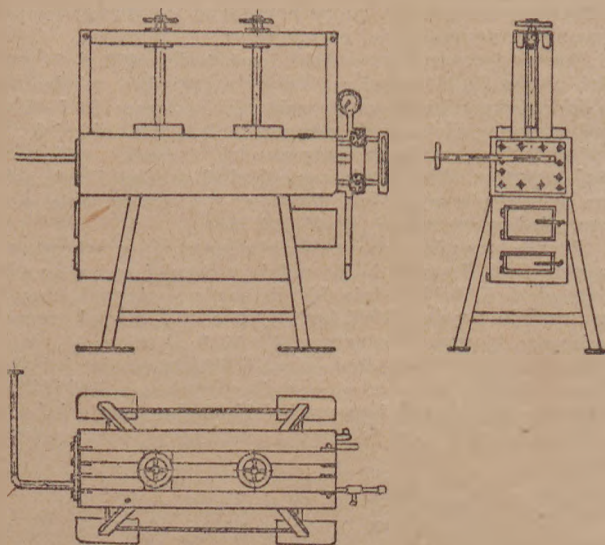
Racjonalizatorzy zastosowali o wiele szybszy sposób powlekania łączników warstwą ołowiu przez zanurzenie. Proces ten składa się z następujących czynności: 1) trawienie w kwasie azotowym (25 sekund); 2) kąpiel wodna (30 sekund); 3) trawienie w kwasie solnym (20 sekund); 4) zanurzenie w kąpeli ołowianej (w roztopionym ołowiu) i wyjęcie (15 sekund).

Kwas solny (HCl) i azotowy (HNO₃) trzyma się w osobnych naczyniach kamionkowych, a ołów w stanie płynnym (ok. 600° C) trzyma się w tyglu.

Usprawnienie zgłoszono do Urzędu Patentowego pod nr 48b — 0-962 z dn. 7.5. 1952 r. (za).

APARAT DO WULKANIZACJI DĘTEK

Aparat do wulkanizacji dętek dla większych gospodarstw samochodowych skonstruowali ob. ob. *Wilhelm Nolda i Stanisław Wala* — obaj pracownicy Tyskich Zakładów Piwowarsko-Słodowniczych w Tychach.



Rys. 1. Aparat do wulkanizacji dętek.

Podstawą częścią aparatu (rys. 1) jest kocioł wykonany z blachy. Pod kotłem zamocowane jest palenisko. Do kotła można doprowadzić parę lub wodę — zależnie od warunków lokalnych warsztatu samochodowego. Zbiornik zaopatrzony jest ponadto w manometr i zawór bezpieczeństwa.

Nad zbiornikiem zamocowana jest rama z belek. Na belce podłużnej zamocowane są tuleje z gwintem płaskim, w które wkręcają się wrzeciona pras służących do dociskania dętek wulkanizowanych do gorącej ścianki zbiornika.

Dętkę oczyszczoną z założoną łatką kładzie się łatką do dołu i dociska przy pomocy prasy. Dla uchronienia dętki od odparzenia — owija się ją papierem (łatkę należy pozostawić nieowiniętą).

Dętki wulkanizowane opisanym aparatem zachowują szczelność i nie gubią latek. Pomysł zgłoszono do Urzędu Patentowego R. P. pod nr Kl. 39b — 0-863 z dn. 30.4. 1952 r. (za).

WSPÓŁZAWODNICTWO

PKS KATOWICE WPROWADZA MAŁĄ MECHANIZACJĘ W PRACACH PRZELADUNKOWYCH

Realizując wskazania VII Plenum KC PZPR wprowadzające nowe postępowe metody pracy, Zarząd Okręgu PKS w Katowicach zorganizował w dniu 28 sierpnia 1952 r. pokazowy konkurs na cegielni „Bestwina” w Czechowicach — przeładunku cegły przy użyciu kleszczy. W konkursie wzięły udział trzy brygady przeładunkowe z Ekspozytury PKS Bielsko, Racibórz i Opole.

Konkurs ten miał na celu wyłonienie najlepiej i najwydatniej pracującej brygady.

Brygady te w czasie 6 godz. 25 min. załadowały 63.000 sztuk cegły na 9 wagonów — wykonując 225% normy. Komisja konkursu po podsumowaniu wyników ustaliła, że pierwszym miejscem podzieliły się brygady Ekspozytury PKS Bielsko i Racibórz. Brygadam tym przyznano nagrody pieniężne ufundowane przez Zarząd Okręgu Zw. Zaw. Pracowników Transportu Drogowego i Lotniczego. Poza nagrodami pieniężnymi członkowie brygad zostali nagrodzeni listami uznania.

Indywidualnie wyróżniono w konkursie robotnika przeładunkowego brygady Ekspozytury PKS Racibórz — ob. Mariana Głowale.

Konkurs ten wykazał jak wysokie wyniki w przeładunku są możliwe do osiągnięcia przy użyciu właściwych kleszczy oraz zdecydowaną wyższość tej formy pracy nad przeładunkiem ręcznym.

Po ukończeniu konkursu odbyła się wspólna narada brygad biorących udział w konkursie z delegatami i przewodnikami pracy w przeładunku z pozostałych Ekspozytur woj. katowickiego i opolskiego. Na naradzie omówiono i przekazano sobie nawzajem doświadczenia osiągnięte w tej dziedzinie pracy, postanawiając wprowadzenie tej nowej formy pracy we wszystkich brygadach przeładunkowych, które dotychczas kleszczy nie stosowały.

Postanowiono, że zwycięska brygada Ekspozytury Racibórz podzieli się swoim doświadczeniem z wszystkimi Ekspozyturami Okręgu katowickiego i pracując z innymi brygadami przyczyni się do spopularyzowania małej mechanizacji wśród brygad przeładunkowych, które dotychczas pracują ręcznie.

Akcja ta przyczyni się do wykorzystania wewnętrznych rezerw sił roboczych tkwiących w naszych Ekspozyturach, da PKS-owi możliwość podniesienia wydajności pracy, a co za tym idzie przyspieszenie wykonania planów. (k).

SZKOŁĄ SIĘ MŁODE KADRY PRZY BIURZE TRANSPORTOWYM W TRZCIANCIE

Dla uczczenia XIX Zjazdu WKP(b) i wyborów do sejmu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej koło ZMP przy Biurze Transportowym w Trzciancie zorganizowało kurs szkolenia kierowców na ciągnikach KT-12 produkcji radzieckiej, na ciągnikach „Ursus” i na samochodach ciężarowych.

Z kursu korzystali pracownicy Biura Transportowego w Trzciancie oraz pracownicy z bratnich zakładów jak Trzcianecka Fabryka Mebli, Tartak Państwowy oraz inne zakłady. Szkolenie przeprowadzał tow. Ludwik Kwapiński — starszy inspektor Państwowej Centrali Drzewnej w Warszawie, który zobowiązał się przeprowadzić szkolenie w godzinach wieczornych — bezpłatnie.

Sluchacze mieli możliwość dokładnego zapoznania się z opisem i pracą silnika, ponieważ korzystano z bogatego materiału modeli i przekrojów oraz wyświetlano filmy pokazujące dokładną pracę silnika i innych zespołów samochodu.

WYKONANIE ZOBOWIĄZAŃ PAŹDZIERNIKOWYCH PRZEZ REJ. BIURA HANIU SPRZĘTEM SAMOCHODOWYM

W związku z XXXV rocznicą Rewolucji Socjalistycznej — oraz XIX Zjazdem KPZR i Programem Frontu Narodowego, na wezwanie Rejonowego Biura Sprzętem Samochodowym w Warszawie — wszystkie Rejonowe Biura odpowiedziały na apel wzmocnionym wysiłkiem w pracy i zastosowaniem oszczędności w ramach swych planów oraz podjęły liczne zobowiązania.

W szczególności: 1) Rejonowe Biuro HSS w Warszawie wykonało plan na m-c wrzesień br. w 100% w dniu 24.IX.52 r. 2) Rejonowe Biuro HSS w Katowicach wykonało plan roczny w dniu 16.X.52 r. 3) Rejonowe Biuro HSS w Poznaniu wykonało plan roczny na szczelbu detalu w dniu 14.X.52 r. w 102%. 4) Rejonowe Biuro HSS w Bydgoszczy wykonało plan roczny w dn. 25.X.52 r. w 100,7%. 5) Rejonowe Biuro HSS wykonało w dniu 25.X.52 r. plan roczny hurtu w 102%, w detalu w 118,4%. 6) Rejonowe Biuro SHS w Szczecinie przepracowało 340 roboczogodzin przy rozpakowaniu towarów oraz zaoszczędziło 26.000 zł (obniżka kosztów własnych transportu). 7) Rejonowe Biuro HSS w Gdańsku zaoszczędziło na 6 dni przed terminem 16.419 zł.

EKSPOZYTURA PKS — OSTRÓW JAKO PIERWSZA W OKRĘGU POZNAŃSKIM WYKONAŁA PLAN ROCZNY

Ekspozytura Mieszana PKS w Ostrowie wykonała jako pierwsza w Okręgu Poznańskim we wszystkich usługach zadania przewozowo - spedycyjne na rok 1952. Ten sukces osiągnięty na 41 dni przed terminem — to rezultat wypełnienia licznie podejmowanych zobowiązań produkcyjnych i wysokiej wydajności pracy całej załogi.

Dzięki teniu zwycięstwu Ekspozytura PKS — Ostrow przekroczyła w 1952 r. swój plan roczny o 15,5%, co wyraża się liczbą około 968.000 zł w cenach bieżących.

RÓŻNE INFORMACJE

WYJAŚNIENIA DO REGULAMINU PŁAC PRACOWNIKÓW SAMOCHODOWYCH

Wobec różnych zapytań na temat regulaminu płac pracowników samochodowych ogłoszonego w Monitorze Polskim A-46 z dnia 31 maja 1952 r. podajemy wyjaśnienia będące odpowiedzią na najczęściej spotykane wątpliwości.

1. Tabela płac podana w Rozdziale II przewiduje dla kierowców zaszergowanych do I grupy uposażenia dwie stawki za godzinę, a mianowicie 2,08 zł lub 1,92 zł. Nasuwa się więc pytanie, czy wszyscy kierowcy zaszergowani do I grupy powinni mieć stawkę 2,08 zł, a jeżeli nie, to którą?

Odpowiadamy: stawka wyższa może być przyznana ściśle indywidualnie i powinna być uzależniona od rodzaju obsługiwanego pojazdu, warunków pracy oraz zawodowych kwalifikacji pracownika, czyli że zakład pracy w porozumieniu z miejscową radą zakładową decyduje o przyznaniu wyższej stawki.

2. Rozdział VI-A pkt. 5 — wynagrodzenie za pracę w godzinach nadliczbowych należy rozumieć, że dodatek w wysokości 100% godzinowego wynagrodzenia stanowi uposażenie zasadnicze wraz z dodatkiem wyrównawczym i lokalnym (o ile ten ostatni dodatek przysługuje z uwagi na miejsce pracy).

3. Rozdział VIII-C premia za konserwację pojazdu

Treść pkt. 5, rozdz. VIII — odnosi się do kierowców zatrudnionych przed dniem 1 czerwca 1952 r. to jest przed wejściem w życie Regulaminu Płac ogłoszonego w Monitorze A-46, w tak zwanych dużych jednostkach samochodowych (powyżej 8 pojazdów). Kierowca obsługujący taki właśnie samochód eksploatowany poprzednio w dużym gospodarstwie otrzymuje po osiągnięciu normy jednorazową premie w pełnej wysokości — to jest 472 zł. 50 gr., niezależnie od tego czy normę tę osiągnął w maju, czy w czerwcu, czy w grudniu 1952 r. (lub nawet później). Premie te gwarantowały mu również przepisy zawarte w poprzednim regulaminie obowiązującym do 31 maja 1952 r.

Kierowcy zatrudnieni przed dniem 1 czerwca 1952 r. w małych gospodarstwach (do 8 pojazdów) nie otrzymali premii za poszczególne elementy — jak oszczędność materiałów pędnych, ogumienia itd., a więc nie otrzymali również premii za konserwację pojazdu. Otrzymali natomiast wzajemian tamtych premii jedną łączną premie — za gotowość pojazdu do eksploatacji. I właśnie w stosunku do tych kierowców, których samochody nie były premiowane za konserwację odnosi się pkt. 6 rozdz. VIII-C nowego regulaminu. Treść tego punktu określa wyraźnie, że „jeżeli do dnia 1 czerwca 1952 r. przebieg pojazdu dotychczas niepremiowanego za konserwację był wyższy od 2/5 części normy przebiegu” wówczas wzajemian pełnej premii przewidzianej w pkt. 5 — to jest 472 zł. 50 gr. — kierowca po osiągnięciu normy przebiegu otrzymuje jednorazową premie uwidocznioną w podanej w regulaminie tabelce.

Co to znaczy przebieg pojazdu dotychczas niepremiowanego za konserwację?

Określenie „niepremiowanego” to nie znaczy, że wóz jest nowy i dotychczas nie był jeszcze premiowany, a znaczy to że samochód ten nie był objęty przed dniem 1 czerwca 1952 r. premiowaniem za konserwację, tak jak nie był premiowany za inne elementy (rozdz. IX dawnego regulaminu).

Otóż zgodnie z treścią pkt. 6 oraz zamieszczoną tabelką kierowca taki otrzymuje za osiągnięcie normy po dniu 1 czerwca 1952 r. premie jednorazową, lecz wysokość jej uzależniona jest od przebytej do dnia 1 czerwca 1952 r. części normy przebiegu w procentach.

Tak więc na przykład, samochód Fiat 1100 — norma do I głównej naprawy 60.000 km. Na dzień 1 czerwca 1952 r. licznik wykazuje przebieg 42.000 km, a więc 70% normy, wówczas — zgodnie z tabelką — kierowca po osiągnięciu normy (60.000 km) otrzyma jednorazową premie w wysokości 315 zł (patrz tabelka powyżej 60% do 70%), a nie 472 zł. 50 gr. Otrzymanie mniejszej sumy nie znaczy, że kierowca jest nieszkodliwy, gdyż różnica mieściła się w sumie tej jednej premii — za gotowość pojazdu do eksploatacji — którą kierowca otrzymał do dnia 31 maja 1952 r.

Gdyby ten sam kierowca osiągnął normę przed dniem 1 czerwca 1952 r. wówczas zgodnie z dawnym regulaminem nie otrzymałby żadnej premii za konserwację pojazdu, a zatem nie byłoby słuszne aby po 1 czerwca 1952 r., niezależnie od przebytej części normy przebiegu, otrzymał pełną premie, analogicznie jak kierowca z dawnego dużego gospodarstwa, który powiedziałby od dwóch lat pracował na uzyskanie tej premii.

Premia jednorazowa w pełnej wysokości (472 zł. 50 gr.), lub w wysokości jednej ze stawek podanych w tabelce pkt. 6, przysługuje kierowcy po osiągnięciu normy do I głównej naprawy (fabrycznie nowe zespoły), jak również po osiągnięciu normy międzynarodowej, tj. normy do II głównej naprawy. (Przykład: samochód Chevrolet Fleetmaster po osiągnięciu przebiegu 80.000 km i po osiągnięciu normy międzynarodowej, tj. 65.000 km).

Premie przysługująca za każdy procent przekroczenia normy (pkt. 7 rozdz. VIII) należy rozumieć w ten sposób: samochód Fiat 1100 dnia 30 listopada osiągnął normę; w grudniu przebył 6.000 km., a więc 10% ponad normę, wówczas kierowca otrzyma: $10 \times 9 \text{ zł } 45 \text{ gr.} = 94 \text{ zł } 50 \text{ gr.}$; w styczniu przebył dalsze 6.000 km. a więc już 20% ponad normę; kierowca otrzyma wówczas — $10 \times 19 \text{ zł } 60 \text{ gr.} = 126 \text{ zł.}$; w lutym przebył 12.000 km a więc już 40% ponad normę (razem 24.000 km.) wówczas kierowca otrzyma:

za 6.000 km. — $10\% \times 20 \text{ zł. } 50 \text{ gr.} = 205 \text{ zł.}$

za 6.000 km. — $10\% \times 28 \text{ zł. } 35 \text{ gr.} = 283 \text{ zł. } 50 \text{ gr.}$

Razem 488 zł. 50 gr.

Wynika z tego jasno, że w każdym miesiącu otrzyma taką sumę, jaka przypadnie za przejechane kilometry (procentowo) w miesiącu obliczeniowym.

Zle obliczenie ma miejsce wówczas, gdy — mając na uwadze podany wyżej przykład przebiegów w grudniu, styczniu i lutym — kierowca otrzymywałby: za miesiąc styczeń po przejechaniu 20% ponad normę (ale tylko 6.000 km.) — $20\% \times 19 \text{ zł. } 60 \text{ gr.} = 252 \text{ zł.}$ (zamiast 196 zł.) a w lutym — $40\% \times 28 \text{ zł. } 35 \text{ gr.} = 1.154 \text{ zł.}$ (zamiast 488,50).

Przykład niewłaściwego obliczania premii jasnowo obrazuje błąd popełniony przy obliczaniu premii za każdy procent przekroczenia normy bez zachowania przepisów zawartych w pkt. 8 i w pkt. 10 rozdz. VIII-C, tj. branie pod uwagę całego przebiegu ponad normę, a nie przebiegu w danym miesiącu obliczeniowym.

Obszerniejsze wyjaśnienie w odniesieniu do jednorazowej premii za konserwację pojazdu, jak również do premii przysługującej za każdy procent przekroczenia normy, podajemy w przekonaniu, że obecnie wszystkim będzie zrozumiała treść Rozdz. VIII-C Regulaminu Płac Pracowników Samochodowych i że wyjaśnienie to wolnie na właściwe sporządzanie obliczeń należności dla kierowców oraz zapobieganie dalszym reklamacjom na tym odcinku.

Maria Lis (st. radca Depart. Org. Zatrudnienia i Płac MTD i L.)

USTALONO NORMY ZUŻYCIA CZĘŚCI ZAMIENNYCH DO POJAZDÓW NIETYPOWYCH

Na wniosek Centr. Biura Handlu Sprzet. Samochodowego Ministerstwo Transportu D. i L. ustaliło normy zużycia poszczególnych części zamiennych do pojazdów samochodowych nietypowych oraz mnożniki normujące wysokość maksymalnych zapasów części dla poszczególnych marek i typów pojazdów samochodowych.

Ponadnormalwne ilości części zamiennych RBHSS przekażą na złom.

CENTRALA SPÓŁDZIELNI TRANSPORTU WYKONAŁA PLAN ROKU 1952 Z NADWYŻKĄ

Centrala Spółdzielni Transportu wykonała zadania wynikające z Narodowego Planu Gospodarczego na rok 1952 w zakresie działalności przemysłowej i usług transportowych do dnia 31 października 1952 r. w 106,5%, zaś plany operatywne do dnia 13 listopada 1952 r. w 100,5%.

Plan obrotu towarowego wykonano na dzień 31 października 1952 r. w hurcie w 100,3%, w detalu zaś w 100,1%.

KSIAŻKI NADESŁANE

T. SOKOŁOWSKI i A. ROSTOCKI — *Transport samochodowy, zasady eksploatacji i planowania* (str. 314, rys. 63, wykresów 28, tabele 30). Nakład 4.100 egz. Wydawnictwa Komunikacyjne, Warszawa 1952.

Ostatnio ukazała się książka inż. T. Sokołowskiego i A. Rostockiego pt. „Transport samochodowy, zasady eksploatacji i planowania”. Musimy stwierdzić, że ukazanie się tej książki jako pierwszej polskiego autora, z dziedziny planowania transportu samochodowego, należy powitać z wielkim zadowoleniem i uznaniem. Transport samochodowy w gospodarce socjalistycznej w warunkach polskich jest czynnis zgoła nowym, niespotykanym w Polsce z przed 1945 roku. Zadania jakie przed nim stanęły wysunęły go na jedno z czołowych zagadnień gospodarczych, to też brak fachowej literatury w języku polskim utrudniał jego szybki rozwój i właściwą organizację.

Kadry transportowe naszego kraju nastawione na niewielkie gospodarstwa samochodowe musiały w trakcie wykonywania zadań doszkalać się i zdobywać doświadczenia. Obecnie jest już lepiej, inamy uczenie wyższe i średnie z wydziałami transportowymi, które w oparciu o literaturę radziecką szkole przyszłe kadry transportowców.

Nadrobienie jednak luki w kadrach transportu samochodowego jest zadaniem, które wymaga wykorzystania wszelkich środków. Lukę tę może również wypełnić własna literatura fachowa. Jasnym jest, że okres od momentu utworzenia transportu samochodowego na podstawach gospodarki socjalistycznej do ukazania się pierwszej książki polskich autorów musiał być stosunkowo długi. Wiele czasu było potrzeba, ażeby autorzy zdobyli odpowiedni poziom i doświadczenie gospodarowania socjalistycznego transportem w warunkach naszego kraju bardzo różnych w stosunku do ZSRR.

Powracając do samej książki to możemy powiedzieć, że spełniła ona całkowicie swoje zadanie „pierwszego kroku” i daje rękojmię, że książkę tego typu ukaze się wkrótce więcej, zapelniając lukę w literaturze fachowej. Odnośnie książki i jej treści to zrozumiałym jest, że jako „pierwszy krok” nie ma ona tej prostoty i płynności tematu ujęć radzieckich autorów — omawia ona tylko pewne wycinki zarówno z zakresu eksploatacji jak i planowania, wycinki opracowane bez zarzutu, ale nie stanowiące życiowo ujętej całości.

Jedną z głównych wad książki jest różnorodność poziomu — książka miała być popularną, niestety tego zadania nie spełniła, dając w poszczególnych rozdziałach różne poziomy, to też całkowitego zastosowania jako pomocy w pracy ekspozytury książka ta nie będzie miała.

Wyczuwa się, że autorzy są teoretykami, dając dużo wiadomości na poziomie wyższym.

Natomiast mało jest takich rozdziałów, które mogłyby pomóc szefowi ekspozytury i jego personelowi w ich działalności, brak jest prostych praktycznych wskazówek w jaki sposób buduje się plan, lub też w jaki sposób należy czytać plan i jak nastawiać robotę ażeby ten plan wykonać.

Z punktu widzenia poziomu wyższego należy podkreślić bardzo ciekawie i słusznie wprowadzenie trzech współczynnika wykonywania ładowności, rozwiązujące dotychczasową lukę we wzajemnym rozliczaniu zależności wszystkich współczynników.

Wydaje się słusznym, aby autorzy przy opracowywaniu II wydania książki wzięli pod uwagę powyższe wypowiedzi, a spełni ona całkowicie swoje zadanie.

T. Kern-Jędrzychowski

MGR INŻ. PAWEŁ SOLSKI — *Transport samochodowy w terenie* (stron 616, rys. 316, tabel). Nakład 3.100 egz. Wydawnictwa Komunikacyjne, Warszawa 1952 r. Cena zł 50.

Autor podzielił swą pracę na 7 rozdziałów: I. Transport samochodowy (tabor, właściwości eksploatacyjno-techniczne, drogi i ich wpływ na eksploatację, środki technicznego zabezpieczenia pracy taboru); II — Zasady organizacji transportu samochodowego (ogólne zasady organizacji pracy, praca przewozowa, przewozy towarowe, metody organizacji pracy na linii transportu regularnego); III — Warunki terenowe eksploatacji (charakterystyka, terenowe wa-

runki drogowe, właściwości terenowe taboru, jazda w terenie, niektóre wiadomości z terenoznawstwa); IV — Rodzaje przewozów terenowych w gospodarce narodowej (przewozy terenowe w rolnictwie, w budownictwie, w leśnictwie, przy obsłudze „objektów przesownych”); V — Zasady organizacji pracy taboru w warunkach terenowych (zasady organizacji i urządzenia do prac na i wyładunkowych); VI — Organizacja parku samochodowego (zadania parku i stawiane mu wymagania, techniczna obsługa taboru, organizacja parku i pracy w nim, rodzaje parków samochodowych); VII — Organizacja i wyposażenie elementów parku samochodowego (stacja obsługi w parku, stacja paliwa, park postoju, magazyn techniczny, ogólny plan parku samochodowego).

Juz tylko wymienienie rozdziałów i niektórych podrozdziałów książki inż. Solskiego zorientuje Czytelników, że praca ta obejmuje bardzo obszerny wachlarz zagadnień, które autor starał się powiązać jedną wspólną nicią. Ta nić wiążąca poszczególne tematy — to założenie, aby dać organizatorom i wykonawcom transportu samochodowego pracującego w warunkach specjalnych, a mianowicie w tzw. warunkach terenowych — możliwie jak najpełniejsze rozwiązania napotykaných w tego rodzaju pracy zagadnień i trudności.

Należy wyrazić przekonanie, że autor osiągnął cel swego założenia — książka „Transport samochodowy w terenie” zawiera niewątpliwie szereg cennych rad, wskazówek, obliczeń oraz porządkuje i klasyfikuje wiele pojęć, które dotychczas albo były dopiero w stadium porządkowania, albo jeszcze w tzw. „stanie płynnym”.

Organizatorzy i wykonawcy transportu samochodowego w budownictwie przemysłowym lub mieszkaniowym (pożarniczym), w budownictwie drogowym i kolejowym, wreszcie w rolnictwie, leśnictwie, elektryfikacji, pracach geologicznych itp. — wiele z tej książki skorzystają i wiele się nauczą, co z kolei przyczyni się do sprawniejszej i wydajniejszej pracy transportu samochodowego na tym wy-cinku działania.

Zaznaczyć nadto należy, że już w chwili obecnej dość duży odsetek taboru samochodowego pracuje w Polsce w warunkach specyficznych i częściowo tabor ten posiada specyficzne cechy — jest przystosowany do tej właśnie pracy. Z czasem ilość taboru specjalnego zatrudnionego przy takich właśnie pracach specjalnych będzie z pewnością wzrastać, tak że książka inż. Solskiego znajdować będzie coraz to szersze zastosowanie.

Jednym z najciekawszych fragmentów książki są rozdziały VI i VII traktujące o organizacji i wyposażeniu elementów przenośnych parku samochodowego, stacji obsługi, punktu obsługi technicznej, warsztatu naprawczego, stacji paliwa, parku postoju i magazynu technicznego.

Bardzo słusznie — naszym zdaniem — postąpił autor dając dość obszerny i szczegółowy (na 210 stronach formatu B5) opis wspomnianych wyżej czynności i urządzeń, opis dość bogato ilustrowany dobrymi naogół rysunkami. Ten dział należy bodajże uznać za najbardziej wartościowy z punktu widzenia realnej pomocy dla pracowników polowej stacji obsługi lub warsztatu naprawczego. Podane schematy organizacyjne oraz zestawienie i opisy niezbędnego wyposażenia oraz zastosowania go — przydadzą się bardzo ekipom transportowym pracującym już dzisiaj w terenie.

Książka „Transport samochodowy w terenie” stanowi w polskim piśmiennictwie samochodowym pierwszą próbę wydzielenia spośród różnorodnych warunków eksploatacyjnych wycinka jednej typowej grupy, jaką jest grupa transportu pracującego w terenie — posiadająca cechy odrębne od pracy taboru samochodowego pracującego w tzw. klasycznych warunkach eksploatacji na stałych liniach.

Autor oparł swą pracę w części traktującej o ogólnych zagadnieniach eksploatacji na znanej książce radzieckiej pt. „Eksploatacja awtomobilnawo transporta” (autorzy Kramarenko — Afanasiew). Część traktująca o obsłudze technicznej oparta jest na książkach radzieckich wydanych ostatnio przez Ministerstwo Gospodarki Komunalnej RSFSR, przez Ministerstwo Gospodarki Rolnej ZSRR oraz przez Ministerstwo Sił Zbrojnych ZSRR. Całość pracy stanowi jednak oryginalną i dość zwartą koncepcję dostosowaną do naszych aktualnych potrzeb w dobie obecnej, potrzeb które w miarę upływu czasu będą wzrastać.

T. G.

OGŁOSZENIA DROBNE

1. ZAGUBIONO prawo jazdy, kat. IIIa, nr 0382, wydane przez PMRN w Częstochowie w roku 1951, na nazw. Czesław Nycz, zam. w Iwoniczu, ul. Długa 196.
2. ZAGUBIONO prawo jazdy, kat. III, nr 0142, wydane przez starostwo w Cieszynie w roku 1949, na nazw. Józef Podzorski, zam. w Hermanie 105, pow. Cieszyn, woj. katowickie.
3. ZAGUBIONO prawo jazdy, kat. I, wydane przez Państw. Urząd Sam. w roku 1946, na nazw. Stanisław Sikora, zam. w Warszawie, Al. Jerozolimskie 52.
4. SKRADZIONO prawo jazdy, kat. II, wydane przez Wydział Ruchu w Lublinie w 1949 r., na nazw. Stanisław Matracki, zam. w Lublinie, ul. Lipowa 7.
5. ZAGUBIONO prawo jazdy, kat. IIIa, nr 45, wydane przez PPRN w Sochaczewie w roku 1952, na nazw. Kazimierz Sierociński, zam. w Warszawie, ul. Kacza 8 m. 16.
6. ZAGUBIONO prawo jazdy, kat. III, nr 0006, wydane przez PPRN w Środzie Śl. w roku 1952, na nazw. Stanisław Dziatkiewicz, zam. w Środzie Śl., ul. Kościuszki nr 54.
7. ZAGUBIONO prawo jazdy, kat. II, wydane przez starostwo w Radomiu w roku 1949, na nazw. Krzysztof Kowalczyk, zam. w Radomiu, ul. Zakrzówek 25.
8. ZAGUBIONO prawo jazdy, kat. III, nr 0075, wydane przez PPRN w Kłodzku w roku 1951, na nazw. Józef Bodzek, zam. w Kłodzku, ul. Zamiejska 1 m. 3.
9. ZAGUBIONO prawo jazdy, kat. III, nr 15080, wydane przez urząd woj. w roku 1950, na nazw. Michał Kuziora, zam. we Wrocławiu 7, ul. Skoczylasowa nr 47.
10. ZAGUBIONO prawo jazdy, kat. II, nr 0254, wydane przez PMRN w Katowicach w roku 1949, na nazw. Mieczysław Klubka, zam. w Katowicach, ul. Teatralna 8 m. 8.
11. SKRADZIONO prawo jazdy, kat. IIIa, nr 0190, wydane przez MRN w Bytomiu w roku 1952, na nazw. Zygmunt Lipa, zam. w Bytomiu, ul. Joanty 20, III p.
12. ZAGUBONO prawo jazdy, kat. II, nr 155, wydane przez b. Zarząd Miejski, w roku 1949, na nazw. Jan Soremba, zam. w Chorzowie, ul. Urbanowicza 10.
13. ZAGUBIONO prawo jazdy, kat. II, nr 1094, wydane przez urząd woj. we Wrocławiu w roku 1949, na nazw. Jan Mikus, zam. we Wrocławiu, ul. Wincentego Witosa 42 m. 29.
14. ZAGUBIONO prawo jazdy, kat. IIIa, nr 17, wydane przez starostwo w Świebodzinie w roku 1949, na nazw. Stefan Grześkowiak, zam. w Świebodzinie, ul. Zymierskiego 1.
15. ZAGUBIONO prawo jazdy, kat. III, nr 0001, wydane przez PPRN w Lubaniu w roku 1952, na nazw. Wojciech Nuckowski, zam. w Siekierczynie nr 402, pow. Lubań Śl., woj. Wrocław.
16. SKRADZIONO prawo jazdy, kat. III, nr 0064, wydane przez PPRN w Cieplicach w roku 1952, na nazw. Antoni Kubis, zam. w Mysłakowicach, ul. Daszyńskiego 30, pow. Jelenia Góra.
17. ZAGUBIONO prawo jazdy, kat. III, wydane przez urząd woj. w Łodzi, na nazw. Zygmunt Kozierkiewicz, zam. w Warszawie, Al. Niepodległości nr 106 m. 2.
18. ZAGUBONO prawo jazdy, kat. III, nr 378, wydane przez PPRN w Olsztynie w roku 1951, na nazw. Antoni Szramka, zam. w Chobienicach, pow. Wolsztyn.
19. ZAGUBIONO prawo jazdy, kat. IIIa, nr 0143, wydane przez starostwo w Tczewie w roku 1949, na nazw. Paweł Sztuka, zam. w Bydgoszczy 15.
20. ZAGUBIONO prawo jazdy, kat. I, wydane przez PRN w Pruszkowie w roku 1949, na nazw. Franciszek Bańkiewicz, zam. w Warszawie, ul. 17-go Stycznia 28, bl. „Lotu” m. 76 (Okęcie).
21. ZAGUBIONO prawo jazdy, kat. I, nr. 645, wydane w roku 1949 na nazw. Alfons Straszewski, zam. w Poznaniu, ul. Dzierżyńskiego 99/101.
22. ZAGUBIONO prawo jazdy, kat. II, nr 0141, wydane przez PMRN w Radomiu w roku 1949, na nazw. Władysław Napierański, zam. w Radomiu, ul. Mickiewicza 9.
23. SKRADZIONO prawo jazdy, kat. III, nr 0253, wydane w roku 1951, na nazw. Michał Iwasów, zam. w Nowej Hucie, bl. 36 m. 1.
24. ZAGUBIONO prawo jazdy, kat. II, nr 0472, wydane przez PMRN w roku 1949, na nazw. Mieczysław Strusiewicz, zam. w Łodzi, ul. Łęczycka 62.
25. ZAGUBIONO prawo jazdy, kat. IIIa, nr 0060, wydane przez PPRN w Mogilnie w roku 1951, na nazw. Eugeniusz Tuzik, zam. w Trzemesznie, pow. Mogilno — Zasadnicza Szkoła Metalowo-Budowlana.
26. ZAGUBIONO prawo jazdy, kat. IIIa, nr 0008, wydane przez PPRN w Sokółce w roku 1951, na nazw. Bronisław Kryszczunas, zam. w Sokółce, ul. Nowa nr 14.
27. ZAGUBIONO prawo jazdy, kat. III, wydane przez PWRN we Wrocławiu, na nazw. Stanisław Mariański, zam. we Wrocławiu, ul. Cybulskiego nr 33 m. 7.
28. ZAGUBIONO prawo jazdy, kat. IIIa, nr 0599, wydane przez urząd woj. we Wrocławiu w roku 1952, na nazw. Jan Musiał, zam. we Wrocławiu, ul. Sokolnicza 42 m. 14.
29. ZAGUBIONO prawo jazdy, kat. IV, nr 0001, wydane przez PMRN w Gnieźnie w roku 1952, na nazw. Władysław Strugała, zam. w Gnieźnie, ul. Słowackiego nr 30.
30. ZAGUBIONO prawo jazdy, kat. I, nr 0476, wydane przez urząd woj. we Wrocławiu w roku 1949, na nazw. Łukasz Sowa, zam. we Wrocławiu, ul. Purtyńskiego 31 m. 1.
31. ZAGUBIONO prawo jazdy, kat. III, wydane w roku 1951, na nazw. Kazimierz Królak, zam. w Łodzi, ul. Cała nr 22.
32. ZAGUBIONO tabliczkę rejestr. nr EI-0337, wydaną przez Wydz. Kom. w Białymstoku w roku 1952, na nazw. Edward Witkowski, zam. w Suwałkach, ul. Waryńskiego nr 2.
33. ZAGUBIONO prawo jazdy, kat. IIIa, nr 0166, wydane przez PPRN w Gliwicach w roku 1951, na nazw. Jerzy Furgaliński, zam. w Strzelnie, ul. Kopernika nr 6.
34. ZAGUBIONO prawo jazdy, kat. IIIa, nr 1054, wydane przez Zarząd Miejski w Bydgoszczy w roku 1949, na nazw. Kazimierz Zieliński, zam. w Bydgoszczy, Żożowy Rynek 11.
35. ZAGUBIONO prawo jazdy, kat. IIIa, wydane przez Wydz. Kom. w Warszawie w roku 1950, na nazw. Zenon Matuszewski, zam. w Warszawie, ul. Smolna nr 36 m. 6.
36. ZAGUBIONO prawo jazdy, kat. III, nr 0825, wydane przez Wydz. Kom. w Warszawie w roku 1951, na nazw. Czesław Milewski, zam. w Wraszawie, ul. Wiktorska nr 6 m. 11.
37. ZAGUBIONO prawo jazdy, kat. IIIa, nr 0060, wydane przez PPRN w Wałbrzychu w roku 1951, na nazw. Edmund Kostusiak, zam. w Wałbrzychu, ul. Gabrijela Perii 14 m. 9.
38. SKRADZIONO prawo jazdy, kat. III, nr 0179, wydane przez PMRN w Elblągu w roku 1952, na nazw. Mieczysław Wyjadłowski, zam. w Elblągu.
39. ZAGUBIONO prawo jazdy, kat. IIIa, nr 0069, wydane przez PPRN w Giżycku w roku 1950, na nazw. Jan Symonowicz, zam. w Giżycku, ul. Pionierska nr 7 m. 1.
40. ZAGUBIONO prawo jazdy, kat. II, nr 0157, wydane przez PWRN w Kielcach w roku 1949, na nazw. Józef Jakubowski, zam. w Augustawie, p-ta Kowala — Stepocina, paw. Radom nr 26.
41. ZAGUBIONO prawo jazdy, kat. II, nr 0267, wydane przez PMRN w Łodzi w roku 1949, na nazw. Henryk Hinc, zam. w Łodzi, ul. Sienkiewicza nr 58 m. 9.
42. ZAGUBIONO prawo jazdy, kat. III, na nazw. Bronisław Stachura, zam. w Krakowie, ul. Zamojskiego nr 23 m. 12.
43. ZAGUBIONO prawo jazdy, kat. IV, nr 0154, wydane przez PWRN w Jeleniej Górze w roku 1952, na nazw. Antoni Tungus - Gotowicz, zam. w Jeżak nr 6/F, pow. Jelenia Góra.
44. ZAGUBIONO prawo jazdy, kat. IIIa, nr 0146, wydane przez PMRN we Włocławku w roku 1952, na nazw. Władysław Kunysz, zam. w Bytomiu, ul. Poznańska nr 91.
45. ZAGUBIONO prawo jazdy, kat. II, nr 0030, wydane przez PPRN w Kolobrzegu w roku 1950, na nazw. Antoni Macheta, zam. w Jaworznie - Siłownia II, pow. Chrzanów.
46. ZAGUBIONO prawo jazdy, kat. II, nr 0036, wydane przez starostwo we Lwówku Śl. w roku 1949, na nazw. Władysław Hetel, zam. we Lwówku Śl., ul. Stalina nr 45.

47. ZOGUBIONO prawo jazdy, kat. I, wydane przez Wydz. Kom. w Warszawie, na nazw. Stanisław Dolecki, zam. w Warszawie, ul. Okopowa nr 25 m. 28.
48. ZAGUBIONO prawo jazdy, kat. III, wydane przez Wydz. Kom. w Warszawie w roku 1950, na nazw. Ludwik Jazwiński, zam. w Warszawie, ul. Czeczota 29.
49. ZAGUBIONO dowód rejestracyjny nr T-76266, wydany przez Wydz. Kom. w Warszawie na nazw. Wiktoria Boczkowska, zam. w Warszawie, ul. Rolna 27.
50. ZAGUBIONO prawo jazdy, kat. IIIa, nr 1679, wydane przez urząd woj. we Wrocławiu w roku 1951, na nazw. Marian Grabny, zam. we Wrocławiu, ul. Ofiar Oświęcimskich 17.
51. ZAGUBIONO prawo jazdy, kat. IIIa, nr 0077, wydane przez PPRN w Szamotułach w roku 1949, na nazw. Tadeusz Szczechowiak, zam. w Niewierzu, p-ta Duszniki Wlkp., pow. Szamotuły.
52. ZAGUBIONO prawo jazdy, kat. III, wydane przez PMRN w Toruniu w roku 1949, na nazw. Zbigniew Jędrzejewski, zam. w Ożarowie k/Warszawy, ul. 11-go Listopada 11.
53. ZAGUBIONO prawo jazdy, kat. II, wydane przez Wydz. Kom. w Warszawie w roku 1950, na nazw. Hermina Słodowski, zam. w Warszawie, ul. Smoleńska 76 m. 16.
54. ZAGUBIONO prawo jazdy, kat. III, nr 0666, wydane przez PMRN w Gliwicach w roku 1951, na nazw. Janusz Zieliński, zam. w Gliwicach, ul. Fałata nr 6.
55. SKRADZIONO prawo jazdy, kat. II, nr 1635, wydane przez PSRN w Warszawie, na nazw. Józef Góralczyk, zam. w Zabierzówku k/Krakowa, ul. Szkolna 20.
56. ZAGUBIONO prawo jazdy, kat. IIIa, wydane przez PSRN w Warszawie w roku 1952, na nazw. Jerzy Bronowicz, zam. w Warszawie.
57. ZAGUBIONO prawo jazdy, kat. IIIa, nr 0109, wydane przez PMRN w roku 1951, na nazw. Stanisław Matyszewski, zam. w Poznaniu, ul. Chudoby 16 m. 2a.
58. ZAGUBIONO prawo jazdy, kat. IIIa, wydane przez PWRN we Wrocławiu w roku 1951, na nazw. Stanisław Korcek, zam. w Sosnowcu, ul. Zamkowa nr 12.
59. ZAGUBIONO prawo jazdy, kat. I, nr 0171, wydane przez PPRN w roku 1949, na nazw. Anatoliusz Ulatowski, zam. w Rembertowie, ul. Kilińskiego 1.
60. ZAGUBIONO prawo jazdy, kat. IIIa, nr 0225, wydane przez starostwo w Świebodzinie w roku 1949, na nazw. Alina Gajewska, zam. Dąbrowice, majątek — Główniej Szkoły Gospodarstwa Wiejskiego, pow. Skierniewice.
61. ZAGUBIONO prawo jazdy, kat. I, nr 0092, wydane przez Wydz. Kom. w Warszawie w roku 1948, na nazw. Roman Kamiński, zam. w Radości, ul. Sobieskiego nr 7 m. 3.
62. ZAGUBIONO prawo jazdy, kat. II, nr 0455, wydane przez urz. woj. w Katowicach w roku 1949, na nazw. Jan Ptak, zam. w Świętochłowicach, ul. Armii Czerwonej 5.
63. ZAGUBIONO prawo jazdy, kat. II, nr 0049, wydane przez starostwo w Turku w roku 1950, na nazw. Marian Szymaniak, zam. w Kole, ul. Garncarska nr 28, woj. poznańskie.
64. ZAGUBIONO prawo jazdy, kat. III, wydane przez Zarząd Miejski w roku 1952, na nazw. Tadeusz Bednarek, zam. w Łodzi, ul. Ogrodowa 25.
65. ZAGUBIONO prawo jazdy, kat. IV, nr 0195, wydane przez PWRN w Katowicach w roku 1952, na nazw. Leszek Softysik, zam. w Katowicach, ul. Andrzeja 29 m. 1.
66. ZAGUBIONO prawo jazdy, kat. IIIa, nr 0053, wydane przez starostwo w Kartuzach w roku 1949, na nazw. Konrad Bajrowski, zam. w Kosowie, gm. Przodkowo, pow. Kartuszy.
67. ZAGUBIONO prawo jazdy, kat. IIIa, nr 0707, wydane przez PMRN w roku 1951, na nazw. Jarosław Bojka, zam. Małborz — Piaski, Al. Wojska Polskiego 491.
68. ZAGUBIONO prawo jazdy, kat. IIIa, nr 2431, wydane przez Wydz. Kom. w Łodzi w roku 1949, na nazw. Władysław Rydz, zam. w Łodzi, ul. Proletariacka nr 25 m. 7.
69. ZAGUBIONO tablice rejestr. na samochód nr 40149, wydana przez PWRN w Bydgoszczy, na Ekspozyturę PKS w Toruniu, ul. Dąbrowskiego nr 26.
70. ZAGUBIONO tablice rejestracyjne na samochód nr 40151, wydane przez PWRN w Bydgoszczy, na Ekspozyturę PKS w Toruniu, ul. Dąbrowskiego nr 26.
71. ZAGUBIONO dowód rejestr. na samochód marki „Chausson“ nr inw. 5701, nr rejestr. 85-449, wydany w roku 1952, na Ekspozyturę PKS w Ciechanowie, ul. Ks. Sciegiennego 18.
72. ZAGUBIONO prawo jazdy, kat. IIIa, nr 0065, wydane przez Wydz. Kom. w Katowicach w roku 1951, na nazw. Edmund Wencel, zam. w Mysłowicach, ul. Sobieskiego nr 10.
73. ZAGUBIONO prawo jazdy, kat. II, nr 0050, wydane przez PPRN w Kościanie w roku 1949, na nazw. Stanisław Waligóra, zam. w Kościanie, ul. Dembowskiego nr 2.
74. ZAGUBIONO prawo jazdy, kat. IIIa, nr 0366, wydane przez PMRN w Gliwicach, na nazw. Józef Kwiatkowski, zam. w Gliwicach, ul. Styczyńskiego nr 28 m. 6.
75. ZAGUBIONO prawo jazdy, kat. IIIa, wydane przez Wydz. Kom. w Łodzi w roku 1950, na nazw. Tadeusz Ornatowski, zam. w Łodzi, ul. Kilińskiego nr 144.
76. ZAGUBIONO prawo jazdy, kat. IIIa, nr 1296, wydane przez urząd woj. we Wrocławiu w roku 1950, na nazw. Maciej Czyżewicz, zam. Kamienna 32, gm. Michalice, pow. Namysłów.
77. ZAGUBIONO prawo jazdy, kat. IIIa, wydane przez b. Zarząd Miejski, na nazw. Janusz Brandys, zam. w Chorzowie, ul. Karłowicza nr 7.
78. ZAGUBIONO prawo jazdy, kat. IIIa, nr 1710, wydane przez Wydz. Kom. w Warszawie w roku 1951, na nazw. Zdzisław Duda, zam. w Warszawie, ul. Nasiejska 26 m. 4.
79. ZAGUBIONO prawo jazdy, kat. IIIa, wydane przez PPRN w Chrzanowie w roku 1949, na nazw. Karol Smolarczyk, zam. w Jaworznie, ul. 22-go Stycznia nr 41.
80. ZAGUBIONO prawo jazdy, kat. IIIa, nr 0151, wydane przez PWRN w Kielecach w roku 1949, na nazw. Bogdan Kimczak, zam. w Kielecach, ul. Karczówkowska 3 m. 5.
81. ZAGUBIONO prawo jazdy, kat. IIIa, nr 1171, wydane przez Wydz. Kom. we Wrocławiu w roku 1952, na nazw. Ignacy Graniczny, zam. we Wrocławiu, ul. Grabiżyńska 325.
82. ZAGUBIONO prawo jazdy, kat. III, nr 00650, wydane przez PPRN w Sremie w roku 1950, na nazw. Edmund Kopycki, zam. w Orkowie, pow. Srem, woj. poznańskie.
83. ZAGUBIONO prawo jazdy, kat. IIIa, wydane przez PWRN w Poznaniu, na nazw. Czesław Nowakowski, zam. w Poznaniu, ul. Prusa 17 m. 2.
84. ZAGUBIONO prawo jazdy, kat. II, nr 1199, wydane w roku 1949, na nazw. Antoni Skupiński, zam. w Poznaniu, ul. Gwardii Ludowej 19 m. 19.
85. ZAGUBIONO prawo jazdy, kat. I, nr W-279, wydane przez Wydz. Kom. w Warszawie w roku 1949, na nazw. Henryk Zbrzyzny, zam. w Warszawie, ul. Mickiewicza nr 26.
86. ZAGUBIONO prawo jazdy, kat. IIIa, wydane w roku 1951, na nazw. Józef Miskiewicz, zam. w Siemianowicach, ul. Staszycza 2.
87. ZAGUBIONO prawo jazdy, kat. IIIa, nr 0021, wydane przez PPRN w Kolnie w roku 1950, na nazw. Czesław Serafiński, zam. we wsi Borkowo, gm. Mały Płock, pow. Kolno.
88. ZAGUBIONO prawo jazdy, kat. IIIa, nr 0191, wydane w roku 1951, na nazw. Henryk Krzemiński, zam. w Warszawie, ul. Hallerowa nr 2.
89. ZAGUBIONO prawo jazdy, kat. IIIa, nr 0002, wydane w roku 1952, na nazw. Marian Hołdecki, zam. w Rudzie Kamerańskiej, p-ta Poleśnica, pow. Brzesko.
90. ZAGUBIONO prawo jazdy, kat. IIIa, nr 3384, wydane przez Wydz. Kom. w Warszawie w roku 1950, na nazw. Kazimierz Rosiak, zam. w Rembertowie, ul. Polna nr 12 m. 3.
91. ZAGUBIONO prawo jazdy, kat. IIIa, nr 0028, wydane przez Zarząd Miejski w Białymstoku w roku 1949, na nazw. Stanisław Kurkowski, zam. w Białymstoku, ul. Knyżyńska 2 m. 7.
92. ZAGUBIONO prawo jazdy, kat. IIIa, wydane przez PWRN w Krakowie, na nazw. Bolesław Birwik, zam. w Binczycy 29, Nowa Huta.
93. ZAGUBIONO prawo jazdy, kat. IIIa, nr 1417, wydane w roku 1950, na nazw. Bronisław Siatka, zam. w Krakowie — Łagiewnikach, ul. Jastrzębia 497.

94. ZAGUBIONO prawo jazdy, kat. III, nr 0145, wydane przez PMRN w Żarach w roku 1952, na nazw. Marian Rerak, zam. w Żarach k/Żagania.
95. ZAGUBIONO prawo jazdy, kat. IIIa, nr 0023, wydane przez urz. woj. w Katowicach w roku 1951, na nazw. Eryk Komandzik, zam. w Lipinach, ul. Kolejowa nr 3.
96. ZAGUBIONO prawo jazdy, kat. IIIa, nr 3595, wydane przez Wydział Komunikacyjny w Warszawie w roku 1950, na nazw. Jerzy Kurek, zam. w Warszawie, ul. Płocka nr 67 m. 55.
97. ZAGUBIONO prawo jazdy, kat. II, nr 0114, wydane przez Zarząd Miejski w Piotrkowie Tryb. w roku 1950, na nazw. Ryszard Pietrzyk, zam. w Piotrkowie Tryb., ul. Robotnicza nr 1a.
98. ZAGUBIONO prawo jazdy, kat. IIIa, nr 1809, wydane przez Wyd. Kom. w Warszawie w roku 1952, na nazw. Janusz Bogusz, zam. w Warszawie, ul. Ogrodowa 26 m. 83.
99. ZAGUBIONO prawo jazdy, kat. IIIa, nr 0395, wydane przez PWRN w Krakowie w roku 1951, na nazw. Tadeusz Binczycki, zam. w Krakowie, ul. Mogińska nr 3 m. 2.
100. SKRADZIONO prawo jazdy, kat. I, nr 0306, wydane przez PRN w Łodzi w roku 1950, na nazw. Wincenty Adamusik, zam. w Łodzi, ul. Lutomska 29.
101. ZAGUBIONO prawo jazdy, kat. IIIa, nr 0292, wydane przez PPRN w Drawsku w roku 1952, na nazw. Kazimierz Pieróg, zam. w Cieszyńskim Drawskim, pow. Drawsko, p-ta Złociniec.
102. ZAGUBIONO prawo jazdy, kat. IIIa, nr 1598, wydane przez urząd woj. we Wrocławiu w roku 1951, na nazw. Jan Mika, zam. we Wrocławiu, ul. Krucza nr 142 m. 1.
103. ZAGUBIONO prawo jazdy, kat. IIIa, nr 0679, wydane przez Wyd. Kom. w Warszawie w roku 1949, na nazw. Anna Zawitkowska, zam. w Warszawie, ul. Marszałkowska nr 62.
104. ZAGUBIONO prawo jazdy, kat. IIIa, nr 0099, wydane przez PPRN w Cieplicach w roku 1952, na nazw. Tadeusz Pacan, zam. w Karpaczu, ul. Wielkopolska nr 9.
105. ZAGUBIONO prawo jazdy, kat. IIIa, nr 3432, wydane przez Wyd. Kom. w Łodzi w roku 1949, na nazw. Jerzy Majdys, zam. w Łodzi, ul. Korzeniowskiego nr 28.
106. ZAGUBIONO prawo jazdy, kat. III, wydane przez Wyd. Kom. w Warszawie w roku 1950, na nazw. Zofia Jazwińska, zam. w Warszawie, ul. Czerwota nr 29.
107. ZAGUBIONO prawo jazdy, kat. IIIa, nr 054, wydane przez PPRN w Świebodzinie w roku 1952, na nazw. Jan Krysinkiewicz, zam. we wsi Jezioro nr 45, pow. Świebodzin, woj. Zielona Góra.
108. ZAGUBIONO prawo jazdy, kat. IIIa, nr 0724, wydane przez PPRN w Nowym Tomysku w roku 1951, na nazw. Szczepan Czapczyk, zam. w Pakosławiu, gm. Lwówek, pow. Nowy Tomysk.
109. ZAGUBIONO prawo jazdy, kat. IIIa, nr 0148, wydane przez PRN w Bystrzycy w roku 1949, na nazw. Michał Klamuś, zam. w Oleśnicy Śl., ul. Wojska Polskiego 67 — Technikum Odlewnicze.
110. ZAGUBIONO prawo jazdy, kat. IIIa, nr 0010, wydane przez PPRN w Złotoryi w roku 1951, na nazw. Stanisław Mułarczyk, zam. w Wojciechowie, gm. Strupice, pow. Złotoryja.
111. ZAGUBIONO prawo jazdy, kat. III, nr 15500, wydane przez PWRN w Krakowie, na nazw. Edmund Wrona, zam. w Krakowie, ul. Syrokanki 16 m. 6.
112. ZAGUBIONO prawo jazdy, kat. IIIa, nr 0291, wydane przez starostwo w Pszczynie w roku 1949, na nazw. Paweł Pilorz, zam. w Podlasiu Kopaninym nr 5, pow. Pszczyna.
113. ZAGUBIONO prawo jazdy, kat. IV, na nazw. Roman Szczepański, zam. w Ostropie, pow. Gliwice.
114. ZAGUBIONO prawo jazdy, kat. I, wydane przez Wyd. Kom. w Warszawie, na nazw. Zygmunt Królak, zam. w Warszawie, ul. Głogiera nr 2 m. 40.
115. ZAGUBIONO prawo jazdy, kat. IIIa, nr 0016, wydane przez PMRN w Pile w roku 1952, na nazw. Bronisław Jankowski, zam. w Pile, ul. Ludowa nr 54.
116. ZAGUBIONO prawo jazdy, kat. IIIa, nr 0137, wydane przez PMRN w Legnicy w roku 1950, na nazw. Małgorzata Piekarska, zam. w Legnicy, ul. Polna 1.
117. ZAGUBIONO prawo jazdy, kat. IIIa, nr 0063, wydane przez urząd woj. we Wrocławiu w roku 1951, na nazw. Ryszard Czop, zam. w Bolkowie, pow. Jawor, ul. Jeńiogórska nr 5.
118. ZAGUBIONO prawo jazdy, kat. IIIa, wydane przez Wyd. Kom. w Warszawie w roku 1952, na nazw. Władysław Rogalski, zam. w Warszawie, ul. Okopowa nr 26 m. 30.
119. SKRADZIONO prawo jazdy, kat. IIIa, nr 0391, wydane przez starostwo w Aninie, na nazw. Marian Jasinski, zam. w Opolu, ul. Piastowska nr 14.
120. ZAGUBIONO prawo jazdy, kat. IIIa, nr 0070, wydane przez PPRN w Miliczu w roku 1949, na nazw. Marian Kuligowski, zam. w Miliczu D/Śl., ul. J. Stalina nr 5a.
121. ZAGUBIONO prawo jazdy, kat. II, nr 0032, wydane przez starostwo w Lubaniu Śl. w roku 1949, na nazw. Stanisław Danel, zam. w Lubaniu Śl., ul. Lenina 2.
122. ZAGUBIONO prawo jazdy, kat. III, wydane przez Wyd. Kom. w roku 1949, na nazw. Feliks Latoszek, zam. w Warszawie, ul. Adamowska nr 3 m. 3.
123. ZAGUBIONO prawo jazdy, kat. IIIa, nr 1981, wydane przez urz. woj. we Wrocławiu w roku 1949, na nazw. Zdzisław Idzikowski, zam. w Grudziądzu, ul. Wiślana nr 8.
124. ZAGUBIONO prawo jazdy, kat. IIIa, nr 0399, wydane przez PMRN w Sosnowcu w roku 1951, na nazw. Sylwester Dul, zam. w Sosnowcu, ul. Piotrkowska nr 3.
125. ZAGUBIONO prawo jazdy, kat. IIIa, na nazw. Edward Adamczyk, zam. w Krakowie, ul. Felicjanek 19 m. 6a.
126. ZAGUBIONO prawo jazdy, kat. IIIa, nr 0196, wydane przez PWRN w Białymstoku w roku 1951, na nazw. Tadeusz Kucikowicz, zam. w Białymstoku, ul. Manifestu Lipcowego nr 25 m. 4.
127. ZAGUBIONO prawo jazdy, kat. IIIa, nr W-2561, wydane przez Wyd. Komunik. w Warszawie w roku 1950, na nazw. Jerzy Kapczyński, zam. w Warszawie, ul. Głogiera nr 2 m. 19.
128. ZAGUBIONO prawo jazdy, kat. IIIa, nr 0462, wydane przez urząd woj. w Katowicach w roku 1949, na nazw. Jan Adamiec, zam. w Gliwicach, ul. Świerczewskiego nr 51.
129. SKRADZIONO prawo jazdy, kat. II, nr 0070, wydane przez b. Zarząd Miejski w Kaliszu w roku 1949, na nazw. Stefan Kosior, zam. w Szczecinie, Al. 3-go Maja 10 m. 7.
130. ZAGUBIONO prawo jazdy, kat. IIIa, nr 0924, wydane przez PWRN w Katowicach, na nazw. Edward Gbriel, zam. w Katowicach, ul. Pawła nr 10.
131. ZAGUBIONO prawo jazdy, kat. IIIa, nr 1667, wydane przez PWRN w Katowicach w roku 1949, na nazw. Aleksander Richter, zam. w Bielsku - Białej, ul. Marksa 10 m. 1.
132. ZAGUBIONO prawo jazdy, kat. IIIa, nr 0420, wydane przez PMRN w Częstochowie w roku 1950, na nazw. Józef Boral, zam. w Częstochowie, ul. Przechodnia nr 8.
133. ZAGUBIONO prawo jazdy, kat. I, nr 0003, wydane przez PPRN w Kluczborku w roku 1949, na nazw. Józef Kuzyk, zam. w Tarnowie — Gumniskach, ul. B. Głowackiego nr 1.
134. SKRADZIONO prawo jazdy, kat. III, nr 0052, wydane przez PPRN w Orzeszowie w roku 1952, na nazw. Antoni Krafczyk, zam. w Rudzie Śl. I, Stanisława nr 1.
135. ZAGUBIONO prawo jazdy, kat. IIIa, nr 0460, wydane przez Zarząd Miejski w Częstochowie w roku 1950, na nazw. Kazimierz Łabocha, zam. w Częstochowie, ul. Waszyngtona nr 28 m. 3.
136. ZAGUBIONO prawo jazdy, kat. IIIa, nr 0430, wydane w roku 1951, na nazw. Jan Szmidla, zam. w Częstochowie, ul. Narutowicza nr 149.
137. ZAGUBIONO prawo jazdy, kat. IIIa, nr 1100, wydane przez PRN w Kamiennie Górze w roku 1952, na nazw. Józef Furtak, zam. w Ogorzcu nr 112, pow. Kamienna Góra.
138. ZAGUBIONO prawo jazdy, kat. IIIa, nr 0056, wydane przez starostwo w Jędrzejowie w roku 1949, na nazw. Tadeusz Chmielarz, zam. w Jędrzejowie, ul. T. Kościuszki 22.
139. ZAGUBIONO prawo jazdy, kat. II, nr 0025, wydane przez Urząd Wojewódzki w Poznaniu, na nazw. Wiktor Kozłowski, zam. w Bydgoszczy, ul. Wł. Belzy 110 Blok nr 19 m. 8.
140. ZAGUBIONO prawo jazdy, kat. II, nr 208, wydane w roku 1949, na nazw. Piotr Czarnecki, zam. w Świdnicy, ul. Lelewela nr 6 m. 6.