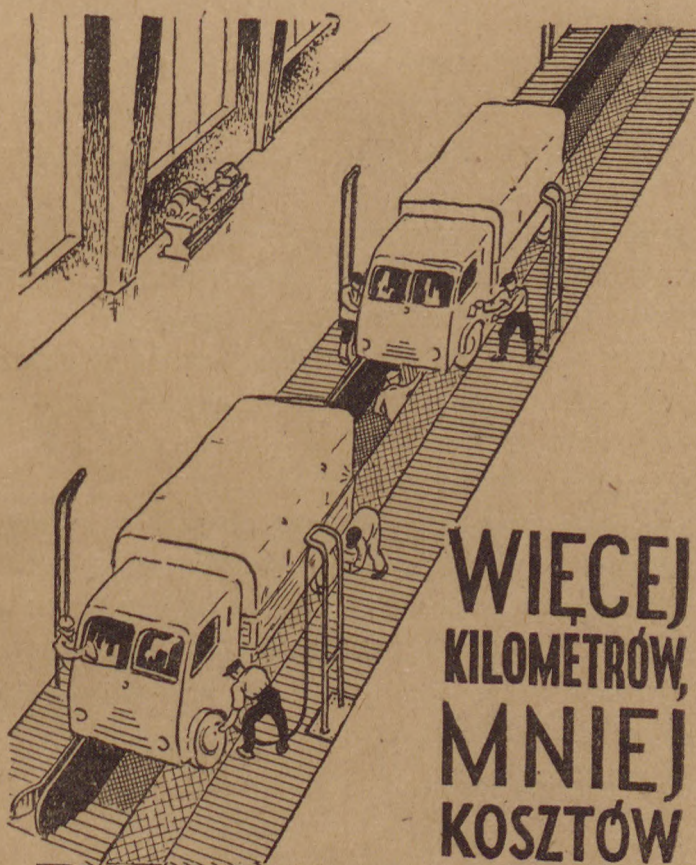


Motoryzacja



**WIĘCEJ
KILOMETRÓW,
MNIĘJ
KOSZTÓW
-TO WYNIK DOBREJ OBSŁUGI**



Nr 2 - LUTY 1953 r.



Cena 4 zł 50 g

Ze wszystkich zdobyczy, osiągniętych po wyzwoleniu z kapitalistycznej niewoli, naród polski ceni najbardziej przyjaźń narodów radzieckich.

Nie ma i nie może być nic bardziej cennego i bardziej zaszczytnego aniżeli ta przyjaźń. Ona ożywia i zwiększa twórcze siły narodu polskiego.

BOLESŁAW BIERUT

TREŚĆ ZESZYTU NR 2

O DALSZY ROZWÓJ POLSKI LUDOWEJ, O WZROST DOBROBYTU CZŁOWIEKA PRACY	33
NARADA AKTYWU TRANSPORTU DROGOWEGO MTD i L	34
OSIĄGNIĘCIA I NIEDOMAGANIA RUCHU RACJONALIZATORSKIEGO W PKS W 1952 R.	
I. Cieplak	38
DROGI USPRAWNIEŃ PRACY TRANSPORTU BRANŻOWEGO — I. Szemberg	41
NA DRODZE DO LIKWIDACJI PUSTYCH PRZEBIEGÓW — dr J. Buriak	44
INSTRUKCJA DLA KIEROWCÓW — A. Wojtyga	46
NALEŻY STOSOWAĆ JAK NAJSZERZEJ PALIWA ZASTĘPCZE — Cz. Kaczmarski	47
PLANOWANIE ZAOPATRZENIA CZĘŚCI ZAMIENNYCH — K. Chelkowski	49
DIAGNOSTYKA SAMOCHODOWA — inż. St. Gołębiowski	52
DYSZE WTRYSKOWE TYPU PINTAUX — W. L.	55
KRAJOWA NARADA TECHNICZNEJ OBSŁUGI SAMOCHODÓW — inż. J. Kowalski	56
UROCZYSTOŚĆ WRĘCZENIA PIERWSZYCH ODZNAK „WZOROWEGO KIEROWCY”	58
PODWYŻKA PRAC PRACOWNIKÓW SAMOCHODOWYCH — M. Lis	59
NOWE NORMY PRZEBIEGU MIĘDZYNAPRAWCZEGO POJ. SAM. — A. W.	60
SPRAWA COFNIĘTYCH „PRAW JAZDY” W ŚWIELE USTAWY O AMNESTII — J. B.	61
ROŻNE INFORMACJE	62
KSIĄŻKI NADESŁANE	64

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 27.1.1953 r. Druk ukończono 2. I. 1953
Zakł. Graf. RSW „Prasa” — Al. Jerozolimskie 125. Zam. 3455 z dn. 23. XII. 52.

Motoryzacja

ORGAN MINISTERSTWA TRANSPORTU DROGOWEGO I LOTNICZEGO

Rok VIII

LUTY 1953 r.

Nr 2 (78)

O dalszy rozwój Polski Ludowej, o wzrost dobrobytu człowieka pracy

W trosce o rozwój gospodarki i siły naszego Państwa oraz w ochronie żywotnych interesów człowieka pracy Rada Ministrów w dniu 3 stycznia br. powzięła uchwałę gwarantującą realizację tych celów, a bijącą w kulaka i najczarniejszego autoramentu spekulanta miejskiego i wiejskiego, którzy bez pracy chcieli parasożytować na wysiłku ludzi pracy i żyć wygodnie ich kosztem.

Postanowienia wspomnianej uchwały ująć można w zasadniczych elementach w następujących 5-ciu punktach:

1. Zniesienie bonowej sprzedaży mięsa, tłuszczu, cukru i mydła — czyli wszystkich artykułów objętych dotąd sprzedażą bonową i wprowadzenie wolnej sprzedaży tych artykułów;
2. ustalenie nowych jednolitych cen państwowych na najważniejsze artykuły spożywcze i przemysłowe oraz nowych cen niektórych usług;
3. wprowadzenie ogólnej podwyżki płac, rent, zasiłków rodzinnych i stypendiów — tak aby niedopuszczyć do uszczuplenia realnych dochodów mas pracujących;
4. wprowadzenie wolnej sprzedaży wszelkich artykułów produkcji rolniczej przez chłopów po wykonaniu przez nich dostaw obowiązkowych;
5. ustalenie nowych korzystnych dla wsi warunków kontraktacji produkcji roślinnej i zwierzęcej.

Od dłuższego już czasu zaopatrzenie ludności pracującej miast w szereg artykułów spożywczych a w szczególności w mięso, tłuszcz i nabiał miało wiele niedomagań. Szereg tych artykułów można było kupić w ograniczonych jedynie ilościach i w częstym wystawianiu w najrozmaitszych kolejkach. Wzrastały ceny wolnorynkowe i zwiększała się rozpiętość między tymi cenami a cenami państwowymi, tak że realne zarobki człowieka pracy — mimo znacznego zwiększenia się funduszu płac — ulegały na przestrzeni ostatnich 2-ch lat zmniejszeniu.

Jednocześnie wzrastały gwałtownie dochody najzamożniejszych warstw wsi, a w pierwszym rzędzie kulaków, którzy do spółki z miejskimi spekulantami uprawiali dzierżstwo w stosunku do ludności pracującej i jednocześnie wykupywali masowo w placówkach społecznych towary przemysłowe i rolne po cenach nie proporcjonalnie niskich. Jaskrawym tego przykładem było wykupywanie przez bogatych chłopów chleba nie tylko dla osobistej konsumpcji, ale nawet na pąszę dla trzody, co powodowało zarówno marnotrawstwo tego chleba jak również sporadyczny brak tego podstawowego artykułu w wielu miejscowościach, mimo wielokrotnienia wypieku chleba.

Ten niepokojący stan rzeczy — bijący w pierwszym rzędzie w robotnika i pracownika umysłowego, a między innymi w szerokie masy młodzieży chłopskiej, która znalazła pracę i zawód we wspólnie rozwijającym się przemyśle polskim — miał oczywiście określone przyczyny.

Już od szeregu lat rozwój produkcji rolnej w naszym kraju nie nadąża za szybkim wzrostem produk-

cji przemysłowej. Przemysł Polski osiągnął w tym roku poziom dwukrotnie wyższy niż na progu Planu 6-letniego w roku 1949, rolnictwo zaś powiększyło w tym czasie swoją produkcję zaledwie o kilkanaście procent.

Szybkie uprzemysłowienie naszego kraju wciągnęło w okresie paru lat przeszło 2 miliony ludzi do pracy w zakładach produkcyjnych — w fabrykach i na budowach. Wzrost ludności utrzymującej się z pracy w przemyśle i związany z tym wzrost poziomu życiowego mas, wzrost spożycia wszelkich artykułów przez wieś nie tylko artykułów przemysłowych ale i rolniczych — pociągnęły za sobą gwałtowny wzrost zapotrzebowania na artykuły spożywcze.

Temu wzrostowi popytu na artykuły spożywcze w miastach i ośrodkach przemysłowych nasze rolnictwo nie mogło sprostać. Nie mogło sprostać, gdyż jest ono wciąż jeszcze rolnictwem zacofanym, rozdrobnionym, opartym głównie na mało wydajnych, indywidualnych gospodarstwach rolnych, bezsilnych wobec kaprysów przyrody i podlegających różnym żywiołowym wahaniom.

Katastrofalna susza jesienią 1951 roku, kiedy to zmniejszenie plonów ziemniaków, buraków, warzyw i pasz spowodowało spadek podaży artykułów rolnych na rynek, a w szczególności wzrost trudności w zaopatrzeniu miast w mięso i tłuszcz — dał się we znaki w pierwszym rzędzie robotnikom i pracownikom miejskim. Dalszy wzrost cen wolnorynkowych na artykuły pierwszej potrzeby, potęgowany przez rozwydrzoną spekulację i wrogą plotkę, przysporzył jeszcze dochodów zamożniejszym chłopom i spekulantom kosztem uszczuplenia dochodów klasy robotniczej.

Zamiast więc tego, by zamożne warstwy wsi — zainteresowane na równi z innymi w uprzemysłowieniu kraju — zwiększyły swój udział w wysiłku na rzecz rozbudowy naszej gospodarki i realizacji Planu 6-letniego, stało się odwrotnie — udział ten zmalał. W ten sposób z uprzemysłowienia kraju ciągnęły doraźne korzyści elementy kulacko - kapitalistyczne kosztem klasy robotniczej, dźwigającej główny ciężar socjalistycznego budownictwa.

„Nastąpiło” — jak stwierdził tow. Bierut — „skrzywienie w podziale dochodu narodowego na niekorzyść klasy robotniczej ze szkodą dla państwa ludowego”.

W opisanej sytuacji władza ludowa szybko zastosowała niezbędne środki dla zahamowania spekulacji i zabezpieczenia interesów państwa i ludności pracującej. Rozbudowano i usprawniono obowiązkowe dostawy najważniejszych artykułów przez wieś — jak zboże, ziemniaki, mięso, mleko i w ten sposób nagromadzono zasoby dla zaspakajania najniezbędniejszych potrzeb ludności pracującej miast i częściowego ukrócenia spekulacji. Wprowadzona została sprzedaż bonowa tych podstawowych artykułów, które dla człowieka pracy były najbardziej niezbędne, a które stanowiły jednocześnie przedmiot najostrzejszej spekulacji. Zaostrzona została zarazem walka ze spekulantem wiejskim i miejskim.

Wszystkie te środki były niewątpliwie słuszne i konieczne, przejściowo złagodziły one trudności w zaopatrzeniu, ale tym niemniej były to środki tymczasowe i na dłuższą metę niewystarczające.

Prezes Rady Ministrów Bolesław Bierut powiedział:

„Jest naszym obowiązkiem łagodzić i usuwać wszelkie zakłócenia gospodarcze, które dają się we znaki klasie robotniczej, chodzi jednak o to, by leczyć nie tylko objawy, lecz również przyczyny tych zakłóceń. Chodzi o to, by docierać do sedna, by usunąć źródła tych dolegliwości, by usunąć przyczyny wybuchającej raz po raz gorączki spekulacyjnej”.

Uchwała Rady Ministrów z dnia 3 stycznia rb. stwarza prawidłowy układ cen artykułów rolnych i przemysłowych i zabezpiecza stałość tych cen.

Tak bolesne dla człowieka pracy skoki cen i wykupywanie towarów przez najrozmaitszych spekulantów zostaną całkowicie zlikwidowane, a dla najszerzszego rzeszy ludzi pracy powstanie możliwość normalnego zaopatrywania się bez kolejek i czarnego rynku.

Kulacy i spekulanci miejscy, którym nowy układ cen uniemożliwia żerowanie na różnicy powstałej między ceną wolnorynkową a ceną państwową — zostaną wreszcie mocno i trafnie uderzeni.

Powtórnie uchwała spowoduje sprawiedliwszy podział dochodu narodowego przez ograniczenie nieproporcjonalnie dużych zysków najzamożniejszych warstw wsi, które już nie będą windować w górę cen artykułów rolnych przechwytyjąc w ten sposób część dochodów klasy robotniczej. Z kolei zahamuje to masowe wykupywanie przez te warstwy najrozmaitszych artykułów w handlu uspołecznionym.

Zniesienie ograniczeń w handlu nadwyżkami produkcji rolnej skłoni wieś do wzmocnienia produkcji, uruchomienia rezerw produkcyjnych jakich na wsi mamy jeszcze bardzo wiele, co niewątpliwie wpłynie za zaopatrzenie rynku w znacznie większe ilości tych artykułów. W ten sposób wkład wsi w wielkie dzieło budowy podstaw socjalizmu — wkład, który dotychczas w stosunku do wkładu klasy robotniczej był zbyt niski — zostanie ustawiony na właściwym poziomie.

Dla wyrównania zwyżki cen robotnikom i pracownikom umysłowym rząd podwyższa z dniem 1 stycznia uposażenie, renty, zasiłki rodzinne i stypendia — o czym szczegółowo mówi uchwała Rady Ministrów. Podkreślić należy, że podwyższone zostały (do 40%) płace ludzi

mniej zarobkujących, którym zwyżka cen mogłaby przysporzyć najwięcej trudności. Przeciętna podwyżka płac ogółu robotników, pracowników umysłowych, emerytów i stypendystów wynosi 27%, a zasiłki rodzinne dla dzieci zostają podwyższone o 35,6%. Ponadto — w celu udostępnienia pracownikom posiłków w stołówkach po niższych cenach — państwo powiększy dotacje dla stołówek tak, aby wzrost cen posiłków nie był duży. Podkreślić należy również, że nie zostało podwyższone komorne, opłaty za korzystanie ze środków komunikacji miejskiej, ceny książek i podręczników szkolnych, biletów teatralnych i kinowych, a także niezmienną została cena niektórych artykułów spożywczych i przemysłowych.

Dla klasy robotniczej uchwała i jej następstwa będą stanowiły zachętę do podnoszenia kwalifikacji, do wzrostu wydajności pracy i rozszerzenia systemu akordowego — co niezawodnie daje w wyniku zwiększenie zarobków i wzrost dobrobytu.

W szczególności dla nas pracowników transportu uchwała ta będzie jeszcze jednym bodźcem do uruchomienia na naszym odcinku wciąż jeszcze istniejących niewykorzystanych rezerw, do zwiększenia przebiegów między-naprawczych, do zlikwidowania pustych przebiegów, do pełnego wykorzystania maszyn i urządzeń i do walki o jak największą oszczędność paliwa i ogumienia. Bezpośrednim tego rezultatem będzie podniesienie naszej stopy życiowej jak i zarazem pełny rozkwit transportu samochodowego — tej tak ważnej dziedziny naszej gospodarki narodowej.

Na odcinku Państwowej Komunikacji Samochodowej — co jest szczególnie interesujące dla nas pracowników transportu — wprowadzona została, mimo podwyższenia taryfy osobowej, obniżka ceny biletów za dojazdy pracownicze w stosunku do dawnej taryfy.

Omówiona uchwała Rady Ministrów wiedzie nas pewną drogą do wzrostu i rozwoju naszego potencjału gospodarczego i obronnego oraz do podniesienia stopy życiowej ludzi pracy, gdyż u podstaw tej uchwały Rządu leży wytyczna jego polityki sformułowana przez Prezesa Rady Ministrów Bolesława Bierut w przemówieniu sejmowym z listopada 1952 r.:

„Stojąc na straży historycznych interesów narodu, jego bezpieczeństwa i suwerenności, uważamy równocześnie za swój największy obowiązek czynić wszystko co w naszej mocy, aby podniosła się stopa życiowa człowieka pracy, aby jego potrzeby materialne i kulturalne były zaspakajane coraz lepiej”.

Narada aktywu transportu drogowego MTD i L

Dnia 17 stycznia 1953 r. odbyła się w Ministerstwie Transportu Drogowego i Lotniczego narada aktywu pracowniczego, w której wzięli udział przedstawiciele departamentów i wszystkich centralnych zarządów. Celem narady było zmobilizowanie resortu do wykonania planu roku 1953.

Referat o wykonaniu planu w r. 1952 i o planie na rok 1953 ogłosił Minister Transportu Drogowego i Lotniczego ob. Jan Rustecki. Wypowiedzi min. J. Rusteckiego podajemy poniżej w obszernym streszczeniu.

* * *

Wykonanie planów w złotych bieżących w r. 1952 przedstawiało się następująco:

	Narodowy Plan Gospodarczy	W stosunku do roku 1951
PKS	98,4%	103,8%
CZSS	104,4%	186,5%
CZDP	110,5%	98,6%
Motozbyt	98,4%	94,3%
CST (pion transportu)	123,8%	—
CST (pion przemysłowy)	136,5%	—

Narodowy Plan Gospodarczy w skali całego resortu został wykonany w 101,4%.

W głównych asortymentach plan ten wykonano:

1. Praca przewozowa w transporcie samochodowym w tono/km — 100,2%
2. Praca przewozowa w transporcie samochodowym w osobo/km — 107,2%
3. Praca przewozowa w transporcie lotniczym w tono/km — 109,5%
4. Budowa dróg (plan inwestycyjny rzeczowy) — 96,5%
5. Budowa mostów (plan inwestycyjny rzeczowy) — 91,6%
6. Naprawa główna samochodów ciężarowych — 81,4%
7. Naprawa główna samochodów osobowych — 105,6%
8. Naprawa główna autobusów — 93,4%
9. Produkcja części zamiennych w tonach — 108,6%

Wydajność pracy w poszczególnych Centralnych Zarządach znacznie wzrosła:

	Narodowy Plan Gospodarczy	W stosunku do roku 1951
CZSS	105%	125,5%
CZ PKS	113%	118,2%

Wskaźniki obniżenia kosztów w roku 1952 w stosunku do roku 1951 wyniosły:

CZSS	— 90,5%
Motozbyt	— 80,8%
CZ PKS	— 98,1%

Plan na rok 1953 przewiduje znaczny wzrost zadań produkcyjnych w stosunku do wykonania roku 1952, a mianowicie o 19,8%, wydajność pracy ma wzrosnąć o 6,8%, zatrudnienie o 18%, obniżka kosztów własnych o 4,3%.

Wzrost zaplanowanej produkcji i usług w roku 1953 w stosunku do roku 1952 kształtuje się w sposób następujący:

CZSS	— 161,2% *
CST	— 102,8%
CZDP	— 93,6%
CZ PKS	— 115,2%
Motozbyt	— 67,9%

Wzrost zaplanowanej wydajności pracy:

CZSS	— 125,1%
CST	— 101,8%
CZDP	— 109%

Wzrost zatrudnienia zaplanowano:

CZSS	— 151,8%
CZ PKS	— 114%

Koszty własne produkcji towarowej muszą ulec obniżeniu w roku 1953-cim w stosunku do roku 1952-go:

w CZSS	o — 5,6%
w CST (prod.)	o — 1,08%
w CST (trans.)	o — 2%
w CZ PKS	o — 4,45%

Wzrost zadań w roku 1953 wymaga dokładnego przeanalizowania niedociągnięć, jakie zaistniały w roku 1952-gim na poszczególnych odcinkach pracy resortu.

Na odcinku planowania należy pogłębić metodologię, dotrzeć z planem do terenu, pogłębić analizę planu. Dotychczasowe planowanie w niektórych centralnych zarządach oparte na wycuciu lub na „doświadczeniu“, bez dokładnych danych o możliwościach produkcyjnych zakładu, nie oparte na pełnej wydajności maszyn, na technologii produkcji, nie oparte na żywym człowieku i opracowane bez udziału załogi — nie może dać dobrych rezultatów.

Józef Stalin powiedział:

„Głupio byłoby myśleć, że plan produkcji sprowadza się do wykazu liczb i zadań. W istocie rzeczy plan produkcji, to żywa działalność, działalność w praktyce milionów ludzi. Realność naszego planu produkcji — to miliony ludzi pracujących, którzy tworzą nowe życie“.

Niestety, dotychczas niektóre Centr. Zarządy nie analizują planów, niektórzy dyrektorzy Centralnych Zarządów nie znają swoich planów i traktują je jako arytmetyczną czynność.

Sprawozdawczość służy do analizy wykonania planu. Ze sprawozdawczości powinno wynikać jak wykonany jest plan, jakie są trudności i przeszkody w wykonaniu planu, w czym należy zakładowi pomóc. Tymczasem Centralne Zarządy przedstawiają na kolegium swoje sprawozdania przeważnie bez żadnej analizy. Tak samo na zakładach sprawozdawczość traktowana jest jako robota papierkowa, w której nie zgadzają się bardzo często dane cyfrowe i podawane są niekiedy liczby niezgodne z rzeczywistością.

Sprawozdawczość nie uchwyci działalności poszczególnych grup i oddziałów, nie ma stałej bieżącej kontroli realizacji planów, ani też ocen miesięcznych i kwartalnych. Dlatego też w roku 1953-cim trzeba planowanie poprawić. Należy je oprzeć na zdolności produkcyjnej warsztatu w oparciu o należyte wykorzystanie sprzętu oraz pogłębić metodykę opracowania planów. Należy plan doprowadzić do zakładu, na poszczególne oddziały, brygady i grupy, na poszczególne stanowiska, na każdą maszynę, na każdy samochód, oprzeć się w planowaniu na doświadczeniach produkujących robotników, na analizie Podstawowej Organizacji Partyjnej, na organizacji związkowej, na wypowiedziach załogi, a nie na arytmetycznych doświadczeniach.

Bolesław Bierut powiedział:

„Gdy każdy robotnik spośród załogi fabrycznej zna zadania planowe, rozumie je i świadomie uczestniczy w ich wykonaniu — zatroszczy się on o to, aby przeciwstawić się wszelkiemu marnotrawstwu, aby wykorzystać w pełni istniejące rezerwy, aby zabezpieczyć maksymalną wydajność pracy zarówno swojej jak i całej załogi“.

Należy wprowadzić systematyczną operatywną kontrolę wykonania planów na każdym zakładzie, w każdym przedsiębiorstwie, należy analizować wykonanie planu co miesiąc na naradach wytwórczych, wyciągać odpowiednie wnioski, które powinny być analizowane przez dyrekcję centralnych zarządów, a nie tylko przez wydziały.

Józef Stalin powiedział:

„Tylko biurokraci mogą uważać, że planowanie kończy się wraz z ułożeniem planu. Ułożenie planu jest dopiero początkiem planowania. Prawdziwe planowe kierownictwo rozwija się dopiero po ułożeniu planu, po sprawdzeniu go w terenie, w toku realizacji, w toku korygowania i precyzowania planu“.

Na odcinku finansowym należy zwrócić większą uwagę na oszczędność. Gospodarka socjalistyczna musi obliczać każdą złotówkę. Na oszczędne planowanie wydatków zwracali specjalną uwagę w swoich przemówieniach zarówno tow. Bierut jak i tow. Malenkov. Podstawowem bowiem prawami socjalizmu jest coraz większe zaspokajanie potrzeb, coraz większa akumulacja, coraz większe spożycie bezpośrednie i pośrednie. A uzyskać to można przez stałe obniżanie kosztów własnych drogą usprawnienia organizacji pracy, zwiększenia wydajności i oszczędniejszego zużycia materiałów. Aby to osiągnąć zachodzi konieczność przeprowadzania stałej analizy finansowej.

Tymczasem w niektórych centralnych zarządach uważa się koszty własne za rzecz zupełnie drugorzędną, nie przeprowadza się żadnej analizy finansowej i nikt się nią nie interesuje, daje się odczuwać ze strony dyrekcji kompletny brak odpowiedzialności za działalność finansową przedsiębiorstwa. Głównego księgowego traktuje się

Masy pracujące Polski, swym ofiarnym wysiłkiem wprowadzające w życie Plan 6-letni, muszą uświadomić sobie, że ten wysiłek jest wyrazem uczestnictwa w walce na śmierć i życie między schyłkowymi siłami kapitalizmu i nowymi, wciąż rosnącymi siłami, które pobudził do życia proletariatus, które natchnął potężną, przeobrażającą i niezwyciężoną ideą — socjalizm.

BOLESŁAW BIERUT

jak zło konieczne, a główni księgowi zadawali się wykonaniem tylko terminowo sprawozdawczości finansowej.

Aby zmienić ten stan rzeczy byłoby rzeczą pożądaną, aby premie pracowników finansowo-księgowych były uzależnione nie tylko od terminowego wykonania sprawozdawczości, ale i od finansowej działalności przedsiębiorstwa.

W wyniku takiego postępowania powstają straty, następuje wzrost kosztów własnych, rosną zapasy ponadnormalatywne, słabnie nadzór nad gospodarką magazynową i nie widać walki o oszczędność.

Należy więc rozpocząć walkę z marnotrawstwem przez oszczędne planowanie wydatków — począwszy od każdego stanowiska — przez oszczędne zużycie materiałów, narzędzi, przez obniżenie kosztów własnych, przez doprowadzenie do świadomości nie tylko administracji, ale każdego robotnika konieczności coraz tańszej i coraz lepszej produkcji. Należy doprowadzić do świadomości każdego, że akumulacja to warunek podnoszenia poziomu bytowania. Należy wzmocnić kontrolę działalności finansowej przez pogłębienie rozrachunku gospodarczego i ustalenie ściślejszej współpracy pomiędzy administracją a głównym księgowym.

Na odcinku inwestycji nie widać również daleko posuniętych oszczędności. Przy inwestycjach budowlanych nie uwzględnia się tego, że obecnie posiadana powierzchnia jest niedostatecznie wykorzystana, plany rozwoju zakładów są często nienależycie udokumentowane, założenia obiektów, albo na dziś — bez perspektywy, albo na wyrost — bez planu produkcji i procesów technologicznych. W inwestycjach maszynowych nie uwzględnia się niewykorzystania już posiadanych maszyn, zamówienia są źle opracowywane — bez dokładnej charakterystyki lokalizacji, co stwarza zbędną biurokrację i dodatkowe koszty. Na wykonawstwo inwestycji ma poważny wpływ terminowe wykonanie dokumentacji. Dlatego też udział CBS w terminowym, właściwym i oszczędnym wykonaniu projektów ma ogromne znaczenie na wykonanie inwestycji i nie zamrażanie środków finansowych. Ze strony komórek inwestycyjnych jest zbyt słaba kontrola nad wykonawstwem. Dlatego też należy zwiększyć odpowiedzialność pionów inwestycyjnych i usunąć zauważone usterki.

Tow. Bierut na VII Plenum powiedział:

„Jedną z poważnych przeszkód na drodze rozwoju naszego przemysłu jest niewłaściwe i niepełne wykorzystanie istniejących mocy produkcyjnych“.

W wykorzystaniu zdolności maszyn produkcyjnych mamy niewątpliwie pewien postęp: w kamieniołomach z 54% w roku 1951 na 63% w roku 1952; w CZSS z 63% w roku 1951 na 67% w roku 1952. Są jednakże takie zakłady, w których procent wykorzystania obrabiarek wynosił wszystkiego kilkanaście procent, a wykorzystanie parku samochodowego około 50%. Aby poprawić stan istniejący należy zwiększyć wykorzystanie rezerw produkcyjnych w maszynach, realizować w 100% plany remontu maszyn, nie chomikować, a wyzbywać się zbędnych maszyn i urządzeń oraz występować o maszyny tylko przy pełnym wykorzystaniu posiadanych.

W drogach osiągnięto przy robotach ziemnych 40% zmniejszenia ilości wywrotek oraz duży procent przy wstawianiu nawierzchni. Pozwoliło to na obniżenie prędkości oraz na ciągłość robót w ciągu całego roku. W CZSS mechanizacja szła w kierunku właściwego oprzyrządowania, udoskonalania transportu wewnętrznego oraz właściwego ustawiania maszyn i urządzeń według procesu technologicznego, względnie logicznego powiązania poszczególnych operacji. W PKS plany mechanizacji ogra-

nicały się tylko do powiększenia ilości wywrotek celem zmniejszenia ilości ludzi oraz skrócenia czasu rozładunku, a tym samym zwiększenia zdolności przewozowych taboru. Naogół daje się zaobserwować niekorzystne zjawisko, że mechanizacja postępuje naprzód raczej przez zakup nowych kosztownych urządzeń, a zbyt małe są wysiłki w kierunku malej mechanizacji i ulepszeń.

W zakresie racjonalizacji osiągnięto bezwątpienia dość poważne osiągnięcia. Jeżeli w roku 1951 było 571 wniosków na ogólną sumę oszczędności 2.102.000 złotych, to w roku 1952 było zgłoszonych 1250 wniosków na ogólną sumę oszczędności 5.645.000 złotych. O wiele mniejsze wyniki osiągnięto w zakresie współzawodnictwa. I chociaż ilość współzawodniczących wynosiła 55% ogółu zatrudnionych, to jednak wyniki należy uznać za zbyt małe i pracę administracji, jak i związku zawodowego, za niedostateczną.

W zakresie procesów technologicznych cechuje nas jeszcze albo rutyna lub przyzwyczajenie, albo obawa przed nową decyzją, albo chęć przewrócenia wszystkiego od razu. Właściwa metoda polepszenia procesów technologicznych to usuwanie braków, które biją w oczy, umiejętne usuwanie wąskich gardeł w produkcji, logiczne wiązanie w całość poszczególnych procesów i operacji. Za mało posługujemy się doświadczeniami przodujących robotników i za mało wciągą się robotników w orbitę walki o postęp techniczny, w usuwanie trudności, w walkę o oszczędność i obniżanie kosztów własnych.

Zadania, które czekają nas w roku 1953, to przeprowadzenie paszportyzacji zakładów, pełne wykorzystanie oraz lepszy remont maszyn i urządzeń, walka z awariami, rozszerzenie ruchu racjonalizatorskiego i współzawodnictwa, szerszy udział inżynierów i techników w produkcji oraz mistrzów, racjonalizatorów i przodujących robotników w opracowaniu procesów technologicznych, ścisła więź nauki z praktyką, rozszerzenie zakresu malej mechanizacji oraz polepszenie warunków bezpieczeństwa higieny pracy.

Na odcinku zaopatrzenia były trudności ogólnej natury wynikające ze wzrostu zadań i potrzeb. Trudności te jednak pogłębiały się przez złe planowanie zaopatrzenia nie oparte na planach produkcji, złe i nie analizowane normy zużycia i niewłaściwie prowadzoną gospodarkę materiałową. Rok 1953 musi być poł znakiem upamiętnienia zbędnych nieuchodliwych zapasów, walki o stałe poprawianie norm zużycia, poprawianie planowania oparte o nowe normy zużycia i plany produkcji, usprawnienie kontroli gospodarki materiałowej, ochrony przed kradzieżą i marnotrawstwem, wprowadzeniem do produkcji materiałów zastępczych zamiast surowców deficytowych oraz jak najszerzej walki z brakoróbstwem.

Rosnące zadania produkcyjne na rok 1953 pomimo postępu technicznego wymagają nowych ludzi i to o coraz wyższych kwalifikacjach. Stąd wypływa ważność szkolenia. W zakresie szkolnictwa wyższego należy nawiązać współpracę z Politechniką co do doboru słuchaczy i opieki nad nimi i powiązania ich z problemami praktycznymi. W szkolnictwie średnim brak jest współpracy pomiędzy zakładami i szkołami, programy są jeszcze niezadawalające, brak jest podreczników fachowych. Szkolenie kursowe i wewnątrz zakładowe jest jeszcze zupełnie niezadawalające.

W pełni się potwierdzają słowa tow. Bieruta wygłoszone na VII Plenum:

„Bardzo często szkolenie wewnątrz zakładowe odbywa się bez programu, bądź według prowizorycznego programu. Brak jest zasadniczego warunku dla prawidłowego przebiegu szkolenia, a mianowicie opracowania dla po-

Pracownicy transportu samochodowego — naprzód do zwycięskiego wykonania zadań czwartego roku Planu 6-letniego!

szczególnych gałęzi gospodarki taryfikatorów kwalifikacyjnych, zawierających charakterystyki poszczególnych zawodów i kategorii w zawodzie, bez czego nie może być naprawdę rzetelne sprawdzenie nabytych umiejętności, kwalifikacji i odpowiednie ich zaszerogowanie" (stała niechęć do szkolenia) i dalej: „Zagadnienie szkolenia i podnoszenia kwalifikacji nabiera szczególnego znaczenia w stosunku do młodzieży. Coraz szerszym strumieniem wpływa młodzież do gospodarki narodowej, do przemysłu“.

W szkoleniu wewnątrz zakładowym dał się zaobserwować przypadkowy nabór kadr, brak instrukcji i programów, brak wizytacji i złą gospodarkę absolwentami. Na szczególne podkreślenie zasługuje problem szkolenia kierowców. Brak danych co do potrzeb, wątpliwej wartości programy, jeszcze wątpliwszej wartości wykładowcy i egzaminatorzy, brak praktyki i dowolny nabór — to przyczyny dużej ilości kierowców o niedostatecznych kwalifikacjach. Zły kierowca to śmiertelne wypadki z ludźmi i rozbity drogi sprzęt. I w tym zagadnieniu wysuwa się na czoło nie ilość a jakość.

Wzrost wydatków na szkolenie w roku 1953 w resorcie MTD i L wyniesie 318%.

Jeszcze słów kilka o polityce kadr. Chociaż w roku 1952 nastąpiła na tym odcinku dość poważna poprawa, wzmocnienie czujności i lepsze ujęcie absolwentów z przydziału, to jednak w dalszym ciągu przy obsadzaniu stanowisk kierowniczych ocena kandydatów jest zbyt powierzchowna, za mało badane są ich kwalifikacje, często widzi się drobne ułomności, a zasadniczych zalet się nie widzi, zaciemnia się obraz człowieka w atmosferze plotek, a wróg działa chytrze, stosuje różne drogi i ma różne cele na widoku. Dlatego też czujna, ale mądra polityka kadrowa zapobiegająca upadkowi człowieka, opiekująca się nim, śniłże wysuwanie kadr pewnych, rosnących, z otwartą głową oraz całkowita odpowiedzialność dyrektorów za kadry — to droga, która powinna usunąć istniejące trudności.

Styl i metody pracy Centr. Zarządów pozostawiają również dużo do życzenia. Brak planów pracy, zajmowanie się tylko dniem dzisiejszym bez żadnej perspektywy, brak właściwego podziału i odpowiedzialności, brak koordynacji pracy między wydziałami, brak dyscypliny i szkodliwy liberalizm, nieterminowość i nie wykorzystywanie założeń, samowolne zmiany oraz brak kontroli wykonania tych założeń cechuje dzisiejszy styl pracy.

Józef Stalin powiedział:

„Kierować — to znaczy kontrolować wykonanie dyrektyw i to nie tylko wykonanie dyrektyw, ale i same dyrektywy, ich słuszność czy błędność z punktu widzenia żywej praktycznej pracy“.

Wkrada się do naszej pracy biurokracizm wskutek złe opracowanych zarządzeń i okólników, na dole znajdują się stosy papierów i nikt się nie orientuje co obowiązuje. Przy właściwych metodach ludzie rosną — przy papierkach głupieją. Daje się zauważyć brak kontroli instrukcyjnej jako stałej formy pomocy w jednostkach wykonawczych.

Ten stan daje tylko okazję dla wrogów i sabotażystów, aby w mętnej wodzie mogli uprawiać szkodnictwo gospodarcze. Ostatnie wybory i likwidacja podziemia doprowadzają imperialistów do wściekłości. I dopóki wrzód imperialistyczny będzie na organizmie ludzkości — zawsze znajdą się szubrawcy, wyrzutki społeczeństwa, którzy stracili przywileje, którzy za dolary będą uprawiać swój nieczyny proceder. Dlatego też obowiązuje nas czujność. Tę czujność w roku 1953 należy wzmocnić, gdyż czym mocniej bijemy i odnosimy większe sukcesy, powodujemy mocniejszy ich opór i perfidniejsze metody działania; a bić ich musimy coraz mocniej, aż do ostatecznego zwycięstwa.

Dla wykonania więc zadań roku bieżącego oraz utrzymania i wzmocnienia tempa rozwoju gospodarczego produkcji i usług w naszym resorcie, należy:

1. Pogłębić metody planowania.
2. Traktować sprawozdawczość jako formę kierownictwa i kontroli.
3. Przeprowadzić walkę o obniżkę kosztów własnych i pogłębić rozrachunek gospodarczy.
4. Powiększyć akumulację, która jest warunkiem rozwoju inwestycji, warunkiem stałego podnoszenia poziomu gospodarczego i kulturalnego mas pracujących.
5. Wprowadzić stałą społeczną kontrolę gospodarki materiałowej.
6. Maksymalnie wykorzystać zdolności produkcyjne maszyn i urządzeń mechanicznych i każdy metr posiadanej powierzchni.
7. Usprawnić normowanie i rozszerzyć zakordowanie prac.
8. Dbać o stały postęp techniczny i podnosić kwalifikacje pracowników drogą szkolenia.
9. Rozwijać racjonalizatorstwo i współzawodnictwo.
10. Wzmocnić troskę o człowieka pracy i polepszać warunki B i HP.
11. Zaostrzyć czujność klasową.
12. Wzmocnić dyscyplinę pracy i odpowiedzialność.
13. Zmienić na lepsze metody i styl pracy.
14. Polepszyć organizację.
15. Usprawnić całokształt gospodarki samochodowej, wzmocnić walkę z pustymi przebiegami.

Wskazaniem dla nas winny być słowa tow. Malenkowa wygłoszone z trybuny XIX Zjazdu KP Zw. Radzieckiego:

„Im pełniej i racjonalniej będą wykorzystane zasoby produkcyjne, im oszczędniej i skrupulatniej będziemy prowadzić naszą gospodarkę, tym większe sukcesy odniesiemy w rozwoju wszystkich gałęzi gospodarki na odwrót, tym większe rezultaty osiągniemy w podniesieniu materialnego i kulturalnego poziomu życia narodu“.

Kierując się wytycznymi krytyki i samokrytyki oraz wskazówkami naszej Partii PZPR pod wolą tow. Bieruła, wykonując plan naszego resortu, realizujemy jej słuszną linię w walce o postęp, pokój i socjalizm.

* * *

Po referacie Ob. Ministra J. Rusteckiego odbyła się obszerna dyskusja, która uwypukliła niedociągnięcia w poszczególnych centralnych zarządach i bardziej szczegółowo omówiła środki zaradcze. Przedstawiciel Zarz. Gł. Zw. Pracowników Transportu Drog. i Lotniczego o noweli niewystarczający stan współzawodnictwa, słabe zainteresowanie się tym zagadnieniem przez dyrekcję CZ, słabość komórek współzawodnictwa w terenie oraz złe przeprowadzanie narad wytwórczych. Zwrócił również uwagę na niewystarczającą pracę komisji norm oraz zbyt powolne tempo opracowania nowych układów zbiorowych.

W czasie dyskusji zabrał również głos tow. Wiceminister J. Burgin, który wskazał, że chociaż jest niewątpliwie postęp w gospodarce całego resortu, to jednak charakter pracy CZ i zakładów musi ulec radykalnej zmianie. W terenie nie widać ścisłej współpracy podstawowej organizacji partyjnej i rad zakładowych z administracją, co odbija się niekorzystnie na całokształcie pracy. Styl pracy jest jeszcze niezupełnie właściwy. CZ nie wykonują poleceń, samowolnie je zmieniają, w swoich sprawozdaniach upiększają rzeczywistość i wpadają czasami w narowy dygnitarstwa. Wszystkie te zarzuty poparte były dużą ilością konkretnych przykładów z życia.

Podsumował dyskusję Ob. Minister J. Rustecki, który stwierdził niewątpliwie postęp w dyskusji w stosunku do roku ubiegłego, wskazał na niewystarczającą krytykę, podkreślił jeszcze raz najważniejsze punkty referatu i dyskusji i wezwał wszystkich do zbiorczego wysiłku nad wykonaniem planu, który przyczyni się do wzrostu dobrobytu mas pracujących, a ustrój nasz daje ku temu nieograniczone możliwości.

Opracował T. G.

Osiągnięcia i niedomagania ruchu racjonalizatorskiego w PKS w roku 1952

Na II Kongresie Inżynierów i Techników Polskich Tow. Bierut między innymi powiedział: „Po raz pierwszy w historii naszego narodu postęp techniczny zrósł się nierozdzielnie z najżywniejszymi potrzebami mas pracujących, stał się rzeczywistą ręką stałego wzrostu dobrobytu tych mas, niezawodnym oparciem dla rosnących odłód nieprzerwanie sił twórczych Narodu”.

Wynalazczość i racjonalizatorstwo jest podstawowym czynnikiem w rozwoju postępu technicznego, który to postęp decydująco wpływa na przedterminowe wykonanie zadań Planu 6-letniego. Dlatego też Rząd nasz i Polska Zjednoczona Partia Robotnicza przywiązuje wielką wagę do ruchu racjonalizatorskiego, co zostało potwierdzone w naszej Konstytucji w Art. 65, który brzmi: „Polska Rzeczpospolita Ludowa szczególną opieką otacza inteligencję tworzącą — pracowników nauki, oświaty, literatury i sztuk oraz pionierów postępu technicznego, racjonalizatorów i wynalazców”.

Przed Państwową Komunikacją Samochodową — w ramach rozwoju wszystkich dziedzin gospodarki narodowej — postawione są poważne zadania przewozowe. Warunkiem wykonania tych zadań jest znaczne zwiększenie wydajności pracy, którą można osiągnąć przede wszystkim na drodze rozwoju współzawodnictwa pracy i racjonalizatorstwa.

Rozwój wynalazczości w PKS w trzech kwartałach 1952 roku kształtował się następująco. Na zaplanowaną na 1952 rok ilość 489 (a na trzy kwartały 1952 roku — 326) pomysłów racjonalizatorskich zgłoszono 276 projektów, co stanowi w stosunku do planu na trzy kwartały 85%, w stosunku do planu rocznego — 56,4%.

Z tego widzimy, że plan na trzy kwartały 1952 r., który był planem mobilizującym, nie został wykonany (brak 15%), jednak w porównaniu do tego samego okresu 1951 r. nastąpił wzrost ilości pomysłów o 33,3%.

Ilość zgłoszonych projektów przez inżynierów i techników wynosi 78, co stanowi 28% wszystkich projektów zgłoszonych. W porównaniu do 1951 r. stanowi to wzrost pięciokrotny.

Przeciętna wartość jednego zatwierdzonego projektu w 1952 r. wynosi 11.200 zł. w porównaniu do 7.050 zł w roku 1951.

W roku 1952 z tytułu zgłoszonych i zatwierdzonych pomysłów racjonalizatorom wypłacono 52.000 zł nagród (za trzy kwartały), natomiast w 1951 r. za cały rok wypłacono 45.104 zł.

Wzrost ilości pomysłów racjonalizatorskich. w stosunku do ogółu pracowników produkcyjnych PKS, obrazuje następujące zestawienie: w roku 1951 jeden pomysł przypadał na 116 pracowników, a w roku 1952 — jeden pomysł na 69,2 pracowników. Jakże istnieją możliwości wzrostu w tym kierunku wskazuje przykład Związku Radzieckiego, gdzie w transporcie samochodowym o podobnym charakterze pracy jeden pomysł przypada na dziewięciu pracowników produkcyjnych.

Z ilości rozpatrzonych wniosków w trzech kwartałach 1952 roku 40,2% wniosków zatwierdzono, a 17,8% odrzucono; w analogicznym okresie 1951 roku — 17% wniosków zatwierdzono, a 20,7% wniosków odrzucono.

Pod względem rodzajowym zgłoszone pomysły przedstawiają się następująco:

Grupa	rok 1951	rok 1952
1) silnik	17%	14%
2) podwozie	21%	18%
3) nadwozie	4%	8%
4) układ paliwowy	9%	11%
5) urządzenia elektryczne	6%	8%
6) przyrządy	25%	15%
7) narzędzia	6%	12%
8) różne	12%	14%

Z podanego zestawienia wynika, że zainteresowanie racjonalizatorów wzrosło w stosunku do grup nadwozia, urządzeń elektrycznych, narzędzi, układu paliwowego i różnych (w różnych mieszczą się pomysły dotyczące regeneracji części zamiennych, wykorzystania materiałów zastępczych i usprawnienia administracyjne).

W dalszym ciągu notujemy brak zainteresowania ze strony racjonalizatorów jak również komórek kierujących ruchem racjonalizatorskim zwłaszcza w Ekspozyturach — w kierunku zmechanizowania załadunku wyładunku towarów w transporcie samochodowym, wprowadzenia nowych metod pracy i oprzyrządowania.

Wprawdzie zostały podjęte próby zastosowania metody inż. Kowalowa w Ekspozyturze w Toruniu i w Bydgoszczy w zakresie obsługi technicznej (OT - IV) na Stacjach Obsługi, zorganizowane przez Kluby Techniki i Racjonalizacji, jednak — mimo osiągnięcia pozytywnych wyników — nie zostało to podchwyczone przez Ekspozyturę w skali całego przedsiębiorstwa. A wyniki uzyskane w tych próbach zasługują w pełni na rozpowszechnienie.

Dla przykładu: — w Ekspozyturze w Bydgoszczy przy obsłudze technicznej pracowały dwie brygady obsługowe: a) brygada tow. Płaczkowskiego wyrobiła 183% normy, skracając czas normalnej pracy o 13 godzin 10 minut, zaś b) brygada ZMP-owców pod kierownictwem tow. Łaskowskiego wykonała 196% normy, skracając czas o 12 godzin.

Jak ważną jest organizacja pracy i wprowadzenie procesów technologicznych potwierdza drugi przykład, a mianowicie: zorganizowano w Ekspozyturach: Poznań (Osobowa), Warszawa (Towarowa i Spedycyjna), Katowice, Gdynia, Gdańsk, Olsztyn, Tarnów, Zielona Góra, Wrocław (Towarowa) — wzorcowe obsługi generalne, podczas których okres planowanego w PKS postoju samochodu z 21 dni skrócono średnio do 7 dni.

A teraz przejdźmy do racjonalizatorów. Spośród racjonalizatorów zasługują na wyróżnienie:

1. **Tow. Michał Kiszko** z Ekspozytury Towarowej w Warszawie, który — wiedząc, że przedsiębiorstwo ma poważne trudności z pompami wtryskowymi do samochodów marki Fiat i SPA, a w Centralnym magazynie PKS były zgłoszone do upłynnienia, jako nie mające zastosowania pompy wtryskowe typu Stincilla w ilości 21 sztuk — zgłosił się do kierownictwa Ekspozytury z propozycją przerobienia i dostosowania ich do silników samochodów Fiat i SPA.

Kierownictwo Ekspozytury przychyliło się do jego propozycji pod warunkiem, że dokona przeróbki jednej pompy i — dopiero po przeprowadzonej próbie — może być dokonana przeróbka pozostałych pomp.

Tow. Kiszko przerobił dostarczoną mu pompę. Wyniki przeprowadzonych prób potwierdziły słuszność jego projektu. Dostosowanie pozostałych 20 pomp do samochodów Fiat i SPA przyniosło przedsiębiorstwu 73.000 zł oszczędności.

Drugim jego pomysłem jest skonstruowany przez niego stół do montażu i demontażu pomp wtryskowych.

Trzecim jego usprawnieniem jest urządzenie do badania hamulców samochodów Fiat i SPA łącznie z serwowym. Tow. Kiszko niejednokrotnie widział na stacji obsługi jak jego towarzysze pracy muszą się męczyć przy naprawach hamulców pod wozem w ciężkich warunkach. Nie mógł się z tym pogodzić i szukał właściwego rozwiązania, dzieląc się swymi spostrzeżeniami z kierownictwem technicznym i Klubem Techniki i Racjonalizacji. Przedstawiciele Klubu, a szczególnie kierownik techniczny tow. Henryk Rostkowski pomogli mu do opracowania i wykonania jego projektu, który obecnie zastosowano usprawniając i poprawiając warunki pracy.

Wspomniane trzy usprawnienia tow. Kiszko przyniosły oszczędności w kwocie 180.000 zł, a tow. Kiszko otrzymał nagrody w kwocie 6.290 zł, zaświadczenia Urzędu Patentowego na dokonanie usprawnienia oraz odznakę „Racjonalizatora Produkcji“.

2. **Tow. Zygmunt Kaczmarzyk** z Ekspozytury Towarowej w Warszawie, który dokonał jako jedyny dotychczas w PKS udoskonalenia technicznego polegającego na zastosowaniu złącz przewodów hydraulicznych u wywrotek Panhard, co pozwoliło na zastąpienie uszkodzonych złącz i wprowadzenie 23 wywrotek do eksploatacji. Poza tym zgłosił i został przyjęty jego projekt maszyny do robienia zawleczek.

Oprócz tego ostatnio zgłosił wózek do uruchamiania samochodu w okresie zimowym przy pomocy gorącego powietrza i wiele innych usprawnień o mniejszym znaczeniu.

3. **Tow. Feliks Wróbel** z Ekspozytury Towarowej w Łodzi skonstruował stoisko przewoźne do badania układu hamulcowego i instalacji świetlnej. Pomysł ten został zatwierdzony i zakwalifikowany do rozpowszechnienia. Racjonalizator otrzymał 2.000 zł nagrody.

4. **Tow. tow. Libert Cedel i Stanisław Szczepański** z Ekspozytury Osobowej w Krakowie zastosowali pomysł polegający na tym, że obracali tłoczki pomp wtryskowych o 180°, przez co uzyskali przedłużenie pracy pomp od 5.000 do 10.000 km. Pomysł ten przyniósł na jednej tylko Ekspozyturze 21.000 zł oszczędności rocznie.

W roku 1952 zostali odznaczeni odznaką „Racjonalizatora Produkcji“ następujący racjonalizatorzy:

1. Kugiel Antoni — z Ekspozytury Towarowej w Łodzi, 2. Wróbel Feliks — z Ekspozytury Towarowej w Łodzi, 3. Kiszko Michał — z Ekspozytury Towarowej w Warszawie (Stawki 4), 4. Brzechwa Stanisław — z Ekspozytury w Koszalinie, 5. Bojanowicz Kazimierz — z Ekspozytury w Koszalinie, 6. Cerekwicki Stefan — z Ekspozytury w Kaliszu, 7. Morawiec Stefan — z Ekspozytury w Katowicach.

Odznaką „Zasłużonego Racjonalizatora Produkcji“: 8. Kaczmarzyk Zygmunt z Ekspozytury Towarowej w Warszawie (Stawki 4), 9. Moskała Stanisław z Ekspozytury Osobowej we Wrocławiu.

Należy stwierdzić, że zobrazowane wyniki stanowią pewne osiągnięcia w rozwoju racjonalizatorstwa. Są one jednak niewspółmiernie małe w stosunku do możliwości i potrzeb istniejących w PKS.

Główne braki w ruchu racjonalizatorskim sprowadzają się do następujących zagadnień:

- 1) niedociągnięć organizacyjnych administracji i komórek wynalazczości;
- 2) niedostatecznego planowania tematyki wynalazczości pracowniczej;
- 3) niedostatecznego rozpowszechniania pomysłów i wymiany doświadczeń.

1. NIEDOCIĄgniĘCIA ORGANIZACYJNE

W oparciu o dekret z dnia 12 października 1950 r. o wynalazczości pracowniczej właściwe władze wydały w 1951 roku szereg podstawowych aktów normatywnych dotyczących spraw organizacji komórek, zakresu działania Komisji Wynalazczości, wynagradzania twórców projektów, finansowania wynalazczości itd.

Na podstawie zarządzeń wykonawczych Ministra Transportu Drogowego i Lotniczego — Centralny Zarząd PKS zarządzeniem z dnia 12 lutego 1952 roku ustalił organizację komórek wynalazczości na wszystkich szczeblach organizacyjnych oraz powołał Komisje Wynalazczości na szczeblu Zarządów Okręgów PKS — z określeniem kompetencji rozpatrywania przez nie pomysłów racjonalizatorskich i przyznawania nagród.

W pierwszym okresie jednostki operatywne napotykały rzeczywiście na trudności w obsadzie stanowisk techników wynalazczości, gdyż schematy organizacyjne wraz z etatami zostały przesłane przez CZ PKS w czerwcu dla Zarządów Okręgów, a pod koniec lipca

1952 roku dla Ekspozytur. O ile to stanowiło pewne zahamowanie pracy organizacyjnej w tym okresie, to w II połowie tegoż roku nie było już istotnych przeszkód do należytego zorganizowania komórek wynalazczości i nakreślenia dla nich planowej pracy.

A jak sprawa przedstawia się w rzeczywistości?

Administracja nie dołożyła żadnych starań w kierunku zorganizowania komórek wynalazczości w Okręgach i Ekspozyturach, w rezultacie czego na dzień 1 grudnia 1952 roku w 6 Okręgach istniały obsady jednoosobowe mimo przyznawania po dwa etaty. W Okręgu Lublin stanowiska te nie były w ogóle obsadzone. Zaledwie trzy Okręgi miały pełną obsadę.

Nie lepiej przedstawia się sprawa obsad w poszczególnych Ekspozyturach, gdzie istnieje jeszcze w dalszym ciągu dowolność w gospodarowaniu etatami przyznanymi dla tych komórek. W wielu przypadkach komórki wynalazczości nie są w ogóle obsadzone albo obsadzone w ten sposób, że czynności związane z wynalazczością są czynnościami dodatkowymi do innej funkcji podstawowej.

Tego rodzaju stan rzeczy jest tolerowany zarówno przez administrację jak i rady zakładowe.

Niezorganizowanie tych komórek, lub obsadzenie ich niewłaściwymi pracownikami — bez znajomości przepisów i zarządzeń o wynalazczości pracowniczej oraz zagadnień technicznych — powoduje w rezultacie niedostateczne rozpracowanie projektów zgłaszanych do Komisji Wynalazczości. W następstwie tego Komisje przy Zarządach Okręgowych rozpatrywały i zatwierdzały pomysły z błędną kalkulacją oszczędnościową, z błędnymi założeniami technicznymi nie raz kwalifikując niewłaściwie zgłoszone projekty jako udoskonalenie techniczne, gdy tymczasem były one w istocie tylko usprawnieniami lokalnymi. W tym miejscu należy zaznaczyć, że zakwalifikowanie pomysłu jako udoskonalenia technicznego należy do kompetencji Urzędu Patentowego.

Zdarzają się również i takie przypadki, że Komisje przyznają nagrody niewspółmiernie niskie do wartości danego pomysłu.

Praktyka wskazuje, że Komisje Wynalazczości zbyt mało wnikliwie badają zgłaszane pomysły, a poza tym nie znają gruntownie przepisów o wynalazczości pracowniczej i wynikających z nich uprawnień. Do tego, aby Komisje prawidłowo pracowały — wszyscy członkowie Komisji, a zwłaszcza sekretarz Komisji, którym jest z reguły technik wynalazczości Zarządu Okręgu — powinni bezwzględnie znać zasadnicze przepisy o wynalazczości i wynagradzaniu racjonalizatorów.

Aby podnieść na wyższy poziom prace komórek wynalazczości, muszą bezwarunkowo zrewidować swoje dotychczasowe stanowisko dyrektorzy Okręgów i kierownicy Ekspozytur odnośnie dokonywania obsady stanowisk techników wynalazczości i szkolenia ich. Nie można dopuszczać do płynności kadr na tych stanowiskach, gdyż to uniemożliwia przeprowadzanie należytego szkolenia tych pracowników.

Wspólnym wysiłkiem administracji (szczególnie kierownictwa technicznego) rad zakładowych i przy pomocy organizacji partyjnych należy wszystkie dotychczasowe braki usunąć, usprawnić prace komórek wynalazczości i podnieść na wyższy poziom działalność Komisji Wynalazczości, gdyż to stanowi warunek dalszego rozwoju wynalazczości.

2. PLANOWANIE TEMATYKI RACJONALIZATORSKIEJ

Ruch racjonalizatorski w PKS w dalszym ciągu jest niedostatecznie kierowany i powiązany z potrzebami zakładu pracy, wynikającymi z trudności produkcyjnych. Nosi on raczej charakter indywidualnych poczynania poszczególnych racjonalizatorów bez oparcia o przemysłową kolektywnie tematykę dla danego zakładu pracy.

Powstaje to na skutek nie wyciągania odpowiednich wniosków z narad wytwórczych, które są źródłem

wskazującym potrzeby i trudności danego zakładu pracy. Wnioski te powinny być przekazywane do Klubów Techniki i Racjonalizacji, gdzie należy je rozpracowywać wspólnie z racjonalizatorami i przedstawicielami technicznymi. Każda myśl racjonalizatora powinna znaleźć w Klubie Techniki i Racjonalizacji najdalej idącą pomoc w sensie nadania kierunku tej myśli, a następnie formowania zgłaszanych projektu łącznie z pomocą techniczną w postaci rysunków, obliczeń itd.

Na istniejących w PKS 57 klubów zaledwie kilkanaście posiada pozytywne osiągnięcia swej pracy.

Do wyróżniających się należy Klub Techniki i Racjonalizacji Ekspozytury Towarowej w Warszawie, który w szeregach swoich członków posiada takich towarzyszy jak: Kiszko, Kaczmarzyk, Gradek i wielu innych aktywistów. Klub ten wraz z całym kolektywem zakładowym potrafił sobie znaleźć i należycie rozpracować tematykę odpowiadającą potrzebom swej Ekspozytury.

Klub Techniki i Racjonalizacji Ekspozytury Towarowej i Osobowej w Łodzi ze swoimi atykwistami tow. Janem Wójcikiem i inż. Grzymiskim — udziela wydatnej pomocy racjonalizatorom, przeprowadza odczyty na tematy techniczne wyświetla filmy techniczne, podnosząc w ten sposób poziom fachowy swoich członków. Ponadto tenże Klub w czwartym kwartale 1952 r. wezwał do współzawodnictwa wszystkie inne Kluby PKS do przedterminowego wykonania planu rozwoju ruchu wynalazczego na rok 1952.

Klub Techniki i Racjonalizacji we Wrocławiu, którego głównym motorem jest tow. Zajac, wysunięty drogą awansu społecznego na zastępcę Dyrektora Okręgu — ożywił działalność członków Klubu przez prowadzenie zebrań i wieczorów dyskusyjnych, które są znane na terenie całego Wrocławia.

Można stwierdzić, że ostatnio nastąpił pewien postęp w wyposażeniu Klubów i we wzroście liczby członków Klubów. Jednak w wielu jeszcze przypadkach istnieje brak zrozumienia roli Klubu i należytej opieki ze strony kierownictwa zakładu pracy, jak i organizacji społecznych.

Jednym z czynników hamujących prace Klubów była mała ilość przedstawicieli technicznych, których do czwartego kwartału 1952 r. było tylko 19 na 57 Klubów. Obecnie w związku z uregulowaniem tej sprawy Zarządzeniem Przewodniczącego PKPG z dnia 14 lipca 1952 r. (Monitor Polski Nr A-65/52) — są typowani i wyznaczani przedstawiciele dla pozostałych klubów.

Trzeba jeszcze nadmienić, że nieliczne tylko kluby nawiązały współpracę z Naczelną Organizacją Techniczną.

Jeśli chodzi o kolektywne rozpracowywanie tematyki dla racjonalizatorów i brygad robotniczo-inżynierskich, to na tym odcinku istnieją poważne niedomagania. W opracowaniu tematyki powinni brać udział: przedstawiciele Podstawowych Organizacji Partyjnych, Rady Zakładowej, Kierownictwa Ekspozytury, Zarządu Klubu, przedstawiciel techniczny Klubu i technik wynalazczości.

Pomimo przeprowadzania miesięcznych odpraw na których były omawiane wytyczne do opracowania tematyki, oraz pomimo rozesłania referatu mgr inż. Dworczyka pt. „Zadania Komórek Wynalazczości na odcinku tematycznego kierowania ruchem wynalazczym” — jednostki PKS nie wykorzystwały tych materiałów, w wyniku czego w dalszym ciągu nadsyłana tematyka nie jest kolektywnie i właściwie opracowywana.

Ostatnia narada zorganizowana przez Departament Techniki PKPG w Gdyni dla naczelników Wydziałów Wynalazczości ministerstw i kierowników Komórek Wynalazczości Centralnych Zarządów wykazała, że w całym szeregu zakładów pracy, gdzie została wprowadzona tematyka w sposób należyty i doprowadzona do stanowisk pracy — ilość zgłaszanych projektów podwoiła się, a nawet wzrosła potrójnie, jak to np. miało miejsce w Pafawag-u we Wrocławiu.

Formą popularyzowania tematyki powinny być biuletyny tematyczne, które powinny zawierać a) tematykę dla racjonalizatorów; b) tematykę dla brygad robotniczo-inżynierskich; c) informacje związane z rozwojem ruchu wynalazczego w zakładzie pracy; d) plan rozwoju ruchu wynalazczego w zakładzie; e) pytania sugerujące; f) plan pracy klubu; g) godziny porad przedstawiciela technicznego klubu; h) popularyzację zgłoszonych pomysłów.

* * *

Należy jeszcze dodać, że w PKS utworzyło się dotychczas 71 brygad robotniczo-inżynierskich, jednak nie wypracowano dla nich dokładnych wytycznych odnośnie form ich pracy i nie otoczono dostateczną opieką, dlatego też praca tych brygad nie przyniosła spodziewanych wyników. Dla tych brygad konieczne jest opracowanie tematyki i jak największa pomoc zarówno ze strony administracji, jak i organizacji technicznych i społecznych.

Zorganizowany i kierowany ruch wynalazczości pracowniczej u wielokrotnie wyniki uzyskiwane przez administrację wspólnie z całą załogą w walce z zafacjanem na odcinku wprowadzenia postępu technicznego.

Tematyczne kierowanie ruchem wynalazczym i troska o jego rozwój jest jednym z zadań, jakie socjalistyczna ekonomika i organizacja pracy nakłada na kierownictwo.

3. ROZPOWSZECHNIANIE POMYSŁÓW I WYMIANA DOŚWIADCZEŃ

Dla rozwoju ruchu racjonalizatorskiego i wyciągnięcia jak największych korzyści dla gospodarki narodowej — ważnym zagadnieniem jest rozpowszechnianie wynalazków, udoskonaleń technicznych i usprawnień. To zagadnienie wymaga szczegółowego rozpatrzenia i ustalenia organizacyjnego.

Cały szereg usprawnień — jak wiemy — daje się wprowadzić bezpośrednio przez zakład pracy zainteresowany realizacją pomysłu. Ale jednocześnie wiele pomysłów bardzo wartościowych dla przedsiębiorstwa, a nawet i dla przedsiębiorstw z innych resortów — jest w użyciu w postaci pojedynczego prototypu wykonanego przez racjonalizatora. Rozpowszechnianie takich pomysłów napotyka na duże trudności z uwagi na niemożliwość wykonania ich na stacjach obsługi.

Dotychczas ani Centralny Zarząd PKS, ani Departament Techniki Ministerstwa Transportu Drogowego i Lotniczego nie potrafił rozwiązać w sposób zorganizowany produkcji zakwalifikowanych do rozpowszechniania pomysłów racjonalizatorskich.

Należy stwierdzić, że koniecznym jest zorganizowanie wydzielonego warsztatu w ramach resortu Ministerstwa Transportu D. i L. w celu wykonywania modeli, przeprowadzania prób oraz wykonywania pomysłów racjonalizatorskich, nadających się do rozpowszechniania.

Zdarzają się również przypadki, że zalecone pomysły racjonalizatorskie, które leżą w możliwości wykonania przez Ekspozyturę — nie są wykonywane z opieszałości i braku zrzucenia ze strony kierownictwa zakładu pracy, co w rezultacie przynosi straty dla tegoż przedsiębiorstwa.

Wymiana doświadczeń i popularyzacja osiągnięć nie była dotychczas w PKS ujęta w formy zorganizowane, które są dopiero w zapoczątkowaniu.

Wymianę doświadczeń prowadzono przez zwiedzanie innych zakładów pracy, wydawanie przez niektóre Okręgi biuletynów o pomysłach racjonalizatorskich, rozesłanie przez Centralny Zarząd PKS opracowanych w formie opisowej i rysunków niektórych pomysłów, zamieszczanie w prasie opisów rozpowszechnianych pomysłów, a także rozpoczęto wydawanie broszur o wybitniejszych racjonalizatorach i ich pracach.

Rozmiary tej akcji są wysoce niewystarczające i wymagają w najbliższym czasie opracowania metod i planu wymiany doświadczeń i popularyzacji. Jedną z podstawowych form wymiany doświadczeń i popularyzacji ruchu racjonalizatorskiego powinien być biuletyn wydawany przez Centralną Komisję Wynalazczości przy Centralnym Zarządzie PKS.

* * *

Z dotychczasowych doświadczeń w dziedzinie wynalazczości pracowniczej — można i należy wyciągnąć znajomości przepisów, zarządzeń i techniki planowania do dalszej pracy, a mianowicie:

1. Zarządy Okręgów i Ekspozytur w porozumieniu z Radami Zakładowymi i Podstawowymi Organizacjami Partyjnymi powinny wytypować odpowiednich pracowników dla obsadzenia komórek wynalazczości;

2. należy przeprowadzić instruktaż dla techników wynalazczości przedstawicieli technicznych klubów i stałych członków Komisji Wynalazczości z zakresu znajomości przepisów, zarządzeń i techniki planowania myśli racjonalizatorskiej oraz podziału i organizacji pracy w dziedzinie racjonalizatorstwa;

3. należy włączyć do porządku dziennego narad wytwórczych sprawozdanie z pracy komórek wynalazczości i Klubów Techniki i Racjonalizacji;

4. konieczne jest zorganizowanie współzawodnictwa pomiędzy Klubami Techniki i Racjonalizacji o tytuł najlepszego Klubu i najlepszego racjonalizatora w skali Zarządu Okręgu i CZ. PKS;

5. koniecznym jest zapewnienie jak najszerzego udziału inteligencji technicznej w pracach Klubów oraz w zorganizowaniu i pracach brygad robotniczo-inżynierskich;

6. należy spopularyzować urządzenie konkursów na wynalazczość pracowniczą oraz wydawanie biuletynów tematycznych — tzw. „błyskawic”, „zółwie” i plakatów;

7. należy otoczyć racjonalizatorów specjalną opieką, umożliwiając im korzystanie ze wszelkich zdobyczy socjalnych i pomocy technicznej;

8. konieczne jest nawiązanie ścisłej współpracy Klubów Techniki i Racjonalizacji z Oddziałami Naczelnej Organizacji Technicznej;

9. konieczne jest przydzielenie Klubom Techniki i Racjonalizacji lokali i uzupełnienie brakującego wyposażenia;

10. należy rozwinąć popularyzację w kierunku podniesienia ilości projektów w roku 1953 z równoczesnym podniesieniem jakości zgłaszanych projektów — w stosunku do roku 1952.

Pełna realizacja tych wniosków w 1953 roku przyczyni się do dalszego rozwoju wynalazczości, a tym samym umożliwi przedterminowe wykonanie zadań usługowych przez PKS.

* * *

Rozpoczęliśmy realizację czwartego roku Planu 6-letniego. Cały naród zjednoczony we Froncie Narodowym — ofiarnym wysiłkiem buduje fundamenty socjalizmu wzmacniając obronne siły naszego kraju będącego ważnym ogniwem Obozu Postępu i Pokoju.

W tej walce nie powinno zabraknąć nas — transportowców. Naszym wkładem do tej walki będzie przedterminowe wykonanie planów przewozowych poprzez masowy rozwój wynalazczości pracowniczej i współzawodnictwo pracy.

J. Cieplak

IGNACY SZEMBERG

Drogi usprawnienia pracy transportu branżowego

Artykuł dyskusyjny

Do wykonania olbrzymich zadań Planu 6-letniego transport samochodowy należy ująć w takie formy organizacyjne, które zapewnią przy właściwej technicznie i ekonomicznie eksploatacji — najsprawniejsze wykonanie zadań przewozowych.

Zagadnienie słusznej organizacji branżowych przedsiębiorstw transportowych należy badać i oceniać zgodnie z socjalistyczną treścią organizacji jako nauki „która bada i opracowuje warunki, formy i metody zapewniające wewnętrzne uregulowane funkcjonowanie wytwórczości socjalistycznego przedsiębiorstwa na podstawie państwowego planu w celu bezwarunkowego jego wykonania i systematycznego doskonalenia techniczno - ekonomicznych wskaźników.”*)

Tak więc jedynym kryterium słuszności i prawidłowości form organizacyjnych jest wykonanie zadań państwowych przez przedsiębiorstwo przy jednoczesnym przestrzeganiu takich form i metod, które zgodne są z polityką i ekonomiką państwa socjalistycznego.

*) Definicja Wasiljewa za I. Epsztejnem: „Myśl Współczesna” nr 8 — 9 z 1949 r.

Analiza działalności przedsiębiorstw i Biur Transportowych zorganizowanych w wyniku Uchwał Prezydium Rządu wskazuje na wyższość takiej organizacji nad taborem rozproszonym w małych komórkach transportowych.

Należy stwierdzić, że organizacja socjalistycznych przedsiębiorstw transportowych pracujących na zasadzie rozrachunku gospodarczego jest z punktu widzenia technicznego (właściwa konserwacja taboru), ekonomicznego (zwiększenie zdolności przewozowej przy jednoczesnej obniżce kosztów przewozu), jak również od strony zapewnienia przedsiębiorstwom obsługi transportowej — całkowicie uzasadniona.

Poniższa tabela porównawcza wynikająca z analizy pracy taboru w jednym z resortów wyraźnie to obrazuje.

Przytoczone dane świadczą, że transport samochodowy w przedsiębiorstwie i biurach transportowych ma wyższe wskaźniki od średnich całego transportu, a znacznie wyższe od transportu rozdrabnianego w małych komórkach transportowych.

Powyższe dane uzasadniają słuszność dokonanej reorganizacji i konieczność dalszej pracy nad organizacją branżowych przedsiębiorstw transportowych.

SREDNIO ZA 6 MIESIĘCY 1952 R.

	Ilość samoch. w %	Ilość przewiez. masy to- warow w %	Ilość t/km w %	Ilość t/km. na 1 samochód	koszt 1 km.	współczynnik wykorzystania	
						taboru	przebiegów
Resort	100	100	100	100	3,05	0,67	0,64
Przedsiębiorstwo	14	21	17	121	2,057	0,70	0,62
Biura transportowe	34	40	41	118	3,02	0,68	0,57
Inne usługowe	52	39	42	82	3,28	0,62	0,63

Praktyka i doświadczenie okresu działalności branżowych przedsiębiorstw transportowych pozwalają wskazać na istniejące braki w działalności tych jednostek.

Podkreślić należy, że szereg braków, faktów złej pracy branżowych przedsiębiorstw i biur transportowych pozostaje w ścisłym związku z niedostateczną pracą przedsiębiorstw obsługiwanych.

Przystępując do krótkiego omówienia wymienionych braków należy wskazać, że istotnym źródłem istniejących braków i niedociągnięć jest formalne, papierowe stosowanie zasady rozrachunku gospodarczego zarówno w branżowym przedsiębiorstwie transportowym jak i w przedsiębiorstwach obsługiwanych.

Zagadnienie rozrachunku gospodarczego jako metody zarządzania socjalistycznymi przedsiębiorstwami — nie znającego właściwego wyrazu w działalności zorganizowanych branżowych przedsiębiorstw i biur transportowych. *)

Rozrachunek gospodarczy w tych jednostkach sprowadza się do bilansu i kontroli bankowej.

Realizacja rozrachunku gospodarczego wymaga przestrzegania dyscypliny pracy, krzewienia współzawodnictwa pracy i racjonalizatorstwa, ścisłego stosowania zasady jednoosobowego kierownictwa i jednoosobowej odpowiedzialności, udziału załogi w zarządzaniu przedsiębiorstwem, prawidłowej polityki kadrowej.

Nieprzestrzeganie jednej z powyższych zasad podważa rozrachunek gospodarczy w przedsiębiorstwie.

Poważnym zagadnieniem jest konieczność wzmocnienia walki — zarówno w jednostkach transportowych jak i również w przedsiębiorstwach przez nie obsługiwanych — o przestrzeganie obowiązujących norm w transporcie samochodowym.

Nagminnym zjawiskiem jest niewykorzystywanie dnia pracy przez tabor samochodowy.

Pierwszą przyczyną tego zjawiska są straty czasu wynikające z nieprzestrzegania obowiązujących norm podczas dokonywania czynności na i wyładowniczych.

Drugą przyczyną są przestoje z powodu niesprawności technicznej samochodu jako wynik niedbalego i niewłaściwego wykonania technicznej obsługi.

Doskonale zdajemy sobie sprawę z obecnych trudności na odcinku zaplecza technicznego w ogóle. Ale właśnie na tle tej trudnej sytuacji tym większego znaczenia nabiera właściwa, terminowa i jakościowa techniczna obsługa, nawet w stosunkowo prymitywnych warunkach. Niezdrowym, szkodliwym zjawiskiem jest tłumaczenie niewykonywania T. O. pojazdów wzmocnionym zapotrzebowaniem na samochody. Rezygnacja z przestrzegania i wykonywania T. O. zgodnie z obowiązującymi instrukcjami prowadzi w efekcie do obniżania zdolności przewozowej i pogłębia obecne trudności remontowe.

Niezbędnym warunkiem skutecznej walki o lepsze warunki pracy przewozowej i stan techniczny samochodów jest zrozumienie tych zadań przez kierowcę oraz jego właściwą, mobilizującą postawę.

Osiągnięcia kierowców - stutysięczników wskazują na olbrzymie możliwości w zwiększeniu wydajności pracy przewozowej i w przedłużaniu okresów międzynaprawczych.

Uboga nasza literatura o transporcie samochodowym powiększona została ostatnio o kilka prac dla pracowników transportu o poziomie średnim i wyższym, brak jednak nadal popularnej literatury dla kierowcy, a można by przetłumaczyć szereg broszur radzieckich, które są u nas w sprzedaży. Ukazanie się tych broszur spotkałoby się z gorącym przyjęciem przez szerokie rzesze kierowców i spopularyzowałyby metody pracy radzieckich kierowców.

Popularyzacja i krzewienie form współzawodnictwa pracy w transporcie samochodowym to jedno z zadań Pol. Zw. Motorowego a nowopowstałe branżowe przedsiębiorstwa oczekują od terenowych oddziałów PZM pomocy — właśnie w organizowaniu współzawodnictwa wśród kierowców i w objęciu kierowców szeroką akcją doszkalania zawodowego.

Nieodłączną częścią ruchu stutysięczników, warunkiem jego — jest wysoka świadomość społeczna kierowcy i jego kwalifikacje zawodowe.

Tak więc szkolenie, podwyższanie poziomu kultury technicznej kierowców i pracowników stacji obsługi oraz wzrost jakościowy i ilościowy współzawodnictwa pracy — jest warunkiem wykonania zadań państwowych przez branżowe przedsiębiorstwo transportowe.

Branżowe przedsiębiorstwa transportowe napotykają na szereg trudności we współpracy z przedsiębiorstwami obsługiwanych.

Zasadniczą trudnością jest brak realnego planu potrzeb transportowych. Uchwała Rządu z czerwca 1951 r. wskazuje na służbę transportową jako na komórkę, która sporządza plan potrzeb transportowych. (w praktyce obowiązek ten został przerzucony na przedsiębiorstwo lub biuro transportowe). Materiałem, na podstawie którego może przedsiębiorstwo lub biuro transportowe opracować potrzeby transportowe przedsiębiorstw obsługiwanych — są dane o przewiezionej masie towarowej za okres ubiegły.

Plan potrzeb transportowych wynika z planu produkcji, zbytu i zaopatrzenia, potrzeb gospodarczych i socjalnych jednostki. Tak więc sporządzanie planu potrzeb transportowych może być dokonane przez komórkę transportową — gdy ta stanowi część składową przedsiębiorstwa produkującego, a nie może być dokonane gdy tabor włączony został w skład branżowego przedsiębiorstwa transportowego.

W tym ostatnim przypadku przedsiębiorstwo korzystające z usług przedsiębiorstwa transportowego powinno posiadać pracownika odpowiedzialnego za sporządzanie planów potrzeb transportowych.

Tendencję ustalania potrzeb transportowych na podstawie wykonania ubiegłych okresów są niezdrowe i niesłuszne z dwóch powodów:

- 1) Plan potrzeb transportowych jest wynikiem bieżących planów produkcji, które nie są wielkością stałą i niezmenną.
- 2) Dane o dokonanych przewozach są sumą zapisów w kartach drogowych. Zapisy te nie zawsze odpowiadają prawdzie i danych tych nie można uważać za wiarogodne dla ustalenia wielkości przewiezionej masy towarowej.

Zagadnienie karty drogowej i zgodności zapisu z faktycznie wykonanej pracy jest zagadnieniem bardzo ważnym.

Istnieje zły nawyk podpisywania kart drogowych bez sprawdzania prawidłowości zapisu, a nawet są częste przypadki podpisywania kart drogowych in blanco. W efekcie użytkownik samochodu płaci za niewykonaną pracę, a przedsiębiorstwo transportowe nie wykorzystuje zdolności przewozowej przy jednoczesnych „dobrych” wskaźnikach w sprawozdaniach.

Urealnienie zapisów w karcie drogowej, spowodowanie by zapis o ilości przewiezionego towaru w karcie drogowej był jednoznaczny z faktycznie pobraną ilością towaru — wyzwoli olbrzymie rezerwy, jakie kryją się w naszym transporcie. Wydaje się, że słusznym rozwiązaniem tego problemu byłoby wprowadzenie listu przewozowego wystawianego przez nadawcę masy towarowej.

Obniżenie zdolności przewozowej taboru powoduje nieprzestrzeganie obowiązujących norm na czynności na i wyładownicze. Nie w każdym przypadku czynności te są dokonywane przez brygady przedsiębiorstwa transportowego. Częstym zjawiskiem jest fakt, że gdy załadunek i wyładunek dokonywany jest siłami przedsiębiorstwa obsługiwanego — normy czasu na te czynności nie są przestrzegane.

Tak więc prawidłowa praca branżowego przedsiębiorstwa transportowego, pełne wykorzystanie zdolności przewozowej, wykonanie planu przewozów — w dużym stopniu zależy od ustawienia się do zagadnienia transportu i przewozów ze strony przedsiębiorstw obsługiwanych.

Zagadnienie organizacji branżowych przedsiębiorstw transportowych należy więc rozpatrywać w ścisłym związku z organizacją przedsiębiorstw przez nie obsługiwanych.

Przeszkodą w uregulowaniu stosunków między branżowym przedsiębiorstwem transportowym a przedsiębiorstwem obsługiwany — jest silnie zakorzeniona tradycja posiadania „własnego” transportu. Za tą tradycją kryje się jednak rezygnacja z walki o właściwą eksploatację taboru,

*) — Mowa o branżowych przedsiębiorstwach i biurach transportowych jednego z resortów.

o lepsze wykorzystanie taboru drogą usprawnienia spedycji, kumulowania przewozów, koordynacji potrzeb przewozowych poszczególnych służb przedsiębiorstwa obsługiwanego.

Organizacja branżowych przedsiębiorstw transportowych to uwolnienie przedsiębiorstwa od niewłaściwych dla nich skomplikowanych funkcji eksploatacji, obsługi i napraw samochodów, ale jednocześnie zadanie by przedsiębiorstwo to znało swoje potrzeby transportowe, umiało je zaplanować, we właściwym czasie dokonywało czynności na — i wyładunkowych, odpowiednio kontrolowało dokumenty pracy samochodów itd.

Zadania przedsiębiorstw transportowych pod adresem przedsiębiorstw obsługiwanych są zgodne z interesem tych przedsiębiorstw, są czynnikiem mobilizującym, podnoszącym na wyższy poziom pracę służb zaopatrzenia i zbytu oraz magazynów.

Tak więc wyższa forma organizacji służb transportowych jest w pełnej zgodności z zadaniami planu państwowego wykonywanego przez przedsiębiorstwa obsługiwane i sprzyja wykonaniu planu.

Przedsiębiorstwo obsługiwane jest zainteresowane nie w posiadaniu samochodów, lecz w realizacji planu przewozów, wynikającego z planu potrzeb transportowych.

Prawidłowo sporządzony plan potrzeb transportowych, przedstawianie dokładnej określonych ilości zgłoszeń na przewozy — obejmujących dane o ilości i rodzaju ładunków do przewozu, o punktach na- i wyładunku z podaniem dokładnych odległości, o stanie dróg, oraz o metodzie organizacji i czynności na- i wyładunkowych — zapewni wykonanie planów przewozów i pełne wykorzystanie zdolności przewozowej.

Branżowe przedsiębiorstwo transportowe odpowiadać powinno za wykonanie pełnego planu przewozów, które wykonywać będzie własnymi środkami przewozowymi, jak też przy pomocy kontraktacji przewoźnika publicznego czy też spółdzielczego.

Osiągnięte wyniki świadczą, że branżowe przedsiębiorstwa są wyższą formą organizacji transportu samochodowego w resortach, zapewniają sprawniejsze wykonanie zadań przewozowych, przy dużym efekcie ekonomicznym i technicznym.

„Przy rozpatrywaniu zagadnień organizacji wykonania i przekroczenia planu państwowego trzeba za punkt wyjścia uznać nie tylko istniejący układ warunków, lecz również aktywnie wpływać na nie“.*)

Należy więc w wyniku analizy form organizacji, warunków pracy, współpracy między przedsiębiorstwem transportowym i przedsiębiorstwem obsługiwany — ustalić ramowo formy słusznej, prawidłowej organizacji branżowych przedsiębiorstw transportowych w różnych warunkach świadczenia usług transportowych.

Właściwa organizacja może być wynikiem:

- a) analizy działalności i ustalenia potrzeb przewozowych przedsiębiorstw obsługiwanych;
- b) zapewnienia racjonalnej z punktu widzenia techniki i ekonomiki eksploatacji taboru.

Dopiero w wyniku tych ustaleń można opracować — ustalić organizację branżowego przedsiębiorstwa transportowego.

Organizacja zatem procesu transportowego i eksploatacji może być różną w zależności od specyfiki i potrzeb przedsiębiorstw obsługiwanych.

Wspólnie zaś każdej formie organizacji procesu transportowego i eksploatacji taboru — będą zasady socjalistycznej organizacji pracy i socjalistycznego zarządzania.

Słusznym wydaje się, by doświadczenia, które gromadzą się w istniejących branżowych biurach i przedsiębiorstwach transportowych były przez odpowiednie komórki zbierane i w formie ogólnych wniosków przekazywane resortom.

* * *

W wyniku dokonanej analizy pracy branżowych biur i przedsiębiorstw transportowych w jednym z resortów nawiązują się następujące wnioski:

- 1) wymaga rozszerzenia i pogłębienia ruchu współzawodnicstwa pracy wśród kierowców; szczególną opieką należy

ołożyć ruch stutysięczników, który sprzyja wykonaniu planu przewozów i częściowo likwiduje obecną dysproporcję między ilością taboru a zapleczem technicznym.

Dla wykonania powyższego wydaje się, że należy:

- a) spowodować, by PZM realizował statutowy obowiązek doszkalania kierowców, sprawowania opieki nad współzawodnictwem i racjonalizatorstwem oraz popularyzacji osiągnięć przodujących kierowców;
- b) szerzej niż dotychczas popularyzować metody i formy pracy radzieckich kierowców i pracowników transportu samochodowego drogą publikowania popularnych wydawnictw o tej tematyce;

2) Metoda rozrachunku gospodarczego winna stać się podstawą, na której oparta jest działalność branżowego przedsiębiorstwa transportowego i współpraca z przedsiębiorstwem obsługiwany. W tym zakresie konieczną jest pomoc kompetentnych organów — w celu uogólnienia praktyki w zakresie organizacji branżowych przedsiębiorstw i ich upowszechnienia. Słusznym wydaje się opracowanie ramowych „Warunków ciężarowych przewozów samochodowych“, które stanowić będą zestawienie obowiązujących warunków eksploatacji transportu samochodowego oraz obowiązków wzajemnych branżowych przedsiębiorstw transportowych i przedsiębiorstw obsługiwanych, jak również umów planowych na przewóz masy towarowej, w których będą ściśle określone warunki przewozów i wzajemne zobowiązania finansowe.

3) Wymagają urealnienia obowiązujące zarządzenia w zakresie zaplecza technicznego (organizacji warsztatów i stacji obsługi).

Warunkiem zorganizowania nowych branżowych przedsiębiorstw i dalszego istnienia obecnie już istniejących jest posiadanie przez nie warunków zapewniających możliwości wykonania we własnym zakresie pełnego zakresu napraw eksploatacyjnych.

4) Organizacja i właściwe rozmieszczenie w terenie branżowych przedsiębiorstw transportowych powinno się odbywać w powiązaniu z rozmieszczeniami baz, ekspozytur publicznego przewoźnika (PKS).

Właściwa lokalizacja branżowych przedsiębiorstw — przy uwzględnieniu możliwości przewozowych przewoźnika publicznego w danym rejonie — zlikwiduje w dużym stopniu istniejące marnotrawstwo.

Należy podkreślić, że branżowe przedsiębiorstwo powinno być w pełni odpowiedzialne za wykonanie planu przewozów przedsiębiorstw obsługiwanych. Realizacja planu przewozów dokonuje się taborem własnym i kontraktacją przewoźnika publicznego i spółdzielczego. Tym więc większego znaczenia nabiera koordynacja przewozów dokonywanych przez branżowe przedsiębiorstwo transportowe i przewoźnika publicznego.

5) Przedsiębiorstwa obsługiwane, korzystające z usług branżowego transportu, powinny posiadać komórki transportowo - spedycyjne (z obsadą w zależności od potrzeb) o następującym zakresie działania:

- a) sporządzanie planu potrzeb przewozu masy towarowej transportem samochodowym.
- b) koordynowanie i operatywne kumulowanie zgłoszonych do przewozu przez poszczególne służby przedsiębiorstwa obsługiwane — ilości masy towarowej;
- c) kontrola dokumentów drogowo-przewozowych i ich zatwierdzanie.

6) Ustalić zasadę zgłaszania przez nadawcę do przewoźnika ilości masy towarowej oraz miejsca przeznaczenia.

Obecnie przyjęty zwyczaj zamawiania samochodów uznać jako niesłuszny.

7) W celu urealnienia zapisów w karcie drogowej oraz danych sprawozdawczych o dokonanych przewozach masy towarowej wprowadzić list przewozowy.

Wprowadzenie listu przewozowego spowoduje iż zapis w karcie drogowej dotyczący ilości przewiezionej ładunku i trasy oparty będzie na dokumencie wystawionym przez nadawcę, zgodnie z fakturą rozchodową, a potwierdzany przez odbiorcę zgodnie z fakturą przychodową.

transportu, którymi sama rozporządza, czy też — w określonych przepisami okolicznościach — będzie musiała zezwolić na jazdę pojazdu bez zlecenia ładunku do przewozu.

Z tego względu przepisy wymagają, aby zgłoszenie określało: 1) docelową miejscowość jazdy, 2) wyznaczoną przez posiadacza pojazdu drogę jazdy, 3) czas (datę i godzinę) zamierzonego wyjazdu, 4) rodzaj i ładowność pojazdu oraz rodzaj jego nadwozia, 5) rodzaj i ciężar ładunku, który zamierza się przewieźć, 6) dokładny adres miejsca, gdzie ładunek ma być załadowany i dokładny adres miejsca, gdzie ładunek ma być wyładowany w docelowej miejscowości jazdy, 7) nazwę, dokładny adres i numer telefonu posiadacza pojazdu, 8) nazwisko i imię kierowcy oraz ilość towarzyszących mu osób (nazwisko i imię ewentualnego konwojenta).

Dalsze obowiązki nałożone na dysponującego jazdą pojazdu to obowiązek przyjęcia do przewozu — w granicach ładowności pojazdu — zleconego przez spedycję ładunku i alternatywny obowiązek zaniechania — w określonych warunkach — jazdy, występujący tylko w przypadku zamierzonego wyjazdu (a nie powrotu pojazdu).

Obowiązek przyjęcia od spedycji do przewozu i dostawienia na miejsce przeznaczenia zleconego przez nią ładunku obciąża dysponującego jazdą zarówno w przypadku zamierzonego wyjazdu z miejsca stałego postoju pojazdu jak też zamierzonego powrotu do tego miejsca, o ile kierunek przewozu tego ładunku pokrywa się całkowicie lub z niewielkimi odchyleniami z zamierzoną drogą jazdy pojazdu, wyznaczoną w karcie drogowej pojazdu (to jest jeżeli droga ta nie przedłuży się w jednym kierunku więcej niż o 20 km a co najwyżej o 10%) i o ile spedycja dostarczy lub wskaże odpowiedni ładunek (tj. taki, który nie grozi uszkodzeniem pojazdu, lub zniszczeniem własnego ładunku posiadacza pojazdu itp.) do przewozu w terminie zamierzonego wyjazdu, bądź powrotu (do terminu tego nie wlicza się czasu koniecznego do załadowania zleconego ładunku i wystawienia dla niego dokumentów przewozowych).

Obowiązek zaniechania jazdy pojazdu — jak już na to zwrócono uwagę — dotyczy tylko zamierzonego wyjazdu z miejsca stałego postoju pojazdu, a nie powrotu do tego miejsca.

Jest to zrozumiałe, bowiem pojazd, który znalazł się poza swym stałym miejscem postoju musi do niego powrócić, nawet gdyby nie posiadał warunków wykorzystania swej ładowności w czasie powrotnej jazdy. Ale i w tym przypadku istnieje obowiązek zgłoszenia zamierzonego wyjazdu (powrotnego). Jakkolwiek bowiem spedycja nie może odmówić potwierdzenia na karcie drogowej pojazdu jego powrotnego wyjazdu, może jednak uzupełnić ładunek pojazdu, a w związku z tym służy jej nawet prawo wstrzymania wyjazdu o jedną godzinę.

Obowiązek zaniechania zamierzonego wyjazdu z miejsca stałego postoju pojazdu powstaje wówczas, gdy spedycja przejmie zgłoszony ładunek do przewozu innym środkiem transportowym na ogólnych warunkach obowiązujących w publicznym transporcie oraz przyjmie na siebie obowiązek dostawy ładunku na miejsce przeznaczenia w odpowiednim terminie (określonym taryfą towarową transportu samochodowego i spedycji w zależności od odległości przewozu).

W celu omówienia w całości ważniejszych obowiązków spoczywających na osobach dysponujących jazdą pojazdu należy jeszcze wspomnieć o obowiązkach wynikających z przejazdu pojazdu niewykorzystanego w całości przez miejscowość, w której znajduje się spedycja. Otóż przepisy nakładają w tym względzie na kierowcę pojazdu obowiązek zatrzymania pojazdu na wezwanie organów spedycji i obowiązek przyjęcia na żądanie spedycji do przewozu ładunku zleconego i dostarczenia go na miejsce przeznaczenia, o ile zachodzą jeszcze inne warunki, określone przepisami, regulujące przyjęcie ładunku od spedycji (patrz wyżej).

* * *

Obowiązki spoczywające na „spedycji” — to jest na placówkach spedycyjnych państwowych przedsiębiorstw transportu publicznego lub na ich przedstawicielach, polegają na odpowiednim organizacyjnym ustawieniu sprawy wy-

korzystania pustych przebiegów ciężarowych pojazdów samochodowych w myśl wytycznych, zawartych w omawianych przepisach i na szeregu codziennych czynności wykonawczych.

Zadanie to, jakkolwiek nie łatwe szczególnie w początkowej fazie, posiada warunki pomyślnej realizacji dzięki istnieniu zorganizowanej sieci placówek spedycyjnych przedsiębiorstw państwowych „Państwowa Komunikacja Samochodowa”.

Obowiązki posiadacza pojazdu wynikają pośrednio z obowiązków osób dysponujących jazdą pojazdu (tj. zlecającego jazdę kierowcy pojazdu); ponadto do obowiązków posiadacza należy wypłacanie premii — od dokonanego przewozu ładunku zleconego — kierowcy oraz innym pracownikom (posiadacza pojazdu), biorącym udział w dysponowaniu jazdą pojazdu.

W końcu należy wspomnieć o ważniejszych uprawnieniach, przysługujących w związku z wykorzystaniem pustych przebiegów ciężarowych pojazdów samochodowych.

Najdalej idące uprawnienia przysługują spedycji, co jest uzasadnione jej rolą w walce z pustymi przebiegami. Uprawnienia te regulują szczegółowo przepisy zarządzania z dnia 19 listopada 1952 r. (o którym mowa wyżej w pkt. B). Istotny ich sens leży w zapewnieniu spedycji możliwości doładowania ładunku na pojazd niedostatecznie wykorzystany względnie przejęcia ładunku od osób dysponujących jazdą pojazdu niedostatecznie wykorzystanego i przewiezienia ładunku innym środkiem transportowym na ogólnych warunkach, obowiązujących w publicznym transporcie.

Dla jasności nieodzownym jest zaznaczyć, że w przypadku zlecenia przez spedycję — osobie dysponującej jazdą pojazdu — przewozu ładunku, będącego w dyspozycji spedycji, oblicza ona należność za przewóz (w liście przewozowym) na ogólnych zasadach taryfy towarowej transportu drogowego i spedycji, zgodnie ze zleceniem udzielonym na wysłanie przesyłki przez zleciłodawcę z uwzględnieniem postanowień § 51 ust. 4 taryfy, niezależnie od rodzaju przesyłki. Z tak obliczonej należności za przewóz posiadacz pojazdu otrzymuje 50% i spedycja 50%.

Jest to przede wszystkim z korzyścią dla posiadacza pojazdu, który w razie niewykorzystania pełnej ładowności jego pojazdu nie otrzymałby żadnej należności.

Zapewnienie posiadaczowi pojazdu wspomnianych 50% należności jest podstawowym jego uprawnieniem i daje mu korzyści. Dalsze korzyści posiadacza pojazdu wynikają z oszczędności na taborze i materiałach pędnych w tych przypadkach, gdy spedycja przejmie ładunek posiadacza pojazdu do przewozu we własnym zakresie.

Uprawnienia osób, dysponujących jazdą pojazdu ustalają postanowienia § 17 zarządzenia z dnia 19 listopada 1952 r. (przytoczonego powyżej w pkt. B).

Zgodnie z tymi przepisami posiadacz pojazdu (użytego do przewozu) obowiązany jest wypłacić za przewóz ładunku dokonany na zlecenie spedycji premię:

- 1) kierowcy pojazdu — w wysokości 20% należności przewozowej otrzymanej (przez posiadacza pojazdu) od spedycji;
- 2) pracownikowi zlecającemu jazdę — w wysokości 10% premii wypłacanych kierowcom (pkt. 1), którzy przewieźli zlecony przez spedycję ładunek w czasie jazdy za dysponowanej przez niego;
- 3) kierownikowi jednostki transportowej — w wysokości 5% premii wypłaconych kierowcom.

Prawa i obowiązki organów państwowej kontroli drogowej oraz organów inspekcji gospodarki samochodowej polegają na kontrolowaniu na drogach publicznych wykonania omówionych przez nas przepisów przez osoby dysponujące jazdą ciężarowych pojazdów samochodowych.

Do organów tych należy ponadto odnotowywanie w karcie drogowej pojazdu stwierdzonych naruszeń przepisów przez osoby dysponujące jazdą pojazdu, a także — w przypadku naruszenia przepisów § 3 ust. 1 rozporządzenia powołanego wyżej w pkt. A — skierowywanie pojazdu do najbliższej spedycji, jeżeli miejscowość w której ona znajduje się jest położona nie dalej niż 5 km od miejsca przeprowadzenia kontroli.

Dr J. Buriak

ADAM WOJTYGA

Instrukcja dla kierowców

Na łamach „Motoryzacji” już wielokrotnie poruszano zagadnienie wyszkolenia kierowców, sprawy instrukcji dla kierowców i instrukcji dla pomocników kierowców. W licznych artykułach autorzy omawiali te sprawy w zależności od swego zainteresowania i swych poglądów. Dyskusja na ten temat byłaby więcej interesująca, gdyby bazowała się na materiale mającym charakter obowiązującej instrukcji, czy też zaleconego przez władze motoryzacyjne podręcznika dla kierowców.

W celu skierowania dyskusji na właściwe tory i nie dopuszczenia do rozbieżności i jałowizny tematyce, należałoby ustalić w sposób właściwy program dyskusji i cele jakie chcemy na tej drodze osiągnąć. Cel ogólny stawia nam jasno narodowy plan gospodarczy, który żąda od transportu samochodowego aby zadania przewożowe wykonywał sprawnie, oszczędnie, racjonalnie i według socjalistycznych metod pracy.

W wykonaniu zadań przewożowych jedną z najważniejszych ról wykonuje kierowca. Im lepiej będzie kierowca wykonywał swój zawód, tym sprawniej będzie funkcjonował transport samochodowy, tym mniejsze będą koszty własne przewożów i coraz lepsze wyniki eksploatacyjne. A więc na kierowcy leży główny ciężar zadań, bo on bezpośrednio posługuje się najważniejszym środkiem transportu, jakim jest pojazd samochodowy. Są to prawdy ogólne i moglibyśmy ich nie powtarzać, gdyby niektórzy pracownicy nie zapominali o nich, względnie nie lekceważyli ich.

Jak kierowca zostaje przygotowany do spełnienia zadań o tak ważnym znaczeniu dla gospodarki narodowej?

Dotychczasowa praktyka wykazuje, że przygotowanie kierowców pozostawia jeszcze bardzo wiele do życzenia. Wynika to z błędnego poglądu na zawód kierowcy, jaki istniał uprzednio w naszym społeczeństwie. Prywatne szkoły kierowców konkurując ze sobą miały na względzie tylko sprawę zysku. Wyrażało się to pocięciem i powierzchownym nauczaniem z takim nastawieniem, aby kandydat na kierowcę zdał jak najszybciej i pomyślnie łatwy stosunkowo egzamin i uzyskał prawo jazdy.

Propaganda tego rodzaju szkółek zarobkowych starała się przekonać chętnych, że zawód kierowcy jest bardzo łatwy i można go osiągnąć tanim kosztem. W rezultacie namnożyło się kierowców, którzy po ukończeniu kilkotygodniowego kursu i zdaniu egzaminu na kierowcę uzyskiwali prawo jazdy i nie poza tym, bo właściwie jeszcze nic nie mieli. Mała liczba samochodów kursująca w okresie rządów sanacyjnych oraz ostra selekcja wśród kierowców, którą ten stan rzeczy automatycznie przeprowadzał wśród kierowców starszych i nowowyszczonych — powoływały, że do pracy na samochód dostawały się tylko jednostki najzdolniejsze, podczas gdy jednostki nieco mniej zdolne, albo słabiej wykształcone powiększały szeregi bezrobotnych.

Ten spadek po kapitalistycznej gospodarce otrzymała Polska Ludowa. Z jednej strony działało jeszcze „prawo zwyczajowe”, dzięki któremu dalej stosowano zasadę krótkiego i powierzchownego szkolenia na rozlicznych kursach i kursikach (zwłaszcza że pokaźny procent tych kursów znajdowało się w rękach tzw. inicjałowy prywatnej) — z drugiej strony szalone tempo rozwoju transportu drogowego w Polsce Ludowej i palące potrzeby dnia zmuszały do przeprowadzania szkolenia masowego i szybkiego — co niewątpliwie musiało się w części odbić na gruntowności przygotowania kandydata do zawodu kierowcy.

Pewna poprawa dała wprawdzie zlikwidowanie prywatnych zarobkowych kursów dla kierowców, ale była to poprawa wysoce niedostateczna.

Rozwijający się w niespotykanym u nas tempie transport samochodowy potrzebuje z roku na rok coraz większej liczby kierowców. Dobro społeczne i socjalistyczne metody pracy wymagają do prowadzenia i obsługi tak wartościowego sprzętu jakim są samochody i ciągniki — dobrze wykształconych kierowców, a nie ignorantów powierzchownie podszkolenych, którzy są kierowcami tylko z nazwy.

Szkolenie kierowców po ukończeniu krótkiego kursu podstawowego pozostawia się jego własnej woli i przeprowa-

dza na drodze samokształcenia. Ale nim kierowca samokształcący się zostanie prawdziwym kierowcą o takim zasobie wiedzy i doświadczenia, że będzie mógł z pożytkiem wykonywać swój zawód — uplynie zapewne kilka lat. Warto byłoby zadać sobie trud i obliczyć ile kosztować będzie gospodarkę narodową to „samokształcenie”, wyrażające się złą konserwacją i obsługą oraz uszkodzeniami wozu wynikającymi z nieświadomości i braku wiedzy technicznej.

Zagadnienie wyszkolenia kierowcy nie jest tylko naszą troską. Sprawa właściwego wyszkolenia kierowców jest również przedmiotem żywej dyskusji na łamach fachowej prasy w NRD, gdzie ludzie odpowiedzialni za transport samochodowy domagają się, aby wyszkolenie kierowców nie ograniczało się tylko do umiejętności prowadzenia samochodu i jego pobieżnej znajomości, ale żeby obejmowało gruntowną znajomość techniczno-obługową samochodu. W tym celu żądano aby kierowcy w programie wyszkolenia mieli przewidzianą dłuższą praktykę warsztatową oprócz wykładów teoretycznych.

W Polsce Ludowej kierowcy są otoczeni specjalną opieką. Troska o ich wyszkolenie i jak najlepsze przygotowanie do zawodu jest troską wszystkich, którzy rozporządzają transportem samochodowym. Wyszkolenie kierowców przeszło całkowicie z rąk „inicjałowy prywatnej” w ręce szkolnictwa zawodowego i organizacji społecznej specjalnie w tym celu powołanej do życia. (Pol. Zw. Motorowy). Dalsze doszkolenie kierowców w ciągu pracy zawodowej jest obowiązkiem wszystkich kierowców jednostek samochodowych. Na tym polu zrobiono ostatnio bardzo wiele i zapewne będzie coraz lepiej z każdym rokiem, kiedy nowe, dobrze wykształcone fachowo i ideologicznie kadry kierowców zapełnią jednostki transportu.

Na razie jednak obarczeni jeszcze spadkiem złego systemu w postaci niedostatecznie wyszkolonych i nie przygotowanych do swego zawodu kierowców, musimy zrobić wszystko, aby doskonalić ich, podnosząc poziom ich wyszkolenia zawodowego. Bardzo pomocną do tego celu będzie dobrze opracowana instrukcja dla kierowców, która prócz obowiązujących wskazówek zawierać będzie szereg wiadomości fachowych o charakterze wyszkoleniowym.

Bezpośrednio po wojnie ukazało się kilka „prywatnych” podręczników dla kierowców, wydanych bez określonego planu instrukcyjnego i wyszkoleniowego i bez uwzględnienia ideologicznych potrzeb społeczności znajdującej się na drodze do socjalizmu. Podręczniki te w żadnym przypadku nie mogły spełniać roli właściwej i obowiązującej wszystkich instrukcji dla kierowców.

Dopiero w 1948 roku Departament Samochodowy Ministerstwa Komunikacji opracował Instrukcję dla kierowców, która po zatwierdzeniu jej przez Ministra Komunikacji stała się obowiązującą.

Instrukcja ta (SM-170) została wydana drukiem w 1949 przez Wydawnictwa Komunikacyjne. Nakład w ilości 25.000 egzemplarzy został bardzo szybko wyczerpany i dotychczas nie został wznowiony. Każdy mógłby zapytać dlaczego? Przecież od 1949 do 1953 r. upłynęło kilka lat, w ciągu których wypuszczono z kursów znaczną ilość nowych kierowców — dla których, jako jeszcze nie doświadczonych, instrukcja jest niezbędnym podręcznikiem w pracy zawodowej.

Przyczyną niewznawiania nakładów była konieczność przeprowadzenia pewnych uzupełnień i aktualizacji instrukcji. Ponieważ jednak instrukcji nigdzie nabyć nie można, przeto wydaje się jakby jej w ogóle nie było.

No dobrze, ale z czego uczyć się kandydaci na kierowców i jakimi wskazówkami posługują się młodzi kierowcy pozbawieni tej instrukcji?

Prawdopodobnie kierują się dowolnie wydawanymi instrukcjami i wskazówkami więcej zapobiegliwych kierowców transportu. Ta sytuacja rodzi niebezpieczeństwo rozbieżności poczyniń i decentralizacji dyspozycji, bo zamiast jednej ogólnie obowiązującej dobrze opracowanej instrukcji, powstanie szereg dowolnie opracowanych, nie zawsze wartościowych i nie zawsze zgodnych z intencją ustawodawcy.

Podobnie ma się rzecz z Instrukcją pomocników kierowców wydaną przez Ministerstwo Komunikacji w listopadzie 1949 r. (Dz. Taryf i Zarz. Kom. Nr 40), która obecnie w wielu przypadkach jest nieaktualna.

Dobro sprawy, które się wyraża właściwym wyszkoleniem kierowców i w związku z tym daniem im dobrego podręcznika, zawierającego szczegółowy instruktaż jak mają postępować w swej pracy zawodowej, staje się kwestią palącą. W tej sprawie już poczyniono kroki przygotowawcze w M.n. T. D. i L., ale to mało, bo *sprawy tej nie można nadal przedłużać bez uszczerbku dla wyszkolenia kierowców i ich właściwego nastawienia do zadań, jakie mają do spełnienia.*

Instrukcja dla kierowców nie może oczywiście wyczerpać wszystkich zagadnień z jakimi się styka kierowca w swej pracy zawodowej, natomiast powinna zawierać niezbędne wiadomości i wskazówki, które kierowca musi znać aby mógł spełniać dobrze swoje obowiązki.

Zasadniczo tematem instrukcji (podręcznika) powinno być:

1. Ustalenie jakie są prawa i obowiązki kierowcy oraz jaka jest jego odpowiedzialność. Należałoby w tym rozdziale podkreślić nie tylko zawodowe obowiązki kierowców, ale i obowiązki społeczne, wynikające z socjalistycznego ustroju Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej.

2. Następnie powinno się omówić w kolejnym porządku wszystkie te czynności, do wykonania których kierowca jest zobowiązany tak, jak się to odbywa w jego codziennej praktyce życiowej, a więc:

- a) czynności kierowcy przed wyjazdem z zajezdni;
- b) czynności związane z przygotowaniem samochodu do jazdy;
- c) czynności w czasie prowadzenia samochodu ze szczególnym uwzględnieniem przepisów o ruchu drogowym, zasad jazdy, przyspieszenia hamowania, pokonywania zakrętów, jazdy po złych drogach, jazdy w nocy, w zimie, w czasie upałów itd;

- d) czynności kierowcy w przerwach jazdy;
- b) czynności kierowcy po powrocie do zajezdni.
- 3. Dalsze rozdziały powinny omówić szczegółowo:
 - a) jakie naprawy i usuwanie niedomagani może przeprowadzić kierowca we własnym zakresie;
 - b) jak ma postępować w razie wypadku na drodze i jak wzywać pomocy fachowej;
 - c) jak ma postępować aby uniknąć pożaru samochodu i co robić, gdy pożar wybuchnie.

4. Jakie są przyczyny nadmiernego zużywania się mechanizmów samochodu i jak należy postępować, aby nie dopuścić do strat na tym polu.

5. Główne przyczyny nadmiernego zużycia paliwa i ogumienia oraz jak należy postępować aby osiągnąć oszczędności w tej dziedzinie.

6. Ustalenie obowiązków i czynności pomocnika kierowcy.

7. Krótkie informacyjne omówienie instrukcji samochodowych, które dotyczą kierowców, jak np.:

- a) wypełnianie formularzy kontrolno-sprawozdawczych, jak: karta drogowa, książka pojazdu itp.;
- b) instrukcja obsługi technicznej, instrukcja o holowaniu, o stosowaniu przyczep, o ładowności itp.;
- c) normy paliwa, ogumienia, przebiegów międzynaprawczych i ich powiązanie z premiowaniem kierowców.

8. Ostatni rozdział powinien być poświęcony omówieniu współzawodnictwa pracy ze szczególnym podkreśleniem wartości współzawodnictwa w gospodarce socjalistycznej i określenie sposobów, przy pomocy których kierowca może osiągnąć dodatnie rezultaty w swej pracy opartej na tym współzawodnictwie.

Tak z grubsza można wyobrazić sobie tematykę podręcznika - instrukcji dla kierowców, jeśli ma on nie tylko określać wymagania stawiane kierowcy, ale również uczyć go i doskonalić.

Adam Wojtyga

CZESŁAW KACZMARSKI

Należy stosować jak najszerszej paliwa zastępcze

Olbrzymi rozwój motoryzacji w Polsce i związany z tym wzrost ilości samochodów przede wszystkim ciężarowych pociąga za sobą konieczność usprawnienia gospodarki paliwami płynnymi, celem uzyskania jak największych oszczędności w ich zużyciu.

Dla skoordynowania tej akcji i nadania jej planowego kierunku została przez Prezydium Rządu powołana w dniu 6 września 1950 r. „Uchwała w sprawie oszczędności paliwa i smarów w gospodarce samochodowej i rolniej” (Monitor Polski Nr A-98 poz. 1235).

Uchwała ta — w trosce o pełne zabezpieczenie wystarczającej ilości paliw do samochodów — wprowadza szereg postanowień, w wyniku których poza benzyną motorową powinien znaleźć pełne zastosowanie do napędu samochodów również gaz wysokosprężony, gaz płynny i gaz generatorowy.

Dokładny tekst cytowanej uchwały na odcinku dotyczącym konieczności stosowania paliw zastępczych, a w szczególności gazu wysokosprężonego brzmi:

„Należy stosować jak najszerszej paliwa zastępcze; w tym celu:

A. W odniesieniu do samochodów napędzanych gazem wysokosprężonym 1. Państwowa Komisja Planowania Gospodarczego przeprowadzi w terminie 2 miesięcy od daty niniejszej uchwały rewizję planu przedstawienia samochodów na gaz wysokosprężony i powiększy go do maksymalnych możliwości;

W dalszych punktach uchwały następują postanowienia mające na celu zabezpieczenie wykonawstwa na odcinku produkcji koniecznego osprzętu do przeróbki samochodów, jak a) butli, b) manometrów, c) reduktorów, d) rurek wysokociśnieniowych — jak również zabezpieczenie zorganizowanej obsługi technicznej samochodów zgazyfikowanych oraz zalecenie odnośnie produkcji nowych samochodów na napęd gazem wysokosprężonym.

Tak więc uchwała w pierwszym rzędzie po wydaniu zalecenia stosowania gazu wysokosprężonego zabezpiecza w dalszym swym ciągu produkcję przez właściwe resorty przemysłowe niezbędnego osprzętu, w tym przede wszystkim butli wysokociśnieniowych oraz ustawia organizacyjnie przedsiębiorstwo odpowiedzialne za techniczną obsługę samochodów przerobionych na napęd gazowy.

Cytowana uchwała dawała podstawy do założeń, że na odcinku zużycia benzyny motorowej uzyska się duże oszczędności dzięki przejściu części samochodów ciężarowych na napęd gazem wysokosprężonym.

O konieczności zastępowania płynnych środków napędowych paliwami gazowymi, ich rentowności w stosunku do napędu benzyną oraz o szczegółach technicznych tego zagadnienia pisał już inż. Andrzej Skala w swym artykule „Paliwa gazowe i ich zastosowanie do celów transportu samochodowego”. (Motoryzacja Nr 11 z listopada 1951 r.).

Przyjrzyjmy się jak przebiega na przestrzeni roku 1952 sprawa przeróbki samochodów na napęd gazowy oraz zużycie gazu wysokosprężonego?

Ścisła dyscyplina ruchu na drogach zapewnia bezpieczeństwo i sprawność transportu samochodowego.

Wykonanie planu sprężania gazu za pierwsze 9 miesięcy 1952 r. nasuwa przypuszczenie, że na odcinku przeróbki samochodów na napęd gazem nie wszystko zostało wykonane zgodnie z uchwałą Prezydium Rządu.

Sprzedaż gazu przez stacje sprężania przedstawia się następująco — przyjmując sprzedaż w m. styczniu 1952 r. za 100:

TABLICA I

Rok 1952 miesiąc	wskaźnik % do sprzedaży miesiąca po- przedniego	wskaźnik % do sprzedaży w m. styczniu
styczeń	100	100
luty	99	99
marzec	106	104
kwiecień	95	100
maj	107	107
czerwiec	96	103
lipiec	103	105
sierpień	93	100
wrzesień	99	99

Z cyfr powyższej tabelki wynika jasno, że sprzedaż gazu wysokosprężonego nie wykazuje tendencji rozwojowej, że odbiór gazu przez samochody w poszczególnych miesiącach jest nierównomierny, że na przestrzeni ostatnich miesięcy sprzedaż spada, mimo że miesiące te są miesiącami pełnego sezonu przewozowego.

W tej chwili sieć stacji zlokalizowana jest w strefie produkcji gazu i przebiegu rurociągu gazowego, przy czym ujęta jest organizacyjnie w 4 okręgi administracyjne. Największym okręgiem konsumpcyjnym gazu wysokosprężonego jest rejon śląski. Z cyfr analizy sprzedaży wynika, że stopniowo zmniejsza się konsumpcja gazu w poszczególnych rejonach i poza rejonem warszawskim spadek ten zasadniczo ma tendencję stałą.

Zahamowanie przeróbki samochodów z napędu benzyną na napęd gazem wysokosprężonym oraz powrót części już przerobionych samochodów z powrotem na napęd benzyną motorową potwierdza analiza ilości tankujących samochodów przy jednej stacji sprężania. Uzyskane tą drogą wskaźniki świadczą również o postępującym spadku konsumpcji, a liczba tankujących samochodów przypadających na jedną stację wskazuje na niewykorzystane możliwości techniczne sprężania gazu przez poszczególne stacje i z kolei na słabą wydajność — co nie jest bez znaczenia dla kosztów i rentowności tych stacji. Oczywiście w świetle tak zmniejszającej się konsumpcji gazu wysokosprężonego niecelowa jest rozbudowa sieci stacji sprężania, przynajmniej do czasu stworzenia takich warunków, któreby gwarantowały minimum wydajności stacji.

Jaką jest obecna struktura odbiorców gazu wysokosprężonego przedstawia poniższa tabelka:

TABLICA II

Przemysł państwowy łącznie z transp. publicznym	Instytucje spółdzielcze i samorządowe	Instytucje państwowe	razem
70,2%	21,3%	8,5%	100%

Z procentowego udziału w odbiorze gazu wysokosprężonego wynika, że najpoważniejszym odbiorcą jest tabor samochodowy należący do przemysłu państwowego i komunikacji. W grupie tej niewielki jest stosunkowo udział taboru samochodowego przeznaczonego do obsługi przewozu publicznego. Ta grupa odbiorców powinna więcej uwagi poświęcić środkowi napędowemu jakim jest gaz wysokosprężony — przede wszystkim z uwagi na rentowność tego rodzaju napędu, co z kolei ma przecież zasadniczy wpływ na koszty eksploatacji taboru samochodowego.

Przebieg odbioru gazu przez poszczególne grupy odbiorców w ciągu 9 miesięcy 1952 r. przedstawia poniższa tabela przyjmując wskaźniki do miesiąca poprzedzającego:

TABLICA III

1952 r miesiąc	Przemysł państwowy %	Instytucje spółdzielcze i samorząd %	Instytucje państwowe %	Przewóz publiczny %
styczeń	100	100	100	100
luty	95	97	114	112
marzec	105	84	198	99
kwiecień	97	113	63	94
maj	107	113	96	104
czerwiec	98	88	108	93
lipiec	101	124	96	85
sierpień	95	81	159	84
wrzesień	99	119	66	97
odbiór gazu we wrześniu 1952 r. w stosunku do stycznia 1952 r.	96	111	149	71

Tabela powyższa potwierdza niepokojącą sytuację na odcinku konsumpcji gazu wysokosprężonego w najważniejszych grupach odbiorców — to jest w przemyśle państwowym i transporcie publicznym, co oznacza poważne wycofanie przerobionych już samochodów na napęd gazowy i powrót do napędu benzyną motorową.

Liczby ilustrujące sprzedaż gazu przez stacje sprężania stwierdzają bezspornie, że na odcinku przeróbki samochodów na napęd gazem nastąpiło ostatnio całkowite zahamowanie, — nawet jak podkreśliliśmy wyżej — częściowy powrót do napędu benzyną, wbrew założeniom planowym według których konsumpcja gazu wysokosprężonego powinna wydawnie wzrastać.

Jaka jest przyczyna odwrócenia uwagi kierowników transportu samochodowego od napędu gazem wysokosprężonym? Przecież rentowność tego rodzaju napędu nie podlega dyskusji, sprawność działania instalacji, łatwość zaplonu w najgorszych nawet warunkach atmosferycznych — nie ulega kwestii. Postaramy się zanalizować przyczyny dla których napęd gazem wysokosprężonym przestał być atrakcyjny.

Uchwała Prezydium Rządu z dnia 30 lipca 1952 r. w sprawie zasad użytkowania gazu (Monitor Polski Nr A-68 poz. 1031) zabezpiecza pełne potrzebne ilości gazu do napędu samochodów, stwierdzając w § 1 że gaz ziemny, koksowniczy oraz gaz miejski powinny być używane przede wszystkim w gospodarstwach domowych, do grzejnictwa precyzyjnego, do napędu samochodów, do oświetlania ulic, a dopiero później do wszystkich innych uzasadnionych — zgodnie z postanowieniami cytowanej uchwały — celów zużycia.

Uchwała powyższa jest dowodem wyjątkowej wagi, jaką przykłada Rząd do problemu gazyfikacji samochodów w Polsce, stawiając potrzebę zabezpieczenia gazu do napędu samochodów nawet przed celami oświetleniowymi, nie mówiąc już o innych ważnych i gospodarczo uzasadnionych celach zużycia wymienionych we wspomnianej uchwale.

Z obecnego stanu rzeczy należy dalej wnioskować, że nie brak gazu stoi na przeszkodzie w gazyfikacji samochodów, ale muszą tu istnieć inne, głębsze motywy. Analizując przyczyny spadku konsumpcji należy stwierdzić, iż przyczyną zasadniczą jest niemożność skompletowania osprzętu odpowiadającego przepisom bezpieczeństwa.

Koniecznym elementem osprzętu dla przerabianego samochodu, są przede wszystkim butle stalowe warunkujące wytrzymałość na ciśnienie 200 atm., następnie rurki wy-

sokościśnieniowe, reduktory i manometry. Używane do tychczas w kraju butle stalowe na gaz wysokosprężony muszą być stopniowo wycyfrowane z użycia, a równocześnie butli produkcji krajowej nie ma jeszcze w użyciu, mimo, że próbnie partie tychże zostały dawno wyprodukowane. Podobna sytuacja istnieje na odcinku produkcji rurek wysokociśnieniowych i reduktorów ciśnieniowych.

W oparciu o wyżej naprowadzone dane należy stwierdzić, że Uchwała Prezydium Rządu z dnia 6 września 1952 r. w sprawie oszczędności paliw i smarów w gospodarce samochodowej i rolnej nie jest wykonywana z należytą uwagą, a zwłaszcza jej ustęp 2, zlecający wstawienie do planów produkcyjnych właściwych resortów przemysłowych produkcji butli stalowych i pozostałego osprzętu.

Problem gazyfikacji samochodów ciężarowych ma bezspornie doniosłe znaczenie dla naszej gospodarki paliwowej w transporcie samochodowym. Stosowanie gazu wysokosprężonego do napędu samochodów jest nie tylko rentowne z punktu widzenia użytkownika samochodu, ale jest również konieczne z punktu widzenia bilansu paliw płynnych w kraju. Konieczność zastępowania materiałów deficytowych materiałami istniejącymi w kraju została podkreślona przez Przewodniczącego KC PZPR Prezesa Rady Ministrów Bolesława Bierut w referacie wygłoszonym

na VII Plenum Komitetu Centralnego PZPR dnia 14 czerwca 1952 r. przy okazji omawiania zagadnień zaopatrzeniowych i zadań, jakie ma do wypełnienia Centralny Urząd Gospodarki Materialowej. Gaz wysokosprężony do napędu samochodów stosowany jest na wielką skalę w Związku Radzieckim, mimo, że produkcja paliw płynnych jest w tym kraju ogromna.

W świetle stanu faktycznego nasuwa się konieczność:

1. przyspieszenia produkcji i legalizacji butli wysokociśnieniowych, reduktorów, manometrów i rurek ciśnieniowych;
2. wzmoczenia tempa przeróbki samochodów na napęd gazem wysokosprężonym;
3. szkolenia kierowców typowanych do prowadzenia samochodów z napędem gazowym nie tylko pod względem technicznym, ale i uświadamiania korzyści, jakie daje gospodarce narodowej przejście części taboru samochodowego z napędu benzyną motorową na napęd gazem wysokosprężonym;
4. właściwego ustawienia zadań kontroli drogowej w kierunku badania rodzaju stosowanego paliwa przez samochód przerobiony na napęd gazem wysokosprężonym

Cz. Kaczmarzki

KONSTANTY CHELMOWSKI

Planowanie zaopatrzenia części zamiennych

Planowanie zaopatrzenia materiałowego w zakładach produkcyjnych nie należy do rzeczy łatwych, jednak nie przedstawia zasadniczych trudności, o ile wielkość planowanej produkcji jest ustalona i nie podlega nieprzewidzianym wahaniom, a inne podstawowe elementy do opracowania planu — jak normy zużycia i normy zapasów wszystkich materiałów potrzebnych do produkcji — są opracowane i bieżąco rewidowane i poprawiane.

Znacznie trudniejsze jest planowanie zaopatrzenia w zakładach naprawczych w ogóle, a w zakładach naprawy pojazdów mechanicznych w szczególności, jak również w przedsiębiorstwach i zakładach posiadających duży tabor samochodowy dla potrzeb własnych względnie zajmujących się przy pomocy tego taboru przewozem osób i towarów.

Mam na myśli planowanie materiałów do naprawy pojazdów mechanicznych, a w grupie tych materiałów trudności na odcinku planowania części zamiennych.

Zapewnienie posiadania realnych, celowych, dostosowanych do rzeczywistych potrzeb i we właściwym czasie zapasów części zamiennych, zarówno pod względem asortymentowym, jak i ilościowym — należy do najważniejszych, a jednocześnie najtrudniejszych zadań służby zaopatrzenia techniczno - samochodowego. Następujące czynniki stwarzają dodatkowe trudności i komplikacje na tym odcinku służby zaopatrzenia:

1) bardzo duże asortymenty części zamiennych do poszczególnych marek i typów samochodów sięgające kilku tysięcy pozycji do każdej marki i typu;

2) wielka różnorodność taboru samochodowego skutkiem czego duże przedsiębiorstwa, jak np. PKS, trudniące się transportem towarów lub przewozem osób, posiadają kilkadziesiąt marek i typów;

3) „moment przypadkowości” występujący na odcinku zużycia części zamiennych;

4) niemożność ustalenia dokładnych norm zużycia i konieczność w związku z tym posługiwania się normami tylko przybliżonymi;

5) duże trudności przy ustalaniu normatywów

6) zmienny charakter norm zużycia uzależniony od okresów eksploatacji pojazdów mechanicznych i związanych z nimi napraw.

Trudności wymienione w punktach 1 i 2 są ogólnie zrozumiałe i nie wymagają omówienia ani wyjaśnień

Zaopatrzenie w zakładach wytwórczych ma do czynienia z mniej lub więcej szerokim wachlarzem potrzebnych do produkcji materiałów, jednak różnorodność rodzajów, gatunków i wymiarów tych materiałów razem wzięta nie sięga tak ogromnych liczb, jak to ma miejsce w przedsiębiorstwach naprawczych.

Jeżeli założymy, że przedsiębiorstwo typu FKS, eksploatujące pojazdy mechaniczne, ma pojazdy 20-u różnych marek i typów, a w typie asortyment części wynosi przeciętnie 1500 pozycji, to przemnożenie tych dwóch liczb da 30.000 pozycji do planowania samych tylko części zamiennych.

Trudności wynikające ze skomplikowanego i bardzo obszerne asortymentu części zamiennych powiększa „moment przypadkowości”, występujący przy ich zużyciu. Moment ten nie występuje ani przy produkcji, ani przy naprawach innych przedmiotów, po za taborem samochodowym.

Zasadniczymi elementami planowania zaopatrzenia w ogóle są normy zużycia i normy zapasu oraz plan produkcji, czyli ilość zaplanowanych do produkcji przedmiotów. Przypomnijmy sobie definicję norm zużycia.

Do wytworzenia jakiegoś przedmiotu potrzebna jest ściśle określona ilość i rodzaje odpowiednich materiałów, z których ten przedmiot powstaje.

Ilość materiału brutto, którą należy zużyć przy określonej technologii produkcji do wykonania jednostki produktu jednorodnego, jednostki detalu, jednostki pracy lub na jednostkę czasu — nazywamy normą zużycia.

Rozróżniamy normy statystyczne i normy techniczne. Statystyczną nazywamy normę zużycia, określającą ilość materiału ustaloną na podstawie analizy statystyki zużycia za pewne okresy czasu — nie krótsze niż pół roku, — lub na podstawie obliczenia materiałów zużytych przy wyprodukowaniu serii wyrobów, a potrzebną do wykonania jednostki produktu jednorodnego, jednostki detalu, jednostki pracy lub na jednostkę czasu.

Techniczna norma zużycia materiału jest to ilość brutto materiału, którą należy zużyć dla wykonania jednostki produktu jednorodnego, jednostki detalu, jednostki pracy lub na jednostkę czasu — ustalona na podstawach technologicznych lub na podstawie pomiarów i obliczeń, z uwzględnieniem wszystkich technicznych warunków zużycia

Przemnożenie normy zużycia materiału przez ilość zaplanowanych do produkcji jednostek produktu jednorodnego daje wielkość planowanego zużycia potrzebnych na ten cel materiałów.

Tak jest w zakładach produkcyjnych. Inaczej przedstawia się sprawa w zakładach zajmujących się naprawą lub eksploatacją pojazdów mechanicznych, gdzie sprawa planowania materiałów do napraw, a zwłaszcza części zamiennych, jest rzeczą niezmiernie trudną i skomplikowaną. Poszczególne elementy niezbędne do normowania kształtują się zupełnie odmiennie dla części zamiennych do napraw pojazdów mechanicznych niż dla materiałów do produkcji.

W zakładach produkcyjnych jednostką odniesienia jest jednostka produktu jednorodnego, detalu, pracy lub czasu. W zakładach zajmujących się naprawą lub eksploatacją pojazdów mechanicznych i używających w związku z tym części zamienne, jednostkami odniesienia są:

a) naprawa główna; b) napraw średnia, która jest funkcją przebiegu pojazdu.

Ustalenie norm zużycia i zapasu w zakładzie produkcyjnym nie przedstawia większych trudności, ponieważ ilości i rodzaje poszczególnych materiałów na jednostkę odniesienia, którą jest wytwarzany produkt, dają się z góry dokładnie ustalić. Może być mowa o bardziej oszczędnym, bardziej racjonalnym wykorzystaniu materiałów przy produkcji — mającym wpływ na usprawnienie, zmniejszenie norm zużycia — jednak ustalona norma do czasu jej rewizji i korekty jest wielkością dokładną i stałą.

Zupełnie inaczej przedstawia się sprawa na odcinku planowania części zamiennych do napraw pojazdów mechanicznych. Nigdy nie można przewidzieć tak dokładnie, jak to ma miejsce odnośnie wszystkich materiałów przy produkcji, jakie części, w jakim czasie, w jakiej kolejności i w jakich ilościach będą ulegały zużyciu. Jest to wynikiem działania momentu przypadkowości, który powoduje, że części nie zużywają się tak, jak zaplanowano — co jest powodem przykrych konsekwencji i niespodzianek w postaci nieuniknionych braków jednych i nadmiarów innych części.

Następujące, między innymi, okoliczności i czynniki są powodem powstawania i działania tego momentu na odcinku zużycia części zamiennych:

- 1) charakterystyczne cechy poszczególnych marek i typów pojazdów mechanicznych mające wpływ na różne kształtowanie się zużycia części do nich;
- 2) ew. niedociągnięcia lub błędy konstrukcyjne w wykonaniu pewnych zespołów lub części poszczególnych marek i typów pojazdów mechanicznych;
- 3) gatunek materiałów, z których zostały wyprodukowane;
- 4) warunki eksploatacyjne wywierające decydujący wpływ na tempo i stopień zużycia się pojazdu mechanicznego i jego części;
- 5) jakość konserwacji;
- 6) jakość paliw i smarów itp.

Moment przypadkowości powoduje, że:

- 1) dla części zamiennych nie można ustalić technicznych norm zużycia lecz wyłącznie normy statystyczne;
- 2) normy zużycia części zamiennych nie są i nie mogą być tak dokładne jak normy zużycia materiałów do produkcji i są tylko przybliżone;
- 3) żadne najbardziej fachowo i w oparciu o doświadczenie i statystykę opracowane normy nie dają możliwości ustalenia z góry ściśle ile jakich części potrzeba do zaplanowanych napraw pojazdów mechanicznych;
- 4) tylko rozbiórka wymagającego naprawy pojazdu i przeprowadzona weryfikacja dostarczy ścisłych danych o ilościach potrzebnych części, wtedy gdy w zakładach produkcyjnych na podstawie planu produkcji i norm zużycia można dokładnie ustalić ilości i rodzaje wszystkich potrzebnych materiałów;

5) nie może być mowy o planowaniu zużycia części tylko na podstawie planu napraw, norm zużycia i wynikających z nich mechanicznych przeliczeń; nie można się opierać bezkrytycznie na danych o faktycznym

zużyciu i „chodliwości” poszczególnych części za okres ubiegły — wiedząc z doświadczenia, że zużycie części zamiennych wzrasta w miarę „starzenia się” taboru samochodowego, a więc bazowanie zaopatrzenia na okres następny na podstawie danych o zużyciu w poprzednim okresie byłoby nierealne.

Zużycie części zamiennych z każdym rokiem eksploatacji pojazdów mechanicznych jest inne, gdyż tabor coraz bardziej się zużywa, przez co zwiększa się asortyment wymagających wymiany części i rozszerza się wachlarz ich „chodliwości”.

6) z kolejnymi okresami eksploatacji pojazdów mechanicznych i związanymi z nimi naprawami łączy się konieczność stałej i wnikliwej analizy faktycznego zużycia, a na jej podstawie — korekty norm zużycia części zamiennych do opracowania każdego następnego planu zaopatrzenia. Inny jest wachlarz i ilości części wymagających wymiany na początku eksploatacji taboru samochodowego, inny — w okresie środkowym, a inny w jej końcowej fazie. Zadaniem techniki jest ustalenie dokładne okresów, które wymagają poprawek norm zużycia. **Z grubsza można podzielić eksploatację pojazdów mechanicznych na 3 etapy: początkowy, środkowy i końcowy.**

W pierwszym etapie ogólne zużycie części jest małe, natomiast ujawniają się charakterystyczne cechy pojazdu powodujące większy stopień lub nadmierne zużywanie się poszczególnych części, co wpływa na zwiększoną ich wymianę i zapotrzebowanie, czyli na tak zwaną potocznie „chodliwość”. Stopień „chodliwości” tych części wskazuje na konieczność odpowiedniego skorygowania norm zużycia dla nich na następne okresy planowania.

W drugim etapie zwiększa się ogólne zużycie części zamiennych, rozszerza się znacznie ich wachlarz. Należy to zawczasu przewidzieć, biorąc pod uwagę potrzeby wynikające z planu przewidywanych napraw i wymiany międzynaprawczej.

W trzecim etapie należy liczyć się z tym, że zajdzie konieczność masowej wymiany i tych części, które początkowo jej nie wymagały. W związku z tym części mało chodliwe staną się bardzo chodliwymi i nastąpi duży wzrost zapotrzebowania na nie.

Z przedstawionych rozważań widać, że zarówno normy zużycia i zapasu, jak również normatywy części zamiennych nie są wielkościami stałymi na przestrzeni całej eksploatacji pojazdów mechanicznych poszczególnych marek i typów, do których są przeznaczone.

Duży i bogaty asortymentowo i ilościowo zapas części należy zapewnić przy wprowadzeniu do eksploatacji pojazdów nowej marki i typu (pochozących z importu), ponieważ z braku znajomości ich cech charakterystycznych, niewiedomo jakie części i w jakich ilościach będą potrzebne na wymianę zużytych. W tym celu należałoby łączyć z zakupem nowego taboru jednoczesny zakup części zamiennych do nich w wysokości wartościowo 15 — 20 proc. wartości taboru. Zapas tych części powinien zabezpieczyć możliwość wykonania ustalonych usług do pierwszej naprawy głównej włącznie.

Z doświadczenia wiemy jakie ujemne skutki wywołuje zakup samego taboru samochodowego bez części zamiennych. Brak zainteresowania ze strony fabryki dostawą części po sprzedaży taboru, ze względu na produkcję nastawioną przeważnie na potrzeby montażowe pojazdów, jak również odległe terminy dostawy części z importu, powodują często długotrwałe przestoje pojazdów i duże straty już na początku eksploatacji nowego taboru — z braku drobnych nie raz detali.

Wymienione w punktach od 1 — 6 czynniki wykazują jasno, jak skomplikowaną rzeczą jest ustalanie norm zużycia dla części zamiennych i jak duże mogą wynikać przy tym niedokładności. Dla usunięcia, a przynajmniej złagodzenia do możliwego minimum skutków tych niedokładności wynika konieczność posiadania pewnego specjalnego zapasu części zamiennych — poza zapasami przewidzianymi dotychczasowo

wymi instrukcjami — w sprawie planownia zaopatrzenia materiałowego.

Zapas, który zabezpiecza wykonanie zadań produkcyjnych na wypadek zahamowań lub zaburzeń w cyklu dostaw, nosi nazwę zapasu minimalnego.

Jednak zadaniem tego zapasu nie jest i nie może być w jego obecnym charakterze przeciwdziałanie ujemnym skutkom, wynikającym z niemożności ustalenia dokładnych norm zużycia części zamiennych.

Należałoby tedy na odcinku zaopatrzenia w części zamienne:

1) albo zwiększyć poważnie zapas minimalny, rozszerzając zakres jego przeznaczenia;

2) albo, co uważam za słuszniejsze, utworzyć specjalny zapas, który proponuję nazwać „zapasem wyrównawczym”. Zapas ten byłby przeznaczony do wyrównywania braków spowodowanych niemożnością ustalenia tak dokładnych jak w produkcji norm zużycia i wynikających stąd dużych różnic pomiędzy zużyciem zaplanowanym a faktycznym.

Doświadczenie uczy, że dla zapewnienia możliwości wykonania zaplanowanej ilości napraw i obsługi technicznych należy posiadać = dwukrotnie większą wartość zapasu produkcyjny części niż wartość części, które faktycznie zużyte zostaną. Limity finansowe ograniczające wartość planowanego zużycia ustalane są na podstawie faktycznego zużycia za okresy ubiegłe.

Planowanie zapasu produkcyjnego części w ramach tego limitu, bez specjalnego zapasu, którego konieczność starałem się uzasadnić, jest jednym z zasadniczych powodów braku potrzebnych do napraw i wymiany międzynaprawczej części przy wykonywaniu planu.

W celu uniknięcia tych braków na odcinku planowania części zamiennych, oprócz ogólnie obowiązujących norm zapasu magazynowego należy wprowadzić, jako dodatkowy element do opracowania planu zaopatrzenia, normę zapasu wyrównawczego.

Wartościowo zapas ten powinien równać się zapasowi produkcyjnemu.

Sprawa wartości zapasu wyrównawczego może być przedmiotem dyskusji i rozważań, jednak celowość i konieczność utworzenia normy zapasu wyrównawczego uważam na podstawie długoletniego doświadczenia za uzasadnioną.

Graficznie wzajemny stosunek i zależność zasadniczych elementów do opracowania planu zaopatrzenia na odcinku części zamiennych, po wprowadzeniu normy zapasu wyrównawczego, wyglądał by w sposób następujący:

Normatyw magazynowy dla części zamiennych należałoby obliczać według następującego wzoru:

$$N = \frac{Z_{\min.} + Z_{\text{wyr.}} + Z_{\text{max.}}}{2}$$

$Z_{\text{max.}} = Z_{\min.} + Z_{\text{wyr.}} + Z_{\text{prod.}}$, a w związku z tym

$$N = \frac{Z_{\min.} + Z_{\text{wyr.}} + Z_{\min.} + Z_{\text{wyr.}} + Z_{\text{prod.}}}{2} = \frac{2 Z_{\min.} + 2 Z_{\text{wyr.}} + Z_{\text{prod.}}}{2} = \frac{Z_{\min.} + Z_{\text{wyr.}} + Z_{\text{prod.}}}{2}$$

a ponieważ $Z_{\text{wyr.}} = Z_{\text{prod.}}$, to

$N = Z_{\min.} + 1/2 Z_{\text{prod.}}$, z tym że N , $Z_{\min.}$, $Z_{\text{wyr.}}$, $Z_{\text{prod.}}$, $Z_{\text{max.}}$ oznaczają nie normy czasowe w dniach, a normy zapasu w ujęciu finansowym. Bowiem normatyw magazynowy części zamiennych nie może być ustalany jako zapas w dniach ze względu na:

a) bardzo skomplikowany i obszerny asortyment;
b) odmienny niż w produkcji charakter, zużycia części zamiennych i inne jednostki odniesienia (naprawa główna; obsługa generalna, przebieg określonej ilości kilometrów, a nie jednostka jednorodnego produktu), wskutek czego nie ma możliwości ustalenia dziennego zużycia poszczególnych części, które rozkłada się zupełnie nierównomiernie i często przypadkowo w czasie.

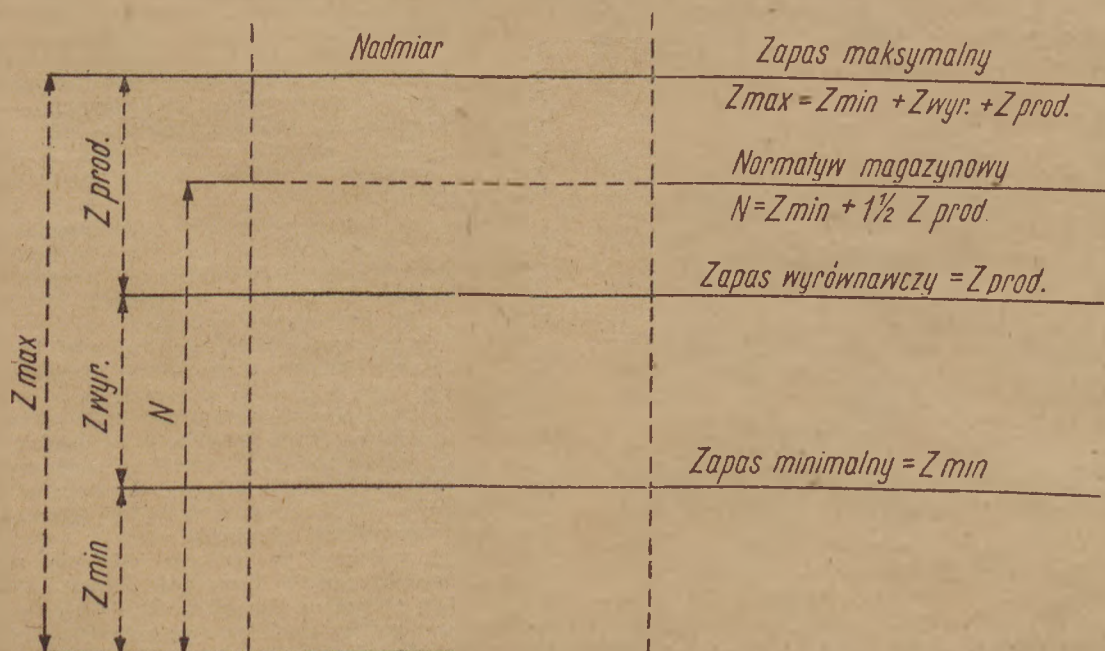
Dlatego może być mowa tylko i wyłącznie o normatywie środków obrotowych, jako górnej granicy, której nie powinna przekroczyć wartość zapasów magazynowych części zamiennych do pojazdów mechanicznych poszczególnych marek i typów (dla każdej marki i typu oddzielnie).

Normatyw części zamiennych powinien być, na podstawie doświadczenia, limitowany wysokością 15 — 20 proc. wartości taboru samochodowego.

Ob. E. Winter w artykule „Środki obrotowe przedsiębiorstwa przemysłowego”, umieszczonym w numerze 1/1951 r. „Finansów” wypowiada się za 20 proc.

Zapasy części zamiennych i ich normatywy wartościowe dla poszczególnych marek i typów pojazdów mechanicznych powinny podlegać stopniowemu zmniejszaniu, o ile do eksploatacji nie są wprowadzane i nie zamierzone jest wprowadzenie nowych samochodów tej samej marki i typu. Ustalenie okresu, z początkiem którego zapasy części powinny maleć, należy do obowiązków pionu technicznego.

Po eliminacji wszystkich pojazdów mechanicznych jednej marki i typu, w przedsiębiorstwie które je eksploatowało, zawsze pozostanie pewna ilość nieuży-



tych (niewykorzystanych) części zamiennych. Jest to rzecz nieunikniona, jednak drogą stałej analizy „chochliwości” i faktycznego zużycia, badania stanów magazynowych, korekty norm zużycia i zapasu oraz właściwego i realnego — w kolejnych okresach — planowania, należy dążyć by w końcowym terminie eksploatacji pojazdów mechanicznych zapas części do nich był sprowadzony do minimum, pamiętając o tym, że w razie niemożności jego upłynnienia powiększy on ilość złomu.

Sprawa planowania części zamiennych jest dotychczas zaniechanym i wymagającym uporządkowania odcinkiem planowania zaopatrzenia materiałowo-technicznego. Ogólne instrukcje w sprawie planowania zaopatrzenia materiałowego nie poruszają wcale zagadnienia planowania części zamiennych do pojazdów mechanicznych. Brak jakichkolwiek wytycznych w tej sprawie daje się dotkliwie odczuwać.

Przed kilku laty do kilkunastu marek i typów pojazdów mechanicznych normy zużycia zostały opracowane również przez b. Departament Samochodowy Min. Komunikacji. Normy te jednak nie zostały wprowadzone do użytku służbowego, jako jeden z obowiązujących i podstawowych elementów do planowania, lecz tylko podane do wiadomości i wykorzystania — jako materiał o charakterze orientacyjnym.

Celem tego artykułu było przedstawienie specyficznego charakteru planowania zaopatrzenia na odcinku

części zamiennych, trudności na jakie ono napotyka i konieczności unormowania tej sprawy drogą wydania specjalnej instrukcji.

Wadliwe planowanie zaopatrzenia naraża skarb państwa na olbrzymie straty spowodowane brakiem najpotrzebniejszych części i związanymi z tym przestojami pojazdów mechanicznych, przy równoczesnym gromadzeniu się „niechodliwych” i zbędnych części kupionych często za obce waluty i zalegających półki magazynów, a kwalifikujących się w końcu jedynie na złom.

Pożądane i cenne były by uwagi i wypowiedzi ze strony przedstawicieli techniki i zaopatrzenia techniczno - samochodowego na temat zagadnień poruszonych w niniejszym artykule, a przede wszystkim:

1) czy potrzebne i celowe jest wprowadzenie normy „zapasu wyrównawczego”?

2) jak wielki powinien być ten zapas w ujęciu finansowym?

3) jaki powinien być asortyment części, stanowiących „zapas wyrównawczy”?

4) od jakiego okresu eksploatacji pojazdów mechanicznych i związanych z nim napraw należy rozpoczynać zmniejszanie zapasów części zamiennych?

5) czy opracowanie specjalnej instrukcji planowania zaopatrzenia na odcinku części zamiennych jest rzeczą potrzebną i pilną?

K. Chelkowski

INŻ. SŁAWOMIR GOŁĘBIEWSKI

Diagnostyka samochodowa

Ciśnienie sprężania w cylindrach silnika samochodu jako wskaźnik oceny stanu zużycia silnika.

Przyrządowa diagnostyka samochodowa zyskuje sobie wszędzie co raz to szersze uznanie. Personel techniczny stacji obsługi, jak również kierowcy samochodów, nabierają do metod diagnostyki przyrządowej coraz większego przekonania. U nas jednak dzieje to się zbyt wolno. Diagnostyka jest jeszcze za mało rozpowszechniona. Dlatego warto jeszcze raz podkreślić celowość i słuszość stosowania diagnostyki przyrządowej jako metody określania stanu zużycia samochodu, a szczególnie jako metody określania stanu silnika samochodowego (patrz „Motoryzacja” — lipiec 1951).

Dzięki stosowaniu diagnostyki przyrządowej uzyskujemy bowiem nie tylko skrócenie czasu i potaniecie obsługi pojazdu, lecz także przedłużenie jego przebiegu między-naprawczego.

Jak tego dowiodły przeprowadzane badania w ZSRR (patrz wykres — rys. 1) przez uniknięcie demontażu przy stosowaniu diagnostyki przyrządowej uzyskujemy przedłu-

żenie czasu pracy badanego zespołu. Każde bowiem rozmontowanie zespołu narusza wzajemne ułożenie się współpracujących części i mimo nakładu pracy oraz nakładu czasu na czynności montażowe — do chwili nowego dopasowania się złożonych powtórnie części występuje zwiększenie się procesu ich zużywania.

* * *

Suw sprężania w cylindrze silnika samochodowego ma na celu przygotowanie mieszanki paliwowej (w silnikach gaźnikowych) lub powietrza (w silnikach wtryskowych) do zapłonu i suwu pracy.

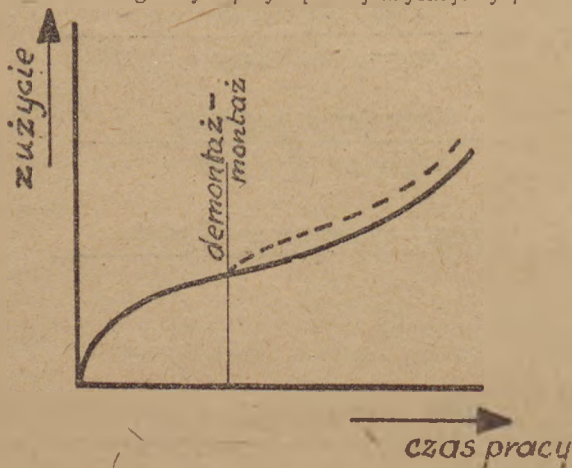
Właściwa wielkość ciśnienia sprężania jest koniecznym warunkiem dobrego wykorzystania ciepła spalania paliwa t.j. powstania dostatecznie wysokiego ciśnienia spalania, które z kolei decyduje o ilości pracy, jaką silnik będzie mógł wykonać. Ponadto przy silnikach wysokoprężnych odpowiednie sprężenie powietrza jest warunkiem zapłonu wtrysniętego paliwa, a więc warunkuje wogóle pracę silnika.

Aby zadośćuczynić konieczności odpowiedniego zwiększenia ciśnienia konstruktor przewiduje szczelne zamykanie przestrzeni cylindrowej w czasie suwu sprężania: od dołu przy pomocy tłoka i pierścieni tłokowych, — właściwie dopasowanych do gładzi cylindra, od góry zaś przy pomocy szczelnych zaworów i ich gniazd (ewentualnie suwaków lub zaworów obrotowych przy innych rozwiązaniach rozrządu).

W silnikach dwusuwowych elementem uszczelniającym przestrzeń cylindrową od dołu jest tłok i pierścienie tłokowe: od góry przestrzeń cylindrowa jest z reguły pozbawiona otworów wlotowych lub wylotowych. Wyjątkiem są nieliczne silniki dwusuwowe zaworowe.

Wykazanie więc przez ciśnieniomierz właściwego ciśnienia sprężania świadczy o szczelności przestrzeni sprężania, a tym samym pozwala stwierdzić, że stan wszystkich wyżej wymienionych elementów jest zadowalający i silnik powinien pracować prawidłowo (w założeniu właściwej pracy układu zasilania i instalacji zapłonowej). Jeżeli ciśnienie sprężania nie osiągnęło wymaganej dla danego silnika wartości, oznacza to zużycie elementów zamkających przestrzeń cylindrową.

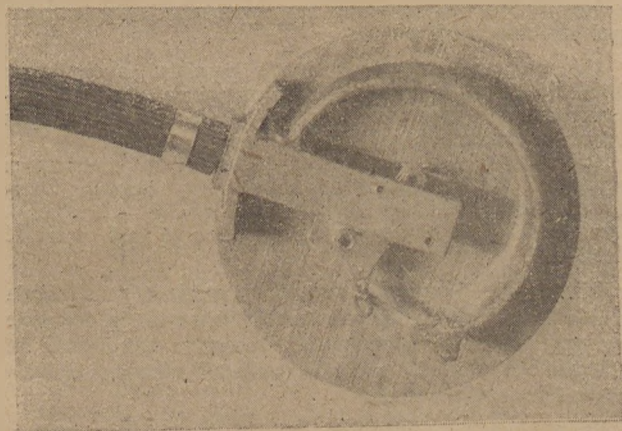
Tak więc widzimy, że mierząc ciśnienie sprężania otrzymujemy informacje dotyczące zużycia elementów silnika i tym samym możliwość określenia ich stanu. Naturalnie sam pomiar ciśnienia sprężania daje zbyt skąpe informacje, ale połączony z pomiarami podciśnienia w rurze ssącej silnika, przeprowadzoną analizą spalin oraz



Rys. 1. Wykres przebiegu zużycia współpracujących części (według B. S. Swierszczewskiego), linią ciągłą — przebieg zużywania się części niedemontowanych; linią przerywaną — przebieg zużywania się części demontowanych

diagnostyką instalacji zapłonowej daje dostateczną ocenę stanu silnika.

Prace doświadczalne uczonych radzieckich: kand. nauk techn. R. A. Niestierowa oraz kand. nauk techn. doc. G. W. Wiedienjapina wykazały w licznych badaniach słusność stosowania pomiaru ciśnienia sprężania jako wskaźnika oceny stanu silnika.



Rys. 2. Fotografia mechanizmu manometru rurkowego.

Pomiary ciśnienia sprężania dokonywane są przy pomocy specjalnych przyrządów zwanych ciśnieniomierzami lub manometrami. Istnieje kilka rodzajów manometrów, w technice używane są jednak prawie wyłącznie manometry działające na zasadzie sprężystych odkształceń elementów prężnych.

Tego rodzaju manometry noszą nazwę manometrów sprężynowych i dzielą się zależnie od zastosowanego elementu na dwie grupy: manometry przeponowe (membranowe) i manometry rurkowe. Te ostatnie ze względu na prostotę budowy i łatwość posługiwania się nimi znajdują zastosowanie w diagnostyce samochodowej.

Zasadę działania manometru rurkowego pokazuje rys. 2. Ciecz lub gaz, którego ciśnienie mierzymy, wchodzi od odpowiednio wygiętej metalowej, spłaszczonej rurki zwanej pierścieniem Bourdona, której ślepe zakończenie połączone jest z mechanizmem przekładniowym poruszającym wskazówkę na skali przyrządu. Rurka pod działaniem ciśnienia dąży do wyprostowania się, co powoduje proporcjonalny do wielkości ciśnienia ruch wskazówki przyrządu.

Niektóre manometry posiadają dwie wskazówki, z których jedna wskazuje ciśnienie w danej chwili panujące w cylindrze, druga — pociągana przez pierwszą — wskazuje maksymalne ciśnienie w czasie pomiaru, zatrzymując się po jego osiągnięciu. Celem doprowadzenia tej wskazówki do położenia zerowego należy nacisnąć przycisk znajdujący się w środku skali manometru.

Dla złagodzenia gwałtownych uderzeń ciśnienia, szkodliwych dla przyrządu, manometry posiadają w łączniku specjalny dławik.

Pośród manometrów używanych w diagnostyce samochodowej rozróżnia się dwa typy w zależności od zakresu ciśnień i rodzaju końcówek. Są to:

a) manometry do pomiaru ciśnienia sprężania silników niskoprężnych posiadające zakres pomiaru do 12 kG/cm² i wyposażone w uniwersalną końcówkę gumową, którą w chwili dokonywania pomiaru dociska się ręką do otworu na świecę zapłonową; niektóre manometry niskociśnieniowe wyposażone są w szereg końcówek gwintowanych lecz nie jest to regułą;

b) manometry do pomiaru ciśnienia sprężania silników wysokoprężnych posiadające zakres pomiaru do 100 kG/cm² i wyposażone wyłącznie w końcówki gwintowane. Końcówki te po zamocowaniu w miejsce świecy żarowej lub wtryskiwacza stanowią przy każdym ciśnieniu szczelne połączenie wnętrza cylindra z komorą pomiarową manometru (rys. 3).

Pomiar ciśnienia sprężania należy przeprowadzać na silniku rozgrzanym do normalnej temperatury pracy (przed pomiarem powinien pracować 15—20 minut). Badanie bowiem ciśnienia sprężania na zimnym silniku daje błąd pomiaru dochodzący do 20%.

Gdy silnik dostatecznie się nagrzejemy wyłączamy zapłon, wykręcamy świecę z cylindra, który ma podlegać badaniu, i w otwór po świecy wstawiamy uniwersalną końcówkę gumową lub wkładamy odpowiednią końcówkę gwintowaną. Teraz ustawiamy przepustnicę gaźnika w położenie pełnego otwarcia i obracamy silnik rozrusznikiem, aby tłok badanego cylindra wykonał 3—6 pełnych cykli. Akumulator poruszający rozrusznik powinien być dobrze naładowany, gdyż konieczne jest uzyskanie prędkości obrotowej ok 200 obr./min. Przy wykonywaniu pomiaru nie należy napędzać silnika ręcznie, gdyż uzyskane w ten sposób obroty będą zbyt niskie, co obniży wskazania manometru. Po uzyskaniu odczytu notujemy wysokość ciśnienia i przeprowadzamy pomiar w następnych cylindrach.

Przeprowadzając pomiar ciśnienia sprężania silnika wysokoprężnego postępujemy podobnie, to znaczy rozgrzewamy silnik, zatrzymujemy go, odłączamy dopływ paliwa do badanego cylindra, wyjmujemy wtryskiwacz lub świecę żarową i w otwór wstawiamy odpowiedni typ końcówki manometru.

Silnik wysokoprężny napędza się przy pomiarze rozrusznikiem, podobnie jak silnik gaźnikowy. Te z silników wysokoprężnych, które posiadają rozruchowe silniczki benzynowe napędzamy tymi silniczkami.

Spotykane wartości ciśnienia sprężania zawierają się w dość szerokich granicach zależnie od stopnia sprężania, dokładności wykonania, zużycia elementów itp. Przeprowadzający pomiar powinien mieć więc dane fabryczne dotyczące wielkości ciśnienia sprężania, z którymi mógłby porównać uzyskane wyniki. W braku danych fabrycznych można posługiwać się dla ustalenia wymaganego ciśnienia sprężania następującymi formułami doświadczalnymi opracowanymi przez R. A. Niestierowa:

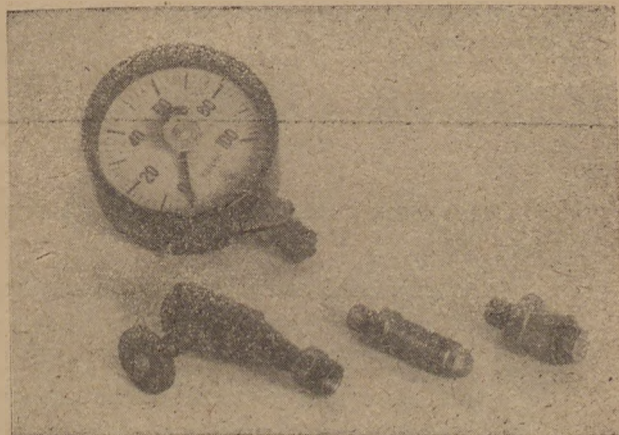
dla silników niskoprężnych $P_{spr.} \sim 1,2 \times E_k \text{ G/cm}^2$

dla silników wysokoprężnych $P_{spr.} \sim 2,3 \times E_k \text{ G/cm}^2$

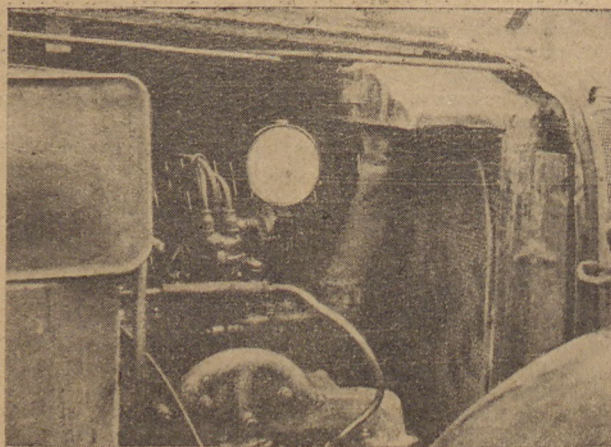
gdzie E — stopień sprężania.

Zamieszczona niżej tabela podaje wymagane ciśnienia sprężania silników niektórych samochodów. Została ona opracowana na podstawie danych zamieszczonych w miesięczniku Awtomobil nr 10/46 i danych własnych.

L. p.	Marka samochodu	Rok produkcji	Stopień sprężania	Ciśnienie sprężania
1.	Bentham 65	1941	7,4	9,5 kG/cm ²
2.	Buick 40, 60, 80	1938—1939	6,15	7,7 „
3.	Buick 70, 90	1942	6,4	8,0 „
4.	Chevrolet de Luxe	1939	6,25	7,7 „
5.	Chevrolet Master Spc.	1942	6,5	7,7 „
6.	Dodge 19	1941	6,5	7,7 „
7.	Dodge 3/4 t	—	6,7	8,0 „
8.	Ford 6	1942	6,7	7,7 „
9.	Ford EV8	1942	6,2	7,4 „
10.	Gaz MM, M1	—	4,6	5,0 „
11.	Gaz M20	1946	6,2	7,0 „
12.	Packard 8	1942	6,85	8,0 „
13.	Star 20	1949	6,2	7,5 „
14.	Willys (Jeep)	—	6,48	7,5 „
15.	Zis 5	—	4,7	5,0 „



Rys. 3. Fotografia manometru do pomiaru wysokich ciśnień sprężania z łącznikiem i dwiema gwintowanymi końcówkami



Rys. 4. Na fotografii pokazano przeprowadzanie pomiaru ciśnienia sprężania na silniku niskoprężnym.

Przeprowadziwszy pomiary we wszystkich cylindrach silnika (rys. 4) należy poszczególne wyniki porównać między sobą oraz z danymi wytwórni.

Różnice we wskazaniach manometru przy badaniu poszczególnych cylindrów silnika niskoprężnego, będącego w dobrym stanie, powinny zawierać się w granicach 0 — 0,4 kG/cm². Różnice między wskazaniem manometru a danymi fabrycznymi nie powinny przekraczać 1 kG/cm².

Jeżeli wskazania manometru będą poniżej dopuszczalnych odchyłek, przyczynami zbyt niskiego ciśnienia sprężania są: a) zużyte powierzchnie przylgniowe zaworów i gniazd zaworowych; b) zużyta gładź cylindrowa i tłok; c) nieszczelne (zlepione lub zużyte) pierścienie tłokowe; d) uszkodzona uszczelka pod głowicą.

Aby otrzymać wskazania, które z wyżej wymienionych elementów są zużyte przeprowadzamy dodatkową próbę uszczelnienia olejowego. Próbę tę wykonujemy w sposób następujący. Do badanego cylindra wlewa się przez otwór na świecę zapłonową około 1 łyżeczki oleju silnikowego tak, aby olej opadł na tłok nie zwilżając zaworów. Czynność tę najwygodniej jest wykonać przy użyciu odpowiedniej strzykawki.

Niezwłocznie po wleciu oleju powtarza się pomiar ciśnienia w badanym cylindrze. Olej usuwa chwilowo ewentualne nieszczelności między gładzią, tłokiem i pierścieniami — co wpływa na wskazania manometru.

Jeżeli obecne wskazania są wyższe niż wskazania otrzymane przed próbą olejową oznacza to, że istnieją nieszczelności między tłokiem, pierścieniami i gładzią cylindrową.

Niewielkie podwyższenie się ciśnienia sprężania oznacza, że tłok i pierścienie są w porządku, przepuszczają natomiast zawory

Zasadnicze wskazania i wnioski jakie z nich możemy wyciągnąć są następujące: a) wzrost ciśnienia po uszczelnieniu olejem o 0,7 — 1,2 kG/cm² ponad pierwszy odczyt oznacza nieszczelności pierścieni tłokowych; b) wzrost ciśnienia po uszczelnieniu olejem o 1,2 — 2,0 kG/cm² wskazuje na nieszczelności spowodowane zużyciem tłoka i pierścieni tłokowych; c) wzrost ciśnienia w czasie próby olejowej o mniej niż 0,7 kG/cm² pozwala przypuszczać zużycie przylgni zaworów i ich gniazd.

Gdy w czasie przeprowadzania pomiaru stwierdzimy spadek ciśnienia w dwóch sąsiednich cylindrach poniżej dopuszczalnych granic, należy spodziewać się uszkodzenia uszczelki pod głowicą w bliskości tych cylindrów.

Górną granicę różnicy między wskazaniem manometru a danymi fabrycznymi czy też danymi przybliżonymi, należy przyjąć dla silników niskoprężnych na 2,5 — 3 kG/cm². Dla silników wysokoprężnych granicą tą jest wartość 7 kG/cm².

Jeśli idzie o wnioskowanie przy pomiarach ciśnienia w silnikach wysokoprężnych przeprowadza się je podobnie jak przy badaniach silników gaźnikowych z tym jednak, że odpowiednie wartości odchyłek wskazań manometru będą około dwóch razy wyższe.

Podane wartości odchyłek należy uważać za zgrubne, gdyż do dokładnego opracowania tego zagadnienia należy przeprowadzać liczne i długotrwałe próby, czego u nas niestety się nie czyni. W Związku Radzieckim, jak już wspomniano wyżej, są prowadzone badania nad zagadnieniem diagnostyki i osiągnięto już znaczne rezultaty. Na przykład kand. nauk technicznych doc. W. Wiedienjapin opracował, w oparciu o liczne prace eksperymentalne, tabelę wartości ciśnienia sprężania dla silników ciągnikowych. Tabela ta przedstawia się jak poniżej.

Określenie stanu szczelności cylindrów	Silniki gaźnikowe		Silnik wysokoprężny M-17 napędzony silnikiem rozruchowym
	napędzany ręcznie	napędzany rozrusznikiem	
Słaby	0,5-0,75 kG/cm ²	1,5-2,5 kG/cm ²	< 14 kG/cm ²
Zadawalający	0,75-1,75 „ „	2,5-3,5 „ „	16 „ „
Dobry	1,75-3,0 „ „	3,5-5,0 „ „	> 27 „ „

Zagadnienie diagnostyki samochodowej jest warte jak widać większego zainteresowania i należałoby się nim bliżej zająć, bowiem prace prowadzone dorywczo i „przy okazji” nie dadzą ani szybko ani dostatecznie dużo materiału potrzebnego do dobrego rozpracowania tematu.

Inż. St. Gołębiowski

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

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

Dysze wtryskowe typu Pintaux

W silnikach wysokoprężnych z komorami wirowymi bardzo poważną rolę odgrywa kierunek wtryskiwania paliwa.

We wspomnianym typie silnika zaznacza się szczególnie jaskrawo konieczność wtryskiwania paliwa w kierunku najgorętszego miejsca w komorze wirowej — co stanowi nieodzowny warunek dla elastycznej pracy silnika i możliwości uzyskiwania wysokiej mocy użytecznej.

Jak wykazują szczegółowe badania — charakterystyczne trudności na które napotyka się przy rozruchu silników z komorami wirowymi (jak np. Ricardo-Comet) przypisać można przede wszystkim okoliczności, iż strumień paliwa wtryskiwany jest w kierunku zupełnie niewłaściwym dla warunków rozruchu i pracy silnika przy niewielkiej liczbie obrotów.

Omawiane badania potwierdzają przypuszczenie, że najgorętsze miejsce w komorze wirowej silnika wysokoprężnego (tzw. strefa najwyższych temperatur) zmienia swoje położenie zależnie od warunków pracy i stopnia nagrzania silnika. Jak długo silnik jest stosunkowo zimny i nie uzyskuje jeszcze równowagi cieplnej — a więc przede wszystkim w okresie bezpośrednio po rozruchu — strefa najwyższych temperatur występuje w pobliżu środka komory wirowej. W trakcie nagrzewania się silnika najgorętsze miejsce w komorze wirowej odsuwa się od środka ku ściance.

Okoliczność tę potwierdza fakt, iż warunkiem prawidłowego spalania się paliwa w silniku pracującym na dużych obrotach i przy pełnym obciążeniu jest słyczne (w stosunku do ścianki komory wirowej) lub prawie styczne wtryskiwanie paliwa.

Jak widać z powyższego — aby polepszyć jakość procesu spalania w niedostatecznie nagrzanym silniku wysokoprężnym z komorą wirową w pierwszym okresie po uruchomieniu, a zwłaszcza by ułatwić jego rozruch, należałoby kierować strumień wtryskiwanego paliwa do środka komory.

Rozpatrując powyższe, łatwo stwierdzić można odrazu, iż problem wysoce się komplikuje. Wystarczy wziąć pod uwagę, iż ze względów konstrukcyjnych kierunek wtryskiwania jest zazwyczaj stały, a tym samym dobieranie go pod kątem widzenia rozruchu pogarsza automatycznie warunki spalania paliwa przy pracy obciążonego silnika na obrotach bliskich nominalnym.

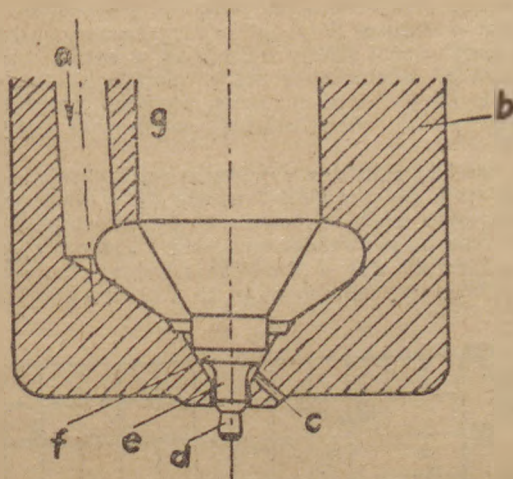
Opracowanie dysz wtryskiwaczy typu Ricardo-Pintaux — które zdały z powodzeniem egzamin praktyczny — jest jednym z pozytywnych rozwiązań omawianego zagadnienia.

Dysze Pintaux, wprowadzone przez Ricardo, zapewniają silnikom wysokoprężnym z komorami wirowymi — zarówno przy rozruchu, jak i podczas pracy na obrotach nominalnych i pod pełnym obciążeniem — korzystny kierunek wtryskiwania paliwa.

Wyjątkowym rozwiązaniem konstrukcyjnym dla dysz Pintaux stała się zwykła dysza czopikowa, typu dławiącego. Gdy silnik wysokoprężny pracuje na niskich obrotach — pompa wtryskowa tłoczy paliwo stosunkowo powoli. W takich okolicznościach iglica dyszy czopikowej podnosi się jedynie na części swego pełnego skoku. W dyszy dławiącej, przy niewielkim podniesieniu się iglicy, wolny przekrój przełotowy dla paliwa jest bardzo mały, ponieważ czopik dławiący nie wysuwa się jeszcze całkowicie z kanału wylotowego. Prawie całkowite przesłonięcie otworu wylotowego

dyszy dławiącej powoduje powstawanie znacznej różnicy ciśnień, co zapewnia wtryskiwanym cząsteczkom paliwa dostateczną siłę przenikania.

Dysza Pintaux powstaje ze zwykłej dławiącej dyszy czopikowej przez nawiercenie — pod żądanym kątem — skośnego kanałka, łączącego przestrzeń bezpośrednio pod pierścieniową powierzchnią przylegania iglicy do gniazda z komorą wirową, jak to obrazuje rys. 1.



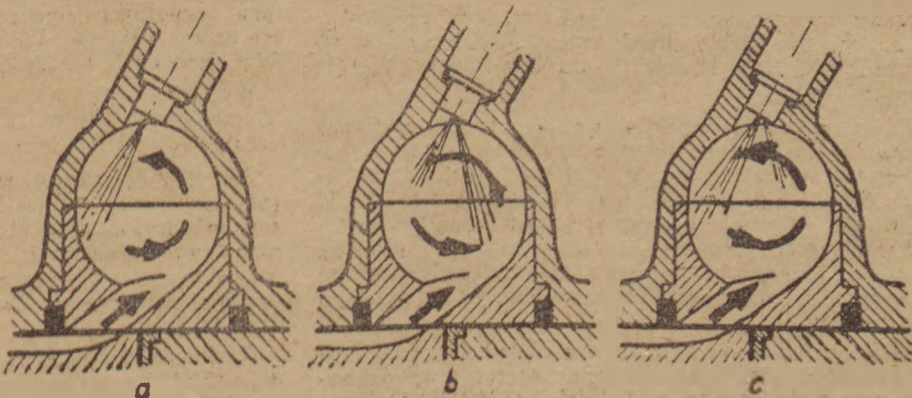
Rys. 1. Schematyczny przekrój dyszy Pintaux: a) kierunek dopływu paliwa; b) korpus dyszy; c) skośny kanał wylotowy; d) czopik sterujący; e) czopik dławiący; f) siędnienie iglicy; g) iglica.

Gdy silnik pracuje na niewielkiej liczbie obrotów — na skutek stosunkowo powolnego tłoczenia paliwa przez pompę wtryskową — w przestrzeni przed kanałem wylotowym dyszy, przesłoniętym jeszcze przez czopik iglicy, panuje wysokie ciśnienie statyczne, które powoduje silne wtryskiwanie paliwa przez kanał skośny. Równocześnie przez główny kanał wylotowy wydostaje się jedynie nieznaczna ilość paliwa, gdyż wolny przekrój przełotowy dyszy przesłania jeszcze dławiący czopik iglicy.

Taki sposób wtryskiwania paliwa przedstawia rys. 2b. Strumień paliwa wtryskujący z kanału skośnego napotyka na swej drodze sprężone powietrze zawierane w przeciwnym kierunku, co przyczynia się do wydawniejszego rozdrobnienia się kropelek paliwa, a tym samym stwarza korzystniejsze warunki dla procesu spalania. Ponieważ najdrobniejsze kropleki paliwa grupują się w okolicy środka komory wirowej — to jest w strefie najwyższych temperatur w okresie rozruchu — zapłon paliwa następuje ze stosunkowo niewielkim opóźnieniem.

Podczas pracy silnika w zakresie obrotów bliskich obrotom nominalnym wzrasta wydawnie ilość paliwa tłoczonego przez pompę wtryskową. W takim przypadku zmienia się zasadniczo sposób wtryskiwania paliwa przez dyszę Pintaux. Na skutek znacznego powiększenia się dawki paliwa,

Rys. 2. Kierunek wtryskiwania paliwa do komór wirowych silników wysokoprężnych: a) zwykła dysza czopikowa; b) dysza Pintaux — działanie w czasie biegu jałowego; c) dysza Pintaux — działanie przy pełnych obrotach.

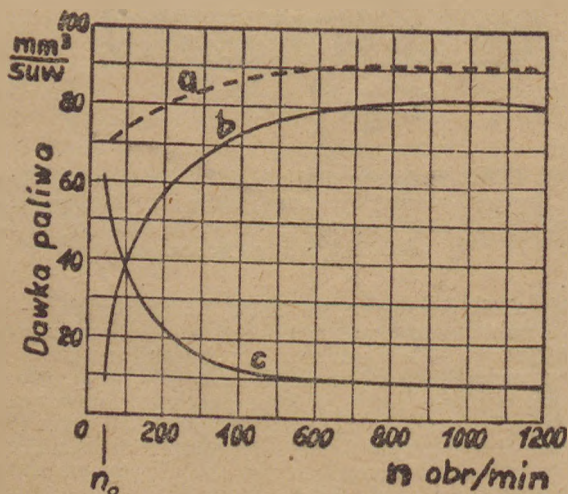


podawanej na każdy suw pracy — iglica podnosi się na pełnej długości swego skoku. W takich okolicznościach czopik dławiący iglicy wysuwa się całkowicie z głównego kanału wylotowego odsłaniając znacznie większy wolny przekrój niż ma to miejsce przy częściowym podniesieniu się iglicy.

W omawianej sytuacji — na skutek zaniku ciśnienia statycznego w przestrzeni poniżej pierścieniowej powierzchni przylegania iglicy do siedzenia — większa część tłoczony dawki paliwa wypływa przez kanał główny — a jedynie niewielka ilość paliwa wydostaje się przez skośny kanał wylotowy. Sposób wtryskiwania paliwa przez dyszę Pintaux pokazany jest na rys. 2c.

Pomiędzy przedstawionymi powyżej przypadkami granicznymi — stosunek ilości paliwa wtryskiwanego przez kanał główny i kanał skośny zmienia się w sposób ciągły — w zależności od chwilowej liczby obrotów silnika, (inaczej — w zależności od chwilowej wielkości ciśnienia statycznego poniżej pierścieniowej powierzchni siedzenia iglicy).

Taki przebieg zjawisk wtryskiwania potwierdzają badania laboratoryjne, podczas których mierzy się — dla określonej liczby obrotów wałka kulczkowego pompy wtryskowej — ilości paliwa wtryskiwanego oddzielnie z każdego z kanałków wylotowych. Rys. 3 przedstawia wykres sporządzony na podstawie wyników uzyskanych przy omawianych pomiarach.



Rys. 3. Wykres ilustrujący ilość paliwa wtryskiwanego przez kanały dyszy Pintaux, w zależności od chwilowej liczby obrotów silnika. a) całkowite ilości paliwa; b) ilości paliwa wtryskiwane przez główny kanał wylotowy; c) ilości paliwa wtryskiwane przez skośny kanał wylotowy.

Przez kanał skośny wytryskuje stale pewna ilość paliwa niezależnie od chwilowej liczby obrotów — co uniemożliwia osadzanie się nagaru lub zanieczyszczeń, które mogłyby zmniejszać wolny przekrój przelotowy w kanale skośnym.

Do chwili obecnej nie opublikowano niestety wyników badań na temat, jak przedstawia się stosunek ilości paliwa wtryskiwanego przez kanał główny i kanał skośny w zależności od czasu upływającego od chwili rozpoczęcia się wtryskiwania. Można przyjąć z dużym prawdopodobieństwem, że główna ilość paliwa wtryskiwanego przez kanał skośny wydostaje się w pierwszej fazie procesu wtryskiwania, to jest bezpośrednio po otwarciu się wolnego przelotu pomiędzy iglicą i jej siedzeniem (jedynie w tym bowiem okresie powstaje dostateczne ciśnienie statyczne potrzebne dla wytłoczenia znaczniejszych ilości paliwa przez kanał skośny; w następnej fazie wtryskiwania ciśnienie statyczne raptownie zanika od chwili gdy czopik dławiący wysuwa się z kanału wylotowego).

Jak widać z powyższego — sposób wtryskiwania paliwa przez dyszę Pintaux przypomina w przybliżeniu działanie wtryskiwacza podwójnego.

Warto zwrócić uwagę na fakt, iż wtryskiwanie określonych ilości paliwa przez kanał skośny w pierwszej fazie procesu wtryskiwania zmniejsza wydatnie opóźnienie zapłonu wtryskiwanego przez kanał główny, przez co praca silnika jest elastyczniejsza i bardziej równomierna.

Korzyści wynikające z zastosowania dysz typu Pintaux w silnikach wysokoprężnych z komorami wirowymi, zaznaczają się tym wyraźniej — im niższe są chwilowe obroty silnika. Jako przykład przytoczyć można fakt, iż silniki z dyszami Pintaux można uruchamiać w temperaturze o 15°C niższej — niż ma to miejsce w identycznych warunkach przy stosowaniu normalnych dysz dławiących.

Oprócz omówionych powyżej zalet dysz Pintaux, wspomnieć należy o jeszcze jednej okoliczności przyczyniającej się do ich rozpowszechniania. Ilość paliwa wtryskiwanego przez kanał skośny zależy w głównej mierze od jego średnicy. Nadto przez sam fakt istnienia skośnego kanału zanika się znaczenie dokładności pasowania czopika dławiącego w głównym kanale wylotowym dyszy, decydującej o przydatności i wartości zwykłej dyszy dławiącej.

Dla dysz Pintaux staje się mniej istotną kwestią doboru właściwego pasowania czopika w głównym kanale wylotowym — oraz prawidłowego wykonania tych elementów w bardzo wąskich granicach tolerancji — sprawiającej największą trudność przy produkcji zwykłych dysz dławiących.

Okoliczność ta jest bardzo poważną zaletą dysz Pintaux w porównaniu ze zwykłymi dyszami dławiącymi, zarówno gdy chodzi o dobór kompletu dysz dla jednego silnika, jak i pod kątem widzenia produkcji.

Według „Krafftfahrzeug Technik“, zeszyt 5, str. 149 (1952), „Die Ricardo-Pintaux Düse“.

opracował W L

Krajowa Narada Technicznej Obsługi Samochodów

W dniach 12 i 13 grudnia ub. r. odbyła się w Krakowie Ogólnokrajowa Narada Technicznej Obsługi Samochodów.

Narada odbywała się w nięknym gmachu Akademii Górniczej. Aula Akademii wypełniona była przedstawicielami pracowników stacji obsługi z całej Polski oraz zaproszonymi gośćmi. Obecni byli przedstawiciel Ministerstwa Transportu D. i L., przedstawiciele Centralnego Zarządu Sprzętu Samochodowego.

Zjazd ten miał szczególnie ważne znaczenie ponieważ odbywał się na przełomie nowego etapu rozwojowego przedsiębiorstwa — TOS został wydzielony z Centralnego Zarządu S. S. i bezpośrednio podporządkowany MTD i L. W związku z tą zmianą organizacyjną należało podsumować wynik poprzedniej działalności, wyciągnąć wnioski na przyszłość oraz zastanowić się nad nowymi obowiązkami związanymi z „awansem“ TOS'u w hierarchii gospodarki samochodowej.

Zgodnie z tymi założeniami odpowiednio był ułożony program obrad oraz tematyka referatów. Program wyglądał następująco (ważniejsze punkty). I dzień (12.XII.52 r.) Referaty.

1) Zadania TOS'u w świetle wytycznych VII Plenum (Ob. Miazga); 2) Analiza dotychczasowej działalności TOS'u i wytyczne na rok 1953 (Ob. Dziurawiec); 3) Zadania pionu technicznego (ob. inż. Weisliński); 4) Analiza gospodarki finansowej i zadania oszczędnościowe na rok 1953 (ob. Ładziński). II dzień (13.XII.52 r.) 1. Wycieczka do S. O. 22; 2) dyskusja.

Wygłoszone referaty oraz wypowiedzi poszczególnych uczestników narady nakreśliły następujący obraz działalności i planów TOS'u na przyszłość.

Rok 1952 był rokiem, w którym uzyskano cały szereg sukcesów i usunięto niektóre niedomagania. Poważne sukcesy to wprowadzenie akordów jako pierwszego etapu prac cennikowych. Likwidacja przerostów administracyjnych, co pozwoliło na zredukowanie 80-ciu etatów. Dalej wprowadzono obniżkę cen napraw dla użytkowników w wysokości około 30 proc.

Bardzo poważnym sukcesem było wykonanie przedterminowe do dnia 15.XI.52 r. planu rocznego produkcji przez siedemnaście Stacji Obsług — które zameldowały o wykonaniu za-

dań trzeciego roku Planu 6-letniego. Trzy pozostałe stacje, a mianowicie S. O. 1 — W-wa, S. O. 8 — Poznań i S. O. 7 Szczecin donoszą, że ich roczne plany produkcyjne zostały również wykonane w roku 1952-im.

Procent wykonania planu w stosunku do planu rocznego kształtuje się następująco: S. O. 14 — Kielce — 168 proc.; S. O. 10 — Gdynia — 148,1 proc.; S. O. 3 — Toruń — 142,9 proc. Pozostałe stacje również przekroczyły plan za wyjątkiem S. O. 7 — Szczecin — 99,2 proc.

To wysokie (w większości przypadków) przekroczenie planu — to w dużej mierze zasługa wprowadzenia akordów i socjalistycznego współzawodnictwa międzystacyjnego. Niestety obok tych tak poważnych i niewątpliwych osiągnięć istnieje cały szereg braków, o których uczestnicy narady zupełnie jasno i wyraźnie mówili. Najważniejsze z nich omówimy poniżej.

Tak więc — nieodpowiedni plan kont, jako niezyciowy i nie mający zastosowania w TOS'ie dawał w wyniku błędny obraz sytuacji finansowej przedsiębiorstwa.

Dalej — niedociągnięcia organizacyjne jak: brak instrukcji dla całego szeregu zagadnień technicznych, wydawanie zarządzeń i instrukcji równoległych itp.

Nadto wymienić należy niedbały stosunek pracowników do urządzeń (co m. in. hamuje zwiększenie wydajności pracy), nie upłyntywanie zbędnych maszyn i urządzeń, wysokie ilości godzin opuszczonych i godzin przesłojów. Rzecz charakterystyczna, że w zaniedbaniach tych przodują S. O., w których jest zła organizacja i brak kontraktacji usług.

Plan zatrudnienia wykonano w 94,6 proc.

Obok już wymienionych braków i kłopotów należy wymienić jeszcze płynność kadr, która kształtuje się w poszczególnych S. O. następująco: S. O. W-wa nr 25 — 16,3 zwolnień; S. O. Szczecin — 14,8 proc.; S. O. Poznań — 3,5 proc.; S. O. Toruń 3,5 proc.; S. O. Rzeszów — 2,5 proc.

Zaobserwowano również poważne niedociągnięcia w tak bardzo ważnej dziedzinie jaką jest ruch współzawodnictwa. Współzawodnictwo ma charakter żywiołowy, nieskoordynowany, kontrola zobowiązań jest bardzo słaba, nie wszyscy biorą udział we współzawodnictwie (na przykład pracownicy umysłowi w nikłym procencie), plany produkcyjne nie wszędzie są doprowadzane do pracownika, zbyt słaba jest popularyzacja współzawodnictwa, niedocenianie racjonalizacji i wynalazczości pracowniczey dla ułatwienia wykonania i przekroczenia założeń planu. W niektórych S. O. toleluje się niewłaściwy styl pracy — kumoterstwo i „stosunki sędziackie“.

Od roku 1950 nie nie zrobiono w celu rozszerzenia sieci S. O. na terenie kraju, nastąpiło przyhamowanie rozwoju i to w wielu kierunkach, tak jakby przedsiębiorstwo osiągnęło już swój punkt szczytowy organizacji.

Na stacjach pracuje się dotychczas metodami drobnorazrządowymi, zacofanymi. Duże ilości nowoczesnych urządzeń i narzędzi są przechowywane w magazynach i nie używane z powodu braku instrukcji. Obecne stacje obsługi mają charakter „pogotowia“, a nie „ambulatorium“ samochodów.

Słabo rozwija się akcja kontraktacji usług, pomimo wyraźnej obniżki cen napraw. Powodem tego jest brak zaufania użytkownika, co ma niesłusznie swoje uzasadnienie — niektóre S. O. wykonują pracę niestaranie i nieterminowo. Taki styl pracy powoduje niszczenie sprzętu, naraża życie i zdrowie użytkownika oraz podrywa zaufanie.

Wskutek takiej sytuacji niektórzy bardziej zapobiegliwi użytkownicy sami organizują własne stacje — uważając że wykonają obsługę taniej i prędzej.

Jak widać z podanych wyżej faktów obecny stan organizacyjny i techniczny T. O. S. wymaga zdecydowanej akcji usprawniającej.

Przyczyn błędów w pracy S. O-ów jest bardzo wiele, niewątpliwie źródłem ich jest nie wyłączenie przy założeniu przedsiębiorstwa właściwej linii rozwoju, która dopiero na przełomie lat 1948/49 została ustalona przez PKPG. W tym samym czasie dopiero zaczęto otrzymywać literaturę rażącą, która pozwoliła na korzystanie z tak cennych rażących doświadczeń i wzorów.

* * *

Drugim momentem zwrotnym określającym zadania TOS-u było powołanie do życia Ministerstwa Transportu Drogowego i Lotniczego. Dla dalszego usprawnienia pracy

MTD i L. postanowiło od 1 stycznia 1953 r. wyodrębnić TOS z centralnego zarządu i podporządkować go bezpośrednio ministerstwu.

Zmiana ta aczkolwiek ma na celu stworzenie jak najlepszych warunków rozwoju przedsiębiorstwa, nakłada również na cały szereg poważnych i nowych obowiązków. Należy więc przede wszystkim usunąć stare grzechy i braki.

W związku z tym opracowano nowy plan etatów pracowników umysłowych dzieląc S. O. na trzy grupy, według ilości zatrudnionych pracowników.

I grupa 14 etatów prac. umysłowych.

II grupa 16 etatów prac. umysłowych.

III grupa 22 etatów prac. umysłowych.

Należy zwiększyć zakres działalności TOS'u oraz przepustowość stacji drogą budowy nowych stacji i przebudowy starych obiektów.

Walka na wszystkich odcinkach pracy S. O. o obniżenie kosztów własnych, przejście na pracę dwuzmianową tam gdzie to jest technicznie i gospodarczo uzasadnione, zdecydowane polepszenie jakości napraw — oto podstawowe wytyczne pracy S. O. w roku bieżącym. Stacje obsługi muszą przekształcić i zorganizować swą pracę w taki sposób, aby zaisnialy bodźce ekonomiczne do korzystania z usług TOS. Naprawy wykonywane w sposób partacki — źle i niechlujnie, w wielu przypadkach metodami chałupniczymi, „podwórkowo“ — muszą się wreszcie skończyć.

Wydajność pracy powinna być powiększona drogą: 1) podniesienia kwalifikacji pracowników; 2) ulepszenia procesów technologicznych; 3) sprawniejszej organizacji.

Najbardziej palącą sprawą jest konieczność zmiany stylu pracy w celu podwyższenia jakości wykonywanych napraw. Kierownicy poszczególnych S. O. powinni przestawić się na inne „tory“, powinni zdawać sobie dokładnie sprawę z własnych obowiązków, a nie zwracać się z każdą trudnością do dyrekcji. Dyrekcja bez współpracy z terenem sama nie zdziała, zasypanya natomiast lawinami próśb nie będzie mogła wszystkiemu podołać, będąc w założeniu komórką kontrolną i koordynującą pracę S. O. W dziale finansowym nastąpi zmiana planu kont i już od 1.1.53 r. będzie wprowadzony nowy branżowy plan kont odpowiadający charakterom prac usługowych tej instytucji. Opracowywany jest nowy system płacy oparty na sprawliwym wynagrodzeniu, rozróżniający pracę niewykwalifikowaną od pracy wykwalifikowanej, pracę lekką od ciężkiej. Przewidywana jest dalsza likwidacja przerostów administracyjnych, uwypuklenie znaczenia dobrze działającej księgowości wśród personelu technicznego, tak aby pracownicy potrafili zawsze ocenić sytuację finansową zakładu i wyciągnąć odpowiednie wnioski.

Podstawowym elementem pracy powinien być plan. Plan na rok 1953 (ilościowy i w asortymentach) przewiduje wzrost produkcji oparty na przewidywanym zwiększeniu wydajności. Aby wykonywanie planu przebiegało właściwie należy kontrolować jego przebieg.

Należy również specjalną uwagę zwrócić na obniżkę kosztów własnych — co można uzyskać przez podwyższenie jakości wykonywanych prac i przez oszczędności.

Na odcinku szkolenia przyzakładowego trzeba jak najszybciej usunąć zaniedbania. W roku 1952 nie było przewidzianych żadnych kredytów na szkolenie. W roku 1953 już będą przeznaczone na ten cel pieniądze. Stacja Obsługi nr 22 w Krakowie ma służyć między innymi jako ośrodek szkoleniowy pracowników TOS'u.

* * *

Jak widać z powyższych uwag plan zamierzeń organizacyjnych TOS-ów jest rozległy i będzie wymagał wiele pracy od swojego aktywnego gospodarzo-technicznego. Wydzielenie przedsiębiorstwa z Centralnego Zarządu nie może spowodować żadnych zaburzeń w produkcji. Współpraca między stacjami obsługi, dyrekcją i instytucjami współpracującymi musi ulec pogłębieniu i nadal się rozwijać.

Prowadzona dyskusja w czasie narady wykazywała, że jeszcze nie wszyscy koledzy zorientowali się dostatecznie co do roli O. S-ów w Polsce Ludowej. Nie wszyscy byli przygotowani do odpowiedzi na zasadnicze tezy postawione w dyskusji przez Dyr. Ob. Koszyka, które brzmiały: 1) jak wyglądało przejmowanie przez zakłady planu na rok 1953, czy brał w tym udział cały aktyw? 2) czy można przejść na pracę dwuzmianową? 3) czy istnieją możliwości dalszego

obniżenia kosztów własnych i produkcyjnych? 4) co zostało uczynione w sprawie kontraktacji usług?

Z przebiegu dyskusji wynikało mimo wszystko, że istnieje cały szereg ukrytych rezerw produkcyjnych w poszczególnych stacjach obsługi. Rezerwy te, pomimo trudności, dadzą się i muszą być wykorzystane. Prawie wszystkie stacje mogą (choćby nawet częściowo) wprowadzić pracę dwuzmianową.

* * *

Podajemy niżej najbardziej charakterystyczne wypowiedzi uczestników narady.

Kol. Stępniewicz z dyrekcji W-wa nakreślił zadania obsługi i wykazał różnice między obsługą samochodów w okresie gwarancyjnym w państwach kapitalistycznych i Demokracji Ludowej, skarżył się na niewłaściwy stosunek niektórych fabryk samochodów jak np. FSO do zagadnienia przeglądów gwarancyjnych.

Kol. Stalski — Katowice uważa, że będą trudności w wykonywaniu planu w asortymencie, co jest zależne według kol. Stalskiego tylko od ilości i rodzaju zgłoszonych marek samochodów na okres planowany.

Przedstawiciel S. O. — Bydgoszcz stwierdził, że istnieje trudności w ściąganiu należności od użytkowników, którzy świadomie lub nieświadomie podają błędne numery kont. Najgorszym płatnikiem są zakłady napraw samochodów. Dalej mówca podkreśla, że należałoby ujednolicić prowadzenie gospodarki finansowej, gdyż każda stacja ma swój własny system. Na zakończenie dyskusyjną stawia pytanie w jaki sposób w nowej unowie zbiorowej jest rozwiązana sprawa odzieży ochronnej.

Przedstawiciel S. O. — Poznań porusza sprawę instrukcji obsługi nowych samochodów. S. O. obsługują bardzo często nowe nieznane typy wozów tylko na podstawie uwag kierowców — jak wielokrotnie stwierdzono uwag błędnych.

* * *

W drugim dniu obrad t. zn. 13.XII.52 r. uczestnicy odbyli samochodem PKS wycieczkę do S. O.—22.

Zwiedzana stacja obsługi znajduje się jeszcze w budo-

wie. Jest to wzorowa stacja, w której ma być zorganizowany między innymi ośrodek szkoleniowy pracowników TOS'u.

Przebieg budowy jest złym przykładem planowego budownictwa — to znaczy ciągnie się już od kilku lat.. Należy jednak stwierdzić, że TOS postanowił przyspieszyć zakończenie budowy i obiecuje zakończyć ją w roku 1953.

Dyrektor TOS'u zwrócił uczestnikom wycieczki uwagę, że zwiedzany obiekt i jego projekt ma charakter doświadczalny. Doświadczenia zdobyte przy budowie tej stacji służą do projektowania budowy nowych S. O. na terenie kraju. Poważnym jednak utrudnieniem w realizacji budów jest ciągła zmiana założeń, a nawet w pewnych przypadkach całkowity ich brak. Ten fakt był powodem, że zmieniło się ciągle przeznaczenie, niektórych pomieszczeń, co w efekcie dało nieracjonalne — ze względu na przeznaczenie — wykorzystanie powierzchni bądź światła.

Typowym przykładem złego usytuowania jest dział obsługi motocykli, jak również zbyt mała lakiernia krakowskiego O. S'u.

Dlaczego dopiero teraz zbierane są dane przy pomocy ankiet — czy S. O. ma zajmować się konserwacją ogumienia i ładowaniem akumulatorów. Wydaje się nam, że najlepszym rozwiązaniem palących zagadnień będzie jak najszybsze wykończenie budowy i sprawdzenie praktyczne technicznych założeń.

Obok podanych tutaj uwag krytycznych należy podać dla całości obrazu nowe pozytywne elementy krakowskiego obiektu. Przede wszystkim jest to nowoczesna stacja w całym słowa tego znaczeniu. Pracownicy mają piękne urządzenia socjalne jak szatnie, umywalnie i stołówkę. Miejsca pracy są dobrze oświetlone i przestronne. Prawdopodobnie są rozwiązywane przebiegi linii stanowisk roboczych. Kanały mają wystarczające oświetlenie i specjalne wnęki na narzędzia.

Kończąc te uwagi obserwatora Krajowej Narady TOS'u, my wszyscy ludzie transportu i motoryzacji oraz użytkownicy pragniemy złożyć jak najlepsze życzenia kolegom z TOS'u, aby rok 1953 był rokiem, w którym nazwa Techniczna Obsługa Samochodów zamieni się u użytkownika na Wzorową Obsługę Samochodów.

inż. Jerzy Kowalski

Uroczystość wręczenia pierwszych odznak Wzorowego Kierowcy

Minister Transportu Drogowego i Lotniczego Jan Rustecki nadał w dniu 30 grudnia 1952 roku wzorowym kierowcom pojazdów samochodowych z terenu całej Polski pierwsze odznaki „Wzorowego Kierowcy”.

W uroczystości udział wzięli przedstawiciele Komitetu Centralnego PZPR, Urzędu Rady Ministrów, Państwowej Komisji Planowania Gospodarczego, Ministerstwa Obrony Narodowej, Ministerstwa Bezpieczeństwa Publicznego, Komendy Głównej M. O., Związku Młodzieży Polskiej, Zarządu Głównego Związku Zawodowego Pracowników Transportu Drogowego i Lotniczego, Polskiego Związku Motoryzacyjnego, przedstawiciele różnych resortów oraz licznie zebrani pracownicy Ministerstwa Transportu Drogowego i Lotniczego.

Minister Jan Rustecki, przemawiając do zebranych, omówił szczegółowo rolę i znaczenie pracy kierowców pojazdów samochodowych w rozwoju transportu drogowego, wskazując że sprawne funkcjonowanie transportu ma zasadniczy i dominujący wpływ na rozwój obrotu towarowego w kraju i jest ogniwem łączności pomiędzy przemysłem i rolnictwem. Sprawnie działający transport jest więc jednym z podstawowych elementów rozwoju całokształtu gospodarki narodowej.

Odznaki „Wzorowego Kierowcy” otrzymali:

Odznaki II stopnia (srebrne) otrzymali: 1) Patella Jan — z Woj. Kom. Straży Poż. w Poznaniu, 2) Swierkosz Michał — z Prez. Woj. Rady Nar. Kielce, 3) Jaroszewicz Michał — z Min. Transp. Drog. i Lotn., 4) Szymczak Leon — z Eksp. PKS Tow. w Łodzi, 5) Szynek Jan —

z Eksp. PKS Tow. w Lesznie, 6) Czyżak Mieczysław — z Eksp. PKS w Gnieźnie, 7) Gliczyński Roman — z Ekspoz. PKS w Turku, 8) Boruszek Stanisław — z Ekspoz. PKS Osob. w Poznaniu, 9) Skrzypczak Ignacy — z Prez. Woj. Rady Nar. w Poznaniu.

Odznaki III stopnia (brązowe) otrzymali: 1) Antczak Józef — z Ekspoz. PKS w Kaliszu, 2) Kawzowicz Józef — z Ekspoz. PKS Osob. w Poznaniu, 3) Świętek Ludwik — z Ekspoz. PKS w Kaliszu, 4) Kozłowski Franciszek — z Ekspoz. PKS w Turku, 5) Napierała Józef — z Ekspoz. PKS w Bydgoszczy, 6) Kawałkowski Zygmunt — z Ekspoz. PKS w Zielonej Górze, 7) Hreczuch Stanisław — z Ekspoz. PKS w Zielonej Górze, 8) Dawicki Józef — z Ekspoz. PKS w Turku, 9) Marek Antoni — z Ekspoz. PKS w Jeleniej Górze, 10) Kopacz Stanisław — z Ekspoz. PKS Tow. w Poznaniu, 11) Przysztar Karol — z Ekspoz. PKS w Jeleniej Górze, 12) Kayzer Jerzy — z Ekspoz. PKS Tow. w Poznaniu, 13) Lepczyński Józef — ze Stacji PKS Tow. w Srodzie, 14) Hoffman Feliks — z Ekspoz. PKS w Zielonej Górze, 15) Dawidziak Stefan — z Ekspoz. PKS w Słupsku, 16) Dąbrowski Stanisław — z Ekspoz. PKS Tow. w Poznaniu, 17) Dziula Jan — z Biura Proj. Zakł. Włók. w Łodzi, 18) Klimek Jan — z Zakładów Mięsnych w Szczecinie, 19) Metzger Jan — ze Zbiornicy Jajcz. — Drobn. w Tomaszowie Lub., 20) Hanysz Tadeusz — z PPRK Nr 6 w Poznaniu, 21) Woźniak Wiktor — z Kiel. Zakł. Robót Mostow. w Kielcach, 22) Szabla Tadeusz — z Kiel. Zakł. Robót Mostow. w Kielcach, 23) Liro Władysław — z Woj. Zarz. Dróg Publ. w Opolu, 24) Sikorski Stanisław — z Kiel. Przeds. Robót Mostow. w Kiel-



Minister Jan Rustecki rozmawia z nagrodzonymi kierowcami.

(Fot. Krzysztof Radwan)

cach, 25) Rejmak Henryk — z Kiel. Przeds. Rob. Mostow w Kielcach, 26) Macewicz Czesław — z Kiel. Przeds. Rob. Mostow. w Kielcach, 27) Kochanowski Stanisław — z Kiel. Przeds. Rob. Mostow. w Kielcach, 28) Cedro Nikodem — z Kiel. Przeds. Rob. Mostow. w Kielcach, 29) Maksym Mieczysław — z Prez. Woj. Rady Narod. w Kielcach, 30) Cwiertnia Walenty — z Prez. Woj. Rady Narod. w Poznaniu, 31) Lewandowski Wojciech — z Prez. Woj. Rady Narod. w Poznaniu, 32) Nikiel Bronisław — z Prez. Woj. Rady Narod. w Poznaniu, 33) Kupiński Tadeusz — z Prez. Pow. Rady Narod. w Turku, 34) Polkowski Bogusław — z Woj. Zarz. Dróg Publ. w Poznaniu, 35) Szlępka Antoni — z Ministerstwa Żeglugi, 26) Pawłowski Władysław — z Ministerstwa Żeglugi, 37) Grimbarowski Włodzimierz — z Ministerstwa Żeglugi, 38) Szabliński Stanisław — z Ministerstwa Żeglugi, 39) Słomiński Franciszek — z Centr. Prod. Naft. w Białymstoku, 40) Malinowski Antoni — z Centr. Prod. Naft. w Białymstoku, 41) Karpiński Antoni — z Min. Transp. Drog. i Lotn., 42) Karpiński Tadeusz — z centr. Zarz. Dróg Publ. w Warszawie.

* * *

Ob. Bogusław Polkowski z Wojew. Zarządu Dróg Publicznych w Poznaniu, dziękując w imieniu 51 odznaczonych kierowców, złożył zobowiązanie, że wzorowi kierowcy dołożą wszystkich starań, aby doświadczenia swoje i umiejętności przekazywać młodym, mniej wykwalifikowanym kierowcom oraz zwiększyć swój udział we współzawodnictwie i ruchu racjonalizatorskim wśród kierowców — by w ten sposób przyczynić się do podniesienia na wyższy poziom naszego transportu.

Gratulacje i życzenia dalszych sukcesów w pracy dla dobra Polski Ludowej złożyli odznaczonym kierowcom przedstawiciele: Zarządu Głównego Zw. Zaw. Prac. Transportu D. i L. — Ob. F. Celiński i Zarządu Głównego Polskiego Związku Motorowego — inż. J. Toruńczyk.

Uczestnicy uroczystości wśród długotrwałych oklasków przyjęli treść listu do Prezesa Rady Ministrów Bolesława Bieruta, w którym zapewniali Go o swej stałej i nieustępliwej walce o pokój i o wykonanie Planu 6-letniego oraz przesyłają Mu najserdeczniejsze życzenia noworoczne.

Po zakończeniu uroczystości Minister Jan Rustecki po dejmował odznaczonych kierowców lampką wina.

W. Z.

Zawiadamiamy wszystkich prenumeratorów, że urzędy pocztowe oraz listonosze wiejscy i miejscy przyjmują wpłaty na prenumeratę czas. „Motoryzacja”.

RÓŻNE INFORMACJE

PODWYŻKA PŁAC PRACOWNIKÓW SAMOCHODOWYCH

W wykonaniu postanowień części II Uchwały Rady Ministrów z dnia 3 stycznia 1953 r. w sprawie zniesienia bonowego zaopatrzenia, regulacji cen, ogólnej podwyżki płac i zniesienia ograniczeń w handlu nadwyżkami produktów rolniczych, stawki płac zasadniczych oraz inne składniki wynagrodzeń pracowników samochodowych podane w Regulaminie płac stanowiącym załącznik do zarządzenia Przewodniczącego PKPG z dnia 7 maja 1952 roku (Monitor Polski A 46, poz. 642) uległy zmianom.

Zgodnie z Instrukcją Nr 1 Przewodniczącego PKPG z dnia 4 stycznia 1953 r. podwyżka płac kształtuje się następująco: do wynagrodzenia zasadniczego wliczony jest obecnie dodatek wyrównawczy, który w grupach od I do V wynosi 0,21 zł na godzinę.

Nowy zasadniczy zarobek wynosi więc dla kierowców, ich pomocników oraz pracowników warsztatowych jak niżej:

grupa	I	zł 2,93, iub 2,74 za godzinę.
„	II	zł 2,51
„	III	zł 2,20
„	IV	zł 2,11
„	V	zł 1,93

Wynagrodzenie zasadnicze personelu dysponującego taborami wynosi miesięcznie:

grupa	a)	zł 748
grupa	b)	zł 676
grupa	c)	zł 602
grupa	d)	zł 528

Dodatki lokalne, funkcyjne i służbowe zostały podwyższone jednolicie o 20% z zaokrągleniem do 1 zł miesięcznie w górę. Na zasadzie zarządzenia Przewodniczącego PKPG Nr 7 dnia 5 stycznia 1953 r. wysokość wynagrodzeń za pracę w godzinach nadliczbowych należna kierowcom i ich pomocnikom zgodnie z Rozdz. VI-A Regulaminu podwyższa się w sposób podany niżej.

Ryczałtowe wynagrodzenie dla I grupy uposażenia przy wynagrodzeniu zasadniczym (dawnym) 2,08 zł/godz. podwyższa się o 28,9%, a przy wynagrodzeniu 1,92 zł/godz. — o 29,7%.

Wynagrodzenie dla II grupy upos. podwyższa się o 30,6%

„	„	III	„	„	„	o 33,1%
„	„	IV	„	„	„	o 35,2%
„	„	V	„	„	„	o 37,3%

z zaokrągleniem w dół przy kwotach z końcówką do 49 gr. z zaokrągleniem w górę do pełnego złotego przy kwotach z końcówką 50 groszy i więcej.

Premia przysługująca kierowcom i ich pomocnikom za wykorzystanie ładowności pojazdów (Rozd. VI-B)) została podwyższona jednolicie o 25%.

Premie wynikające z Rozdz. VIII Regulaminu zostały podwyższone jak następuje:

1. Premia za oszczędność materiałów pędnych:

- a) za zaoszczędzony 1 litr benzyny wynosi 2,10 zł
- b) „ „ 1 litr oleju gazowego 1.30 zł.

Premia przysługująca kierowcom i ich pomocnikom obsługującym samochody o napędzie paliwami zastępczymi (gaz płynny, gaz wysokosprężony i gaz generatorowy) została podwyższona o 25%.

2. Premia za oszczędność ogumienia obliczona według wzoru podanego w części B pkt. 6 została podwyższona o 25%.

3. Premie za konserwację pojazdu, o których mowa w części C pkt. 5, 6 i 7 zostały podwyższone o 30%.

4. Premia za ciągłość eksploatacji została podwyższona o 30%.

5. Premia za gotowość pojazdu do eksploatacji — została podwyższona o 25%.

Premie dla pracowników warsztatów i stacji obsługi (Rozd. XII pkt. 7) zostały podwyższone jednolicie o 25%.

Premie przysługujące dyspozytorom i kierownikom garażów powyżej 10 pojazdów — za wykorzystanie ładowności pojazdów ciężarowych eksploatowanych przy przewozie towarów i za gotowość do eksploatacji pojazdów

osobowych i pojazdów ciężarowych służących do przewozu osób (Rozdz. XIV) zostały podwyższone jednolicie o 25%.

Zasiłki rodzinne wynoszą obecnie: na pierwsze dziecko — 65 zł, na drugie dziecko 80 zł, na trzecie dziecko 95 zł na czwarte dziecko i następne — 100 zł miesięcznie. Dodatek na żonę pozostał w tej samej wysokości — tj. 30 zł miesięcznie.

Rodzicom, których łączny zarobek nie przekroczy zł 900 miesięcznie będzie ponadto wypłacany dodatek „mleczny” w wysokości 10 zł miesięcznie na każde dziecko nie mające ukończonych siedmiu lat.

Maria Lis

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

NOWE NORMY PRZEBIEGU MIĘDZYNAPRAWCZEGO POJAZDÓW SAMOCHODOWYCH

Minister Transportu Drogowego i Lotniczego zarządzeniem z dnia 23 grudnia 1952 r. unieważnił dotychczas obowiązujące normy przebiegu międzynaprawczego (Dz. T. i Z. K. Nr 24, poz. 156 z 1949 i uzup. Nr 28, poz. 221 z 1950 r.) i w miejsce nich wprowadził nowe normy z ważnością od dnia ogłoszenia zarządzenia w Monitorze Polskim.

Nowe normy różnią się od poprzednich ustaleniem przebiegów kilometrowych między naprawami głównymi bez określenia przebiegów między poprzedzającymi je naprawami średnimi. Nowe normy różnią się poza tym od poprzednich dużą elastycznością i realnością — jeśli chodzi o praktyczne ich zastosowanie. Jest wiele innych jeszcze różnic na dobro nowych norm, o których czytelnicy sami się przekonają porównując stare z nowymi. Na tym miejscu postaramy się zaznajomić czytelników z najważniejszymi zmianami, wpływającymi z zarządzenia, o którym mowa na wstępie.

Przebiegi między naprawami głównymi w tysiącach kilometrów określają tabele od A — G.

TABELA A — SAMOCHODY OSOBOWE

L.p.	Marka	Typ	Przebieg pomiędzy naprawami głównymi w tys. km
1	FSO	M—20 „Warszawa	85
2	GAZ	M—20 „Pobieda“	85
3	GAZ	67, 67 B	70
4	ZIS	110	160
5	BMW	340	60
6	IFA	F8	40
7	IFA	F9	50
8	Skoda	1101, 1102	60
9	Tatra	Tatraplan 600, Tatraplan Sport.	65
10	Chevrolet	DK, EK, 2100 (Fleetmaster, De Luxe)	70
11	Citroen	11 L, 11 BL	60
12	Fiat	1100, 1100 B	50
13	Fiat	1100 L, 1100 BL	40
14	Ford (Jeep)	GPW	50
15	Simca	8	45
16	Willys (Jeep)	MB	50

TABELA B — SAMOCHODY CIĘŻAROWE

L.p.	Marka	Typ	Ładowność w tonach	Przebieg pomiędzy naprawami głównymi w tys. km
1	Star	20	3,5	70*)
2	Star	W-14 (wywrotka)	3,5	65**)
3	FSC	51 „Lublin“	2,5	80
4	GAZ	AA, MM	1,5	40
5	GAZ	51	2,5	80
6	GAZ	63	2	80
7	GAZ	93 (wywrotka)	2,25	75
8	MAZ i JAZ	200	7	70
9	MAZ	205 (wywrotka)	5	65

*) przebieg silnika do naprawy głównej wynosi 40 tys. km.
**) norma tymczasowa.

L.p.	Marka	Typ	Ładowność w tonach	Przebieg pomiędzy naprawami głównymi w tys. km
10	ZIS	5	3	10
11	ZIS	150	3,5	85
12	ZIS	151	2,5	80
13	ZIS	585 (wywrotka)	3,5	75
14	Csepel	D-350	3,5	65
15	IFA	Granit 27	2	50
16	Praga	RN	3	60
17	Praga	RND	3	65
18	Skoda	706R	7,5	90
19	Skoda	706RM (wywrotka)	6,5	80
20	Tatra	111	10	100
21	Bedford	MW	1	45
22	Bedford	OXD	1,5	45
23	Bedford	OYD	4	45
24	Bedford	OLBD, OWLD	5	45
25	Chevrolet			
	Canada	C8A	0,75	50
26	Chevrolet			
	Canada	C—15	1	45
27	Chevrolet			
	Canada	C—15A	0,75	45
28	Chevrolet			
	Canada	C—30	2	45
29	Chevrolet			
	Canada	C—60L, C—60S	4	50
30	Chevrolet			
	U. S. A.	C—7106	2	50
31	Chevrolet	—7107, —7117		
	U. S. A.	4109	2	50
32	Dodge U. S. A.	WC—51, —52, —54 (Sanit.)	0,75	50
33	Dodge U. S. A.	WC—56, —57 (Komandorka)	0,75	50
34	Dodge U. S. A.	WC—62, —63	1,5	50
35	Dodge	T—110—L5, D—60—L/D	4	50
36	Dodge	T—203 B	3	50
37	Fiat	626 NL	3,5	70
38	Fiat	666 N7		
		666 N7/5	7	90
39	Fiat	680 N	7,7	100
40	Fiat S. P. A.	A—10000	10	80
41	Ford Canada	F—15, F—15A	0,75	30
42	Ford Canada	F—30	1,5	30
43	Ford Canada	F—60 S, —L, —T	3	30
44	Ford U. S. A.	GU, 2G8T, 2GT, 19T		
		218 TF	2	80
45	Ford Bryt.	WOT6	4	30
46	Ford Bryt.	WOT8	1,5	30
47	Fordson	WOT—2H	1	30
48	Fordson	WOT8	1,5	30
49	G. M. C.	CKW—332, —353	4	50
50	Horch	IFA H3A	3	70
51	Mack	—	10	80
52	Panhard	IE—35 HL „Novic“	6	60
53	Renault	R—2060	1	50
54	Renault	R—2161	2,5	40
55	Studebaker	US 6, US6x4	4	10

TABELA C — AUTOBUSY

L.p.	Marka	Typ	Przebieg pomiędzy naprawami głównymi w tys. km
1	Star	50	70
2	ZIS	154	140
3	Mavag	M 5	90
4	Mavag	TR 5	70
5	Skoda	706 RO	100
6	Chausson	APH—48	70
7	Chausson	APH—49	80
8	Fiat	666 RN, 666 RN/5	90
9	Leyland	OPS 1, LOPS 3/1	140

Tabela D — ciągniki wolnobieżne mają normy określone w godzinach pracy.

Tabela E — podaje normy dla samochodów nieobjętych tabelami od A — C oraz D. Normy te zostały ustalone dla samochodów osobowych w zależności od pojemności silnika; dla autobusów od ilości miejsc; dla samoch. cięż. od ładowności.

Tabela F — przyczepy autobusowe w zależności od ilości miejsc; ciężarowe od ładowności.

TABELA G — MOTOCYKLE

L.p.	Marka	Pojemność skokowa silnika w cm ³	Przebieg pomiędzy naprawami głównymi w tys. km
1	S. H. L.	125	10
2	Sokół	125	10
3	IŻ	350	25
4	B. M. W.	350	20
5	Jawa	250	20

inne motocykle w zależności od pojemności skokowej silnika.

Normy nie są sztywne i mogą ulegać zmianom w następujących przypadkach:

1. Normy podane w tabelach są podstawą planowania napraw głównych i przyznawania premii za osiągnięcia przebiegu międzynaprawczego. Jeśli doświadczenie wykaże, że poszczególne pojazdy osiągają wyższe normy niż podano w tabelach, to przy planowaniu napraw należy przyjmować przebiegi odpowiednio podwyższone.

2. Normy przebiegów zespołów do naprawy głównej określają się następująco: dla mostu przedniego i mechanizmu kierowniczego 50 proc. normy poj. samochodowego; dla silnika, skrzynki przekładniowej, mostu tylnego i innych zespołów — 100% normy ustalonej dla poj. samochodowego. Powyższe nie dotyczy samochodów: M-20 Warszawa; Lublin 51; GAZ M-20, GAZ-51, 93, 63, 67B; JAZ-200; MAZ-200, 205; ZIS-110, 150, 585, 151, dla których normy przebiegu wynoszą 100% dla wszystkich zespołów.

3. Pojazdy samochodowe fabrycznie nowe mają powiększoną normę przebiegu do pierwszej naprawy głównej o 20%.

4. Normy przebiegów samochodów osobowych, ciężarowych, autobusów i motocykli wyszczególnione w tabelach A, B, C, E, G oraz normy przebiegu tych pojazdów do pierwszej naprawy głównej mogą być zmniejszone o:

- 1) 20% jeżeli pojazd samochodowy pracował stale z przyczepą
- 2) 10% jeżeli pojazd samochodowy pracował 50% przebiegu z przyczepą
- 3) 5% jeżeli pojazd samochodowy pracował 25% przebiegu z przyczepą
- 4) normy powyższe podlegają dalszemu zmniejszeniu o 5% za każdą następną przyczepę;
- 5) powyższe nie dotyczy ciągników przyczepowych;
- 6) normy podane w tabelach od A — G oraz do pierwszej naprawy głównej mają być zmniejszone o 20% dla poj. samoch. pracujących przeważnie w terenie lub na drogach gruntowych;
- 7) zmniejszenie norm wymienione pod 6) może być stosowane niezależnie od zmniejszeń podanych pod 1), 2), 3), 4);
- 8) w wyjątkowych i umotywowanych przypadkach Minister T. D. i L. może zmniejszyć normy.

5. Przed oddaniem poj. samoch. kierowcy normy z ewent. poprawkami powinny być określone przez kier. jedn. samoch. Zmniejszenie norm podanych w poz. 4 powinno być ustalone przez kier. jedn. samoch. na podstawie dokumentów.

6. Pojazd samochodowy, który osiągnął normę, podlega przeglądowi komisijnemu, decydującemu o jego dalszej eksploatacji lub oddaniu do naprawy. To samo dotyczy pojazdu zgłoszonego do naprawy głównej przed osiągnięciem

normy. Komisja powinna w tym przypadku ustalić przyczynę przedwczesnego zużycia pojazdu.

Na tym kończymy krótki informacyjny opis nowych norm przebiegu międzynaprawczego pojazdów samochodowych z tym, że do tego tematu jeszcze niejednokrotnie powrócimy.

A. W.

SPRAWA COFNIĘTYCH „PRAW JAZDY” W ŚWIELE USTAWY O AMNESTII

Od kierowców, którym prezydium rad narodowych cofnęły przed dniem 20 listopada 1952 r. pozwolenia na prowadzenie pojazdów mechanicznych napływają zapytania, czy ustawa o amnestii dotyczy również sprawy cofniętych pozwoleń.

Na pytanie to — naszym zdaniem — należy odpowiedzieć krótko: **nie**.

Ustawa z dnia 22 listopada 1952 r. o amnestii:

1) darowuje, łagodzi względnie zmienia kary w zakresie unormowanym w ustawie, orzeczone za przestępstwa w niej wymienione;

2) darowuje względnie zmniejsza kary w zakresie unormowanym w ustawie orzeczone za występki skarbowe;

3) puszcza w niepamięć i przebacza:

a) przestępstwa, za które ustawy przewidują niezależnie od kar dodatkowych karę pozbawienia wolności do jednego roku lub karę grzywny albo obie kary łącznie;

b) wykroczenia podlegające ukaraniu w trybie postępowania karno - administracyjnego lub sądowego;

c) niektóre występki skarbowe (określone w ustawie);

d) wykroczenia skarbowe

oraz inne jeszcze wykroczenia i naruszenia przepisów, określone w ustawie.

Z przytoczonych wyżej i z innych tu nie wymienionych przepisów ustawy o amnestii wynika, że ustawa ta nie zajmuje się zagadnieniem cofniętych pozwoleń na prowadzenie pojazdów mechanicznych.

Jest to zupełnie słuszne bowiem zagadnienie to leży w zupełnie innej płaszczyźnie.

Cofnięcie pozwolenia kierowcy nie jest represją (karą) za naruszenie przepisów i nie jest orzekane ani przez sądy w postępowaniu karno - sądowym ani przez kolegia przy prezydiach rad narodowych w postępowaniu karno-administracyjnym.

Cofnięcie pozwolenia ma charakter zapobiegawczego działania władz powołanych do sprawowania pieczy nad bezpieczeństwem ruchu na drogach publicznych w stosunku do tych kierowców, których kwalifikacje uległy takiemu obniżeniu, iż kierowcy ci nie dają gwarancji wykonywania swego zawodu bez narażenia na szkodę bezpieczeństwa publicznego.

Należy podkreślić, iż cofnięcie pozwolenia może nastąpić w związku z naruszeniem przez kierowcę przepisów o ruchu drogowym, ale także niezależnie od naruszenia tych przepisów.

W związku z naruszeniem przepisów o ruchu drogowym cofnięcie pozwolenia następuje dla tego, że kierowca naruszający przepisy podrywa zaufanie, jakim powinna się cieszyć osoba, której powierza się tak odpowiedzialne funkcje, jakie spełnia kierowca.

Niezależnie od naruszenia przepisów o ruchu drogowym cofnięcie pozwolenia następuje wówczas, gdy u kierowcy stwierdzono wady organiczne lub cechy psychiczne utrudniające mu prowadzenie pojazdów mechanicznych.

Z powyższego krótkiego omówienia widać jasno, że skoro istota cofnięcia pozwolenia nie polega na działaniu represyjnym lecz na działaniu zapobiegawczym, podyktowanym koniecznością ochrony bezpieczeństwa ruchu drogowego, to w intencjach ustawodawcy nie mogło leżeć i — jak to z powołanej ustawy wynika — nie leżało objęcie amnestią sprawy cofniętych pozwoleń na prowadzenie pojazdów mechanicznych.

dr. J. Buriak

WYNIKI WSPÓŁZAWODNICTWA W III KWARTALE 1952 ROKU W PKS

Na podstawie analizy i podsumowania wyników we współzawodnictwie za III kwartał 1952 roku o tytuł najlepszego w zawodzie w skali Centralnego Zarządu PKS zwycięstwo osiągnęli:

I. Tytuł najlepszej Ekspozytury zdobyła Ekspozytura w Toruniu, załoga której wykonała kwartalne zadania produkcyjne (III kwartału 1952 r.) w 113,17% (w cenach niezmiennych), we współzawodnictwie bierze udział 97,2% ogółu zatrudnionych.

II. Tytuł najlepszej Stacji Obsługi zdobyła Stacja Obsługi Ekspozytury Osobowej w Warszawie osiągając wydajność: w lipcu — 212%, sierpniu — 260%, we wrześniu — 272%.

III. Tytuł najlepszej brygady przeładunkowej zdobyła brygada Czesława Dawidowskiego z Ekspozytury w Gdyni, która przeciętnie wykonuje normy w 314%.

IV. Tytuł najlepszego kierowcy w ruchu autobusowym zdobył Stanisław Hreczuch z Ekspozytury w Zielonej Górze, który przejechał na samochodzie marki „Chausson” 212.382 km bez naprawy głównej, wykonując plan przeciętnie w 270%. Zobowiązania kierowcy Hreczucha przyniosły 127.948 zł oszczędności. Osiągnięty przebieg należy do czołowych w kraju. Kierowca ten jest wzorem i przykładem dla całej załogi.

Za wzorową i przykładową pracę ob. Hreczuch został odznaczony odznaką „Przodownika Pracy”, a ponadto w dniu 30 grudnia 1952 roku został udekorowany przez Ministra Transportu Drogowego i Lotniczego odznaką I stopnia „Wzorowego Kierowcy”.

V. Tytuł najlepszego kierowcy w ruchu towarowym zdobył Antoni Jęczmionka z Ekspozytury w Gliwicach, który — dzięki wzorowej obsłudze powierzonego samochodu marki „Star 20” — przejechał na tym samochodzie — 150.000 km bez naprawy głównej i samochód ten znajduje się w dalszej eksploatacji.

VI. Tytuł najlepszej konduktorki zdobyła Stefania Wawrzak z Ekspozytury Osobowej w Warszawie. W III kwartale 1952 roku wykonała ona plan osobokilometrów w 196%, a oprócz tego odznaczała się dbałością o wygląd autobusu i uprzejmym odnoszeniem się do pasażerów.

(zj.)

ZARZĄDZENIE W SPRAWIE DOSTARCZANIA ŚRODKÓW PRZEWÓZOWYCH DLA ORGANÓW SŁUŻBY BEZPIECZEŃSTWA

Minister Bezpieczeństwa Publicznego wydał zarządzenie (z dn. 24.XI.52 r., opublikowane w Monitorze Polskim z dn. 9.XII.52 — nr A-102) określające organy służby bezpieczeństwa publicznego uprawnione do zgłaszania zapotrzebowania na środki przewozowe oraz w sprawie trybu postępowania w tych sprawach. Zarządzenie Ministra B. P. wiąże się z zarządzeniem Ministra Obrony Narodowej (Monitor Polski nr A-95 z roku 1951) ustalającym obowiązek dostarczania środków przewozowych na rzecz wojska.

Omawiane zarządzenie normuje przypadki, w których organy służby bezpieczeństwa mogą zgłaszać zapotrzebowania na środki przewozowe — zapotrzebowania mogą być zgłaszane jedynie w tych przypadkach gdy środki przewozowe są niezbędne do przewozu osób lub rzeczy w związku z zadaniami służbowymi oraz w rozmiarach koniecznych dla wypełnienia danego zadania.

Poza tym zarządzenie określa organy uprawnione do zgłaszania zapotrzebowania — szefowie wojewódzkich urz. bezp. publicz., komendanci wojewódzcy M. O., dowódcy pułków i brygad w Korpusie Bezp. Wewnętrznego, dowódcy brygad i batalionów Wojsk Ochrony Pogranicza oraz inne jednostki działające na podstawie ich pisemnego upoważnienia.

W przypadkach klęsk żywiołowych oraz w przypadkach gdy ze względu na interes bezpieczeństwa publicznego opóźnienie w uzyskaniu środka przewozowego — grozi nie-

bezpieczeństwem — uprawnionym do zgłaszania zapotrzebowania są wszystkie organy bezpieczeństwa publicznego, KWB i WOP. W tych przypadkach każdy organ służby bezpieczeństwa jest uprawniony do zgłaszania zapotrzebowania (w przypadku gdy organy właściwe do wydania nakazu dostarczenia środków przewozowych nie są na miejscu obecne — organy służby bezpieczeństwa mogą zwrócić się bezpośrednio do sołtysa o spowodowanie dostarczenia środka przewozowego albo też mogą zwrócić się bezpośrednio do posiadacza tego środka z żądaniem natychmiastowego jego dostarczenia).

W razie korzystania ze środka przewozowego w trybie wyjątkowym (klęski żywiołowe itp.) korzystający z tego środka obowiązany jest w ciągu trzech dni od dnia uzyskania środka przewozowego do zawiadomienia władz lub organu uprawnionego do zgłoszenia zapotrzebowania. W przypadkach bezpośredniego zwrócenia się do sołtysa lub posiadacza środka przewozowego — należy zawiadomić prezydium właściwej terenowej rady narodowej oraz doręczyć prezydium rady narodowej zapotrzebowanie.

Zapotrzebowania zgłaszane w trybie zwykłym należy zgłaszać pisemnie do właściwej rady narodowej (gminnej, miejskiej lub dzielnicowej) na 24 godziny przed terminem dostarczenia środków przewozowych, według określonego wzoru (wzór stanowi załącznik omawianego zarządzenia).

Po wykorzystaniu środka przewozowego organ służby bezp. publicz. niezwłocznie po wykorzystaniu winien go zwrócić i wydać obsłudze (kierowcy, woźnicy) pisemne zaświadczenie stwierdzające rodzaj użytego środka przewozowego, ścisły czas korzystania z tego środka oraz ilość przebytych kilometrów w przypadku używania do przewozu pojazdu mechanicznego.

Za użycie dostarczonych środków przewozowych (jak również odszkodowanie w przypadku uszkodzenia, zniszczenia lub straty środka przewozowego) przysługuje wynagrodzenie. Zasady i tryb wynagrodzenia reguluje ustawa z dnia 18.VII.1950 (Dziennik Ustaw — nr 36, poz. 332).

SPZEDAŻ ŁOŻYSK TOCZNYCH DO SAMOCHODÓW NIETYPOWYCH

Łożyska toczne do samochodów nietypowych pochodzące z nadmiernych remanentów motoryzacyjnych — sprzedaje Rejonowe Biuro Handlu Sprzętem Samochodowym w Bydgoszczy.

Przy sprzedaży łożysk tocznych z remanentów zachowana jest następująca kolejność: a) instytucje i przedsiębiorstwa państwowe oraz jednostki gospodarki społecznej; b) przedsiębiorstwa nieuspołecznione, taksówkarze oraz osoby fizyczne.

Instytucje i przedsiębiorstwa państwowe oraz jednostki uspołecznione, pragnące nabyć łożyska toczne z remanentów, powinny przedłożyć przy kupnie zapotrzebowanie zaopatrzone pieczęcią firmową i podpisami.

Przedsiębiorstwa nieuspołecznione, taksówkarze oraz osoby prywatne w celu dokonania kupna powinny składać zamówienia do Rejonowego Biura HSS w Bydgoszczy poparte przez właściwe zrzeszenie gospodarcze, zrzeszenie społeczne, przełożoną władzę petenta lub władzę administracji miejscowej — które stwierdzą konieczność zaopatrzenia.

Należy zwrócić uwagę na to, aby przy zamówieniach pisemnych lub telefonicznych podawać typ i numer katalogowy łożyska. W braku tych danych należy wymienić markę i typ samochodu, do którego łożysko ma być sprzedane, a nadto ściśle określić miejsce w jakim dane łożysko pracuje.

PRZEJMOWANIE I SPRZEDAŻ REMANENTÓW ZESPOŁÓW I CZĘŚCI ZAMIENNYCH GRUPY II I III DO SAMOCHODÓW „TYPOWYCH”

Ministerstwo Transportu Drogowego i Lotniczego powierzyło Centralnemu Biuru Handlu Sprzętem Samochodowym

dowym akcją przejmowania i sprzedaży remanentów zespołów i części do pojazdów samochodowych „typowych” na warunkach następujących:

1) części zamienne grupy II będą zbywane według cenników ramowych zatwierdzonych przez PKPG — obowiązujących przy sprzedaży części „nietypowych”;

2) części grupy III będą zbywane jako złom użytkowy po 1200 zł za 1 tonę (cena zatwierdzona przez PKPG);

3) części nadające się do regeneracji — Rejonowe Biuro HSS będą przekazywały do zakładów regeneracyjnych po uprzednim zakwalifikowaniu do regeneracji przez przedstawiciela — rzeczoznawcę danego zakładu regeneracyjnego;

4) regeneracja odbywałaby się na podstawie planów uzgodnionych z zakładem regeneracyjnym i z „Motozbytem”;

5) po regeneracji Rejonowe Biuro HSS zbywałoby części według cen kalkulacyjnych.

Magazyn główny dla tego rodzaju części oraz całkowitą dystrybucję prowadzić będzie Rej. Biuro HSS — Wrocław, ul. Prełicza 40, tel. 56-48.

Termin rozpoczęcia regeneracji i sprzedaży zostanie podany po ukazaniu się zarządzenia Min. Transp. D. i L. w dzienniku urzędowym i po przygotowaniu pomieszczeń oraz załogi do wyżej wspomnianego celu.

ZE ŚWIATA

RUCH NA AUTOSTRADACH NRD

Wprowadzone ostatnio w życie zarządzenie min. Komunikacji NRD — (Die Autobahnordnung vom 1. Juli 1952) — normujące zagadnienia ruchu pojazdów samochodowych na autostradach zawiera szereg interesujących szczegółów. Zapoznanie się z niektórymi fragmentami tego zarządzenia — podanymi poniżej w dużym skrócie — pozwoli czytelnikowi polskiemu na wyciągnięcie ciekawych wniosków.

1. Zasadnicze postanowienia określają, że autostrady (Autobahnen) przeznaczone są wyłącznie dla ogumionych pojazdów samochodowych. Zarządzenie wyklucza z ruchu, po autostradach wszelkie pojazdy gąsienicowe lub na obręczach żelaznych — o ile użytkownik nie zastosuje gumowych okładzin chroniących nawierzchnię. Nadto, pośrednio z treści zakazów wynika, że wszyscy pozostali uczestnicy ruchu drogowego (poza pojazdami samochodowymi) jak na przykład przechodnie, roweryści, pojazdy konne itp. nie mają prawa korzystać z autostrad.

2. Z treści zarządzenia wynika, że autostrada składa się z dwóch niezależnych jezdni, z których każda przeznaczona jest wyłącznie dla jednego kierunku ruchu. Obie odrębne jezdnie muszą być oddzielone specjalnym pasem granicznym, na przykład trawnikiem. Krzyżowanie jezdni lub kierunków ruchu — w żadnym przypadku nie jest dopuszczalne. Wszelkie skrzyżowania, zarówno jezdni jak i kierunków ruchu muszą być wykonywane na różnych poziomach drogą budowy wiaduktów lub tuneli.

3. Prowadzącemu pojazd dozwala się korzystać tylko z prawej połowy każdej z jezdni. Lewa połowa jezdni musi być oddzielona od prawej wyraźnym pasmem biegnącym w osi jezdni. Z lewej połowy jezdni może korzystać kierowca tylko w przypadku wyprzedzania jadącego przed nim pojazdu, zachowując odpowiednią ostrożność.

Zarządzenie zakazuje zawracania na jezdni lub przejeżdżania przez pasmo odgraniczające jezdnię o przeciwnych kierunkach ruchu. W przypadku konieczności zawrócenia lub zmiany kierunku jazdy na odwrotny do kierunku, w którym porusza się pojazd w danej chwili — kierowca musi dojechać do najbliższego, specjalnie oznaczonego miejsca, w którym wolno zawracać lub zjeżdżać na drugą jezdnię danej autostrady.

Również wjeżdżanie lub zjeżdżanie z jezdni autostrady dopuszczalne jest tylko w specjalnie oznaczonych punktach, przy czym prawo pierwszeństwa przejazdu ma zawsze pojazd poruszający się w danej chwili na jezdni autostrady.

4. Zarządzenie zezwala na zatrzymywanie się pojazdu na autostradzie tylko w przypadkach przymusowych (uszkodzenie pojazdu). Charakterystycznym jest zakaz chwilowego zatrzymywania się na przykład dla zabrania lub wysadzenia pasażera — poza specjalnie oznaczonymi punktami. W każdym przypadku przymusowego zatrzymania się pojazdu na jezdni autostrady, stojący pojazd musi być ściągnięty natychmiast poza jezdnię lub przynajmniej jak najbliższej prawego krawężnika jezdni.

W przypadkach utrudnionej widoczności (po zapadnięciu zmroku lub we mgle) należy zastosować specjalne środki dla ostrzegania nadjeżdżających daną jezdnią kierowców. W omawianych okolicznościach zarządzenie zaleca stosowanie koźła z trzema czerwonymi punktami świetlnymi ułożonymi w trójkąt, lub nakazuje ustawienie przynajmniej jednego czerwonego światła sygnałowego w odległości 50 do 60 metrów poza stojącym pojazdem. Sam pojazd przez cały czas postoju przymusowego musi być oświetlony. Jedyne wyjątek jaki dopuszcza ustawa pod tym względem to przypadek uszkodzenia instalacji elektrycznej pojazdu. Również i w takim przypadku kierowca jest obowiązany ustawić światło ostrzegawcze w przepisanej odległości poza pojazdem.

Zatrzymywanie i parkowanie pojazdów jest dopuszczalne wyłącznie na specjalnie wydzielonych i odpowiednio oznaczonych powierzchniach poza jezdniami autostrady.

5. Zarządzenie dopuszcza czasowo — do chwili wybudowania odpowiednich przejść nad lub pod autostradą — przekraczanie autostrady przez pieszych w specjalnie wyznaczonych punktach. Na każdej jezdni autostrady w odległości 250 m przed wyznaczonym punktem przejścia dla pieszych musi być ustawiony specjalny znak ostrzegawczy dla kierowców.

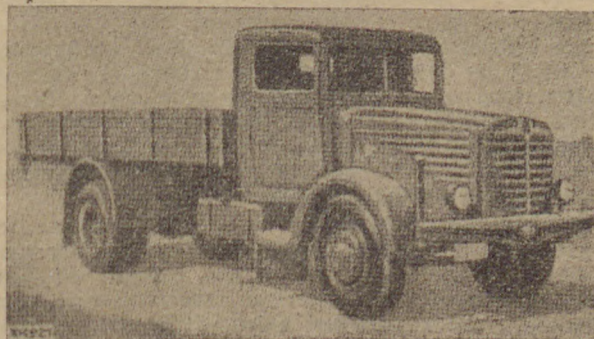
Zarządzenie zakazuje przekraczania autostrady przez pieszych, poza wyznaczonymi punktami przejścia, pod rygorem wysokich kar pieniężnych a nawet aresztu.

6. Zarządzenie nie określa największej prędkości, jaką mogą rozwijać pojazdy samochodowe poruszające się po autostradzie. Sprawę szybkości jazdy unormować mają oddzielne przepisy.

Według „Die Autobahnordnung vom 1. Juli 1952”, Kraftfahrzeugtechnik nr. 9, wrzesień 1952, str. 289. (wl)

5,5 TONOWA CIEŻARÓWKA BUSSING (NRD)

Zakłady samochodowe Büssing (Brunswik — NRD) rozpoczęły seryjną produkcję samochodu ciężarowego nowego typu o nośności 5,5 ton. Nowy model wozu wytwarzany jest w czterech wersjach. W silniku (wysokoprężnym) ulepszono komorę spalania, co w konsekwencji przyniosło oszczędności w zużyciu paliwa — zużycie oleju gazowego w nowym opracowaniu silnika obniżyło się do 23 kg/km (średnia osiągnięta w czasie prób drogowych).



Na zdjęciu nowy model ciężarówki Büssing 5,5 t.

SZYBY PRZEDNIE Z WKŁADKAMI PRZECIWSŁONECZNYMI

Fachowcom ruchu drogowego dobrze znane jest niebezpieczeństwo prowadzenia samochodu w okresie wschodu i zachodu słońca. Ukośne promienie słońca bardzo męczą wzrok kierowcy i często oslepiają go — stanowi to znaną dobrze przyczynę wielu wypadków i katastrof drogowych.

Ostatnio na rynkach zagranicznych pojawiły się szyby odwrotne (przednie) wyposażone we wkładkę tonującą zbyt ostre światło słoneczne. Wkładka pomiędzy dwiema szybami nierozpryskującymi się stanowiącymi całość szyby przedniej — w górnej swej części (tej części która znajduje się mniej więcej na poziomie oczu kierowcy) jest przyciemniona i stonowana środkiem polaryzującym (poliwinylbutyral). Spolaryzowana część wkładki posiada zdolność zatrzymywania części promieni czerwonych i niebieskich — najsilniej działających na wrok ludzki. Środkowa i dolna część wkładki jest normalnie przejrzysta jak zwykła szyba.

Próby przeprowadzone z „tonowanymi“ szybami przednimi wykazały całkowitą ich przydatność — bardzo ułatwiają prowadzenie samochodu w okresie wschodzącego i zachodzącego słońca, a jednocześnie niemal zupełnie nie zmniejszają przezroczystości szyby.

KSIĄŻKI NADEŚLANE

ANDRZEJ PRZEWORSKI, WITOLD LESNIAK, TADEUSZ GRABOWSKI — „Obsługa i konserwacja pomp wtryskowych silników wysokoprężnych“ (stron 200, rys. 55). Nakład 10.000 egz. Wydawnictwa Komunikacyjne, Warszawa 1952 r.

W dobie motoryzowania Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej sprawne działanie transportu samochodowego jest jednym z zasadniczych czynników ułatwiających i przyspieszających realizację Planu 6-letniego. Samochód zarówno ciężarowy jak i osobowy ma do spełnienia poważne zadania, a w gospodarce transportowej odgrywa poważną rolę.

Ograniczona ilość instrukcji, przepisów obsługi dużej jeszcze ilości odmian marek i typów posiadanego parku samochodowego oraz niedostateczna ilość literatury technicznej z dziedziny samochodowej — utrudniają racjonalną eksploatację i obsługę samochodów, powodując poważne straty wskutek przedwczesnego zużycia się taboru. Dotyczy to szczególnie poważnej ilości samochodów z silnikami wysokoprężnymi, które — jako ekonomiczne w eksploatacji, o dużym potencjale tonażowym — wymagają specjalnej opieki i fachowej obsługi, a przede wszystkim obsługi układu wtryskowego.

Książka „Obsługa i konserwacja pomp wtryskowych i wtryskiwaczy silników wysokoprężnych“ — opracowana przez A. Przeworskiego, W. Leśniaka i T. Grabowskiego — na podstawie literatury radzieckiej, niemieckiej i francuskiej oraz danych zaczerpniętych z instrukcji fabrycznych — podaje zasady budowy, obsługi i konserwacji urządzeń wtryskowych silników wysokoprężnych, jak również nieodmagania i charakterystyczne dane regulacji pomp wtryskowych silników wysokoprężnych samochodów eksploatowanych w naszym kraju.

Nie będziemy dalecy od prawdy jeżeli zaznaczymy, że tego typu broszura ujmująca szerzej i zbiorczo wspomniany temat jest pierwszą w Polsce i będzie miała niewątpliwie poważny wpływ na szybsze wyszkolenie i doszkolenie kadr kierowców, pracowników obsługi, pracowników warsztatowych, jak również może być wykorzystana w szkołach zawodowych.

Przy nowym nakładzie wskazanym byłoby by autorzy uzupełnili broszurę podstawowymi obliczeniami wielkości dawkowania paliwa dla różnych silników wysokoprężnych samochodowych oraz rozszerzyli dział regulacji z podkreśleniem najważniejszych czynności mających decydujący wpływ na równomierną pracę silnika.

Podręcznik celowy do rozpowszechnienia w szkołach

zawodowych, PZMoŹu, jak również w szkołach kierowców i na stacjach obsługi.

Zdaniem moim, niezależnie od powyższego, broszura powinna być zgłoszona do Dep. Szkolenia MTDiL i „Motozbytu“, celem odpowiedniego wykorzystania.

inż. Tadeusz Grudziński

UWAGA: broszura jest do nabycia tylko w Polskim Związku Motorowym.

BROSZURA O REJESTRACJI I EWIDENCJI SAMOCHODÓW

Nakładem Wydawnictw Komunikacyjnych wyszła z druku broszura oznaczona znakiem SM-199 omawiająca szczegółowo — na tle obowiązujących instrukcji i zarządzeń — sposób rejestracji i ewidencji pojazdów samochodowych.

Broszura omawia szczegółowo rodzaje pojazdów mechanicznych, sposób ewidencjonowania, dokumentację techniczną i charakterystykę poj. mech., sposób rejestracji, warunki dopuszczenia poj. mech. do ruchu na drogach publicznych, etaty samochodowe, sposób badania technicznego pojazdu i opłaty za te czynności. Wreszcie broszura omawia dowody rejestracyjne, tablice rejestracyjne, oznakowanie pojazdów, rejestrację przyczep oraz wózków elektrycznych do przewożenia bagażu, wreszcie omawia wycofanie pojazdu z ruchu.

Broszurę uznać należy za potrzebną ze względu na podstawy prawne rejestracji samochodów oparte o zarządzenia wydane jeszcze w r. 1937-ym i wielokrotnie uzupełniane szeregiem zarządzeń wydanych po roku 1945-ym. Z tych względów użytkownicy poj. mech. mieli kłopoty przy dopełnianiu warunków potrzebnych przy rejestracji pojazdów. Broszura wyjaśnia wszelkie wątpliwości, prosto i przejrzysto podaje w jaki sposób należy stosować odpowiednie przepisy i załatwić potrzebne formalności związane z dopuszczeniem poj. mech. do ruchu na drogach publicznych.

Broszurę opracował specjalista spraw rejestracyjnych — radca E. Szymankiewicz.

Broszura jest do nabycia w techniczno - gospodarczych księgarniach „Domu Książki“.

G. W. AKIMOW (przełożył mgr. inż. Marian Orman) — *Podstawy nauki o korozji i ochronie metali* (stron 360, rys. 371). Nakład 2.000 egz. Państw. Wyd. Techniczne, Katowice 1952 r. Cena zł 56.

Na wstępie autor podaje określenie korozji, jej klasyfikację oraz walkę z korozją w ZSRR. Rozdział I omawia korozję chemiczną. II — korozję gazową. III — podstawy teorii korozji elektrycznej. IV — szybkość i rozprzestrzenianie się korozji. V — metody badań i pomiarów korozji, VI — metody ochrony przed korozją, VII — odporność chemiczną metali.

Praca podaje podstawy teorii o korozji metali z punktu widzenia nowoczesnej elektrochemii, jak również metody badań zjawisk korozyjnych zachodzące w metalach i ich stopach. Autor podaje metody i sposoby ochrony metali przed korozją.

Książka przeznaczona w pierwszym rzędzie dla pracowników naukowych instytutów badawczych oraz laboratoriów hutniczych. Ze względu na dość przystępny wykład praca może służyć pomocą dla studentów technicznych zakładów naukowych oraz dla każdego, kto się sprawą korozji i strat jakie ona przynosi bliżej interesuje.

PROF. INŻ. FRYDERYK STAUB — *Zastosowanie mikroskopu do badania stali* (str. 38, rys. 46). Nakład 1.120 egz. PWT, Warszawa 1952 r. Cena zł 2,50.

Broszura wydana w ramach Biblioteki Racjonalizatora przeznaczona jest w pierwszym rzędzie dla wszystkich racjonalizatorów zatrudnionych przy kontroli produkowanej stali w przemyśle hutniczym — przy odbiorze półfabrykatów stalowych oraz przy kontroli gotowych przedmiotów ze stali w różnych gałęziach przemysłu metalowego. Dobrze odbite fotografie bardzo ułatwiają praktyczne rozróżnienie różnych rodzajów stali.

INŻ. JERZY ILGNER — *Przenośniki* (wskazówki bezpieczeństwa i higieny pracy) stron 32, rys. 26. Nakład 5.000 egz. PWT, Warszawa 1952 r. Cena 2 zł.

W broszurze omówiono zagadnienie bezpieczeństwa i higieny pracy przy obsłudze przenośników w zakładach pracy. Praca przeznaczona do użytku robotników i referentów ochrony pracy.

OGŁOSZENIA DROBNE

1. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. I Nr. W-0251 wydane przez Wydz. Kom. w Warszawie w roku 1949 na nazw. Jan Marczak zam. w Warszawie ul. Chocimska 11 m. 4.
2. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa 0103 wydane przez PPRN w Gliwicach w roku 1950 na nazw. Władysław Bill zam. Bojków Wiejski Nr. 464, pow. Gliwice.
3. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa Nr 0007 wydane przez Wydz. Kom. w Kielcach w roku 1950 na nazw. Jerzy Soboń zam. grom. Zalesie gm. Korzecko pow. Kielce.
4. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa Nr. 2310 w roku 1949 na nazw. Franciszek Wapniarek zam. w Poznaniu ul. Akacjowa 16.
5. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. II Nr. 0018 wydane przez starostwo w Kluczborku w roku 1949 na nazw. Ludwik Tobis zam. w Kluczborku ul. Chrobrego 22.
6. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. II nr. 0018 wydane przez Zarząd Miejski w Sopotach w roku 1949 na nazw. Roman Klepacki zam. w Koszalinie ul. Gnieźnieńska nr. 62.
7. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. II wydane przez Wydz. Kom. w Warszawie na nazw. Józef Nawrocki zam. Szczypiorno k/Kalisza.
8. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. II nr. 0062 wydane przez Wydz. Kom. w Warszawie w roku 1950 na nazw. Jerzy Marczak zam. w Warszawie ul. Pańska 82 m. 21.
9. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. II Nr. 0858 wydane przez Wydz. Kom. w Warszawie w roku 1950 na nazw. Leonard Wdowczyk zam. w Warszawie ul. Szlinterów 2 m. 17.
10. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. II nr. 1127 wydane przez Wydz. Kom. we Wrocławiu w roku 1949 na nazw. Jan Łapicz zam. we Wrocławiu ul. Czajkowskiego 7 m. 2.
11. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. II wydane przez Wydz. Kom. w Łodzi w roku 1949 na nazw. Tadeusz Żmudziński zam. w Łodzi ul. Pabianicka 105.
12. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa nr. 0100 wydane przez PPRN w Szczecinku w roku 1951 na nazw. Czesław Miłosta zam. w Szczecinku ul. Koszalińska 44.
13. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa nr. W-1095 wydane przez Wydz. Kom. w Warszawie w roku 1952 na nazw. Włodzimierz Surąa zam. w Wawrze ul. Kłasztorna 42 m. 3.
14. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IV Nr. 0053 wydane w roku 1949 na nazw. Edward Łaszczak zam. Kamienicy 368 pow. Bielsko.
15. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa Nr. 0121 wydane przez PPRN w Mińsku Mazowieckim w roku 1952 na nazw. Henryk Jastrzębski zam. w Ostrowie gm. Celestynów, pow. Otwock.
16. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa Nr. 0432 wydane przez Wydz. Kom. w Krakowie w roku 1952 na nazw. Eugeniusz Szczurek zam. w Gorlicach ul. Murwana 32.
17. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. II Nr. 0557 wydane przez Wydz. Kom. w Krakowie w roku 1949 na nazw. Leon Schabik zam. w Krakowie ul. Kasztelańska 30.
18. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. III Nr. 0152 wydane przez b. starostwo w Pruszczu Gdańskim w roku 1949 na nazw. Ludwik Aszyk zam. w Dąbrówce pow. Kościerzyna, p-ta Stare Grabowo, woj. Gdańsk.
19. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa Nr. 0102 wydane przez b. starostwo w Radomsku w roku 1949 na nazw. Marian Mroczek zam. w Radomiu ul. Biała 16.
20. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. I wydane przez PPRN w Warszawie na nazw. Czesław Cybulski zam. w Warszawie ul. Huculska 5.
21. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa Nr. 0336 wydane przez b. starostwo w Kępnie w roku 1949 na nazw. Aleksander Piekarski zam. w Kępnie ul. 1 Maja 1.

22. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. II Nr. 0957 wydane przez Wydz. Kom. we Wrocławiu w roku 1949 na nazw. Tadeusz Małolepszy zam. we Wrocławiu ul. Więckowskiego 19 m. 12.
23. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. I Nr. 0045 wydane przez Wydz. Kom. w Gdańsku w roku 1949 na nazw. Paweł Kaplan zam. w Gdańsku ul. Łąkowa 27.
24. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. II Nr. 0805 wydane przez PWRN w Gdańsku w roku 1952 na nazw. Jan Szczypior zam. Gdańsk-Wrzeszcz kol. Żenci ul. Małogrodowa 75.
25. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. III Nr. 3665 wydane przez PWRN we Wrocławiu na nazw. Kazimierz Jaśkiewicz zam. we Wrocławiu ul. Wałbrzyska 60 m. 1.
26. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa Nr. 144 wydane przez PWRN w Olsztynie w roku 1952 na nazw. Kurt Nigler zam. w Olsztynie ul. Niepodległości 62 m. 1.
27. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. II wydane przez Wydz. Kom. w Warszawie w roku 1950 na nazw. Michał Wieczorek zam. w Warszawie ul. Leśna 44 m. 1.
28. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa Nr. 0006 wydane przez PPRN w Sandomierzu w roku 1951 na nazw. Tadeusz Basak zam. w Kamieniu Plebańskim gm. Dwikozy, pow. Sandomierz.
29. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa Nr. 3145 wydane przez Zarząd Miejski w Świdnicy w roku 1949 na nazw. Antoni Bobków zam. w Świdnicy ul. Łukańskiego 18 m. 4.
30. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa Nr. 1075 wydane przez Wydz. Kom. w Gdańsku w roku 1950 na nazw. Kazimierz Więcko zam. w Gdańsku ul. Karłuska nr. 249.
31. SKRADZIONO prawo jazdy kat. IIIa nr. 0010 wydane przez PWRN we Wrocławiu w roku 1952 na nazw. Maria Garcasz zam. w Radwanicach, gm. Katarzyn, woj. Wrocław.
32. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. II nr. 0003 wydane przez Wydz. Kom. w Warszawie w roku 1949 na nazw. Marian Ogórek zam. w Warszawie ul. Mickiewicza nr. 30 m. 31.
33. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa nr. 1739 wydane przez Wydz. Kom. w Katowicach w roku 1949 na nazw. Bernard Kryst zam. Katowice - Załęże ul. Wojciechowskiego nr. 86 m. 10.
34. SKRADZIONO prawo jazdy kat. I nr. 0036 wydane przez Wydz. Kom. w Gdańsku w roku 1949 na nazw. Kazimierz Ziętek zam. Gdańsk - Oliwa ul. Beniowskiego 72.
35. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa nr. 0069 wydane przez Wydz. Kom. w Szczecinie w roku 1950 na nazw. Antoni Gęstwiński zam. w Toruniu ul. Małe Garbary 1/3 m. 1.
36. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. I nr. W-2047 wydane przez Wydz. Kom. w Warszawie w roku 1949 na nazw. Jan Szubski zam. w Warszawie ul. Łachowska 43 m. 1.
37. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa nr. 0503 wydane przez b. Zarząd Miejski w Sosnowcu w roku 1949 na nazw. Marian Kopeć zam. w Sosnowcu ul. Kaliska 41.
38. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa nr. 003 wydane przez Wydz. Kom. w Gnieźnie w roku 1952 na nazw. Witold Bernaciak zam. w Gnieźnie ul. Polna 7 m. 1.
39. ZAGUBIONO prawo jazdy nr. 0537 wydane w roku 1949 na nazw. Tadeusz Cielecki zam. we Wrocławiu ul. Świeradowska 3 m. 9.
40. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa nr. 0046 wydane w roku 1952 na nazw. Tadeusz Paśko zam. w Karpaczu — Ośrodek FWP.
41. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. II nr. 0073 wydane przez Wydz. Kom. w Koszalinie w roku 1949 na nazw. Wojciech Majchrzak zam. w Koszalinie ul. Kościuszki 57 m. 9.
42. SKRADZIONO prawo jazdy kat. II nr. 0035 wydane przez Wydz. Kom. w Legnicy w roku 1950 na nazw. Henryk Gielniak zam. w Legnicy ul. Cmentarna nr. 3.
43. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa nr. 0309 wydane przez PPRN we Włochach k/W-wy w roku 1951 na nazw. Stanisław Wójcik zam. w Chrzanowie k/Warszawy, ul. Chłopskiego 13.

43. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa nr. 0018 wydane przez PPRN w Jasle w roku 1951 na nazw. Mieczysław Opałka zam. Samokleski nr. 25, pow. Jasło, woj. Rzeszów.
45. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IV wydane przez PRN w Warszawie na nazw. Józef Mazur zam. w Warszawie ul. Piękna 48 m. 58.
46. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa nr. 0105 wydane przez Wydz. Kom. w Radomiu w roku 1949 na nazw. Władysław Drożdż zam. w Piastowie, gm. Wielogóra, pow. Radom.
47. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. III nr. 0026 wydane przez PPRN w Koziencach w roku 1950 na nazw. Ryszard Podgórski zam. w Zwoleniu ul. Cementarna 11, pow. Koziencice woj. Kieleckie.
48. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa nr. W-403 wydane przez PSRN w Warszawie w roku 1951 na nazw. Zygmunt Krajewski zam. we wsi Łęczeszyce, p-ta Biedów pow. Grójec.
49. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa Nr. 2035 wydane przez Wydz. Kom. we Wrocławiu w roku 1949 na nazw. Antoni Parka zam. we Wrocławiu ul. Partyzantów 89 m. 1.
50. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa wydane przez PWRN w Zielonej Górze, w roku 1952 na nazw. Władysław Moryson zam. PGR - Wityn, gm. Zeczyca, p-ta Swiebodzin.
51. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. I nr. 0003 wydane przez Wydz. Kom. w Człuchowie na nazw. Bronisław Sadowski zam. w Człuchowie ul. Traugutta 6.
52. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. II wydane przez Wydz. Kom. w Warszawie na nazw. Józef Stepniak zam. w Warszawie ul. Dobrogniewa 27.
53. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa nr. 0085 wydane przez Wydz. Kom. we Wrocławiu w roku 1952 na nazw. Jan Olejniczak zam. we Wrocławiu ul. Of. Oświęcimskich 17 m. 31.
54. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. II nr 0992 wydane przez Wydz. Kom. we Wrocławiu w roku 1949 na nazw. Juliusz Plan zam. we Wrocławiu ul. Jagiellończyka 31 m. 6.
55. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa nr. 0062 wydane przez PPRN w Trzebini w roku 1951 na nazw. Mieczysław Toda zam. Paniowice, gm. Oborniki Śl.
56. SKRADZIONO dowód rejestracyjny nr. L-0070 wydany przez PWRN w Kielcach w roku 1951 wydany na Ekspozyturę PKS w Ostrowcu ul. Polna 54.
57. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa wydane przez PPRN w Działdowie w roku 1951 na nazw. Stefan Jarzynka zam. Lidzbark ul. Górka nr. 17, pow. Działdowo woj. Olsztyn.
58. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa nr. 0038 wydane przez PPRN w Koninie na nazw. Zenon Łodziewski zam. w Wierzbnie p-ta Słupca, pow. Konin woj. Poznań.
59. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. II nr. 0036 wydane przez b. starostwo w Myślenicach w roku 1949 na nazw. Mieczysław Choralik zam. w Myślenicach ul. Kazimierza Wielkiego 205b.
60. ZAGUBIONO kartę rejestracyjną na samochód nr. A-93895 wydaną dla Rejonu Eksploatacji Dróg Publicznych w Lwówku Śl.
61. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa nr 0003 wydane przez Wydz. Kom. w Grodzisku Mazowieckim w roku 1948 na nazw. Jan Owsiejczyk zam. w Błoniu k. Warszawy, ul. Warszawska 31 m. 13.
62. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa wydane przez PPRN w Ostrowie Mazowieckim w roku 1950 na nazw. Jan Jutrzenka zam. w Ostrowie Mazowieckim ul. Różańska 92.
63. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa nr. 0065 wydane w roku 1952 na nazw. Michał Buchsendler zam. w Legnicy 4 ul. Anielewicza 8.
64. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. III nr. 0001 wydane przez PPRN w Opatowie w roku 1952 na nazw. Henryk Borowski zam. w Bodzechowie, pow. Opatów.
65. ZAGUBIONO prawo jazdy Nr. Kr-3/36 wydane przez PPRN w Miliczu w roku 1951 na nazw. Zygmunt Puzichowski zam. w Miliczu ul. Wszewilki 42.
66. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. II nr. 0022 wydane przez PPRN w Pszczynie w roku 1950 na nazw. Józef Janota zam. w Mikołowie, szosa Pszczyńska 31.
67. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. III nr. 0057 wydane przez PWRN w Katowicach w roku 1952 na nazw. Paweł Hachuł zam. Katowce-Welnowiec ul. Dobra Myśl 28.
68. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa nr. 465 wydane przez Wydz. Kom. w Katowicach w roku 1950 na nazw. Józef Majstrzyk zam. w Szopienicach (Dąbrówka Mała) ul. Wróblewskiego 23 m. 10.
69. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IV nr. 0066 wydane przez PPRN w Częstochowie w roku 1951 na nazw. Stanisław Jeż zam. w Częstochowie ul. Aniołów 30.
70. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa nr. 0034 wydane przez PWRN w Katowicach w roku 1950 na nazw. Wacław Iksal zam. w Katowicach ul. Krasińskiego 7.
71. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IV nr. 0057 wydane w roku 1951 na nazw. Łucjan Grzegorzewicz zam. w Szczecinie ul. B. Krzywoustego 51 m. 6.
72. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. II nr. 0193 wydane przez b. Zarząd Miejski w Częstochowie w roku 1949 na nazw. Władysław Holik zam. w Częstochowie ul. 1 Maja 48 m. 4.
73. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. III nr. 358 wydane przez Wydz. Kom. w Katowicach w roku 1949 na nazw. Szczepan Machulec zam. w Szopienicach Śl. ul. Wałowa 6.
74. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IV nr 0010 wydane przez PWRN we Wrocławiu w roku 1951 na nazw. Roch Ożdżiński zam. we Wrocławiu ul. C. Skłodowskiej 3/5.
75. ZAGUBIONO prawo jazdy IIIa nr 0069 wydane przez Wydz. Kom. w Złotowie w roku 1950 na nazw. Tadeusz Olczak zam. w Warszawie ul. Krogulecka 24 m. 3.
76. ZAGUBIONO prawo jazdy nr 1778 wydane przez Wydz. Kom. w Łodzi w roku 1949 na nazw. Władysław Foszmanowicz zam. w Łodzi ul. Jarosł. Dąbrowskiego 245 m. 27.
77. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. II nr W-0867 wydane przez Wydz. Kom. w Warszawie w roku 1950 na nazw. Stanisław Król zam. Al. 3-go Maja 2/4.
78. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa nr 1678 wydane przez PWRN we Wrocławiu w roku 1951 na nazw. Mironi Galski zam. w Warszawie ul. Stalingradzka 10.
79. ZAGUBIONO prawo jazdy kat IIIa nr 00159 wydane przez Wydz. Kom. we Wrocławiu w roku 1949 na nazw. Włodzimierz Włodarek zam. we Wrocławiu ul. Angielska 9.
80. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. II nr 0237 wydane przez Wydz. Kom. we Wrocławiu w roku 1950 na nazw. Mieczysław Put zam. we Wrocławiu ul. Traugutta 145 m. 12.
81. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa nr 125 wydane przez Zarząd Miejski w Krakowie w roku 1948 na nazw. Adam Drozdowski zam. w Krakowie ul. Mickiewicza 27.
82. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IV nr 0003 wydane przez PPRN w Kluczborku w roku 1951 na nazw. Zdzisław Jagoda zam. w Kluczborku ul. Damrota 13.
83. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa nr 0383 wydane przez PMRN w Bydgoszczy w roku 1951 na nazw. Aleksander Chmielarski zam. w Bydgoszczy ul. 15-go grudnia 18 m. 2.
84. ZAGUBIONO prawo jazdy kat IIIa nr 0006 wydane przez PWRN w Krakowie na nazw. Franciszek Pałac zam. Stopnice 103 pow. Limanowa, woj. Kraków.
85. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa nr 0421 wydane przez b. starostwo w Gostyniu w roku 1949 na nazw. Alojzy Pawlicki zam. w Krobi pow. Gostyń ul. Poznańska 24.
86. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. II wydane przez PMRN w Koszalinie w roku 1950 na nazw. Władysław Berkowski zam. w Warszawie ul. Gen. Sikorskiego nr 17.
87. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa nr 0006 wydane przez PPRN w Środzie Śl. w roku 1951 na nazw. Michał Kuzyk zam. Szczepanów, p-ta Środa Śl.
88. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa nr 108 wydane przez b. starostwo w Kościanie w roku 1949 na nazw. Edward Kostowiak zam. w Poznaniu ul. Przemysłowa 27 m. 19.