

Motoryzacja



**NIECH ŻYJE 1 MAJA, DZIEŃ MIĘDZYNARODOWEJ
SOLIDARNOŚCI MAS PRACUJĄCYCH, DZIEŃ
BRATERSTWA WSZYSTKICH LUDÓW WALCZĄCYCH
O POKÓJ, NIEPODLEGŁOŚĆ I SOCJALIZM!**

T R E Ś Ć

TRANSPORTOWCY WITAJĄ 1 MAJA ZWYCIĘSKIM WYKONANIEM
PLANU I KWARTALU 1953 R.

W TROSCIE O WŁASNOŚĆ SPOŁECZNĄ, PODNIESIENIE JAKOŚCI
PRODUKCJI I OCHRONĘ INTERESÓW SZEROKICH MAS NABYWCÓW
— mgr E. Olechnowicz

DROGI WYKORZYSTANIA REZERW SIŁ ROBOCZYCH W TRANSPOR-
CIE SAMOCHODOWYM — A. Kostecki

PREMIA ZA OBNIŻENIE KOSZTÓW W PKS — Z. Jędrzejewski

JAK MOŻNA SKRÓCIĆ CZAS NA I WYŁADUNKU — Z. Kozłowski

SZKOLENIE WEWNĄTRZZAKŁADOWE W ZAKŁADACH NAPRAW SA-
MOCHODÓW — T. Clar

O KONIECZNOŚCI AWIZOWANIA W TRANSPORCIE — W. Węgiełek

DIAGNOSTYKA SAMOCHODÓW (4) — inż. St. Arczyński — inż. St. Go-
łębiowski

OBSŁUGUJEMY SHL 125 cm³ (2) — inż. J. Kowalski — inż. T. Łaszkiewicz

NOWE KLUBY RACJONALIZATORSKIE — inż. J. Mazurkiewicz

ROŻNE INFORMACJE

ZE ŚWIATA

PRZEGLĄD DOKUMENTACYJNY TRANSPORTU SAMOCHODOWEGO



Nr. 5 — MAJ 1953 r.

Cena 5 zł.

OGŁOSZENIA DROBNE

1. ZAGUBIONO prawa jazdy kat. IIIa, nr 0503, wydane przez PWRN w Stalinogrodzie w roku 1951, na nazw. Brunon Sklon, zam. w Stalinogrodzie, ul. Stalinogrodzka nr 31.
2. ZAGUBIONO prawo jazdy, kat. IIIa, nr 187, wydane w roku 1949 na nazw. Bohdan Hasiński, zam. w Szczecinie, ul. Juranda 11a.
3. ZAGUBIONO prawo jazdy, kat. IIIa, nr 3918, wydane w roku 1949 na nazw. Józef Grustot, zam. w Poznaniu, ul. Kossaka 21 m. 2.
4. ZAGUBIONO prawo jazdy, kat. IIIa, nr 0058, wydane przez Wydz. Kom. w Nysie w roku 1949 na nazw. Józef Skrzypek, zam. w Stalinogrodzie, ul. Wojciechowskiego 44.
5. ZAGUBIONO prawo jazdy, kat. II, nr 0021, wydane przez PWRN w Jeleniej Górze na nazw. Czesław Nowak, zam. w Jeleniej Górze, ul. Chłopka 17 m. 8.
6. ZAGUBIONO prawo jazdy, kat. III, wydane przez Wydz. Kom. w Warszawie w roku 1949 na nazw. Franciszek Cieśliński, zam. w Warszawie, ul. Brzeska 18 m. 34.
7. ZAGUBIONO prawo jazdy, kat. IIIa, wydane przez Wydz. Kom. w Gorzowie Wlkp. w roku 1950 na nazw. Tadeusz Lisowski, zam. w Gorzowie Wlkp., ul. Armii Czerwonej 3.
8. ZAGUBIONO prawo jazdy, kat. II, nr 0216, wydane przez Wydz. Kom. w Bydgoszczy w roku 1949 na nazw. Bernard Napierała, zam. w Bydgoszczy, ul. Stupiskich 5.
9. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. I, nr W-2617, wydane w roku 1949 na nazw. Henryk Wawrzyniak zam. w Warszawie, ul. Pomnika 21 m. 1.
10. ZAGUBIONO prawo jazdy, kat. IIIa, nr 0851, wydane przez PMRN w roku 1950, na nazw. Jerzy Wajda, zam. we Wrocławiu, ul. Łokietka 5 m. 6.
11. ZAGUBIONO prawo jazdy, kat. IIIa, wydane na nazw. Witold Dunajewski, zam. Puszczykowo koło Poznania, willa „Rusalka” m. 8.
12. ZAGUBIONO prawo jazdy, kat. IIIa, nr 0036, wydane przez PPRN w Kolnie, wydane w roku 1950 na nazw. Jan Ptak, zam. we wsi Dębniaki, gm. Zbójna, pow. Kolno.
13. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa, nr 1892, wydane przez PWRN we Wrocławiu w roku 1952, na nazw. Zdzisław Osada, zam. we Wrocławiu, ul. Ładna 10 m. 12.
14. ZAGUBIONO prawo jazdy, kat. III, nr 0079, wydane przez PPRN w Suwałkach w roku 1952 na nazw. Tadeusz Nesko, zam. w Suwałkach, ul. Staszycza 3.
15. ZAGUBIONO prawo jazdy, kat. I, nr 0623, wydane przez Wydz. Kom. w Warszawie na nazw. Antoni Goc, zam. w Warszawie, ul. Ogrodowa 5 m. 89.
16. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. III, nr 0120, wydane przez Wydz. Kom. w Chorzowie w roku 1950, na nazw. Tadeusz Nowak, zam. w Chorzów — Batory, ul. Jakuba Jasińskiego 8 m. 8.
17. ZAGUBIONO prawo jazdy, kat. IIIa, nr 1463, wydane przez PRN w Łodzi w roku 1951, na nazw. Łucjan Złotnik, zam. w Celestynowie k/Warszawy.
18. ZAGUBIONO prawo jazdy, kat. I, nr 0181, wydane przez Wydz. Kom. w Kielcach w roku 1949, na nazw. Bolesław Boruczek, zam. w Kielcach, ul. Polna 17.
19. ZAGUBIONO prawo jazdy, kat. IIIa, nr 0792, wydane przez PWRN w Gdańsku w roku 1950, na nazw. Adam Mazur, zam. w Gliwicach, ul. Czarneckiego 12.
20. ZAGUBIONO prawo jazdy, kat. IV, nr 0186, wydane przez Wydz. Kom. w Rubniku w roku 1949, na nazw. Alojzy Gamoń, zam. w Rybniku, ul. Pod Wałami 9.
21. ZAGUBIONO prawo jazdy, kat. IIIa, na nazw. Aleksander Sterecki, zam. Bielsko-Biała, ul. B. Stalingradu 3.
22. ZAGUBIONO prawo jazdy, kat. III, nr 0568, wydane przez Wydz. Kom. w Aninie w roku 1949, na nazw. Wacław Wyszykowski, zam. Warszawa — Okęcie, ul. Kryniczna 57 m. 6.
23. ZAGUBIONO prawo jazdy, kat. IIIa, nr 0039/49, wydane przez Wydz. Kom. w Giżysku w roku 1949, na nazw. Stanisław Wojtulewicz, zam. w Giżysku, ul. Suwałska 42.
24. ZAGUBIONO prawo jazdy, kat. IIIa, nr 0556, wydane przez b. starostwo w Leszynie w roku 1949, na nazw. Jan Ratajczak, zam. w Lesznie, ul. Szczepankowskiego 2.
25. ZAGUBIONO prawo jazdy, kat. IIIa, nr 0301, wydane przez PMRN w Zabrzu w roku 1951, na nazw. Bolesław Czerwiński, zam. Zabrze, ul. Wyczółkowskiego 3.
26. ZAGUBIONO prawo jazdy, kat. IIIa, nr 0062, wydane przez PMRN w Zabrzu w roku 1953, na nazw. Jan Lisson, zam. w Zabrzu, ul. 3-go Maja 73.
27. ZAGUBIONO prawo jazdy, kat. IIIa, nr 0065, wydane przez PPRN w Elku w roku 1952, na nazw. Janusz Dołgoszej, zam. w Elku, ul. Wojska Polskiego 83.
28. ZAGUBIONO prawo jazdy, kat. IIIa, wydane przez PWRN we Wrocławiu, na nazw. Zygmunt Szewczyk, zam. w Suwałkach, ul. Niemiewicza 51.
29. ZAGUBIONO prawo jazdy, kat. III, nr 1314, wydane w roku 1949, na nazw. Aleksander Ławkiedroj, zam. w Gdańsku, ul. Chwaszczyńska 5a m. 3.
30. ZAGUBIONO prawo jazdy, kat. I, nr 0028 wydane przez Wydz. Kom. w Rzeszowie w roku 1949, na nazw. Jan Frańczak, zam. w Rzeszowie, ul. Kołłątaja 11 m. 2.
31. ZAGUBIONO prawo jazdy, kat. IIIa, nr 2482, wydane przez Wydz. Kom. w Krakowie w roku 1949, na nazw. Jan Oświęcimski, zam. w Krakowie, Pl. W. W. Świętych 11.
32. ZAGUBIONO prawo jazdy, kat. IIIa, nr 1133, wydane przez Wydz. Kom. w Warszawie w roku 1951, na nazw. Zdzisław Kałeciński, zam. w Warszawie, ul. Mokotowska 50 m. 9.
33. ZAGUBIONO prawo jazdy, kat. III, wydane przez PRN w Łodzi na nazw. Jan Golisz, zam. w Łodzi, ul. Rzgowska 208.
34. ZAGUBIONO prawo jazdy, kat. IIIa, nr 0038, wydane przez PPRN w Kole w roku 1951, na nazw. Wacław Lewandowski, zam. we wsi Gąsiorówka, gm. Izbica Kujańska, pow. Kolski.
35. ZAGUBIONO prawo jazdy, kat. III, nr 0296, wydane przez Wydz. Kom. w Warszawie w roku 1953, na nazw. Janusz Rożej, zam. Żabki k/Warszawy, ul. Obrońców 26.
36. ZAGUBIONO tablicę rejestracyjną na samochód, wydaną przez PWRN w Gdańsku, nr AO-6889, wystawioną na PGR zespół Rybacki „Lipusz”, pow. Kościerzyna.
37. ZAGUBIONO prawo jazdy, kat. II, nr 0033, wydane w roku 1949, na nazw. Stanisław Kobus, zam. w grom. Zagrody, gm. Korzecko, pow. Kielce.
38. ZAGUBIONO prawo jazdy, kat. III, nr 0105, wydane przez PPRN w Cieplicach w roku 1951, na nazw. Józef Wojski, zam. Wojków, p-ta Kowary, pow. Jelenia Góra.
39. ZAGUBIONO prawo jazdy, kat. III, nr 2860, wydane w roku 1951 na nazw. Kazimierz Bil, zam. w Wieluniu, ul. Powstańców 16.
40. ZAGUBIONO prawo jazdy, kat. IIIa, nr 1130170, wydane przez PMRN w roku 1952, na nazw. Franciszek Tomeczek, zam. w Zabrzu, ul. Wolności 452.
41. ZAGUBIONO prawo jazdy, kat. II, nr 0098, wydane przez Wydz. Kom. w Jeleniej Górze w roku 1949, na nazw. Władysław Walencykiewicz, zam. w Jeleniej Górze, ul. Warszawska 68.
42. ZAGUBIONO prawo jazdy, kat. IIIa, wydane przez Wydz. Kom. w Warszawie w roku 1952, na nazw. Mirosław Drgzewski, zam. w Warszawie, ul. Opaczewska 33 m. 29.
43. ZAGUBIONO prawo jazdy, kat. IIIa, wydane przez Wydz. Kom. w Warszawie w roku 1950, na nazw. Zbigniew Sledziewski, zam. w Warszawie, ul. Hoża 62 m. 32.
44. ZAGUBIONO prawo jazdy, kat. I, wydane przez Wydz. Kom. w Warszawie w roku 1949, na nazw. Roman Zaklewski, zam. w Warszawie, ul. Tarnowiecka 47 m. 1.
45. ZAGUBIONO prawo jazdy, kat. IIIa, nr 0118, wydane w roku 1949, na nazw. Stanisław Manuski, zam. Pinnlino, p-ta Sierakowies, pow. Kartuzy, woj. Gdańskie.
46. ZAGUBIONO prawo jazdy, kat. II, nr 0466, wydane w roku 1949, na nazw. Waldemar Tymoszek, zam. w Gdyni ul. B. Stalingradu 15 m. 7.
47. ZAGUBIONO prawo jazdy, kat. IIIa, nr W-1543, wydane przez Wydz. Kom. w Warszawie w roku 1950, na nazw. Zbigniew Palacz, zam. w Poznaniu.
48. ZAGUBIONO prawo jazdy, kat. II, wydane na nazw. Zdzisław Jachimczak, zam. w Łodzi, ul. bocza 28.
49. ZAGUBIONO prawo jazdy, kat. I, wydane przez PWRN w Lublinie, na nazw. Roman Groszek, zam. w Lublinie, ul. Kotłarska 17.
50. ZAGUBIONO prawo jazdy, kat. I, wydane przez PWRN w Pruszkowie w roku 1951, na nazw. Roman Jaworski, zam. w Rembartowie, lu. Poznańska 45.

Motoryzacja

ORGAN MINISTERSTWA TRANSPORTU DROGOWEGO I LOTNICZEGO

Rok VIII

M A J 1953 r.

Nr 5 (81)

Transportowcy witają 1 Maja zwycięskim wykonaniem planu I kwartału 1953 r.

Dziesiątki lat obchodzi klasa robotnicza Dzień 1 Maja jako Dzień międzynarodowej solidarności. Dziesiątki lat klasa robotnicza w Dniu tym wychodzi na ulice, aby demonstrować swą gotowość do walki o lepszy i sprawiedliwszy ustrój społeczny — o socjalizm.

Tradycje 1 Majowe są zdawna zakorzenione w Polsce. W Dniu tym do chwili oswobodzenia spod władzy kapitalistów i obszarników, robotnicy i chłopcy demonstrowali swą wolę walki o wyzwolenie społeczne. Nie było 1 Maja czy to w Polsce porzoborowej, czy w Polsce okresu międzywojennego, aby na ulicach miast i miasteczek nie lała się krew robotników, aby transparenty 1-majowe nie wzywały o wolność narodową i społeczną.

Te tradycje zakorzenione są także wśród transportowców, którzy zawsze kroczyli w pierwszych szeregach klasy robotniczej. Bohaterskie tradycje walk marynarzy i dołkerów, kolejarzy i tramwajarzy — są do dziś kontynuowane w szeregach transportowców. Ale dziś u nas w wyzwolonej spod ucisku narodowego i społecznego Polsce Ludowej, tak jak i od czasów Wielkiej Rewolucji Październikowej w ZSRR, Dzień 1 Maja obchodzony jest już nie jako Dzień walki o władzę, ale jako Dzień zwycięstwa.

Dzięki Wielkiej Rewolucji Październikowej, dzięki Wielkiej Partii nieśmiertelnego Stalina, klasa robotnicza w Polsce Ludowej może obchodzić Dzień 1 Maja jako Dzień, w którym bilansujemy nasze osiągnięcia i jako Dzień, w którym wyznaczamy nasze zadania na najbliższy etap. Partia nasza jako Partia nowego typu, kierowana przez wielkiego budowniczego Polski Ludowej — towarzysza Bolesława Bierutę, prowadzi klasę robotniczą a z nią i cały lud polski do wielkiego dzieła — budownictwa socjalizmu.

Pracownicy transportu drogowego i lotniczego, kontynuując rewolucyjne tradycje polskiego ruchu robotniczego, Dzień 1 Maja 1953 roku obchodzić będą z całą klasą robotniczą Polski — jako Dzień zwycięstwa w realizacji Planu 6-letniego, planu zbudowania podstaw socjalizmu.

Mamy za sobą zrealizowane trzy pierwsze lata 6-latki, realizujemy czwarty rok tego planu. Idąc na manifestacje 1-majową możemy pokazać nasze wyniki I kwartału. Doświadczenia tego okresu wskazują, że słowa towarzysza Bierutę na naradzie górników w Stalinogrodzie stały się i dla pracowników transportu drogowego i lotniczego wskazaniem jak należy realizować plan.

Plan I kwartału wskazuje, że pracownicy transportu poprzez zwiększenie walki o rytmiczność pracy, osiągnęli wyniki, które charakteryzują niżej podane liczby.

Wykonanie planu w I kwartale w 105,2 proc. przez przedsiębiorstwa transportowe podległe MTD i L; w 108 proc. przez przedsiębiorstwa przemysłowe zaplecza technicznego; w 117,8 proc. przez przedsiębiorstwa budowy i utrzymania dróg i mostów oraz w 116,8 proc. przez przedsiębiorstwa obrotu sprzętem motoryzacyjnym

— są niewątpliwym osiągnięciem. Walkę o wykonanie planu, o rytmiczność produkcji charakteryzują poza tym liczby wykonania planu nie tylko w wartości ale i w asortymencie. Państwowa Komunikacja Samochodowa wykonała plan marca nie tylko w tono-kilometrach, ale i w tonach.

Przedsiębiorstwa Centralnego Zarządu Sprzętu Samochodowego w większości wykonały plan napraw samochodowych, ale i podniosły (szczególnie w Solcu) jakość tych napraw. Przedsiębiorstwa budowy i utrzymania dróg nie tylko zorganizowały place budów, ale bardzo zaawansowały roboty ziemne, a nawet część robót nawierzchniowych. Przedsiębiorstwa produkujące kamień drogowy wkroczyły na drogę wykonywania planów a nawet ich przekraczania, prowadząc jednocześnie roboty odkrywkowe rozszerzające front robót. Wyniki powyższe zadowolą nas przede wszystkim klasie robotniczej i jej przodującą częścią: przodownikom i racjonalizatorom pracy.

Wykonanie planu w I kwartale przez większość pionierów transportu drogowego i lotniczego świadczy, że plan rozumiany jest jako „niezlomne prawo państwa budującego socjalizm“.

Wykonanie planu wiąże się nierozdzielnie z osiągnięciem lepszej organizacji pracy, zwiększającej się wydajności — jako wyniku pogłębiającego się współzawodnictwa. Osiągnięcie przebiegów międzynaprawczych ponad 300.000 km na autobusie „Fiat“ w PKS — Wrocław, walka o jakość napraw samochodowych, upowszechnianie czynu drogowego drogowców poznańskich i czerwone proporzyczki wart 1-majowych w zakładach pracy świadczą, że ruch współzawodnictwa pogłębia się w transporcie drogowym.

W Dniu 1 Maja wchodzi do eksploatacji pierwsza nowoczesna stacja obsługi samochodów w Krakowie. Jednocześnie rozpoczyna swą pracę dalsza ilość placówek spedycyjnych PKS, walczących z pustymi przebiegami samochodów. Trzykrotny wzrost doładowanych ton świadczy, że walka o racjonalne wykorzystanie taboru osiąga lepsze wyniki. Wszystko to dowodzi, że zalecenia towarzysza Bierutę na VIII Plenum Partii stają się bojowymi zadaniami Partii pracowników transportu drogowego i lotniczego.

Osiągnięcia powyższe, którymi słusznie możemy się szczycić w dniu Święta 1-Majowego, nie mogą nas jednak uspakajać. Musimy sobie zdawać sprawę, że obok tych wyników mamy jeszcze szereg niedociągnięć. Musimy stale pamiętać o tym, że zadania roku 1953 są trudne. Wykonanie I kwartału jest dopiero początkiem walki o wykonanie planu rocznego. Przy występującej sezonowości, zarówno w transporcie jak i drogownictwie, plany kwartału II i III są niewspółmiernie wyższe od zadań kwartału I. Nakłada to obowiązek pełnej mobilizacji na wszystkie załogi, na pracowników wszystkich szczebli. Musimy w dalszym ciągu walczyć o lepszą wydajność,

o pogłębienie współzawodnictwa, o stałe przyswajanie sobie przodujących metod radzieckich.

Budowa Pałacu Kultury im. Stalina w Warszawie jest dla nas wspaniałą okazją przyswojenia sobie tych metod. Organizacja transportu i zaplecza technicznego jak i przodujące metody budowniczych Pałacu Kultury, będą dla nas uniwersytem przodujących metod radzieckich.

Walka o usprawnienie zaplecza technicznego samochodów, o jakość napraw i właściwe gospodarowanie częściami zamiennymi, walka o racjonalne wykorzystanie taboru samochodowego — to czołowe zadania transportu drogowego i lotniczego w wykonaniu planu roku 1953.

Na wykonanie tych zadań liczy cała gospodarka narodowa. Bojowe tradycje transportowców zobowiązują nas do wykonania tych zadań.

Naszym obowiązkiem jest czynić wszystko, aby w naszym kraju, aby w transporcie drogowym i lotniczym wcielać w życie stalinowski program nowego życia, przyspieszać budownictwo socjalistyczne, a przez to wszechstronnie rozwijać siły naszego narodu, podnosić moc obronną naszego kraju i utrwalać jego niepodległość.

Dzień 1 Maja 1953 obchodzić będziemy w chwili, kiedy na całym świecie narasta potężny napór sił broniących pokoju i wolności. Dzięki niezachwianej jedności i rosnącej z każdym dniem potęgze obozu pokoju i socjalizmu, zespolonego pod sztandarem Stalina wokół Związku Radzieckiego, zwiększają się szanse pokrzyżowania agresywnych planów imperializmu. Naszym zadaniem jest uczynić wszystko w naszym kraju dla wzmocnienia, potęgi obozu pokoju, dla wzrostu jego zasobów materialnych i sił moralnych, dla zwiększenia jego zwartości i jedności w interesie narodu polskiego, w interesie wszystkich narodów i wielkiej sprawy pokoju.

Zadania nasze realizować będziemy poprzez lepsze wykonywanie planów. Wskazania Partii, a szczególnie wskazania VIII Plenum, będziemy na codzień realizować — wykonując zadania produkcyjne. W naszych warunkach wykonywanie zadań planu jest równoznaczne z realizacją Frontu Narodowego, frontu walki o wykonanie Planu 6-letniego i utrwalenie pokoju. Dalsze rozszerzanie i umacnianie Frontu Narodowego, pogłębianie sojuszu robotniczo - chłopskiego — to pogłębianie spójni ekonomicznej. Wykonanie zadań przez transport drogowy zarówno w zakresie przewozów jak i w budowie i utrzymaniu dróg — to dalsze umacnianie tej spójni, to warunki pogłębienia sojuszu robotniczo - chłopskiego.

Wykonanie zadań planowych to nie tylko przewóz określonej masy towarowej, to nie tylko utrzymanie określonych kilometrów dróg, ale to także realizacja celów politycznych. Wykonanie planu bowiem, to realizacja linii Partii danego okresu. Tę prawdę szczególnie silnie musimy sobie przyswoić w Dniu 1 Maja, w Dniu w którym, jako część składowa klasy robotniczej bilansujemy nasze osiągnięcia, analizujemy błędy i realizujemy zadania planu.

Hasła 1-majowe Komitetu Centralnego naszej Partii wskazują na te najważniejsze zagadnienia, z jakimi klasa robotnicza w Polsce będzie manifestowała swą wolę walki na obchodach majowych. Hasła te mają pełne zastosowanie i dla nas. Manifestując w Dniu 1 Maja pod hasłami KC łącznie z całą klasą robotniczą, pracownicy transportu drogowego i lotniczego pójdą świadomi swej dotychczas odbytej drogi w Polsce Ludowej, świadomi obowiązków jakie budownictwo socjalizmu i walka o pokój na nich nakłada.

J. K.

W trosce o własność społeczną, podniesienie jakości produkcji i ochronę interesów szerokich mas nabywców

Uspołeczniona gospodarka narodowa, na rozwoju której opiera się budowa socjalizmu w Polsce Ludowej, ponosi corocznie wielomilionowe straty wskutek braku należytej troski ze strony ogółu obywateli o własność społeczną, wskutek złej jakości produkcji oraz często powtarzających się drobnych kradzieży mienia społecznego. Straty te powstają w wyniku braku dostatecznego dozoru bądź też niedostatecznej czujności lub wręcz zwykłego gapiowstwa — jeżeli chodzi o ochronę mienia społecznego, a ponadto jako rezultat braku systematycznej i starannej kontroli — jeżeli chodzi o produkcję wszelkiego rodzaju wyrobów.

Obok tych wysoce ujemnych objawów braku pieczołowitej opieki nad dobrem społecznym, co w ostatecznym wyniku godzi w interesy mas pracujących, interesom tym szkodzą również aspołeczne postępowanie wielu jednostek zatrudnionych w obrocie handlowym, jednostek nie cofających się przed działaniem na szkodę nabywców — w celu osiągnięcia osobistych korzyści.

Istniejące ustawodawstwo, tkwiące niejednokrotnie jeszcze w systemie gospodarki kapitalistycznej, nie dawało właściwego oręża prawniczego do zwalczania tego rodzaju zjawisk, szkodliwych zarówno z punktu widzenia gospodarki narodowej, jak i z punktu widzenia interesu mas pracujących. Dlatego ostatnio zostały wydane cztery dekrety mające zasadnicze znaczenie w walce o realizację Planu 6-letniego, w dalszej budowie socjalizmu i wychowania nowego człowieka w Polsce. Są to dekrety z dnia 4 marca 1953 r.: 1) o wzmoczeniu walki z produkcją złej jakości (Dz. U. Nr 16 poz. 105), 2) o ochronie interesów nabywców w obrocie handlowym (Dz. U. Nr 16 poz. 106), 3) o wzmoczeniu ochrony własności społecznej (Dz. U. Nr 17 poz. 109) oraz 4) o ochronie własności społecznej przed drobnymi kradzieżami (Dz. U. Nr 17 poz. 110).

Prasa codzienna naświetliła już w sposób wyczerpujący

zarówno powody wydania tych dekretów, jak i cele, którym mają służyć. Dlatego naszym zadaniem jest omówienie sposobu zastosowania wymienionych dekretów na odcinku gospodarki samochodowej i transportu drogowego

* * *

Dla gospodarki samochodowej mają szczególne znaczenie dekrety: 1) o wzmoczeniu ochrony własności społecznej i 2) o ochronie własności społecznej przed drobnymi kradzieżami. Obydwa te dekrety wzajemnie się uzupełniają. Własność społeczna jest podstawą ustroju Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej i dlatego musi być otoczona szczególną troską i opieką oraz korzystać ze szczególnej ochrony prawnej. Dlatego każdy obywatel Polski Ludowej obowiązany jest strzec własności społecznej i umacniać ją jako niewzruszoną podstawę rozwoju Rzeczypospolitej Ludowej, jako źródło bogactwa i siły Ojczyzny. Dlatego wszelkie zamachy, na własność społeczną, wszelkie jakiegokolwiek naruszenia własności społecznej, jej całości i nietykalności — chociaż by to były naruszenia najdrobniejsze — powinny być karane z całą surowością prawa i spotykać się z moralnym potępieniem ze strony społeczeństwa.

Niestety na naszym odcinku transportu drogowego w ogólności, a w gospodarce samochodowej w szczególności, wiele jest jeszcze elementów nie zdających sobie sprawy ze znaczenia własności społecznej. Stąd powstaje konieczność zorganizowania we wszystkich komórkach transportu drogowego i gospodarki samochodowej szerokiej akcji uświadamiającej pracowników o znaczeniu własności społecznej dla dobra i rozwoju gospodarki ogólnie - narodowej i dla podniesienia dobrobytu mas pracujących oraz o konieczności stałej ochrony tej własności.

Akcja ta prowadzona przez administrację poszczególnych zakładów w ścisłym porozumieniu z organizacjami partyjnymi, związkowymi i społecznymi powinna obejmować

wać: 1) omawianie na naradach pracowników zagadnień związanych z ochroną własności społecznej, 2) walkę z naruszaniem mienia społecznego prowadzoną na łamach gazetek ściennych i za pomocą umieszczania odpowiednich napisów na terenie zakładów pracy, wreszcie 3) wywieszanie na widocznych miejscach tekstów obu omawianych dekretów i wydanych w związku z tym zarządzeń.

Narady pracowników powinny zapoznać prócz tego załogi zakładów z motywami i treścią omawianych dekretów i wydanych na ich podstawie zarządzeń, a ponadto zwrócić uwagę na niedopuszczalność tolerowania nawet drobnych przywłaszczeń mienia społecznego, z jednoczesnym wyjaśnianiem jak duże straty powstają dla poszczególnych zakładów, a szczególnie dla całej gospodarki narodowej w wyniku często powtarzających się kradzieży mienia, chociażby niewielkiej wartości. Wreszcie na takich naradach muszą być omówione środki, jakie należy podjąć celem zapobieżenia możliwości powstawania kradzieży.

Niewątpliwą jest rzeczą, że na takiej naradzie najbardziej uświadomieni pracownicy powezmą zobowiązania walki z kradzieżami mienia społecznego, w zrozumieniu że obowiązkiem każdego obywatela jest zapobieganie naruszania własności społecznej, a w razie stwierdzenia takiego naruszenia — powiadomienia o tym kierownictwa zakładu.

Jednakże samo uświadomienie załóg zakładów nie wystarczy, aby zapobiec kradzieżom i dlatego muszą być wydane **szczegółowe zarządzenia** w zakresie kontroli interesantów i pracowników wchodzących oraz wychodzących z terenu zakładu. Zarządzenia takie muszą również dotyczyć innych środków najbardziej skutecznego zabezpieczenia mienia społecznego przed kradzieżami, środków uwzględniających oczywiście swoiste właściwości pracy poszczególnych zakładów, charakter produkcji bądź usług oraz warunki lokalowe.

Zarządzenia omawiane powinny zapewnić w szczególności: 1) prawidłowy odbiór przyjmowanych przez zakład materiałów, 2) właściwe magazynowanie surowców, półfabrykatów, wyrobów gotowych oraz narzędzi pracy, 3) bieżące i prawidłowe prowadzenie księgowości materiałowej, 4) ścisłe przestrzeganie technicznych norm zużycia materiałów, 5) właściwe wystawianie i prawidłowy obieg dokumentacji warsztatowej, 6) ścisłą i prawidłową ewidencję zwrotu materiałów, 7) właściwe zorganizowanie wypożyczalni narzędzi, 8) kontrolę ponadnormatywnych zapasów materiałowych oraz 9) należyte zabezpieczenie i oświetlenie składowisk otwartych. Należy również przestrzegać, aby każdy zakład pracy w razie stwierdzenia przestępstwa przeciwko mieniu społecznemu bezzwłocznie powiadamiał o tym w każdym przypadku właściwego prokuratora, bądź organa Milicji Obywatelskiej. Albowiem przykładowe karanie każdego zamachu na własność społeczną będzie ważnym czynnikiem — obok akcji uświadamiającej — który przyczyni się do wpojenia w ogół obywateli poszanowania tej własności.

Dekret o wzmoczeniu walki z produkcją złej jakości ma na celu ochronę interesów gospodarki narodowej i ochronę interesów mas pracujących przed wysoce ujemnymi skutkami wynikającymi z produkcji złej jakości. Drogowy transport zmotoryzowany jest właśnie jedną z tych dziedzin naszej gospodarki narodowej, która nie dopuszcza do jakichkolwiek uchybień w jakości produkcji. Każda najmniejsza nawet usterka czy to w materiale użytym do produkcji, czy w wykonaniu, obróbce lub montażu, wcześniej czy później odbić się musi na pracy sprzętu tak presyjnego i przeznaczonego do tak trudnych zadań, jakim jest sprzęt samochodowy i motocyklowy.

Dekret stwierdza, że świadome wprowadzanie do obrotu gospodarczego, zbywanie lub oddawanie do użytku wyrobów przemysłowych złej jakości — a takimi wyrobami przemysłowymi są nie tylko nowe pojazdy samochodowe, lecz również naprawiane zespoły tych pojazdów, bądź produkowane części do nich — jest w skutkach swych równie niebezpieczne dla gospodarki narodowej, jak niebezpiecznym jest szkodnictwo gospodarcze.

Z tych założeń wychodząc, dekret przewiduje kary arestu lub więzienia dla tych, którzy zajmując stanowiska: a) kierownika zakładu produkcyjnego, lub b) kierownika działu produkcji lub wreszcie c) kontrolera technicznego produkcji — winni są wprowadzania lub zbywania do

obrotu gospodarczego, bądź też przeznaczania do użytku lub zbytu wyrobów przemysłowych złej jakości, czyli wyrobów: a) których jakość jest oczywiście gorsza od ustalonej dla takich wyrobów przez organy upoważnione do określania jakości wyrobów produkowanych, albo b) które oczywiście nie nadają się do użytku, do jakiego są przeznaczone.

Jak wyżej zostało zaznaczone, w interesującej nas dziedzinie gospodarki samochodowej i zmotoryzowanego transportu drogowego omawiany dekret ma szerokie zastosowanie, gdyż sprzęt samochodowy — motocyklowy jest wyrobem przemysłowym, którego produkcja musi być oparta o materiał wysokogatunkowy pierwszorzędnej jakości, a samo wytwarzanie odbywać się powinno bez najmniejszych braków. Dotyczy to zarówno wyrobu części zamiennych do sprzętu samochodowego jak i napraw głównych zespołów samochodowych.

Dlatego, w celu praktycznej realizacji zasad dekretu w dziedzinie transportu drogowego, należy ustalić przede wszystkim zakłady, których dekret dotyczy, a na tych zakładach stanowiska pracowników odpowiedzialnych za a) **dział produkcji** oraz b) **kontrolę techniczną produkcji**. Następnie określić trzeba w sposób szczegółowy zakres odpowiedzialności ciążyącej z tytułu wprowadzania do obrotu (użytku) produkcji złej jakości, na: 1) kierownikowi każdego zakładu produkującego, 2) kierownikowi działu produkcji, 3) kierownikowi działu kontroli technicznej, a nawet 4) poszczególnych pracownikach działów: kontroli oraz produkcji.

Takie określenie, podane do wiadomości każdego zainteresowanego pracownika, zwiększy niewątpliwie w nim poczucie odpowiedzialności za jego pracę, a ponadto wykluczy trudności w ustalaniu winnego — w razie niezbędnej konieczności wyciągnięcia konsekwencji, w stosunku do winnych zaniedbania, lekceważenia swych obowiązków, a nawet złej woli przy wypuszczaniu do użytku, obrotu lub zbytu produkcji złej jakości.

Ale nie wystarczy określić odpowiedzialności za złe wytwarzanie czy za złą kontrolę wytwarzanych wyrobów — należy jeszcze w sposób jasny, wyczerpujący, a nade wszystko dokładny określić warunki techniczne: a) kontroli wejściowej materiału, b) kontroli międzyoperacyjnej oraz c) kontroli ostatecznej.

Takie ustalenie konkretnych warunków technicznych dla wszystkich rodzajów produkcji jest dalszym, zasadniczym krokiem na drodze do podniesienia jakości wyrobów, a jednocześnie niezbędnym środkiem do określania jakości produkcji.

Z powyższym łączy się konieczność ustalenia również największego procentu braków zarówno półfabrykatów, jak i części oraz wyrobów gotowych, procentu braków dopuszczalnego dla poszczególnych stanowisk względnie działów produkcyjnych.

Wreszcie konieczną jest obecnie rzeczą sprawdzenie względnie zrewidowanie obowiązujących regulaminów premiowania pracowników kontroli technicznej — pod kątem widzenia prawidłowości poszczególnych premii.

Wykonanie wszystkich tych zadań i to wykonanie ich w sposób szybki, lecz bardzo dokładny, nie spowoduje jeszcze zamierzonego celu — zdecydowanego polepszenia jakości produkcji — bez **jednoczesnego rozpoczęcia stałej akcji uświadamiającej załogi działów produkcyjnych o stratach dla gospodarki społecznej, wynikających z produkcji złej jakości i o konieczności zwalczania takiego sposobu produkcji oraz — wreszcie — o odpowiedzialności ciążyącej na pracownikach dopuszczających się wprowadzania, zbywania do obrotu bądź przeznaczania do zbytu wyrobów złej jakości.**

Stała ta akcja uświadamiająca, prowadzona w oparciu o czynnik partyjny, związkowy i społeczny (ZMP, Liga Kobiet), powinna podnieść poczucie odpowiedzialności tych, którzy jeszcze nie rozumieją co to jest własność społeczna, jakie szkody gospodarce narodowej i masom pracującym przysparza produkcja złej jakości.

Ochronę interesów szerokich mas pracujących Polski Ludowej ma na celu dekret: o ochronie interesów nabywców w obrocie handlowym. Zaznaczyć przytem od razu należy, że pojęcie „obrotu handlowego“ obejmuje nie tylko czynności handlowe w wąskim znaczeniu — a więc kupno i sprzedaż, ale i wszelkie inne usługi.

W dziedzinie nas obchodzącej będą to zatem usługi w zakresie sprzedaży części samochodowych i motocyklowych, a ponadto wszelkiego rodzaju obsługa i naprawa pojazdów samochodowych oraz **usługi przewozowe pojazdami drogowymi** — niezależnie od tego czy wszystkie te usługi wykonywane są przez przedsiębiorstwa gospodarki uspołecznionej czy przez przedsiębiorstwa gospodarki nieuspołecznionej (np. osoby fizyczne).

Dekret przede wszystkim omawia spekulację, ujmując to szkodnictwo gospodarcze bardzo szeroko: nie tylko wykupywanie wszelkich towarów (a więc niekoniecznie artykułów powszechnego użytku) w celu dalszej ich odsprzedaży z zyskiem, nie tylko ukrywanie i gromadzenie „do handlu” towarów powszechnego użytku w jawnie nadmiernych ilościach, nie tylko pobieranie w przedsiębiorstwie ceny nadmiernej (gdy nie ma ustalonych cen obowiązujących) — ale również wszelkie inne czyny przyczyniające się do zakłócenia obrotu towarowego, jeżeli czyny takie uprawiane są świadomie w celach spekulacyjnych.

Oprócz spekulacji, w interesy konsumenta, w interesy szerokich mas pracujących, godzi jeszcze oszustwo, czy to będzie „zwykłe” oszustwo co do ilości wagi lub miary, czy też oszustwo przez używanie fałszywych przyrządów do mierzenia bądź ważenia, czy wreszcie — przez sprzedaż towaru gorszego gatunku po cenie towaru wyższego gatunku, czy też przez załajanie ceny obowiązującej.

Art. 3 dekretu dotyczy przestępstw związanych na odcinku transportu drogowego ze świadczeniem zawodowym usług przewozowych oraz czynności obsługi i naprawy pojazdów, wyliczając następujące stany faktyczne: a) pobieranie zapłaty wyższej aniżeli obowiązująca taryfa oraz b) odmowa bez uzasadnionej przyczyny dokonania świadczenia, do którego jest obowiązany.

Typowym przykładem zastosowania postanowień tego przepisu w zakresie przewozów drogowych będzie np. odmowa jazdy lub pobranie nadmiernej opłaty przez kierowcę taksówki lub przez dorożkarza bądź woznicę wozu ciężarowego przeznaczanego do wykonywania zarobkowego przewozu towarów.

Wreszcie dekret ustanawia odpowiedzialność i za naruszenie przepisów o obrocie handlowym, jeżeli to naruszenie spowodowało szkodę dla interesów nabywców. Jest to tzw. przepis „blankietowy” — dający sankcję karną w razie łamania przepisów regulujących obrót handlowy, wydanych przez właściwe władze. W naszej dziedzinie przepis ten będzie miał zastosowanie np. w stosunku do pracownika ZSS „Motozpyt” bądź pionu Centralnego Biura Handlu Sprzętem Samochodowym, jeżeli pracownik ten przy sprzedaży pojazdów samochodowych lub ich części nie zastosował się do instrukcji lub innych zarządzeń ogłoszonych przez Ministerstwo Transportu Drogowego i Lotniczego, bądź przez kierownictwo swego przedsiębiorstwa — regulujących warunki sprzedaży. Dekret przewiduje kary więzienia lub aresztu, bądź kary grzywny. W niektórych zaś przypadkach w stosunku do sprawcy przestępstwa prowadzącego przedsiębiorstwo prywatne — sąd może ponadto orzec kary dodatkowe.

W dziedzinie resortu transportu drogowego omawiany dekret realizowany jest w dwóch zasadniczych zakresach, a mianowicie: a) w zakresie obrotu towarowego oraz 2) w zakresie świadczenia usług.

W zakresie pierwszym sprzedaż artykułów „motoryzacyjnych” (np. ogumienia, części itp.) powinna się odbywać ściśle po cenach zatwierdzonych przez właściwe władze. Jednakże artykuły, na które ze względu na ich charakter i produkcję ceny sprzedażne nie mogą być z góry ustalone (np. pojazdy samochodowe po naprawie, zespoły lub części naprawiane itp.) — muszą być sprzedawane po ce-

nach obliczonych ściśle według zasad zatwierdzonych przez właściwe władze.

Nie trzeba chyba dodawać, że sprzedaż artykułów motoryzacyjnych powinna być dokonywana tym tylko nabywcą, który jest uprawniony do ich nabywania, jeżeli — oczywiście — sprzedaż danego artykułu podlega reglamentacji. Aby zaś nie dopuścić do przenikania tych artykułów na wolny rynek w celach spekulacyjnych, bądź w celu gromadzenia nadmiernych zapasów ze szkodą dla gospodarki narodowej, **niezbędnym jest wydanie i to w jak najkrótszym czasie przepisów w tym przedmiocie.**

Ważnym czynnikiem niedopuszczającym do szkodenia interesom nabywców jest także wyraźne cechowanie artykułów tego samego rodzaju, lecz różnej wartości użytkowej (np. ogumienie I, II i III gatunku lub artykuły nowe i regenerowane) — ułatwi to odróżnianie gatunków i zapobieganie możliwym nadużyciom pod tym względem. Szybkie wydanie odpowiednich przepisów regulujących oznaczanie poszczególnych gatunków jest niezbędne.

Ostatnim wreszcie sposobem ochrony interesów nabywców jest systematyczna kontrola faktur wystawianych nabywcom przy sprzedaży. Dotychczasowa kontrola powinna być wzmocniona, a ewentualnymi nadpłatami powinni być uznawani właściwi nabywcy.

Drugim zakresem, w jakim jest realizowany omawiany dekret na odcinku transportu drogowego, jest obszerna dziedzina świadczeń usług transportowych. Jest to dziedzina niezmierznie obszerna, obejmująca całą gamę przedsiębiorstw przewozowych poczynając od dużych, państwowych jak np. PKS, poprzez drobne przedsiębiorstwa spółdzielcze, a kończąc na jednowozowych prywatnych przedsiębiorstwach dorożkarskich czy też przedsiębiorstwach przewozu towarów. Dziedzina ta obejmuje również całą gamę zakładów naprawczych i zakładów obsługi pojazdów samochodowych, poczynając od przedsiębiorstwa państwowego TOS, a na drobnych warsztatach naprawczych prywatnych kończąc.

Realizacja postanowień dekretu polega na ściślej strzeganiu, aby za usługi przewozowe były pobierane opłaty według ustalonych taryf, a więc: a) taryfy osobowej i bagażowej PKS — jeżeli chodzi o przewóz osób i ich bagażu w autobusach przedsiębiorstw transportu publicznego; b) taryf zatwierdzonych przez właściwe przeżydia narodowych — jeżeli chodzi o przewóz osób i bagażu taksówkami oraz dorożkami samochodowymi i konnymi; c) taryfy towarowej transportu samochodowego i spedycji oraz taryfy dla przewozów konnych — jeżeli chodzi o przewóz towarów samochodami i wozami konnymi przedsiębiorstw transportu publicznego i w zakresie usług spedycyjnych.

W zakresie zaś napraw głównych, międzykresowych oraz przeglądów pojazdów samochodowych opłaty powinny być pobierane według zatwierdzonych cenników, a w razie niemożności objęcia cennikiem danej usługi — według cen skalkulowanych na zasadach zatwierdzonych przez właściwe władze. W związku z powyższym stacje obsługi TOS mają otrzymać w terminie do 1 sierpnia br. cenniki na poszczególne rodzaje świadczonych usług.

Oczywista jest rzecz, że wszystkie zainteresowane centralne zarządy resortu transportu drogowego będą musiały wzmocnić kontrolę nad podległymi zakładami usługowymi, by nie dopuścić do pobierania nadmiernych opłat za usługi, a w razie ujawnienia nadużyć — ścigać je z całą surowością prawa.

* * *

Wszystkie omówione wyżej cztery dekryty mają na celu podniesienie tempa budowy socjalizmu w Polsce. Osiągnięte jednak swoje zadania jeżeli będą stale i ściśle stosowane, jeżeli każdy obywatel zrozumie cel ich wydania — a każde naruszenie ich zostanie ukarane.

mgr. E. Olechnowicz

Pracownicy transportu drogowego! Podnoście sprawność transportu! Walczcie o całkowite wykorzystanie samochodów, o pełną gotowość techniczną, o bezawaryjność, o wysokie przebiegi międzynaaprawcze! Więcej troski o obsługę ludności!

ANDRZEJ KOSTECKI

Drogi wykorzystania rezerw sił roboczych w transporcie samochodowym

Artykuł dyskusyjny

Naczelnym wskazaniem wynikającym z zadań czwartego roku Planu Sześcioletniego — jest ciągłe ujawnianie i wykorzystanie istniejących rezerw produkcyjnych we wszystkich dziedzinach naszej gospodarki narodowej.

W przemówieniu sejmowym tow. Bierut powiedział: „Od czynnego poparcia przez cały naród wysiłków Rządu, zmierzających do uruchomienia wielkich rezerw tkwiących w naszej gospodarce, w naszym życiu zależy tempo naszych osiągnięć w kierunku podnoszenia stopy życiowej człowieka pracy i coraz pełniejszego zaspakajania jego potrzeb materialnych i kulturalnych”.

Nasza walka oparta na doświadczeniach zarówno radzieckich, jak i własnych — musi prowadzić uporczywie do zapewnienia rytmicznego wykonywania planów, osiągnięcia planowych wskaźników ilościowych i jakościowych przy równoczesnym obniżeniu kosztów własnych.

Transport samochodowy należy do tych dziedzin naszej gospodarki narodowej, gdzie wykorzystanie istniejących rezerw następuje stosunkowo wolniej niż w innych dziedzinach — takich jak przemysł bądź handel.

W ramach niniejszego artykułu pragniemy rozpatrzyć jedno z ważnych zagadnień w gospodarce samochodowej, a mianowicie — wykorzystanie sił roboczych brygad przeładunkowych — co jest nieodłącznie związane z pracą ciężarowego taboru samochodowego.

Trzeba pamiętać, że czas postoju samochodu dla dokonania czynności naładunkowych i wyładunkowych — przy różnych odległościach przewozu — może wynosić od 50 do 75% ogólnego czasu pracy taboru. Jednak nie cały ten czas zużywany jest na efektywne czynności ładunkowe: poważny procent tego czasu (do 50%) — to straty wynikające ze złej organizacji pracy, z przestoju na skutek nie terminowego podstawiania wagonów kolejowych lub taboru samochodowego; małej wydajności pracy robotników przeładunkowych — wynikającej w pierwszym rzędzie z niepełnego zakodowania prac ładunkowych, a następnie z braku rozwoju małej mechanizacji i niedostatecznego rozwoju współzawodnictwa pracy wśród robotników przeładunkowych.

Jak wielkiego rzędu są straty w transporcie i w robociznie ładunkowej, wynikające ze zbędnego oczekiwania, świadczą dane za jeden miesiąc z PKS. Straty te wyniosły aż 23% ogólnej ilości roboczo-godzin ładowaczy będących w danym miesiącu w dyspozycji PKS. Wynikły one nie tylko ze zbędnego oczekiwania pod magazynami usługobiorców, ale spowodowane zostały również koniecznością oczekiwania na podstawienie wagonów przez PKP pod wyładunek względnie naładunek.

Rozumiemy, że kolej ma wiele trudności obiektywnych, w wyniku których wagony podstawia się z 3 — 6-godzinnym opóźnieniem w stosunku do czasu awiza i planowej obsługi, a nawet w niektórych przypadkach to opóźnienie wynosi 24 godziny i więcej. Zagadnienie planowej punktualnej obsługi bocznic i torów ogólnowyładunkowych przez PKP było tematem nie jednej konferencji na różnych szczeblach władz partyjnych i administracji państwowej, tematem licznych artykułów zarówno w prasie fachowej, jak i codziennej.

Na szczególną uwagę zasługuje artykuł ob. W. Postawki pt.: „Skuteczne zwalczanie postojowego towarowych wagonów kolejowych” („Transport” Nr 1 — styczeń 1953 r.). Wnioski autora należy uznać za słuszne i realizacja ich, a w szczególności w odniesieniu do a) usprawnienia po-

czyniań nadawców (awizowanie, uzgadnianie przesyłek i g) poprawienia ustosunkowania się kolei do klientów odbiorców ładunków — naszym zdaniem — powinna przynieść poprawę na odcinku współpracy PKP z jej usługobiorcami.

Poprawa powinna przynieść w konsekwencji podwyższenie wydajności pracy nie tylko robotników przeładunkowych, ale i taboru samochodowego, a zatem zarówno ładowawcze jak i kierowcy poprzez zwiększenie wydajności pracy mogą osiągnąć wyższe zarobki.

Potwierdzeniem niewłaściwej organizacji pracy, powodującej zbędne przestoje taboru i oczekiwanie robotników, są dane z jednego dnia (10.1.1953 r.) o przestojach samochodów stołecznego transportu MHD przed magazynami hurtowni różnych przedsiębiorstw w Warszawie, a mianowicie: *)

1.	samochód Nr 77044	od godz. 8 — 13
2.	„ „ 77810	„ „ 9 — 12
3.	„ „ 77869	„ „ 9 — 13
4.	„ „ 75402	„ „ 9 — 13
5.	„ „ 76509	„ „ 7 — 13
6.	„ „ 77372	„ „ 8 — 14

Dla skasowania nadmiernych przestojów pod magazynami, sklepami i innymi punktami na- i wyładunkowymi — konieczne jest działanie w dwóch kierunkach.

a) Po linii administracyjnej przez wydawanie wyczerpujących (nie biurokratycznych) instrukcji, które unormują technikę przyjmowania i wydawania towarów, uproszczenia obiegu dokumentacji, ustalenia określonych dni i godzin dla poszczególnych dostawców lub odbiorców w celu uniknięcia większego skupienia samochodów (pojazdów) przed magazynami i zbędnego oczekiwania. Przy planowej pracy nie jest to zbyt trudne do urzeczywistnienia. Praca ta wymaga oczywiście wnikliwego przemyslenia i ustalenia planu pracy przy udziale branżowych przedsiębiorstw korzystających z danego magazynu, wprowadzenie drugich zmian względnie dyżurów w magazynach, ustalenia i przestrzegania godzin przywozu towarów do sklepów itd.

b) Dla usprawnienia istniejącego stanu rzeczy konieczne jest organizowanie co pewien czas narad roboczych przy udziale przedstawicieli organizacji społecznych, pracowników transportu — kierowców, ładowaczy, dyspozytorów itp. i pracowników usługobiorców — magazynierów, pracowników dystrybucji, kierowników sklepów itp. dla wzajemnego omówienia istniejących trudności i niedociągnięć w pracy, znalezienia środków zaradczych gwarantujących usprawnienie pracy.

Takie metody pracy powinny przynieść realne korzyści wyrażające się w usprawnieniu dystrybucji i poprawieniu wykorzystania zarówno taboru, jak i robotników przeładunkowych.

* * *

Dalszych rezerw, wynikających z niewłaściwego wykorzystania ładowaczy należy szukać w poprawie stylu pracy przedsiębiorstw transportowych.

Naszym zdaniem można to usprawnić przez wprowadzenie pracy w turnusie dla robotników przeładunkowych. Zagadnienie to jest bardzo ważne ze względu na okoliczność, że rozpoczęcie czasu pracy w przedsiębiorstwie transportowym rozkłada się między godziną 7 (w transporcie MHW

*) „Życie Warszawy” Nr 16/53.

Zadaniem transportu i komunikacji w Planie 6-letnim jest sprostać tym wielkim obowiązkom, które wypływają z poważnego wzrostu sił wytwórczych w okresie sześciolecia.

nawet o godz. 5 i wcześniej — np. piekarnie), a 10-tą i później — w związku z godzinami otwierania magazynów, sklepów, podstawieniami wagonów przez PKP.

Przychodzenie wszystkich ładowaczy na jedną godzinę do pracy powoduje bezproduktywne oczekiwanie na pracę z przyczyn podanych wyżej.

Istnieje jeszcze wielu kierowników transportu, którzy wolą mieć „na wszelki wypadek” wszystkich robotników pod ręką, „bo a nuż coś wypadnie i kolej podstawia o 7 rano 20 wagonów”.

Jest to z gruntu mylne stanowisko, które prowadzi do marnotrawstwa sił roboczych i zwiększenia kosztów robocizny. Pracę w turnusie należy ustawić w zależności od warunków lokalnych i wymagań usługobiorców.

Należy zwrócić uwagę, iż rozpoczęcie pracy przez kierowców powinno być synchronizowane z rozpoczęciem pracy przez ładowaczy z takim wyliczeniem, aby kierowcy rozpoczynali pracę co najmniej o 1 godzinę wcześniej z uwagi na konieczność przygotowania pojazdu do pracy, dokładnego zapoznania się z planem pracy na dany dzień itp.

Dla wykorzystania sił roboczych konieczne jest ponadto usprawnienie pracy stacji obsługi, aby tabor oddany eksploatacji znajdował się w takim stanie, który gwarantuje ciągłość eksploatacyjną bez usterek i aby tabor ten był podstawiany zgodnie z harmonogramem zleceń bez żadnych opóźnień.

Tabor do eksploatacji powinien być wyposażony już przez stacje obsługi w konieczne plandeki, sprzęt małej mechanizacji itp. Pojazdy muszą być czyste, wydezynfekowane i odpowiednio przystosowane do danego rodzaju pracy.

Zdajemy sobie sprawę, że przestoje na trasie na skutek usterek technicznych pojazdów zmniejszają nie tylko wydajności pracy samego taboru, ale i związanych z taborom pracowników przeładunkowych. Ponadto opóźnienia w dostarczeniu taboru przez stacje obsługi wybitnie wpływają na zwiększenie strat z powodu oczekiwania robotników przeładunkowych.

* * *

A teraz przejdźmy do omówienia czynników, które decydująco wpływają na zwiększenie wydajności pracy robotników przeładunkowych.

Czynnikami tymi — jak już wyżej wspomnieliśmy — są: 1. pełne zakordowanie prac ładunkowych; 2. stosowanie małej mechanizacji; 3. rozwój współzawodnictwa pracy wśród brygad przeładunkowych.

1. Wiemy, iż w przypadku zakordowania prac ładunkowych — im więcej ton przeładuje robotnik, tym większy osiąga zarobek. Przy wynagradzaniu dniówkowym, stawka godzinowa nie ulega zmianie, dlatego też robotnik nie jest zainteresowany w przeładunku ilości ton, natomiast zjawiskiem powszechnym jest dążenie do pracy w godzinach nadliczbowych w celu zwiększenia zarobku (dodatek za godziny nadliczbowe).

Trzeba tu podkreślić, że wszystkie prace ładunkowe mogą być zakordowane, a więc nie tylko przy ładunkach masowych, dla których istnieją jednolite normy wprowadzone w kilku resortach Uchwałą Prezydium Rządu z dnia 3 maja 1952 r. (Monitor Polski Nr A-37/52), ale także przy rozwózce drobnicy po mieście, przeładunkach sztuk ciężkich itd.

W PKS wprowadzono w styczniu i lutym bieżącego roku normy zakładowe dla drobnicy, przeprowadzek, ładunków ciężkich i prac magazynowych. Należy dążyć, aby wszystkie prace ładunkowe we wszystkich pozostałych resortach zostały zakordowane. Wprowadzenie akordowego systemu płacy przy właściwym ustawieniu norm znacznie podnosi wydajność pracy. Np. w PKS, po wprowadzeniu katalogu jednolitych norm dla ładunków masowych, wydajność wzrosła w stosunku do osiągniętej uprzednio o 25%.

Zagadnienie wprowadzenia systemu akordowego — w świetle Uchwały Rządu z dnia 3 stycznia 1953 roku — staje się jednym z węzłowych problemów dla przedsiębiorstw i służb transportowych, gdyż system akordowy prowadzi z jednej strony do zwiększenia wydajności i wyzyskania rezerw na tym odcinku, a z drugiej strony prowadzi do zwiększenia zarobków, i tym samym do podniesienia poziomu życia klasy robotniczej.

2. Konieczne jest stosowanie w szerokim zakresie małej mechanizacji przy pracach ładunkowych. W pierwszym

rzędzie należy posługiwać się w najszerszym zakresie pojemnikami przy przewożeniu ładunków drobnych względnie nieopakowanych. Stosowanie pojemników ustalonego typu lub pojemników zastępczych poważnie skraca czas postoju pod na- i wyładunkiem. Obecnie coraz więcej już towarów przewozi się w pojemnikach np. cegłę, artykuły butelkowane itp.

Często obserwujemy w jaki sposób odbywa się rozwózka pieczywa w mieście np. w Warszawie. Najczęściej pieczywo przewozi się luzem. Operacja dostarczenia pieczywa do sklepu wymaga dwu — trzykrotnego liczenia, wrzucania i wyjmowania z kosza pieczywa i trwa minimum 10 — 15 minut. W Szczecinie stosowane są pomysłowe skrzynki klatki z wieloma przegródkami, w których mieści się po jednym bochenku. Skrzynka taka zawiera 50 bochenków. Po podjechaniu do sklepu robotnik zdejmował jedną lub więcej skrzynek i zabierał próżne z poprzedniej dostawy. Cała operacja nie trwała dłużej niż 5 minut.

Z tego przykładu jasno wynika, iż tego rodzaju usprawnienia nawet przy rozwózce pieczywa mogą i powinny być zastosowane. Tak samo ładunki cięższe o wadze ponad 80 kg, donoszone na odległość ponad 25 mtr., powinny być przewożone wózkami, taczkami, a nie noszone. Przecież można wyposażyć każdy samochód w taczki magazynowe, na które łatwo złożyć nawet 8 worków. Ile można w ten sposób zaoszczędzić czasu i o ile zwiększyć szybkość eksploatacyjną pojazdu, gdy ładowacz zamiast obracać po worki trzy razy (dwóch robotników obsada pojazdu) zawiezie je do sklepu za jednym razem.

Dalszym przykładem znaczenia małej mechanizacji jest przeładunek cegły przy pomocy kleszczy. Sprawa ta była już dość szeroko popularyzowana, jednak w wielu komórkach transportowych nie jest doceniona i w wyniku tego kleszcze nie są w pełni rozpowszechnione. A korzyści dla transportu są stwierdzone ponad wszelką wątpliwość, gdyż robotnicy — po uzyskaniu pewnej wprawy — wykonują normy ustalone dla cegły w granicach 200 — 250%, czyli poważnie wzrasta zarobek, a wydajność taboru samochodowego wzrasta o 30%, czyli przewóz masy towarowej zwiększa się o 1/3.

3. Wprowadzenie akordowego systemu płacy ma zasadnicze znaczenie dla rozwoju współzawodnictwa pracy, gdyż — jak już powiedzieliśmy wyżej — wynagrodzanie dniówkowe nie stwarza zachęty do zwiększenia wydajności pracy.

W PKS zorganizowano współzawodnictwo pomiędzy brygadami przeładunkowymi o tytuł najlepszej brygady. Brygady robotników przeładunkowych współzawodniczą o najwyższe przekroczenie planu i średnią wydajność na 1 godzinę pracy. Jako ocenę pomocniczą bierze się pod uwagę jakość wykonania przeładunku. Stwierdzony przeładunek powodujący uszkodzenia eliminuje brygadę przeładunkową z możliwości zwycięstwa w danym okresie. Walka o tytuł najlepszej brygady toczy się w skali Ekspozytury, Okręgu i Centralnego Zarządu PKS. Współzawodnictwo obejmuje coraz szersze kręgi robotników przeładunkowych. Obecnie, wobec zakordowania pełnego zakresu prac ładunkowych, zaistniała możliwość rozszerzenia zasięgu współzawodnictwa i wspólnej oceny ich wyników ze względu na ustalenie norm, opartych na jednakowej bazie wyjściowej dla ustalenia stawki akordowej.

Współzawodniczące brygady osiągają wybitne wyniki. Tęba podkreślić, iż brygady przeładunkowe kobiece i młodzieżowe osiągają również bardzo dobre wyniki.

Ruch współzawodnictwa jest szkołą podnoszenia świadomości społeczno - politycznej, pogłębia socjalistyczny stosunek do pracy i dzięki niemu robotnicy przejawiają zainteresowanie zakładem pracy, postawionymi zadaniami i dążą do zwiększenia wydajności pracy.

Wprowadzenie systemu akordowego w całym transporcie resortowym, a następnie na tej bazie zorganizowanie i rozwinięcie ruchu współzawodnictwa wśród robotników przeładunkowych może wyzwolić olbrzymie rezerwy sił roboczych i przyczynić się do usprawnienia transportu.

* * *

W tym miejscu należy omówić jeszcze inną formę współzawodnictwa, a mianowicie — współzawodnictwa międzybranżowego, które przyczynia się do usprawnienia transportu, obejmując zarazem lepsze wykorzystanie sił roboczych.

Zastanówmy się więc skąd wypływa potrzeba organizowania takiego współzawodnictwa i jakie ono ma znaczenie.

Praca całego transportu samochodowego, zarówno publicznego jak i resortowego zajeżdża się w dużej mierze z pracą generalnego przewoźnika, jakim jest kolej w naszym kraju.

W miarę rozwoju gospodarki narodowej wzrastają zadania przewozowe kolei i taboru samochodowego. Powiększający się stopniowo tabor kolejowy i samochodowy nie rośnie jednak proporcjonalnie do wielkości zadań przewozowych. Stąd wynika konieczność stałego ulepszania metod pracy i szukania nowych rezerw, umożliwiających wykonanie planów. Do tego potrzebna jest współpraca usługobiorców. Sprawna praca kolei ma swoje odbicie we właściwym i ekonomicznym wykorzystaniu taboru samochodowego odbiorców lub nadawców na kolei, a z tym nieodłącznie związane jest właściwe i pełne wykorzystanie zatrudnionych brygad przeładunkowych.

W dniu 7 października 1952 r. odbyła się w Państwowej Komisji Planowania Gospodarczego — Krajowa Narada Służb Transportowych resortów gospodarczych, poświęcona przygotowaniu służb transportowych do zadań związanych ze sprawnym wykonaniem kolejowych przewozów jesiennych oraz podniesieniu na wyższy poziom współpracy kolei z usługobiorcami.

Na tej naradzie stwierdzono, iż od właściwego postawienia sprawy i właściwej organizacji służb transportowych w zakładach pracy, służb transportowych w centralnych zarządach i ministerstwach zależy w dużym stopniu sprawne wykonanie zadań przewozowych nie tylko bieżąco, ale i w całym okresie Planu 6-letniego. Trzeba do tego dodać, iż służby te powinny doceniać w wyższym stopniu zagadnienie wykorzystania sił roboczych — co niewątpliwie pozwoli na ujawnienie istniejących rezerw.

Współpraca kolei i służb transportowych powinna ulec poważnej zmianie. Musi ona ulec zacieśnieniu i zmierzać w kierunku opracowania wspólnych planów obejmujących cały proces transportowy. Formą dla scementowania tej współpracy powinno się stać socjalistyczne współzawodnictwo pracy.

Jak praktyka wykazała — wielkie znaczenie dla pokonania trudności przewozowych i skrócenia postoju wagonów poprzez sprawny na- i wyładunek ma rozwój współzawodnictwa branżowego. Rozwijające się takie współzawodnictwo od 1950 r. w niektórych rejonach przyczyniło się do usprawnienia pracy zarówno na kolei, jak też po stronie usługobiorców.

Ta forma współzawodnictwa powinna się spotkać z większym zrozumieniem. Umowy o współzawodnictwo powinny być tak opracowane, aby zapewniały poprawę pracy zarówno kolei, jak i usługobiorców. Należy między innymi zwrócić uwagę na sprawę wcześniejszej awizacji, co pomoże usługobiorcy do wcześniejszego zorganizowania robotników przeładunkowych i środków transportowych.

Dla uniknięcia marnotrawstwa sił roboczych i środków transportowych w postaci przestojów — konieczne jest ustalanie podstawień wagonów w określonych z góry terminach.

Tego rodzaju umowy uwzględniające lokalne warunki i możliwości pracy obu stron przyczynią się niewątpliwie do usprawnienia pracy transportu, a tym samym do rozwoju gospodarczego kraju.

* * *

Z powyższych rozważań możemy wyciągnąć poniżej podane wnioski:

1. Zagadnienie właściwego wykorzystania robocizny ładunkowej posiada ogromne znaczenie w transporcie samochodowym. Dlatego też konieczne jest przeprowadzenie szczegółowej i wnikliwej analizy dotychczasowego stanu rzeczy, aby ujawnić i wykorzystać istniejące rezerwy sił roboczych. Dotyczy to zarówno przedsiębiorstw transportu publicznego, jak i resortowego.

2. Konieczne jest pogłębienie współpracy transportu kolejowego i samochodowego z usługobiorcami celem usprawnienia pracy na poszczególnych etapach procesu transportowego.

3. Należy zakordować wszystkie rodzaje prac ładunkowych (ładunki masowe, ciężkie, przeprowadzki i drobniaka) w przedsiębiorstwach transportu resortowego — podobnie jak w PKS.

4. Poprzez usprawnienie organizacji pracy i szersze stosowanie małej mechanizacji należy umożliwić brygadam przeładunkowym zwiększanie wydajności pracy.

5. Poprzez rozwój współzawodnictwa pracy wśród robotników przeładunkowych i otoczenie opieką tego ruchu — wyzwolić twórczą inicjatywę samych robotników i personelu kierowniczego w komórkach transportowych.

6. Należy ponadto organizować współzawodnictwo międzybranżowe pomiędzy administracją kolei i usługobiorcami dla zapewnienia wyższego poziomu współpracy, co jest warunkiem należytego wykorzystania sił roboczych i środków transportowych.

A. Kostecki

ZYGMUNT JĘDRZEJEWSKI

Premia za obniżenie kosztów w PKS

Artykuł dyskusyjny

W zeszycie kwietniowym (nr 4-1953 r.) czas. „Motoryzacji” omawialiśmy zagadnienie premii kosztowej od strony stosowanych metod rozliczeń kosztów i konieczności uprawnienia tych metod.

We wnioskach artykułu omawiającego wyżej wspomnianie zagadnienie wskazano ponadto na niewłaściwości stosowanych metod obliczania obniżki kosztów i konieczność ich rewizji.

Omówimy kolejno stosowane dotychczas metody obliczenia obniżki kosztów, a następnie możliwości usprawnienia tych obliczeń.

Ocena wykonania planu kosztów (równoznaczna z obliczeniem %/o wykonania planu kosztów a zatem i % obniżki kosztów) dla celów premiowania była dokonywana dla czterech zasadniczych wskaźników kosztowych:

- 1) w ruchu towarowym dla kosztu 1 tonokm;
- 2) w ruchu osobowym dla kosztu 1 pasażerokm;
- 3) w innych usługach (spedycyjnych) dla kosztu 1000 zł wartości, w cenach niezmiennych;
- 4) w działalności stacji obsługi dla kosztu obsługi technicznej (wraz z naprawami bieżąc.) na 100 km przebiegu.

Jak to się w praktyce odbywało dla każdego z wyżej wymienionych czterech punktów.

1 — W ruchu towarowym: w planie operatywnym kwartalno-miesięcznym kosztów ustalano — w oparciu o operatywny plan zdolności przewozowej i o wskaźniki kosztowe planu rozwiniętego — planowany operatywnie koszt 1 tonokm.

Obliczenie to wykonywano kalkulacją trójskładnikową to znaczy według wzoru:

$$(K \cdot sk) + (Z \cdot sz) + Sc = \text{koszt 1 tonokm, gdzie:}$$

oznaczają:

K — planowany przebieg taboru w wozokm z operatywnego planu,

sk — wskaźnik kosztu przebiegu na 1 wozokm, przypadający z planu rozwiniętego na dany okres,

Z — planowane operatywne zatrudnienie taboru w wozogodzinach,

sz — wskaźnik kosztu czasu pracy zależnych od rozmiarów produkcji na 1 wozogodzinę według planu rozwiniętego na dany okres,

Sc — suma kosztów stałych przypadających według planu rozwiniętego na dany okres,

P — ilość planowanych operatywnie tonokm (praca przewozowa).

Ustalony w ten sposób koszt 1 tonokm uwzględniał założenia operatywnego planu eksploatacyjnego i nie naruszał dyscypliny finansowej wynikającej z ustaleń planu rozwiniętego. Uwzględniał również tak obliczony koszt 1 tonokm, rozmiary operatywnie planowanej ilości usług oraz m. in. wpływ planowanej operatywnie średniej odległości przewozu.

Ocenia wykonania planu kosztów następowała po wykonaniu, przez porównanie wynikowego kosztu 1 tonokm z kosztem 1 tonokm planowanym operatywnie. Porównania tego dokonywano według wzoru:

$$\frac{SP_w}{SP_p} \cdot 100 = \% \text{ wykonania planu kosztów ruchu towarowego względnie}$$

$$100 = \frac{SP_w}{SP_p} \cdot 100 = \% \text{ obniżki kosztów (ujemny oznaczał w danym razie przekroczenie kosztów).}$$

W ocenie tej nie brano pod uwagę — niezależnego w wielu przypadkach od załogi — czynnika średniej odległości przewozu.

Tak więc w przypadku skrócenia średniej odległości przewozu, nawet w przypadku wysokiej wydajności taboru, a co za tym idzie przekroczenia planu eksploatacyjnego, przekraczano automatycznie koszt tonokm. Automatycznie, gdyż „koszt tonokm jest tym większy im mniejsza jest odległość przewozu”, co wynika z procesu technologicznego przewozu (patrz artykuł w Nr 8-1952 r. „Motoryzacji”).

W danym razie wkład pracy załogi mimo wykonania planu eksploatacyjnego (w tonokm i tonach) zostałby niesłusznie ujemnie oceniony na skutek przekroczenia kosztu 1 tonokm. Niezawinione przekroczenie kosztu 1 tonokm spowoduje tym samym uchylenie wypłaty należnej premii eksploatacyjnej.

Również w przypadku odwrotnym tzn. wzrostu (w porównaniu z planem operatywnym) średniej odległości przewozu otrzymujemy niewłaściwą ocenę wykonania planu kosztów.

W danym razie na wykonanie planu eksploatacyjnego z nadwyżką (co w zakresie tonokm jest poza tym ułatwione przez wzrost średniej odległości przewozu) nakłada się duże, niezasłużone obniżenie kosztów.

Przeciętny nawet wysiłek załogi w danym przypadku może być oceniony bardzo dodatnio i oprócz wysokiej premii eksploatacyjnej otrzyma załoga również premię za obniżkę kosztu 1 tonokilometra, jak już wyżej powiedziano niezasłużoną, bo wynikającą ze wzrostu średniej odległości przewozu.

Oczywiście, im zmiany w średniej odległości przewozu zachodzą na mniejszych odległościach, tym większy jest wpływ tych zmian.

2 — W ruchu osobowym: koszt 1 pasażerokm planowany

operatywnie ustalono w sposób analogiczny jak koszt tonokm, biorąc pod uwagę elementy ruchu osobowego.

Ocenę wykonania planu kosztów względnie % obniżki kosztów ustalano analogicznie jak dla kosztu tonokm tzn. przez porównanie wynikowego kosztu 1 pasażerokm z planowanym kosztem i pasażerokm.

Sposób ten zresztą nie budzi specjalnych zastrzeżeń w odniesieniu do ruchu osobowego.

3 — W usługach spedycyjnych: planowany operatywnie koszt 1000 zł wartości usług spedycyjnych w cenach niezmiennych ustalano drogą kalkulacji dwuskładnikowej każdego rodzaju usług spedycyjnych tzn. mnożąc operatywnie planowaną ilość usług w każdym rodzaju przez wskaźnik kosztów zależnych od ilości usług oraz dodając do tego iloczynu sumę kosztów stałych przypadającą na dany okres.

Ocenę wykonania planu kosztów spedycji przeprowadzano porównując wynikowy koszt 1000 zł spedycji w cenach niezmiennych z kosztem planowanym operatywnie.

Sposób ten miał w roku 1952 wady wynikające ze zmian asortymentu usług i różnych cen niezmiennych za te usługi.

Nowy sposób przeliczania spedycji na ceny niezmiennie sprowadził stary sposób oceny do oceny równoznacznej z oceną na 1000 zł wpływów w cenach bieżących, co wydaje się słuszniejsze.

4 — W działalności stacji obsługi: ocenę wykonania planu kosztów stacji obsługi przeprowadzano przez porównanie wynikowego kosztu obsługi technicznej (z naprawami bieżącymi, ale bez napraw średnich) na 100 km przebiegu taboru z kosztem planowanym na 100 km przebiegu.

Wobec niedomagań w rachunkowości stacji obsługi:

a) koszt planowany operatywnie był równoznaczny z kosztem planowanym średniorocznym — co nie jest prawidłowe, gdyż nie uwzględnia ani rozmiarów produkcji, ani sezonowych usług (przygotowanie do zimy, zmiana oleju na lato itp.), ani też odmienności składu taboru w poszczególnych okresach;

b) koszt wynikowy krył w sobie koszty napraw średnich, gdyż księgowość niejednokrotnie źle rozliczała koszty stacji obsługi — przyjmując bezkrytycznie nieodpowiednią dokumentację ze stacji obsługi.

Ponadto postępująca w PKS, w ciągu roku 1952 ekonomiczność przewozów nakłada na wozy duże i na wozy z przyczepami większy kilometr, hamując równocześnie przebiegi wozów małotonazowych a zwłaszcza benzynowych (drogie paliwo na wozokilometr). Taki układ udziału w przebiegu, wynikający z ekonomiczności przewozów, przyczyniał się do podwyższania kosztu obsługi technicznej z przyczyn eksploatacyjnych całkowicie uzasadnionych i dających w końcowej fazie korzystne efekty ekonomiczne.

Ilustruje to niżej podany przykład. Założmy, że Ekspozytura PKS ma w ruchu towarowym dwa typy wozów SPA — 10-tonowe i Praga — 3 tonowe.

Koszt planowany obsługi SPA wynosi 60 zł/100 km

Praga wynosi 45 zł/100 km.

Wyniki w zakresie kosztów obsługi i porównanie ich z planem ilustruje poniższa tabela:

Wyszczególnienie	P l a n o w a n o			W y k o n a n o			% wykonan. planu kosztów
	przebieg	koszt na 100 km	s u m ę	przebieg	koszt na 100 km	s u m ę	
1. Samochody SPA	100 000	60	6 000 000	150 000	57	8 750 000	95
2. Samochody Praga	100 000	45	4 500 000	50 000	43,2	2 160 000	96
R a z e m:	200 000	52,5	10 500 000	200 000	54,55	10 910 000	103,9

Z przytoczonej tabelki wynika, że mimo obniżenia kosztu obsługi na każdy typ wozu średni koszt obsługi technicznej został przekroczony ze względu na odmienny asortyment przebiegu niż planowano. Asortyment, w którym duże wozy a więc wozy o wyższym koszcie obsługi, mają większy przebieg niż wozy małe.

Biorąc pod uwagę trzy wyżej przytoczone momenty prowadzące do niewłaściwej oceny pracy stacji obsługi oraz dodając do tego, że 1% obniżki kosztów w stacji obsługi na 100 km przebiegu — jako wynikającej z faktycznych oszczędności — jest osiągnięciem wielokrotnie trudniejszym od 1% obniżki kosztu 1 tonokm, czy pasażerokm

(jako wynikający z jednej strony z faktycznej oszczędności a z drugiej — z możliwego do osiągnięcia wzrostu wydajności z tonogodziny czy miejscogodziny) należałoby uznać ten system obliczeń kosztów i premii kosztowej dla stacji obsługi za niezbyt trafny.

Wykazane w rozważaniach powyższych braki i usterki w systemie obliczania składnika B (premię kosztowej) i warunku wypłaty premii eksploatacyjnej, mimo nawet zdarzających się przypadków nierozumnej oszczędności za wszelką cenę — nie mogą nam przesłonić dodatnich stron tego systemu premiowania.

Dodatnią stroną jest wzmocnienie powszechnego zainteresowania się rozrachunkiem gospodarczym zarówno w planowaniu jak i w wynikach.

Wobec korzyści, które mogą wypłynąć z usprawnienia rozrachunku gospodarczego, niezależnie od postulatów zgłoszonych w wyżej wymienionym na wstępie artykułu zamieszczonym w zeszycie nr 4 — kwiecień 1953 r. „Motoryzacji” co do usprawnienia zasad rozliczeń kosztów — warto się również zastanowić nad usprawnieniem zasad oceny wykonania planu kosztów. Urealnienie tej oceny, stosowanie oceny słusznej — wpłynie niewątpliwie bardziej mobilizująco na zakłady transportowe tj. ekspozytury.

Jakie usprawnienia możnaby wprowadzić dla prowadzenia właściwszej oceny wykonania planu kosztów, względnie — co jest jednoznaczne — właściwszej oceny obniżek kosztów?

W ruchu towarowym. Właściwa ocena wykonania planu kosztów w ruchu towarowym powinna być dokonana w oparciu o metody analizy kosztów podane przez Striżenową.

Metoda ta polega na ocenie wykonania planu kosztów łącznie przez koszt tony i tonokilometra. Praktycznie odbywa się to w sposób następujący. W planie kosztów ruchu towarowego (przewozu ładunków) koszty podlegają kalkulacji na dwa elementy programu rzeczowego tj. na tonokilometr i na tonę.

Na 1 tonokilometr kalkuluje się koszty związane z przebiegiem taboru oraz część kosztów czasu pracy pojazdów przypadającą na czas jazdy. Obliczony w ten sposób koszt 1 tonokilometra jest kosztem częściowym i nie obejmuje kosztu czasu postoju pod na i wyładunkiem.

Na 1 tonę kalkuluje się koszty związane z czasem postoju taboru pod na i wyładunkiem, a więc część kosztów czasu pracy przypadającą na czas postoju. Oczywiście ta część kosztów nie obejmuje kosztu robocizny ładunkowej, która stanowi oddzielną działalność i nie jest wliczana do przewozu.

Przykład liczbowy Nr 1

Plan eksploatacyjny dla zakładu transportowego stawia następujące zadania:

przewóz 132.000 ton
praca przewozowa 1940.000 tonokm
przy zatrudnieniu taboru 52.000 wozogodz., czasie efekt. jazdy 29.000,
przebiegu taboru 580.000 wozokm.

Plan kosztów dla wyżej wspomnianego zakładu ustala równocześnie następujące koszty planowane w zakresie przewozu ładunków:

	Koszt całkowity zł	Ilość jednostek wozokm	Koszt jednostkowy zł/wozokm
1. Mat. pędne i ol.	278.400	580.000	0,48
2. Ogumienie	145.000	"	0,25
3. Amortyzacja tab.	330.600	"	0,57
4. Obsługa techn., naprawy bieżące	290.000	"	0,50
5. Obsługa generalna	75.400	"	0,13
I. Razem koszty przebiegu (1+2+3+4+5)	1.119.400	580.000	1,93

	Koszt całkowity zł	Ilość jednostek wozokm	Koszt jednostkowy zł/wozokm
6. Płace i narzuty na płace kierowców i pomocn.	325.000	52.000	6,25
7. Koszty wydziałowe	159.640	"	3,07
8. Narzut kosztów ogólnozakładow.	126.360	"	2,43
II Razem koszty czasu pracy pojazdów (6+7+8)	611.000	52.000	11,75
Ogółem koszt (I+II)	1.730.400	1.940.000 tonokm	0,89 zł/tonokm

Obliczenie kosztu 1 tonokm i 1 tony wg proponowanej metody przebiega następująco:

$$\text{Koszt 1 tonokm} = \frac{1.119.400 + 29.000 \cdot 11,75}{1.940.000} =$$

$$= \frac{1.119.400 + 340 \cdot 750}{1.940.000} = 0,75 \text{ zł tonokm}$$

$$\text{Koszt 1 tony} = \frac{23.000 \cdot 11,75}{132.000} = \frac{270.250}{132.000} = 2,05 \text{ zł/tonę}$$

Przekształcony plan kosztów wygląda więc następująco:

$$\begin{aligned} 1.940.000 \text{ tonokm} \cdot 0,75 \text{ zł/tonokm} &= 1.460.150 \text{ zł} \\ \text{koszt przypadający na masę przewozową} \\ 132.000 \text{ ton} \cdot 2,05 \text{ zł/tonę} &= 270.200 \text{ „} \\ \text{Ogółem koszt} &= 1.730.400 \text{ zł} \end{aligned}$$

Obliczone w ten sposób wskaźniki kosztu tonokm (częściowy koszt) i kosztu tony (również częściowy koszt) są niezależne od czynnika średniej odległości, wpływ którego to czynnika — jako niezależnego od załogi — należy wykluczyć z oceny wykonania planu kosztów.

Średnia odległość przewozu w danym razie nie ma praktycznego wpływu na koszt (częściowy) tonokm ani na koszt (częściowy) tony. Wpływ średniej odległości na zmianę kosztu tonokm i tony teoretycznie może mieć miejsce jedynie przez zmianę szybkości technicznych w wyniku zmian średniej odległości przewozu. Ponieważ poza krajowymi przypadkami zmiany szybkości technicznej z tytułu zmiany średniej odległości przewozu nie wchodzi w rachubę, tym samym można te zmiany pominąć.

Ocenę wykonania planu w oparciu o te dwa wskaźniki prowadzimy następująco:

Wykonanie tonokm i tony przemnażamy przez planowane dla nich wskaźniki kosztów ustalając w ten sposób koszt należny wg planu na wykonaną ilość produkcji.

Porównując faktycznie wykonany koszt, z kosztem należnym wg. planu na wykonaną ilość usług, ustalamy % wykonania planu kosztów, względnie obniżkę kosztów.

Przykład liczbowy 2. (dalszy ciąg przykładu 1)

Przypuścmy, że omawiany zakład transportowy wykonał:

130.000 ton
2.100.000 tonokm

przy kosztach wynikowych 1.820.000 zł. Jaki będzie procent wykonania planu kosztów? Koszt należny wg planu na wykonaną produkcję wyniesie:

$$130.000 \times 2,05 + 2.100.000 \times 0,75 = 266.500 + 1.575.000 = 1.841.500$$

Prawidłowy % wykonania planu kosztów wyniesie:

$$\frac{1.820.000}{1.841.500} \cdot 100 = 98,8\%$$

a n'e 97,4% jak wynikałoby to przez obliczenie tylko na pełny koszt tonokm.

W ruchu osobowym. Stosowany dotychczas system oceny, poza rozliczeniami kosztów omówionymi w poprzednim zeszycie „Motoryzacji”, nie nasuwa specjalnych wątpliwości. Zmiany w tej dziedzinie nie wydają się potrzebne.

W spedycji. Wydaje się słuszniejszym przejście na obliczenie kosztów na 1000 zł (wzgl. 1 zł) wpływu w cenach bieżących. Taka metoda jest równoznaczna z nowym sposobem obliczania wg. cen niezmiennych, a jest łatwiejsza w robocie i bardziej zrozumiała dla premiowanych pracowników.

W kosztach stacji obsługi. Pion techniczny ma bezpośredni względnie pośredni wpływ na kształtowanie się wszystkich elementów kosztów przebiegu, a więc materiałów pędnych, ogumienia, odpisów amortyzacyjnych, obsługi technicznej, napraw bieżących i napraw średnich.

Powinien on tym samym w dziedzinie kosztów być oceniany nie za mały fragment swojej działalności — lecz za

całość. Warunek utrzymania się w kosztach dla wypłaty premii za gotowość techniczną należałoby więc rozciągnąć na całość kosztów przebiegu. Składnik natomiast B premii (premia za obniżenie kosztów) należałoby obliczać albo wg. wyników łącznych ruchu towarowego (za tony i tonokm) i ruchu osobowego (za pasażerokm) albo wg. obniżenia kosztów przebiegu na 1 km z wzięciem pod uwagę asortymentu przebiegu.

Oczywiście w tym ostatnim przypadku — za każdy % obniżenia kosztu przebiegu na 1 wozokm, należałoby płacić większą premię niż za każdy procent obniżenia kosztu ruchu osobowego czy też kosztu ruchu towarowego.

Proponowane w danym razie zmiany w sposobie obliczania obniżki kosztów w poszczególnych działach działalności wymagają niewątpliwie przedyskutowania.

Jest jednak rzeczą niewątpliwą, że dotychczasowy sposób obliczeń wymaga rewizji pod kątem usunięcia niewłaściwości podanych w pierwszej części tego artykułu.

Z. Jędrzejewski

ZBIGNIEW KOZŁOWSKI

Jak można skrócić czas na i wyładunku

Artykuł dyskusyjny

Rozwijające się z dnia na dzień nasze życie gospodarcze, rosnąca stale wymiana towarowa, gigantyczne budownictwo i cała nasza socjalistyczna gospodarka narodowa żąda od transportu coraz to więcej środków i coraz to większej wydajności — celem zapewnienia sprawnej obsługi wzrastającej równocześnie masy towarowej i potoków pasażerskich. Każdy niemal dzień stawia przed transportem nowe odpowiedzialne zadania.

Młody przemysł motoryzacyjny nie jest w stanie na obecnym etapie zapewnić pełnego dopływu niezbędnych do wykonania tych zadań środków transportowych. Aby zadania te wykonać, aby sprostać w marszu ku socjalizmowi innym dziedzinom naszego życia — transport musi dążyć do maksymalnej racjonalnej organizacji pracy i do maksymalnego podniesienia wydajności zarówno sprzętu jak i ludzi transportu. W walce o realizację tych zadań najpoważniejszą rolę ma do spełnienia — zarówno ze względu na swą wielkość jak i na charakter i zakres działalności — największy nasz przewoźnik publiczny Państwowa Komunikacji Samochodowa.

Analiza realizacji planów PKS na przestrzeni ostatnich trzech lat wykazuje, że zagadnienie to stawiane było w PKS na właściwym miejscu. Państwowa Komunikacja Samochodowa wykazuje stały wzrost niektórych wskaźników techniczno-ekonomicznych wskazujących na wysokie wykorzystanie środków transportowych, walkę o podniesienie innych wskaźników i pełną troskę o wzrost wydajności pracy.

W walce tej PKS korzysta z pełnego poparcia Rządu. Przykładem troski Rządu o maksymalne wykorzystanie środków transportowych jest zakaz wyjazdów poza promień 50 km dla użytkowników własnych środków transportowych, zarządzenie o organizacji placówek spedycyjnych, zarządzenie o wykorzystaniu ładowności pojazdów mechanicznych, zarządzenie o holowaniu pojazdów mechanicznych i szereg innych.

Zarządzenia te i stale pogłębiająca się świadomość pracowników naszego socjalistycznego transportu doprowadziły do osiągnięcia niektórych wskaźników techniczno-eksploatacyjnych na wysokim poziomie jak na przykład wykorzystanie ładowności, wykorzystanie przebiegu, wykorzystanie taboru. Jest jednak dziedzina, w której pomimo pewnych wysiłków ze strony PKS i wydania aktów normatywnych ze strony władz państwowych nie widać wyraźniejszej poprawy. Jest to zagadnienie czasu na i wyładunku, zagadnienie przestojów środków transportowych i związane z nim bezpośrednio zagadnienie średniego dobowego czasu pracy.

Pomimo istnienia obowiązujących norm na i wyładunku, pomimo istnienia systemu opłat karnych za przetrzymanie

pojazdów pod na i wyładunkiem, a co za tym idzie poważnego zagrożenia kosztów własnych usługobiorców — nie ma jeszcze wśród korzystających z usług przewoźnika publicznego zrozumienia dla doniosłości tego zagadnienia. Usługobiorcy idąc po linii najmniejszego oporu — płacą mniej lub więcej chętnie opłaty za przetrzymywanie pojazdów, lecz nie chcą zadać sobie trudu, aby zagadnienie to na swoich zakładach pracy radykalnie rozwiązać. Wszelkie próby nawiązania współpracy w tej dziedzinie napotykały na ogół na małe zrozumienie ze strony usługobiorców.

Jest poza tym grupa takich usługobiorców, którzy obwarowani treścią wygodnych dla nich umów, zdając sobie doskonale sprawę z trudności i szkodliwości tych umów z punktu widzenia gospodarki ogólnopolskiej, żądają rygorystycznego wykonywania umowy, nie godząc się na żadne, życiowo i gospodarczo uzasadnione odchylenia.

Praktycznie rozważając to zagadnienie możemy stwierdzić, że powodami przedłużającymi znacznie czas na i wyładunku pojazdów mechanicznych w ruchu towarowym są:

1) Rygorystycznie i bezduszenie wykonywane zarządzenia o kontroli osób wchodzących na teren zakładów obsługiwanych przez przewoźnika publicznego. Jestem w posiadaniu przykładów, gdzie załatwianie formalności z uzyskaniem przepustek dla kierowcy pojazdu PKS i brygady przeładunkowej w składzie 4 ludzi trwało około 3 godzin.

2) Zła organizacja pracy zakładów korzystających z usług przewoźników publicznych o ile chodzi o dysponowanie taborem wynajętym i brak najczęściej odpowiedzialnej komórki dysponującej tym taborem u usługobiorcy. Zdarzają się np. przypadki, że zamówiony przez usługobiorcę pojazd mechaniczny stawia się do dyspozycji usługobiorcy na wyznaczoną godzinę i miejsce i wówczas okazuje się, że nikt na danym zakładzie nie może udzielić wyczerpujących informacji, ani też wydać zdecydowanych poleceń — jaką pracę ma dany pojazd wykonać.

3) Brak u niektórych usługobiorców komórek transportu własnego - wewnątrzzakładowego, co z kolei powoduje zatrudnianie przewoźnika publicznego przy wykonywaniu funkcji transportu wewnątrzzakładowego, przy jednoczesnym przetrzymywaniu pojazdów mechanicznych pod na lub wyładunkiem. Np. przedsiębiorstwo nie posiadające własnych pracowników przeładunkowych, korzystające z usług przewoźnika publicznego, zleca przenoszenie dostarczonemu pojazdowi mechanicznemu towarów lub materiałów do swych — niejednokrotnie w wielu punktach rozmieszczonych — magazynów, układania tych towarów według wewnętrznych zasad danego przedsiębiorstwa, przełiczania, sortowania itp. W zasadzie przy wykonywaniu

tego rodzaju czynności zachodzi przetrzymywanie pojazdu mechanicznego pod na lub wyładunkiem.

4) Brak koordynacji w czasie, pomiędzy godzinami rozpoczęcia pracy przewoźnika publicznego i godzinami wymaganymi przez usługobiorcę na wykonanie zlecenia. Niejednokrotnie zleceńdawcy — zazwyczaj dotyczy to zleceń o dużej doniosłości gospodarczej — żądają podstawienia taboru na godzinę 9-tą lub 10-tą, podczas gdy praca przewoźników publicznego rozpoczyna się z reguły o godzinie 7-ej. Zlecenia takie powodować muszą wyczekiwanie rezerwowanego taboru, najczęściej w przestoju eksploatacyjnym.

5) Całkowita niechęć i brak zrozumienia ze strony usługobiorców wzajemnych korzyści płynących z uruchamiania magazynów, względnie punktów zdawczo-odbiorczych, czynnych w godzinach popołudniowych i wieczornych. Popołudniowe i wieczorne godziny pozwoliłyby przewoźnikowi publicznemu na przesunięcie wykonania szeregu zleceń na godziny popołudniowe, wieczorne, a nawet nocne — a tym samym pozwoliłoby na przedłużenie średniego dobowego czasu pracy i na znaczne powiększenie zdolności przewozowej, przy niezwiększonym stanie taboru.

Zagadnienie poruszone przeze mnie wymaga rozwiązania w skali ogólnokrajowej, a rozwiązane należycie przyniesie nieocenione korzyści naszej gospodarce, umożliwiając dalsze wykorzystanie rezerw tkwiących jeszcze w naszym socjalistycznym transporcie.

Nieśmiałe próby rozwiązania tego zagadnienia przez poszczególne przedsiębiorstwa PKS w porozumieniu z władzami terenowymi nie dały spodziewanych rezultatów, wprowadzone tu i ówdzie po tej linii współzawodnictwo międzyzakładowe rozwija się niedostatecznie.

Wydaje mi się, że sprawa dojrzała do rozwiązania w skali ogólnopolskiej. Pobieźne i zupełnie niedokładne obliczenie, że skrócenie czasu na i wyładunku jednej tony do 7-miu minut — w skali ogólnokrajowej (wyniki takie są osiągnięte przez szereg Ekspozytur PKS) zwiększy

około 30% zdolność przewozową naszego taboru towarowego. Jest to wskaźnik będący miarą doniosłości tego zagadnienia.

Praktyczne rozwiązanie poruszonych przeze mnie wyżej trudności powinno, zdaniem moim, polegać na:

1) wydaniu zarządzenia ułatwiającego wstęp na zakład, na którym odbywa się część procesu transportowego;

2) spowodowaniu, aby na wszystkich zakładach na terenie kraju, korzystających z usług przewoźnika publicznego, wprowadzono jedną identyczną komórkę dyspozycyjną, która wyłącznie posiadać będzie prawo dysponowania taboru i obsługą dostarczoną przez tego przewoźnika. (Działy transportowe, lub działy administracyjno - gospodarcze); względnie należy ustalić osoby odpowiedzialne za dysponowanie środkami przewozowymi w imieniu użytkownika;

3) wydania zarządzenia w skali ogólnokrajowej o obowiązku przestawienia czasu pracy magazynów i punktów na i wyładunkowych na godziny popołudniowe i nocne;

4) wprowadzeniu surowych sankcji (na wzór PKP) na usługobiorców przetrzymujących tabor publiczny pod na i wyładunkiem ponad obowiązujące normy.

W tym ostatnim przypadku należy wprowadzić niezależnie od odpowiedzialności materialnej, która nie zdaje w tej chwili egzaminu życiowego, dodatkową odpowiedzialność karną oraz sankcje w postaci kategorycznej odmowy dalszego podstawiania publicznych środków transportowych.

Realizacja tych wniosków, pozwoli zdaniem moim na dalsze poważne usprawnienie pracy transportowej, na pełniejsze wykorzystanie taboru dyspozycyjnego i na zmniejszenie kosztów własnych, zarówno przedsiębiorstw korzystających z usług przewoźnika publicznego, jako też kosztów samego przewoźnika.

Zbigniew Kozłowski

TADEUSZ CLAR

Szkolenie wewnątrzzakładowe w zakładach napraw samochodów

Szybki rozwój naszego życia gospodarczego, ogromny wzrost ilościowy taboru samochodowego i coraz większe zadania nakładane na transport drogowy — będący jednym z ogniw zapewniających planową i zorganizowaną wymianę dóbr pomiędzy wsią i miastem i odgrywający ważną rolę w dystrybucji wytwarzanych produktów we wszystkich gałęziach naszej gospodarki narodowej — stawia przed nami zadanie pokrycia zwiększonego zapotrzebowania na nowe kwalifikowane kadry i szybkie podnoszenie kwalifikacji zawodowych załóg robotniczych fabryk i zakładów naprawczych sprzętu motorowego.

Dotychczas, wobec olbrzymiego zapotrzebowania na fachowców przez wszystkie zakłady produkcyjne, sprawa uzyskania wykwalifikowanego pracownika następcą dla zakładów szereg trudności, choćby z tego tylko względu, że fachowców tych nie można było dostać w potrzebnej ilości. Z drugiej strony brak ujednoliconych, ogólnie ustalonych wytycznych organizacji przygotowania kadr fachowców stwarzał zakładom szereg trudności natury organizacyjnej, finansowej i w konsekwencji prowadził do nie planowanej na dłuższą metę akcji szkoleniowej, rozwiązywanej indywidualnie przez zakłady.

Zagadnienie to całkowicie rozwiązała i wprowadziła na właściwe tory Uchwała Prezydium Rządu z dnia 23 czerwca 1951 roku — w sprawie ustroju szkolnictwa w zakładach pracy. Uchwała ta ma zasadnicze znaczenie dla organizacji zawodowego szkolenia wewnątrzzakładowego. Szkolenie bowiem wewnątrz - zakładowe, stanowiące masową i najekonomiczniejszą formę szkole-

nia, oparte na wykorzystaniu doświadczeń radzieckich i prowadzące do masowego rozpowszechnienia przodujących metod pracy, staje się bezpośrednim czynnikiem wzrostu wydajności pracy całej załogi, umożliwia bezpośrednie powiązanie zagadnienia szkolenia z zagadnieniami produkcyjnymi zakładu i zabezpiecza szybkie tempo wzrostu ilości i jakości kwalifikowanych kadr.

Szkolenie wewnątrz - zakładowe, zgodnie z Zarządzeniem Przewodniczącego PKPG z dnia 12 grudnia 1951 roku (które to zarządzenie zostało rozszerzone na resort Ministerstwa Transportu D. i L. zarządzeniem Przewodniczącego PKPG Nr 254 z dn. 6.VIII. 1952 — Monitor Polski A-69, poz. 1043) podlegają:

1) nowoprzyjęci niewykwalifikowani robotnicy, którzy będą zatrudnieni przy pracach wymagających wyuczenia zawodu;

2) młodociani przyjęci na naukę zawodu w trybie szkolenia zawodowego;

3) pracownicy obsługi oraz pracownicy administracyjni przechodzący do bezpośredniej pracy w produkcji;

4) w zakresie podnoszenia kwalifikacji zawodowych — robotnicy już zatrudnieni bezpośrednio w produkcji, których zakład pracy powinien przeszkolić we własnym zakresie dla pokrycia zapotrzebowania na kwalifikowane kadry robotnicze.

Szkolenie wewnątrz - zakładowe, obejmujące wyuczenie zawodu, przeprowadza się metodą szkolenia indywidualnego lub brygadowego, a prowadzące do podniesienia kwalifikacji zawodowych opiera się zasadniczo na organizacji kursów, brygad przodowników pracy itp.

Wyuczenie natomiast zawodu w szkoleniu wewnątrz-zakładowym przeprowadza się metodą szkolenia indywidualnego lub brygadowego.

Tak w jednym jak i w drugim przypadku szkolenie opiera się na opracowanych programach szkoleniowych obejmujących nauczanie praktyczne i teoretyczne.

Nauczanie praktyczne, prowadzone w ciągu ośmiogodzinnego dnia pracy bez oderwania od pracy, dąży do opanowania umiejętności i metod pracy przewidzianych dla danego zawodu w taryfikatorze robót. Nauczanie teoretyczne, prowadzone w formie wykładów i pogaderek po pracy, powinno dać szkolącemu się niezbędne wiadomości z zakresu obsługi maszyn i urządzeń, posługiwania się przyrządami pomiarowymi i narzędziami, umiejętność czytania rysunku warsztatowego, znajomość surowców i materiałów oraz przepisów higieny i bezpieczeństwa pracy dla danego stanowiska roboczego.

Wyuczenie zawodu metodą szkolenia indywidualnego przeprowadza się przez przydzielenie 1—3 szkolących się do stanowiska roboczego obsługiwanego przez wysoko kwalifikowanego robotnika lub przodownika pracy (tak zwany: szkolący).

Wyuczenie zawodu metodą szkolenia brygadowego różni się od metody szkolenia indywidualnego w zasadzie ilością szkolących się przydzielonych szkolącemu instruktorowi, organizacją zajęć i sposobem wynagradzania szkolących. Szkolenie brygadowe przeprowadza się — w zależności od warunków produkcyjnych zakładu — w dwóch formach, a mianowicie:

a) przez skierowanie na naukę do brygady produkcyjnej od 3—5 robotników niewykwalifikowanych i powierzenie opieki nad nimi wraz z obowiązkiem wyuczenia zawodu brygadziście lub jednemu z kwalifikowanych robotników pracujących w brygadzie;

b) przez utworzenie brygady szkoleniowej pod kierownictwem brygadzysty odpowiedzialnego za wyszkolenie brygady.

Uchwała Prezydium Rządu, wprowadzając jednolitą organizację i formę szkolenia wewnątrz - zakładowego, rozwiązuje w sposób zdecydowany i przez to zapewniający powodzenie całej akcji szkoleniowej przez uregulowanie wynagrodzenia za szkolenie w myśl socjalistycznej zasady płacy „każdemu według zasług”. W myśl wspomnianego zarządzenia wynagrodzenie za szkolenie składa się ze stawki za cały okres szkolenia oraz z premii za pomyślny wynik szkolenia. Wysokość stawki za szkolenie uzależniona jest od długości okresu szkolenia. Wyjaśnić trzeba, że okres szkolenia indywidualnego może trwać od 1—6 miesięcy zaś okres szkolenia brygadowego od 1—4 miesięcy.

Forma wynagrodzenia za szkolenie jest następująca. Jeżeli szkolenie trwa jeden miesiąc, wówczas szkolący otrzymuje stawkę za szkolenie oraz premię za pomyślny wynik szkolenia po zdaniu egzaminu z wynikiem pomyślnym przez szkolonego przed zakładową komisją egzaminacyjną. Egzamin powinien odbyć się najpóźniej do 10 dni od chwili zakończenia szkolenia.

Jeżeli natomiast szkolenie trwa dłużej niż jeden miesiąc — stawkę za szkolenie wypłaca się szkolącemu instruktorowi w ratach miesięcznych płatnych z dołu, przy czym rata za ostatni miesiąc szkolenia wypłacana jest w podwójnej wysokości otrzymywanych rat miesięcznych.

Jednakże wypłata tej ostatniej raty jak i wypłata premii za pomyślny wynik szkolenia zostają wypłacone dopiero po zdaniu egzaminu przez szkolącego się oraz po stwierdzeniu wykonywania przez szkolącego się — w okresie nie krótszym niż dwa tygodnie od czasu zakończenia szkolenia — obowiązujących normy pracy w wysokości nie niższej niż 100 proc.

Jeżeli szkolący wyszkolił przydzielonego mu do szkolenia robotnika w czasie krótszym niż opiewała umowa (np. w ciągu trzech miesięcy zamiast czterech), wówczas otrzymuje on wynagrodzenie po zdaniu egzaminu przez szkolonego przez niego robotnika — za cały okres szkolenia, to jest za cztery miesiące. Zarządzenie bowiem PKPG wychodzi ze słusznego założenia, że jeśli szkolący się uzyskał zawód w czasie szybszym niż było przewidziane, to jest to zasługa instruktora, który powinien otrzymać za to nagrodę właśnie w postaci całego

nie zmniejszonego wynagrodzenia za szkolenie za okres w jakim zobowiązał się wyszkolić przydzielonego mu do nauki robotnika. Jeżeli jednak szkolący zakończy szkolenie w terminie późniejszym niż został ustalony w umowie, wówczas nie otrzymuje on premii za szkolenie ani też nie przysługuje mu dodatkowe wynagrodzenie za przedłużony okres szkolenia.

Tak pomyślana forma szkolenia zapewni właściwe rezultaty, jeśli zostaną należycie rozwiązane w zakładzie prowadzącym szkolenie następujące główne postulaty:

1. należyty dobór szkolących i ich przygotowanie do szkolenia;
2. właściwie opracowane programy szkolenia;
3. kontrola przebiegu szkolenia;

Do prowadzenia szkolenia powinni być wyznaczeni robotnicy wysokokwalifikowani, posiadający doświadczenie zawodowe i pewien zasób niezbędnych wiadomości teoretycznych. Poza tym prowadzący szkolenie powinni otrzymać niezbędne wskazówki metodyczne, które staną im się pomocne przy szkoleniu. Muszą oni uświadomić sobie, że opanowanie jakiegokolwiek bądź specjalności rzemiosła nie jest tylko kwestią wykonywania właściwych ruchów, lecz polega ono również na inteligencji jego wykonania.

Należy zwrócić im uwagę na unikanie sposobu szkolenia w oderwaniu od praktyki. Szkolony bowiem przyswajając sobie pewną umiejętność nie dlatego, że została wyjaśniona mu ona teoretycznie, lecz dlatego że ją w y k o n a ł s a m, to jest zetknął się z tą umiejętnością w sposób namacalny.

Instruktor ucząc powinien nabrać przekonania przed oddaniem szkolonego na egzamin, że szkolony o p a n o w a ł daną specjalność i r o z u m i e t o c y k o n u j e. Szkolący zawsze podczas szkolenia powinien pamiętać o trzech zasadniczych podstawach szkolenia zawodowego: k o g o m a wyszkolić, c z e g o m a g o n a u c z y ć i w j a k i m c z a s i e m a zakończyć szkolenie.

I jeszcze o jednej zasadzie szkolenia zawodowego powinni pamiętać prowadzący szkolenie (na przeprowadzanych przynajmniej raz w miesiącu odprawach ze szkolącymi należy na te okoliczności zwracać uwagę, opierając się na stwierdzonych faktach i spostrzeżeniach kontrolnych), a mianowicie: **jeśli szkolony nie nauczył się — wina jest po stronie instruktora.**

Warunkiem pomyślnego wyniku szkolenia są również należycie opracowane programy nauczania. Programy nauczania powinny być opracowane dla każdej specjalności i powinny zawierać wskazówki co do realizacji programu szkolenia praktycznego wraz z pytaniami kontrolnymi, które z jednej strony ułatwią prowadzącemu szkolenie, kontrolę postępów szkolonego, a szkolonemu będą wykazywały słabe strony w przebiegu szkolenia i ułatwiały ich zlikwidowanie.

Kontrola przebiegu szkolenia prowadzona przez kierownika szkolenia zawodowego danego Zakładu, przez Podstawową Organizację Partijną, przez Radę Zakładową oraz przez ZMP, powinna wykrywać wszelkie niedociągnięcia w szkoleniu na poszczególnych stanowiskach zarówno natury metodycznej jak i zasadniczej. Egzamin końcowy i rozdanie świadectw powinno odbywać się w uroczystej atmosferze. Rozdanie świadectw powinno być połączone z masówką załogi lub odbywać się na akademii czy innej uroczystości obchodzonej przez zakład.

Przygotowanie bazy szkoleniowej dotyczy z jednej strony należytej organizacji stanowisk pracy i pomieszczenia dla prowadzenia wykładów i zajęć teoretycznych.

Organizacja stanowiska powinna zapewniać posiadanie przez szkolonego odpowiednich narzędzi do pracy i właściwych przyrządów oraz ciągłości pracy.

Ponieważ w czasie szkolenia może się zdarzyć, że na danym stanowisku na skutek zahamowania z tych czy innych powodów normalnego przebiegu produkcyjnego w pewnej chwili brak jest pracy, przeto okresy takich przestojów produkcyjnych powinny być wykorzystane przez szkolącego do zastosowania ćwiczeń mających na celu lepsze opanowanie wykonywanych czynności przez szkolonego (np. szlifowanie wybrakowanego na skutek zużycia wału korbowego, odczytywanie pomiarów na przyrządach pomiarowych, powtarzanie opisu budowy, obsługi i konserwacji maszyny itp. itp.).

Zasadą jest nie dopuszczać w okresie szkolenia do bezczynności szkolonego na stanowisku i oczekiwania na pracę. Szkolonego w czasie nauki zawodu można zmęczyć pracą, ale nie wolno go znudzić — bo to może doprowadzić do zniechęcenia do dalszej nauki i porzucenia obranego kierunku zawodu, a ponadto w konsekwencji do

bumelanctwa i wytworzenia niezdyscyplinowanego pracownika. Szkolenie powinno bowiem dać zakładowi nie tylko należyte wykształcenie fachowca, ale w pełni uświadomionego pracownika produkcyjnego.

Tadeusz Clar

WŁADYSŁAW WĘGIELEK

O konieczności awizowania w transporcie

Wszystkim transportowcom znany jest zwyczaj zawiadamiania (awizowania) odbiorcy przez nadawcę o wysłaniu przesyłki. Tymczasem ten elementarny obowiązek każdego transportowca ciągle jeszcze jest u nas mało doceniany. O ile w transporcie międzynarodowym sprawa ta jest uregulowana przez włączenie do umów transportowych klauzul o awizowaniu, to w transporcie krajowym: kolejowym, a zwłaszcza samochodowym — awizowanie stosowane jest jedynie sporadycznie. W praktyce powoduje to wiele marnotrawstwa i trudności, polegających na:

- 1) przetrzymaniu nadchodzących wagonów kolejowych i samochodów ciężarowych;
- 2) powstaniu zbędnych dodatkowych przewozów i składowania;
- 3) nie wykorzystaniu powrotnych przebiegów samochodów ciężarowych;
- 4) nie racjonalnym wykorzystaniu taboru i robotników przeładunkowych.

Wymienione zakłócenia w transporcie i wynikające z nich marnotrawstwo powstają z następujących powodów.

1. Przed rozładunkiem każdego przychodzącego wagonu kolejowego lub samochodu konieczne jest przygotowanie dyspozycji co do zwózki towaru, miejsca w magazynie oraz taboru i robotników przeładunkowych. Jeśli przesyłka adresowana jest na przedsiębiorstwo spedycyjne, to — niezależnie od konieczności skomunikowania się z odbiorcą, względnie z kilkoma odbiorcami — muszą oni zgłosić się do przedsiębiorstwa celem załatwienia manipulacji inkasowych i innych formalności. Wszystkie te czynności przygotowawcze opóźniają rozładunek, powodując przetrzymanie wagonów i samochodów.

2. Jeżeli w dniu przybycia nie awizowanej uprzednio przesyłki występują trudności w uzyskaniu taboru i robotników do rozładunku, brak miejsca w magazynie odbiorcy, lub też niemożność natychmiastowego zadysponowania zwózki — powstaje przestój wagonów (lub samochodów), albo powstaje konieczność zwiezienia przesyłki do magazynu dla czasowego składowania. Oczywiście w obydwu przypadkach mamy do czynienia z dodatkowymi zbędnymi kosztami.

Ta sama sytuacja wytwarza się przy nadejściu przesyłki adresowanej na przedsiębiorstwo spedycyjne w przypadkach: nadejścia przesyłki po zamknięciu biura odbiorcy (w godzinach wieczornych oraz w niedzielę i święta), a także gdy brak jest dyspozycji od nadawcy odnośnie przeznaczenia nadesłanej przesyłki. W tym przypadku również następuje przeważnie zwózka przesyłki do magazynu spedytora do czasu skomunikowania się z odbiorcą względnie z nadawcą.

3. Nie zawsze przesyłki przeznaczone do przewozu w ramach wykorzystania próżnych przebiegów samochodów ciężarowych oczekują na okazję w magazynach spedytora. Częściej należy je dopiero wyszukiwać. Jeśli przy tym nie uda się uzyskać przesyłki całopojazdowej — kompletowanie ładunku zbiorowego wymaga dłuższego czasu. Dlatego też nie zaawizowanie wysyłki samochodu powoduje przeważnie jego próżny powrót tymbarndziej wtedy, jeżeli przyjazd samochodu następuje w godzinach wieczorowych, tj. po zamknięciu biur.

4. Racjonalne wykorzystanie taboru i robotników przeładunkowych wymaga uprzedniego zaplanowania pracy przewozowej z jednoczesnym wyznaczeniem właściwych co do rodzaju i tonażu środków transportowych itp. A zatem, jeśli nie otrzymamy awiza przed nadejściem przesyłki — zmuszeni jesteśmy do improwizowania zwózki posia-

danym wolnym taborom, a to często nie pozwala na jego racjonalne wykorzystanie (np. niemożność zorganizowania ruchu wahadłowego, konieczność użycia zbyt dużego lub zbyt małego tonażowo taboru itp.). Dlatego też wysłanie każdej przesyłki — bez względu na jej wielkość oraz sposób przewozu — powinno być bezwzględnie odbiorcy awizowane.

Należy przy tym pamiętać, że przy awizowaniu konieczne jest przestrzeganie następujących zasad:

a) awiz powinien być wysłany w dniu nadania (wysłania) przesyłki. W zależności od szybkości środka transportowego, którym przesyłkę wysłano — awiz powinien być wysłany pocztą zwykłą, ekspresową lub telegraficznie czy telefonicznie. Koszty awizu telegraficznego bądź telefonicznego na pewno się opłacą, albowiem zawiadomienie odbiorcy przesyłki przed jej nadejściem do miejsca przeznaczenia — pozwoli na uniknięcie dużo większych kosztów, o których powiedzieliśmy powyżej.

b) awiz powinien być sporządzony w taki sposób, który nie nasunie żadnych wątpliwości odnośnie postąpienia z przesyłką z chwilą jej nadejścia do miejsca przeznaczenia.

Do awizowania używamy szablonowych druków (głównie pocztówek), których wypełnianie nie nastęrcza specjalnych trudności.

Awiz powinien zawierać:

- 1) datę i miejsce nadania przesyłki;
- 2) dokładny adres nadawcy oraz (w przypadku wysyłki przez spedytora) — z czyjego polecenia przesyłkę nadano;
- 3) wyszczególnienie środka transportowego, jakim przesyłkę wysłano, (a ponadto przy wagonach kolejowych — numery tych wagonów; przy przesyłkach kolejowych drobnicowych — numer listu przewozowego itp.);
- 4) opis przesyłki (ilość sztuk, cechy, numery, rodzaj opakowania, nazwę towaru i jego wagę);
- 5) wreszcie dokładny adres odbiorcy oraz (w przypadku adresowania na przedsiębiorstwo spedycyjne) — krótką ale wyraźną dyspozycję odnoszącą się do sposobu postępowania z przesyłką po jej nadejściu (np. „wydać odbiorcy X za pobraniem kosztów dostawy” itp.).

W przypadku adresowania przesyłki na przedsiębiorstwo spedycyjne należy — niezależnie od awizowania tego przedsiębiorstwa — wysłać awiz do odbiorcy (lub odbiorców) towaru, co przyspieszy przygotowanie dyspozycji. Ewentualne wysłanie do odbiorcy dokumentów dotyczących przesyłki — na przykład specyfikacji towaru itp. — nie zwalnia nadawcy od obowiązku osobnego awizowania.

W zależności od rodzaju transportu — wskazane jest następujące postępowanie przy awizowaniu:

1. w transporcie kolejowym oraz wodnym:
 - a) za listem przewozowym zwykłym — awizowanie zwykłą pocztą;
 - b) przesyłkami pospiesznymi oraz pospieszno - przyspieszonymi — awizowanie listem ekspresowym;
2. w transporcie samochodowym — awizowanie telegraficznie lub telefonicznie.

W ostatnim przypadku pożądane jest wysyłanie awizu już w dniu otrzymania zlecenia na transport przy jednoczesnym ustaleniu daty wysłania samochodu. Jest to tzw. „uprzednie awizowanie”. W takim przypadku — o ile czas pozwala — awiz taki może być wysłany pocztą zwykłą lub ekspressem. Jeśli transport wykonywany jest samochodem

publicznego przewoźnika — placówka wysyłająca awizuje nie tylko placówkę odbierającą i odbiorcę, ale również własne placówki znajdujące się na trasie przewozu, podając przybliżony czas powrotu próżnego pojazdu i jego tonaż — w celu przygotowania ładunku powrotnego.

Należy stwierdzić, że odbiorca — aby nie zmniejszyć lub nie zaprzepaścić korzyści wypływających z otrzymania awiza przed nadejściem przesyłki — powinien natychmiast po otrzymaniu awiza przystąpić do czynności przygotowaw-

czych opisanych wyżej oraz do przygotowania ładunku powrotnego. Jest to jego obowiązkiem tak samo, jak obowiązkiem nadawcy jest awizowanie każdej wysłanej przesyłki. Jedynie bowiem przy pełnym zrozumieniu i docenieniu znaczenia awizowania zarówno przez nadawcę i odbiorcę przesyłki — awizowanie może spełnić wyznaczoną mu rolę w przyspieszeniu i usprawnieniu przeładunku i przewozie towarów.

W. Węgiełek

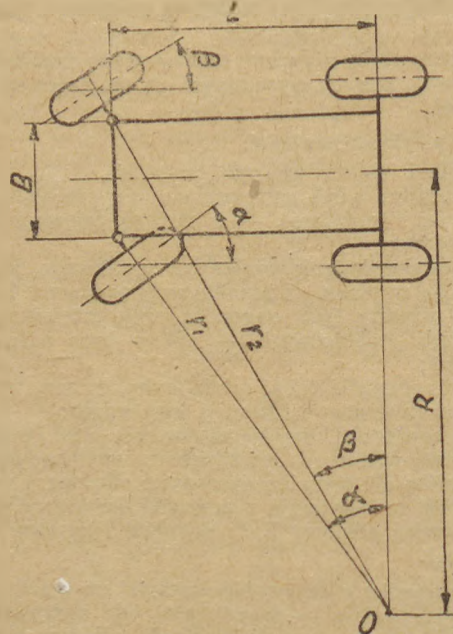
INŻ. STANISŁAW ARCZYŃSKI

INŻ. SŁAWOMIR GOŁĘBIEWSKI

Diagnostyka samochodowa (4)

SPRAWDZANIE UKŁADU KIEROWNICZEGO

Układ kierowniczy, którego zadaniem jest umożliwienie zmiany kierunku jazdy, jest jednym z najważniejszych mechanizmów samochodu — ponieważ sprawność działania tego układu decyduje o bezpieczeństwie jazdy. Aby umieć dokonać sprawdzenia prawidłowości działania układu kierowniczego należy orientować się w zasadzie jego budowy i sposobie pracy. Dlatego też omówienie zasad sprawdzania musimy poprzedzić krótką analizą mechaniki skrętu pojazdu i podaniem opisu typowego rozwiązania konstrukcyjnego układu kierowniczego.



Rys. 1. Układ kierowniczy ze skrętnymi zwrotnicami

W samochodach stosowany jest układ kierowniczy przedstawiony na rys. 1 polegający na skręcaniu kół przednich dookoła sworzni zwrotnic osadzonych na końcach osi. Z rysunku widać wyraźnie, że dla zapewnienia bezpośredniego toczenia się wszystkich kół pojazdu przy zakręceniu wokół punktu O, każde z kół przednich musi poruszać się po innym promieniu (r_1 i r_2). Ponieważ koło musi toczyć się w płaszczyźnie prostopadłej do swego promienia, kąt skrętu koła wewnętrznego α w stosunku do osi podłużnej pojazdu musi być inny — większy od kąta skrętu koła zewnętrznego β . Z rysunku łatwo znaleźć zależność między obydwoma kątami; mamy mianowicie

$$\operatorname{ctg} \beta = \frac{R + 2}{L}$$

$$\operatorname{ctg} \alpha = \frac{R - 2}{L}$$

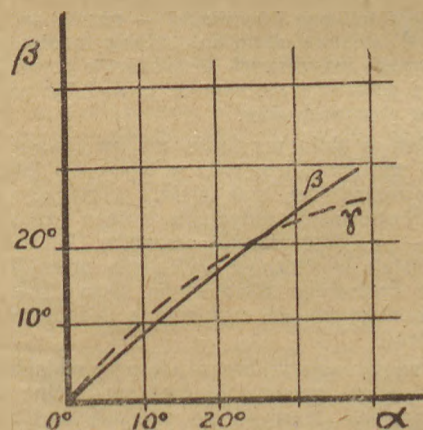
Odejmując stronami otrzymamy:

$$\operatorname{ctg} \beta - \operatorname{ctg} \alpha = \frac{B}{L}$$

Obliczając z podanej zależności wartości kąta β dla przykładowych danych $B = 1,3$ m i $L = 2,75$ m, przy kącie α zmieniającym się co 5 stopni, otrzymamy następującą tabelkę:

α	0°	5°	10°	15°	20°	25°	30°	35°
β	0°	4°50'	9 15'	13°25'	17°15'	20°55'	24°25'	27°40'

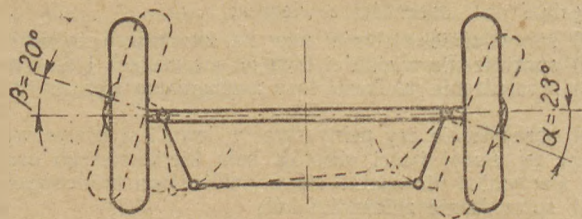
i wykres (rys. 2).



Rys. 2. Wykres ilustrujący zmianę kąta skrętu koła zewnętrznego względem kąta koła wewnętrznego

Aby umożliwić jednoczesne skręcanie obu kołami skrętnymi zastosowano układ zwany trapezem Ackermana (rys. 3), który z dostatecznym przybliżeniem daje podaną wyżej zależność kątów skręcenia α i β . Uzyskane przy tym układzie wartości kąta skręcenia koła zewnętrznego są nieco inne niż podane w tabelce wartości β . Ten rzeczywisty kąt oznaczamy γ ; jego wartości podane zostały na wykresie.

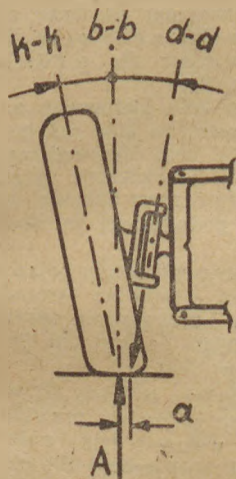
Zmiana wartości kąta β zależy od geometrii trapezu Ackermana. Przy małych skrętach różnice wynoszą do 2 stopni. Punkt przecięcia się krzywej β z krzywą γ winien znaleźć się w granicach $\alpha = 25^\circ - 30^\circ$. Zastosowanie układu Ackermana umożliwiło skręt kół, ale aby uzyskać łatwość skręcania kół, dobre prowadzenie się kół i wracanie kół po skręcie do prostego kierunku jazdy — musiano w układzie kierowniczym wprowadzić pewne dodatkowe pojęcia jak: kąt pochylenia koła, kąt wyprze-



Rys. 3. Schemat układu Ackermana

dzenia koła, kąt pochylenia sworznia zwrotnicy oraz zbieżność kół.

Kątem pochylenia koła nazywamy kąt zawarty między podłużną osią symetrii koła „k — k” a pionową „b — b”. Kątem pochylenia sworznia zwrotnicy nazywamy kąt między rzutem „d — d” podłużnej osi sworznia a pionową „b — b”. Kąty te mierzone są w płaszczyźnie pionowej przechodzącej przez oś czopa zwrotnicy (rys. 4). Kąty te stosuje się dla zbliżenia osi zwrótu koła (d — d) do punktu stykania się koła z ziemią, przez co uzyskujemy zmniejszenie oporów przy skręcaniu kół, zmniejszenie obciążenia łożysk sworznia zwrotnicy i zmniejszenie obciążeń łożysk przegubów drążków kierowniczych — tym samym osiągamy zmniejszenie zużycia tych elementów.



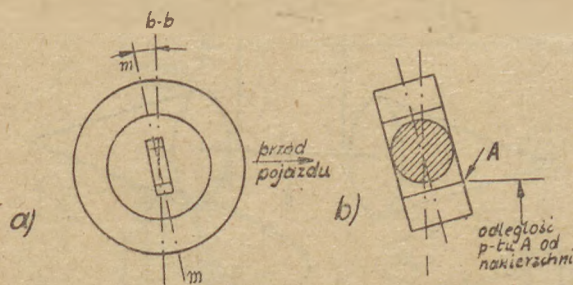
Rys. 4. Schematyczne przedstawienie kąta pochylenia koła i kąta pochylenia sworznia zwrotnicy

Rysunek 4 pokazuje schematycznie koło skrętne z zaznaczeniem obu omówionych kątów. Układ taki dzięki zbliżeniu punktu stykania się opony z ziemią do osi sworznia daje omówione wyżej zalety. Wartości kąta pochylenia koła zawierają się w granicach $1/2^\circ$ — $2 1/2^\circ$.

W nowoczesnych samochodach kąt pochylenia koła jest minimalny, a główną rolę gra kąt pochylenia sworznia zwrotnicy.

Kątem wyprzedzenia koła nazywamy kąt między linią pionową „b — b” a osią sworznia zwrotnicy „m — m”, mierzony w płaszczyźnie pionowej przechodzącej przez oś sworznia i prostopadłej do osi czopa zwrotnicy. Kąt ten uważa się za dodatni, gdy dół sworznia jest przesunięty względem pionu ku przodowi pojazdu (rys. 5). Takie ustawienie sworznia zwrotnicy stosuje się celem ułatwienia ustawiania się kół przednich w kierunku jazdy po prostej i uniemożliwienia samoczynnego zjeżdżania samochodu z tego kierunku (stateczność w jeździe po prostej).

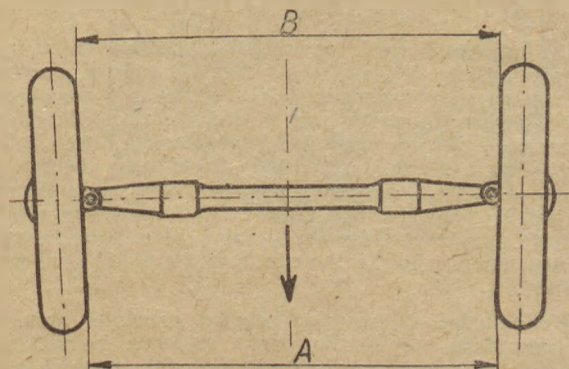
Rys. 5 (b) wyjaśnia wpływ kąta wyprzedzenia kąta na zachowanie stateczności na prostej. Punkt A jest najwyższym punktem dolnego ucha zwrotnicy. Gdy koło zostanie skierowane — ucho zwrotnicy przekreśla się względem główki osi. Punkt A zmienia swe położenie względem główki osi, ale zachowuje swoją odległość od ziemi, ponieważ jest związany z kołem; główka zaś osi, a więc i cały samochód — unoszone są do góry. Ciężar pojazdu wywołuje siłę, która po zakończeniu skręcania powoduje powrót koła do położenia odpowiadającego kierunkowi jazdy po



Rys. 5. Schematyczne przedstawienie kąta wyprzedzenia koła

prostej. Wartości kąta wyprzedzenia zawierają się w granicach 1° — 3° .

Zbieżnością kół przednich nazywamy skośne ustawienie obu kół w kierunku przodu pojazdu (rys. 6). Odległość między tymi kołami mierzona na wysokości osi kół z przodu (A) jest mniejsza niż z tyłu (B). Różnica tych wymiarów daje wielkość zbieżności $Z = B - A$.



Rys. 6. Zbieżność kół przednich

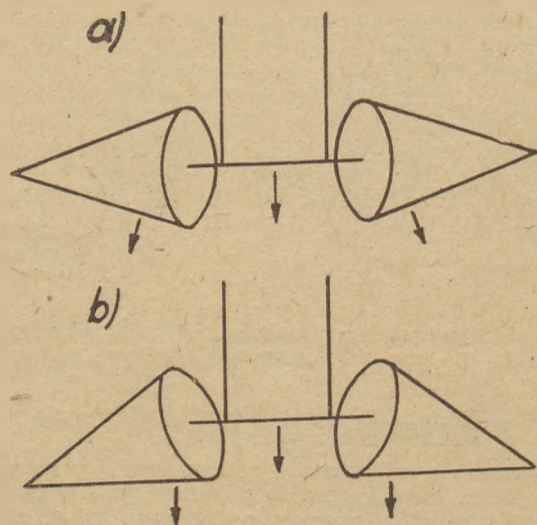
Zbieżność kół przednich stosowana jest dla zmniejszenia zużycia opon i jest konieczna przy stosowaniu kątów pochylenia kół. Koło mające tylko kąt pochylenia ma tendencję w czasie jazdy do rozchylania się na zewnątrz. Rys. 7a pokazuje schematycznie przyczyny rozchylania się kół posiadających tylko kąt pochylenia. Koła tworzą podstawy stożków, których wierzchołki leżą na nawierzchni drogi. Przy poruszaniu się pojazdu do przodu stożki toczą się po swych tworzących w innym kierunku niż ruch pojazdu, powodując rozchylanie się kół. Im większy jest kąt pochylenia koła tym stożek jest krótszy, co daje większe rozchylanie się kół i większe tarcie opon o nawierzchnię — a więc większe ich zużycie.

Gdy przy zastosowaniu kąta pochylenia kół ustawimy koła zbieżnie — uzyskamy zniesienie zjawiska tarcia opon o nawierzchnię, przy zachowaniu zalet kąta pochylenia koła (rys. 7b). Zbieżność musimy stosować tym większą im większy jest kąt pochylenia koła.

W nowoczesnych samochodach kąt pochylenia koła jest bardzo niewielki, w związku z tym wystarcza zbieżność wynosząca około $1 1/2$ mm. W samochodach z większymi kątami pochylenia koła wartość zbieżności zawiera się w granicach 3 — 7 mm (dla uproszczenia rozważań pominięto tu występujące przy skręcie kąty znoszenia kół).

Samochód wychodzący z fabryki posiada układ kierowniczy w należytym stanie. W czasie eksploatacji mogą powstać jednak niedomagania układu spowodowane bądź normalnym procesem zużywania się części układu kierowniczego, bądź też uszkodzeniami wypadkowymi.

Zużyciu podlegają w układzie kierowniczym przede wszystkim sworznie zwrotnicy i ich tulejki, dalej łożyska oporowe zwrotnic, sworznie kuliste drążków kierowniczych, mechanizm kierowniczy, wreszcie różne części współpracujące w specjalnych rozwiązaniach konstrukcyjnych.



Rys. 7. Szkic wyjaśniający potrzebę slosowania zbieżności kół przednich (objaśnienia w tekście)

Do najpospolitszych uszkodzeń wypadkowych zaliczyć należy zgięcie drążków kierowniczych, wásów zwrotnic, osi przedniej, obluźowanie lub urwanie śrub mocujących itp. Mówimy tu oczywiście o drobnych wypadkach jak uderzenie drążkiem o kamień lub uderzenie kołem o krawężnik na zakręcie. Uszkodzenia takie mogą nie raz pozostać niezauważone, powodując nie tylko złe trzymanie się samochodu na drodze i trudności prowadzenia zmniejszające bezpieczeństwo jazdy, ale także przyspieszając w ogromnym nie raz stopniu zużycie współpracujących elementów.

Warto dodać, że złe ustawienie kół przednich samochodu powoduje zwiększenie oporu toczenia, zmniejszając znacznie sprawność mechaniczną pojazdu, co objawia się zwiększeniem zużycia paliwa w granicach kilkunastu nawet procent oraz zmniejszaniem się szybkości pojazdu.

Zadaniem diagnostyki układu kierowniczego jest więc sprawdzenie, czy zużycie współpracujących elementów nie przekracza dopuszczalnych granic gwarantujących bezpieczeństwo jazdy oraz sprawdzenie czy wielkość zbieżności kół i omówionych uprzednio kątów, występujących w układzie, odpowiada warunkom konstrukcyjnym.

Tak więc w układzie kierowniczym diagnostyka obejmuje:

1) sprawdzenie umocowania mechanizmu kierowniczego do ramy, umocowanie wásów, ramienia kierowniczego,

sworzni kulistych itp. — stwierdzenie właściwego docięgnięcia śrub i obecności zawleczek;

2) sprawdzenie wielkości luzu na sworzniach zwrotnic;

3) sprawdzenie wielkości luzu na sworzniach kulistych;

4) sprawdzenie wielkości luzu mechanizmu kierowniczego;

5) sprawdzenie czy pełny skręt w lewo i w prawo wymaga tej samej ilości obrotów koła kierowniczego oraz czy kierownica nie zaczyna się w położeniach krańcowych;

6) sprawdzenie zbieżności kół;

7) sprawdzenie kątów pochylenia kół;

8) sprawdzenie kąta wyprzedzenia koła;

9) sprawdzenie kątów pochylenia sworzni zwrotnic;

10) sprawdzenie wielkości siły przyłożonej na kole kierowniczym i potrzebnej do poruszania układu kierowniczego.

Wykonanie pierwszych 5 spośród wymienionych wyżej punktów nie wymaga specjalnych przyrządów. Luz na sworzniach zwrotniczych sprawdzamy przy samochodzie z podniesionym przodem. Przy sprawdzaniu luzu sworzni należy położyć się albo wejść do kanału tak, aby móc obserwować bezpośrednio zachowanie się sworzni zwrotnicy. Koło przednie chwytamy obiema rękami (jedną na górze, drugą na dole) — nigdy jedną ręką. Odchylamy na przemian koło obiema rękami, obserwując zwrotnicę. Należy zwrócić uwagę na to, że będziemy mieli zwykle do czynienia z dwoma luzami: luzem łożyskowym koła na czopie zwrotnicy i luzem na sworzniu zwrotnicy. Dlatego konieczna jest w czasie próby obserwacja wzrokowa — samo „wycucie“ często zawodzi.

Ruch jałowy koła kierowniczego spowodowany konstrukcyjnie przewidzianym luzem mechanizmu zawierać się powinien w granicach 30° — 35° , a dla przekładni ze ślimakiem globoidalnym powinien wynosić dla położenia średniego 8° , dla położenia skrajnych 30° .

Sposób pomiaru jest prosty: pod koło kierownicy zakładamy jakąkolwiek podziałkę kątową, na kole zaś mocujemy wskaźnik. Przy przykręcaniu koła kierowniczego wskaźnik wykaże kąt przekręcania. Sprawdzenie skrótu kół w obu kierunkach według punktu 5 musi odbywać się przy kołach swobodnych, tzn. przy podniesionej przedniej osi.

Dla dokładnego zbadania charakterystyki skrótu pojazdu należy ustawić samochód przednimi kołami na tarczach obrotowych i skręcając koła w jedną i drugą stronę sprawdzać przy skręcaniu koła wewnętrznego co 5 stopni (kąt wielkość skrótu koła zewnętrznego kąt γ)

Nanosząc teraz wartości γ na wykres podobny do wykresu podanego na rys. 2 możemy sprawdzić prawidłowość działania mechanizmu. Na wykresie tym należy uprzednio nanieść wartości kąta β obliczonego dla danego samochodu, według wzorów podanych wyżej. Przebieg naniesionych krzywych powinien być podobny do przebiegu na podanym wyżej wykresie (rys. 2).

inż. St. Arczyński — inż. St. Gołębiowski

Inż. J. KOWALSKI — inż. T. ŁASZKIEWICZ

Obsługujemy SHL 125 cm³ (2)

W poprzedniej części omówiliśmy sposoby obsługi i regulacji. Obecnie omówimy wykrywanie i usuwanie zasadniczych defektów.

* * *

W zależności od mniej lub więcej właściwego użytkowania motocykla napotykamy na cały szereg jego niedomagań zakłócających normalną eksploatację. Dokładna znajomość zasad działania poszczególnych mechanizmów oraz troskliwa i właściwa opieka nad całą SHL-ką pozwoli uniknąć większej części niedomagań, szczególnie nieprzyjemnych dla motocyklisty na szosie z daleka od garażu.

Przed wszystkim należy dokładnie przestudiować przepisy fabryczne odnośnie docierania i smarowania. Nie wolno nam dokonywać żadnych przeróbek i „ulepszeń“ na własną rękę, zwłaszcza jeżeli jesteśmy świeżo upieczonymi adeptami sportu motorowego.

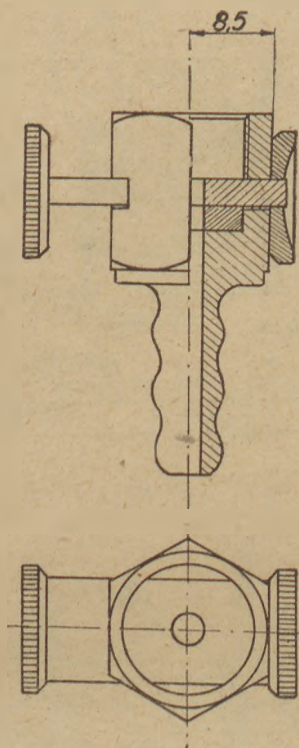
Przejdziemy teraz do omówienia zasadniczych niedomagań SHL-ki, podania ich przyczyn oraz sposobu usuwania.

Należy nadmienić, że większość omówionych niżej defektów jest związana nie tylko SHL-ką, ale również z każdym motocyklem, a pewna tylko ich część jest charakterystyczna dla tego motocykla.

Zasadniczą częścią motocykla — obok podwozia — jest silnik, którego dane charakterystyczne podane były w poprzednim zeszycie „Motoryzacji“. W silnik „SO1“ wyposażone są dwa motocykle powojennej produkcji: Sokół — 125 oraz SHL — 125 — różniące się zasadniczo tylko konstrukcją podwozia.

Pierwszym najbardziej powszechnym problemem, z którym się spotykamy w normalnych warunkach atmosferycznych, to trudności z uruchomieniem silnika. Przyczyn i źródeł może być bardzo wiele — zaczniemy od najprostszych.

Przed uruchamianiem silnika sprawdzimy, czy mamy w ogóle paliwo (benzyna + olej) w zbiorniku oraz czy kranik benzynowy jest otwarty i czy funkcjonuje należycie. Na rysunku 1 pokazana jest ostatnio stosowana wersja kranika z zaworem przesuwным.



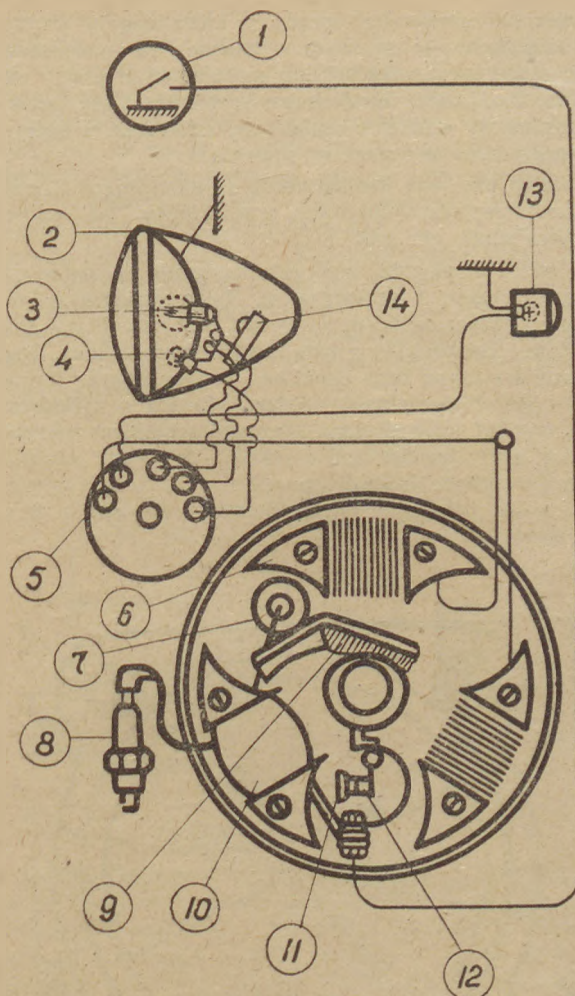
Rys. 1.

Idąc dalej „drogą paliwa“ sprawdzimy, czy przewód benzynowy nie jest zatkany. Jeśli tak, to należy go zdjąć i przeczyścić (oczywiście zamykając uprzednio kranik) oraz sprawdzić sam gaźnik, naciskając kilkakrotnie guziczek i przez to sprawdzając czy pływak nie uległ zacięciu i czy paliwo ma swobodny dopływ do komory pływakowej. Gdy ta czynność nie pomaga należy zdjąć gaźnik. Czynimy to w ten sposób, że ściągamy najpierw przewód benzynowy z rurki gaźnika (kranik benzynowy zamknięty) — uważając przy tym, żeby nie rozlewać paliwa będącego w przewodzie, które należy spuścić do jakiegoś naczynia — następnie odkręcamy przykrywkę przez którą przechodzi cięgiło przepustnicy i wyciągamy całą przepustnicę wraz ze sprężyną.

Po wykonaniu tych czynności zdejmujemy gaźnik z cylindra, odkręcając przy pomocy śrubokrętu śrubę mocującą gaźnik na zakończeniu kanału ssącego cylindra. Zdjęty gaźnik dokładnie przemywamy w czystej benzynie i z powrotem zakładamy na silnik. Należy jeszcze dodać, że przed zdjęciem samego gaźnika trzeba sprawdzić, czy przypadkiem nie uległo zacięciu cięgiło przepustnicy i czy przepustnica nie otwiera nam stałego dopływu mieszanki. W tym przypadku przepustnicę należy wyjąć i dokładnie oczyścić z kurzu i brudu.

Omówione wyżej w zarysie niesprawności dotyczą tzw. „układu paliwowego“. Należy pamiętać, że ważną rzeczą dla usunięcia niedomagania jest **znalezienie źródła jego powstawania**, a więc np. po wykryciu zablokowania przepływu w przewodach lub gaźniku trzeba dokładnie zidentyfikować co to powoduje, gdyż w przeciwnym przypadku cała praca z przemywaniem gaźnika może pójść na marne i zaraz po założeniu gaźnika znowu może on ulec zatkanie.

Drugim zespołem mogącym sprawiać cały szereg kłopotów jest **układ zapłonowy**. Na rys. 2 pokazano schemat



Rys. 2. 1) wyłącznik przyciskowy; 2) reflektor; 3) 6V:15/15W; 4) 6V:2W; 5) przełącznik świateł; 6) cewki prądnic; 7) kondensator; 8) świeca; 9) filc; 10) cewka wysokiego napięcia; 11) kowadełko; 12) młoteczek; 13) światło tylne; 14) opornik 3,77 ohm

instalacji elektrycznej SHL-125. Należy przede wszystkim stwierdzić czy istnieje iskra. W tym celu wykręcamy świecę i podłączając się normalnie do przewodu wysokiego napięcia opieramy świecę gwintem np. o głowicę cylindra — trzymając za część izolowaną i naciskamy kilkakrotnie nogą na dźwignię rozrusznika. Jeżeli instalacja działa to między elektrodami powinna przeskakiwać iskra.

Sama świeca również może być źródłem „nie zaskakiwania“ silnika lub przerwy w jego pracy. Należy zwrócić uwagę czy nie nastąpiło zwarcie elektrod lub czy elektrody nie są zanieczyszczone. W przypadku pierwszym elektrody należy rozgiąć na przepisanej odległość, w przypadku drugim elektrody trzeba przeczyścić (przepalić lub opiaskować). Gdy stwierdzimy uszkodzenie porcelany, świecę należy wymienić.

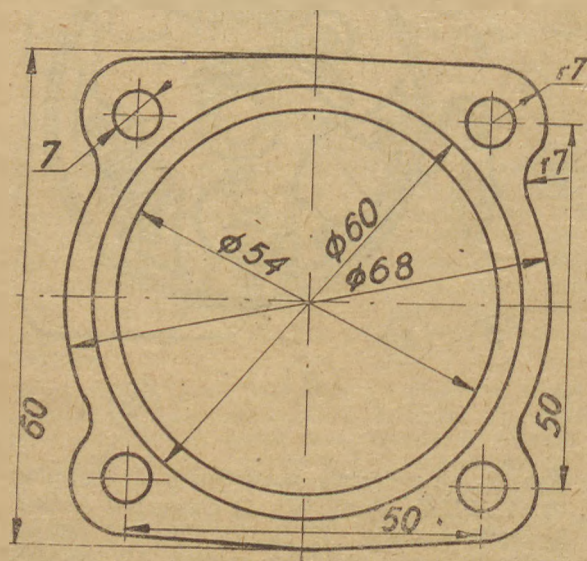
Źródłem powstawania prądu w SHL-ce jest iskrownik-prądnic (rys. 2), które tworzą jedną całość. W iskrowniku - prądnic należy zwrócić uwagę, aby szczelina pomiędzy nabiegunkami magnesów i cewek była w granicach 0,1 — 0,2 mm, natomiast przerwa między stykami przerywacza przy rozwarciu zawierała się w granicach 0,3 — 0,4 mm.

Sprawdzając przerywacz należy zwrócić uwagę, aby styki były czyste i przylegały całą powierzchnią. Wszystkie przewody i izolatory w układzie zapłonowo - oświetleniowym powinny być całe i niepopękane.

Częściami iskrownika - prądnicę, które ulegają częstemu uszkodzeniu (a są łatwo wymienne), to kondensator, który może być „przebity” lub może mieć przerwę wewnątrz. Uszkodzony kondensator wymienić należy, podobnie jak należy wymienić uszkodzony młoteczek, w którym np. sprężyna może okazać się pęknięta.

Objawy przebicia kondensatora są następujące: iskrzenie na przerywaczu, nierówna praca silnika, na dużych obrotach silnik „nie pali”.

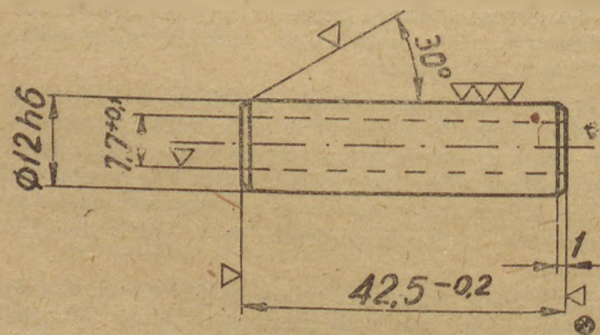
W miarę eksploatacji motocykla następuje normalne zużycie jego części i mechanizmów. Najpoważniejszym defektem będącym skutkiem normalnej eksploatacji jest spadek tzw. „kompresji”, a tym samym mocy silnika. Najbardzieją przyczyną tego zjawiska, mogącą zawsze wystąpić — jest **nieszczelność między głowicą a cylindrem**. Może ona być spowodowana albo niedokręceniem nakrętek głowicy albo uszkodzeniem uszczelki. W tym ostatnim przypadku uszczelkę należy wymienić. Kształt i rozmiary uszczelki pokazuje rys. 3. Materiał uszczelki to miedziolazbest.



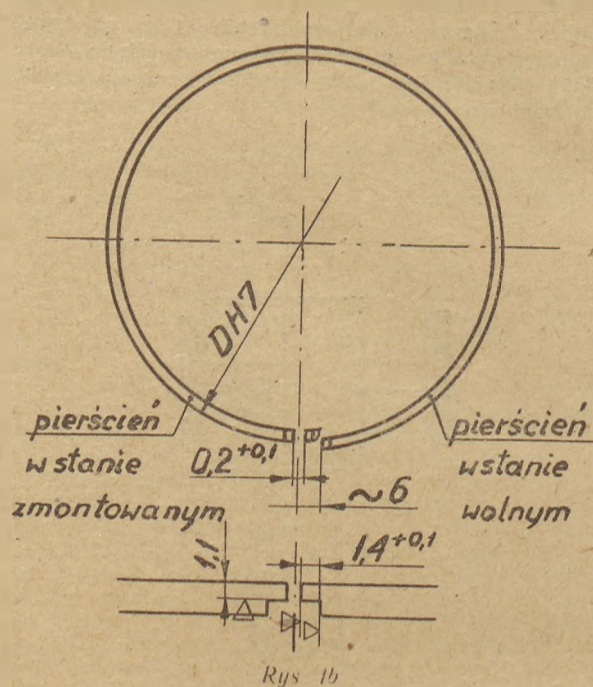
Rys. 3.

Analogiczne zjawisko spadku kompresji zachodzi, gdy świeca jest niedokręcona. Należy ją dokręcić, a gdy to nie pomaga trzeba wymienić podkładkę świecy.

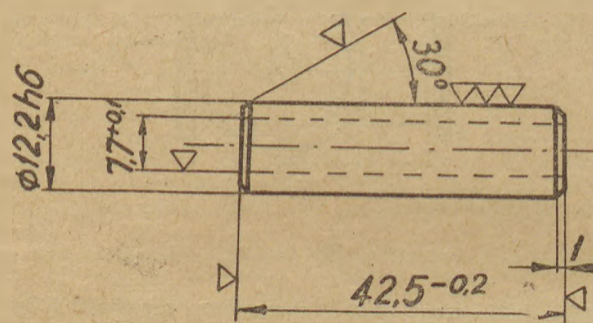
Znacznie poważniejszą przyczyną spadku kompresji jest naturalne zużycie pierścieni i gładzi cylindra. Jeżeli luz w zamkach pierścieni przekracza 2,5 mm należy pierścienie wymienić. Natomiast jeżeli zużycie cylindra wynosi powyżej 0,2 mm — należy przeszlifować cylinder. Na rys. 4a, 4b, 4c podajemy rysunki pierścienia i sworzni nadwymiarowych używanych w silniku SO1. Wymiary pierścieni i tłoków nadwymiarowych: 52,25; 52,5; 52,75; 53,0 mm.



Rys. 4a.



Rys. 4b.



Rys. 4c.

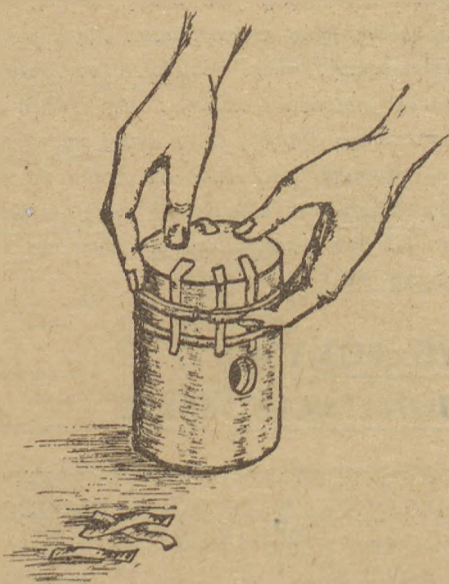
Obok naturalnego zużycia gładzi cylindra, tłoka i pierścieni może nastąpić tzw. „zapiekanie się” pierścieni. W przypadku takim pierścień jest unieruchomiony w kanale i przestaje uszczelniać. Wobec takiego zjawiska należy pierścienie wymienić i usunąć deformację tłoka.

Znany sposób zdejmowania pierścieni z cylindra przy normalnym demontażu i montażu pokazany jest na rys. 5.

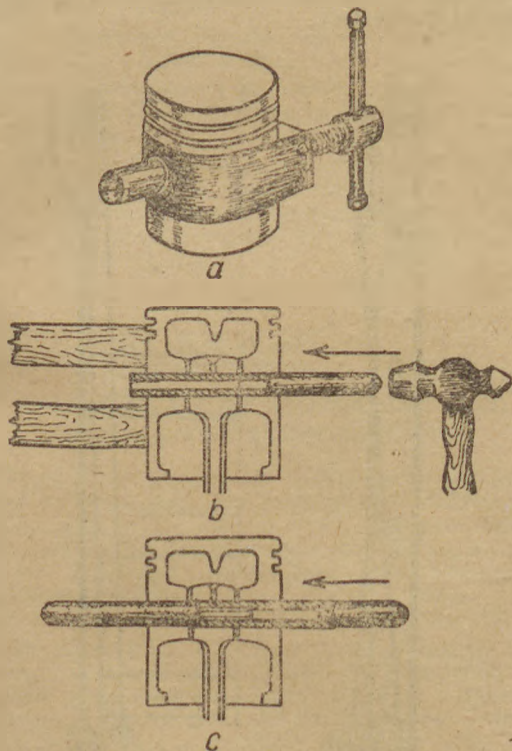
Na rys. 6 pokazano sposoby wyciskania sworzni korbowego za pomocą prymitywnych ściągaczy łatwych do wykonania samemu. W okresie docierania na skutek nie przestrzegania zaleceń fabrycznych lub w czasie normalnej eksploatacji, gdy silnik jest przeciążony, a chłodzenie słabe (np. lato — wysoka temperatura) — może nastąpić zatarcie tłoków. W tym przypadku należy natychmiast motocykl zatrzymać, doprowadzić do garażu, zdjąć cylinder i zbadać stopień zatarcia. W zależności od stopnia zatarcia będziemy musieli wymienić pierścienie, przeszlifować cylinder i zmienić tłok — pamiętając o tym, że między najwyższą średnicą tłoka i średnicą cylindra musi istnieć luz 0,1 mm.

Zużycie gładzi cylindra, pierścieni i tłoka można doprowadzić do minimum o ile będziemy przestrzegali niżej wymienionych zasad:

1. filtr powietrzny powinien być czysty i sprawnie działający;
2. żebra na cylindrze i głowicy w stanie czystym (nie zachłapane), aby stan ich nie utrudniał właściwej wymiany ciepła;



Rys. 5.



Rys. 6.

3. pierścienie tłokowe powinny być starannie dopasowane;
4. użycie właściwego oleju do smarowania (Lux 5);
5. silnika nie należy przegrzewać i przeciążać.

Sprzęgło jako zespół pracujący w ciężkich warunkach ulega stosunkowo łatwo szybkiemu zużyciu i różnym defektom — najczęściej na skutek niewłaściwego używania jak np. zbyt gwałtowne włączenie, jazda na częściowo włączonym sprzęgle itp.

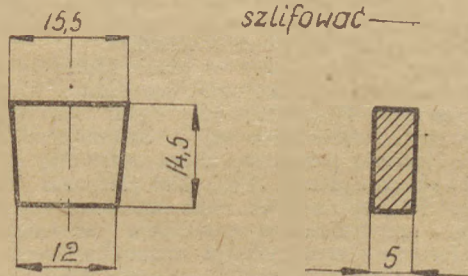
Popularnym defektem sprzęgła jest tzw. „ślizganie się”. Zjawisko to polega na wzajemnym poślizgu tarcz pędzonych i napędzających, co sprawia, że nie zostaje przekazany pełny moment obrotowy silnika.

Powodem „ślizgania” się sprzęgła może być: a) zużycie się korka, b) zbyt słaby docisk sprężyn dociskających tarcze — co jest wynikiem ich uszkodzenia lub osłabienia, c) wadliwa regulacja mechanizmu wyłączającego sprzęgło.

„Ślizganie” się sprzęgła daje się wykryć na podstawie następujących oznak: długotrwały poślizg po sobie powierzchni ciernych powoduje grzanie się sprzęgła oraz wobec przekazywania tylko części momentu obrotowego silnika przez skrzynię biegów na koło — co jest równoznaczne ze stratą mocy — motocykl bardzo słabo „ciągnie”, zwłaszcza po złej drodze lub pod górę.

W przypadku uszkodzenia lub osłabienia sprężyn należy je wymienić na nowe. W przypadku zużycia korka należy również go wymienić. Na rys. 7 pokazano wymiary korka (korek jedwabisty).

po wtłoczeniu
w tarczę boki
szlifować —



Rys. 7.

Wadliwa regulacja układu wyłączającego sprzęgło może być również powodem „ślizgania się” — to znaczy, że pomimo odpuszczenia całkowitego dźwigienki sprzęgła popychacz sprzęgła w dalszym ciągu naciska na tarczę cierną zewnętrzną powodując utrzymanie tej tarczy w stanie ścisnięcia sprężyn. Należy więc zrewidować regulację sprzęgła (patrz zeszyt nr 4 — 1953 r.) Pragniemy jednak jeszcze dodać, że w sprzęgle nowym należy sprawdzić regulację wymienionego mechanizmu po przejechaniu 150 — 200 km.

Zjawiskiem podobnym od „ślizgania się” i równie szkodliwym jest „wleczenie się” sprzęgła tzn., że pomimo całkowitego ściśnięcia dźwigienki nie nastąpiło wyłączenie sprzęgła. Jest to oznaką, że tarcze nie rozsunęły się. W tym przypadku należy zwiększyć naciąg (skrócić linkę). Powodem „wleczenia się” może być również skośne ustawienie tarcz ciernych.

Skrzynka biegów. Zasadniczym warunkiem dobrej pracy skrzynki biegów jest właściwe smarowanie. Używamy tu oleju silnikowego. Pożądane jest dodanie do oleju grafitu kolidalnego w ilości jednej części objętości grafitu na dwadzieścia części oleju (dotyczy to również silnika, zwłaszcza w okresie docierania). Trudno tu mówić o niedomaganiach, ponieważ niewłaściwe funkcjonowanie skrzynki biegów („wyskakiwanie biegów”, „bicie”, zakleszczenia) są wynikiem uszkodzeń i to właśnie na skutek złej pracy sprzęgła.

Wszelkie uszkodzenia silnika i skrzynki biegów, zwłaszcza w okresie gwarancji, powinien przeprowadzać przeznaczony do tego celu zakład naprawczy.

inż. T. Łuszkiewicz — inż. J. Kowalski

SPROSTOWANIE

W związku z zamieszczonym w numerze 1 br. naszego czasopisma sprawozdaniem z Krajowej Rady Racjonalizatorów PKS prostujemy pomyłkę jaka zaszła przy omawianiu aktywności klubów techniki i racjonalizacji. Mianowicie wzmianka o złożeniu w okresie pierwszych trzech kwartałów 1952 r. załedwie 1 wniosku (zatwierdzonego) przez pracowników Ekspozytury Towarowej w Warszawie powinna dotyczyć Ekspozytury Spedycyjnej w Warszawie. Kolegów racjonalizatorów z Ekspozytury Towarowej przepraszamy za niesłuszny zarzut i życzymy dalszych sukcesów. (J. M.)

NASZE KLUBY RACJONALIZATORSKIE

Akcja poszukiwania najlepszych form organizacyjnych w klubach racjonalizatorskich trwa nadal. Tym razem zapoznamy Czytelników z Klubem Techniki i Racjonalizacji przy Ekspozyturze mieszanej PKS w Kaliszu. Zewnętrzny widok pomieszczeń tej placówki — daleko odbiegających od ideału — nie budzi zaufania, ale doświadczenia kieleckie nie pozwalają na zbyt śpieszne wyciąganie wniosków.

Kol. Nowacki, technik wynalazczości, rzeczowo udziela nam pierwszych informacji. Dowiadujemy się, że Klub powstał w roku 1951, niedługo po zorganizowaniu na drodze administracyjnej komórki wynalazczości. Do czerwca 1952 r. funkcje technika wynalazczości pełnione były doradczo przez wielu pracowników, po czym Ekspozytura „dorobiła się” stałego pełnoetatowego technika. W dalszym ciągu jednak — ze względu na niższy od wymaganego stan osobowy załogi — Klub nie posiada etatowego przedstawiciela technicznego. Funkcja ta jest pełniona społecznie przez głównego mechanika.

„Ależ kolego” przerwamy — „taka społeczna opieka waszego służbowego zwierzchnika nie bardzo Wam chyba na zdrowie wychodzi. Zbyt duży ciężar właściwy praw przeważa chyba ciężar obowiązków opiekuńczych”.

Tu kol. Nowacki poczuł się widać dotknięty, gdyż żywo przerwał: „nie wiecie chyba kim jest nasz Główny Mechanik? To jest człowiek najlepiej rozumiejący warsztatowca - racjonalizatora, gdyż sam jest warsztatowcem i najaktywniejszym naszym racjonalizatorem”.

„Obywatela Cerekwickiego” — ciągnie dalej technik wynalazczości — „Głównego Mechanika naszej Ekspozytury zna dobrze PKS i jego usprawnienia już się dobrze przysłużyły PKS-owi”.

Z dalszej rozmowy okazuje się, że ob. Cerekwicki doskonale łączy obie funkcje. Na naradach produkcyjnych i zebraniach KTiR stale wysuwa aktualną tematykę, dopinguje swój „żelazny” zespół racjonalizatorów i — jak sam mówi — jest zadowolony z jakości pracy swych pupilów, tylko ilość warto by poprawić. A raz już włączwszy się do rozmowy kontynuuje zaczęty przez technika wynalazczości temat „stosunków” racjonalizatorskich.

„Wiecie — mów: — nasz Okręg w Poznaniu nieźle pracuje: udziela pomocy, służy radą, wytycznymi, instrukcjami — żeby tylko chciał mniej formalistycznie załatwiać niektóre nasze wnioski! jak np. ostatni, na temat urządzenia do sygnalizacji uciekania powietrza z opon. Zrobiliśmy im nawet model — chyba gdzieś wsiąkł, bo żądają drugiego, a czas płynie...”

„Plan za rok 1952 w okresie składania wniosków Ekspozytura wykonała w 86 proc.” — ciągnie dalej kol. Nowacki. Wo!no, ale się poprawiamy. Pomogą nam tacy racjonalizatorzy jak właśnie Cerekwicki, Gajewski i inni”.

„Członków w klubie mamy niewielu, zaledwie 22 na blisko 400 osób załogi, ale za to sami racjonalizatorzy. Postawiliśmy sobie bowiem taką zasadę, że tylko prawdziwy racjonalizator może być członkiem klubu”.

„I większość usprawnień z tematyki obmyślamy i realizujemy wspólnie na częstych naszych zebraniach”.

Do pełnego obrazu pracy Klubu w Kaliszu brakowało nam jeszcze rozmowy z przewodniczącym klubu, którego niestety nie zastaliśmy. Kol. Jaśkiewicz — przewodniczący KTiR — jest na trasie.

W końcu warto się chwilę zatrzymać nad formą przeniesienia do załogi problematyki racjonalizatorskiej, którą to rolę spełnia biuletyn tematyczny. To, co technik wynalazczości pokazał nam jako ów biuletyn wprawia w zdumienie. Ależ to całe pismo — i to nawet z ilustracjami! Bo też treść tego biuletynu jest niebanalna. Zawiera ona — oprócz właściwej tematyki realizacji dotychczasowych usprawnień — rubrykę pytań i odpowiedzi, szczegółowo rozpracowany planu pracy klubu na okres najbliższy, zbiór aktualności z Ekspozytury, kraju i ze świata, kącik humoru i nawet fragmenty leksykonu.

Tak spreparowany biuletyn na pewno jest chętnie czytany, a tym samym spełnia swoje zadanie.

inż. Jan Mazurkiewicz

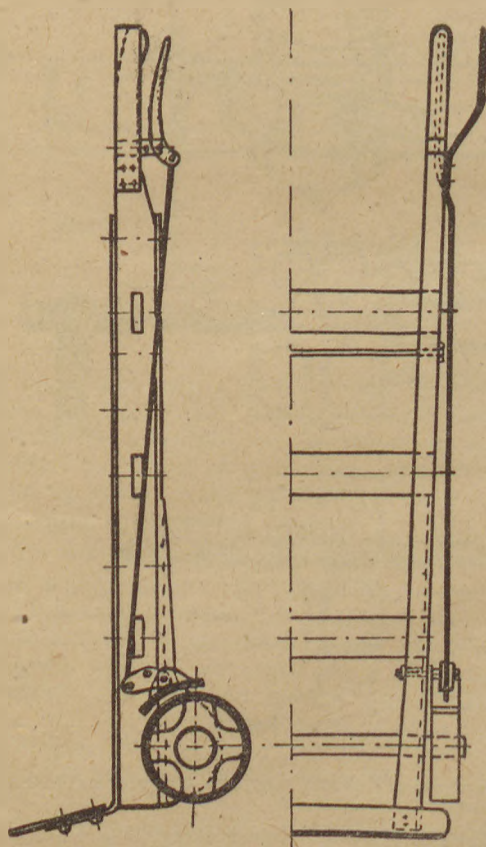
OD REDAKCJI:

Formalnie rzecz biorąc jest rzeczą słuszną, aby członkiem Klubu był tylko racjonalizator. Ale dla osiągnięcia masowego rozwoju ruchu nowatorskiego Klub powinien być zarazem motorem i organizatorem całego ruchu racjonalizatorskiego. Dlatego też w wyżej omawianym przypadku — stosunek ilości członków Klubu do ilości pracowników wydaje się niepokojąco mały — brak masowości, co też było niewątpliwie powodem nie wykonania planu za rok 1952. (m)

NOWE POMYSŁY RACJONALIZATORSKIE

URZĄDZENIE ZABEZPIECZAJĄCE PRZECIWKO POŚLIZGOWI WSTECZNEMU POJAZDÓW MECHANICZNYCH

Okres zimowy stwarza wiele niebezpiecznych momentów dla ruchu kołowego. Racjonalizatorzy A. Hauck i M. Sandig z Fabryki Maszyn we Freibergu (NRD) zamontowali na samochodzie specjalne urządzenie zabezpieczające pojazd przeciwko poślizgowi wstecznemu, zamiast dotychczas stosowanych podpór.



Rys. 1. Urządzenie przeciw poślizgowi wstecznemu

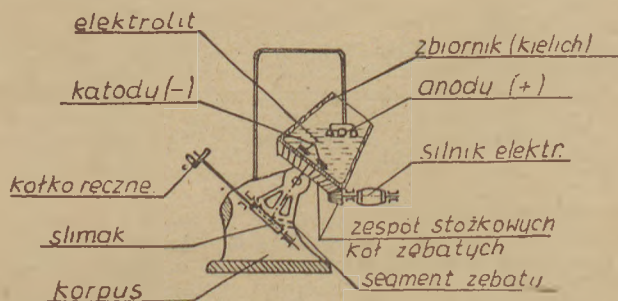
W myśl usprawnienia zastosowano uruchamiany przez kierowcę wahlowy układ dźwigni, który jest zaopatrzony na końcach w dwa klinowe zęby — połączone z wahlowym układem dźwigni przegubowo i podciągane sprężyną.

Rysunek 1 przedstawia dwa wykonania, a mianowicie do lekkich i ciężkich pojazdów mechanicznych.

Pomysł został zarejestrowany w Urz. Patentowym RP pod nr Kl. 63c 0-1120.

KIELICH OBROTOWY DO CYNKOWANIA I KADMOWANIA DROBNYCH CZĘŚCI

Galwaniczne powlekanie drobnych części jest procesem bardzo pracochłonnym, a ponadto dotychczas dającym nie zawsze jednakową powierzchnię.



Rys. 2. Kielich obrotowy do cynkowania i kadmowania

Pracownik Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego we Wrocławiu Ob. H. Cerekwicki wysunął projekt zastąpienia dotychczas używanych wanien stojących urządzeniem przedstawionym na rysunku 2.

Na podstawie umocowany jest kielich obrotowy. Pochylenie osi kielicha w stosunku do płaszczyzny podstawy można zmieniać przez obrót kołka za pośrednictwem wylinka zębatego i ślimaka.

Kielich wypełniony jest elektrolitem. Anoda umieszczona jest u góry, a katoda u dołu.

Przedmiot wsypuje się do kielicha i uruchamia silnik, który za pośrednictwem stożkowych koł zębatach powoduje obrót kielicha.

Kadmowane lub też cynowane przedmioty leżące na dnie tego kielicha są w ciągłym ruchu, dzięki czemu pokrywają się warstwą metalu równomiernie.

Urządzenie zarejestrowano w Urz. Patentowym RP pod nr Kl. 48a 0-921. (j. m.)

RÓŻNE INFORMACJE

DALSZE UWAGI DO REGULAMINU PŁAC PRACOWNIKÓW SAMOCHODOWYCH

Nawiązując do artykułu ob. Zygmunta Lipowskiego p.t. „Uwagi do regulaminu płac pracowników samochodowych” ogłoszonego w nr 11 „Motoryzacji” (listopad 1952 r.) przytaczam poniżej dalsze uwagi odnoszące się do regulaminu płac kierowców i pomocników, wprowadzonego Zarządzeniem Przewodniczącego P.K.P.G. z dnia 7 maja 1952 r. (Monitor Polski nr A-46 z dnia 31 maja 1952 r.).

1. Do rozdz. III p. 4 — nasuwa się pytanie jak należy zaseregować kierowców motocykli z przyczepkami poniżej 350m³ pojemności (np. „Jawa” z tylnym wózkiem tzw. „dostawczy”) lub też motocykli bez przyczepki obsługiwanych przez kierowcę — podobnie jak każdy inny pojazd samochodowy.

2. Do rozdz. VI dział B punkt 2 należy wyjaśnić:

- czy przy obliczaniu premii tonokilometrowej bierze się pod uwagę ładowność tylko pojazdu silnikowego, czy też ładowność łącznie z przyczepą;
- czy wymieniona wysokość premii w tabeli za 1.000 t/km — zł. 47,50 ma również zastosowanie dla ciągników siodłowych.

Interpretacja tego punktu regulaminu jest tak różna, że bezwzględnie wymaga wyjaśnień ze strony czynników miarodajnych. Wystarczy przytoczyć tylko fakt taki, że Dział Ekonomiczny Zw. Zaw. Pr. Transportu Drogowego i Lotniczego w Gdańsku informuje, iż samochody pracujące z przyczepkami należy zaliczyć do ciągników i stąd stosować premię za 1.000 t/km po 47,50 zł.

Należałoby zatem wyjaśnić, że przy obliczaniu premii tonokilometrowej należy brać pod uwagę wyłącznie ładowność samochodu, a ciągnik siodłowy należy traktować

jak samochód ciężarowy o ładowności równej ładowności naczepy ciągnika.

3. Do rozdziału VI dział B punkt 5 — podwyższenie stawki premii o 30% winno obowiązywać na cały okres przewidywany na dotarcie pojazdów nowych względnie po naprawie głównej t.j. 3.000 km., a nie jak przewidziano 2.000 km. Przecież „instrukcja o obsłudze technicznej pojazdów samochodowych” stanowiąca załącznik do Zarządzenia Ministra Komunikacji z dnia 28.IX.50 r. (Dz.T. i Z. K. nr 30 z dn. 25.X.50 r. poz. 246) w rozdziale 6, paragrafie 19, punkcie 8 wyraźnie określa czasokres docierania pojazdu po ukończeniu czynności przewidzianych w obsłudze technicznej po przebiegu 3.000 km.

4. Do rozdziału VI dział B punkt 6 — nie negując słuszności tego punktu t.j. że „przy ładunkach przestrzennych proporcjonalne wykorzystanie pojemności skrzyni ładunkowej pojazdu uważa się za odpowiednie wykorzystanie ładowności”, stwierdzić należy, iż punkt ten sprawia w praktyce najwięcej kłopotu i powoduje najczęściej całkowite zniekształcenie sprawozdawczości transportu samochodowego.

Opierając się bowiem na tym punkcie regulaminu, mając zresztą na uwadze własne uposażenie, kierowcy wypełniając kartę drogową podają nie wagę rzeczywistą przewożonego ładunku — jak tego wymagają obowiązujące w tej mierze przepisy — lecz wagę „przestrzenną”.

Jedynie wyjście z tej sytuacji widzę w obowiązku odnowienia w rubrykach dotyczących wagi ładunku w karcie drogowej w liczniku wagi rzeczywistej, w miarowniku wagi przestrzennej — koniecznej do obliczania premii kierowcy.

Wspomnieć jednak trzeba, że przy układzie graficznym obecnie obowiązującej karty drogowej (Zarządzenie Ministra Tr. Dr. i Lotn. z dnia 24.6.52. Monitor Polski A-59 poz. 907) jest to niemożliwe — ze względu na mikroskopijną w stosunku do potrzeb wielkość wszystkich zresztą rubryk.

5. Do rozdziału VIII dział A punkt 3 — jaka może być wina kierowcy, że jego pojazd nie posiada licznika? Co mają robić kierowcy pracujący na ciągnikach zaczepowych np. Steyer, Ursus — to znaczy pojazdów, które w ogóle liczników nie posiadają i przy których b. często liczników zastosować nie można.

Należałoby wyjaśnić, iż „ustalenie przebiegu na podstawie wskazań sprawnie działającego licznika kilometrów” nie jest jednoznaczne z koniecznością posiadania licznika przez każdy pojazd. Ustalenie odległości może przecież nastąpić przez inny pojazd, który posiada sprawnie działający licznik.

6. Do rozdziału VIII dział A punkt 10 — w nawiasie niesłusznie podano jako przykład holowanie, ponieważ istnieje ustalona poprawka do normy przy holowaniu — paragraf 9, punkt 1, podpunkt 20 załącznika do Zarządzenia Ministra Komunikacji z dnia 21.X.50 r.

7. Do rozdziału VIII dział B punkt 8 — wypłacenie premii powinno nastąpić po przekroczeniu normy sukcesywnie każdego niesięcia, gdyż okres oznaczony w punkcie 8 jest życiowo nierealny.

Niejednokrotnie kierowca, który przyczynił się do osiągnięcia normy przebiegu ogumienia, nie będzie już pracownikiem danego przedsiębiorstwa, a często również wypłacenie premii dopiero po wycofaniu opony z obiegu może być momentem demoralizującym, zachęcającym do szybszego zniszczenia opony dla otrzymania premii choćby mniejszej, ale szybciej wypłaconej.

8. Do rozdziału VIII dział C punkt 9 — dlaczego punkt ten zezwala tylko na dwie naprawy średnie między naprawami głównymi? Przecież załącznik do Zarządzenia Ministra Komunikacji z dnia 22.VI.49 r. przewiduje dla wszystkich pojazdów 3 naprawy średnie (— nie należy mylić z obsługami technicznymi przewidzianymi instrukcją wprowadzoną Zarządzeniem Ministra Komunikacji z dnia 28.IX.1950 r.).

Uwaga ogólna. Regulamin należałoby uzasadnić zasadami premiowania kierowców obsługujących pojazdy o napędzie gazogeneratorowym (Monitor Polski nr A-90 poz. 1237 z dnia 25.X. 51 r.) oraz holujących pojazdy silnikowe (Monitor Polski Nr A-81 poz. 1128 z dnia 15.IX. 1951 r.).

Zygmunt Muller

Wyjaśnienia do uwag nadesłanych przez ob. Zygmunta Mällera, a dotyczących Regulaminu płac pracowników samochodowych.

1) Do rozdz. III pkt. 4

Rozdział III nie przewiduje zaszeregowania dla kierowcy prowadzącego motocykl poniżej 350 cm³, a to dlatego, że motocykle poniżej 350 cm³ są w zasadzie obsługiwane nie przez zawodowych kierowców. Wiemy doskonale, że motocykl spełnia zupełnie inne zadanie niż samochód, nie jest używany do przewożenia osób, ani towarów, a w większości przypadków „kierowca” motocykla jest właściwie zatrudniony w innym charakterze — np. goniec, kontroler, inspektor — a motocykla używa na służbie dla szerszego i sprawniejszego wykonywania powierzonych zadań.

2) Do rozdz. VI - B pkt. 2

a) przy obliczaniu premii tonokilometrowej bierze się pod uwagę ładowność pojazdu silnikowego łącznie z przyczepą.

b) premia za 1000 t/km w wysokości 47 zł 50 gr (obecnie 59 zł) ma zastosowanie tylko dla ciągników zaczepowych.

3) Do rozdz. VI-B pkt. 5

Instrukcja o obsłudze technicznej pojazdów samochodowych (Dziennik Taryf i Zarządzeń Komunikacyjnych Nr 30 z dnia 25 października 1950 poz. 246) określa czasokres docierania pojazdu na okres przebiegu do 3.000 km, jednak podwyższenie stawki premii o 30 proc. jest przewidziane dla kierowców prowadzących pojazdy nowe i po naprawie głównej na okres przebiegu jedynie pierwszych 2.000 km. Przepis ten zostanie poddany rewizji przy najbliższej sposobności zmiany Regulaminu płac pracowników samochodowych.

4) Do rozdz. VI-B pkt. 6.

Treść tego punktu, która wyraźnie określa, że: „w przypadku przewożenia ładunków przestrzennych proporcjonalne wykorzystanie pojemności skrzyni ładunkowej pojazdu uważa się przy obliczaniu premii za odpowiednie wykorzystanie ładowności” — nie powinien w praktyce powodować żadnych kłopotów, gdyż zupełnie jasno wynika z tej treści, że odpowiednie całkowite wykorzystanie ładowności można uważać **tylko przy przewożeniu ładunków przestrzennych**. Punkt 2 tego rozdziału określa znów wyraźnie, że premię ustala się w zależności od ładowności pojazdu oraz przejechanych tonokilometrów mnożąc ciężar przewiezonego towaru przez ilość przejechanych z tym towarem kilometrów, a zatem kierowcy powinni podawać rzeczywistą wagę przewożonego ładunku. Oczywiście może się zdarzyć niewłaściwe zapisanie, ale nie można generalnie przesądzać, że kierowcy z reguły podają nieścisłe obliczenia. Kierownicy komórek transportowych powinni dbać o to i pilnować, aby kierowcy zapisywali właściwy tonaż, uświadamiając tych kierowców, którzy faktycznie nie rozumieją różnicy, a pociągają do odpowiedzialności tych kierowców, którzy świadomie dokonują fałszywych zapisów. Gospodarka socjalistyczna wymaga od każdego z nas jaknajwiększej sumienności i rzetelności.

5) Do rozdz. VIII-A pkt. 3

Z reguły większość samochodów posiada licznik kilometrów. Jeżeli pojazd nie posiada licznika, a kursuje na ściśle określonych trasach, wówczas nie będzie żadnej trudności z obliczeniem przebiegów.

Co się tyczy ciągników Steyer i Ursus przebiegi ich są określone w godzinach pracy. Szczegóły znajdzie Obywatel w Normach przebiegu międzynaprawczego pojazdów samochodowych, stanowiących załącznik do zarządzenia Ministra Transportu Drogowego i Lotniczego z dnia 23 grudnia 1952 r. w sprawie norm przebiegu międzynaprawczego pojazdów samochodowych, ogłoszonego w Monitorze Polskim Nr. A-9 z dnia 30 stycznia 1953 r. poz. 130.

7) Do rozdz. B- pkt. 8 — premia za ogumienie

Uwagi Obywatela o wypłacie premii sukcesywnie każdego miesiąca po przekroczeniu normy — są najzupełniej słuszne. Stanowiłyby to zachętę dla kierowców do jaknajwiększego przedłużenia zdolności eksploatacyjnej opony,

co równocześnie przyczyniłoby się do uzyskania znacznych oszczędności w gospodarce ogumieniem.

Przy opracowywaniu nowego regulaminu wszelkie tego rodzaju uwagi będą niewątpliwie rozpatrzone i rozpracowane.

8) Do rozdz. VIII-C pkt. 9 — premia za konserwację pojazdu

Treść tego punktu, uzależniająca otrzymanie premii wówczas, gdy pojazd przed osiągnięciem normy przebiegu międzynaprawczego poddany został nie więcej niż 2 naprawom średnim — straciła moc z chwilą wejścia w życie nowych norm przebiegu międzynaprawczego, o których mowa w pkt. 5 niniejszego wyjaśnienia, gdyż nowe normy nie określają napraw średnich.

Do uwag ogólnych.

Zasady premiowania kierowców obsługujących samochody o napędzie paliwami zastępczymi (gaz płynny, gaz wysokosprężony, gaz generatorowy) określa pkt. 11 — 13 Rozdz. VIII-A Regulaminu płac pracowników samochodowych. Kierowcy obsługujący podane samochody otrzymują za każdy przejechany kilometr 8gr., a pomocnik kierowcy — 4 gr.

Zasady premiowania kierowców zatrudnionych przy holowaniu pojazdów będą opracowane w niedalekiej przyszłości.

* * *

Wobec częstych zapytań jak należy rozumieć Rozdz. XIV-E Regulaminu, traktujący o premii przysługującej dyspozytorom i kierownikom garażów powyżej 10 pojazdów — wyjaśniam że właściwa interpretacja tego punktu jest, iż zarówno dyspozytorom jak i kierownikom garażów **premia za wykorzystanie ładowności pojazdów ciężarowych i premia za gotowość do eksploatacji pojazdów osobowych lub ciężarowych służących do przewozu osób** — przysługuje tylko wówczas, gdy dane gospodarstwo samochodowe liczy ponad 10 pojazdów. W Regulaminie nie ma wzmianki o premii dla dyspozytorów poniżej 10 pojazdów, a to dlatego, że w takim przypadku **dyspozytor nie jest przewidziany**. Funkcję dyspozytora powinien wówczas spełniać kierownik garażu lub jeden z pracowników działu gospodarczego.

W tym samym rozdziale, tj. XIV pkt. 9 brzmi: „W przypadku gdy tabor składa się z pojazdów ciężarowych służących do przewozu osób, premie dla personelu dysponującego taborom ustala się w sposób następujący”.

Właściwe brzmienie tego punktu powinno być: „W przypadku, gdy tabor składa się z pojazdów ciężarowych służących do przewozu towarów i z pojazdów służących do przewozu osób, premie dla personelu dysponującego taborom ustala się w sposób następujący”.

Maria Lis

WYNIKI WSPÓŁZAWODNICTWA O TYTUŁ NAJLEPSZEGO KLUBU TECHNIKI I RACJONALIZACJI W PKS.

Na podstawie wytycznych Zarządu Głównego Zw. Zawod. Pracowników Transportu Drog. i Lotn. oraz Centralnego Zarządu PKS zorganizowano w 1952 r. w PKS współzawodnictwo o tytuł najlepszego Klubu Techniki i Racjonalizacji w skali całego Przedsiębiorstwa (wytyczne te omówiliśmy w „Motoryzacji” w zeszycie nr 12 — grudzień 1952 r.).

W dniu 28 lutego 1953 r. Komisja przy udziale przedstawicieli Zarządu Gł. Zw. Zawod. i czołowych Klubów Techniki i Racjonalizacji dokonała podsumowania wyników za IV kwartał 1952 r. W rezultacie przeprowadzonej analizy osiągnięć przyznano tytuł najlepszego Klubu według następującej kolejności:

I miejsce — Klub Techniki i Racjonalizacji Ekspozytury Towarowej w Warszawie, ul. Stawki 4;

II miejsce — Klub T. i R. Ekspozytury w Płocku;

III miejsce — Klub T. i R. Ekspozytury Osobowej i Towarowej w Łodzi.

Ponadto postanowiono wyróżnić dyplomem uznania Klub T. i R. Ekspozytury Biała - Bielsko za osiągnięcia na odinku pracy popularyzacyjnej racjonalizatorstwa.

Najlepszy Klub T. i R. Ekspozytury Towarowej PKS w Warszawie w IV kwartale 1952 r. wyróżnił się następującymi osiągnięciami.

Elementy pracy	Wykonanie planu za IV kwartał 1952 r. w proc.
1. ilość zgłoszonych projektów racjonalizatorskich	200
2. ilość zatwierdzonych projektów	140
3. ilość zastosowanych projektów	114
4. oszczędność ze zgłoszonych projektów	140
5. wielkość wypłaconych nagród	188
6. ilość odczytów i pogadek na tematy wynalazczości	266
7. ilość wyświetlonych filmów	150
8. ilość zastosowanych projektów rozpowszechnionych przez CZ. PKS.	125

Po przystąpieniu do współzawodnictwa o tytuł najlepszego Klubu nastąpił znaczny wzrost zainteresowania wynalazczością. Osiągnięcia swe Klub zawdzięcza postawieniu na właściwym poziomie organizacji pracy zarówno po linii zawodowej, jak społecznej — analizując wykonanie planu techniczno-eksploatacyjnego poprzez narady aktywu. Na tych naradach był obecny przedstawiciel Klubu i wskazywał, gdzie należy położyć specjalny nacisk na rozwój racjonalizacji i jakiego rodzaju, po czym organizowano podobne narady z mężami zaufania i w grupach związkowych.

Równocześnie organizowano pracę popularyzacyjną osiągnięć racjonalizatorów przez radiowęzeł, gazetki ścienną, portrety racjonalizatorów wraz z opisem ich osiągnięć oraz ruchomą gablotkę z projektami poruszaną elektrycznie i przenoszoną w różne miejsca na terenie Ekspozytury. Stosowano ponadto odczyty i pogadanki połączone z wyświetlaniem filmów. Niezależnie od tego przeprowadzono wymianę doświadczeń z Ekspozyturą Osobową i Spedycyjną w Warszawie. Nawiązano kontakt z naukowcami na terenie Warszawy, co również znacznie przyczyniło się do rozwoju ruchu racjonalizatorskiego.

Rada Zakładowa przy ścisłej współpracy kierownictwa Ekspozytury i Podstawowej Organizacji Partyjnej wpłynęła na wzbudzenie zainteresowania sprawami racjonalizatorstwa u personelu inżynieryjno-technicznego. Zastosowanie niektórych projektów racjonalizatorów wybitnie wpłynęło na wykonanie planu eksploatacyjnego, w wyniku czego plan ekspozytury wykonano w 108,4%.

* * *

W związku ze zdobyciem I miejsca — w dniu 1 marca 1953 r. odbyło się uroczyste wręczenie Proporca przechodniego Zarządu Gł. Związku Zawodowego Prac. Transp. Drog. i Lotn. za osiągnięcie tytułu najlepszego Klubu T. i R. Równocześnie z Proporcem wręczono dyplomy i nagrody racjonalizatorom.

Na zakończenie uroczystości — przedstawiciel CZ. PKS dyrektor inż. Nowakowski w obecności Sekretarza Z. G. Związku ob. Tyszkiewicza odznaczył wybitnych racjonalizatorów Zygmunta Kaczmarzyka i Teodora Muraszewa odznaką „Zasłużonego Racjonalizatora Produkcji”. Obydwaj są wieloletnimi pracownikami PKS. i posiadają duże zasługi w swej pracy, dzięki czemu byli już uprzednio wyróżnieni srebrną odznaką „Racjonalizatora Produkcji”. (ic)

INSTRUKCJA TRANSPORTOWO-SPEDYCYJNA PKS

Z dniem 1.1.1950 r. Państwowa Komunikacja Samochodowa przejęła zadania związane z przewozami towarowymi i spedycją. Do tego czasu przewóz towarów był wykonywany przez PKS jedynie w formie wynajmu taboru, zaś spedycja była wykonywana w tych przypadkach przez zleceniodawcę. Zmiana metod eksploatacji taboru PKS dokonywała się od tej daty stopniowo, przy czym rozszerzanie zagadnienia spedycyjne ograniczając tym samym dotychczasową prymitywną formę — wynajem.

Jednocześnie z rozszerzaniem się zadań wydano w tym okresie ramowe instrukcje, regulujące podstawowe zasady wykonywania tych prac. Narastanie nowych zagadnień i udoskonalenie form racjonalnej eksploatacji taboru szybko uczyniły dotychczasowe ramowe instrukcje przestarzałymi i wyłoniła się konieczność dokładniejszego sprecyzowania i ujednolicenia przepisów obowiązujących we wszystkich placówkach terenowych PKS. Okazało się bowiem,

że rozwijające się w szybkim tempie życie gospodarcze kraju wymagało natychmiastowego rozwiązywania szeregu zagadnień, które z konieczności były regulowane doraźnymi wytycznymi lub zarządzeniami przez CZ PKS. Ze względu na żywotność tych zagadnień — zarządzenia te musiały ulegać częstym zmianom. Szczególnie trudnym było ujęcie prawidłowej dokumentacji.

W tym stanie rzeczy okazała się potrzeba opracowania kompletnej instrukcji transportowo-spedycyjnej, scalającej wydane instrukcje, zarządzenia itp. — z równoczesnym ustaleniem jednolitej dokumentacji i jej obiegu.

Instrukcja taka została opracowana i rozesłana w teren przez CZ PKS z końcem ub. roku, jako instrukcja tymczasowa obowiązująca od dnia 1 stycznia 1953 roku. Równocześnie polecono placówkom terenowym nadesłanie uwag krytycznych na bazie doświadczeń praktycznych na swoim terenie. Uwagi te posłużą CZ PKS przy opracowywaniu ostatecznej redakcji wspomnianej instrukcji.

Instrukcja ta obejmuje w dziale ogólnym definicję usług spedycyjnych i przewozowych, odpowiedzialność prawną PKS jako przewoźnika i spedytora publicznego, sposób odbioru i zdawania przesyłek, ubezpieczenia przewożonych i składowanych przesyłek; określa dokumentację i fakturowanie oraz postępowanie reklamacyjne.

W dziale drugim omówione są usługi spedycyjne związane z nadaniem i odbiorem przesyłek przewożonych koleją. Rozróżnia się tutaj przesyłki całowagonowe i drobniocowe, przesyłki wysyłane przez PKS wagonami zbiorowymi oraz dowożone i odbierane od kolei w ramach tzw. Kolejowego Przedsiębiorstwa Dowozowego.

Osobny rozdział dotyczy transportów specjalnych i przewożenia wykonywanych koleją. Niezależnie od tego rozpatrzonego sposobu wykonywania czynności i manipulacji bez użycia taboru i ładowaczy (t. zw. czysta spedycja), co ma miejsce przy obsłudze bocznice, reekspedycji, wykonywaniu dodatkowych zleceń, przy przeprowadzaniu inkasa i cesji. Wykonywanie tych usług jest powierzane ekspedientom. Omówiono w tym dziale również robociznę ładunkową oraz robociznę występującą przy pakowaniu, ważeniu i konwojowaniu przesyłek. Wreszcie ustalono technikę prowadzenia składów przeładunkowych (t. zw. spedycyjnych).

Należy zaznaczyć, że już obecnie — w związku z ukazaniem się nowego prawa przewozu przesyłek na PKP — wyłania się konieczność rewizji ujęcia przepisów tego działu i przystosowania do nowych zasad wspomnianego prawa przewozowego.

Dział trzeci traktuje o spedycji związanej z przewozem przesyłek samochodami. Dział ten nastroczał najwięcej trudności w opracowaniu z uwagi na nowość tych zagadnień. W ogólnym ujęciu dział ten ustala zasady racjonalnej eksploatacji taboru przez spedytora, polegającej przede wszystkim na zapewnieniu osiągnięcia wysokiego współczynnika ładowności i przebiegu. W szczególności omówiono tutaj regularną komunikację towarową na bliskie i dalsze odległości, jak również technikę organizowania transportów powrotnych (wykorzystanie pustych przebiegów). Nadmieniamy, iż placówki spedycyjne organizowane przez PKS w oparciu o rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 4.VI.1952 r. i zarządzenie Ministra Transportu Drog. i Lotn. z dnia 17.XI.1952 r. (Monitor Polski Nr A-103/52) działają na podstawie odrębnej instrukcji wykonawczej C. Z. PKS.

Następny dział czwarty poświęcony jest technice wykonywania przewozów w zależności od rodzaju przewożonych ładunków i możliwości najwłaściwszego wykorzystania różnorodnych środków przewozowych. Oprócz tego znajdują się tu przepisy dotyczące współpracy z WKPG, sporządzania planów operacyjnych i odnoszące się do techniki pracy dyspozytorów taboru.

W ostatnim dziale omówiono urządzenia i organizację pracy w składach długoterminowych.

Należy nadmienić, że oprócz omówienia ogólnych zasad dokumentacji i fakturowania w dziale ogólnym — przy omawianiu poszczególnych zagadnień sprecyzowano równocześnie sprawę obiegu specyficznych dokumentów.

W. W.

Oszczędzaj każdą kroplę paliwa — z kropeł
powstają tony

ZE ŚWIATA

RACJONALIZATORZY USPRAWNIAJĄ TRANSPORT SAMOCHODOWY NRD

W ubiegłym roku Rudi Rubbel i Siegfried Neumann — dwaj przodujący pracownicy zakładów budowy transformatorów i aparatury rentgenologicznej w Dreźnie — znacznie zwiększyli możliwości produkcyjne tych zakładów dzięki wybitnemu usprawnieniu pracy na swoim odcinku. Przez krytyczne przeanalizowanie zdobytych doświadczeń i metodologiczne ujęcie swych osiągnięć zapoczątkowali oni nowy etap w rozwoju ruchu racjonalizatorskiego na terenie NRD.

Wskazania Rubbela i Neumanna powiązane z wytycznymi i założeniami pierwszego Planu 5-letniego udostępnione zostały ogółowi pracujących — stając się drogowskazem dla każdego racjonalizatora w pełni obowiązującym na dowolnym odcinku gospodarki narodowej.

Zaledwie rok upłynął od wezwania rzuconego przez przodujących racjonalizatorów z Dreznia. Dziś w NRD ruch racjonalizatorski obejmuje już ogromną ilość zakładów a ogólna liczba zgłoszonych pomysłów określana jest w dziesiątkach tysięcy.

Rubbel i Neumann w swych zaleceniach dla racjonalizatorów kładą szczególny nacisk na usprawnienie technologii produkcji, ulepszenie organizacji pracy, nieprzerwane dążenie do podwyższania jakości produkcji oraz bezwzględna walkę z każdą formą brakoróbstwa. W podanych wytycznych podkreślają oni ogromne znaczenie jak najdalej posuniętej oszczędności surowców, materiałów pomocniczych oraz energii, zwracając szczególną uwagę na konieczność nieustannego udoskonalania transportu wewnętrznego zakładów wytwórczych.

Blizsza analiza wymienionych wskazań wykazuje, że zachowują one w pełni swe znaczenie — nie tracąc nic na ważności również w odniesieniu do zagadnień motoryzacyjnych. Transport samochodowy jest bowiem swoistą formą produkcji mierzoną w tona-kilometrach, pasażero-kilometrach lub na przykład ilością zabiegów naprawczych w zadanych okresach czasu użytkowania czy też przebiegu pojazdu.

Masowy ruch racjonalizatorski obejmujący coraz szersze rzesze pracowników transportu samochodowego NRD nie wykracza jednak jak dotychczas poza początkowe formy rozwoju. Mimo bardzo poważnych niejednokrotnie osiągnięć cechuje go nadal pewna żywiłość o cechach przypadkowości, przy braku dostatecznie troskliwej opieki organizacyjnej i kontroli.

Ogólnokrajowy zjazd racjonalizatorów i naukowców uchwalił z dnia 5-go czerwca 1952 wytyczył linię postępowania i kierunek rozwoju na najbliższe lata. Podkreślono, że sprawy racjonalizacji i wynalazczości pracowniczej należy traktować jako jedno, ściśle ze sobą powiązane i nierozłączne zagadnienie.

Zdefiniowano również pojęcie racjonalizacji stwierdzając, że osiągnięciem racjonalizatorskim jest każde usprawnienie lub ulepszenie szczegółów stosowanej i znanej ogólnie techniki produkcyjnej — o ile równocześnie nie występują cechy nowatorstwa, ewentualnie cechy nowej zdobytych postępu technicznego, zmieniającej zdecydowanie charakter dotychczasowej techniki wytwarzania.

Podkreślić należy, że na każdym odcinku transportu samochodowego istnieją ogromne możliwości wprowadzenia usprawnień racjonalizatorskich o bardzo poważnym a nawet decydującym znaczeniu. W dowolnej dziedzinie, całkiem niezależnie od faktu czy chodzi tu o przemieszczanie towarów, przewóz pasażerów, obsługę, konserwację lub też naprawę pojazdów — ruch racjonalizatorski stoi przed zasadniczymi zadaniami.

Szczególnie wiele pozostaje do zrobienia w zakresie bliskiego transportu — na stosunkowo krótkich odcinkach. Dla przykładu wystarczy uwzględnić jak wiele tysięcy pracujących trzeba szybko i punktualnie przewozić codziennie do pracy — zapewniając im równocześnie maksimum wygody i komfortu. Również problemy obsługi i konserwacji pojazdów użytkowanych w ruchu lokalnym będą na pewno wdzięcznym polem popisu dla licznych racjonalizatorów.

W odniesieniu do zagadnień eksploatacyjnych ruch racjonalizatorski musi nawiązywać do osiągnięć kierowców, stusysięczników, zwłaszcza w dziedzinie prawidłowego prowadzenia pojazdów, przekraczania norm przebiegów między naprawczych, oszczędności paliwa i ogumienia, gospodarki częściami zamiennymi, podnoszenia kultury technicznej, wzbogacania metod oraz asortymentu urządzeń specjalnych dla obsługi konserwacji i regulacji mechanizmów pojazdów samochodowych.

Gdy chodzi o sprawy napraw pojazdów — główny wysiłek racjonalizatorów powinien iść w kierunku polepszenia jakości wykonywanych zabiegów i operacji. Każde osiągnięcie w tej dziedzinie oznacza bowiem przedłużenie wielkości przebiegu między naprawczego, oszczędności robocizny, części zamiennych i materiałów pomocniczych — a przez to w ogólnym rezultacie wydatne obniżenie kosztów eksploatacji taboru samochodowego.

Analizując dalej stwierdzić można, że równie ważnym odcinkiem działalności racjonalizatorów będzie usprawnienie samej technologii napraw, przede wszystkim przez korzystniejsze ustawianie cykli naprawczych, lepszą organizację stanowisk pracy i bogatsze ich wyposażenie, podwyższenie liczby komórek specjalistycznych, zwiększanie dokładności kontroli technicznej i usprawnianie jej metod.

Omawiane zagadnienia łączą się ściśle z bezkompromisowym przestrzeganiem dyscypliny technologicznej oraz wypełnianiem obowiązku okresowego sprawdzania stanu technicznego pojazdów użytkowanych w sektorze państwowym i uspołecznionym — przez wytypowane dla omawianych zadań punkty naprawcze i obsługowe. Tylko w ten sposób zapewnić będzie można naprawę racjonalną gospodarkę i eksploatację taboru samochodowego, dostatecznie wczesne wykrywanie braków, uszkodzeń lub przypadków nieprawidłowego i przyspieszonego zużywania się części — a przez to osiągnąć odciążenie warsztatów remontowych i wydatne obniżenie kosztów napraw.

Inną bardzo ważną dziedziną, w której racjonalizatorzy mają jeszcze bardzo dużo do powiedzenia — to sprawy gromadzenia, regeneracji lub przerobu zużytych olejów i smarów.

W grupie problemów eksploatacyjnych racjonalizatorzy powinni zająć się bliżej takimi kwestiami, jak umiejętne prowadzenie pojazdów, właściwe załadowywanie i rozładowywanie towarów, prawidłowe wykorzystywanie nośności pojazdów ciężarowych, rozpowszechnianie metody holowania pojazdów dla zmniejszania paliwa przy pustych przebiegach itd.

Działalność racjonalizatorów powinna objąć również sprawy typizacji pojazdów, unifikacji zespołów i podzespołów, części zamiennych oraz akcesoriów — co w poważnej mierze ułatwi rozwiązywanie problemów naprawczych w skali ogólnokrajowej.

Nowatorstwo i wynalazczość pracownicza w zakresie nowych, oryginalnych opracowań — noszących cechy zdobytych postępu technicznego — jest odcinkiem ruchu racjonalizatorskiego o wyjątkowym wprost znaczeniu. Tyśiące wprowadzonych już w życie pomysłów i wniosków racjonalizatorskich świadczy najdobitniej o ukrytych jeszcze możliwościach i niewykorzystanym potencjale wśród rzesz pracowników transportu, których nie ogarnął jeszcze w pełni ruch racjonalizatorski.

Oczywiście należy liczyć się z faktem, że pewna część zgłaszanych pomysłów nie znajduje zastosowania — lecz w przyszłości nie mogą być tolerowane spotykane dotych-

Rozwój ekonomiki jest zależny od rozwoju obrotu towarowego, który z kolei zależy od rozwoju transportu

czas niekiedy fakty pomijania lub zarzucania celowych wniosków. Należy dążyć do tego — by każdy pomysł racjonalizatorski rokujący jakiejkolwiek nadzieję był przedkładany urzędowi patentowemu dla oceny i ewentualnego rozpowszechnienia zgodnie z obowiązującą procedurą.

Każdy większy zakład dysponujący personelem inżynierijnym powinien stworzyć gabinet techniczny — dla ułatwienia kontaktu pomiędzy załogą oraz pracownikami o najwyższych kwalifikacjach, a w razie potrzeby również i naukowcami. Pozwoli to na wzajemną wymianę doświadczeń, zapewni fachową i jak najszybszą pomoc racjonalizatorom przy opracowywaniu wniosków — a nadto pobudzi inicjatywę nowatorską oraz poszerzy i pogłębi wiadomości techniczne młodzieży i pracowników o niższych kwalifikacjach.

Z końcem ubiegłego roku rozpoczęła się już zakrojona na szeroką skalę akcja planowego organizowania omawianych gabinetów technicznych we wszystkich resortach gospodarki państwowej i społecznojęzycznej NRD.

W obecnej chwili wytyczne dla rozwoju ruchu racjonalizatorskiego znacznie wykraczają poza uprzednio zamierzony zakres działalności — przyjęty dla ruchu kierowców — stutysięczników. Dotychczasowe doświadczenia uczą, że centralna komisja ruchu kierowców-stutysięczników nie spełnia swych zadań w sposób zadowalający. Dzisiejsza sytuacja wskazuje na konieczność rozbudowania tej komisji przez dokooptowanie najwybitniejszych fachowców z pionów produkcyjnych i naprawczych oraz przekształcenia tej komisji w centralną komisję dla spraw racjonalizacji w transporcie samochodowym. Oczywiście należy równolegle przeprowadzić odpowiednie zmiany na niższych szczeblach, to jest w komisjach obwodowych i okręgowych.

Reasumując — wszyscy pracownicy transportu samochodowego NRD powinni ze zrozumieniem i pełnym poczuciem obowiązku podchodzić do sprawy jak najszerzego rozwoju ruchu racjonalizatorskiego. Każdy wysiłek w tej dziedzinie stanowić będzie cenny i ważny wkład w ogólnym dziele budowy socjalizmu w nowych Niemczech.

Wg „Die Rationalisatorenbewegung im Kraftfahrwesen“
Ing. W. Lösch (Kraftfahrzeug Technik, nr 1, styczeń 1953, str. 1 i 2).

Opracował T. G.

PRZEMĘCZONEMU KIEROWCY NIE WOLNO PROWADZIĆ SAMOCHODU

Pomimo przeprowadzenia szczegółowych dochodzeń — stosunkowo często nie można bezspornie ustalić przyczyn wypadku samochodowego. W niektórych przypadkach ustalanie okoliczności wypadku napotyka na poważne trudności — zwłaszcza gdy wypadek miał miejsce na mało uczęszczanej i odosobnionej trasie, ze względu na brak świadków.

Dotyczy to przede wszystkim faktów gdy wyniki śledztwa wykazują, że na przykład rozbicie pojazdu nastąpiło na skutek nagłego stoczenia się lub niespodziewanego zjechania pojazdu z jezdni, przy stosunkowo znacznej prędkości. W takich przypadkach prawie z reguły wyklucza się możliwość oddziaływania osób trzecich, a dochodzenie ogranicza się do ustalenia stanu technicznego pojazdu bezpośrednio przed i w chwili wypadku.

O ile nie można wykryć na przykład wadliwego działania układu kierowniczego lub hamulców — nie pozostaje nic innego jak stwierdzenie, że powodem wypadku był rażący błąd w sposobie prowadzenia pojazdu. Ponieważ brak przesłanek do zajęcia jakiejkolwiek innego stanowiska — w rezultacie całą winę i odpowiedzialność przypisuje się kierowcy.

Przedmiotem rozprawy przed sądem Berlin — Köpenick był niedawno wypadek samochodowy charakteryzujący się omówionymi powyżej cechami. We wrześniu ubiegłego roku, w pobliżu Gross-Beeren stoczył się z jezdni autostrady ja-

dący z Lipska samochód osobowy. Wypadek zdarzył się w godzinach przedpołudniowych przy słonecznej i bezwietrznej pogodzie. Nawierzchnia jezdni była w doskonałym stanie i całkowicie sucha.

Nieszczęśliwym trafem w odległości zaledwie 1,5 metra od prawego krawężnika jezdni zbierał 22-letni mężczyzna jagody. Staczający się samochód uderzył wymienionego przodem maski i następnie wózków na przestrzeni 34 metrów, zabijając go na miejscu.

Przeprowadzone pomiary wykazały, że samochód zatrzymał się dopiero po przebyciu po świeżo zoranej roli około 80 metrów od miejsca, w którym przekroczył krawężnik. Przy wypadku świadków nie było.

W czasie przesłuchania kierowcy, który prowadził samochód, nie potrafił udzielić jakichkolwiek wyjaśnień. Po prostu stwierdził jedynie, że przed wypadkiem czuł się osłabionym, a w pewnej chwili zrobiło się mu niedobrze i stracił całkowicie świadomość. Następna chwila, którą sobie przypomina po ocknięciu — to moment gdy samochód jego stał już wkopany w niękką rolę, daleko od autostrady.

Szczegółowa kontrola stanu technicznego pojazdu nie wykazała żadnych braków, które mogłyby się przyczynić do spowodowania wypadku. Wyholowany spowrotem na autostradę samochód bez zastrzeżeń nadawał się do dalszej jazdy.

Po ustaleniu takiego stanu rzeczy zajęło się bliżej osobą kierowcy i jego zachowaniem w chwili wypadku. W trakcie dokładnych badań lekarskich stwierdzono doskonały stan zdrowia i nienaganną sprawność wszystkich zmysłów u obwinionego.

Wobec powyższego obrońcy próbowali wysunąć argument, że przyczyną wypadku było chwilowe zamroczenie kierowcy na skutek zatrucia gazami spalinyowymi, wydobywającymi się z nieszczelnych przewodów wydechowych. Jednak próba odciażenia obwinionego na tej drodze nie powiodła się.

Według opinii rzeczoznawców kierowca w chwili wypadku był silnie przemęczony ponieważ na całej trasie od Lipska prowadził swój samochód stale z dużą prędkością.

W rezultacie sąd orzekł, że przyczyną wypadku była chwilowa utrata świadomości u kierowcy spowodowana nadmiernym wyczerpaniem — jako skutek długotrwałego, silnego napięcia nerwowego jakiego wymaga kierowanie samochodem przy znacznej szybkości jazdy. Sprawca wypadku został skazany na więzienie.

* * *

Na omówiony powyżej wypadek samochodowy i jego skutki — warto zwrócić uwagę w interesie ogółu i każdego z kierowców. Jest oczywistym i to w dowolnej sytuacji, że gdy kierowca jest wyczerpany i nie może skupić się, co jest początkiem utraty świadomości — powinien on natychmiast przerwać dalszą jazdę i zatrzymać samochód.

Jeżeli tylko kierowca zaczyna mieć wątpliwości, czy na skutek osłabienia lub przemęczenia potrafi dojechać do planowanego punktu postoju — powinien on stanąć na najbliższym miejscu przeznaczonym do parkowania lub nawet od razu zjechać do prawego krawężnika i przystanąć.

Kierowanie się fałszywą ambicją lub chęcią przewyciężenia się jest w omawianym przypadku niedopuszczalne. Jak długo kierowca nie poczuje się z powrotem na siłach potrzebnych dla nienagannego prowadzenia pojazdu — nie wolno mu kontynuować jazdy.

Próba zwalczenia chwilowego osłabienia — by wypełnić obowiązki i na przykład przybyć do celu w oznaczonym terminie — jest zasadniczym błędem rozumowania, który może być zakwalifikowany jako przestępstwo. W omawianych okolicznościach na pierwszy plan wysuwa się sprawa bezpieczeństwa ruchu i odpowiedzialności kierowcy — choćby kosztem niewykonania zadania, czy też niewypełnienia poleceń zwierzchników.

Według „Kein Weiterfahren bei Übermüdung“ — Eltschberger (Kraftfahrzeug Technik, nr 1, 1953, str. 29) — oprac. T. G.

Zobowiązania kierowców we współzawodnictwie długookresowym — wyzwalają potężne rezerwy produkcyjne

L p.	Zasięg	A u t o r	T y t u ł	Ark.
24	III	Wieniawski	Opis techniczny samochodu ciężarowego T. II	25
25	III	Clar i Jagodziński	Paliwa i smary pojazdów mechan.	15
26	III, IV	Dawidowicz (tłum. Kieffler)	Zasady projektowania budowli dla potrzeb transportu	25
27	III	Dąbrowski i Gnoiński	Mechanizacja załadunku i wyładunku w transp. samochod.	10
28	III, IV	Clar i Stawiszyński	Niedomagania pojazdów samochodowych	30
29	III	Kotecki, Solewski	Oleje silnikowe w transp. samoch. i zmechanizowanym rolnictwie	15
30	III	Vacat	Podręcznik dla kierowcy III kat.	20
31	III, IV	Niernssee	Urządzenia do technicznej obsługi samochodów poz	20
32	III	Lakus, Sowilski	Technologia pracy zajezdni samochodowej	13
33		Vacat	Zagadnienia norm w transp. samochod.	6
34	III, IV	Skoczylas	Komentarz do ustawodawstwa transportu	25
35	III	Karpiński, Skarżyński	Naprawa nadwozi autobusowych	20
36	III, IV	Popławski	Motocyklowa instalacja elektryczna	20
37	III	Surdykowski, Domysławski	Układy zasilania silników poj. samoch.	30
38	III	Sklarzyk	Kalendarz technicznej obsługi sam.	27
39	III	Vacat	Zadania i organizacja usług spedycyjnych	8
40	III	Lipowski	Technika pracy dyspozytora taboru	12
41	III	Birulla	Ogólny kurs drogowego zaopatrzenia	20
42	III	Seliwanow	Aparatura paliwowa silników wysokoprężnych	25
43	III	Burdyn	Walka o rentowność transportu samoch.	5
44	III	Lewin	Zimowa eksploatacja samochodów	12
45	III	Pawłow, Ginsburg	Eksploatacja i naprawa motocykli	12
46	III	Paszye	Podwozia i silniki samochodowe	20

5. Literatura fachowa dla inżynierów i młodzieży akademickiej

47	IV	Czudakow (tł. Solski)	Teoria samochodu	30
48	IV	Czudakow (tł. Fajchaken i Kasprzyk)	Konstrukcja i obliczanie samochodu	18

* * *

Dla przypomnienia podajemy Czytelnikom spis wydawnictw książkowych z dziedziny samochodowej, wydanych przez Wydawnictwa Komunikacyjne w roku 1951 i 1952. O książkach tych zamieszczaliśmy w poprzednich zeszytach „Motoryzacji” recenzje i wzmianki.

W ROKU 1951 WYSZŁY Z DRUKU.

Literatura popularno-fachowa:

1. E. Olechnowicz — Zasady ruchu samochodów i motocykli na drogach publicznych (3 ark.); 2) Cz. Prószyński — Tabele do obliczania zużycia paliw: zeszyt 1 (15,5 ark.), zeszyt 2 (35 ark.), zeszyt 3 (28 ark.).

Literatura fachowa dla wykwalifikowanego personelu:

3) Z. Popławski — Instrukcje i urządzenia elektryczne samochodów (30,9 ark.); 4) A. Tuszyński — Gazogeneratory samochodowe (11,5 ark.).

W ROKU 1952 WYSZŁY Z DRUKU

Literatura popularno-fachowa:

1) Z. Oldakowski — 30 lat za kierownicą (2,5 ark.); 2) A. Gutkowski, T. Pieczyński — Józef Kaczmarczyk ra-

cjonalizator transportu samochodowego (2 ark.); 3) Cz. Prószyński — Tabele do obliczania paliw t. I. 4 zeszyty (32,5 ark.); 4) K. Surdykowski — Obsługa samochodu DKW (10 ark.); 5) Przeworski, Leśniak, Grabowski — Obsługa i konserwacja pomp wtryskowych i wtryskiwaczy silników wysokoprężnych (19,2 ark.); 6) Z. Popławski — Przepisy ruchu pojazdów samochodowych (8,5 ark.).

Literatura fachowa dla wykwalifikowanego personelu i techników:

7) W. Wieniawski — Opis techniczny samochodów eksploatowanych w Polsce (40 ark.); 8) A. Skala i J. Kłosiński — Silniki wysokoprężne napędzane paliwem gazowym (12,5 ark.); 9) Fr. Wardziński — Samochodowe silniki spalinowe (19,5 ark.); 10) P. Solski — Transport samochodowy w terenie (45 ark.).

Literatura fachowa z zakresu zagadnień ekonomicznych:

11) W. Tatiewski — Planowanie w transporcie samochodowym ZSRR (10 ark.); 12) T. Sokołowski i A. Rostocki — Transport samochodowy — zasady eksploatacji i planowania (25 ark.).

REDAGUJE KOMITET. Adres Redakcji: Wa.szawa, ul. Hoża 63, tel. 838-91

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

ADMINISTRACJA: „Wydawnictwa Komunikacyjne” — Warszawa, Al. Jerozolimskie 107, tel. 604-71 wewn. 27
Konto czekowe PKO — „Motoryzacja” — czasopismo — Warszawa, nr 1-1955/110. Prenumerata: kwartalnie zł 15, za pół roku zł 30, za rok zł 60.

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

Nakład 3.000 egz. Ark. druk. 4, papier druk. sat. (VII/A1/70). Oddano do druku 29. IV 53 r. Druk ukończono 8.V.53 r.
Zakład Graf. RSW „Prasa” — Al. Jerozolimskie 125 Zam. 824. 4.III.53 r. 4 B-13976

51. ZAGUBIONO prawo jazdy, kat. IV, nr 0017, wydane przez PMRN w Świdnicy w roku 1951, na nazw. Walerian Szukalski, zam. w Świdnicy, ul. Wodna 14 m. 8.
52. ZAGUBIONO prawo jazdy, kat. IIIa, wydane przez PMRN w Wałbrzychu w roku 1951, na nazw. Bohdan Porębski, zam. w Wałbrzychu, ul. K. Świerczewskiego 77 m. 17.
53. ZAGUBIONO prawo jazdy, kat. IIIa, nr 1134, wydane w roku 1950 na nazw. Bohdan Paradowski, zam. w Warszawie, ul. Lechicka 8 m. 15.
54. ZAGUBIONO prawo jazdy, kat. IIIa, nr 0011, wydane przez Wydz. Kom. w Kępnie w roku 1949, na nazw. Kazimierz Thiei, zam. w Warszawie, ul. Madalińskiego 42 m. 15.
55. ZAGUBIONO prawo jazdy, kat. II, nr 0012, wydane w roku 1949, na nazw. Bolesław Dziągwa, zam. Ujazd Górny, gm. Bukówek, pow. Środa Śl.
56. ZAGUBIONO prawo jazdy, kat. II, nr 0611, wydane przez Wydz. Kom. w Krakowie w roku 1949, na nazw. Ludwik Kiebzak, zam. w Krakowie, ul. Skawińska 13.
57. ZAGUBIONO prawo jazdy, kat. IIIa, nr 3037, wydane w roku 1949, na nazw. Henryk Ratajek, zam. w Łodzi, ul. Nowo-Południowa 15.
58. ZAGUBIONO prawo jazdy, kat. IIIa, nr 260, wydane przez Wydz. Kom. w Olsztynie w roku 1949, na nazw. Adam Bodek, zam. w Olsztynie, ul. Opolska 14 m. 1.
59. ZAGUBIONO prawo jazdy, kat. IIIa, nr 0011, wydane w roku 1953, na nazw. Stanisław Janosik, zam. Sw. Wojciech — k/Gdańska, ul. Rokossowskiego 17.
60. ZAGUBIONO prawo jazdy, kat. IIIa, nr 0515, wydane przez PMRN w Gliwicach w roku 1952, na nazw. Józef Maloco, zam. w Gliwicach, ul. Czarneckiego 33.
61. ZAGUBIONO prawo jazdy, kat. III, nr 0086, wydane w roku 1952, na nazw. Józef Wadowski, zam. w Bielsku Białej, ul. Bucza 8 m. 3.
62. ZAGUBIONO prawo jazdy, kat. IIIa, nr 0139, wydane przez Wydz. Kom. w Wejcherowie w roku 1950, na nazw. Edward Zygmuntowicz, zam. Runia - Zagórze, Al. Sobieskiego 6.
63. ZAGUBIONO prawo jazdy, kat. I, nr 7011, wydane przez Wydz. Kom. w Warszawie, na nazw. Roman Gallus, zam. w Warszawie, ul. Towiańskiego 5 m. 2.
64. ZAGUBIONO prawo jazdy, kat. I, nr W-0669, wydane przez Wydz. Kom. w Warszawie w roku 1949, na nazw. Tadeusz Górecki, zam. w Warszawie, Piotra Skargi 24 m. 15.
65. ZAGUBIONO prawo jazdy, kat. I, wydane przez Wydz. Kom. w Koszalinie w roku 1949, na nazw. Zygmunt Pasiak, zam. w Koszalinie, ul. Dzieci Wrzesińskich 4 m. 6.
66. ZAGUBIONO prawo jazdy, kat. IIIa, nr 0728, wydane przez Wydz. Kom. w Stalinogrodzie w roku 1951, na nazw. Ryszard Barnert, zam. w Stalinogrodzie, ul. 27-go Stycznia 23.
67. ZAGUBIONO prawo jazdy, kat. IIIa, wydane przez PMRN w Łodzi w roku 1953, na nazw. Teresa Bodzian, zam. w Łodzi, ul. Przejazd 30 m. 8.
68. ZAGUBIONO prawo jazdy, kat. II, wydane przez Wydz. Kom. w Warszawie w roku 1949, na nazw. Tadeusz Bednarek, zam. w Warszawie, ul. Nowogrodzka 48 m. 39.
69. ZAGUBIONO prawo jazdy, kat. I, wydane przez Wydz. Kom. w Warszawie, na nazw. Mieczysław Kacperski, zam. w Warszawie, ul. Środkowa 11 m. 20.
70. ZAGUBIONO prawo jazdy, kat. IV, nr 0096, wydane przez PWRN we Wrocławiu w roku 1951, na nazw. Michał Sienkiewicz, zam. we Wrocławiu, ul. Obrońców Pokoju 7 m. 15.
71. ZAGUBIONO prawo jazdy, kat. IV, nr 0021, wydane na nazw. Adam Czach, zam. w Staromieście, pow. Rzeszów nr 586.
72. ZAGUBIONO prawo jazdy, kat. IIIa, nr 1883, wydane na nazw. Witold Misiewicz, zam. w Szczecinie, ul. Ratajczaka 30 m. 5.
73. ZAGUBIONO prawo jazdy, kat. I, nr 0283, wydane w roku 1949, na nazw. Józef Reichert, zam. w Krakowie, ul. Barska 91.
74. ZAGUBIONO prawo jazdy, kat. I, wydane na nazw. Edmund Brach, zam. w Warszawie, ul. Wileńska 59 m. 14.
75. ZAGUBIONO prawo jazdy, wydane na nazw. Józef Czajkowski, p-ta Aleksandrów k/Łodzi, Ruda Bugaj.
76. ZAGUBIONO prawo jazdy, kat. II, wydane na nazw. Bolesław Szosko, zam. w Warszawie, ul. Boryszewska 6.
77. ZAGUBIONO prawo jazdy, kat. IIIa, nr 0091, wydane na nazw. Zdzisław Stankiewicz, zam. w Legnicy, ul. Złotoryjska 110.
78. ZAGUBIONO prawo jazdy, wydane przez Wydz. Kom. w Warszawie, na nazw. Zdzisław Gomulski, zam. w Warszawie, ul. Grochowska 351 m. 1.
79. ZAGUBIONO prawo jazdy, kat. IIIa, nr 0030, wydane w roku 1951, na nazw. Antoni Grzesik, zam. w Wałbrzychu, ul. Batorego 43 m. 6.
80. ZAGUBIONO prawo jazdy, kat. IIIa, nr 0956, wydane w roku 1949, na nazw. Ewald Stebel, zam. w Gliwicach, ul. Kasprowicz 13.
81. ZAGUBIONO prawo jazdy, kat. IIIa, nr 0040, wydane w roku 1950, na nazw. Stanisław Sertel, zam. PGR Cichy, pow. Olecko, p-ta Sokółki.
82. SKRADZIONO prawo jazdy, kat. II, nr 0034, wydane przez Wydz. Kom. w Chrzanowie w roku 1950, na nazw. Jan Kaducki, zam. w Szczakowej, ul. Dobra 5, pow. Chrzanów.
83. ZAGUBIONO prawo jazdy, kat. IIIa, nr 0163, wydane na nazw. Jan Tylec, zam. w Radomiu, ul. Zeromskiego 2 m. 15.
84. ZAGUBIONO prawo jazdy, kat. III, nr 0026, wydane w roku 1951, na nazw. Kazimierz Wysokiński, zam. w grom. Kamienna Góra, nr 14, p-ta Koperniki, pow. Nysa.
85. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. I Nr 0043 wydane przez b. starostwo w Łowiczu w roku 1949 na nazwisko Stanisław Kośmider zam. w Łasiecznie k-Łowicza gm. Nieborów.
86. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. I wydane przez PWRN w Krakowie na nazw. Henryk Tałach zam. w Krakowie ul. Kordeckiego 8.
87. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IV Nr 0129 wydane w roku 1952 na nazw. Ryszard Nofński zam. Gdańsk — Wizeszcz ul. Kościuszki 103a m. 1.
88. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. I nr 0083 wydane przez PWRN w Krakowie w roku 1949 na nazw. Edward Kondelko zam. w Krakowie ul. Św. Kingi 2 m. 5.
89. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa Nr 0052 wydane przez PPRN w Zaganiu w roku 1952 na nazwisko Ignacy Buczek zam. Przysiętnica 4, p-ta Brzozów, woj. Rzeszów.
90. ZAGUBIONO dowód rejestracyjny na samochód marki „Praga“ nr rejestr. 85-013 wystawiony na Ekspozyturę PKS w Ciechanowie.
91. ZAGUBIONO dowód rejestracyjny na samochód marki „Praga“ numer rej. 85-042 wystawiony na Ekspozyturę PKS w Ciechanowie.
92. ZAGUBIONO dowód rejestracyjny na samochód marki „Chausson“ nr rej. 85-025 wystawiony na Ekspozyturę PKS w Ciechanowie.
93. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa Nr 0275 wydane w roku 1949 na nazw. Jerzy Bańczak zam. Dąbrówka Mała ul. Marchlewskiego 8. pow. Stalinogród.
94. ZAGUBIONO prawo jazdy nr EP-6436 wydane przez PWRN w Stalinogrodzie na nazw. Zbigniew Osłowski zam. w Gliwicach ul. Arkońska 8 m. 4.
95. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa Nr 0511 wydane w roku 1950 na nazw. Józef Konarski zam. w Szczecinie, ul. Szczerbcowa 2 m. 8.
96. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. II Nr 008 wydane w roku 1950 na nazw. Roman Gała, zam. Kamienna Góra ul. Traugutta 6.
97. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. III wydane przez PMRN w Łodzi na nazw. Ireneusz Knop zam. w Radomsku ul. Traugutta 7.
98. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. III Nr 0268 wydane przez Zarząd Miejski w Stalinogrodzie w roku 1949 na nazw. Stanisław Fijałkowski zam. w Stalinogrodzie, ul. Dr Rostka 2 m. 5.
99. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa Nr 0100 wydane na nazw. Antoni Kryczek, zam. w Żąbkowie k/Stalinogrodu, ul. Gosp. 4.
100. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa Nr 0033 wydane w roku 1953 na nazw. Wacław Sobczyk zam. w Stalinogrodzie, ul. Czecha 3 m. 3.
101. ZAGUBIONO prawo jazdy wydane na nazw. Stanisław Król zam. w Szczecinie, ul. Niemcewicz 20 m. 19.