

Motoryzacja



Nr 2 – LUTY 1954 r.

Cena 5 zł.

TREŚĆ ZESZYTU Nr 2

PIERWSZY ETAP ORGANIZACJI WYKORZYSTANIA PRÓZNYCH PRZEBIEGÓW — I. Cieplak — W. Węgielek	33
WPLYW USTROJU SPOŁECZNEGO NA ROZWOJ SAMOCHODU (3) — inż. Leon Minc	37
O WŁAŚCIWĄ METODĘ PLANOWANIA PRZEWOZÓW W CIĘŻAROWYM TRANSPORCIE DROGOWYM — Marian Urban	39
PLANOWANIE PRODUKCJI TOS — inż. Jan Wasilewski	41
PLANOWANIE ZATRUDNIENIA DLA KIEROWCÓW SAMOCHODÓW CIĘŻAROWYCH — Tadeusz Kern - Jędrzychowski	43
NAPRAWY REGENERACYJNE — mgr inż. Jerzy Grodecki	44
NOWY TRYB ZAOPATRZENIA W PALIWA PŁYNNE I SMARY — mgr Piotr Lipka	50
W SPRAWIE RECENZJI KSIĄŻEK (3) — Józef Sosnowski	51
NOWE POMYSŁY RACJONALIZATORSKIE	53
KRONIKA TRANSPORTOWCA	54
RZECZOZNAWCY WYMIENIAJĄ DOŚWIADCZENIA	59
RÓŻNE INFORMACJE	59

Foto na okładce: czołowy kierowca na samochodzie ciężarowym Star 20 — ob. Bolesław Janiszewski (ze stacji terenowej PKS w Kluczborku), który przejechał 157.000 km bez naprawy głównej.

1. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. II nr 387 wydane przez PMRN w Krakowie w roku 1950 na nazw. Edward Bielazik zam. w Pile, ul. J. Stalina 76/2.
2. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. II nr 0074 wydane przez PMRN we Wrocławiu w roku 1950 na nazw. Wiktor Jastrzębski zam. we Wrocławiu, ul. B. Krzywoustego 279/6.
3. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa nr 0028 wydane przez PMRN w Lublinie w roku 1951 na nazw. Zdzisław Kasicki zam. w Lublinie, ul. Czwartek 15/1.
4. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IV nr 0013 wydane przez PMRN w Gdyni w roku 1950 na nazw. Robert Grabowski zam. w Gdyni, ul. Chyłońska 170b.
5. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. I wydane przez Wydział Komunikacyjny w Warszawie na nazw. Stanisław Rosiński zam. w Warszawie, ul. 3-go Maja 14/68.
6. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa nr 1236 wydane przez Wydział Komunikacyjny w Warszawie w roku 1949 na nazw. Konrad Romanowski zam. w Warszawie, ul. Puławska 28/32.
7. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa wydane przez Wydział Komunikacyjny w Warszawie w roku 1951 na nazw. Edward Drochomirecki zam. w Warszawie, ul. Bartoszewicza 9/18.
8. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa nr 0608 wydane przez PMRN w Bytomiu w roku 1951 na nazw. Alfred Szczelina zam. Bytom-Chruszczów, ul. Rymera 7.
9. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa wydane na nazw. Romuald Miklosik zam. w Poznaniu, ul. Rolna 66/1.
10. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IV nr 0112 wydane przez PMRN w Gliwicach w roku 1952 na nazw. Marek Śniadowski zam. Przetów gm. Bułacz pow. Łask.
11. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa nr 108 wydane przez PMRN w Kaliszu w roku 1952 na nazw. Albert Schilke zam. Ceków pow. Kalisz.
12. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa nr 0086 wydane przez PMRN w Łowiczu w roku 1952 wydane na nazw. Stanisław Gałązka zam. w Łowiczu ul. Zagrodowa 31.
13. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa nr 4074 wydane przez Wydział Komunikacyjny w Warszawie w roku 1952 na nazw. Bogumił Tarzewski zam. w Warszawie, ul. Janinówka 34/2.
14. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. II nr 049 wydane przez PPRN we Włochach w roku 1949 na nazw. Apoloniusz Brandt zam. w Warszawie, ul. Mochnackiego 17/8.
15. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. II wydane przez Wydział Komunikacyjny w Warszawie w roku 1950 na nazw. Stefan Nowicki zam. w Warszawie, Al. Krakowska 73.
16. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. III wydane przez Wydział Komunikacyjny w Warszawie w roku 1950 na nazw. Kazimierz Orzeszek zam. w Warszawie, ul. Nowolipie 14/56.
17. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa nr 1139 wydane przez PWRN w Stalinogrodzie w roku 1949 na nazw. Eugeniusz Foks zam. w Świętochłowicach, ul. Daszyńskiego 4.
18. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa nr 0232 wydane przez PPRN w Lubaniu Śl. w roku 1949 na nazw. Jan Nowacki zam. w Lubaniu Śl. ul. Kopernika 12.
19. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. II wydane przez PPRN we Włochach na nazw. Stanisław Hajnysz zam. Warszawa — Dąbrówki 72.
20. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa nr WO-880 wydane przez Wydział Komunikacyjny w Warszawie w roku 1949 na nazw. Stanisław Michalewicz zam. w Warszawie, ul. Narbutta 27a/48.
21. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. I wydane przez Wydział Komunikacyjny w Warszawie w roku 1946 na nazw. Zbigniew Kalmiński zam. w Warszawie, ul. Dąbrówki 6/9.
22. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIb wydane przez PMRN w Tarnowskich Górach w roku 1949 na nazw. Janusz Myszkowski zam. Piekary Śl. Kolonia Okrzei 2.
23. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa nr 0247 wydane przez PMRN we Wrocławiu w roku 1948 na nazw. Franciszek Warga zam. we Wrocławiu, ul. Smoluchowskiego 10/14.
24. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa nr 0036 wydane przez PMRN w Rzeszowie w roku 1952 na nazw. Aleksander Gałek zam. we wsi Błażowo pow. Rzeszów.

REDAGUJE KOMITET. Adres Redakcji Warszawa, ul. Sienkiewicza 4. tel. 693-51

Prenumeratę należy zamawiać tylko w placówce pocztowej właściwego rejonu dorecznej, 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 I-1955/110. Prenumerata: kwartalnie zł 15
za pół roku zł 30, za rok zł 60.

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

Nakład 5.270 egz. Ark. druk. 4, papier druk. sat. (VII/A-1/70). Oddano do druku 27.I.54. Druk ukończono 30.I.54
Zakł. Graf. RSW „Prasa” — Al. Jerozolimskie 125. Zam. 6. 2.I.54 r. 5-B-11503

Motoryzacja

ORGAN MINISTERSTWA TRANSPORTU DROGOWEGO I LOTNICZEGO

Rok IX

LUTY 1954 r.

Nr 2 (90)

I. CIEPLAK — WL. WĘGIELEK

Pierwszy etap organizacji wykorzystania próżnych przebiegów

Z końcem roku ubiegłego zakończył się okres organizacyjny placówek spedycyjnych dla wykorzystania próżnych przebiegów samochodów ciężarowych.

Doświadczenia minionego okresu potwierdziły istnienie wielkich rezerw tkwiących w transporcie samochodowym w postaci niewykorzystanej powierzchni ładownej i nośności samochodów ciężarowych.

Konieczność racjonalnego wykorzystania taboru, a w szczególności likwidacji niepełnych i próżnych przebiegów, była już od dawna rozważana wśród transportowców i sprawy te były wielokrotnie omawiane na łamach prasy fachowej.

Potrzeba uregulowania tych spraw stała się palącą w świetle zadań postawionych przed transportem samochodowym w Planie 6-letnim. Jak wiemy — Plan 6-letni przewidywał trzy i czterokrotny wzrost produkcji przemysłowej — wówczas gdy ilość samochodów ciężarowych miała ulec tylko podwojeniu. Co z tego wynika? O ilości pracy przewozowej wykonanej przez samochody decyduje nie tylko sama ich ilość, ale również wydajność ich pracy. Dlatego też — chociaż w ramach Planu 6-letniego ilość taboru miała ulec tylko dwukrotnemu zwiększeniu — to ilość pracy jaką w tym okresie tabor ten miał wykonać — powinna się zwiększyć wielokrotnie, aby sprostać zwiększonym zadaniom wynikającym z rozwoju gospodarczego kraju.

Z wielu czynników decydujących o wydajności pracy taboru — na czoło wysunęły się w tym okresie dwa zagadnienia: 1) konieczność dokonania podziału zadań w transporcie samochodowym; 2) konieczność wprowadzenia zasad prawidłowej eksploatacji taboru, a w obrębie tego zagadnienia — sprawa wykorzystania próżnych przebiegów.

Jakież bowiem były poprzednio warunki, w których odbywała się eksploatacja taboru?

Dysponowanie samochodów przez licznych użytkowników nie pozwalało często na właściwe wykorzystanie ładowności samochodu oraz zapewnienie ładunku powrotnego. Można więc było obserwować duże ilości samochodów próżnych lub niedostatecznie załadowanych, jadących w jednym czasie po tej samej drodze.

Uzyskiwane przez poszczególnych użytkowników taboru samochodowego niskie wskaźniki eksploatacyjne — wykorzystania ładowności i przebiegu — wskazywały na ogromne rezerwy taborowe. **Rezerwy te można było wykorzystać jedynie przez skoordynowanie ruchu samochodów na dalekich trasach.**

Jeśli bowiem przyjąć, że osiągany w tym czasie współczynnik wykorzystania przebiegu był niewiele wyższy od 0,50 to — pomijając nawet sprawę wykorzystania ładowności — praca przewozowa mogła być wykonana przez połowę dysponowanych na dalekie trasy samochodów.

Dla wyeliminowania tego marnotrawstwa i stworzenia organizacji dla wydobycia rezerw koniecznych dla

realizacji zwiększonych zadań w Planie 6-letnim — został wydany kolejno cały szereg aktów normatywnych. Rozwiązanie tego problemu nastąpiło dopiero po utworzeniu Ministerstwa Transportu Drogowego i Lotniczego — jako gospodarza transportu drogowego.

Jako instrument realizacji całokształtu zagadnień związanych z wykorzystaniem taboru samochodowego zostały powołane **Placówki Spedycyjne**. Przy organizacji wykorzystania próżnych przebiegów wykorzystano bogate doświadczenia radzieckie przystosowując je do naszych warunków.

Działalność placówek spedycyjnych należy rozpatrywać na tle ogólnych warunków działalności transportu drogowego, a nie tylko samego wykorzystania próżnych przebiegów.

* * *

Podstawowe akty normatywne, regulujące obecnie główne zagadnienia transportu drogowego, a w tym również Placówek Spedycyjnych — są następujące:

1. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 8.I.1951 r. (Dz. Ustaw Nr 4/51, poz. 26) w sprawie zakazu lub ograniczenia używania niektórych pojazdów mechanicznych. Rozporządzenie to wprowadza zakaz wykonywania niezarobkowego transportu samochodowego na odległość ponad 50 km. Intencją rozporządzenia jest ograniczenie ilości kursujących na dalekich trasach samochodów, aby tym samym zmniejszyć przypadki nieracjonalnego (nieekonomicznego) wykorzystania taboru.

2. Uchwała Nr 805 Prezydium Rządu z dnia 17.XI. 1951 r. w sprawie podziału zadań w ciężarowym transporcie drogowym. Uchwała ta wyznacza m. in. zadanie organizowania przewozów zamiejscowych dla transportu publicznego, pozostawiając zaspakajanie miejscowych i rejonowych potrzeb przewozowych dla transportu resortowego. Wynika to z faktu, że transport publiczny — dysponując dużą masą towarową do przewozu — ma możliwość lepszego wykorzystania samochodów przy wykonywaniu przewozów zamiejscowych.

3. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 4.VI.1952 roku (Dz. Ustaw Nr 29/52, poz. 197) w sprawie używania ciężarowych pojazdów mechanicznych w transporcie między osiedlami i wykorzystania ich próżnych przebiegów. Rozporządzenie to wprowadza obowiązek zgłoszenia zamierzonego wyjazdu i powrotu samochodów ciężarowych, których ładowność nie jest w pełni wykorzystana — placówkom spedycyjnym organizowanym przez państwowego przewoźnika publicznego, tj. przez Państwową Komunikację Samochodową. Rozporządzenie wprowadza przy tym obowiązek zaniechania jazdy w przypadkach gdy spedycja może przejąć ładunek do przewozu innym samochodem lub też obowiązek przyjęcia od spedycji na niewykorzystane pojazdy ładunków i przewiezienie ich w czasie przedsięwziętej jazdy.

Wymienione akty normatywne oraz wydane na ich podstawie zarządzenia wykonawcze Ministra Transportu Drogowego i Lotniczego (Rozp. Rady Ministrów z 4.VI.52 r. Zarządzenie Ministra Transp. Dr. i Lotn. z dnia 19.XI.1952 r. były wyczerpująco omówione w artykule dr Juliana Buriaka pt. „Na drodze do likwidacji próżnych przebiegów“ „Motoryzacja“ Nr 2 — luty 1953 r.) regulują w sposób wszechstronny zagadnienie właściwego wykorzystania samochodów w transporcie zamiejscowym.

Do osiągnięcia tego mierzymy przez:

a) ograniczenie ilości kursujących na dalekich trasach samochodów resortowych do przypadków gospodarczo uzasadnionych, z jednoczesnym wyznaczeniem zadań przewozów zamiejscowych dla taboru publicznego,

b) koordynację wszystkich samochodowych przewozów zamiejscowych przez placówki spedycyjne, co umożliwia podniesienie współczynników wykorzystania ładowności i przebiegu, a równocześnie umożliwia zwolnienie dalszych samochodów do prac na krótszych odległościach.

* * *

Organizację placówek spedycyjnych rozpoczęto pod koniec 1952 roku. W początkowej fazie wystąpiły trudności organizacyjne. Dlatego też sieć placówek rozwijała się stosunkowo wolno i obejmowała

— na dzień 1 stycznia 1953 roku	— 12 placówek;
— na koniec I kwartału 1953 roku	— 18 „
— „ II „ „	— 39 „
— „ III „ „	— 51 „
— „ IV „ „	— 75 „ *)

W ten sposób w roku ubiegłym zostały stworzone ramy dla pełnej koordynacji ruchu taboru na wszystkich głównych trasach przewozowych.

Mimo stosunkowo wolnego tempa uruchamiania placówek — osiągnięte przez nie wyniki wzrastały z miesiąca na miesiąc nieproporcjonalnie szybko. Mianowicie — podczas gdy ilość placówek wzrosła w ciągu pierwszych jedenastu miesięcy ub. roku około czterokrotnie — to wyniki ich pracy — określone ilością ładowanych ton — wzrosły przeszło 14-krotnie. Dla lepszego porównania podajemy liczby z miesiąca, stycznia i listopada 1953 roku.

M i e s i ą c e 1 9 5 3 r o k u		
W s k a ź n i k	styczeń	listopad
Ilość zgłoszonych samochodów	1,018	11,031
„ załadowanych samochodów	216	2,727
„ załadowanych ton	733	10,169
„ wykonanych tonokilometrów	198,312	1,892,108
Ogólna wartość przewozów w złotych	135,346	1,558,981

Należy podkreślić, że w październiku 1953 r. jedna tylko placówka spedycyjna w Warszawie załadowała więcej niż 12 placówek w styczniu 1953 r. (771 ton), a już w listopadzie 1953 roku placówka spedycyjna w Lublinie osiągnęła rekordowy wynik — ponad 1100 załadowanych ton.

Wynik placówki spedycyjnej w Lublinie osiągnięty w listopadzie 1953 r. zasługuje na bliższe omówienie.

Ekspozytura PKS w Lublinie — analizując możliwości pokrycia wzmożonych potrzeb przewozowych występujących w okresie akcji jesiennej w województwie lubelskim przy równoczesnym braku w dostatecznej ilości środków transportowych — powierzyła organizowanie przerzutu dużej ilości buraków omawianej placówce spedycyjnej. Placówka zorganizowała punkt kontrolny i przy ścisłej współpracy z Milicją Obywatelską — zatrzymywała wszystkie samochody próżne i niedostatecznie wykorzystane powracające do Lublina, kierując je do punktu zyspu i załadowując je burakami. Przewóz ten odbywał się na krótkiej, bo wynoszącej około 30 km trasie Kębłów — Lublin.

W ten sposób przewieziono w jednym tylko miesiącu ponad 1100 ton „okazyjnymi“ samochodami, które tym samym wykonały dodatkową produkcję o tak wielkim rozmiarze.

Wynik w tym przypadku korzyści dla gospodarki narodowej okazał się jasny, jeżeli zważymy, że dla przewiezienia omawianej ilości buraków należałoby wykonać 500 kursów samochodami 3-tonowymi. Samochody te wykonały by około 15.000 km z ładunkiem oraz 15.000 km próżno. Na przykładzie tym widać ponadto możliwości uzyskania znacznych oszczędności paliwa, ogumienia i taboru przy obustronnym wykorzystaniu ładowności samochodów ciężarowych.

Osiągnięcia wszystkich placówek spedycyjnych w okresie 11-stu miesięcy 1953 roku obrazuje następujące zestawienie:

1. Ogólna ilość zgłoszonych samochodów	77.313
2. „ „ załadowanych samochodów	16.398
3. „ „ załadowanych ton	53.696
4. „ „ wykonanych tonokilometrów	11.600.567
5. „ „ wartość przewozów w złotych	9.065.475

Dla uzmysłowienia sobie wielkości masy towarowej nadanej przez placówki spedycyjne — możemy podać, iż w razie przewozu jej koleją należałoby podstać około 4.500 wagonów 15 tonowych, biorąc pod uwagę współczynnik przestrzenności przewożonych towarów. Ponadto musimy sobie zdać sprawę, że większość ładunków stanowiła przesyłki drobnicowe — uciążliwe do przewozu koleją.

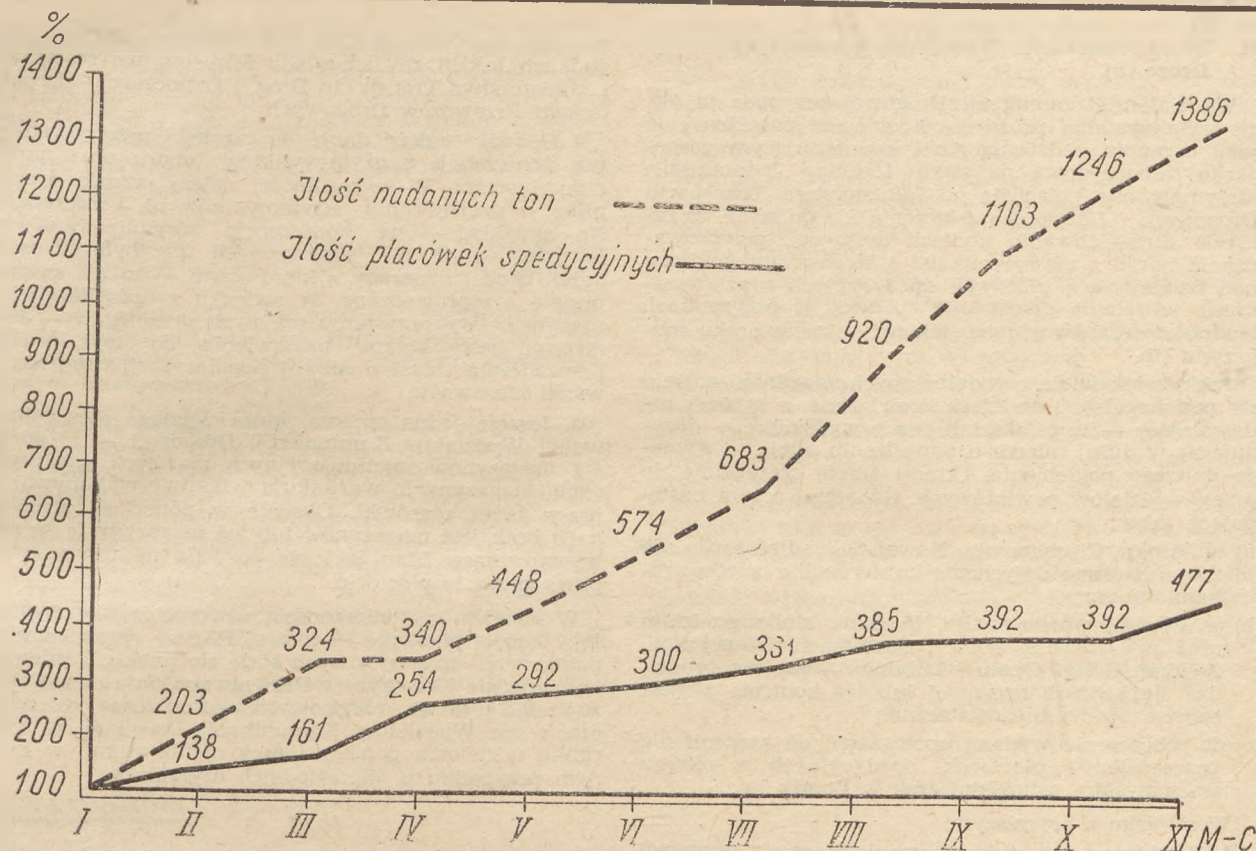
Liczby te wskazują jak wielkie oszczędności uzyskano już w pierwszej doświadczałnej fazie działalności placówek spedycyjnych i jakie wydobyto w ten sposób rezerwy taborowe. Wartość tych wyników okazuje się jednak dużo większa jeżeli zważymy, że zostały one osiągnięte w warunkach wysocy jeszcze nie zadawałających oraz że właściwe i pełne zorganizowanie akcji w następnym okresie powinno przynieść gospodarce narodowej wielokrotnie większe korzyści od obecnie uzyskanych.

* * *

Przytoczone wyżej liczby pomimo swej wagi, nie powinny jednak napawać nas przedwczesnym optymizmem. Dotychczasowe doświadczenia wskazują jedynie, że akcja prowadzona przez placówki spedycyjne znajduje się obecnie na właściwej drodze, objęcie zaś sieci placówek wszystkich głównych tras przewozowych pozwoli w przyszłości na właściwe zorganizowanie przewozów na tych trasach. Trzeba natomiast stwierdzić, że praca wielu placówek nie znajduje się jeszcze na właściwym poziomie, że w wielu przypadkach współpraca z wydziałami komunikacji drogowej przedstawia jeszcze wiele do życzenia, że przede wszystkim ogromne ilości użytkowników taboru nie odnoszą się z pełnym zrozumieniem do obowiązujących w tym względzie zarządzeń.

Potwierdzeniem tego twierdzenia są następujące wyniki przeprowadzonych kontroli. Kontrola drogowa przeprowadzona w Warszawie w dniach 27 — 30.X.1953 roku wykazała: 86 samochodów ciężarowych jadących ponad dozvolony promień jazdy bez uprawnień oraz 34 samochody, które nie zgłosiły się w placówkach spedycyjnych. Podczas tej kontroli stwierdzono między innymi, że samochód należący do MHD w Radomiu przybył

*) Pełną listę placówek spedycyjnych wraz z adresami podajemy na str. 58.



II. W odniesieniu do Wydziałów Komunikacji Drogowej.

Wydziałom Komunikacji Drogowej przypada w akcji wykorzystania próżnych przebiegów poważna rola jako organom nadzorującym i koordynującym gospodarkę samochodową na swym terenie. Jednocześnie otrzymały one polecenie od Ministerstwa Transportu Drogowego i Lotniczego włączenia się do akcji w zakresie zorganizowania kontroli drogowej, przeprowadzania narad z użytkownikami i kierowcami, nadzoru nad działalnością placówek spedycyjnych oraz w zakresie udzielania placówkom pomocy w przypadkach trudności organizacyjnych, jak np. w razie braku magazynu itp.

Jakkolwiek wiele z wymienionych zagadnień zostało na poszczególnych terenach rozwiązane w sposób zadowalający — to całokształt pracy wydziałów — decydującej w dużej mierze o powodzeniu akcji — wymaga dalszego pogłębienia. Odnosi się to szczególnie do pracy wydziałów powiatowych. Świadczą o tym następujące fakty:

- a) w Płocku, Ciechanowie, Nowej Soli i Rzeszowie nie zorganizowano dotychczas konferencji z użytkownikami taboru;
- b) w Okręgu warszawskim, łódzkim, stalinogrodzkim oraz w Olsztynie, Łomży, Suwałkach, Nowej Soli, Zielonej Górze, Opolu i Lublinie — nie przeprowadza się kontroli drogowej lub też kontrola ta jest zorganizowywana niedostatecznie;
- c) dotychczas nie wydano upoważnień do kontroli dla pracowników placówek spedycyjnych w okręgu warszawskim, gdańskim oraz w Łomży itp.

W związku z powyższym:

1. Konieczne jest zorganizowanie kontroli drogowej we wszystkich miejscowościach, w których znajdują się placówki spedycyjne. Należy tu podkreślić, że współpraca Milicji Obywatelskiej z niektórymi placówkami przynosi już znaczne korzyści, zwłaszcza wobec szczupłości personelu kontrolnego Wydziałów Komunikacji Drogowej i PKS. Należałoby się jednocześnie zastanowić nad możliwością rozszerzenia sieci punktów kontrolnych. MO — stosownie do potrzeb placówek spedycyjnych.

2. Równocześnie z organizowaniem kontroli drogowej należy poczynić odpowiednie kroki w kierunku przyspieszenia trybu wydawania przez Kolegia orzekające przy Prezydiach Rad Narodowych orzeczeń karnych. Obecnie bowiem prawie wszystkie wnioski zalegają przez dłuższy czas, względnie po upływie 3-ch miesięcy są uważane za przeterminowane. W ten sposób wyniki kontroli drogowej okazują się zupełnie niedostateczne.

3. Zgodnie z intencją omawianych na wstępie zarządzeń — wyjazdy taboru resortowego ponad dozwolony promień powinny być ograniczone do przypadków gospodarczo uzasadnionych. Tymczasem Wydziały Komunikacji Drogowej wydają w dalszym ciągu zbyt wiele zaświadczeń zezwalających na dokonanie takich przewozów, pomimo iż zaświadczenia te powinny być wydawane wyłącznie przy wykonywaniu transportów połączonych ze skupem produktów gospodarstw rolnych albo dystrybucją artykułów przemysłowych.

Jednocześnie liczni użytkownicy wysyłają samochody w związku z możliwością wykonywania przewozów w przypadkach nagłych i gospodarczo należycie uzasadnionych, wysyłając odpowiednie oświadczenia do Wydziałów Komunikacji Drogowej. Jak stwierdzono w praktyce — wiele przedsiębiorstw lub instytucji stale dysponuje samochodami w omówionym trybie. Wskazuje to albo na niewłaściwe planowanie transportu w tych instytucjach, albo na świadome przekraczanie obowiązujących w tej mierze zarządzeń.

Dlatego też konieczne jest, aby Wydziały Komunikacji Drogowej: a) skontrolowały wydane zaświadczenia, ograniczając je do przypadków uzasadnionych; b) skrupulatnie kontrolowały nadsyłane do wydziałów oświadczenia użytkowników taboru, zaś w przypadkach zbyt częstego wysyłania samochodów w omówionym trybie — ingerowały w odpowiedniej jednost-

ce organizacyjnej. Ponadto jest pożądane, aby w przypadkach takich zawiadamiano Ministerstwo resortowe i Ministerstwo Transportu Drog. i Lotniczego — Departament Przewozów Drogowych.

4. Ponadto należy dążyć do częstego przeprowadzania konferencji z użytkownikami taboru oraz narad z kierowcami. W szczególności należy wzmoczyć dyscyplinę w przybywaniu użytkowników na konferencje. Na przykład — na konferencję zorganizowaną w Kłodzku — na 105 zaproszonych przybyło 19 osób. Jeżeli chodzi o narady z kierowcami — to nie są one prawie przeprowadzane. W związku z dużą rolą kierowców w wykorzystaniu próżnych przebiegów — konieczna jest zmiana nastawienia do tej sprawy i wzmoczenia troski o rozwój popularyzacji całej akcji wśród kierowców.

5. Jeszcze jedna sprawa, która wymaga szczególnej uwagi Wydziałów Komunikacji Drogowej — to sprawa magazynów manipulacyjnych placówek spedycyjnych. Magazyny te warunkują właściwe wykonywanie pracy przez placówki. Obecnie w ponad 20 placówkach brak jest magazynów lub też magazyny te są nie wystarczające. Stan taki nie pozwala na rozszerzenie pracy przez te placówki.

W związku z koniecznością utworzenia magazynów przy każdej placówce terenowej PKS — sprawa braku pomieszczeń magazynowych staje się palącą. Ponieważ jednocześnie Ekspozytura PKS nie znajduje często zrozumienia u władz miejscowych — konieczne jest włączenie się Wydziałów Komunikacji Drogowej w kierunek udzielenia pomocy i poczynienia starań w każdym przypadku u odpowiednich czynników.

* * *

III. W odniesieniu do PKS, jako organizatora placówek spedycyjnych.

1. Stosownie do intencji rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 4.VI.1952 r. — działalność placówek spedycyjnych powinna polegać w pierwszym rzędzie na ograniczeniu ilości wyjeżdżających samochodów, aby tym samym osiągnąć lepsze wykorzystanie pozostałych samochodów. Należy stwierdzić, że działalność takiej, poza małymi wyjątkami, placówki spedycyjne dotychczas nie wykazują, poprzestając na doładowywaniu masy towarowej uzyskanej w toku normalnej działalności spedycyjnej. Ponieważ występujące początkowo przeszkody utrudniające przejmowanie masy towarowej (brak magazynów, mała ilość zgłaszanych samochodów) zostały obecnie w dużej mierze usunięte — należy bezwzględnie przystąpić do przejmowania masy towarowej ze zgłaszanych samochodów.

2. Duża ilość ładunków nadawanych do przewozu przez placówki spedycyjne jest opłacana po taryfie kolejowej. Z uwagi na to, że taryfa ta jest mało atrakcyjna dla użytkowników taboru resortowego, a przez to również i dla kierowców — zostało wydane zarządzenie, aby ładunki takie były przewożone wyłącznie taborom PKS. Jednocześnie zarządzono, aby przesyłki stanowiące opakowanie zwrotne były przewożone samochodami wyłącznie po taryfie samochodowej.

Należy dopilnować, aby przesyłki zlecane do przewozu koleją były przejmowane przez tabor samochodowy (PKS) jedynie w razie konieczności wykorzystania ich ładowności, a w przeciwnym razie wysłać je zgodnie ze zleceniem — koleją.

3. Przesyłki nadawane przez placówki spedycyjne muszą być niejednokrotnie składane w miejscowości przeznaczenia do magazynu PKS. Ma to miejsce w razie powstania przeszkód w wydaniu przesyłki odbiorcy oraz w przypadkach nadania przesyłki zbiorowej (dla kilku odbiorców). Ponieważ przyjęcie omówionych przesyłek jest warunkiem ich wysłania w drogę — należy w najszybszym czasie zorganizować magazyny przeładunkowe nie tylko przy wszystkich placówkach spedycyjnych, ale również przy pozostałych placówkach terenowych Państwowej Komunikacji Samochodowej.

Poza tym istnieje cały szereg niedociągnięć w pracy placówek spedycyjnych, które stopniowo są usuwane.

Dla dalszego usprawnienia pracy konieczne jest otoczenie opieką placówek spedycyjnych ze strony aktywu kierowniczego PKS na wszystkich szczeblach — w celu zapewnienia im koniecznych warunków pracy oraz pomocy w formie instruktażu, wymiany doświadczeń i popularyzacji ruchu współzawodnictwa oraz wybitnych osiągnięć poszczególnych pracowników lub placówek spedycyjnych.

* * *

Przedstawiliśmy wyżej pierwszą fazę rozwoju placówek spedycyjnych na tle ogólnych zadań transportu drogowego.

Od początku 1954 roku placówki spedycyjne przechodzą na zadania planowe. Jednocześnie w roku bieżącym powinien być dokonany faktyczny podział zadań w transporcie drogowym.

Zostanie to dokonane drogą:

- a) ustalenia planów pracy placówek spedycyjnych; plany te wyrażają się czterokrotnym wzrostem w stosunku do wyników osiągniętych w 1953 r., przy równoczesnym wzroście ilości placówek z 75 do 105;
- b) skierowania taboru resortowego do wykonywania przewozów jednorodnych o zasięgu lokalnym oraz równoczesne objęcie przez PKS przewozów na dalekich trasach; przewozy te będą wykonywane przez PKS przy pomocy zorganizowanej sieci towarowych linii regularnych łączących placówki spedycyjne.

Transport resortowy będzie wykonywał na dalekich trasach jedynie przewozy ładunków specjalnych, które

wymagają użycia taboru specjalizowanego — jak to przewiduje uchwała Nr 805/51.

Wykonanie makrośledzonego planu wymaga pełnego zrozumenia zadań i włożenia maksymalnego wysiłku przez współdziałające strony tj. użytkowników taboru resortowego, Wydziały Komunikacji Drogowej i PKS.

Wykonanie tych zadań przyczyni się do:

- 1) używania samochodów w warunkach właściwych dla każdego transportu, tj. transportu publicznego i resortowego;
- 2) właściwego wykorzystania ładowności samochodów przy każdej jeździe zamiejscowej;
- 3) oszczędności środków transportowych, materiałów eksploatacyjnych oraz sił roboczych.

W rezultacie wykonanie tych zadań przyniesie znaczną obniżkę kosztów przewozu, co umożliwi dalszą obniżkę cen artykułów pierwszej potrzeby i innych.

Wskazuje to na doniosłość omówionego zagadnienia szczególnie w świetle uchwały IX Plenum KC PZPR i też przedzjazdowych, które określały dalszy rozwój gospodarki narodowej na najbliższe dwa lata w taki sposób, aby zapewniał szybszy wzrost stopy życiowej ludzi pracy miast i wsi. Wytyczne te wskazują na konieczność wydobycia wszelkich rezerw dla osiągnięcia zamierzonego celu. A jak wykazaliśmy poprzednio — jedną z wielkich rezerw w transporcie drogowym jest likwidacja próżnych przebiegów samochodów ciężarowych.

I. Cieplak — W. Węgiełek

INŻ. LEON MINC

Wpływ ustroju społecznego na rozwój samochodu⁽³⁾

Poniżej drukujemy dokończenie art. inż. Leona Minca. Pierwszy odcinek artykułu „Wpływ ustroju społecznego na rozwój samochodu”, omawiający: 1) tempo rozwoju produkcji, 2) liczebność modeli samochodów w państwie oraz 3) strukturę taboru samochodowego — zamieściliśmy w zeszycie nr 12 (grudzień 1953), drugi odcinek omawiający: 4) ładowność samochodu, 5) trwałość samochodu, 6) przystosowanie samochodu do warunków użytkowania — drukowaliśmy w zeszycie nr 1. (styczeń 1954 r.).

7. OSZCZĘDNOŚĆ PALIWA

Socjalistyczny ustrój Związku Radzieckiego warunkuje konieczność jak najracjonalniejszego wykorzystania paliwa. W związku z tym Ustawa o pięcioletnim planie odbudowy i rozwoju gospodarki narodowej mówi: „Zapewnić szerokie zastosowanie w transporcie samochodowym silników dieselskich, silników benzynowych o wysokim stopniu sprężania, silników na gaz świetlny i drzewny, pracujących na lokalnych rodzajach paliwa”.

Dzięki wprowadzeniu w życie powyższych wytycznych podczas realizowania czwartego planu pięcioletniego, zużycie paliwa na 1 t-km potrzebne do przewiezienia ładunków przez samochody wyprodukowane podczas tej pięcioletki **obniżono prawie o 40% w porównaniu z zużyciem paliwa przez modele przedwojenne.**

Zgodnie zaś z wytycznymi XIX Zjazdu KPZR przewiduje się dalsze znaczne rozszerzenie produkcji samochodów gazogeneratorowych, pracujących na paliwie stałym oraz samochodów pracujących na gazie sprężonym w celu zaoszczędzenia benzyny. W związku z tym produkcja samochodów gazogeneratorowych wzrosła o 80%, samochodów zaś pracujących na gazie sprężonym o 220%. Jednocześnie będzie się prowadzić prace w zakresie poszerzenia możliwości stosowania różnych odmian paliw gazowych do samochodów.

Zasada oszczędności paliwa, a w pierwszym rzędzie benzyny, obowiązuje również w całej rozciągłości w Polsce Ludowej. Świadczą o tym założenia konstrukcyjne silnika „S-42”, importowanie samochodów z wtryskowymi silnikami wysokopiętnymi (jak np. nr 6.

Skoda 706R, RO i RM) oraz wytyczne w sprawie przystosowania samochodów do pracy na gazie sprężonym.

* * *

Należy się obecnie zastanowić, w jakim stopniu kapitalistyczny producent samochodu jest zainteresowany w tym, ażeby produkowany przez niego pojazd był oszczędny pod względem zużycia paliwa.

Niewątpliwie kieruje się on w tym przypadku przede wszystkim kapitalistyczną zasadą powiększenia swojego zysku, ale dużą rolę również odgrywa możliwość reklamowania produkowanego przez siebie pojazdu, jako oszczędnego. W każdym razie jest faktem zupełnie oczywistym, że kapitalistyczny producent samochodów, jako indywidualny przedsiębiorca, pracujący na własny rachunek — zupełnie nie jest zainteresowany w tym, ażeby jego odbiorca wszedł w posiadanie rzeczywiście oszczędnego, pod względem zużycia paliwa, samochodu. Jedynym bodźcem, który zmusza go do przywiązywania pewnej wagi do tego zagadnienia, jest ostra walka konkurencyjna, w której prowadzi on swoją produkcję.

W związku z tym zupełnie nieracjonalnie rozwijają się niektóre właściwości samochodu, które w istocie swojej mają znaczenie tylko reklamowe. Można tu dla przykładu przytoczyć fakt, że zazwyczaj każda firma kapitalistyczna dąży do tego, ażeby jej samochód rozwijał bardzo dużą szybkość maksymalną (ok. 160 km/godz., albo nawet więcej), wchodzącą już w zakres szybkości wyczynowych, które podczas użytkowania pojazdów są zupełnie niepotrzebne albo też, żeby posiadał bardzo dużą elastyczność pracy silnika. Obie te właściwości uzyskuje się oczywiście z dużą szkodą dla ekonomiczności samochodu.

Niejednokrotnie kapitalistyczny przedsiębiorca bywa zainteresowany właśnie w tym, ażeby wyprodukowany przez niego samochód zużywał jak najmniej paliwa, jeżeli będąc wytwórcą samochodów jest on jednocześnie udziałowcem jednego z wielkich towarzystw przetworów ropy naftowej.

Ilustracją stosunku do zagadnienia oszczędności paliwa są charakterystyczne dane, zestawione w tabeli

Tabela nr 6. Charakterystyczne dane dotyczące ekonomiczności samochodu

(dane do tabeli wzięte są z pracy D. P. Wielikanowa pt. „Rozwicie konstrukcji awtomobiley“, str. 71 — Wyd. Akademii Nauk ZSRR, 1950 r.).

Samochody produkcji 1930 — 1938				Samochody produkcji 1948 — 1950			
Model	Pełny ciężar z ładunkiem w kg	Objętość skokowa w litrach	Ciężar przypad. na 1 l objętości skok. w kg	Model	Pełny ciężar z ładunkiem w kg	Objętość skokowa w litrach	Ciężar przypad. na 1 l objętości skokowej w kg
„M - 1“	1735	3,28	530	M - 20 „Pobieda“	1800	2,12	850
„ZIS - 101“	3000	5,75	522	„ZIM“	2350	3,48	675
„Buick“	2170	4,22	515	„Buick“	2300	4,07	560
„Ford-A“	1530	3,28	472	„Ford“	1810	3,70	490
„Packard“	2480	5,25	466	„Packard“	2200	4,72	465

Z tabeli powyższej wyraźnie wynika, że podczas gdy w amerykańskich samochodach ciężar przypadający na 1 litr objętości skokowej cylindra silnika pozostaje stały albo nawet zmniejsza się, w samochodach radzieckich powiększa się on znacznie, co świadczy o tendencji zapewnienia tym samochodom coraz większej ekonomiczności.

8. OPRACOWANIE NOWYCH MODELI

Nad stworzeniem nowego modelu samochodu pracuje w zakładach i instytutach radzieckich duży kolektyw konstruktorów i technologów. Ich praca oparta jest na olbrzymim doświadczeniu zebranym w wyniku eksploatacji samochodów w całej gospodarce narodowej, na krytycznych i jednocześnie szczerzych wypowiedziach użytkowników, na ulepszeniach racjonalizatorów, wreszcie na najlepszych rozwiązaniach i osiągnięciach stosowanych w innych zakładach oraz instytutach.

W tych warunkach szczególnie dużego znaczenia nabiera możliwość opracowywania nowych modeli, odpowiadających rzeczywistym potrzebom gospodarki narodowej. Warunki te dają ponadto pełną możliwość uniknięcia żywiołowego, nierównomiernego rozwoju poszczególnych właściwości samochodu o znaczeniu drugorzędnym, ze szkodą dla jego właściwości istotnych, decydujących o efektywności wykorzystania samochodu i mających dla tego znaczenie pierwszoplanowe.

W ten sposób rozwiązanie samochodów radzieckich jest wyrazem zharmonizowanej, celowej i ze wszechmiar uwzględniającej całokształt potrzeb gospodarki narodowej — myśli konstruktorskiej.

Jak przedstawia się ta sprawa w zakładach kapitalistycznych? Kapitalistyczny przedsiębiorca jest nieograniczonym panem i władcą w swoim zakładzie, to też opłacani przez niego konstruktorzy pracują pod jego dyktandem.

Jaki jest cel kapitalisty?

Jego jedynym celem jest, jak wiadomo, uzyskanie największego zysku. Wobec tego każe on swoim konstruktorom skonstruować taki samochód, któryby mu zapewnił największe zyski. To jest najpierwsza i najważniejsza, według niego, właściwość samochodu. Pozostałe właściwości samochodu są drugorzędne i mają tylko o tyle rację bytu, o ile służą do reklamy i zdobycia klienta.

A jeżeli konstruktor jednego z przedsiębiorstw kapitalistycznych wprowadzi ulepszenie albo też jakieś uproszczenie obniżające koszt własny samochodu, to czy właściciel danego przedsiębiorstwa podzieli się

z innymi przedsiębiorcami nowonabytym rozwiązaniem? Nic podobnego, otoczy je tajemnicą i pozostawi dla własnego użytku, ażeby zdobyć zyski nadzwyczajne.

W ten sposób konstrukcja samochodów kapitalistycznych jest wyrazem bezwzględnej dążenia ich wytwórców do uzyskania największego zysku na rynku, którym rządzą żywiołowe prawa walki konkurencyjnej. Najlepszym przykładem tego stanu rzeczy są zupełnie paradoksalne samochody o 12-tu, 16-tu, a nawet 32-cylindrach lansowane w USA w okresie międzywojennym, samochód dwuosobowy firmy „Sabre“ produkcji powojennej wyposażony w silnik o mocy 300 KM; samochód firmy „Tucker“ z niezależnym napędem hydraulicznym na każde z kół bez żadnego mechanizmu różnicującego obroty pomiędzy nimi (nawiasem powiedziawszy produkcja tego samochodu nie wyszła poza pierwszą serię).

9. ZAGADNIENIE SAMOCHODÓW TERENOWYCH

Samochody terenowe są Związkowi Radzieckiemu potrzebne nie tylko dla zaspokojenia potrzeb rolnictwa, budownictwa itp., ale również dla wzmocnienia obronności Państwa. Wychodząc z tego założenia, dla każdego modelu wyjściowego samochodów produkcji powojennej — przewidziano odmianę terenową (tabela nr 7), uzyskując w ten sposób harmonijne połączenie produkcji samochodów zwykłych i terenowych.

Tabela nr 7. Powiązanie produkcji samochodów szosowych z terenowymi.

L p.	Zakłady produkcyjne	Model wyjściowy	Samochód terenowy
1.	Gorkowskie Zakłady Samochodowe	GAZ - 51	GAZ - 63
2.	Zakłady im. Stalina	ZIS - 150	ZIS - 151
3.	Jarosławskie Zakłady Samochodowe	JAZ - 200	JAZ - 210

Tabela powyższa dowodzi, że otrzymano tu, w zakresie całego państwa, jak najlepsze rozwiązanie sprawy wymienności części i zespołów, jednolitości napraw, przygotowania personelu obsługującego itd.

Czyż wygląda ta sprawa tak prosto i przejrzysto w krajach kapitalistycznych?

Wiadomo, że żyjemy w okresie, kiedy w krajach kapitalistycznych, a szczególnie w Stanach Zjednoczonych, następuje coraz silniejsze podporządkowanie się aparatu rządzącego kapitalowi finansowemu. Wiadomo również, że w krajach kapitalistycznych możliwe jest warunkowe planowanie produkcyjne tylko wewnątrz danego przedsiębiorstwa. Planowanie produkcji w zakresie ogólnopaństwowym jest w ustroju kapitalistycznym niemożliwe, wbrew wielu zakłamanym teoriom głoszonym na ten temat przez socjologów burżuazyjnych różnych maści.

Powyższe czynniki wywierają wpływ decydujący na zagadnienie samochodów terenowych. Grupa finansowa, najściślej związana z aparatem rządzącym zdobywa zamówienia państwowe, które z reguły są najintrynatniej. Dając zaś do uzyskania maksymalnych zysków grupa ta całkowicie likwiduje w swoich zakładach produkcję samochodów szosowych i przedstawia ją na samochody terenowe. Druga jednak grupa kapitalistów produkuje w dalszym ciągu samochody szosowe, sprzedając je prywatnym użytkownikom.

W ten sposób kapitalistyczny przemysł samochodowy tworzy dwie grupy, niepowiązanych ze sobą, pojazdów: szosowych i terenowych, co jest uwarunkowane dążeniem do maksymalnego zwiększenia swoich zysków.

10. ZAKOŃCZENIE

Krótki zarys warunków pracy przemysłu samochodowego w krajach kapitalistycznych wyraźnie świadczy o tym, że **wewnętrzne sprzeczności w społeczeństwie kapitalistycznym stale wypaczają i hamują techniczny rozwój konstrukcji samochodu.**

Rozwój ten przebiegał i obecnie przebiega w warunkach ostrej walki konkurencyjnej. Konstrukcja samochodów zmienia się przy tym nieustannie ze względów reklamowych, tzn. w celu uzyskania największych zysków przez kapitalistów.

Wszystkie sprzeczności powyższe obce są socjalistycznej ekonomice Związku Radzieckiego oraz ustrojowi demokracji ludowej w Polsce. **Rozwój techniki samochodowej podlega w tych państwach wyłącznie**

rzeczywistym i istotnym interesom gospodarki narodowej, gdzie nie może mieć miejsca jakiegokolwiek ograniczenie racjonalnego postępu technicznego.

Doświadczenie uczy nas, że przemysł samochodowy Związku Radzieckiego mógł się w tak krótkim czasie rozwinąć do takiego stanu, pod względem ilości produkowanych samochodów i ich jakości, w jakim się dzisiaj znajduje, wyłącznie dzięki warunkom stworzonym mu przez narodową gospodarkę ustroju socjalistycznego.

Nasz przemysł samochodowy może się poszczycić swoimi sukcesami w ciągu krótkiego okresu 8 lat od chwili wyzwolenia kraju spod jarzma faszystowskiego. również wyłącznie dzięki panującemu u nas ustrojowi demokracji ludowej.

Inż. L. Minc

MARIAN URBAN

O właściwą metodę planowania przewozów w ciężarowym transporcie drogowym

Mimo kilkuletnich dświadczeń w planowaniu przewozu ładunków w transporcie drogowym nie zdołaliśmy jeszcze opanować tego zagadnienia tak, aby te plany stały się rzeczywistością w praktyce dnia codziennego.

Istnieją obiektywne przyczyny, które utrudniają realne planowanie przewozów. Trudność stanowi przede wszystkim konieczność planowania przewozów równocześnie ze sporządzaniem planów gospodarczo-finansowych. Plan przewozów jest już uzależniony od planu przemysłowego, budowlano-montażowego, obrotu handlowego itp., a oprócz tego musi być dostosowany do planu zdolności przewozowej taboru drogowego. Ta równoczesność wykonywania planu przewozów z wykonywaniem planu całej gospodarki narodowej, zmusza do szukania rozwiązań, któreby umożliwiły dokonywanie poprawek w planach przewozów w toku kolejnych faz sporządzania projektu NPG i szczegółowych planów finansowo-gospodarczych w dostosowaniu do zachodzących w międzyczasie zmian wielkości zaopatrzenia, zbytu, obrotu handlowego i t. p.

Dруга trudność polega na niedoskonałości planów — szczególnie w odniesieniu do czasu wykonania przewozów. Wiemy z licznych doświadczeń, że np. źle zaplanowane lub nierytmicznie wykonywane dostawy przekreślają całkowicie realność zaplanowanej zdolności przewozowej taboru, a t. zw. przewozy interwencyjne zmieniają zasadniczo wartości podstawowych wskaźników planów przewozów i planów zdolności przewozowej. Rozwiązania tej trudności oczekujemy jedynie od wprowadzenia operatywnego planowania przewozów i zaoszczędzenia na tej podstawie dyscypliny wykonania planów przewozowych.

Przyczyna niedoskonałości a często i nierealności naszego planowania przewozu ładunków w transporcie drogowym, głównie samochodowym, tkwi jednak równocześnie w niedostatecznie opanowanej i pogłębionej metodzie planowania. Metoda obecna nie uwzględnia decydującego wpływu ściślej lokalizacji potrzeb przewozowych i odległości przewozu na plan zdolności przewozowej taboru drogowego, i nie synchronizuje go z potrzebami. Bilansowanie ich w transporcie drogowym w obecnie przyjętej postaci jest bardzo iluzoryczne i nie spełnia swojego zadania.

Jest rzeczą oczywistą, że potrzeby przewozowe musi się bilansować według rozmieszczenia taboru, którego zdolność przewozowa powinna te potrzeby zaspokoić. Metoda obecna zadawała się bilansowaniem transportu lokalnego, a w tym transportu drogowego, dla obszaru wojewódzkiego jako całości. Tymczasem nie można uważać wojewódzkiego planu przewozów za zbilansowany, jeżeli nie jest on równocześnie zbilansowany przynajmniej powiatami, ze zdolnością przewozową rozmieszczonego w tych powiatach taboru drogowego. Jego rozmieszczenie jest uwarunkowane istnieją-

cym w poszczególnych miejscowościach własnym zapleczem technicznym taboru, a w transporcie uspołecznionym całą organizację eksploatacyjną.

Czasowe przemieszczenie taboru samochodowego z powiatu do powiatu jest naturalnie możliwe i praktykowane w razie konieczności, ale nie może być zaplanowane na stałe bez odpowiedniego zainwestowania lub szkodliwych skutków takiego postępowania.

Tabor konny, poza organizacją specjalnych kolumn jak n. p. w leśnictwie, jest ściśle umiejscowiony, a stanowi dotąd poważny potencjał przewozów lokalnych, który musi być przecież również bilansowany łącznie ze zdolnością przewozową taboru samochodowego.

Jeżeli zatem mówimy o terenowych bilansach transportu lokalnego, powinniśmy metodę planowania przewozu ładunków w transporcie drogowym pogłębić, doprowadzić ją przynajmniej do powiatów jako rejonów nadania ładunków, aby urealnić wykonanie zarówno planów przewozów, jak i planów zdolności przewozowej taboru drogowego.

Wskaźnik średniej odległości przewozów w planach przewozu ładunków w transporcie drogowym **kryje w sobie szczególnie niebezpieczne pułapki** dla realności planów zdolności przewozowej, a tym samym dla wykonania planów przewozów i planów transportowo-finansowych. Zdolność przewozowa taboru jest fotograficzną odbitką warunków przewozowych, które kształtują plany przewozów. Odległość przewozów wiąże wielkość masy przewozowej w tonach z wielkością pracy przewozowej taboru w tonokilometrach. Średnia odległość przewozów decyduje zatem o zdolności przewozowej taboru.

Metoda centralnego sporządzania projektów planów resortowych, stosowana obecnie również do planowania przewozu ładunków, zmusza do operowania ogólnymi średnimi wartościami wskaźników. Tę średnią wartość planową można w zasadzie uzyskać na podstawie statystyki również dla średniej odległości przewozu w transporcie drogowym, ale przy założeniu, że warunki przewozowe są mniej więcej stabilizowane przez dłuższy okres czasu i że sprawozdawczość statystyczna jest rzeczywiście rzetelna. Nie możemy twierdzić, że przesłanki te istnieją już w transporcie drogowym. Ażeby zatem wypośrodkować właściwą średnią odległość przewozu w planie przewozu ładunków w transporcie drogowym, musimy sięgnąć do metody średniej ważonej wartości tego wskaźnika.

Nawet przy oddolnym planowaniu operowanie jedną ogólną średnią wartością odległości przewozów w jednostkach planujących stanowi dużą trudność i przeważnie — wobec zmiennych warunków przewozowych — jest również iluzoryczne jak przy planowaniu centralnym. Możemy do niej dojść tylko drogą analitycznego różnicowania planowanych przewozów

na różne odległości w poszczególnych rodzajach przewozów i wyliczenia z nich średniej ważonej wartości.

W celu praktycznego zastosowania tej metody planowania możemy wyodrębnić w przewozach jednostki planującej parę grup przewozowych o stosunkowo wąskiej rozpiętości występujących w nich odległości przewozów i wyprowadzić dla każdej grupy oddzielnie średnią odległość przewozów, a z nich dopiero ogólną średnią odległość przewozów jednostki. Takie grupy stanowić mogą przykładowo przewozy do 6 km, od 7 do 12 km, od 13 do 20 km, od 21 do 30 km i powyżej 30 km odległości przewozów jako odpowiedniki różnych lokalnych warunków przewozowych.

Podział planu przewozu ładunków w transporcie drogowym na grupy przewozów i analogiczny podział planu zdolności przewozowej taboru urealnia znacznie wykonanie obu planów. Wykonywanie planu zdolności przewozowej opartego na ogólnej średniej odległości przewozu prowadzi, zwłaszcza u przewoźnika publicznego, do wypaczenia samego celu planowania przewozu.

Dążąc do osiągnięcia zarówno planowanych ten jak i tonokilometrów, od których zależy jego premia, przewoźnik publiczny nie tylko przeprowadza, ale zmuszony jest samym systemem planowania przeprowadzać operatywną selekcję otrzymywanych zgłoszeń przewozu według odległości przewozu, aby utrzymać się w ich planowanej średniej wartości.

Przewoźnik publiczny wykonuje wycinki planów przewozu różnych jednostek planujących, na które składają się przewozy o różnych odległościach, dokonywane na przestrzeni całego okresu planowania. Przewoźnik nie jest w stanie stale, bieżąco utrzymywać swych przewozów na poziomie planowej średniej ogólnej odległości w ciągu całego okresu planowania, ani nawet ustawicznie wyliczać, jak się ona aktualnie kształtuje. Nie może on również przewidzieć, jakie przewozy zgłosi mu jeszcze klient przed upływem tego okresu.

W rezultacie co pewien czas, a z reguły pod koniec okresu planowania, przewoźnik nagina wykonanie przewozów do wykonania planu zdolności przewozowej, aby nadrobić tony lub tonokilometry. Taka praktyka, powszechnie dziś znana i stosowana, sprzeczna z podstawowym zadaniem zaspokojenia potrzeb przewozowych, sprzeczna z celami planowania i podważająca jego dyscyplinę, nie da się uniknąć przy obecnej metodzie planowania przewozów.

Natomiast zaplanowanie kilku grup przewozowych i dla każdej z nich osobnej średniej odległości przewozu, ułatwi znakomicie rejestrowanie wykonania planu przewozu ładunków zarówno przewoźnikowi jak i jego klientowi i wzmocze dyscyplinę jego wykonania. Przewoźnik nie będzie mógł wówczas odmówić przewozów mieszczących się w grupie niewykorzystanej jeszcze przez klienta, zasłaniając się własnym planem, będzie mógł jednak odmówić przewozu w grupie już wyczerpanej przez klienta, uzasadniając odmowę „asortymentowym” przekroczeniem planu przewozów i zmuszając go tym samym do dotrzymywania tego planu.

Przy odpowiednim trybie planowania, zarówno system powiatowego bilansowania planów jak i metodą średnich odległości przewozów w grupach przewozowych, dadzą się ująć w rocznych planach przewozów ładunków w transporcie drogowym. Nie wystarczy to jednak do ustalenia właściwej zdolności przewozowej taboru, niewiadomą pozostaje bowiem współczynnik wykorzystania przebiegu i współczynnik wykorzystania czasu pracy taboru.

Oba zagadnienia można rozwiązać tylko w trybie pogłębionego planowania operatywnego. Współczynnik wykorzystania przebiegu jest, jak wiadomo, obok odcięcia pracy najbardziej miarodajnym dla wydajności transportu na 1 godzinę pracy taboru, a więc i dla jego zdolności przewozowej. Jest przy tym zależny od warunków przewozowych więcej niż współczynnik wykorzystania ładowności.

W transporcie nieregularnym nie da się uniknąć próżnego przebiegu, a jego wielkość zależy od miejsca

naładunku i od możliwości skoordynowania miejsc wyładunku i naładunku, czyli przeważnie od możliwości wykorzystania przebiegu zwrotnego. Nawet przy powiatowej lokalizacji planów przewozu miejsca te mogą być różnie usytuowane w stosunku do bazy eksploatacyjnej transportu, wymagając różnych próżnych dojazdów i powrotów.

Jest zatem istotnym zagadnieniem dla ustalenia faktycznej zdolności przewozowej, jakie są przynajmniej główne kierunki, a nawet relacje, planowanych przewozów, ażeby je można było powiązać w operatywnych planach zdolności przewozowej i w operatywnych dyspozycjach przewozowych, w celu zmniejszenia próżnych przebiegów.

Również tylko planowanie operatywne, doprowadzone do okresów dekadowych a nawet parodniowych, może skutecznie przeciwdziałać nierytmiczności wykonywania planów przewozu przez jednostki planujące i zapewnić równomierne rozłożenie przewozów na cały okres planowania zdolności przewozowej taboru i jej zaplanowanego wykorzystania. Nie trzeba udawadniać ważności tego zagadnienia dla realizacji obu planów.

* * *

Pozostaje jeszcze do rozważenia zagadnienie planowania masy ładunków i jej podziału według ustalonych zadań przewozowych oraz sposobu planowania przewozów według proponowanych metod planowania.

Według obowiązującej metody ustalamy masę ładunków do przewozu wychodząc z wielkości produkcji, skupu, obrotu handlowego i t. p. Wielkości te **zmniejszamy** o część, która ma być zużyta przez jednostkę planującą, a **zwiększamy** o ciężar opakowania i przewozy wtórne — umieszczając te wielkości w jednej pozycji. Dla ważniejszych artykułów wymiany wprowadzono indywidualny, branżowy opis czynników zwiększających lub zmniejszających wysyłkę towarów.

Metoda ta jest nieprzejrzysta i nie pozwala wyodrębnić zadań transportu drogowego, ani zanalizować ich podziału między różne rodzaje transportu, zamazuje przy tym wielkość przewozów wtórnych, a przede wszystkim dowozu i odwozu dokonywanego przez transport drogowy na rzecz innych rodzajów transportu.

Metoda, która potrafi nam odpowiedzieć na to pytanie — podstawowe dla ustalenia rzeczywistej wielkości przewozów drogowych — jest metoda planowania naładunków. Według niej jednostką planującą jest jednostka nadająca przesyłkę do przewozu na każdy rodzaj transportu z osobna. W ten sposób jednostka planująca zaopatrzenie, które ma nadejść koleją, powinna zaplanować jego przewóz z kolei do własnych magazynów, o ile nie posiada bocznicy — a planująca zbyt powinna zaplanować nadanie przesyłek wysyłanych koleją z torów ogólnych również na transport drogowy dla dowozu do kolei. Stosując tę metodę, automatycznie wyodrębni się w planach przewozów wszystkie przewozy wtórne w stosunku do wyjściowych wielkości masy ładunków, a w nich cały dowóz i odwóz w transporcie mieszanym. Pozwoli to ponadto ustalić wielkość samodzielných przewozów transportu drogowego, a w związku z podziałem planów przewozów w tym transporcie na grupy przewozowe, równocześnie pozwoli ustalić udział transportu samochodowego w przewozach dalekich w stosunku do transportu kolejowego.

Jeszcze bardziej przejrzysty byłby państwowy plan przewozów ładunków, gdybyśmy zamiejscowy przewóz drobnych w transporcie samochodowym wyodrębnili tak, jak to już uczyniliśmy w planach przewozowych kolei. Jest to kapitalne zagadnienie dla organizowanej przez Państwową Komunikację Samochodową regularnej komunikacji ciężarowej oraz dla organizowanej przez jej spedycje akcji wykorzystania próżnych przebiegów na tle wprowadzanego ograniczenia odległości przewozów w niepublicznym transporcie zamiejscowym.

Proponowane elementy metody planowania przewozów ładunków w transporcie drogowym są równocześnie nieodzowne do planowego podziału zadań w tym transporcie w myśl wytycznych uchwały Nr 805 Prezydium Rządu z dnia 17 listopada 1951 r., a ponadto

do podziału zadań między koleją i samochodem — w myśl uchwały Nr 323 z dnia 26 kwietnia 1952 r.

Według obecnie stosowanej metody projekt planu w zakresie transportu drogowego dzieli przewozy między resortowy (własny i branżowy) i obcy transport samochodowy. Korektura tego podziału oraz dalszy podział transportu obcego na PKS, spółdzielnie przewozowe i przedsiębiorców prywatnych odbywa się przy bilansowaniu planów przewozów ze zdolnością przewozową taboru transportu lokalnego w trybie terenowej koordynacji przewozów w wojewódzkich komisjach planowania gospodarczego.

Ten słuszny i celowy sposób podziału zadań **jest jednak powierzchowny i niedostatecznie analityczny** dla właściwej koordynacji z powodu metodycznych braków planowania. Kryterium podziału zgodnie z uchwałą Nr 805 jest przede wszystkim odległość przewozu. Na ogólną średnią odległość przewozów planowanych składają się nawet w jednym rodzaju ładunków różne odległości przewozów w zależności od miejsc zaopatrzenia i zbytu, skupu, dystrybucji itp. ogólna średnia odległość przewozów jest zatem **wartością przypadkową**, która obejmować może i obejmuje również odległości wykraczające poza zasięg przewozów w transporcie własnym, a w zgłoszeniach dla Państwowej Komunikacji samochodowej obejmuje równocześnie przewozy bliskie, które nie są jej zadaniem, o ile wykonać je potrafi jednostka planująca własnym taborem. Ogólna średnia odległość przewozu w planie przewozów daje zatem spaczony obraz podziału zadań i uniemożliwia dostatecznie głęboką koordynację przewozów.

Powyższe kryterium podziału zadań w transporcie drogowym na podstawie projektów planów przewozów ładunków powinno być uzależnione od tego, jak przedstawiają się powiatowe bilanse przewozowe. Bez tej lokalizacyjnej poprawki nawet najgłębiej sięgający podział zadań planowych w przewozie drogowym może stać się nierealny, ponieważ stosunek zdolności przewozowej taboru własnego i publicznego transportu, taboru samochodowego i konnego, taboru uspołecznionego i nieuspołecznionego — może w poszczególnych powiatach odbiegać znacznie od wojewódzkiej przeciętnej.

* * *

Z powyższych przesłanek metodycznych wynikają wnioski dla sposobu planowania przewozu ładunków w transporcie drogowym. W sposobie obecnie obowiązującym projekty rocznych planów przewozów sporządzają centralnie ministerstwa (centralne zarządy w zakresie swoich planów branżowych). Zastosowano więc do tego planowania system planowania dyrektywnego.

go, analogicznie do planowania gospodarczo-finansowego. Różnica polega jedynie na tym, że wojewódzkie wyniki tych projektów bilansowane są przez wojewódzkie komisje planowania gospodarczego w zakresie transportu lokalnego ze zdolnością przewozową tego transportu w rozbiu opisanym poprzednio przy zagadnieniu podziału zadań przewozowych.

Jeżeli uznamy, że proponowana metoda planowania średniej odległości przewozów, ustalania wielkości naładunków (nadania) dla poszczególnych rodzajów transportu i bilansowania potrzeb przewozowych ze zdolnością przewozową taboru drogowego według rejonów naładunku jest konieczna, aby plany przewozów w transporcie drogowym urealnić, musimy się zgodzić na oddolne planowanie przewozów w tym transporcie. Tylko jednostka, która ma sama wykonywać przewozy, może zlokalizować miejsca nadania i ustalić przypadki przewozów mieszanych oraz grupowe średnie odległości przewozów, bo tylko ona posiada konieczną do tego znajomość miejscowych warunków przewozowych.

Przeszkodą do wprowadzenia tego sposobu planowania nie powinien być wzgląd, że plany gospodarczo-finansowe sporządza się centralnie. Planowanie przewozów jest tylko transpozycją tych planów na plany transportowo-finansowe poprzez plany zdolności przewozowej. Nie można zatem planów przewozów uważać za jednoznaczne z tymi planami, ani stosować do nich sposobu, który wyklucza przyjęcie bardziej ścisłych i wnikliwych metod ich sporządzania w celu urealnienia ich wykonania.

Występującą przy tym sprzeczność sposobu planowania przewozów i planowania gospodarczo-finansowego można by pogodzić, wprowadzając wstępny etap projektowania planów przewozów, polegający na tym, że jednostki planujące sporządzałyby wstępny projekt planu — na podstawie przewidywanych przez siebie wielkości masy ładunków dla poszczególnych rodzajów transportu. Wstępny ten projekt wraz z projektem planu zdolności własnego taboru przesyłałyby do swych centralnych zarządów.

Projekty te zastąpiłyby te informacje, które obecnie obowiązujący sposób pozwala zasięgać w jednostkach podległych w formach fragmentarycznych w zakresie danych potrzebnych do samodzielnego sporządzenia projektu planu centralnego. Wiadomo zresztą, że w praktyce sporządzania projektów planu na rok 1954 różne resorty tak właśnie poradziły sobie w sytuacji, gdy same nie były w stanie wyprowadzić ogólnych średnich wartości planu ani ich rozproszdzić na obszary wojewódzkie. Należałoby tylko system ten usankcjonować i odpowiednio metodycznie pogłębić.

M. Urban

Inż. JAN WASILEWSKI

Planowanie produkcji TOS

Niezwykle szybki rozwój transportu samochodowego w naszym kraju i to zarówno ciężarowego jak i osobowego oraz rozwój motoryzacji w ogóle, pociąga za sobą konieczność nie tylko rozbudowy zakładów i warsztatów zaplecza technicznego ale — w świetle też IX Plenum KC PZPR — wymaga maksymalnego wykorzystania wszystkich rezerw zdolności produkcyjnej zakładów i warsztatów naprawy samochodów oraz stacji obsługi technicznej po to, aby przy minimalnych nakładach inwestycyjnych uzyskać właściwe zabezpieczenie w zdolności naprawy i obsługę transportu samochodowego: publicznego, własnego instytucji i przedsiębiorstw uspołeczniionych oraz pojazdów samochodowych użytku indywidualnego.

Spełnienie wymogów reżimu oszczędności i wzrostu wydajności pracy spełni w gospodarce narodowej podstawową tezę IX Plenum Partii: podniesienie poziomu stopy życiowej społeczeństwa drogą umożliwienia zmniejszenia koniecznych nakładów z dochodu narodowego na budownictwo zaplecza technicznego transportu samochodowego i objęcia w maksymalnie możliwym

zakresie naprawą i obsługą techniczną indywidualnych posiadaczy pojazdów motorowych.

Maksymalne wykorzystanie rezerw zdolności naprawczo-usługowej zaplecza technicznego, jakkolwiek nabiera szczególnego wyrazu w tezach IX Plenum, nie jest czymś nowym — jest po prostu obowiązkiem każdego zakładu, warsztatu i każdej stacji obsługi technicznej, jest obowiązkiem każdego pracownika zaplecza technicznego i jest przede wszystkim podstawową zasadą planowania w gospodarce socjalistycznej.

Spełnianie w planowaniu tej zasady to nic innego jak spełnianie ekonomicznego warunku w gospodarce socjalistycznej: **obniżania kosztów własnych produkcji wytwórczej czy usługowej.**

Warunek ten musi być spełniany w parze z drugim podstawowym warunkiem produkcji: **coraz wyższej jakości produkcji usługowej i naprawczej**, a ten warunek znowu zalega się najściślej z wykorzystaniem rezerw produkcyjnych.

Maksymalne wykorzystanie rezerw zdolności produkcyjnej naprawczo-usługowej w zapleczu technicznym

niesie w sobie równocześnie trzeci warunek planowania w gospodarce narodowej: **zwiększenie ilości i zakresu produkcji usługowo-naprawczej.**

W konsekwencji możliwie najszerze wykorzystanie wszystkich rezerw zdolności produkcyjnej usługowo-naprawczej streszcza się do naczelnych zadań planowania: **produkować taniej, lepiej, więcej.**

Te naczelne zadania w planowaniu powinny mieć szczególny wyraz w planowaniu zabiegów usługowo-naprawczych w Technicznej Obsłudze Samochodów.

Warunki: taniej i więcej połączone są w tego rodzaju produkcji usługowej znakiem powiązania, gdyż — pomijając nader ważny zresztą problem obniżki kosztów administracyjnych na wartość robocizny, a przez to potaniecie zabiegów usługowo-naprawczych — wykonanie większej ilości planowych zabiegów przez tę samą załogę produkcyjną stacji w tym samym czasie — prowadzi do potaniecia świadczonych zabiegów usługowo-naprawczych. Oczywiście na potaniecie tych zabiegów wpływa również w znacznym stopniu oszczędniejsze zużycie materiałów i części zamiennych.

W naszych rozważaniach doszliśmy do stwierdzenia, że między obniżką kosztów a ilością wykonanych zabiegów usługowo-naprawczych istnieje ściśle powiązanie. Mamy zatem już choćby w tym zestawieniu pojęcie ilości produkcji usługowo-naprawczej, a ściślej powiązanie planowania ilościowego z warunkiem gospodarki planowej — systematycznym obniżaniem kosztów własnych usług — **wystarczająco podkreśla konieczność ilościowego programowania produkcji**, a nie programowania np. w roboczegodzinach, które zresztą nie są wcale miernikiem i celem produkcji. **Podkreślić więc należy, że roboczegodziny, ani nawet normogodziny, nie są ani celem produkcji, ani efektem, ani nawet miarą wykonywanej produkcji.**

Tymczasem w planowaniu działalności stacji obsługi technicznej w samym programie produkcyjnym doszło się do tego rodzaju paradoksu, że plan i wykonanie poszczególnych asortymentów, jak np. obsługa techniczna druga, naprawa średnia itd. mierzy się ilością zużytych roboczegodzin w planowanym okresie czasu.

Wprawdzie w stacjach podległych Technicznej Obsłudze Samochodów plan i wykonanie poszczególnych asortymentów w programie produkcji mają podwójną miarę, tj. przedstawione są w postaci ułamka, w którym licznik przedstawia ilość asortymentu (np. OT-II) do wykonania lub ilość wykonaną w danym okresie czasu, mianownik zaś ilość roboczegodzin zaplanowanych do zużycia dla wykonania ilości z licznika lub ilość roboczegodzin zużytych w wykonaniu planu ilościowego.

Z następującym uzupełnieniem byłoby to słuszne i prawidłowe z punktu widzenia planowania: liczba w liczniku przedstawia ilość usług lub napraw zakończonych w okresie planu a rozpoczętych w okresie planu lub w okresie poprzedzającym; roboczegodziny w mianowniku jest to czas konieczny dla wykonania ilości asortymentu wykazanej w liczniku, a więc dla zakończenia produkcji rozpoczętej w okresie poprzednim i dla wykonania produkcji rozpoczętej i zakończonej w okresie planu. Różnica pomiędzy roboczegodzinami dysponowanymi przez stację w okresie planu a roboczegodzinami do zużycia na produkcję wykazaną w liczniku, będzie stanem robót w toku na koniec okresu.

Wydawałoby się, że jest to oczywiste i że stacja obsługi technicznej planując i wykonując plan w takim ujęciu, uważa to również za oczywiste i prawidłowe. Tymczasem zapytajmy kogokolwiek „planującego” w technicznej obsłudze samochodów, z kierownikiem działu planowania i przedstawicielami dyrekcji na czele, a otrzymamy zdumiewającą odpowiedź: że nie ilość w asortymencie jest miernikiem produkcji lecz roboczegodziny ujęte w mianowniku.

Oczywiście takie wyjaśnienie wprowadza w stan zdumienia, gdyż zdawałoby się, że o ile mamy coś podważać w zatwierdzonym planie, to już chyba na odwrót: **roboczegodziny planowane dla wykonania ilości produkcji planowanej mogą ulec zmianie**, zasadniczo pomniejszeniu, gdyż pracochłonność całokształtu operacji np. w obsłudze technicznej drugiej powinna z okresu na okres zmniejszać się poprzez lepszą orga-

nizację pracy, postęp techniczny, postępowe metody pracy, wykorzystanie rezerw itd.

Argumentacja, że zabieg zabiegowi nie równy, że zakres czynności w naprawie średniej, bieżącej czy w usługach nie jest dotychczas określony — nie zadowala, gdyż: **po pierwsze** najwyższy byłby już czas określić zakres czynności planowo-zapobiegawczych zabiegów usługowo-naprawczych i obsługa techniczna zasadniczo ma je określone; **po drugie**, gdyby nawet nie były te czynności w poszczególnych zabiegach powtarzalne, to jednak w rzędzie wielkich liczb przeprowadzanych zabiegów da się określić przeciętnie potrzebną pracochłonność jednej naprawy lub jednej obsługi technicznej z okresów minionych, a w każdym nowym okresie planu pracochłonność zabiegu powinna maleć w wyniku planowych zamierzeń organizacyjno-technicznych.

Według obecnych metod planowania w Technicznej Obsłudze Samochodów, należałoby uważać plan za wykonany, gdy w wykonaniu ilość roboczegodzin planowanych jest — przy planowanym zatrudnieniu robotników produkcyjnych — wyższa, dając wskaźnik ponad 100%. Byłoby to słuszne, gdyby równocześnie — i w większym stopniu — wykonano większą ilość usług technicznych, napraw itd. niż to zamieszczono w obowiązującym planie. Tymczasem często rośnie wskaźnik wykonania w roboczegodzinach, a nie osiąga się wskaźnika wykonania planu ilościowego.

Tłumaczenie nieodmienne: samochody były dostarczone w gorszym stanie technicznym i wymagały większej pracochłonności. Wniosek z tego, że działalność planowo-zapobiegawcza sieci stacji obsługi nie jest planowo-zapobiegawczą, lecz **ma wszelkie cechy żywiołowości**. Brak jest ze strony Technicznej Obsługi Samochodów roli regulującej prawidłowość eksploatacji pojazdów samochodowych.

Tę rolę regulatora technicznej eksploatacji pojazdów powinna Techniczna Obsługa Samochodów umieć sobie w najbliższej przyszłości wywalczyć, a osiągnąć ją może tylko przez pełną kontraktację obsługi pojazdów leżących w jej sferze działania lub przez umowy planowe pomiędzy eksploatującym tabor samochodowy a stacjami obsługi technicznej samochodów. Tylko takie powiązania mogą zapewnić normalną technicznie pracę taboru, w których użytkownik będzie miał obowiązek dostarczyć pojazd samochodowy po określonych przebiegach do planowo-zapobiegawczych zabiegów. Każde przeciągnięcie w eksploatacji ponad normę przebiegu międzyobsługowego **musi pociągnąć za sobą sankcje kary umownej.**

Uczyniony w roku 1953 krok w przód w planowaniu produkcji naprawczo - usługowej poprzez wprowadzenie programowania ilościowego produkcji w planach działalności stacji obsługi, nie powinien być lekceważony lecz stale rozwijany i udoskonalany w drodze programów produkcyjnych, opartych na umownym powiązaniu się stacji obsługi z użytkownikami pojazdów samochodowych — o całokształt obsługi technicznej w przebiegu pomiędzy naprawami głównymi.

Zabiegie usługowo - naprawcze, które w pełni w tych warunkach mogą i powinny być planowane ilościowo, to: obsługi techniczne pierwsza i druga, naprawa średnia samochodów i naprawa główna motocykli.

Pozostawałoby do rozważenia jaką jednostkę miary stosować w planowaniu naprawy bieżącej i obsługi codziennej. Planowaniu ilościowemu tej ostatniej, przy systemie pełnej kontraktacji lub powiązań umowami planowymi, również nie stoi na przeszkodzie, gdyż zakres powtarzalnych czynności obsługi codziennej jest znany. Pozostaje zatem do rozważenia planowanie naprawy bieżącej.

Instrukcja SM-173 przewiduje normy orientacyjne pracochłonności naprawy bieżącej samochodu w odniesieniu do 100 km przebiegu. To nam oczywiście nie mówi jeszcze ilu naprawom bieżącym, w przebiegu pomiędzy dwoma naprawami głównymi, poddać musimy użytkownicy przez nas samochód, dlatego że **naprawa bieżąca nie jest zabiegiem planowym** lecz wynika z konieczności przeprowadzenia pewnych napraw w pojeździe samochodowym, wynikłych na skutek anormalnego zużycia się niektórych części — pomimo prawidłowej planowo — zapobiegawczej konserwacji pojazdu, anormalnego zużycia stwierdzonego podczas obsługi

technicznej lub też na żądanie użytkownika w okresie przebiegu międzyobsługowego.

Ponieważ uszkodzenia te lub anormalne zużycie przez swoją właśnie anormalność nie mogą być technicznie przewidziane, lecz **mogą wynikać**, zatem i orientacyjnie normowany czas w SM-173 jest uchwycony statystycznie. Wniosek z tego, że również na statystycznych danych możemy i powinniśmy planować naprawy bieżące w stacjach podległych Technicznej Obsłudze Samochodów.

Możnaby zapytać, co nam to da. Po pierwsze, ilość byłaby miernikiem planowej produkcji, a nie czas w roboczegodzinach, po drugie, uzyskalibyśmy w gospodarce narodowej dane mówiące o częstotliwości napraw bieżących w poszczególnych markach, a tym samym ocenę rozwiązań konstrukcyjno - materiałowych poszczególnych marek oraz częstotliwości zaburzeń w planowej eksploatacji pojazdu. W końcu uzyskalibyśmy ocenę — poprzez zmniejszanie się ilości napraw bieżących, a w ilościach koniecznych zmniejszanie się pracochłonności średnio na jedną naprawę — w jakim stopniu opanowywana jest żywiołowość eksploatacji samochodów przez rytmiczne planowo-zapobiegawcze obsługi.

W okresie doświadczeń, który to okres należałoby przewidzieć i w którym chwytanoby ewidencyjnie czas-
okres przestoju technicznego pojazdu w naprawie średniej oraz powtarzalność uszkodzeń lub anormalnego zużycia technicznego, możnaby nie planować lecz przewidzieć **fundusz rezerwowy czasu** w roboczegodzinach na wykonywanie napraw bieżących, ale wtedy nie traktować roboczegodzin zużytych na naprawę bieżącą jako miernika planowej produkcji.

* * *

W rozważaniach niniejszych nie podaję metod obliczania poszczególnych zabiegów obsługowo - naprawczych w przebiegu międzynaprawczym, ani w okresach

planu, gdyż metody te są ogólnie znane. Przypominam tylko, że obsługa wyższego rzędu obejmuje w sobie wszystkie czynności obsługi rzędu niższego.

Na zakończenie zastanówić się należy, czy czas pracochłonności podawany w mianowniku asortymentów programu produkcyjnego stacji obsługi technicznej mierzyć należy w normogodzinach czy w roboczegodzinach efektywnego funduszu czasu.

Normatyw pracochłonności jakiegokolwiek zabiegu naprawczo-obsługowego jest sumą norm czasowych, wyrażonych w normogodzinach poszczególnych operacji w zabiegu, powiększoną o czas zużyty na transport i czynności międzyoperacyjne — najczęściej nie normowane. Ponadto nie wszyscy robotnicy stacji obsługi pracują na normach pracy, wszyscy natomiast robotnicy stacji objęci są kategorią „robotnicy“ w planie zatrudnienia stacji.

Gdybyśmy więc pracochłonność poszczególnych zabiegów obsługowo-naprawczych podawali w normogodzinach tylko robót normowanych, to suma pracochłonności całego programu produkcji stacji nie równałaby się całemu dysponowanemu czasowi robotników w okresie planu.

Na czas zatem normowany pracochłonności **konieczny jest narzut czynności nienormowanych** i wówczas suma czasu pracochłonności pełnej, wszystkich asortymentów programu produkcji, będzie równa czasowi dysponowanemu przez stację, przy planowanym zatrudnieniu robotników, po uwzględnieniu planowanego wskaźnika wykonania norm.

Pracochłonność programu produkcji będzie to czas mierzony w roboczegodzinach na bazie norm operacji, czyli na bazie czasu katalogowego powiększonego o narzut prac nienormowanych.

inż. Jan Wasilewski

TADEUSZ KERN - JĘDRYCHOWSKI

Planowanie zatrudnienia dla kierowców samochodów ciężarowych

Artykuł dyskusyjny

Przy opracowywaniu planu zatrudnienia na rok 1954 zagadnienie metody wyliczania zatrudnienia dla kierowców nabrało nowego aspektu. Dotychczasowy system opierający zatrudnienie na ilości taboru, gotowości technicznej, średnim dobowym czasie pracy oraz czasie zdawczo odbiorczym — nie był ścisły, gdyż był oderwany w zasadzie od planu produkcji jak również obsługi samochodu.

Dla należytego zobrazowania zagadnienia obliczmy jakiś przypadek — np. ekspozytura posiada 100 samochodów. Współczynnik gotowości technicznej — 0,7, średni dobowy czas pracy 12 godzin, czas zdawczo-odbiorczy — 0,7 godz. Fundusz czasu pracy wyniesie zatem:

$$365 \text{ dni} \times 100 \text{ samoch.} \times 0,7 \times (12 \text{ g} + 0,7 \text{ g}) = 324.485 \text{ godz.}$$

Uzyskana w tym wzorze liczba daje nam fundusz czasu pracy tylko w przybliżeniu. Dla otrzymania właściwej liczby **konieczne** jest wyliczenie ilości godzin potrzebnych do obsługi samochodu pracującego, na które składają się:

- a) godziny w pracy eksploatac. (śr. dobowy czas pracy);
- b) czas zdawczo - odbiorczy;
- c) czas na O C (obsługę codzienną), którą zgodnie z Układem Zbiorowym wykonuje kierowca.

Przyjmując zatem wyżej założone wskaźniki oraz czas na O C = 1,3 g. (średnia norma radziecka) otrzymamy jako czas konieczny do obsługi samochodu w ciągu dnia roboczego

$$12 \text{ g} + 0,7 \text{ g} + 1,3 \text{ g} = 14 \text{ godz.}$$

Nie oznacza to bynajmniej, że te 14 godz. absorbują kierowcę (może ich być dwóch). Jest to czas konieczny do wykonania produkcji przez jeden samochód w ciągu dnia roboczego (jeden wozodzień pracy).

Licząc dalej, że ekspozytura posiadająca wyżej podane 100 samoch., przy uwzględnieniu postojów eksploatacyjnych, osiągnie współczynnik wykorzystania taboru równy 0,64, zatem wozodni pracy będzie miała:

$$100 \text{ sam} \times 365 \text{ dni} \times 0,64 = 23.360.$$

Stąd fundusz czasu pracy konieczny do wykonania produkcji wyniesie $23.360 \times 14 = 327.340$.

Metoda jak widzimy daje b. ściśle powiązanie planowanego funduszu czasu pracy z eksploatacją — przez przyjęcie średniego dobowego czasu pracy wchodzącego również do wyliczenia ilości produkcji usług, jak analogicznie współczynnika wykorzystania taboru oraz zapewnienia odpowiednią opiekę techniczną przez wprowadzenie czasu na O C.

Mając wyliczony fundusz czasu pracy należy z kolei wyliczyć ilość potrzebnych kierowców. Momentem wyjściowym będzie roczny czas pracy kierowcy. Czas pracy ogólnie dzieli się na **nominalny i efektywny**.

Czas nominalny otrzymuje się z ilości dni w roku pomniejszonych o niedziele i święta oraz 8-godz. dnia pracy z wyłączeniem różnicy 2 godz. w soboty. Na 1954 r. czas nominalny roczny wynosi 2340 godz. W ramach tego czasu zawarty jest czas nieprzepracowany (urlopy, choroby, delegacje i kursy, opuszcz. uspr.) oraz czas normalny pracy, który wynosi 92,6% w 1954 r. dając 2167 godz. normalnych.

Rozliczając powyższy czas na 1 wozodzień pracy samochodu otrzymamy (wg. przykładu):

2167 godz.

= 9,28 godz.

365 dni $\times$ 0,64 współ. wyk. taboru

Jak wynika z powyższego różnica pomiędzy czasem dziennym obsługi samochodu i czasu pracy kierowcy w godzinach normalnych wynosi 14 g — 9,28 = **4,72 g**.

Różnicę tę można pokryć dwoma drogami: 1° — przez wprowadzenie drugiej zmiany kierowców; 2° — przez wprowadzenie godzin nadliczbowych dla kierowców.

Ze względu na wagę tego zagadnienia należy je specjalnie przeanalizować. Dotychczas jako uzupełnienie brakujących godzin stosowano godziny nadliczbowe. **Należy się zastanowić czy istnieje możliwość wprowadzenia drugiej zmiany na samochodzie ciężarowym.**

W tym celu uporządkujemy momenty, które stwarzają trudności w realizacji dwuzmianowości. Pierwszym będzie struktura pracy taboru ciężarowego. Samochód wyjeżdżając z zajezdni wraca po ukończeniu zadania, czas wykonywania zadania jest b. różny: od 1 godziny do kilkudziesięciu godzin.

Zmiana kierowcy mogłaby nastąpić jedynie w macierzystej zajezdni, a to jest możliwe tylko przy zadaniach wykonywanych w bliskim rejonie zajezdni, z tym że należałoby zaplanować dodatkowy czas zdawczo-odbiorczy.

Drugim momentem jest **Układ Zbiorowy Pracy** przewidujący szereg premii dla kierowcy, jak oszczędność na paliwie, ogumieniu, za przebiegi międzynaaprawcze itp. Rozwiązanie problemu partycypowania obu kierowców w wypracowanych oszczędnościach oraz dobranie odpowiednio zgranej pary kierowców (a właściwie trzech na dwa wozy) — jest prawie nierozwiązalne, z trudem zaś wyżej podanych elementów oszczędnościowych obniży moment gotowości technicznej taboru.

Trzecią wreszcie trudnością jest **zdobycie odpowiednich kadr kierowców**. Gwałtowna zmiana dotychczasowego

wego systemu spowoduje konieczność powiększenia liczby kierowców o 50%, co przy tak potężnych przedsięwzięciach jak np.: PKS jest niemożliwe.

W świetle wyżej podanych trudności można jedynie częściowo wprowadzić dwuzmianowość i przyjmując,

że wg podanych wyżej wyliczeń $\frac{4,72}{14}$ procent godzin

nadliczbowych wynosi 33,7%, co da roczny fundusz godzin pracy na kierowcę $365 \times 0,64 \times 14 = 3270$. Można założyć, że procent ten przez zorganizowanie pracy turnusowej przy długoterminowych umowach przewozowych blisko zajezdni zmniejszy się do 30%, co da w efekcie na 1 pracownika fundusz godzin 3100, w tym nadliczbowych 933.

Rozumowanie powyższe potwierdzają zresztą wyniki osiągnięte np. w PKS, gdzie w 1953 r. ogółem fundusz godzin pracy na kierowcę wynosi 3329 g. w tym 1162 nadliczbowych (34,9%) — co daje na wozodzień pracy samochodu 15,1 g. Zmniejszenie tej pozycji w planie 1954 na 14 godz. uzyskać można przez usprawnienie czasu zdawczo-odbiorczego i czasu na O C, zakładając średni dobowy czas pracy taki jaki był osiągnięty w 1953 r.

Momentem dyskusyjnym niniejszego artykułu jest zagadnienie czy i w jaki sposób można zorganizować pracę kierowców samochodów ciężarowych tak, aby uniknąć godzin nadliczbowych przy założonym czasie obsługi jednego wozodnia samochodu 14 godz.

Wydaje się, że zagadnienie to występuje we wszystkich odmianach transportu ciężarowego, tak publicznego jak i branżowego, to też głosy transportowców mogą się wydatnie przyczynić do rozwiązania sprawy, która z punktu widzenia niewspółmiernie wysokich godzin nadliczbowych wymaga usprawnienia.

T. Kern-Jędrzychowski

Mgr inż. JERZY GRODECKI

Naprawy regeneracyjne

Artykuł dyskusyjny

Artykuł niniejszy stanowi dalszy ciąg rozważań zawartych w artykułach umieszczonych w zeszytach nr nr 10 i 11 czas. „Motoryzacja” w 1953 r.

Przeprowadzone rozważania oparte zostały na charakterystycznych założeniach, wskaźnikach i liczbach przyjętych przykładowo, a nie opartych na danych statystycznych i nie stanowiących żadnych norm obowiązujących.

Przytoczone przykładowo założenia i obliczenia podane są w celu naświetlenia metod rozumowania przy rozpatrywaniu sposobów rozwiązywania problemu organizacji napraw sprzętu samochodowego w kraju, jako materiał dyskusyjny.

Samochodowy przemysł naprawczy stanowi 4-tą fazę procesu motoryzacyjnego i — jak wynika z poprzednich rozważań — jest zasadniczym czynnikiem wpływającym na umożliwienie oszczędnego i ekonomicznego wykorzystania sprzętu samochodowego. Dzięki naprawom regeneracyjnym uzyskujemy bowiem możliwość około 3-krotnego przedłużania życia samochodów.

Naprawa regeneracyjna przeprowadzana systemem przemysłowym jest najbardziej uzasadnionym technicznie i ekonomicznie sposobem przeprowadzania naprawy głównej, a w zasadzie odbudowy zużytych samochodów.

Wielkość przemysłu naprawczego możemy rozpatrzyć na podstawie wyników obliczeń, ujętych w załączonej tabeli (rys. 1) na podstawie uprzednio omówionego wykresu¹⁾. Przemysł naprawczy, zgodnie z tabelą, przy założeniu 3-ch napraw regeneracyjnych rozwijać się będzie stopniowo i osiągnie w 11-tym roku procesu rozwoju motoryzacyjnego pełny swój potencjał wy-

twórczy, wyrażający się w danym przypadku liczbą 90.000 napraw regeneracyjnych rocznie dla samochodów ciężarowych.

Dla samochodów osobowych — przy produkcji w myśl poprzednich założeń 15.000 sztuk rocznie¹⁾ — o ile przyjmiemy te same założenia jak dla samochodów ciężarowych, uzyskamy liczbę 45.000 napraw, jaką musiałby przemysł naprawczy wykonać w 11-tym roku planu. Wobec tego łączny potencjał przemysłu naprawczego musiałby odpowiadać 135.000 sztuk napraw regeneracyjnych rocznie przy założeniach przyjętych do obliczeń.

Niezależnie od samochodów poszczególne silniki i zespoły podwoziowe dla potrzeb zaplecza naprawczego eksploatacyjnego podlegać będą naprawie regeneracyjnej w ilościach odpowiadających co najmniej ilościom przeprowadzanych napraw średnich.

Jeżeli założymy, że w ciągu każdego przebiegu międzynaaprawczego dokonywana będzie jedna naprawa średnia związana z naprawą główną (co jest równoznaczne z wymianą silnika i przynajmniej dwóch zespołów podwoziowych jak skrzynka biegów i przednia oś bądź kierownica, to możemy przyjąć, że każdy samochód przy założeniu trzech napraw regeneracyjnych przejdzie co najmniej cztery naprawy średnie.

Wynika z tego, że przy tym założeniu należałoby przewidywać konieczność przeprowadzania w ciągu roku napraw średnich w jednej serii samochodów nowych i trzech seriach a, b i c samochodów po naprawie regeneracyjnej — oczywiście po osiągnięciu już pełnego rozwoju procesu motoryzacyjnego w myśl tabeli na rys. 1.

¹⁾ Artykuł tegoż autora w nr. 10 „Motoryzacji” 1953 str. 280 i 281

Kolejne lata rozwoju motoryzacji	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
Samochody nowe wprowadzane seriami po X=30000 szt. rocznie	A	B	C	D	A ₁	B ₁	C ₁	D ₁	A ₂	B ₂	C ₂	D ₂	A ₃	B ₃	C ₃	D ₃
Regeneracja „a” po X=30000 szt. rocznie					A	B	C	D	A ₁	B ₁	C ₁	D ₁	A ₂	B ₂	C ₂	D ₂
Regeneracja „b” po X=30000 szt. rocznie								A	B	C	D	A ₁	B ₁	C ₁	D ₁	A ₂
Regeneracja „c” po X=30000 szt. rocznie											A	B	C	D	A ₁	B ₁
Do spisania z eksploatacji														A	B	C
Ilość serii po X=30000 szt. regenerowanych rocznie					1	1	1	2	2	2	3	3	3	3	3	3
Ilość samochodów regenerow. rocznie w tys. szt.					30	30	30	60	60	60	90	90	90	90	90	90

Rys. 1. Tabela wielkości przemysłu regeneracyjnego dla samochodów ciężarowych w kolejnych latach rozwoju motoryzacji.

A więc dla samochodów ciężarowych należałoby przewidywać — w myśl poczynionych uprzednio założeń liczbowych — 120.000 napraw średnich, a dla samochodów osobowych 60.000 napraw średnich. Razem 118.000 napraw średnich rocznie.

Przyjmując, że napraw regeneracyjnych silników, skrzynek biegów oraz przednich osi bądź kierownic luzem będzie tyle ile napraw średnich — możemy ustalić pełny program działalności przemysłu naprawczego na odcinku naprawy samochodów i zespołów luzem. Program ten dla założonego przykładu w 11-tym roku rozwoju motoryzacji będzie następujący.

- 1) naprawa regeneracyjna samochodów ciężarowych — 90 000 sztuk;
- 2) naprawa regeneracyjna samochodów osobowych — 45 000 sztuk;
- 3) naprawa regeneracyjna silników ciężar. luzem — 120 000 sztuk;
- 4) naprawa regeneracyjna silników osobowych luzem — 60 000 sztuk;
- 5) naprawa regeneracyjna zespołów podwozi ciężar. luzem — 120 000 kpl.;
- 6) naprawa regeneracyjna zespołów podwozi ciężar. luzem — 60 000 kpl.

A więc program będzie obejmował 135 000 napraw regeneracyjnych samochodów i 180 000 napraw kompletów zespołów luzem.

Jeżeli przyjmiemy, że **przeciętna** ilość roboczogodzin potrzebna na przeprowadzenie naprawy regeneracyjnej samochodu wynosi 400 roboczogodzin (wraz z regeneracją części), a na jeden silnik luzem i komplet zespołów podwoziowych wynosi po 90 roboczogodzin — to możemy w przybliżeniu obliczyć wielkość przemysłu naprawczego regeneracyjnego:

Samochody $135\,000 \times 400$ rob/godz = 54 000 000 rob/godz.

Zespoły luzem $360\,000 \times 90$ rob/godz. = 32.400.000 rob/godz.

razem 86 400 000 rob/godz.

Wobec tego wielkość zatrudnienia wyrazić można cyfrą rzędu ok. 40 000 robotników bezpośrednio produkcyjnych.

Tej wielkości przemysł regeneracyjny musi być oparty na poważnym przemyśle przetwórczym, zaopatrującym go w nowe części zamienne i materiały produkcyjne.

* * *

Zaopatrywanie w części zamienne zorganizowane powinno być częściowo w oparciu o warsztaty przetwórcze wchodzące w skład przemysłu naprawczego regeneracyjnego, a częściowo w oparciu o przemysł motoryzacyjny macierzysty i pomocniczy oraz o przemysł kluczowy, współpracujący z przemysłem motoryzacyjnym, jak również o specjalne zakłady produkcji części zamiennych.

Jeżeli udział przemysłu naprawczego regeneracyjnego w produkcji części zamiennych we własnym zakresie przyjmiemy na podstawie dotychczasowego doświadczenia w wysokości przeciętnie około 120 roboczogodzin na jeden samochód i 80 roboczogodzin na jeden komplet silników i zespołów podwoziowych, to w wyniku tego założenia wielkość produkcji części w przemyśle naprawczym wyniesie około 15.000 t. rocznie, przyjmując przeciętnie 2 000 roboczogodzin na jedną tonę części, a w roboczogodzinach:

$135\,000$ samochodów $\times 120$ rob/godz. = 16 200 000 rob/godz.

$180\,000$ zespołów $\times 80$ rob/godz. = 14 400 000 rob/godz.

Razem 30 600 000 rob/godz.

Wobec powyższego wielkość przemysłu naprawczego wraz z produkcją części we własnym zakresie w ramach zakładów naprawczych wyrazi się sumą: $26\,400\,000$ rob/godz. + $30\,600\,000$ rob/godz. = $117\,000\,000$ rob/godz.. Czyli ilość zatrudnionych robotników bezpośrednio produkcyjnych w ramach zakładów przemysłu naprawczego wyniesie około 55 000 osób.

Przemysł ten będzie wówczas mógł składać się minimum z 30 zakładów naprawczych z własnymi wydziałami przetwórczymi dla regeneracji i produkcji części.

Przeciętnie zakłady takie będą zajmowały powierzchnię użytkową ok. 20 000 m² każdy, w tym ok. 60 —

Wóz z funduszu remontowego po regeneracji

Objazd

Mycie wozu

Demontaż skrzyni

Demontaż kół

Demontaż chłodnicy, zbiornika, obłachownia, zderzaków

Demontaż szoferki

Demontaż bl. pędnego

Demontaż kierownicy wału nap.

Demontaż tylnego mostu i przedniej osi

Demontaż resorów

Stolarnia nadwoziowa

Skrzynia

SK

Kółko ogum.

Opona

Kółko

Detka

Kotownia

Siedz.

Szyby

Tapicernia

Obłachowanie

Zderzaki

Zbiorniki

Chłodnica

Bl

Zd

Zb

Ch

Blachownia nadwoziowa

Szoferka

Silnikownia

Demontaż i mycie

EL

Bl. pęd.

D

R

B

Defektacja

R

Warsztat naprawy części

Kompletownia

Hamownia

Montaż silnik

Blok P

Pos. montażowy

EL

D

PR

N

D

R

B

D

R

B

D

R

B

D

R

B

D

R

B

D

R

B

D

R

B

D

R

B

D

R

B

D

R

B

D

R

B

D

R

B

D

R

B

D

R

B

D

R

B

D

R

B

D

R

B

D

R

B

D

R

B

D

R

B

D

R

B

D

R

B

D

R

B

D

R

B

D

R

B

D

R

B

D

R

B

D

R

B

Poprawki i regulacja po objazdzie

Pos. lakierniczy

Wóz gotowy po regeneracji

Magazyn

Rys. 2. Schemat przepływu produkcji w zakładzie napraw regeneracyjnych.

65% powierzchni bezpośrednio produkcyjnej (przy pracy na dwie zmiany). Każdy z tych zakładów zatrudniałby w tym przypadku ok. 2000 robotników bezpośrednio produkcyjnych i regenerowałby ok. 4500 samochodów i 6000 kompletów zespołów rocznie przy pracy na dwie zmiany.

Przy produkcji regeneracyjnej o przytoczonej wielkości tzn. 8 samochodów, 10 silników i 10 kompletów zespołów podwoziowych luzem na jedną zmianę (tzn. silnikownia produkowałaby 18 silników na jedną zmianę), zakłady naprawcze regeneracyjne będą mogły być zorganizowane według systemu ciągłej (potokowej) produkcji.

Na rysunku 2-gim przedstawiony jest charakterystyczny schemat planu technologicznego zakładu naprawczego, obrazujący zasady przepływu produkcji przez ten zakład. Ze schematu widoczne jest, że zasadniczą cechą różniącą tę produkcję naprawczą od produkcji nowych samochodów są działy demontażu samochodów i zespołów oraz działy naprawy części.

Warsztaty przetwórcze dla produkcji części zamiennych i seryjnej regeneracji stanowią część składową fabryki, nieuwidoczną na załączonym schemacie (rys. 2).

Podstawową zasadą produkcji regeneracyjnej jest podział części składowych zespołów i samochodów przeznaczonych do regeneracji po dokonaniu demontażu na cztery zasadnicze grupy.

- 1) części nadające się do użytku — dobre;
- 2) części nadające się do dalszego użytku po uprzednim przeprowadzeniu naprawy ich na oddziałach naprawczych;
- 3) części nadające się do dalszego użytku po uprzednim zregenerowaniu ich poza cyklem naprawczym w dziale przetwórczym;
- 4) części nie nadające się do dalszego użytku (zbrakowane).

Oznacza to, że samochód po zregenerowaniu składać się będzie z części starych — dobrych, starych — naprawionych bądź zregenerowanych oraz nowych — w zamian zbrakowanych.

Pod określeniem części naprawianych należy rozumieć te części, które mogą ulegać naprawie w ramach cyklu naprawczego na oddziałach naprawczych (np. bloki cylindrowe, wały korbowe i inne).

Do części regenerowanych należy zaliczać te części, które podlegają regeneracji drogą metalizacji natryskowej, bądź elektrolitycznego powlekania powierzchniowego (np. chromowanie twarde), obróbki plastycznej, spawania i obróbki mechanicznej — poza cyklem naprawczym w specjalnych oddziałach przetwórczych przeznaczonych do regeneracji części.

Demontaż w dużej fabryce regeneracyjnej przebiega systemem potokowym, przy czym demontaż nadwozia, kół, silnika i zespołów odbywa się obok poszczególnych wydziałów naprawczych jak: stolarnia nadwoziowa, kotłownia, blacharnia nadwoziowa, silnikownia, zespołownia, ramownia i resorownia. Przez każdy z tych wydziałów produkcja przebiega według ustalonego procesu technologicznego jednokierunkowo i prostopadłe od pasa demontażowego do pasa montażowego tak, aby gotowy zespół po zregenerowaniu przedostał się na pas montażowy obok stanowiska, na którym będzie on zamontowany.

Zasadniczy proces technologiczny składa się z następujących faz produkcyjnych:

- 1) demontaż i weryfikacja;
- 2) naprawa części;
- 3) kompletowanie części;
 - a) starych — dobrych,
 - b) starych — naprawionych,
 - c) nowych, bądź zregenerowanych z magazynu;
- 4) montaż zespołów bądź samochodów.

Na rysunku 3-cim przedstawiony jest harmonogram przebiegu produkcji przez całość fabryki, z którego można ustalić wielkość cyklu produkcji. Jak widać wielkość cyklu produkcji przedłużają naprawy silnika i zespołów. Toteż dla skrócenia cyklu regeneracji sa-

mochołów należy wprowadzić w tok produkcji obrotową pulę uprzednio zregenerowanych silników i zespołów oraz części wymagających seryjnego sposobu regeneracji poza cyklem naprawczym.

Ilość zespołów niezbędnych dla stworzenia puli obrotowej wynika z długości cyklu regeneracji silnika i tych zespołów. Z przytoczonego harmonogramu wynika np., że cykl ten jest o siedem dni dłuższy w stosunku do cyklu naprawy samochodów.

Wobec tego, gdy produkcja roczna będzie wynosić 135 000 samochodów + 180 000 kompl. zespołów = 315 000 kompl. zespołów rocznie, to dzienna produkcja będzie wynosić: $315\,000 : 300 = 1\,050$ kompletów zespołów dziennie.

Pula obrotowa wprowadzona do przemysłu regeneracyjnego dla skrócenia cyklu wyniesie $1\,050$ kompletów zespołów $\times 7 = 7\,350$ kompletów zespołów.

Poza tym musi być stworzona pula obrotowa silników i zespołów dla zabezpieczenia wymiany zespołów w zapleczu eksploatacyjnym. Przyjmujemy, że pula ta wyniesie zapas 2-tygodniowy. Wobec tego, że naprawiamy rocznie 180 000 kompletów zespołów luzem: $300 = 600$ kompletów zespołów dziennie, to pula obrotowa wyniesie $600 \times 14 = 8\,400$ kompletów zespołów luzem.

Z powyższych obliczeń wynika, że przy przytoczonych założeniach w obrocie musiałoby być ulokowane 15 750 silników i 15 750 kompletów zespołów podwoziowych. Przy czym:

- 1) w przemyśle regeneracyjnym 7 350 kompletów zespołów
- 2) w zapleczu technicznym ekspl. 8 400 kompletów zespołów

Razem 15 750 kompletów zespołów.

Ilość ta stanowiłaby w tym przypadku około 4% ilości samochodów znajdujących się w eksploatacji.

Całokształt działalności zakładu regeneracyjnego można podzielić na trzy zasadnicze zagadnienia produkcyjne:

- 1) naprawy regeneracyjne samochodów;
- 2) naprawy regeneracyjne silników;
- 3) naprawy regeneracyjne zespołów podwoziowych.

Naprawa regeneracyjna samochodu dotyczy:

- 1) demontażu samochodów;
- 2) naprawy: ram, kół i ogumienia, nadwozia osobowego bądź budki kierowcy i skrzyni w samochodzie ciężarowym, obłachowania tj. błotników, maski itp. oraz resorów;
- 3) kompletowania zespołów i części do montażu samochodów;
- 4) montażu samochodów;
- 5) objazdu i regulacji samochodów;
- 6) lakierowania gotowego samochodu.

Na naprawę regeneracyjną silnika i zespołów, które przebiegają niezależnie innym szybszym taktem niż naprawa regeneracyjna samochodu ze względu na dodatkowo nadsyłane z zewnątrz silniki i zespoły luzem, składają się następujące operacje:

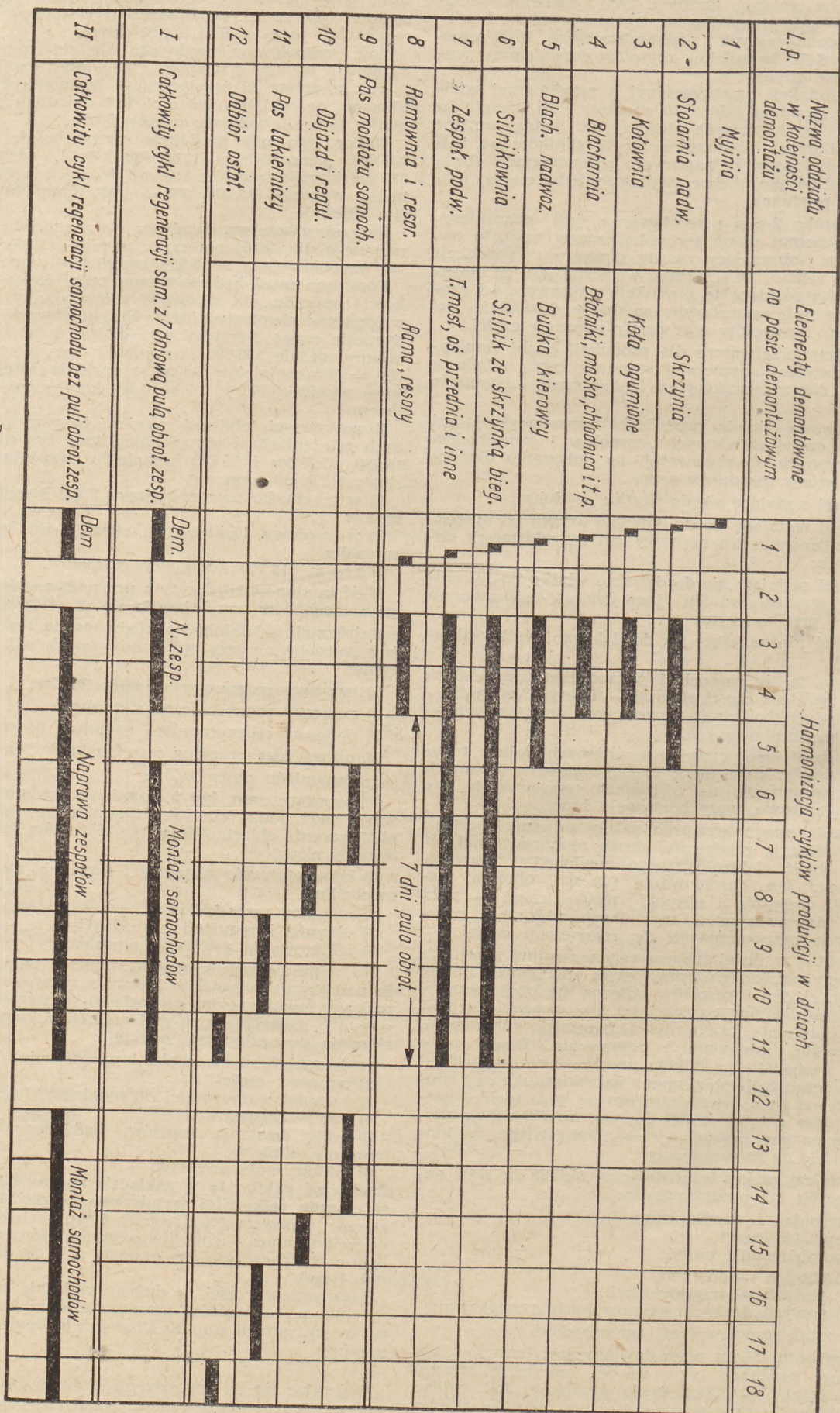
- 1) demontaż, mycie części i weryfikacja;
- 2) naprawa części;
- 3) kompletowanie części do montażu;
- 4) montaż zespołów;
- 5) próby działania zespołów, bądź docieranie i hamowanie silników;
- 6) lakierowanie zespołów.

Zaznaczyć należy, że w zakładzie naprawczym stosuje się zasadę całkowitej wymienności części i zespołów z tym, że poszczególne zespoły powinny być cechowane, celem umożliwienia stwierdzenia, którą z kolei naprawę regeneracyjną one przeszły a, b czy też c (rysunek 1-szy).

Regeneracja części w dużym zakładzie odbywa się seryjnie po uprzednim przeprowadzeniu selekcji części o tym samym stopniu zużycia i technologii regeneracyjnej.

* * *

Opierając się na poruszonej systemie produkcji regeneracyjnej możemy omówić zasady zaopatrzenia materiałowego zakładu naprawczego.



Rys. 3. Harmonogram przebiegu produkcji naprawczej regeneracyjnej.

Poza materiałami produkcyjnymi pomocniczymi jak: oleje, smary, kable, azbest, fibra, lakiery, elektrody do spawania, stopy do wylewania panewek i materiały do metalizacji i chromowania itp. asortyment materiałów możemy podzielić na:

- 1) surowce i półfabrykaty (materiały hutnicze);
 - 2) części zamienne;
 - 3) osprzęt silnikowy i podwoziowy;
 - 4) osprzęt elektrotechniczny silnikowy i podwoziowy.
- Surowce do przetwarzania przede wszystkim potrzebne są w postaci:
- 1) drzewa do naprawy skrzyni i szoferek;
 - 2) blachy i żelaza profilowego do naprawy nadwozia i obblachowania;
 - 3) stali resorowej do naprawy resorów;
 - 4) stali prętowej, odkówek i odlewów do wyrobu części zamiennych.

Ilości potrzebnych części zamiennych, jak również wyrobów wchodzących w skład osprzętu przy naprawach regeneracyjnych — ustala się na podstawie norm zużycia.

Norma zużycia części podlegających naprawie bądź regeneracji wyraża się małym procentem, gdyż niewielka ilość tych części odpada jako nie nadająca się do regeneracji. Na przykład: pochwy tylnego mostu, obudowa mechanizmu różnicowego, blok cylindrowy, głowica, wały korbowy i rozrządowy itp. — brakowane są w zasadzie tylko w przypadku całkowitego zużycia lub awarii, jaką ewentualnie samochód przeszedł. Natomiast części współpracujące — ruchowe w mechanizmach, jak: pierścienie, tłoki, sworznie, łożyska, tuleje — wchodzą do kategorii części zamiennych, wymienianych w znacznym procencie na nowe. To samo dotyczy większości śrub i normalii.

W ten sposób części składowe zespołów i całego samochodu w pewnym procencie i to różnym dla poszczególnych części — wchodzą do zestawu części stanowiącego podstawę planu materiałowego.

Zakład naprawczy powinien zaopatrywać się w części zamienne i osprzęt w przemyśle zaopatrującym odpowiednie fabryki macierzyste przemysłu samochodowego — w samych fabrykach macierzystych, bądź w specjalnym przemyśle części zamiennych. Wobec niemożności oparcia się całkowicie na dostawach wyżej wymienionych przemysłów — przemysł regeneracyjny powinien wytwarzać we własnych warsztatach przetwórczych ustalony asortyment części zamiennych, nie wymagających specjalnych obrabiarek i specjalnych metod technologicznych.

Z powyższego wynika, że w miarę rozwoju motoryzacji musi być tworzone i musi rozwijać się zaplecze zaopatrzeniowe dla potrzeb przemysłu, jak i dla potrzeb eksploatacji.

W planach produkcyjnych macierzystych fabryk samochodów musi być przewidziana dodatkowa ilość części dla wyżej wymienionych celów.

W przemysłach pomocniczych samochodowych zarówno na odcinku półfabrykatów, jak i wyrobów gotowych dostarczanych przede wszystkim do przemysłu macierzystego — muszą być wprowadzone do planów produkcji również dodatkowe ilości przeznaczone dla potrzeb eksploatacji, jak i przemysłu naprawczego.

Niezależnie od zaopatrzenia w części zamienne przemysł naprawczy musi być zaopatrywany w materiały pomocnicze i surowce z innych przemysłów, które muszą dostosować się do zaspakajania tych potrzeb.

Dla scharakteryzowania wielkości tego zagadnienia rozpatrzmy przykładowo wielkość obrotu w cenach bieżących, jaki w przybliżeniu dotyczyłby tego zaopatrzenia.

Obrót całego przemysłu regeneracyjnego wyniesie — przyjmując przeciętnie ceny za naprawy regeneracyjne:

- 1) Samochody $135\ 000 \times 15\ 000\ \text{zł} = 2\ 025\ 000\ 000\ \text{zł}$.
- 2) zesp. luzem $180\ 000 \times 7\ 000\ \text{zł} = 1\ 260\ 000\ 000\ \text{zł}$.

Razem 3 285 000 000 zł.

Wielkość zaopatrzenia tego przemysłu wyniesie:

- 1) produkcja części w ramach zakładów przemysłu regeneracyjnego $30\ 600\ 000\ \text{r-g} \times 20\ \text{zł} = 612\ 000\ 000\ \text{zł}$
- 2) zaopatrzenie zewnętrzne 1 153 000 000 zł

1 765 000 000 zł

co stanowi razem około 55% kosztu własnego naprawy regeneracyjnej.

* * *

Z przytoczonej pobieżnie analizy dotyczącej charakterystyki organizacji pracy i procesów technologicznych stosowanych w zakładach naprawczych — regeneracyjnych możemy łatwo dojść do wniosku, że zakłady te nie są przystosowane do przeprowadzania naprawy samochodów bądź zespołów systemem indywidualnym.

Samochód lub zespół, nadający się do dalszej eksploatacji ale wymagający naprawy, musi być naprawiany indywidualnie w zupełnie innych warunkach organizacyjnych.

To samo dotyczy naprawy samochodów nie typowych małoseryjnych, które muszą być także regenerowane systemem indywidualnym — mało-ekonomicznym. Taką regenerację indywidualną możemy nazywać naprawą główną i powinniśmy ją przeprowadzać w ramach eksploatacyjnego zaplecza technicznego.

Stąd też wypływa konieczność istnienia warsztatów naprawczych, w ramach napraw eksploatacyjnych, które z jednej strony będą zaspokajać potrzeby eksploatacji, z drugiej strony będą czynnikiem umożliwiającym spełnianie w sposób właściwy zadań postawionych przed przemysłem naprawczym — regeneracyjnym.

* * *

Specjalnym zagadnieniem, jeśli chodzi o przemysł naprawczy regeneracyjny, jest sprawa regeneracji samochodów specjalnego przeznaczenia. Samochody te zaopatrzone są zazwyczaj w specjalne nadwozia, zamontowane na typowych podwoziach.

Nadwozia specjalne można w ogólnych zarysach podzielić na następujące grupy:

- 1) nadwozia autobusowe;
- 2) nadwozia pudłowe bez lub ze specjalnym wyposażeniem wnętrza;
- 3) nadwozia typu cysternowego;
- 4) urządzenia mechaniczne zmontowane na typowych podwoziach.

Na skutek konieczności zaspokojenia, na tle planowego motoryzowania kraju, potrzeb na odcinku wozów specjalnego przeznaczenia, niezbędnych we wszystkich dziedzinach naszego życia gospodarczego, powstanie problem uruchomienia w poszczególnych zakładach naprawczych regeneracyjnych dodatkowych działów dla naprawy nadwozi specjalnych związanych z typowym podwoziem. Podwozia te będą mogły być wówczas w tychże zakładach regenerowane w ogólnym potoku.

* * *

Z przeprowadzonych rozważań należy wyciągnąć wniosek o słuszności i konieczności podziału zadań na naprawy eksploatacyjne i regeneracyjne.

Zrozumiałe jest, że w miarę rozwoju procesu motoryzacyjnego, proporcjonalnie do wzrostu ilości samochodów na rynku, rozwijać się będą musiały stopniowo według z góry nakreślonego planu: organizacja dystrybucyjna, zaplecze napraw eksploatacyjnych, jak i przemysł naprawczy regeneracyjny.

mgr. inż. J. Grodecki

Technicy i inżynierowie! Rozwijajcie polską technikę, szerzej korzystajcie z osiągnięć nowoczesnej techniki radzieckiej, budujcie wraz z klasą robotniczą potęgę Polski Ludowej!

Mgr PIOTR LIPKA

Nowy tryb zaopatrzenia w paliwa płynne i smary

Pierwszą zapowiedzią konieczności zerwania z dotychczasową bezroską, a niekiedy nawet rozrzućną gospodarką surowcami i materiałami mającymi ważne znaczenie dla gospodarki ogólnonarodowej, był dekret z dnia 29.X.52 o gospodarowaniu artykułami obrotu towarowego i zaopatrzenia (Dziennik Ustaw PRL nr 44, poz. 301). Dekret upoważnił Przewodniczącą PKPG i Ministrów resortowych do wydawania przepisów o planowym rozdzielnictwie surowców i materiałów odgrywających ważną rolę dla państwa.

Na mocy tego dekretu Przewodniczący PKPG wydał zarządzenie nr 221 z dnia 10.VIII.53 w sprawie trybu zaopatrzenia materiałowo-technicznego (Biuletyn PKPG nr 26 poz. 115) oraz poprawki, uzupełnienia i zmiany do tego Zarządzenia ogłoszone w Biuletynie PKPG nr 33 poz. 144.

Zarządzenie to otrzymało nazwę „trybu ogólnego”, w przeciwieństwie do kolejnych kilku dalszych zarządzeń regulujących sposób zaopatrzenia w poszczególnych branżach. Zarządzenia te określa się mianem „trybów szczegółowych”.

Tryb szczegółowy opracowano również dla produktów naftowych i dlatego wszyscy konsumenci tych artykułów powinni we własnym interesie zapoznać się bliżej z ważniejszymi zasadami tego zarządzenia. Należy mieć na uwadze, że tryby szczegółowe stosuje się w łączności i w oparciu o tryb ogólny. Zawierają one bowiem przepisy odnoszące się do zasad, które — z uwagi na właściwości danej branży — wymagały odmiennego uregulowania od zasad ogólnych podanych w zarządzeniu nr 221. Wynika to jasno z postanowienia § 4 trybu ogólnego.

Nasuwa się pytanie, jaką zmianę wprowadza tryb ogólny i szczegółowy w sposobie zaopatrzenia w paliwa płynne i smary w stosunku do sytuacji z roku 1953.

Należy przypomnieć, na czym polegał system dotychczasowy stosowany przez konsumentów przy zaopatrywaniu się w paliwa i smary. Charakteryzował go właściwie brak jakiegokolwiek systemu i bezplanowość, co prowadziło przeważnie do nadmiernego zużycia, rozrzućności i braku jakiegokolwiek kontroli ze strony jednostek nadrzędnych nad prawidłowością zużycia i racjonalną gospodarką paliwami i smarami w jednostkach podległych.

Najczęściej zaopatrzenie samochodów w paliwo odbywało się w ten sposób, że jednostki gospodarcze nabywały mniejszą lub większą ilość bonów towarowych — zwykle z dużą nadwyżką „na wyrost” — w biurze wojewódzkiego CPN i rozprawdzały bony wśród podległych komórek transportowych.

Kierownicy komórek transportowych gospodarowali bonami we własnym zakresie, przydzielając każdego dnia kierowcom ilość bonów potrzebną do wykonania planu pracy.

Kierowcy podjeżdżali do najbliższych stacji benzynowych CPN i zaopatrywali się w paliwo oraz w smary.

W tych warunkach o jakikolwiek planowaniu zaopatrzenia nie było mowy. Z reguły zużycie paliwa i smarów za określony czas nie zgadzało się z zapotrzebowaniem, o ile zapotrzebowanie w ogóle było przedkładane. W każdym razie zachodziły duże rozbieżności między liczbami zgłaszanego przez poszczególne resorty rocznego zapotrzebowania, a liczbami rocznego zużycia wynikającego z danych statystycznych, które zwykle przekraczały ilości podane w zapotrzebowaniu.

Jeśli różnice te posiadały swoje uzasadnienie w zachodzących w ciągu roku zmianach planów gospodarczych poszczególnych jednostek, można je było uznać częściowo za usprawiedliwione. Gorzej natomiast przedstawiała się sprawa w tych przypadkach, gdy zasadniczych zmian w planach nie notowano, a zwiększone zużycie paliw i smarów miało swoje źródło w błędnym planowaniu, i — co najczęściej się zdarzało — w przekraczaniu norm zużycia (przepały) lub w rozrzućnym oraz niekiedy nawet marnotrawnym gospodarowaniu paliwami i smarami.

Zwykle, gdy kierownictwo komórek transportowych spoczywało w rękach ludzi energicznych, fachowych i świadomych swoich zadań, gospodarka paliwami i smarami — a więc także bonami towarowymi — nie nasuwała żadnych zastrzeżeń. W jednostkach takich nie notuje się przepałów samochodowych, a wprost przeciwnie kierowcy legitymują się stosunkowo dużymi oszczędnościami.

Natomiast w przypadkach nienależycie zorganizowanych komórek transportowych i ich kierownictwa, o pracy samochodów decyduje przypadkowość i dorywczość, które wywierają również swój wpływ na zużycie paliw, rozchód bonów towarowych, brak przejrzystości w rozliczeniach przebiegu samochodów, brak liczników lub uszkodzone liczniki w samochodach itp.

* * *

Nowy tryb zaopatrzenia zmierza właśnie do tego, by opisany powyżej stan marnotrawienia paliw i smarów, spowodowanych jeszcze w dużej mierze z zagranicy kosztami wydatkowania cennych dewiz, gruntownie zmienić.

Najważniejszą cechą nowego trybu jest dążność do przedstawienia pracy wszystkich jednostek gospodarczych na planowość zaopatrzenia i oszczędność rozchodowania paliw i smarów.

Roczne zapotrzebowania resortów i jednostek równorzędnych na paliwa i smary — przyjęte po przeanalizowaniu i dokonaniu poprawek do bilansów materiałowych PKPG i do ogólnego państwowego planu rozdziału — stanowią przydziały danych resortów.

Wiadomość o wysokości przydziałów otrzymują resorty od centrali zbytu (CPN) natychmiast po ustaleniu ogólnego planu rozdziału. W ciągu 14 dni po otrzymaniu tego zawiadomienia resorty obowiązane są ustalić przydziały dla podległych im jednostek.

Wszystkie jednostki upoważnione są do gospodarowania paliwami i smarami tylko w ramach i do wysokości przydziału. Zmiana w przydziałach lub przyznanie przydziałów dodatkowych może nastąpić tylko za zgodą i na wniosek nadrzędnego ministerstwa, poparty odpowiednim uzasadnieniem.

Każda jednostka obowiązana jest przesłać do centrali zbytu na 60 dni przed miesiącem dostawy zamówienie, w którym jednostka ta w oparciu i w powołaniu się na otrzymany przydział — określa sposób realizacji przydziału.

Nie złożenie zamówienia w terminie może spowodować skutki wynikające z przepisów § 19 trybu ogólnego, a więc albo przesunięcie terminu wykonania zamówienia na okres następny, albo odmowę wykonania zamówienia przez Centralę Zbytu, a tym samym unieważnienie przydziału. Dalsze przepisy trybu ogólnego i szczegółowego regulują sprawę realizacji zamówień, sprawozdawczość i kwestie ogólne.

Należy, przypuszczając, że planowe rozdzielnictwo i gospodarka oparta na przydziałach będą stanowiły czynnik wpływający na bardziej realne planowanie zapotrzebowania i bardziej oszczędne zużycie paliw i smarów w poszczególnych jednostkach. Zmuszą one również resorty do zainteresowania się gospodarką paliwami i smarami w podległych jednostkach, do wzmocnienia kontroli nad zużyciem paliw i bardziej szczegółowego analizowania zapotrzebowania zgłaszanych przez podległe urzędy i zakłady.

Resort bowiem będzie tym organem, w którego rękach będzie spoczywało planowe rozdzielnictwo i odpowiedzialność za jego prawidłowy przebieg. Przez resort przejdą więc wszystkie zapotrzebowania roczne podległych jednostek. Na tej podstawie resort sporządzi zapotrzebowanie zbiorcze przedkładane Centralnemu Urzędowi Gospodarki Materiałowej za pośrednictwem Centrali Zbytu.

Resort dokonuje następnie rozdziału ogólnej puli przydziałów otrzymanych w CUGM. Wydaje się, że rozdziału takiego resort nie będzie mógł dokonać „na ślepo”, lecz tylko w oparciu o dokładnie przeanalizowane zapotrzebowania. Sprawozdawczość zbiorczą z realizacji przydziałów

i z zużycia paliw i smarów należy również do resortu, który także opracowuje uzasadnienia do wniosków o dodatkowe przydziały lub zmiany przydziałów.

Mogą nasuwać się wątpliwości, czy w postępowaniu niektórych jednostek nie będzie skłonności do ułatwiania sytuacji czy to w formie układania zapotrzebowań „na wyrost”, podwyższania planów pracy, dostosowania przebiegu kilometrów do zużycia paliw, nieprzejrzystego prowadzenia sprawozdawczości, podawania nieprawdziwych przyczyn zużycia paliw ponad normę itp.

Wydaje się jednak, że praktyka taka zostanie szybko zarzucona, gdy poszczególne jednostki przekonają się przy sposobności najbliższej kontroli o skutkach stwierdzenia nieprawidłowości w planowym rozdzielnictwie.

A kontrola będzie prowadzona wszechstronnie i w rozmaitych formach. Najlepszy wgląd do sprawy prawidłowego wykorzystania przydziałów będzie miał CUGM, który będzie w posiadaniu zapotrzebowań resortów, dokonanych przydziałów i sprawozdawczości dostarczonej przez centralę zbytu (CPN), jakie ilości paliw i smarów sprzedano w rzeczywistości jednostkom podległym danemu resortowi.

Ponadto CUGM otrzyma sprawozdania resortów z realizacji przydziałów i zużycia paliw zgodnie z zarządzeniem Przewodniczącego PKPG nr 263 z dnia 19.IX.53 (Biuletyn PGPG nr 32 poz. 140). W sprawozdaniach tych resorty będą obowiązywały zasadniczo przekroczenie zużycia ponad normę, jeśli okoliczność taka zaistnieje.

Brak uzasadnienia lub uzasadnienie nieprzekonywujące może spowodować poważne zmniejszenie przydziałów na okres następny lub nawet wstrzymanie przydziałów na pewien czas.

Przeprowadzone będą doraźne kontrole stanu gospodarki materiałowej, wyników walki w zakresie oszczędności w zużyciu materiałów, prawidłowości przebiegu planowego rozdzielnictwa, rozliczeń przydziałów, wysokości zużycia itp.

JÓZEF SOSNOWSKI

W sprawie recenzji książek (3)

W lipcowym i sierpniowym zeszycie „Motoryzacji” z roku 1953 zamieszczono dwie dyskusyjne recenzje nowo-wydanych książek, a mianowicie: L. Minca, P. Solskiego i Cz. Wojtowicza „Samochód — Budowa i Eksploatacja”, oraz P. Solskiego „Transport samochodowy w terenie”. Obie recenzje ostro krytykowały wymienione książki i wywołały dyskusję na łamach „Motoryzacji”.

W dyskusji zabrali głos: T. Sokołowski (nr 10 „Motoryzacji”), A. Rostocki (nr 11 „Motoryzacji”) i A. Minchejmer (nr 12 „Motoryzacji”).

Dyskusja, poza oceną wymienionych książek, poruszyła również dwa inne zagadnienia — szersze i o dużym znaczeniu dla naszego fachowego piśmiennictwa. Pierwsze z nich to tematyka i forma wydawnictw z zakresu transportu samochodowego, drugie zaś to znaczenie i forma krytyki wydawanych prac.

Omówię pokrótce te wszystkie trzy zagadnienia w świetle opublikowanych głosów dyskusyjnych. Na pierwszy plan wysuwa się zagadnienie wydawanych książek i podręczników.

W ciągu ostatnich kilku lat zostało wydanych stosunkowo dużo prac w zakresie transportu samochodowego, zarówno o tematyce technicznej, jak i ekonomiczno-eksploatacyjnej. Książki te były niezwykle potrzebne, odczuwano ich brak i wydanie ich nie wątpliwie w poważnym stopniu przyczyniło się do umożliwienia szkolenia naszych kadr transportowych.

Jednakże na podstawie głosów w dyskusji publikowanej na łamach naszego czasopisma i głosów w dyskusjach zorganizowanych na konferencjach z czytelnikami można stwierdzić, że **omawiane książki nie były pozbawione błędów**, których w przyszłości należy unikać, o ile chcemy, ażeby spełniły one w pełni swe zadanie. Książki zaś fachowe spełniają swe zadanie wówczas, **gdy będą czytane i rozumiane przez**

Konsekwencje niedociągnięć stwierdzonych przez kontrolę będą poważne, gdyż — pomijając odpowiedzialność dyscyplinarną — wyraża się one przede wszystkim w odpowiedzialności karnej, ujętej w sposób wyraźny w art. 7—11 dekretu z dnia 29.X.1952.

Były głosy i wyrażano pogląd, że tak pojęte planowe rozdzielnictwo niczym nie różni się od reglamentacji. Po przeanalizowaniu tego zagadnienia można łatwo dojść do przekonania, że istnieje i to zasadniczo różnica między planowym rozdzielnictwem a reglamentacją. Reglamentację stosuje się w tych przypadkach, gdy istnieje duża rozbieżność (deficyt) między faktycznym zapotrzebowaniem na dany surowiec lub materiał, a ilością, która może być zwolniona dla pokrycia tego zapotrzebowania. Ogranicza się wówczas zużycie materiału deficytowego do ilości, które wynikają z kolejności i pilności potrzeb.

W planowym rozdzielnictwie nie istnieją zasadniczo duże rozbieżności między zapotrzebowaniem a możliwością jego pokrycia.

Nie mniej jednak, z uwagi na znaczenie danego surowca lub materiału dla gospodarki ogólnej, wskazane jest jak najbardziej oszczędne gospodarowanie tym artykułem i usunięcie wszelkich przejawów rozrzutności, czy marnotrawstwa.

Planowe rozdzielnictwo nie wpływa więc hamująco na rozwój życia gospodarczego, gdyż każda dziedzina gospodarki narodowej otrzymuje w zasadzie taki przydział surowca lub materiału, jaki jest potrzebny dla jej systematycznej i planowej rozbudowy. Uczy ono jednak i przyzwyczajają do stałej oszczędności oraz do gospodarki jak najbardziej racjonalnej.

Jeśli zrozumiemy sens tych zarządzeń i uświadomimy odpowiednio załogi, wówczas wykonanie i wprowadzenie przepisów o planowym rozdzielnictwie nie będzie przedstawiało żadnych trudności.

czytelników, dla których są przeznaczone. Stąd też wypływają konkretne wnioski.

Po pierwsze — wydawana książka powinna mieć konkretnego adresata. To znaczy, że przed jej napisaniem autor musi dokładnie zdać sobie sprawę z tego, kto będzie czytelnikiem jego książki. Musi wiedzieć, jaki jest poziom wykształcenia i praktyki zawodowej czytelnika. Wydaje się, że ażeby spełnić ten warunek przed zawarciem przez wydawnictwa umowy z autorem na napisanie książki — powinna być opracowana „sylwetka czytelnika”, podobnie jak opracowuje się „sylwetkę ucznia” przed przystąpieniem do opracowania programu szkoleniowego.

Słuszne w tej sprawie stanowisko zajął prof. Minchejmer pisząc: „Uniwersalna książka techniczna i uniwersalne podręczniki zadań swych nie spełnią. Książki techniczne i podręczniki powinny powstać na zakładach pracy i w szkołach i powinny być pisane przede wszystkim przez osoby bezpośrednio związane ze szkoleniem i ustawieniem fachowych kadr”. Większość zaś z dotychczas wydanych książek była niestety pisana nie pod kątem widzenia czytelnika, lecz pod kątem widzenia autora, a co za tym idzie nie podawała tych wiadomości, które powinien sobie przyswoić czytelnik, a podawała zbiór wiadomości posiadanych przez autora, stąd też często spotykane przeładowanie zbędnym materiałem, a brak potrzebnego.

Po drugie — należy unikać teoretyzowania najprostszymi zagadnieniami. „Definicjomania” i „wzoromania” — to niestety często spotykane objawy w fachowych książkach. Autor chcąc „unaukować” najprostsze zagadnienia tak je skomplikuje, że książka staje się nieczytelna. Trzeba pamiętać, że przeładowanie wzorami i definicjami odstrasza czytelnika i zniechęca czytelnik rezygnuje z przeczytania pożytecznej dla niego treści. Książki powinny być pisane łatwym i dobrym

stylem, nie należy obawiać się popularyzacji zagadnień poważnych — nie umniejsza to ich wartości i wcale nie świadczy źle o wiedzy autora, wręcz odwrotnie — ułatwia to czytelnikowi przyswojenia wiadomości.

Po trzecie — również odstrasza czytelnika wielka objętość książki. Dzieło o objętości 1000 str., czy nawet 400 str., jest dla przeciętnego czytelnika literatury zawodowej nie do przeczytania. A przecież tylko ta książka przyniesie pożytek, która będzie przeczytana. Dlatego też wydaje się, że należy raczej iść na wydawanie krótkich, zwięzłych i treściwych podręczników-broszur. Lepiej wydać cykl broszur obejmujących jeden kompleksowy temat, z których każda będzie zawierać omówienie jednego lub dwóch zagadnień, niż całość tematu zamknąć w jednym potężnym dziele, którego nikt nie przeczyta. Poza tym wydanie jednego wielkiego dzieła trwa tak długo (około dwóch lat), że przeważnie omówione w nim zagadnienia są częściowo zdezaktualizowane, czego można uniknąć przy wydawaniu broszur.

Podkreślił to zagadnienie również prof. Minchejmer stwierdzając: „potrzebujemy większą ilość niedużych książek na ściśle określone tematy, potrzebujemy podręczników ściśle dostosowanych do programu nauczania. Książki powinny być wydawane szybko, aby nie dezaktualizowały się wobec szybkiego rozwoju wszystkich dziedzin motoryzacji“.

Po czwarte — przy zmniejszeniu objętości wydawanych książek można uzyskać niską ich cenę, a cena fachowej książki to ważne zagadnienie. Książki w cenie 30 — 60 zł nie kupi prawie nikt poza zakładową biblioteką, a niestety większość książek jest w tej cenie (np. Werner — „Naprawa samochodów“ — 48 zł; Solski — „Transport samochodowy w terenie“ — 50 zł; Minc, Solski, Wojtowicz — „Samochód, budowa i eksploatacja“ — 56 zł; Sokołowski i Rostocki — „Transport samochodowy“ — 45 zł itp.). Książki w bibliotekach mimo akcji propagandowych i uświadamiających, czytane naogół są w małym zakresie, gdy natomiast książka własna jest czytana zawsze.

Po piąte — lepsze ilustrowanie podręczników fachowych zwiększa zainteresowanie czytelnika i zmusza go do zapoznania się z treścią. W większości książek z zakresu transportu samochodowego powtarzają się te same ilustracje, co powoduje domniemanie, że i treść jest ta sama, a zatem nie warto jej czytać. Należy większą wagę przywiązywać do ilustracji, wykonywać je starannie i w sposób, który z jednej strony zainteresuje czytelnika, z drugiej zaś podniesie stronę dydaktyczną książki na wyższy poziom.

Tych pięć wniosków to zagadnienia, które wysuwają się na czoło dyskusji nad wydawanymi książkami. Sądzimy, że wnioski te będą wzięte pod uwagę przez przedsiębiorstwa wydawnicze i przyczynią się do lep-

szego spełnienia zadań, jakie ma do wykonania fachowa literatura.

* * *

Drugi problem, który wypłynął w dyskusji, to krytyka wydawanych książek. Recenzje zamieszczane dotychczas w fachowych czasopismach nie spełniają swego zadania, a krytyka to potężne narzędzie w stałym doskonaleniu wydawnictw. Dlatego też wydaje się, że należy większą wagę przywiązywać do publikowanych recenzji.

Slusznie pisze A. Rostocki w swej wypowiedzi dyskusyjnej: „...recenzje powinny przejść z ostatniej strony czasopisma na jedną z pierwszych, powinny przeobrazić się z grzecznościowo-panegirycznie-informacyjnej notatki w rzeczową, wyczerpującą i krytyczną ocenę dzieła podaną w formie artykułu opatrzonego imieniem i nazwiskiem jego autora. Wydaje się dalej, że artykuł ten powinien wywołać dyskusję na łamach fachowej prasy, która to dyskusja powinna zawierać również wypowiedź autora analizowanej książki. Efektem tak pomyślanej recenzji i dyskusji powinno być podsumowanie i ewentualna publiczna lub zamknięta konferencja dyskusyjna z udziałem wszystkich zainteresowanych. W ten sposób zorganizowana analiza fachowej książki da dopiero dodatnie wyniki...“

Sądzę również, że ten wniosek z dyskusji nie minie bez echa i da pozytywne rezultaty w formie dobrych recenzji i w formie organizowanych dyskusji.

* * *

Trzeci problem, omawiany w dyskusji, to krytyka książek wspomnianych na wstępie.

Dyskusja dowiodła, że recenzje zamieszczone w numerze 7 i 8 „Motoryzacji“ nie wydają się całkowicie słusze. Obie książki posiadają szereg zalet i cech dodatnich, choć nie brak im błędów.

Nie będę szczegółowo analizować poszczególnych zarzutów stawianych tym książkom i ich cech dodatnich. Wystarczająco naświetlili to dyskutanci. Trzeba może jedynie podkreślić, że książki nie są wolne od błędów, o których wspomniano uprzednio i że właśnie dyskusja nad tymi książkami pozwoliła na wykrycie tych błędów i na sformułowanie podanych poprzednio wniosków. Dlatego też wydaje się, że zamieszczenie recenzji i przedyskutowanie ich przyniosło niewątpliwie korzyści i było jak najbardziej celowe.

Poruszenie jakie wywołały recenzje wśród czytelników „Motoryzacji“, listy i zapytania skierowane do redakcji w związku z omawianymi recenzjami dowodzą, że pracownikom transportu bliskie są zagadnienia literatury fachowej, że fachowa książka stała się pomocą i narzędziem pracy naszych kadr transportowych i w związku z tym trzeba stale ją doskonalić i ulepszać.

Należy sądzić, że omawiana dyskusja była właśnie jednym z przyczynków do podniesienia fachowej literatury w zakresie transportu samochodowego na wyższy poziom.

Józef Sosnowski

DO NASZYCH CZYTELNIKÓW

Komunikujemy, że począwszy od 1954 roku zainteresowane instytucje i osoby prywatne mogą zamawiać prenumeratę czasopisma „Motoryzacja“.

Prenumeratę należy zamawiać w PPK „Ruch“ albo w placówce pocztowej właściwego rejonu doręczeń, na którego terenie zamieszkuje prenumerator-odbiorca.

Jednocześnie zawiadamiamy, że na rok 1954-ty PPK „Ruch“ w dalszym ciągu przyjmuje ulgową prenumeratę zbiorową, którą należy zamawiać u kolporterów zakładowych.

ADMINISTRACJA

NOWE POMYSŁY RACJONALIZATORSKIE

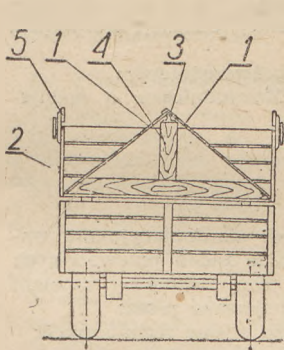
PRZYCZEPA SAMOCHODOWA Z BLASZANYMI UKOSAMI DO WYLADOWYWANIA MATERIAŁÓW SYPKICH

Do przewożenia ziemi, żwiru i innych materiałów sypkich używa się samowyladowczych samochodów ciężarowych. Jednakże, wobec wciąż jeszcze za małej ilości wywrotek, bardzo często spotkać można na terenach robót ziemnych pociąg złożony z ciągnika i kilku przyczep. Wyladowywanie tych przyczep wymaga jednak dużej ilości pracowników i trwa bardzo długo.

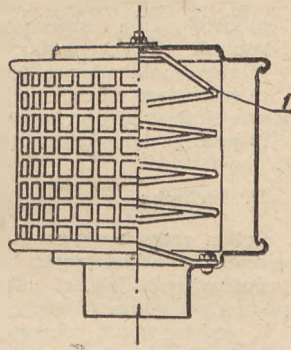
Ob. Tadeusz Świtek z Poznańskich Stoczni Rzecznych zaproponował zabudowanie na przyczepie dwustronnych ukosów (1) z blachy grubości 3—4 mm o dostatecznie dużym kącie nachylenia. Ukosy te (**rys. 1**) zmocowane są z jednej strony belkami poprzecznymi (2), z drugiej zaś strony wsparte są na ustawionej na wsporniku (4) belce teowej (3). W razie przewożenia lżejszych materiałów sypkich można podwyższać boki pojazdu dodatkowymi deskami (5).

Wyladunek następuje zwykle samoczynnie. Jedynie w przypadku transportu mokrej gliny trzeba użyć łopaty.

Pomysł zarejestrowano w U. P. PRL pod numerem Kl. e 81, O-1505.



Rys. 1. Szkic blaszanych ukosów zastosowanych na przyczepie samochodowej, ułatwiających wyladowywanie materiałów sypkich



Rys. 2. Szkic elektrycznego podgrzewacza w filtrze powietrznym silnika autobusowego

ELEKTRYCZNY PODGRZEWACZ W FILTRZE POWIETRZNYM SILNIKÓW AUTOBUSOWYCH

Przy rozruchu silników wysokoprężnych w autobusach komunikacyjnych stosowano dotychczas tzw. podgrzewacze świecowe umieszczane bezpośrednio w cylindrach. Pod wpływem wysokich temperatur panujących w komorze sprężania podgrzewacze ulegały łatwo przepaleniu i trzeba je było wymieniać na nowe.

Wobec trudności z nabyciem takich podgrzewaczy na rynku stosowano inne środki ułatwiające rozruch, środki mniej lub bardziej skuteczne, zawsze jednak „niezdrowe” dla silnika, jak np. oblewanie filtra powietrznego benzyną i zapalanie.

Ob. Leszek Świątły z MPK Wrocław zastosował podgrzewanie powietrza bezpośrednio w filtrze powietrznym przy pomocy grzejnika elektrycznego (1) (**rys. 2**) podłączonego do akumulatora.

Podgrzewacz ten wykonany jest z drutu oporowego (o średnicy 2,5 mm), zwiniętego w spiralę i przymocowanego do korony filtra. Prąd doprowadza się jednym przewodem, łącząc drugi koniec spirali z masą.

Ujemną stroną takiego podgrzewacza jest to, że potrzeba stosunkowo dużej mocy do żarzenia spirali (ok. 800 w). Ze względu jednak na to, że ilość rozruchów silnika w ciągu dnia przy autobusach komunikacyjnych jest mała, a czas rozruchu maksimum 1 min., przeto użycie powyższych grzejników nie wpływa ujemnie na pracę akumulatorów o pojemności powyżej 90 Ah.

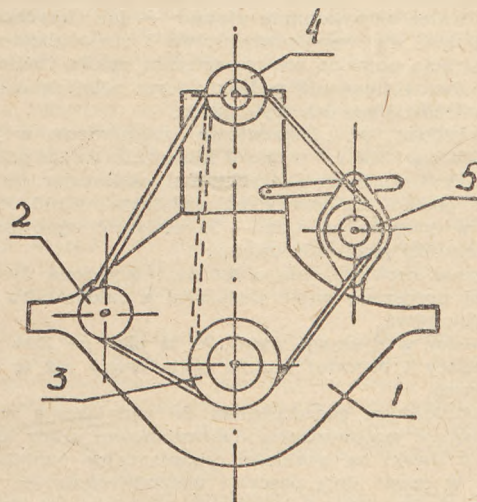
Pomysł zarejestrowano w UP PRL pod numerem Kl. 46a-01643.

DODATKOWE KÓŁKO NAPINAJĄCE PASEK WENTYLATORA

Wobec trudności związanych z dobraniem oryginalnych pasków klinowych, służących do napędu wentylatora w samochodach osobowych i ciężarowych różnych marek, zaistniała konieczność dalszego wykorzystania wyciągniętych lub zużytych pasków, jak również przystosowania do napędu pasków różnej długości — będących w danej chwili w sprzedaży.

W myśl usprawnienia zastosowanego przez **Ob. Stefana Raczałnika** z Zakładu Sieci Elektrycznych w Olsztynie, wbudowano w przednią część karteru (1) dodatkowe kółko napinające (2). Kółko to włączono w dotychczasowy obieg (linia kreskowana) paska po kółkach pasowych: (3) — na wale korbowym (4) — pompy wodnej i wentylatora oraz (5) — prądnicy (**rys. 3**).

Usprawnienie zarejestrowano w UP PRL pod numerem Kl. 63c 0-1667.



Rys. 3. Szkic pokazujący sposób napinania luźnego paska wentylatora przy pomocy dodatkowego kółka.

KRONIKA TRANSPORTOWCA

DALSZE ZOBOWIĄZANIA NA CZĘŚĆ II ZJAZDU PZPR

Pragnąc powitać czynem produkcyjnym II Zjazd Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej — pracownicy PKS podejmują dalsze zobowiązania. Do dnia 2.1.1954 roku podjęło zobowiązań zespołowych 1027, natomiast zobowiązań indywidualnych — 8797.

Odnosnie przekroczenia przebiegów międzynaправczych podjęło zobowiązania 1.169 kierowców, a zobowiązania pod hasłem: „Mój samochód świadczy o mnie” — 591 kierowców, „Ja nie opóźnię autobusu” — 289 kierowców.

W sumie kierowcy zobowiązali się zaoszczędzić 411.580 litrów paliwa.

Zobowiązania wzorowej obsługi podróży podjęło 837 konduktorów.

Robotnicy przeładunkowi podjęli zobowiązanie przeładowania ponad plan 182.793 ton towarów.

Pracownicy stacji obsług zobowiązali się wykonać ponad plan 12 napraw średnich.

Należy stwierdzić, iż zobowiązania podjęło 81 proc. pracowników w stosunku do ogółu zatrudnionych.

Ta ilość podjętych zobowiązań jest dobitnym świadectwem zrozumienia przez pracowników PKS doniosłego programu działania, wytyczonego przez uchwały IX Plenum KC PZPR, a zmierzającego do szybszego wzrostu stopy życiowej ludzi pracy miast i wsi. Jest świadectwem zrozumienia tej prawdy, że zamierzony cel może być osiągnięty w walce o wydajność pracy i obniżenie kosztów własnych.

Bolesław Maik

NARADA AKTYWU KIEROWNICZEGO PKS NAD PLANEM ROKU 1954

W dniach 21 i 22 grudnia 1953 roku odbyła się narada Dyrektorów Zarządów Okr. i Kierowników Ekspozytur PKS w Warszawie przy udziale przedstawicieli KC PZPR tow. Mazura i Wiceprzewodniczącego Zarządu Głównego Zw. Zaw. Prac. Transportu Drog. i Lotn. tow. Kozonia — w celu omówienia wytycznych do wykonania planu PKS na rok 1954.

Temu zagadnieniu został poświęcony zasadniczy referat, który wygłosił Dyrektor Centralnego Zarządu PKS inż. Pawłowski charakteryzując zadania planowe na 1954 r. w świetle wyników i niedociągnięć pracy PKS w 1953 r. — oraz wskazując na warunki wykonania tych zadań, którymi są:

1. Walka o obniżenie kosztów własnych;
2. Walka o wzrost wydajności pracy;
3. Walka o podniesienie jakości usług zarówno w pionie eksploatacji, jak i technicznym;
4. Troska o człowieka i zapewnienie mu lepszych warunków pracy.

W referacie podkreślono z naciskiem, iż podstawową metodą w walce o wykonanie planów — jak dotychczas — powinno stać się współzawodnictwo i racjonalizatorstwo. Administracja powinna otoczyć większą opieką ruch współzawodnictwa i zapewnić podejmującym zobowiązania warunki umożliwiające ich wykonanie.

Drugi referat pt. „Zagadnienia zatrudnienia w jednostkach PKS w 1954 r.” wygłosił kierownik działu planowania CZ PKS ob. Kern-Jędrzychowski, wskazując na ograniczenie godzin nadliczbowych zwłaszcza wśród kierowców, a w związku z tym — konieczność wprowadzenia dwuzmianowej pracy kierowców.

Następnie rozwinęła się obszerna i ożywiona dyskusja, w której poruszano wiele zagadnień z całokształtu pracy przedsiębiorstwa.

Z głosów w dyskusji wynikało, iż plan na 1954 r. jest mobilizujący i bardziej realnie opracowany niż w latach poprzednich.

Najtrudniejszym zagadnieniem do rozwiązania w roku 1954 r. będzie wprowadzenie dwuzmianowej pracy kierowców — z uwagi na trudności organizacyjne (zmiana kierowców w czasie dnia pracy) i ukształtowanie się zarobków kierowców, którzy obecnie posiadali znaczną ilość godzin nadliczbowych.

Dalszym zagadnieniem wymagającym uregulowania jest sprawa właściwego systemu premiowania pracowników umysłowych w poszczególnych służbach, systemu, któryby

stanowił zachętę do walki o wydajność i słuszne wynagrodzenie za włożony wkład pracy.

Dalej poruszano zagadnienia awarii, zaplecza technicznego, spraw bytowych pracowników i wiele innych spraw.

Z dyskusji zasługuje na podkreślenie analiza trudności występujących w pracy Ekspozytury, jaką przeprowadził na naradzie ob. Straczyński — kierownik Ekspozytury PKS w Grudziądzu. Obrazowo, z dużą troską i znajomością spraw, nakreślił on trudności, jakie napotyka Ekspozytura w codziennym życiu przy wykonywaniu planu np. jak ciężkie są warunki pomieszczenia taboru i jego obsługi, interwencje różnych instytucji odnośnie nagłych potrzeb przewozowych (co utrudnia pracę planową), sprawy zaopatrzenia pracowników w odzież, regulowanie należności przez bratnie Ekspozytury itd.

Wysunięte na naradzie przez dyskutujących postulaty stały się podstawą do sformułowania przez powołaną specjalnie Komisję wniosków, które zostały przyjęte i akceptowane przez aktywny kierowniczy narady jako wytyczne do realizacji w 1954 roku.

Wnioski te są następujące:

Dla pełnego zabezpieczenia wykonania zadań rocznego planu PKS na 1954 rok we wszystkich elementach, z całkowitym uwzględnieniem rzeczywistych potrzeb gospodarczych transportu, narada aktywów kierowniczego PKS — przyjmując za podstawę do realizacji wytyczne tez II Zjazdu Partii i walkę o przezwyciężenie oraz usunięcie niedociągnięć w transporcie występujących w roku 1953, szczególnie na tle uchwał IX Plenum KC PZPR — uchwala, co następuje:

I. Współzawodnictwo

Doceniając znaczenie współzawodnictwa jako źródła wzrostu wydajności, obniżenia kosztów, podniesienia form pracy, wykorzystania wszelkich rezerw — narada aktywów zobowiązuje Centralny Zarząd PKS, Zarządy Okręgów i Ekspozytury PKS do udzielenia maksymalnej pomocy ruchowi współzawodnictwa w kierunku:

- a) zwiększenia i zapewnienia pełnej realizacji zobowiązań i kontroli ich wykonania;
- b) rozwijania nowych form współzawodnictwa;
- c) szerokiego rozwinięcia współzawodnictwa o podniesienie ilości i jakości produkcji;
- d) pełnego opanowania techniki.

II. Technika

Celem zagwarantowania pionowi eksploatacyjnemu warunków umożliwiających wykonanie zadań przewozowych i poprawienia jakości usług — pion techniczny zapewni planowaną gotowość techniczną pojazdów przez:

1. wykonywanie pełnego zakresu obsługi technicznych;
2. zaostreżenie kontroli nad jakością wykonania obsługi technicznych i napraw bieżących;
3. wprowadzenie stałego ideologicznego i zawodowego doszkalania kierowców i pracowników stacji obsługi, przez opracowanie dokładnych programów i planów realizacji tego szkolenia,
4. podniesienie gotowości technicznej obrabiarek i urządzeń służących do napraw taboru, jak i dokonywania przeładunków;
5. planowe dostawy samochodów do napraw w stanie nadającym się do naprawy bez uprzedniej wymiany części i zespołów;
6. planowe wykonywanie obsługi generalnych w pełnym zakresie przewidzianym normami;
7. stosowanie w szerokim zakresie części regenerowanych przy pełnym wykorzystaniu pomysłów racjonalizatorskich;
8. wprowadzenie turnusowej, na trzy zmiany, pracy w stacjach obsługi z uwzględnieniem najsilniejszej zmiany w czasie największego nasilenia powracających pojazdów do zajezdni;
9. przygotowanie w I kwartale 1954 r. stacji obsługi do wprowadzenia akordu w całej Państwowej Komunikacji Samochodowej;
10. szerokiego popularyzowania podejmowania zobowiązań przez kierowców i pracowników stacji obsługi odnośnie wykonywania pracy bezawaryjnej.

III. Eksploatacja

Dla wykonania planu roku 1954 pion eksploatacji PKS wzmacni nadzór nad jakością produkcji i usług celem zabezpieczenia prawidłowej i ekonomicznej organizacji pracy w transporcie osobowym, towarowym i spedycji — stosownie do potrzeb transportowych wynikających ze wzrostu gospodarczego, a w szczególności przez:

1. opracowanie w CZ PKS do końca I kwartału 1954 r. planu i programów metodycznego szkolenia wewnątrz-zakładowego personelu inżynieryjno - technicznego i służby ruchu — oraz uwarunkowanie awansów, przegrupowań i stabilizacji pracowników tych służb od pomyślnego złożeń przewidzianych programem egzaminów;
2. całkowite oparcie pracy transportu i spedycji o zdefiniowane na każde stanowisko robocze plany produkcyjne, kontrolowane bieżąco w czasie wykonywania;
3. oparcie pracy na maksymalnej ilości taboru o okresowe umowy planowe w powiązaniu z planami przewozowymi terenowych Komisji Planowania Gospodarczego;
4. pogłębienie współpracy z usługobiorcami drogą wymiany uwag i spostrzeżeń na wspólnych naradach produkcyjnych;
5. wprowadzenie systematycznej walki o zmniejszenie ilości godzin nadliczbowych przez analizę i kontrolę prawidłowości zapisów w kartach drogowych, bezpośrednią odprawę kierowców, opracowanie turnusów i w miarę możliwości wprowadzenie pracy na dwie zmiany;
6. pogłębienie współpracy pionów eksploatacji z pionem technicznym;
7. likwidację nadużyć w ruchu pasażerskim przez szeroko stosowaną kontrolę z włączeniem kontroli społecznej;
8. podniesienie jakości usług w zakresie regularności, punktualności, właściwego przystosowania pojazdów, sumiennej obsługi i daleko idącej troski o pasażera, zabezpieczenia ładunku oraz stosowanie właściwych opłat taryfowych;
9. organizowanie nowych ekspozytur i stacji terenowych przy stworzeniu minimalnych warunków pod względem pomieszczeń i wyposażenia, umożliwiających konserwację taboru;
10. wzmożenie wysiłku o podniesienie wydajności pracy brygad przeładunkowych i oparcie pracy na turnusach;

IV. Pion finansowo-księgowy

Dla zagwarantowania ekspozyturom środków finansowych potrzebnych do wykonania zadań wynikających z planu oraz celem wzmocnienia dyscypliny finansowej — pion finansowo-księgowy usprawni swą pracę przez:

1. utrzymywanie środków obrotowych w granicach obowiązujących normatywów;
2. przestrzeganie prawidłowych zasad kredytowania działalności gospodarczej;
3. terminowe rozliczanie należności i zobowiązań z tytułu dostaw, robót i usług;
4. ściśle przestrzeganie obowiązujących zasad rozliczeń z budżetem z tytułu podatków, zysków i strat oraz środków obrotowych;
5. terminowe i zgodne z planem odprowadzanie wygotowanych sum na kapitalne remonty i inwestycje;
6. ściśle przestrzeganie planu funduszy płac w zakresie zaszerzegowań, kontroli wynagrodzeń za godziny nadliczbowe oraz bezwzględne utrzymywanie się w średniej — planowanej płacy;
7. przedkładanie aktywowi polityczno-społecznemu wyników analiz finansowych na zwoływanych w tym celu naradach oraz przedkładanie wniosków wynikających z tych analiz;
8. wzmożenie dyscypliny finansowej w zakresie inwestycji;
9. podniesienie poziomu jakościowego okresowych sprawozdań finansowo - księgowych, tak by dawały one rzeczywisty i rzetelny obraz pracy przedsiębiorstwa;
10. stałe podnoszenie poziomu ideologicznego i zawodowego pracowników służby finansowo - księgowej.

V. Służba inwestycyjna

Uaktywnienie służby inwestycyjnej przez:

1. przyspieszenie wykonania prac przygotowawczych z zakresu dokumentacji technicznej i zapewnienie wykonawstwa inwestycji;

2. opracowanie wniosków i przygotowanie dokumentacji dla adoptowania i rozbudowy istniejących obiektów;

3. wzmożenie kontroli wykonawstwa celem przyspieszenia oddania obiektów do użytku.

Pełna realizacja wytycznych IX Plenum KC PZPR w przedsiębiorstwach Okręgowych PKS w zakresie troski o poprawę warunków bytowych personelu powinna być osiągnięta przez:

- a) stworzenie warunków odpowiadających pod każdym względem wymogom BHP;
- b) zorganizowanie i rozszerzenie istniejących sieci placówek lecznictwa przyzakładowego oraz urządzeń bytowych socjalnych;
- c) bezwzględne wykonywanie wszelkich świadczeń wynikających z Układu zbiorowego pracy, jak również podniesienie jakości tych świadczeń;
- d) rewizję niektórych punktów Układu zbiorowego pracy nie odpowiadających życiowym potrzebom — jak np. uposażenia kierowców na ciągnikach, wyposażenia w odblaski ochronną personelu stacji obsługi oraz pracowników służby ruchu;
- e) ustawienie służby BHP według Uchwały Prezydium Rządu nr 592 oraz przeszkolenie personelu inżynieryjno-technicznego w I kwartale 1954 r.

* * *

Ponadto narada aktywu wysunęła pod adresem Centralnego Zarządu PKS postulat konieczności zwrócenia się do PKPG w sprawie uregulowania działalności terenowych władz odnośnie koordynacji w zakresie:

- a) realizacji planów przewozowych;
- b) kontroli i wydania odpowiednich zarządzeń dla resortów korzystających z usług PKS w sprawie pracy na drugą zmianę oraz pracy w niedziele i święta;
- c) ograniczenia rozdziału taboru dla przedsiębiorstw branżowych na podstawie uzasadnionych wniosków CZ PKS;
- d) urealnienia rozdziału dla zaspokojenia potrzeb pionu technicznego z zakresu obrabiarek, urządzeń i narzędzi.

Z. Jawor

O OBNIŻENIE KOSZTU WŁASNEGO NA ODCINKU TRANSPORTU DROGOWEGO

Artykuł dyskusyjny

IX Plenum Komitetu Centralnego PZPR postawiło jako główne zadanie — osiągnięcie w ciągu najbliższych dwóch lat wydatnego wzrostu stopy życiowej mas pracujących. Dla wykonania powyższego podstawowego zadania Komitet Centralny PZPR wskazał na konieczne między innymi: „pogłębienie systemu oszczędnościowego w całej gospodarce narodowej, a w szczególności wzmożenie walki o obniżenie kosztów własnych, i likwidację przerostów w zatrudnieniu oraz wszelkich przejawów marnotrawstwa”. Wszystkie więc wysiłki gospodarze muszą zmierzać do osiągnięcia tego celu.

Na odcinku transportu drogowego są możliwości — drogą racjonalnej i ekonomicznej eksploatacji taboru przez użytkowników — poważnego obniżenia kosztów ponoszonych w związku z przewozem towarów.

Dotychczasowa praktyka wykazuje bowiem, że pozycja kosztów własnych przewozu nieprawidłowo się kształtuje w związku z opłatami, ponoszonymi przez zainteresowane przewoźnikami jednostki gospodarcze, za przestoje ciężarowego taboru drogowego. Nie posiadamy szczegółowych danych w tym względzie, bo zainteresowane przedsiębiorstwa skrytykują te dane, aby nie wykazać „luzów” w planach kosztów, co zmusiłoby zainteresowane jednostki gospodarcze do pełnej koordynacji planu przewozu ładunków z przeznaczonym na te cele planem środków płatniczych.

Praktyka roku ubiegłego wykazała, że te „luzy” w planach kosztów były bardzo duże i że obniżenie kosztu własnego przewozu towarów jest możliwe drogą realnej kalkulacji kosztów transportu, polegającej na wydatkowaniu sum przeznaczonych na transport środkami obcymi, ściśle związanych z faktycznym przewozem, a nie przestojem taboru pod na i wyładunkiem.

Trudno sobie wprost wyobrazić w jaki sposób poszczególne jednostki gospodarcze, opłacające PKSowi niejednokrotnie zawrotne wprost sumy za przestoje taboru w stosunku do opłat związanych ściśle z wykonywanym przewozem — utrzymać się mogą w planie kosztów przewozu.

Przykładowo przytacza się, że PZGS Ostrołęka zapłacił w m-cu wrześniu 1953 roku sumę 5.100 zł za przestoje taboru PKS pod na i wyladunkiem.

Wydaje się, że resorty gospodarcze przydzielają w planach finansowych podległym jednostkom gospodarczym za dużo pieniężnych środków obrotowych i że plany kosztów związane z realizacją poszczególnych etapów produkcji nie są analizowane, wskutek czego jednostki gospodarcze mają możliwość pokrywać dodatkowe nieplanowe koszty powstałe w związku z nieracjonalną eksploatacją taboru. Można by np. wyliczyć ile PZZ, PZGS, Cukrownie zapłaciły na różnych etapach produkcji za przestoje taboru w transporcie drogowym i w jakiej wysokości powinna być obniżona pozycja kosztów związanych z transportem zboża, ziemniaków, buraków — co w konsekwencji pozwoliłoby na dalsze potanie pieczywa, cukru, ziemniaków i pozwoliłoby realizować w ramach polityki gospodarczej nakreślonej teząmi IX Plenum KC PZPR dalsze potanie szerokiego asortymentu towaru.

Uwagi te odnoszą się również do transportu kolejowego. gdzie postojowe (osiowe) za wagony kolejowe płacone przez poszczególne jednostki gospodarcze przekracza niejednokrotnie sumy wydatkowane na rzeczywiście wykonany przewóz kolejowy.

Zdaniem naszym, sprawa właściwego planowania przez jednostki gospodarcze kosztów związanych z transportem wykonywanym obcymi środkami transportowymi, powinna być obecnie oparta na Instrukcji w sprawie operatywnego planowania przewozu ładunków (Zarządzenie Przewodniczącego PKPG Nr 295 z dnia 12 października 1953 roku) — natomiast plan operatywny kosztów związanych z transportem obcym powinien być oparty na planie operatywnym przewozu masy, sporządzonym zgodnie ze wspomnianą instrukcją. Również i wykonanie wspomnianego planu kosztów przez jednostki gospodarcze powinno być badane ściśle pod kątem widzenia wykonania operatywnego planu przewozu ładunków.

Reasumując powyższe uwagi dla realizacji na odcinku transportu wspomnianej na wstępie tezy IX Plenum Komitetu Centralnego PZPR należałoby:

- 1) plan kosztów transportu obcego w jednostkach gospodarczych planujących przewozy ładunków oprzeć ściśle o plan operatywny przewozu masy, sporządzony zgodnie z Instrukcją w sprawie operatywnego planowania przewozu ładunków (Zarządzenie Przewodniczącego PKPG Nr 295 z dnia 12 października 1953 roku);

- 2) kontrolować jednostki gospodarcze wykonujące przewozy środkami transportu obcego aby sprawdzić, czy realizacja wydatków związanych z kosztami przewozu zgodna jest z wykonaniem operatywnego planu przewozu ładunków (ewent. dodatkowym planem zwiększającym lub zmniejszającym plan przewozu ładunków);

- 3) opłaty poniesione przez jednostki gospodarcze związane z przestojem taboru publicznych przewoźników (analogicznie jak to ma miejsce przy postojach wagonów kolejowych) księgować oddzielnie;

- 4) uniemożliwić całkowicie przerzuty „luzów” gotówkowych środków pieniężnych, powstałych w procesie produkcji obrotu i zaopatrzenia na pokrycie podwyższonych kosztów transportu, wynikających z nieracjonalnej i nieekonomicznej jego eksploatacji.

Zdajemy sobie sprawę, że poruszone zagadnienie ściśle wiąże się z racjonalnym wykorzystaniem taboru, które znalazło niejednokrotnie obszernie omówienie w różnych artykułach na ten temat. My poruszamy ten aspekt związany ze sprawą racjonalnego wykorzystania taboru, który nie znalazł dotychczas szerszego omówienia i wymaga odpowiedniego naświetlenia.

Artykuł niniejszy ma fragmentaryczny charakter i wymaga obszernego omówienia w szczególności ze strony przedstawicieli poszczególnych resortów, w jaki sposób widzą rozwiązanie tego palącego zagadnienia.

mgr. St. Tymiński

NAGMINNE PRZESTOJE TABORU PKS PRZY PRZEWOSIE MIĘSA

Bezproduktywne przetrzymanie samochodów PKS przy przewozie mięsa do chłodni w grudniu 1952 r. uniemożliwiło poszczególnym ekspozyturom PKS wykonanie planów, produkcyjnych, narażając gospodarkę narodową na straty, a pracowników PKS pozbawiając premii.

Przestoje te, mające charakter nagminny, wynikły z braku odpowiedniej organizacji pracy, jak również zneglizowania przez zainteresowane jednostki sprawy racjonalnego i ekonomicznego wykorzystania taboru.

Centralny Zarząd Przem. Mięsnego jak również Centr. Zarz. Przem. Chłodniczego wydały po swej linii odpowiednie zarządzenia, aby nie dopuścić do analogicznych przestojów taboru PKS pod na i wyladunkiem w grudniu 1953 roku.

Mimo jednak tych specjalnych zarządzeń ze strony zainteresowanych Centralnych Zarządów poszczególne Ekspozytury wojewódzkie Centr. Zarz. Przem. Mięsnego również w ubiegłym roku tj. 1953 r. nie przestrzegały w/w zarządzeń dopuszczając do poważnych przetrzymań taboru. Tak więc, między innymi, na 104 godz. 20 min. pracy samochodów PKS w okresie od 1.12 do 15.12.1953 r. dla zakładów mięsnych w Gdyni ilość godzin bezczynnego postoju taboru wyniosła 82 godz. 42 min.

— Jednym z najbardziej charakterystycznych przypadków był fakt przetrzymania pojazdu PKS m-ki Skoda 7.5 ton z 3-ton. przyczepą (zespół 10 ton) z Eksp. PKS Leszno, który — przewożąc mięso dla Kościańskich Zakł. Mięsnych — stał w rozładunku we Włocławku 63 godz. tj. od 4.12 godz. 20.15 do 7.12.53 r. godz. 11.30.

Przetrzymanie pojazdu pod na i wyladunkiem w ilości 63 godzin w jednym tylko przewozie świadczy, że wspomniane Zakłady Mięsne nie wykazują troski o racjonalne wykorzystanie przydzielonego im taboru oraz że posiadają „luz” w planach kosztów, co pozwala im na nieskoordynowanie planu przewozu ładunku z przeznaczonym na te cele planem środków płatniczych.

Celem zarządzenia temu stanu rzeczy na przyszłość należałoby plan kosztów transportu obcego w zainteresowanych jednostkach gospodarczych planujących przewozy ładunków oprzeć ściśle o plan operatywny przewozu masy, sporządzony zgodnie z instrukcją w sprawie operatywnego planowania przewozu ładunków, stanowiącą załącznik do zarządzenia Przewodniczącego Państw. Kom. Plan. Gosp. nr 295 z dnia 12.10.1953 r.

Este

WYRÓŻNIENI PRACOWNICY PKS

W dniu 30 grudnia 1953 roku Dyrektor Centralnego Zarządu PKS nadał odznakę „Przodownika Pracy” niżej wymienionym pracownikom za poważne osiągnięcia we współzawodnictwie, a w szczególności:

1. **Janowi Mocarskiemu** — kierowcy z Ekspozytury PKS w Łomży za to, że na autobusie marki „Leyland” przejechał 305.100 km (norma wynosi 160.000 km) bez naprawy głównej w okresie od listopada 1951 do 31 sierpnia 1953 roku. Ponadto przejechał na ogumieniu 39.400 km ponad normę oraz zaoszczędził 575 litrów paliwa. Plany wykonywał średnio w 125%. Swą czynną postawą we współzawodnictwie pociąga do walki o wydajność pracy innych kierowców.

2. **Henrykowi Janowskiemu** — kierowcy z Ekspozytury PKS w Szczecinie, który plan eksploatacyjny wykonuje średnio w 152%. W ostatnich dwóch latach osiągnął współczynnik gotowości technicznej 0,98 (planowany 0,87) zaoszczędzając równocześnie 859 litrów benzyny. Podjęte w kwietniu 1952 r. zobowiązanie zwiększenia przebiegu na samochodzie „Star 20” — wykonał do dnia 31. X. 1953 roku przejechał na tym samochodzie 101.489 km bez naprawy głównej. Łącznie na czterech oponach marki Stomil przejechał 42.000 km ponad normę. Ponadto bierze udział w dalszym ciągu we współzawodnictwie pod hasłem „Mój samochód świadczy o mnie”.

3. **Janowi Kowalewskiemu** — kierowcy z Ekspozytury w Wałbrzychu za to, że na samochodzie ciężarowym marki Skoda przejechał 140.000 km do naprawy głównej (norma wynosi 108.000 km). Uzyskał znaczne oszczędności na ogumieniu, a ponadto średnio w miesiącu zaoszczędza 50 litrów paliwa. Ob. Kowalewski pracuje w PKS od 1951 r. Posiada on duże wiadomości fachowe, przy czym dalej pracuje nad sobą i chętnie dzieli się swymi wiadomościami i doświadczeniami z towarzyszami pracy.

4. **Lucji Brachaczek** — konduktorce z Ekspozytury PKS w Gliwicach, która we współzawodnictwie bierze udział od 1951 r. W roku 1953 za I i II kwartał zdobyła tytuł najlepszej w zawodzie na terenie swej Ekspozytury. Pracując w PKS od listopada 1950 roku — wyróżnia się uprzejmością

w stosunku do podróżnych i kolegów oraz punktualnością w pracy. Plany osobokilometrów wykonuje średnio w 110%.

5. **Tomaszowi Buksikowi** — pakiemistrzowi z Ekspozytury PKS w Poznaniu, który przeciętnie wykonuje 190% normy. Wyróżnia się on sumienną i dobrą organizacją pracy przy przeładunkach sztuk ciężkich. Dzięki starannej konserwacji powierzonego sprzętu — przedłużony został czas eksploatacji tego sprzętu i przyniosło przedsiębiorstwu poważne oszczędności. Pracuje w PKS od 1950 r. Cieszy się przez cały czas dobrą opinią zarówno w pracy zawodowej jak i społecznej. Posiada duże wiadomości fachowe, którymi dzieli się ze swymi kolegami.

6. **Czesławowi Strożykowi** — brygadziście przeładunkowemu z Ekspozytury PKS w Lesznie za to, że od 1951 był przodującym w pracy zawodowej. Od maja 1952 r. tj. od chwili wprowadzenia nowych norm przeładunkowych — jako jeden z pierwszych podejmuje zobowiązanie przekraczania tych norm. Jest on współinicjatorem współzawodnictwa pod hasłem „przeładunki bez uszkodzeń”. Jego postawa i wyrobienie społeczne zyskały mu autorytet wśród pracowników.

7. **Franciszkowi Ratajczakowi** — robotnikowi przeładunkowemu z tejże Ekspozytury w Lesznie za osiągnięcie średnio normy w 199,4%. Był nagradzany za zajęcie czołowego miejsca we współzawodnictwie. Swym stosunkiem do pracy mobilizuje swych kolegów do przekraczania norm w wysokim procencie.

8. **Janowi Filipiakowi** — robotnikowi przeładunkowemu również z Ekspozytury w Lesznie za to, że podjęte zobowiązanie dla uczczenia 35 rocznicy Wielkiej Socjalistycznej Rewolucji Październikowej wyrabiania normy w 150% — wykonał osiągając 190% normy. Wezwał swych kolegów do podejmowania podobnych zobowiązań. Brygada, w której pracuje ob. Filipiak — zajmowała w każdym kwartale ub. roku przodujące miejsce.

Ryszard Kurek

WZORCOWY KLUB TECHNIKI I RACJONALIZACJI W PKS

W dniu 22 grudnia 1953 roku w obecności przedstawicieli Wydziału Komunikacyjnego KC PZPR tow. Mazura i wiceprzewodniczącego Zarządu Głównego Zw. Zawod. Prac. Transportu Drog. i Lotn. tow. Kozonia został otwarty przy Centralnym Zarządzie PKS wzorcowy Klub Techniki i Racjonalizacji.

Klub ten ma za zadanie nieść pomoc nie tylko dla pracowników PKS, ale i dla pracowników wszystkich pokrewnych zawodów w całym kraju.

W Klubie zorganizowano przyjmowanie i udzielanie porad zarówno w zakresie technicznym, jak i transportowo-spedycyjnym. Klub ponadto opiniuje projekty, udziela po-



Tablica pytań urządzona została na wzór radziecki. Racjonalizatorzy będą pisać na tablicy swoje zapytania, a rzeczoznawcy Klubu — po ich rozpatrzeniu — udzielać będą piśmiennych odpowiedzi.

rad i wskazówek dla racjonalizatorów. Klub w planie swych prac przewiduje cały szereg odczytów, pogadanek ilustrowanych przezroczami i filmami.

Dyżury w klubie są codziennie od godz. 16 do 19. Klub mieści się w gmachu przy ul. Grójeckiej 42a (parter).

Opiekę nad Klubem i kierunkiem jego działalności objęła komórka Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji przy CZ PKS.

Trzeba tu podkreślić, że lokal dla klubu został wydzielony i starannie urządzony. W lokalu klubu wystawiono szereg eksponatów z zakresu racjonalizacji i usprawnień dokonanych w PKS. Ponadto lokal jest przygotowany do udzielania pomocy racjonalizatorom i zgłaszającym się projektodawcom w zakresie wykonywania rysunków technicznych, obliczeń itd.

Klub posiada bogatą bibliotekę techniczną i eksploatacyjną, która jest dostępna dla wszystkich.

Mamy nadzieję, że przy współpracy całego aktywu pracowniczego pionu eksploatacyjnego i technicznego Klub spełni swe zadania przyczyniając się do podniesienia na wyższy szczebel wiedzy technicznej oraz rozwoju myśli i wynalazczości pracowniczey.

Wacław Lubnicki

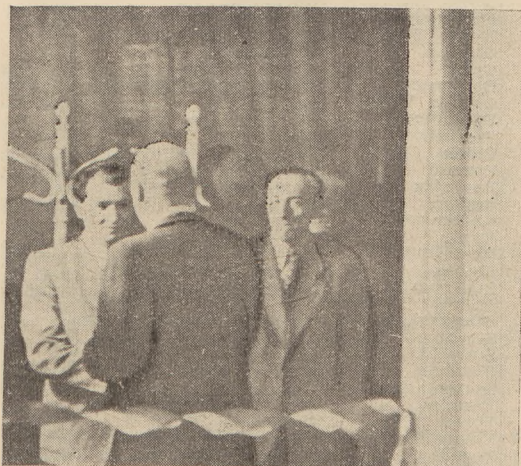
NARADA W SPRAWIE WALKI Z PRÓŻNYMI PRZEBIEGAMI SAMOCHODÓW CIĘŻ.

Dnia 10 grudnia 1953 r. odbyła się narada zorganizowana przez Departament Przewozów Drogowych Min. Transp. Drog. i Lotn. w sprawie realizacji przepisów o wykorzystaniu próżnych przebiegów ciężarowych pojazdów samochodowych w transporcie między osiedlami.

W naradzie tej wzięli udział przedstawiciele: Urzędu Rady Ministrów, Państwowej Komisji Planowania Gospodarczego — dep. Kom. i Łączn., Komendy Głównej MO, Prezydów Wojewódzkich Rad Narodowych, Rady Narodowej m. st. Warszawy i m. Łodzi (Wydziałów Komunikacji Drogowej), Państwowej Komunikacji Samochodowej, Centrali Spółdzielni Transportu oraz zainteresowanych resortów.

Na naradzie — zgodnie z ustalonym porządkiem dziennym — został wygłoszony przez Z-cę Dyrektora CZ PKS do spraw ekspl. inż. Olszewskiego referat sprawozdawczy z działalności placówek spedycyjnych w roku 1953. Następnie zostały omówione przepisy obowiązujące w zakresie walki z próżnymi przebiegami ciężarowych pojazdów samochodowych, z uwagi na mylną i niejednolitą interpretację tych przepisów.

W dalszym ciągu narady rozwinęła się ożywiona dyskusja, w czasie której wskazywano na istniejące trudności w rozwijaniu akcji wykorzystywania próżnych przebiegów oraz wskazywano na potrzebę uregulowania szeregu zagadnień.



Otwarcie wzorcowego Klubu Techniki i Racjonalizacji przy CZ PKS. Chwila wręczania kluczy od lokalu klubu przez Dyrektora CZ PKS — inż. Pawłowskiego (na zdjęciu stoi tyłem) przewodniczącemu zakładowej komórki Stow. Inż. i Techn. — inż. Derlickiemu (na zdjęciu z lewej) w obecności sekretarza POP — tow. Skwarskiego (na zdjęciu z prawej).

Między innymi podkreślono konieczność:

1) szerokiej popularyzacji akcji wykorzystania próżnych przebiegów zwłaszcza wśród kierowców;

2) uregulowania sprawy szybkiego wypłacania premii kierowcom i dyspozytorom oraz kierownikom komórek transportowych za dokonanie przewozu ładunków powrotnych.

Jak wynika z głosów terenu, co zostało potwierdzone na naradzie — Zarządzenie Ministra Transportu Drog. i Lotn. z dnia 29.XI.1952 r. (Monitor Polski nr 103/52) odnośnie omawianej premii nie wszędzie jest stosowane. Niestosowanie tego zarządzenia jest uzasadnione jakoby brakiem zarządzenia uzupełniającego do regulaminu plac kierowców, ogłoszonego w Monitorze Polskim nr 46/52. We wszystkich resortach, powinno być wydane wyjaśnienie do komórek transportowych w terenie, aby premie te były wypłacane, gdyż wtedy staną się rzeczywistym bodźcem do walki z próżnymi przebiegami sam. ciężarowych. Należy sobie bowiem zdać sprawę, iż kierowcom i dyspozytorom przypada szczególnie ważna rola w likwidacji próżnych przebiegów;

3) zorganizowania narad we wszystkich resortach, na których powinny być omówione zagadnienia ekonomicznej eksploatacji samochodów ciężarowych w ruchu zamiejscowym, a równocześnie powinny być wyczerpująco omówione rola i zadania placówek spedycyjnych w zakresie wykorzystania próżnych przebiegów.

W związku z wysunięciem na naradzie postulatu szerzej popularyzacji organizowania wykorzystania próżnych przebiegów i wobec tego, że ogłoszenia o urachamianiu placówek spedycyjnych ukazują się dopiero po pewnym okresie czasu — istnieje potrzeba szybkiego informowania ogółu transportowców, a szczególnie kierowców i dyspozytorów, o działających już placówkach. Zadanie to powinny spełniać komórki transportowe w poszczególnych przedsiębiorstwach. W razie otwierania nowych placówek placówki PKS powinny kierować zawiadomienia do tych przedsiębiorstw za pośrednictwem Wydziałów Komunikacji Drogowej.

Na dzień 1 stycznia 1954 sieć placówek spedycyjnych w liczbie 75 obejmuje główne szlaki komunikacyjne. Wykaz tych placówek spedycyjnych wraz z adresami podajemy poniżej sądząc, iż ułatwi to zgłaszanie się kierowców w tych placówkach, a także ułatwi komórkom transportowym awizowanie wysyłanych samochodów. J. C.

I-SZY OGÓLNOKRAJOWY ZJAZD KIEROWCÓW SAMOCHODÓW „STAR“ — 100 TYSIĘCZNIKÓW

Wiadomość o I-szym Ogólnokrajowym Zjeździe Kierowców Samochodów „Star“ — 100 tysięczników, wzbudziła szerokie zainteresowanie wśród wszystkich pracowników transportu samochodowego.

Do organizatorów Zjazdu (Redakcja Tygodnika „Motor“ przy współudziale Naczelnej Organizacji Technicznej, Polskiego Związku Motorowego i Zw. Zaw. Prac. Transp. Drog. i Lotn.) wpływa wiele zapytań w sprawie szczegółów organizacyjnych. Poszczególne przedsiębiorstwa i zakłady transportowe nadsyłają listy przodujących kierowców, którzy przejechali na swoich „Starach“ co najmniej 100 tysięcy km bez naprawy głównej.

Z PKS-u zostało zgłoszonych 18-stu kierowców. Wśród nich na czoło wybijają się: **Bolesław Janiszewski** ze stacji terenowej PKS w Kluczborku, który przejechał na „Starze“ 157.000 km i **Stanisław Woroniec** z towarowej ekspozytury PKS w Jeleniej Górze, który uzyskał na swoim samochodzie 146.862 km bez naprawy głównej.

Ministerstwo Górnictwa zgłosiło dotychczas 20 kierowców, a PTŚL — ośmiu. Transport żywnościowy reprezentować będzie na Zjeździe około 20 kierowców. Dalsze zgłoszenia napływają.

Niezależnie od kierowców w Zjeździe wezmą udział jako obserwatorzy wybitni znawcy zagadnień transportu samochodowego, którzy podzielą się z kierowcami swoimi doświadczeniami.

Zjazd odbywać się będzie w dniach 19 i 20 lutego br. w salach Naczelnej Organizacji Technicznej w Warszawie przy ul. Czackiego 3/5. Program obrad przewiduje referaty: przedstawiciela Fabryki Samochodów w Starachowicach, przedstawiciela CZ PKS — jako największego użytkownika oraz przedstawiciela NOT-u.

Poszczególni kierowcy w dyskusji powiedzą o właściwym sposobie eksploatacji „Starów“, wskażą na zaobserwowane błędy i niedociągnięcia konstrukcyjne i produkcyjne itp.

Wszystkim zainteresowanym, którzy nie dopełnili jeszcze formalności zgłoszeniowych przypominamy, że imienne listy kierowców - kandydatów na Zjazd należy przesyłać natychmiast na adres: redakcja tygodnika „Motor“ — Warszawa — ul. Sienkiewicza 4. Niezależnie od tego, trzeba uzyskać od rzeczoznawców PZM orzeczenie oceny technicznej pojazdu, który uzyskał co najmniej 100 tys. km bez naprawy głównej. W tym celu należy uporządkować dokumentację eksploatacji.

Delegaci, którzy przybędą na Zjazd otrzymają zakwaterowanie w jednym z hoteli miejskich. Do ich dyspozycji oddane zostaną specjalne autobusy. Przyjazd delegatów na Zjazd nie powinien nastąpić później jak dnia 18 lutego wieczorem. W tym dniu megafony na wszystkich dworcach warszawskich podawać będą przyjeżdżającym nazwę i adres hotelu, który będzie oczekiwać na ich przyjęcie.

K. Radwan

SPIS PLACÓWEK SPEDYCYJNYCH WG STANU NA DZIEŃ 1.I.1954.

L. p.	Miejscowość	Adres	Nr telefonu
1	Białystok	Szosa Żółtowska	32-81
2	Bielsko-Biała	P. K. W. N. 54	31-32
3	Bydgoszcz	Al. Gen. Stalina 58	14-26, 14-25
4	Bytom	Staszica	41-73
5	Chełm Lubelski	Młodawska 4	314
6	Chojnice	Dworcowa 20	672
7	Ciechanów	St. Kol. Budyn. 17	540
8	Częstochowa	Kraśnińskiego 14/24	13-14, 24-2
9	Dębica	Rynek 22	127
10	Dzierżoniów	Botwina 18	21-15
11	Elbląg	Pl. Grunwaldzki 4/5	23-59
12	Gdańsk	Jedności Robotn. 7	337-05
13	Gdynia	Jana z Kolna 24	45-14
14	Gliwice	Toszecka 9	50-66, 41-43
15	Gniezno	Witkowska 9/11	17-74
16	Gorzów Wlkp.	W. Wasilewskiej 41	338
17	Grudziądz	Mickiewicza 42/48	13-75
18	Inowrocław	Dworcowa 15	2151-3
19	Jelenia Góra	1 Maja 39	23-05
20	Kalisz	Pl. 1 Maja 10	14-65
21	Kielce	Sienna 4	15-50
22	Kłodzko	Bohaterów Getta 25	25-36
23	Konin	Armii Czerwonej 56	222
24	Koszalin	Zwycięstwa 4	931
25	Kraków	Cystersów 15	552-62
26	Krosno	Czajkowskiego 123	148
27	Kutno	Przemysłowa 2	806
28	Kwidzyn	Topolowa 2	156
29	Legnica	Gen. Świerczew. 27	423
30	Leszno	Stalina 9	528
31	Lublin	Przemysłowa 10	41-34
32	Łomża	Gen. Świerczew. 30	108
33	Łódź	Worcella 17/19	121-73
34	Malbork	Jasna 11	301
35	Mława	Mickiewicza 20	130
36	Mragowo	Oficerska 160.	113
37	Nowa Sól	Garbarska 4/5	470
38	Nowy Targ	Kolejowa 2	183
39	Nowy Sącz	Sienkiewicza 45	670
40	Olsztyn	Stalingradzka 75	33-29
41	Opole	Armii Ludowej 8	978, 23-54
42	Ostrowiec	Hanki Sawickiej 40	491
43	Ostrów Wlkp.	Kaliska 59	361
44	Pabianice	Piotra Skargi 51	194
45	Piotrków	Stalina 46	15-91
46	Płock	Jachowicza 40	17-65
47	Poznań	Towarowa 39/43	89-46
48	Racibórz	Środkowa 5	760
49	Radom	22 Lipca	34-71
50	Radomsko	Reymonta 22	303
51	Rypin	Pl. Sienkiewicza 11	20
52	Rzeszów	Grottgera 6	15-59
53	Ślupsk	Wojska Polskiego 42	22-45
54	Stalinogród	Sobieskiego 1	312-25
55	Stalowa Wola	1 Sierpnia	68
56	Stargard. Szczec.	Warszawska 16	343
57	Starogard Gd.	Pl. 1 Maja 2	252
58	Suwałki	Lenina 3	232
59	Szczecin	5 Lipca 13/14	79-32
60	Szczecinek	Buczka 12	695
61	Tarnów	Pl. Kazimierza 2	446
62	Tczew	Dworcowa 16	12-67
63	Tomaszów	Armii Czerwonej 35	26-73
64	Toruń	Dąbrowskiego 26	14-23, 377
65	Turek	Kaliska 45	183
66	Wałbrzych	Lewartowskiego 2	30-11
67	Wałcz	Leśna 3	434
68	Warszawa	Towarowa 23	671-81
69	Wieluń	Ślaska 11	467
70	Włocławek	Warszawska 4/6	17-01
71	Wrocław	Kościuszki 133	57-23
72	Zamość	Partyzantów 55	262, 306
73	Zawiercie	Słowackiego 1/3	178
74	Zduńska Wola	Łaska 36	171
75	Zielona Góra	Bema 1	367, 723

RZECZOZNAWCY WYMIENIAJĄ DOŚWIADCZENIA

DO SILNIKÓW GAZ-MM MOŻNA ZAKŁADAĆ
TYLKO TŁOKI NOWEGO TYPU

Wraz z kolegami przyjąłem z radością pojawienie się na łamach „Motoryzacji” rubryki „Rzeczoznawcy wymieniają doświadczenia”. Uważamy wszyscy, że wymiana poglądów doświadczeń między rzeczoznawcami jest konieczna, a pod tym względem rubryka powyższa powinna spełnić swoje zadanie.

W związku z tym przesyłam poniższą notatkę.

Na terenie naszego kraju znajduje się w eksploatacji pewna ilość samochodów GAZ-AA. Nie wszystkim jednak użytkownikom a co gorsze nie wszystkim zakładom naprawczym — wiadomym jest, że w pojazdach tych stosowane są 2 typy silników a mianowicie GAZ-AA i GAZ-MM.

Pierwsze silniki typu MM w samochodzie GAZ-AA zostały oddane do eksploatacji w okresie drugiego stalinowskiego planu pięcioletniego. Fabryka samochodów w Gorkim zaczęła wypuszczać wówczas równolegle dwie serie samochodów 1,5 tonowych: jedną z silnikiem typu AA, drugą z silnikiem MM. Silniki te wymiarowo są bardzo do siebie podobne, ale w silniku MM powiększono stopień sprężania z 4,2 na 4,6 oraz obroty (odpowiadające mocy maksymalnej) z 2600 do 2800 obr/min., co w rezultacie zwiększa moc z 42 KM do 50 KM. W związku z tym uległy również wzmocnieniu poszczególne elementy silnika m. in. wał wykorbiony i tłoki.

Wał wykorbiony silnika MM posiada większe średnice czopów, oprócz tego posiada przeciwwagi, których brak w wale typu AA. Tłoki zostały wzmocnione przez odpowiednie uźebrowanie (główne wymiary zewnętrzne te same). W Związku Radzieckim istniał nawet przed laty okólnik zabraniający używania tłoków starego typu, (bez uźebrowania wzmacniającego) do silników typu MM, ponieważ zbyt częste były wypadki ich pęknięcia.

W ostatnim miesiącu zaszedł znowu w naszym Okręgu wypadek pęknięcia tłoka w silniku GAZ-MM w warunkach wykluczających istnienie innych przyczyn poza wadą konstrukcyjną (stary typ tłoka) przy czym przekonaliśmy się, że w wielu zakładach naprawczych powyższe szczegóły nie są znane. Równocześnie w handlu znajduje się pewna ilość oryginalnych tłoków starego typu.

Reasumując: zakłady naprawcze powinny zwrócić na powyższe dane uwagę i wysnuć odpowiednie wnioski, by w przyszłości nie dopuścić do przykrych awarii silników, których powodem będzie pękanie zbyt słabych tłoków. **Do silników GAZ-MM można zakładać tylko tłoki nowego typu.**

inż. Zdzisław Arnold
(Bydgoszcz)

RÓŻNE INFORMACJE

W SPRAWIE OPŁAT ZA UŻYWANIE POJAZDÓW
SAMOCHODOWYCH JEDNOSTEK GOSPODARKI
USPOŁECZNIONEJ PRZEZ PRACOWNIKÓW TYCH
JEDNOSTEK DLA CELÓW NIESŁUŻBOWYCH

W związku z zarządzeniem Ministra Transportu Drogowego i Lotniczego z dnia 8.VII.1953 r. ogłoszonym w Dzienniku Taryf i Zarządzeń Komunikacyjnych Nr 13 poz. 129 w sprawie opłat za używanie pojazdów samochodowych jednostek gospodarki uspołecznionej przez pracowników tych jednostek dla celów niesłużbowych powstały w terenie wątpliwości, co do sposobu obliczania należności, mianowicie, czy należy przejechane kilometry dzielić przez 15 i z wyniku tego dzielenia ustalać ilość godzin wynajmu pojazdu oraz czy w wynajmie godzinowym należy pobierać opłaty za przekroczenie norm na i wyładunkowych.

Z uwagi na powstałe wątpliwości Ministerstwo Transportu Drogowego i Lotniczego wyjaśniło, iż opłaty za używanie pojazdów ciężarowych przez pracowników dla celów niesłużbowych (Dz. Taryf i Zarządzeń Komunikacyjnych Nr 13 poz. 129) powinny być stosowane z uwzględnieniem postanowień zawartych w § 55 ust. 5 Taryfy — gdy pojazd przejechał więcej niż 15 km na godzinę wynajmu, to opłaty

oblicza się za tę ilość godzin jaka wypada z podzielenia sumy przejechanych kilometrów przez 15. Tak obliczone godziny taryfowe zaokrągla się przez opuszczenie przekroczonego czasu do 15 minut, a podwyższenie do pełnej godziny czasu ponad 15 minut.

Dopłaty z ust. 7 § 55 Taryfy można nie stosować, o ile czas przekroczenia norm czasu na czynności ładunkowe mieści się w opłaconym czasie wynajmu.

S. T.

ZNIESIENIE PODZIAŁU STACJI BENZYNOWYCH

Z dniem 1 stycznia 1954 r. został zniesiony przez Centralę Produktów Naftowych podział stacji benzynowych na stacje sprzedające paliwa płynne i oleje na bony towarowe dla przedsiębiorstw uspołecznionych i stacje benzynowe sprzedające towar za gotówkę.

Podział wprowadzony kilka miesięcy temu miał na celu zapobieżenie kolejkom pod stacjami i zapewnienie samochodom sektora uspołecznionego szybkiej i sprawnej obsługi. Doświadczenie zaprzeczyło jednak celowości takiego podziału. Kolejki pod stacjami nie zmniejszyły się, a samochody musiały częstokroć znacznie przedłużać dojazdy dla pobrania benzyny we właściwej stacji. Poza tym trudno było tak podzielić stacje, by zadość uczynić wymagom zaopatrywania się w najbliższym punkcie nie tylko samochodom należącym do przedsiębiorstw uspołecznionych. Niewystarczająca jeszcze sieć stacji powoduje powstawanie kolejek, zwłaszcza że tempo wzrostu ilości kursujących samochodów — szczególnie w dużych miastach — jest większe, niż możliwość rozszerzania sieci stacji benzynowych.

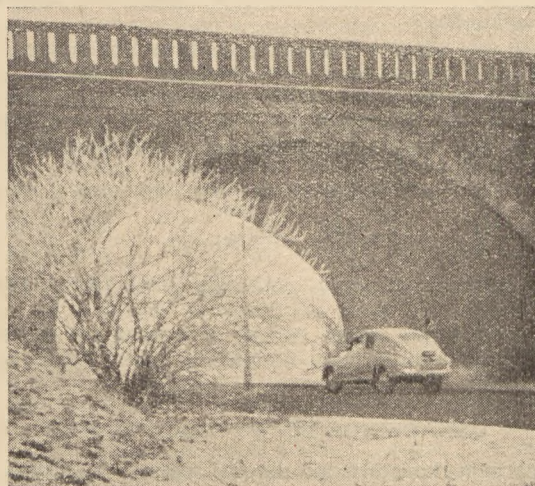
Dla częściowego choćby usprawnienia pobierania paliwa obsługa stacji musi wyteńczyć swe wszystkie siły, by czas pobierania paliwa zmniejszyć do minimum i nie dopuścić do marnotrawienia czasu kierowcy i wozu przez nieproduktywny postój w oczekiwaniu na załatwienie zakupu.

C. K.

ZMIANA STREF SPRZEDAŻY ETYLINY

Centrala Produktów Naftowych zdecydowała zmianę dotychczasowych stref, w których sprzedawana była benzyna etylizowana (etylina). W najbliższym czasie etylina wprowadzona będzie do sprzedaży w województwach: bydgoskim, gdańskim i olsztyńskim — zamiast województw południowych. Etylina wprowadzona będzie do sprzedaży w miarę wyczerpywania się zapasów mieszanek benzynowo-spirytusowo-benzolowych.

Odbiorcy wymienionych województw powinni zapoznać się z przepisami obchodzenia się z etylina — tj. benzyną zawierającą dodatek płynu etylowego, środka trującego — i zachować maksimum ostrożności przy manipulacji magazynowej, garażowej itd. Kierownicy komórek transportowych powinni zapoznać wszystkich pracowników, których praca związana jest z etylina, z przepisami zawartymi w instrukcji PKPG z dnia 25.I.1952 — „Zachowania bez-



Na pierwszym śniegu

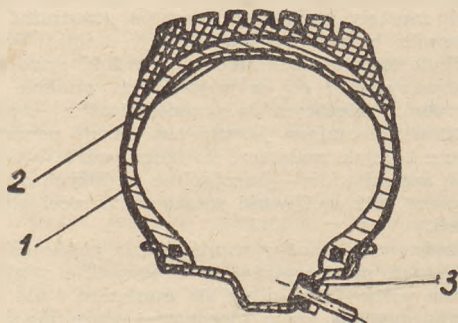
pieczeństwa przy dystrybucji etyliny". Przepisy te zostały ogłoszone w Monitorze Polskim Nr A-13 pod poz. 147.

Niezależnie od przepisów urzędowych obszerne wiadomości o etylinie i sposobach obchodzenia się z nią zamieszczone zostały w zeszycie nr 11 „Motoryzacji” w artykule ob. mgr Lípki.

ZE ŚWIATA

OPONA SAMOCHODOWA BEZ DĘTKI

Pasjonujące od dawna świat samochodowy zagadnienie nieużywania dętek wprowadziła ostatnio w życie wytwórnia Dunlop Rubber Co. Wytwórnia ta po szeregu prób uzyskała w maju br. rozwiązanie opony bez dętki. Budowa tej opony zapewnia utrzymanie powietrza także w przypadku jej przebicia.



Rys. 1. Schematyczny przekrój nowej opony bez dętki: 1 — gumowe wyłożenie wnętrza opony; 2 — wkładka uszczelniająca ewentualne przebicia; 3 — uszczelka zaworu powietrznego.

Rys. 1 pokazuje schematyczny przekrój tej nowej opony. Zamiast dętki zastosowano tu gumowe wyłożenie wnętrza opony (1) posiadające taką samą grubość jak zwykła dętka. Jako zabezpieczenie w przypadku przebicia opony dano wkładkę (2) ze specjalnego rodzaju gumy.

Wyłożenie (1) nie pozwala na przenikanie powietrza przez tworzywo opony, natomiast wkładka (2) w przypadku przebicia opony (np. przez gwóźdź) dokładnie obejmuje przebijający przedmiot nie pozwalając na ucieczkę powietrza.

Po usunięciu przebijającego przedmiotu materiał wkładki (2) dokładnie uszczelnia otwór.

Nowa opona jest zakładana na zwykłe tarcze z tym, że w otwór tarczy przeznaczony na zawór powietrzny należy zamocować zawór ze specjalną gumową uszczelką (3).

Jeśli zaś idzie o uszczelnienie krawędzi opony na obrzeżach tarczy, to nacisk krawędzi opony jest wystarczający dla zapewnienia szczelności.

Wytwórnia Dunlop Rubber Co rozpoczęła już produkcję tego typu opon w następujących wymiarach:

5.00 — 14	5.75 — 16	5.40 — 15 CT
5.25 — 16	6.00 — 16	5.70 — 15 CT
5.50 — 16	6.50 — 16	7.10 — 15 CT
5.50 — 16	5.20 — 13 CT	7.60 — 15 CT

Koszt zakupu opony nowego typu jest narazie 20% wyższy od łącznej ceny normalnej opony i odpowiedniej dętki.

URZĄDZENIE DO WYWAŻANIA KÓŁ

Operacją końcową po każdej naprawie ogumienia czy tarczy koła jest wyważenie kompletnego koła. Wyważenie koła jest konieczne dla stwierdzenia, czy ciężar kompletnego koła jest równomiernie rozłożony

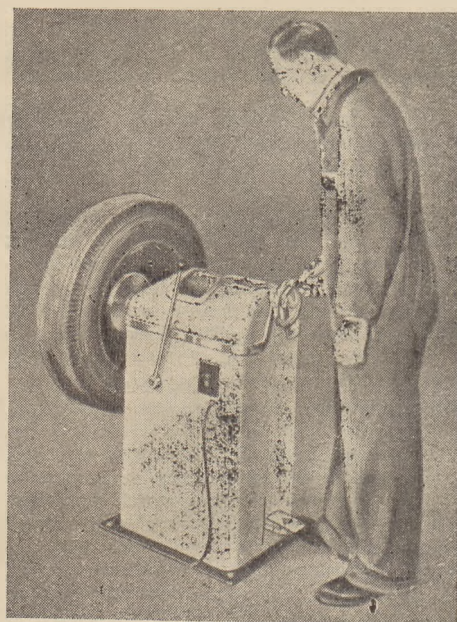
i czy przy obracaniu koła nie powstają siły powodujące chybotanie koła (tzw. shimmy). Stosuje się tu wyważanie statyczne i wyważanie dynamiczne. Do prac tych służą specjalne urządzenia produkowane przez różne wytwórnie.

Rys. 2 pokazuje tego rodzaju urządzenie wyprodukowane przez niemiecką wytwórnię HPA.

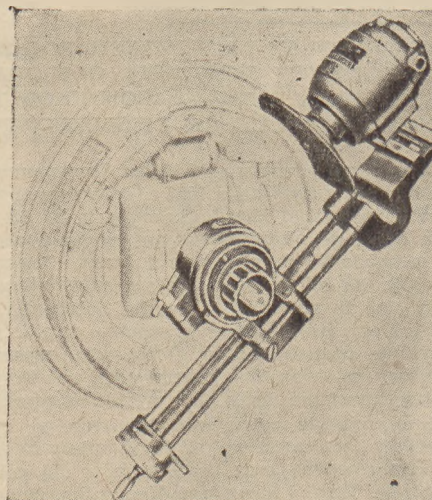
Urządzenie posiada silnik elektryczny pozwalający napędzać sprawdzane koło z prędkością obrotową odpowiadającą szybkości 110 km/godz.

Na wierzchu obudowy znajduje się skala, na której można odczytać wielkość niewyważenia oraz znaleźć miejsce, w którym należy zamocować ciężarek wyważający. Ciężarki te wchodzi w wyposażenie przyrządu.

Posługiwanie się tym urządzeniem jest bardzo łatwe. Wystarczy kilkanaście minut, aby dokładnie zapoznać się z pracą na tym przyrządzie i móc prowadzić próby kontrolne.



Rys. 2. Przyrząd do statycznego i dynamicznego wyważania kół i opon samochodowych. Fotografii omyłkowo zamieszczono w zeszycie nr 1 — styczeń 54, jako ściernicę do wyrównywania powierzchni okładzin hamulcowych. Rysunek ściernicy podajemy niżej:



Rys. 3. Specjalna ściernica naprawcza do wyrównywania powierzchni okładzin hamulcowych (patrz wzmiankę w zeszycie nr 1 — styczeń 1954 r.).

25. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa wydane przez Wydział Komunikacyjny w Warszawie w roku 1950 na nazw. Czesław Łopuszański zam. Kolno, ul. Łomżyńska 20.
26. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa nr 124 wydane przez PMRN w Bielsku Podlaskim w roku 1952 na nazw. Stefan Tomczuk zam. we wsi Moskiewce pow. Bielsk Podlaski.
27. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa nr 1540 wydane przez Wydział Komunikacyjny w Łodzi na nazw. Czesław Przewoźny zam. w Łodzi, ul. Nowotki 41a.
28. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. III nr 7071 wydane przez Wydział Komunikacyjny w Warszawie w roku 1947 na nazw. Franciszek Mikitiuk zam. w Warszawie, ul. Obożna 11/12.
29. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IV nr 0029 wydane przez PMRN w Sopocie w roku 1950 na nazw. Mirosław Gąsecki zam. w Sopocie, ul. Stalina 779.
30. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa nr 0050 wydane przez PMRN w Zabrzu w roku 1953 na nazw. Bronisław Ziarno zam. Mikołczyce, ul. Lenina 54.
31. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa nr 0169 wydane w roku 1950 na nazw. Józef Bilski zam. w Kazimierzu, ul. Krótka 15.
32. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa nr 4298 wydane w roku 1949 na nazw. Zygfryd Kuniecki zam. w Poznaniu, ul. Trzebiatowska 27.
33. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa nr 1766 wydane w roku 1951 na nazw. Stanisław Strugiński zam. we Wrocławiu, ul. Niemcewicz 22/23.
34. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa nr 0023 wydane przez PMRN w Zawierciu w roku 1951 na nazw. Stanisław Wieczorek zam. w Łazach, ul. Żeromskiego 8 pow. Zawiercie.
35. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa nr 0074 wydane przez PMRN w Stalinogrodzie w roku 1949 na nazw. Antoni Morgała zam. w Szopienicach, ul. Warszawska 77.
36. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa wydane przez Wydział Komunikacyjny w Warszawie w roku 1952 na nazw. Krzysztof Krauss zam. w Warszawie, ul. Akademicka 5.
37. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IV nr 15153 wydane przez PMRN w Chrzanowie w roku 1953 na nazw. Tadeusz Koc zam. w Warszawie, ul. Wilcza 19/20.
38. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. I nr 796 wydane przez PMRN w Poznaniu w roku 1949 na nazw. Bolesław Włodarski zam. w Poznaniu, ul. Haspicza 20/6.
39. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa wydane przez Wydział Komunikacyjny w Warszawie w roku 1948 na nazw. Ryszard Konradzki zam. w Warszawie, ul. Puławska 6.
40. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa wydane na nazw. Maksymilian Wieczorek zam. w Siemianowicach ul. Barbary 6/3.
41. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa nr 0186 wydane w roku 1951 na nazw. Aleksander Tyłenda zam. w Lubsku, ul. Krakowskie Przedmieście 3.
42. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. II wydane przez PMRN w Gdańsku w roku 1949 na nazw. S. Stefański zam. Koźłowa-Góra, ul. Oświęcimska 6.
43. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa nr 0097 wydane w roku 1951 na nazw. Stanisław Bezwerchny zam. w Ruszowie pow. Zgorzelec, ul. Nadrzeczna 2.
44. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa nr 0077 wydane w roku 1951 na nazw. Jan Dudniczek zam. w Chorzowie, ul. Św. Barbary 15.
45. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. III nr 0144 wydane przez PMRN w Legnicy w roku 1952 na nazw. Unte Werner zam. w Legnicy, ul. Złotoryjska 86.
46. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. III nr 243 wydane przez PMRN w Żarach w roku 1952 na nazw. Marian Nitka zam. Zajączek p-ta Lipinki pow. Żary woj. Zielonogórskie.
47. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa nr 0184 wydane przez PMRN w Żarach w roku 1952 na nazw. Henryk Wędrucha zam. w Żarach, ul. Zgorzelicka 19.
48. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa nr 02077 wydane przez PMRN w Gliwicach w roku 1953 na nazw. Adam Kapela zam. w Gliwicach, ul. Łabędzka 45.
49. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIb nr 6007 wydane przez PMRN w Radomiu w roku 1953 na nazw. Janina Szara zam. Franciszków gm. Wdanów pow. Radom.
50. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa nr 0089 wydane przez PMRN w Myślenicach w roku 1952 na nazw. Józef Korabik zam. Tokarnia 74 pow. Myślenice.
51. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa nr 0651 wydane w roku 1951 na nazw. Piotr Dziubański zam. w Bytomiu, ul. Piekarska 53.
52. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa nr 0058 wydane przez PMRN w Kielcach w roku 1952 na nazw. Iwan Stanisław zam. w Kielcach, ul. 18-go Maja 11/14.
53. ZAGUBIONO prawo jazdy nr 0123 wydane w roku 1949 na nazw. Edmund Boroniowski zam. w Bydgoszczy, ul. Lenartowicza 4.
54. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa nr 1099 wydane w roku 1951 na nazw. Henryk Bujacz zam. w Szczecinie, ul. Dzierżona 47.
55. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa nr 1643 wydane w roku 1949 na nazw. Kazimierz Siłkowski zam. Szczecin, ul. Pogodna 28.
56. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa nr 0411 wydane przez PMRN w Zawierciu w roku 1950 na nazw. Edmund Matola zam. w Zawierciu, ul. Topiel 9.
57. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa nr 0039 wydane przez PMRN w Tarnowie w roku 1953 na nazw. Józef Tchoń zam. Podgórska Wola pow. Tarnów.
58. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa nr 0080 wydane przez PMRN w Tarnowie w roku 1951 na nazw. Józef Frączek zam. w Łukowie, pow. Tarnów.
59. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa nr 1636 wydane przez Wydział Komunikacyjny w Łodzi w roku 1953 na nazw. Jan Prokatyna zam. w Łodzi, ul. Mokra 8.
60. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. III nr 0357 wydane przez PMRN w Tarnowskich Górach w roku 1953 na nazw. Donat Pałac zam. p-ta Hyżne pow. Rzeszów.
61. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. II nr 0006 wydane przez PMRN w Starachowicach w roku 1950 na nazw. Edward Samborski zam. Wąchock — Bugaj 62 pow. Ilża woj. Kieleckie.
62. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa nr 0059 wydane przez PMRN w Zamościu w roku 1953 na nazw. Mieczysław Hilcher zam. we wsi Sitaniec pow. Zamość.
63. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. II nr 0015 wydane przez b. Zarząd Miejski w Sopocie w roku 1948 na nazw. Roman Banaś zam. w Sopocie, ul. B. Bieruta 39/1.
64. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa nr 0140 wydane przez PMRN w Toruniu w roku 1953 na nazw. Mieczysław Mieczkowski zam. Wielki Rów 13.
65. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. I nr 0020 wydane przez b. Starostwo Pow. w Jędrzejowie w roku 1949 na nazw. Leopold Kamiński zam. w Jędrzejowie, ul. 14-go Stycznia 39.
66. ZAGUBIONO prawo jazdy nr 0223 wydane przez PMRN w Stalinogrodzie w roku 1949 na nazw. Zygmunt Adamczyk zam. w Stalinogrodzie, ul. Warszawska 32/5.
67. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa nr 0167 wydane w roku 1949 na nazw. Stanisław Szymczyk zam. w Częstochowie, ul. Brzezińska 14/8.
68. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa nr 0001 wydane przez PMRN w Stalinogrodzie w roku 1952 na nazw. Marek Rzepecki zam. w Stalinogrodzie, ul. Astrów 8/4.
69. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa nr 0500 wydane przez Starostwo Pow. w Bielsku Białej w roku 1949 na nazw. Kazimierz Kubica zam. w Bielsku Białej, ul. B. Prusa 3/1.
70. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa nr 78 wydane przez PMRN w Stalinogrodzie na nazw. Alfred Szuba zam. Stalinogród-Ochojec, ul. Stalingradzka 64.
71. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa nr 0133 wydane przez PMRN w Tarnowie w roku 1949 na nazw. Józef Szymaszek zam. w Tarnowie, ul. 18-go Stycznia.
72. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa nr 367 wydane przez PMRN w Szczecinie w roku 1950 na nazw. Mieczysław Zarzecki zam. w Szczecinie, ul. Bohaterów Warszawy 107/9.
73. ZAGUBIONO prawo jazdy wydane na nazw. Emil Kujas zam. w Szczecinie, ul. Nadkańca 13/3.
74. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. III nr 0169 wydane przez PMRN w Gliwicach w roku 1951 na nazw. Jerzy Szendzielosz zam. w Gliwicach, ul. Wiejska 50.
75. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa wydane przez PMRN w Opolu w roku 1952 na nazw. Horst Kłosa zam. w Opolu, ul. Okrzei 5.
76. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. II nr 2342 wydane przez Wydział Komunikacyjny w Warszawie w roku 1949 na nazw. Stefan Świniarek zam. w Warszawie, ul. C. Śniegockiego 5/5.

77. ZAGUBIONO prawo jazdy nr 24981 wydane przez Wydział Komunikacyjny w Warszawie w roku 1951 na nazw. Stefan Rymarkiewicz zam. w Jeleniej Górze ul. Wojska Polskiego 48/6.
78. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. II nr 0021 wydane przez PMRN w Pszczynie w roku 1950 na nazw. Augustyn Mych zam. Urbanowice, ul. Mikotowska 190.
79. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. III nr W-2778 wydane przez Wydział Komunikacyjny w Warszawie w roku 1952 na nazw. Jerzy Palmowski zam. w Warszawie, ul. Kamienna 17/13.
80. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa nr 0065 wydane przez PMRN w Starachowicach ul. Niska 17 na nazw. Błaszczyk Henryk.
81. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. III nr 1154 wydane przez PMRN we Wrocławiu w roku 1949 na nazw. Zbigniew Tomasiak zam. we Wrocławiu, ul. Mikołaja 53/3.
82. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. I nr 0004 wydane w roku 1949 na nazw. Józef Sawala zam. Poznań, 20. Przemirów.
83. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. III wydane przez Starostwo Pow. w Koszalinie w roku 1949 na nazw. Mieczysław Poliwka zam. w Koszalinie, ul. Stalingradzka 4/2.
84. SPALONO książeczkę rejestracyjną na samochód marki DKW nr H-52112 wydana na nazw. Jan Szymon zam. Krosno Odrz. grom. Hyże 30.
85. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. II nr 1232 wydane przez PMRN w Krakowie w roku 1949 na nazw. Tadeusz Rusek, zam. w Krakowie, ul. Kotlarska 6.
86. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. I nr 0772 wydane przez PMRN w Krakowie w roku 1949 na nazw. Roman Sikorski zam. w Kraków-Podgórze, ul. Rynek 11.
87. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. III nr W-3438 wydane przez Wydział Komunikacyjny w roku 1952 na nazw. Zygmunt Zadurski zam. w Warszawie, Jednostka Wojsk. 3688.
88. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa nr 0025 wydane przez PMRN w Zgorzelcu w roku 1951 na nazw. Józef Kisa zam. w Ruszowie pow. Zgorzelec, ul. Zagańska 21.
89. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. II wydane przez Wydział Komunikacyjny w roku 1949 na nazw. Jan Kraszewski zam. Osada Helenówek k. Pruszkowa.
90. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. I nr 0753 wydane przez Wydział Komunikacyjny w roku 1949 na nazw. Władysław Świągulski, zam. w Łodzi, ul. Uprawnia 14.
91. ZAGUBIONO prawo jazdy nr 0129 wydane w roku 1950 na nazw. Franciszek Greń zam. Wrocław 20 p-ta Oltaizyn.
92. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. II nr 0020 wydane przez PMRN we Wrocławiu w roku 1948 na nazw. Chwalimir Wilczewski zam. we Wrocławiu, Krzycka 7a/3.
93. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa nr 0482 wydane przez b. Zarząd Miejski w Sosnowcu w roku 1949 na nazw. Józef Sajdak zam. w Sosnowcu, ul. Leszno 1.
94. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa wydane na nazw. Wacław Paciorek zam. w Szczecinie, ul. Poczтова 39/15.
95. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. II nr 0066 wydane przez PMRN we Wrocławiu w roku 1950 na nazw. Stanisław Makowski zam. we Wrocławiu, ul. Grunwaldzka 21/5.
96. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa nr 0158 wydane przez PMRN w Gdyni w roku 1950 na nazw. Józef Kowalski zam. w Gdyni, ul. Starowiejska 24 m. 1.
97. ZAGUBIONO dowód rejestracyjny na samochód nr B 90-495 wydany przez PMRN we Wrocławiu na Lubańskie Kamieniołomy Drogowe w Lubaniu Śl. Zakład Wleża 53.
98. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. I nr 0194 wydane przez PMRN w Gdyni w roku 1949 na nazw. Edmund Kielczyński zam. w Gdyni, ul. Dzierżyńskiego 61/6.
99. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. II nr 0495 wydane przez PMRN we Wrocławiu w roku 1949 na nazw. Stanisław Kusowski zam. we Wrocławiu, ul. Łęczycka 10/13.
100. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa nr 0720 wydane przez b. Zarząd Miejski w Bydgoszczy w roku 1949 na nazw. Bolesław Fischbach zam. w Bydgoszczy, Al. 1 Maja 22.
101. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. III nr 0188 wydane przez PPRN w Zgorzelcu w roku 1952 na nazw. Edward Chmielowiec zam. w Czerwonej Wodzie, ul. Kościelna 1, pow. Zgorzelec.
102. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. III nr 1028 wydane przez PMRN w Gdańsku w roku 1950 na nazw. Tadeusz Polański zam. Gdańsk-Wrzeszcz, ul. Żeleńskiego 46/3.
103. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. III nr 0390 wydane przez PMRN w Szczecinie w roku 1949 na nazw. Tadeusz Wieczorek zam. w Szczecinie, ul. Kaszubska 46/3.
104. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. II nr 0028 wydane przez b. Starostwo Pow. w Górze Śl. w roku 1949 na nazw. Stefan Pietraszkiewicz zam. Góra Śląska, ul. Ogrodowa 21, woj. Wrocław.
105. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. II nr 0015 wydane przez PMRN w Gdańsku w roku 1951 na nazw. Augustyn Mayer zam. w Pile, ul. Wiosny Ludów 79.
106. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa wydane przez Wydział Komunikacyjny w Łodzi w roku 1949 na nazw. Janusz Starostecki zam. w Łodzi, ul. Stalina 14/1.
107. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa nr 0041 wydane na nazw. Wacław Gozdalek zam. we wsi Idzbark gm Ostróda woj. Olsztyn.
108. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa nr 0217 wydane przez PPRN w Krotoszynie w roku 1949 na nazw. Czesław Konieczny zam. w Kobylinie Starym pow. Krotoszyn.
109. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa nr 0260 wydane przez PMRN w Gdyni w roku 1950 na nazw. Ryszard Hollewska zam. w Gdyni, ul. Bema 15/2.
110. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. II wydane na nazw. Paweł Wolny zam. w Mysłowicach, ul. Powstańców 21.
111. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IV nr 0105 wydane przez PPRN w Pszczynie w roku 1949 na nazw. Tomasz Kusy zam. Krzyżowice 3 pow. Pszczyna p-ta Warszowice.
112. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. II nr 031 wydane przez PPRN w Lublinie w roku 1952 na nazw. Mieczysław Budat zam. w Nowej Wsi Królewskiej ul, Czerwonej Armii 16, pow. Lublin.
113. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa wydane przez PMRN w Krakowie na nazw. Teofil Smolak zam. w Krakowie, ul. Kobierzyńska 77.
114. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa nr 0059 wydane przez PPRN w Elku w roku 1952 na nazw. Franciszek Piasecki zam. Łaziska pow. Wągrowiec woj. Poznańskie.
115. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa nr 0012 wydane przez PPRN w Lublinie w roku 1953 na nazw. Włodzimierz Losiow zam. w Lublinie osada Czechów nr 327 m. 4.
116. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IV nr 0001 wydane przez PPRN w Lesznie w roku 1951 na nazw. Franciszek Woźny zam. Leszno Wlkp., ul. Łaziebnia 22.
117. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. II wydane na nazw. Bernard Gryna zam. w Poznaniu, ul. Wawrzyńca 33/5.
118. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa nr 0019 wydane przez PMRN w Radomiu w roku 1952 na nazw. Roman Mietoch zam. w Warszawie, Pl. Konstytucji 5/29.
119. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IV wydane przez Wydział Komunikacyjny w Łodzi na nazw. Stanisław Karp zam. w Łodzi, ul. Stocka 4.
120. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa wydane przez PMRN w Bytomiu na nazw. Stanisław Wiśniewski zam. w Bytomiu, ul. Karola Miarki 2.
121. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. III nr 8007 wydane przez PMRN w Jasle w roku 1953 na nazw. Jan Bochnia zam. Rostoki 34 pow. Jasło.
122. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. III wydane przez Wydział Komunikacyjny w Łodzi w roku 1947 na nazw. Kazimierz Mazepus zam. w Łodzi, ul. Kilińskiego 73.
123. ZAGUBIONO prawo jazdy wydane na nazw. Kazimierz Marciniak zam. w Warszawie, ul. Próchnika 8.
124. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa wydane przez Wydział Komunikacyjny w Łodzi w roku 1951 na nazw. Natan Moskowicz zam. w Łodzi, Jaracza 15/6.
125. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa wydane w roku 1953 na nazw. Stanisław Ziębiński zam. Dębnik 15 pow. Krzeszowice pow. Chrzanów.
126. SPALONO prawo jazdy kat. II nr 0008 wydane przez PMRN w Pruszcze Gdańskim w roku 1950 na nazw. K. Kieszkowski Rydmonowo gm. Nowy Dwór Gdański.
127. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. II wydane w roku 1949 na nazw. Stanisław Bryszke zam. w Warszawie ul. Sienna 53/41.
128. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa nr 60987 wydane w roku 1949 na nazw. Tadeusz Janc zam. w Warszawie ul. Felińskiego 1/1.