

Motoryzacja



*Niech żyje 1 Maja – dzień międzynarodowej
solidarności mas pracujących, dzień brater-
stwa wszystkich ludów walczących o pokój,
niepodległość, demokrację i socjalizm!*



TREŚĆ ZESZYTU Nr 5

TRANSPORTOWCY WITAJĄ 1 MAJA 1954 R. UZBROJENI W ORĘŻ UCHWAŁ II ZJAZDU PARTII	125
USPRAWNIĆ PRACĘ TABORU W KAMPANII ŻNIWNO-OMŁOTOWEJ — <i>Zdzisław Bielik, Lucjan Jaworski</i>	127
WARUNKI POGŁĘBIANIA ROZRACHUNKU GOSPODARCZEGO W TRANSPORCIE SAMOCHODOWYM — <i>Juliusz Kowalik</i>	129
CZY MOŻLIWE JEST WPROWADZENIE ROZRACHUNKU GOSPODARCZEGO NA SAMOCHÓD? — <i>Dr Przemysław Matek</i>	131
NIEBEZPIECZENSTWO ZATRUCIA ETYLINĄ W WARSZTATACH NAPRAWCZYCH — <i>Ryszard Głuszczyk</i>	133
GOSPODARKA CZĘSCIAMI ZAMIENNYMI — <i>Le n Macieliński</i>	135
O USZKODZENIACH I OBSŁUDZE AKUMULATORÓW — <i>inż. Lechosław Osterloff</i>	136
PRACA SILNIKA NA SPIRYTUSIE WTRYSKIWANYM BEZPOŚREDNIO DO CYLINDRÓW — <i>T. Grabowski</i>	138
NOWE POMYSŁY RACJONALIZATORSKIE	139
KIERUNEK I METODY WALKI O BEZPIECZENSTWO W RUCHU DROGOWYM — <i>mgr Józef Wojciechowski</i>	140
TRANSPORTOWCY DYSKUTUJĄ	143
KRONIKA TRANSPORTOWCA	147
RÓŻNE INFORMACJE	151
ZE ŚWIATA	152
BIULETYN INFORMACYJNY INSTYTUTU TRANSPORTU SAMOCHODOWEGO	153

1. ZAGUBIONO prawo jazdy Nr 855 wydane przez PMRN w roku 1949 na nazw. Zygmunt Machoń zam. w Poznaniu, ul. Urbanowska 16/12.

2. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. II wydane na nazw. Zdzisław Kozłowiec zam. we Wrocławiu, ul. Kościuszki 164/5.

3. ZAGUBIONO prawo jazdy Nr 0422 wydane w roku 1952 na nazw. Władysław Potoniec zam. w Wałbrzychu, ul. Stalina 15/17.

4. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. III a wydane w roku 1952 na nazw. Bonifacy Jandula zam. W Warszawie ul. Kordeckiego 21/7.

5. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. II wydane w roku 1949 na nazw. Stanisław Czeprski zam. w Warszawie ul. Podchorążych 39/15.

6. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. I wydane przez PMRN w Sosnowcu na nazw. Marek Staczyk zam. w Sosnowcu ul. Reymonta 5.

7. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. II Nr 0007 wydane przez PPRN w Koninie w roku 1949 na nazw. Józef Kroszcuk zam. w Szczecinie ul. Mazurska 26/7.

8. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. II Nr 0209 wydane przez PMRN w Częstochowie w roku 1949 na nazw. Jan Wyczyperowicz zam. w Częstochowie ul. Stradomska 3.

9. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. II Nr 0009 wydane przez PMRN w Kielcach w roku 1950 na nazw. Eugeniusz Ożarówski zam. w Częstochowie ul. Mirowska 38.

10. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa Nr 0166 wydane przez PMRN w Toruniu w roku 1952 na nazw. Marian Taróżyński zam. w Toruniu, ul. Moczyńskiego 22/1.

11. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa Nr 1873 wydane przez PMRN we Wrocławiu w roku 1952 na nazw. Czesław Karpiński zam. we Wrocławiu, ul. Stalina 86/44.

12. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa Nr 0082 wydane przez PMRN we Wrocławiu w roku 1952 na nazw. Tadeusz Ilasz zam. we Wrocławiu, Pl. 1-go Maja 2/1.

13. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa Nr 0245 wydane przez PMRN w Żarach w roku 1952 na nazw. Juliusz Hoppe zam. Żary, ul. Szkolna 5/4.

14. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa Nr 0066 wydane przez PPRN w Pyszcach w roku 1952 na nazw. Stefan Rzędowski zam. wieś Masłów p-ta Masłów pow. Kielce.

15. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa Nr 1018 wydane przez PMRN w Bydgoszczy w roku 1949 na nazw. Romuald Preiss zam. w Bydgoszczy, ul. Nakielska 127/12.

16. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa Nr 0078 wydane przez PPRN w Stargardzie Gd. w roku 1951 na nazw. Stanisław Brzozkowski zam. w Stargardzie Gdańskim, ul. Sikorskiego 25.

17. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa Nr 1328 wydane przez Wydział Komunikacyjny w Warszawie w roku 1953 na nazw. Jan Wolski zam. w Warszawie, Pl. Rembowski-go 8/5.

18. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. III Nr 0066 wydane przez b. Starostwo Powiatowe w roku 1950 na nazw. Zdzisław Setkowicz zam. Czatkowice 154 p-ta Krzeszowice pow. Chrzanów.

19. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. III Nr 0028 wydane przez PMRN w Krakowie w roku 1948 na nazw. Władysław Bieda zam. w Krakowie, ul. Łagiewnicka 19.

20. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. II Nr 00016 wydane przez PMRN w Bytomiu w roku 1949 na nazw. Edward Molenda zam. Stolarzowice, ul. Bolesława-Bieruta 9 pow. Tarnowskie Góry.

21. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. II Nr 0196 wydane przez PMRN w Szczecinie w roku 1950 na nazw. Jan Niemiewski zam. w Szczecinie, ul. Herbowa 22/3.

22. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa Nr 0834 wydane przez PMRN w Krakowie w roku 1953 na nazw. Józef Gandyn zam. Bieńczyce 40 p-ta Nowa Huta.

23. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa Nr 0011 wydane przez PMRN w Gliwicach w roku 1953 na nazw. Dyrbusz Mikołaj zam. w Gliwicach, ul. Witkiewicza 35.

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

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 5.435 egz. Ark. druk. 2, papier druk. sat. (VII/1/70). Oddano do druku 27.IV.54. Druk ukończono 2.V.54.
Zakł. Graf. RSW „Prasa” — Al. Jerozolimskie 125. Zam. 612. 23.III.54 r. 5-B-14480

N a d a w c a:

(Podać czytelnie dokładny adres)

.....
(Imię i nazwisko)

.....
(pocztą, województwo)

.....
(miejscowość, ulica, numer domu)

Aby umożliwić zaopatrywanie się w wydawnictwa książkowe tym, którzy pracują z dala od większych środowisk oraz tym, którzy potrzebnej im książki w miejscowej księgarni otrzymać nie mogą — „Dom Książki” uruchomił Centralną Księgarnię Wysyłkową w Warszawie, wysyłającą książki za zaliczeniem pocztowym.

Zamówienia książek dokonuje się przez wypełnienie odpowiednich pozycji na odwrotnej stronie niniejszej pocztówki i wrzucenie jej do skrzynki pocztowej po uprzednim naklejeniu znaczka za 20 gr.

Zamówienia wykonujemy bezpośrednio po ich otrzymaniu aż do wyczerpania nakładu, z zachowaniem kolejności zgłoszeń.

Korzystajcie z naszych usług i zachęcajcie do tego innych.

D R U K

Nalepić
znaczek
za 20 gr.

„DOM KSIĄŻKI”

Centralna Księgarnia Wysyłkowa

Warszawa 10

Plac Dąbrowskiego 8

2. Motor. 47/III

Zamawiam i proszę o wysłanie za zaliczeniem pocztowym:

Ilość	Cena
..... Cieplak I.: Współzawodnictwo pracy w publicznym transporcie samochodowym. 1953 Wyd. Kom., s. 191, ilustracje	9,50
..... Prószyński Cz.: Tabele do obliczania zużycia paliwa przy eksploatacji pojazdów samochodowych. Wyd. Kom., 1951. T. I. Zeszyt 1, s. 55	12,20
..... Prószyński Cz.: Tabele do obliczania zużycia paliwa przy eksploatacji pojazdów samochodowych i tabele do obliczania tonokilometrów. Wyd. Kom., 1951 T. I zeszyt 3, s. 96	10,—
..... Prószyński Cz.: Tabele do obliczania zużycia paliwa przy eksploatacji pojazdów samochodowych. Wyd. Kom., 1953 T. II. Zeszyt 2, s. 261	32,20
..... 1953 T. II. Zeszyt 3, s. 261	32,20
..... Skala A., Kłosiński J.: Silniki samochodowe zasilane paliwem gazowym. 1952 Wyd. Kom., s. 120	10,80
..... Sokolowski T., Rostocki A.: Transport samochodowy. Zasady eksploatacji i planowania. 1952 Wyd. Kom., s. 313, tabl. 8	25,—
..... Szymankiewicz E.: Wskazówki o sposobie rejestracji i ewidencji pojazdów mechanicznych. 1952 Wyd. Kom., s. 74	5,40
..... Targła towarowa transportu samochodowego i spedycji. Obowiązuje od dnia 1 lutego 1952 r. 1952 Wyd. Kom., s. 96+4	5,90
..... Tatjewski W.: Planowanie w transporcie samochodowym ZSRR. 1952 Wyd. Kom., s. 132, rys. 8, tabl. 23	9,—
..... Tuszyński A.: Gazogeneratory samochodowe. 1951 Wyd. Kom., s. 195, rys. 119, tabl. 4	12,60
..... Werner J.: Naprawa samochodów. 1953 Wyd. Kom., s. 450, rys. 648, tabl. 93, opr. ppł.	48,—
..... Wieniański W.: Opisy techniczne samochodów. T. I. Samochody osobowe. 1952 Wyd. Kom., s. 492	40,—
Poza tym zamawiam dodatkowo:	

Koszty przesyłki i zaliczenia proszę doliczyć do rachunku. Przesyłkę zobowiązuję się wykupić zaraz po jej nadejściu.

....., dnia 1954 r.

Niepotrzebne skreślić.

(podpis)

Motorzysta
Transport

Motoryzacja

ORGAN MINISTERSTWA TRANSPORTU DROGOWEGO I LOTNICZEGO

Rok IX

M A J 1954 r.

Nr 5 (93)

Transportowcy witają 1 Maja 1954 r. uzbrojeni w oręż uchwał II Zjazdu Partii

Kiedy po raz pierwszy klasa robotnicza uzbrojona w oręż nauki Marksa i Engelsa wyszła na ulicę miast, aby demonstrować swą wolę walki o nowy, sprawiedliwy ustrój społeczny, był to niewątpliwie wyraz świadomości klasy robotniczej stwierdzający zarówno jej siłę jak i to, że jest ona przyszłym grabarzem ustroju wyzysku kapitalistycznego. Dzień 1-Maja odtąd znaczy kolejne etapy walki, znaczy wzrastającą świadomość człowieka walczącego z uciskiem stosowanym przez innego człowieka. Do dziś dnia każdego roku w dniu 1 Maja w krajach gdzie nie obalono jeszcze kapitalizmu klasa robotnicza zwiera swe szeregi i zaostrza walkę.

Klasa robotnicza w Polsce dzięki pomocy Związku Radzieckiego, dzięki Wielkiej Rewolucji Socjalistycznej, ma ten etap walki za sobą. W wyzwolonej spod ucisku narodowego i społecznego Polsce wkraczamy w dziesiąty dzień 1 Maja, dzień międzynarodowej solidarności i dzień radosnego święta wyzwolonej spod ucisku klasy robotniczej i całego narodu. Tym też się tłumaczy inny w swej treści charakter święta 1 Majowego. O ile w Anglii, Francji i Włoszech klasa robotnicza walczy w dalszym ciągu przeciwko prawu maksymalnych zysków — o uspołecznienie środków produkcji, o utrwalenie pokoju, przeciwko wyzyskiwaczom i podżegaczom wojennym — klasa robotnicza Polski od 10 lat w rodzinie krajów demokracji ludowej pod przewodem Związku Radzieckiego i jego Partii KPZR utrwała zdobycze i buduje państwo socjalizmu. Wkraczamy w 10 rocznicę wyzwolonej Polski i dlatego dzień 1 Maja, dzień święta narodowego, jest tym kolejnym dniem bilansu osiągnięć i wytyczenia drogi na przyszłość.

Obalenie władzy kapitalistów i obszarników, uspołecznienie środków produkcji spowodowało, iż robotnik stał się współgospodarzem całego majątku narodowego, stał się członkiem narodu budującego socjalizm. Te przemiany wpłynęły niewątpliwie w sposób decydujący na zmianę świadomości, na jej wzrost i na stosunek do mienia społecznego.

Manifestująca w dniu 1 Maja klasa robotnicza Polski ma za sobą bogaty dorobek przemian zachodzących w człowieku. Wspaniałe wyniki rozwoju gospodarczego i społecznego, niebawem tempo wzrostu produkcji — to przede wszystkim wynik zmian w świadomości.

Transportowcy, stanowiący jeden z najbardziej zwartych oddziałów klasy robotniczej Polski, na równi z tą klasą mogą się poszczycić wspaniałymi wynikami pro-

dukcji — będącymi wynikiem zmiany stosunku do mienia społecznego, do gospodarki narodowej, którą wspólnie kierują. Wyrazem zmiany stosunku do powierzonych im środków produkcji — to stosunek do środków transportowych, przy pomocy których wykonują plan.

Rzucone w dniu 1 Maja r. ub. przez tow. Bajera z Ekspozytury PKS Bydgoszcz hasło „Mój samochód świadczy o mnie“, zostało szeroko podjęte przez ogół transportowców, a nawet przez zakłady produkcyjne i budownictwa. Jeżeli dziś hasło tow. Bajera czytamy zarówno na parowozach jak i na innych środkach transportu, na budowlach i zakładach przemysłowych, na punktach sieci dystrybucyjnej — to widzimy, że to głęboko socjalistyczne w treści hasło mówiące o tym, że jestem współgospodarzem państwa budującego socjalizm, świadczy o tych głębokich zmianach w świadomości.

Odbyty w lutym zjazd kierowców stutysięczników na sam. „Star 20“ potwierdza całkowicie to, iż wspaniałe wyniki w zakresie wykonywanej pracy przewozowej jak i w utrzymaniu powierzzonego sprzętu nie tylko aktywnie wpływają na wzrost dochodu narodowego, ale także umożliwiają przyspieszenie budowy socjalizmu. Tego rodzaju przykładów świadczących o przemianach, które nastąpiły w świadomości klasy robotniczej jako współgospodarza na odcinku transportu drogowego, można by cytować wiele: rozwój współzawodnictwa obejmujący w transporcie publicznym 80% zatrudnionych, racjonalizatorstwo dające średnio 25% umasowienia pomysłami racjonalizatorskimi w stosunku do ogółu zatrudnionych, uzyskane oszczędności idące w miliony złotych w wyniku racjonalizatorstwa, wysoki wskaźnik przekroczenia planów szkolenia wewnątrz-zakładowego — to są decydujące czynniki, które ilustrują wzrost świadomości transportowców.

Manifestując w dniu 1 Maja swą zdecydowaną wolę jak najszybszego zbudowania socjalizmu i zachowania pokoju, transportowcy potwierdzają to bilansem osiągnięć roku ubiegłego. Wykonane plany przewozu towarów i pasażerów, budowy i utrzymania dróg — to są realne dowody stwierdzające, iż klasa robotnicza po wyzwoleniu się spod ucisku kapitalistycznego i po objęciu pozycji współgospodarza kraju po przez wzrost świadomości osiąga wspaniałe wyniki gospodarcze i społeczne.

Pracownicy transportu samochodowego i drogowego! Zwiększajcie przewozy towarów przy pomocy transportu samochodowego dla potrzeb gospodarki narodowej oraz towarów dla ludności, usprawniajcie przewóz pasażerów! Lepiej wykorzystujcie transport samochodowy, utrzymujcie we wzorowym stanie szosy!

Dzień 1 Maja w kraju wyzwolonym spod ucisku to dzień nie tylko bilansu osiągnięć, ale także dzień, w którym szczególnie jasno widzimy zadania jakie stają przed nami. Tegoroczne święto 1 Majowe szczególnie silnie akcentować musi te zadania jakie przed nami stają w wyniku uchwał II Zjazdu Partii. Transportowcy Polscy idąc w manifestacjach 1-Majowych pamiętać będą o tych zadaniach.

II Zjazd Partii, wysuwając w zdecydowany sposób zadania walki o szybki wzrost stopy życiowej na pierwszym miejscu, postawił zadania szybkiego wzrostu produkcji rolnej oraz środków spożycia. Nie ma takiej dziedzin, która nie dałaby czynnego wkładu w realizację tego zadania.

Przed transportem samochodowym, przed drogowcami stoją następujące zadania.

Ciężarowy transport samochodowy, a szczególnie transport publiczny, musi jaknajszybciej zorganizować regularne linie obsługujące wieś, regularne linie którymi będzie dopływała do wsi masa artykułów przemysłowych oraz odpływała masa artykułów rolnych i surowców pochodzenia rolnego.

Osobowy transport samochodowy musi zwiększyć sieć linii łączących wieś z miastem, przełamując wreszcie zasadę, że o uruchomieniu linii decyduje tylko jej rentowność; na pierwszym miejscu należy postawić zasadę czy dana linia pokrywa zapotrzebowanie na usługi komunikacyjne.

Zaplecze techniczne transportu samochodowego musi stworzyć warunki szybkiego i jakościowo na poziomie remontu samochodów na potrzeby państwowych gospodarstw rolnych, POM i GOM oraz zwiększyć dostawy części zamiennych. Zaplecze techniczne transportu musi zaktywizować swą pracę w zakresie pomocy wsi przy konserwacji i utrzymaniu sprzętu transportowego.

Gospodarka drogowa musi zwiększyć opiekę nad drogami lokalnymi przez bezpośrednie przejęcie budowy i utrzymania dróg oraz organizowanie pomocy technicznej środków i materiałów w zakresie konserwacji. Rozwijający się oddolnie ruch „czynów drogowych“ w zakresie budowy i utrzymania dróg lokalnych musi spotkać się z troskliwą pomocą aparatu inżynierijno-technicznego drogowców dla maksymalnego jego rozwoju.

Obok tych zadań, które II Zjazd stawia przed transportem na rzecz rolnictwa, należy wymienić także te zadania, które wynikają z głównych zadań gospodarczych na lata 1954 — 1955.

Transport samochodowy w walce o najlepszą eksploatację taboru i sprzętu musi znacznie podnieść szybkość eksploatacyjną taboru przez eliminowanie nieproduktywnych przestojów przy na i wyładunku oraz przestojów międzykursowych, wzmoczyć gotowość techniczną zarówno taboru ciężarowego jak i osobowego oraz maszyn i urządzeń zaplecza technicznego dla uzyskania wyższego wskaźnika wykorzystania taboru, a więc zwiększenia pracy przewozowej na jednostkę inwentarową. Profilaktyka w zakresie utrzymania taboru, rzutująca poważnie na wskaźnik gotowości technicznej, musi oprzeć się o bezwzględne wykonanie usług technicznych celem zmniejszenia napraw bieżących.

Jakość świadczonych usług w transporcie towarowym i ciężarowym, jakość napraw głównych taboru ciężarowego, podniesienia stanu utrzymania dróg dla zmniejszenia zużycia samochodów na złych drogach — to wszystko są zadania, które powinny zabezpieczyć w pełni wykonanie zadań ostatnich dwóch lat Planu 6-letniego.

Dla zwiększenia wygody i podwyższenia kultury obsługi podróżnych należy wydać zdecydowaną walkę z nieregularnością w kursowaniu autobusów, walczyć o czystość, należyte ogrzewanie, oświetlenie oraz warunki kulturalne na stacjach i w autobusach, polepszyć opracowanie rozkładów jazdy w kierunku najbardziej uwzględniającym potrzeby ludności.

Jednym z zadań planu gospodarczego na lata 1954 — 1955 jest zapewnienie gospodarce narodowej należytej sprawności transportu samochodowego — drogą usprawnienia i właściwego skoordynowania wysiłków.

Realizacja zadań ostatnich dwóch lat Planu musi uwzględniać w znacznym stopniu wzrost zadań w zakresie wydajności oraz systemu oszczędnościowego. Przyspieszenie organizacji transportu opartego o zorganizowane przedsiębiorstwa transportu branżowego oraz rozbudowę organizacji transportu publicznego — to podstawowe źródła wzrostu wydajności i systemu oszczędnościowego. Przejście na pracę dwuzmianową kierowców przy likwidacji nadmiernych godzin nadliczbowych, wzmoczenie walki z pustymi przebiegami, etatyzacja stanowisk w transporcie z ograniczeniem pracowników administracyjnych w stosunku do pracowników bezpośrednio produkcyjnych, usprawnienie metod planowania oraz pogłębienie rozrachunku gospodarczego na jeden wóz — to podstawowe drogi wzrostu wydajności i systemu oszczędnościowego.

Szczególne zadania na tle uchwał II Zjazdu wynikają dla inwestycji i budownictwa samochodowego. Szybki wzrost taboru wprowadzanego do eksploatacji wysuwa postulat zwiększenia zaplecza technicznego zarówno w zakresie zajezdni i stacji obsługi jak i zakładów remontujących tabor. Zaniedbania na odcinku inwestycji w tym zakresie mają swe niewątpliwie źródła przede wszystkim w tym, że nie nauczyliśmy się budować tanio, nakłady inwestycyjne w stosunku do uzyskanych efektów produkcyjnych są niewspółmiernie wysokie, opracowanie więc powtarzalnych, tanich w budowie obiektów samochodowych to nie tylko źródło zmniejszenia nakładów inwestycyjnych, ale także możliwość rozbudowy znacznej sieci obiektów zaplecza technicznego.

Podstawowym produkcyjnym elementem w transporcie samochodowym, drogownictwie i zapleczu technicznym transportu jest człowiek. Dotychczasowe doświadczenia wskazują na szybki wzrost kultury technicznej kierowcy i monter samochodowego, jak i pracownika budowy i utrzymania dróg. Wymienione hasło „mój samochód świadczy o mnie“, rozwój współzawodnictwa o najlepszy rejon eksploatacji dróg, listy gwarancyjne na naprawy i obsługę samochodów świadczą, iż kadry transportu drogowego są w pełni przygotowane do realizacji zadań wysuwanych przez II Zjazd Partii. Realizacja tych zadań niewątpliwie przyspieszy budowę socjalizmu oraz podniesienie stopy życiowej. Udział w realizacji tych zadań na odcinku transportu drogowego umożliwi nie tylko wzrost produkcji rolnej i środków spożycia, szybką dystrybucję towarów, ale także pogłębienie spójnej ekonomicznej między miastem i wsią, jako fundamentalny warunek sojuszu robotniczo-chłopskiego.

Dzień 1 Maja transportowcy święcić będą świadomości swych zadań, jakie Partia w realizacji uchwał II Zjazdu przed nimi stawia. Praca transportowców jest więc nie tylko świadectwem solidarności międzynarodowej z klasą robotniczą walczącą w krajach kapitalistycznych o wyzwolenie społeczne, z ludami Wietnamu walczącymi przeciwko kolonizatorom, z ludami Korei odbudowującymi kraj ze zniszczeń wojennych, z ludami Chin Ludowych, ale również pod przewodem narodów Związku Radzieckiego, pod przewodem KPZR jest walką o utrwalenie pokoju, o szczęście dla wszystkich prostych ludzi na świecie.

Wszyscy do walki o wykonanie uchwał II Zjazdu Partii! Do walki o szybkie podniesienie stopy życiowej ludności pracującej miast i wsi!

ZDZISŁAW BIELIK — LUCJAN JAWORSKI (Warszawa)

Usprawnić pracę taboru w kampanii żniwno-omłotowej

Uchwały II Zjazdu Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej między innymi zwracają szczególną uwagę na obowiązek zmniejszenia kosztów własnych we wszystkich gałęziach gospodarki narodowej — w celu umożliwienia podniesienia stopy życiowej mas pracujących. Dla transportu samochodowego znaczy to, że trzeba pracę taboru planować bardziej dokładnie, aby uniknąć marnotrawstwa czasu, przebiegu, wykorzystania ładowności, materiałów pędnych itd.

Możliwie dokładne planowanie pracy pojazdów samochodowych jest tym bardziej ważne przy masowych, okresowych przewozach, gdzie w przypadkach braku dobrego rozeznania w potrzebach terenu mogą powstać lokalne niedobory albo nadmiary taboru.

Jeszcze większą uwagę należy zwrócić na zgłaszanie zapotrzebowań na pojazdy samochodowe wówczas, gdy korzystać trzeba z usług innych jednostek organizacyjnych i odrywać ten tabor od zadań gospodarczych tych jednostek. Taka sytuacja występuje corocznie w resortach rolniczych i skupu, gdyż tabor własny nie wystarcza w pewnych okresach roku do pokonania tzw. „szczytów” przewozowych. Jest to naturalne, byłoby bowiem niesłuszne, aby resorty te dysponowały tak dużym potencjałem przewozowym, któryby zdołał wykonać wszystkie zadania w okresie „szczytu”, a następnie byłby nie wykorzystany w pozostałym okresie czasu.

W ub. roku resortowi państwowych gospodarstw rolnych udzielił dwukrotnie poważniejszej pomocy w przewozach drogowych tabor przewoźników publicznych i tabor własny innych resortów. Pierwszą pomocą był udział w kampanii żniwno-omłotowej, a drugą w ramach jesiennej akcji przewozów ziemio-
plodów.

Obecnie, po ukończeniu siewów wiosennych, zbliżamy się do pierwszej z poprzednio wymienionych akcji, to jest akcji żniwno-omłotowej. Czas już pomyśleć o właściwym organizacyjnym przygotowaniu się do wzmożonych przewozów. Trzeba przede wszystkim dokładnie przeanalizować przebieg pracy transportu drogowego, a specjalnie samochodowego w ubiegłorocznej akcji.

Jak dotychczas resort państwowych gospodarstw rolnych nie porozumiał się dla wyciągnięcia wniosków usprawniających z resortem, z którym głównie wówczas współpracował, tj. z resortem transportu drogowego i lotniczego, a również nigdzie na ten temat nie zamieścił publikacji. Dlatego też, ponieważ źle byłoby, aby doświadczenia w zakresie transportu w akcji żniwno-omłotowej w 1953 r. zostały niewykorzystane, oceny — chociaż jednostronnej — spróbujemy dokonać sami. Słuszniej byłoby wobec znacznie zwiększonych zadań rolnictwa w br., aby ocenę zrobiono przy współudziale Ministerstwa Państwowych Gospodarstw Rolnych, gdyż najlepiej uczyć się na własnych błędach. Może jednak właśnie w związku z tymi błędami resort ten skromnie milczy.

Tak więc w czerwcu 1953 r. Prezydium Rządu powzięło uchwałę, w której w jednym z punktów nałożyło obowiązek na Ministra Transportu Drogowego i Lotniczego by, w porozumieniu z Ministrem Państwowych Gospodarstw Rolnych, zapewnił na przeciąg

20 dni pewną ilość przyczep ciężarowych jako dodatkową pomoc przy zwózce zboża. Zgodnie z tym postanowieniem Ministerstwo Państwowych Gospodarstw Rolnych przedstawiło rozdzielnik szczegółowy przyczep z podziałem na poszczególne Okręgowe Zarządy PGR.

Wydziały Komunikacji Drogowej prezydiów wojewódzkich rad narodowych w wykonaniu wydanych w związku z powyższą uchwałą zarządzeń, przystąpiły do realizacji rozdzielnika Ministerstwa PGR. Uprzednio jednak poczęły ustalać potrzeby w terenie, uwzględniając zdolności przewozowe własnych środków transportowych PGR oraz kierując do pracy — w miarę lokalnych potrzeb — oprócz lub zamiast przyczep z innych resortów, samochody i ciągniki przewoźników publicznych i tabor konny.

W wyniku okazało się, że dla całkowitego i terminowego zaspokojenia potrzeb przewozowych państwowych gospodarstw rolnych, mimo niepełnego wykorzystania taboru własnego PGR, jak również słabego wykorzystania taboru przydzielonego, **wystarczyły ilości dużo mniejsze niż poprzednio zapotrzebowane.**

Okazało się więc, że rozdzielnik Ministerstwa Państwowych Gospodarstw Rolnych był wysoce nierealny i nie oparty o jakąkolwiek analizę terenu. **Fakt zapotrzebowania prawie 8-krotnie większej ilości przyczep do kampanii, niż wymagała tego rzeczywista potrzeba, dowodzi, że nie wzięto pod uwagę zdolności przewozowej taboru własnego, możliwości zatrudnienia taboru przewoźników publicznych, możliwości wciągnięcia do akcji taboru konnego.** Gdyby elementy te były rozpatrzone, można by ustalić odpowiednią do potrzeb ilość przyczep, a tym samym zapobiegłoby się marnotrawstwu eksploatacyjnym taboru i trudnościom, na jakie natrafiały w wykonywaniu planów przewozowych jednostki organizacyjne, z których został tabor zmobilizowany do akcji.

Przy ustalaniu prawdziwych potrzeb środków transportowych w poszczególnych Okręgach PGR, wydziały komunikacji drogowej prezydiów wojewódzkich rad narodowych natrafiały na duże trudności, gdyż większa część OZ PGR nie potrafiło przedstawić (względnie przedkładało z opóźnieniem) uzasadnionych zapotrzebowań na środki transportowe, żądając kategorycznie dostarczenia określonej rozdzielnikiem Ministerstwa PGR ilości przyczep ciężarowych. Należy przy tym podkreślić, iż w wielu przypadkach dostarczenie żądanej ilości przyczep przekraczało możliwości danej województwa.

Podczas przeprowadzonych kontroli gospodarki samochodowej w wielu zespołach PGR stwierdzono, iż tabor własny nie został dostatecznie przygotowany technicznie do przewozów. Np. w Zespole Hrynice (woj. rzeszowskie) 4 przyczepy były wyłączone z eksploatacji z powodu braku łożysk i defektów ogumienia, a w Zespole Olszanica (woj. rzeszowskie) z ilości posiadanych 7 przyczep — 5 przyczep było unieruchomionych z podobnych jak wyżej przyczyn.

Tabor samochodowy przydzielony PGR jako pomoc oraz tabor własny PGR wykorzystany był w licznych przypadkach w niedostatecznym stopniu. Np. przez cały okres kampanii przewieziono:

w Zespole Żuławy (woj. gdańskie)	5 przyczepami	85 ton zboża
„ Lipowo „	8 „	150 „ „
„ Zielonice „	2 „	70 „ „
„ Starogard „	2 „	50 „ „
„ Trolewo „	1 „	20 „ „

Z powyższego wynika, iż jedną przyczepą 3-tonową, przyjmując okres trwania kampanii na 20 dni, przewożono zaledwie 1 tonę zboża dziennie. Ponadto zwózka zboża odbywała się na zbyt dalekie odległości, sięgające np. w woj. koszalińskim nawet do 160 km.

Stwierdzono również, że przydzielone do przewozu zboża pojazdy samochodowe w licznych przypadkach zatrudniono przy pracach w ogóle nie związanych ze żniwami — np. przy przewozie materiałów budowlanych, węgla, materiałów gospodarczych itp., które to przewozy mogłyby być wykonane po okresie lub przed okresem żniw i to własnymi środkami transportowymi.

Tabor skierowany do tego rodzaju przewozów był zresztą również niedostatecznie wykorzystany. Np. w Zespole Miętno (woj. szczecińskie) 3-tonowy samochód marki Ford Nr rej. A 71510 przewiózł przy średniej odległości ca 20 km:

dn. 27.7.1953 r. od godz. 7,00 do godz. 21,00 — 7,5 ton mat. bud.
dn. 29.7.1953 r. od godz. 7,00 do godz. 21,00 — 2,2 ton mat. bud.
dn. 30.7.1953 r. od godz. 7,00 do godz. 20,00 — 1,0 ton mat. bud.
dn. 2.8.1953 r. od godz. 5,30 do godz. 19,00 — 6 osób

zaś w Zespole Dobre (woj. szczecińskie) 3 tonowym samochodem marki GMC przewieziono:

dn. 3.8.1953 r. od godz. 7,30 do godz. 19,00 — 8 ton mat. bud.
dn. 4.8.1953 r. od godz. 9,00 do godz. 21,00 — 5 ton mat. bud.
dn. 5.8.1953 r. od godz. 7,30 do godz. 17,00 — 3 ton mat. bud.

Ujawniono również fakty przewożenia ludzi ciężarówkami i pojazdami samochodowymi na odprawy itp. do miejscowości, z którymi istnieją dogodne połączenia kolejowe względnie autobusowe. Np. Zespół Wirów (woj. szczecińskie) wysłał samochód ciężarowy celem przewiezienia 5-ciu osób na odprawę do Szczecina odległego o 45 km, nie korzystając z dogodnych połączeń PKP lub PKS.

Kierownicy zespołów starali się ukryć własne błędy organizacyjne i niezaradność, przekazując władzom zwierzchnim fałszywe raporty sytuacyjne, a winę za niezrealizowanie planu odstaw przerzucano z reguły na brak taboru.

Jaskrawie to odzwierciadla niżej podany przykład. Zespół PGR Batowo w woj. szczecińskim zaalarmował o gnieciu 200 ton zboża workowanego. Wysłany na miejsce 18,5 tonowy zespół samochodowy mógł być tylko w części wykorzystany, ponieważ stwierdzono, że w magazynie znajduje się zaledwie 18 ton zboża. Alarm okazał się fałszywy, a właściwą przyczyną nie odstawienia ziarna zbożowego było 7 nieczynnych maszyn omlotowych na 3 posiadanych.

Udzielona PGR pomoc taborowa przewidziana była na okres około 20 dni, jednakże PGR, nawet po całkowitym zakończeniu żniw, pomimo ciągłych interwencji, przez dłuższy okres czasu nie zwracały przydzielonych im przyczep.

Zdarzały się przypadki, że przyczepy pozostawały w PGR do końca roku 1953, tak, jak to np. miało miejsce w zespołach podległych Okręgowemu Zarządowi

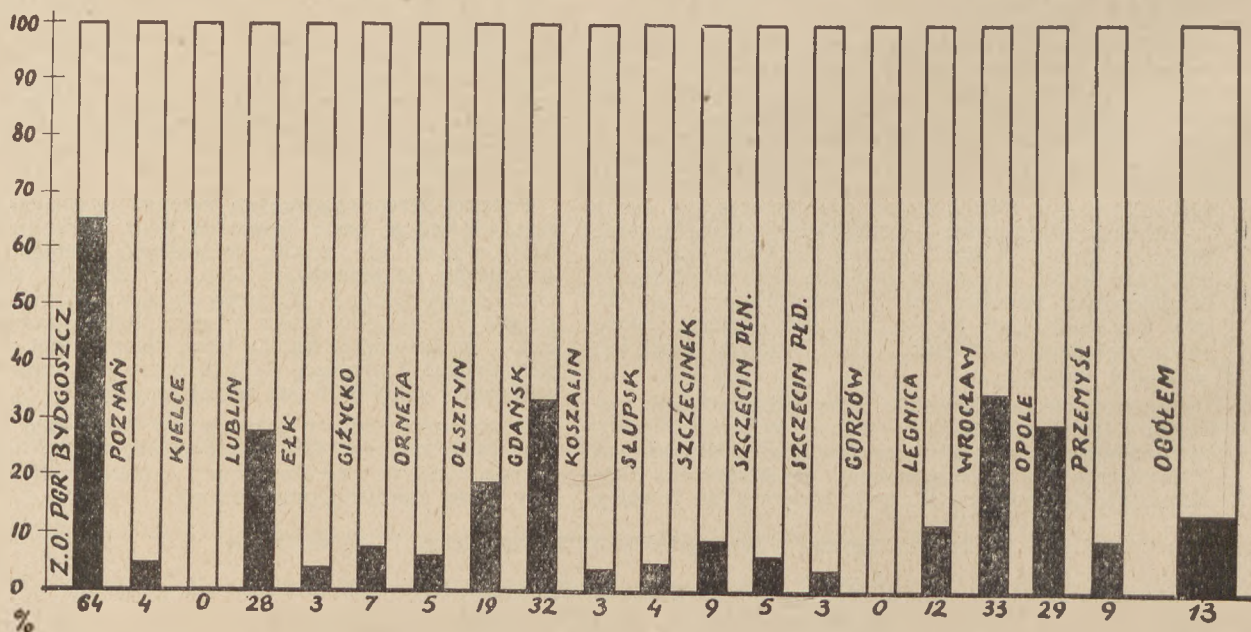
w Bydgoszczy, które do dnia 30.12.1953 r. nie zwróciły 20 przyczep.

Przetrzykiwanie ponad okres 20 dni przydzielonych przyczep, które zostały oderwane od pracy w jednostkach macierzystych i skierowane do PGR jest przekroczeniem postanowień uchwały Prezydium Rządu, a ponadto spowodowało trudności transportowe w tych jednostkach, w których wiele w okresie przewozów jesiennych musiało być zasilanych dodatkowym taborem samochodowym.

Można przypuszczać, że tabor zatrzymany przez PGR był w dalszym ciągu niedostatecznie wykorzystany, względnie stał bezużytecznie.

PGR zwracały przyczepy dość poważnie zdewastowane, wymagające w wielu przypadkach gruntownego remontu oraz w stanie świadczącym, że przez cały okres eksploatacji w PGR były nie konserwowane. W wielu przyczepach wymieniono ogumienie (oczywiście na gorsze), duża ilość przyczep posiadała połamane ściany skrzyń, popękane ramy, pocięte przewody instalacji elektrycznych, połamane resory itp. uszkodzenia.

Za obcy tabor dostarczony jako pomoc w kampanii żniwno-omłotowej, PGR obowiązane były terminowo regulować przedstawione rachunki, jednakże obowiązku tego nie dopełniały zwlekając z ich realizowaniem. Okręgowy Zarząd PGR Szczecin Płn., Szczecin Płd., Bydgoszcz i inne nie rozliczyły się jeszcze całkowicie do dnia 3.12.1953 r.



Realizacja rozdzielnika na przyczepy Ministerstwa Państwa wch. Gospodarstw Rolnych przez poszczególne zarządy okręgowe

Z wyżej podanej, skróconej z braku miejsca, oceny i przykładów należy wyciągnąć wnioski. Szczególnie odnośnie organizacji trzeba od razu stwierdzić, że służba transportowa w resorcie państwowych gospodarstw rolnych absolutnie nie stoi na wysokości zadań. Ze zgłoszonej ilości potrzebnych przyczep zdołano wykończyć średnio tylko 13%, a w niektórych okręgach z liczby kilkuset przyczep wykorzystano kilkanaście lub ani jednej. Fakt ten dowodzi słabości służby transportowej, która mogła dopuścić, że z wielkiego potencjału transportowego, w przypadku bezkrytycznej realizacji przydziału, zmarnotrawiono z miejsca 87% mocy przewozowej.

Szczegółowe wnioski dotyczące zasadniczych problemów są następujące:

1. Zbadać obecną organizację służby transportowej całego resortu państwowych gospodarstw rolnych, poczynając od ministerstwa, a następnie prawidłowo ustawić zarówno pod względem organizacyjnym jak i jakości i ilości kadr fachowych.

Powyższe wynika zresztą z postanowień uchwały Prezydium Rządu Nr 415 z dnia 2 czerwca 1951 r. w sprawie organizacji służb transportowych w urzędach i jednostkach gospodarki społecznej.

Należy pamiętać, że fachowcy w zakresie mechanizacji rolnictwa nie muszą być i rzadko są fachowcami w transporcie.

2. Opracować metody właściwego i prawdziwego ustalenia potrzeb przewozowych w czasie kampanii oraz operatywnej sprawozdawczości w danym okresie. Przy ustalaniu potrzeb należy dokładnie opracować plany rozmieszczenia punktów wyładunkowych i tras przewozowych w celu zmniejszenia odległości przewozów. Ponadto należy położyć nacisk na wykorzystanie własnego taboru, taboru przewoźników publicznych i wozów konnych.

3. Opracować obowiązujące resortowe normy czasów na i wyładunku w zależności od użytego taboru, odległości przewozowej i warunków drogowych.

4. Wyznaczyć imiennie na czas trwania kampanii w okręgowych zarządach i zespołach PGR specjalnych pracowników odpowiedzialnych za organizację i wykonywanie przewozów. Pracownicy ci mieliбы zwłaszcza za zadanie koordynację przewozów i współpracę z wydziałami komunikacji drogowej prezydiów wojewódzkich rad narodowych.

5. W czasie trwania kampanii dbać o racjonalne wykorzystanie taboru, rytmiczność pracy, ograniczyć wykonywanie przewozów gospodarczych oraz umożliwić pracę taboru na dwie zmiany.

6. Zapewnić dostateczną ilość ładowaczy na punktach przeładunkowych. Ładowacze muszą mieć pracę

normowaną i otrzymywać wynagrodzenie w stosunku do przeładowanej masy zboża.

7. Zapewnić odpowiednie warunki socjalno-bytowe kierowcom pojazdów, zatrudnionym w kampanii, szczególnie kierowcom delegowanym.

8. Wprowadzić współzawodnictwo wśród kierowców oraz wśród ładowaczy, a również między tymi grupami.

9. Dokonać napraw własnych pojazdów samochodowych tak, aby w dniu gotowości do akcji (w ub. roku 25.VI) wszystkie pojazdy były technicznie sprawne. Przy kontroli gotowości należy zwrócić na to uwagę pracownikom kontrolującym sprzęt rolniczy.

10. Zabezpieczyć konserwację taboru w okresie trwania kampanii, a taborowi obcemu umożliwić korzystanie z warsztatów POM i GOM.

11. Uwzględnić w pracy pojazdów samochodowych ich właściwości techniczne; samochód może wjechać na każde pole, ale z nie każdego wyjedzie o sile własnego silnika.

Ogólnie stwierdzić można w świetle powyższej oceny, iż przewozy zboża w czasie kampanii żniwno-omłotowej mogą być wykonane własnymi środkami państwowych gospodarstw rolnych ew. przy pewnej, w niektórych rejonach, pomocy taboru przewoźników publicznych i taboru konnego.

Sprawą wielkiej wagi, dokonanie której rozłożone być musi jednak na pewien okres czasu, jest sprawa organizacji służby transportowej resortu państwowych gospodarstw rolnych. W prawidłowym rozwiązaniu tego problemu mogłoby być bardzo pomocne Ministerstwo Transportu Drogowego i Lotniczego. Pomoc ta mogłaby być traktowana jako jedno z zadań resortu transportu drogowego i lotniczego i jako dowód troski o rozwój rolnictwa w kraju wynikający z zadań wytyczonych przez II Zjazd PZPR.

W każdym bądź razie chociaż pracownicy służb transportowych wszystkich resortów zgodnie z wytycznymi Partii będą służyli wszelką pomocą dla dalszego rozwoju rolnictwa, to służba transportowa państwowych gospodarstw rolnych musi mieć ciągle w pamięci, to co zostało powiedziane na wstępie, że uchwały II Zjazdu Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej, mające na celu podniesienie stopy życiowej mas pracujących obowiązują wszystkich.

Obniżenie kosztów własnych w transporcie samochodowym rolnictwa, a przez to również możliwość obniżenia cen artykułów żywnościowych będzie realna, jeżeli będziemy w roku bieżącym wyciągać i wprowadzać w życie właściwe wnioski także z pracy i doświadczeń transportu w kampanii żniwno-omłotowej r. 1953.

Z. Bielik — L. Jaworski

JULIUSZ KOWALIK (Warszawa)

Warunki pogłębienia rozrachunku gospodarczego w transporcie samochodowym

Artykuł dyskusyjny

Rozrachunek gospodarczy jest to metoda gospodarki społecznej, która polega na świadomym wykorzystaniu działania prawa wartości, w celu stałego obniżania nakładów na jednostkę usług. Metoda ta stwarza warunki pozwalające na ocenę działalności każdej jednostki gospodarczej w jej rozwoju i na tle osiągnięć innych jednostek, stwarza warunki i bodźce do zainteresowania przedsiębiorstw, ich kierownictwa i załogi w jak najefektywniejszej pracy.

Mozna więc postawić tezę, że o jakości pracy przedsiębiorstwa, o możliwościach wzrostu wydajności pracy oraz dążeniu kierownictwa i załogi do podniesienia efektywności pracy — świadczy rozwój rozrachunku gospodarczego w tym przedsiębiorstwie. Stopień rozwoju rozrachunku gospodarczego, zakres jego działania i rozbudowa organizacyjna — świadczą więc o poziomie pracy przedsiębiorstwa, a przede wszystkim o stanie organizacji pracy i organizacji rachunkowości.

W transporcie samochodowym napotyka się obecnie silne opory przy każdej próbie pogłębienia rozrachunku gospodarczego. Istnieje właściwie tylko rozrachunek międzywydziałowy (przewóz osób, przewóz towarów, spedycja i działalność pomocnicza) i to bez wyraźnej i zdecydowanej granicy podziału poszczególnych rodzajów działalności, (szczególnie przewozów towarów i spedycji).

W dyskusjach dochodzi się niekiedy do wniosku, że dalsze pogłębienie rozrachunku jest szczególnie trudne i wprost niemożliwe. W rzeczywistości zadanie nie jest proste, ale należy stwierdzić, że trudności mają tylko charakter subiektywny.

Obserwacja wykazuje, że próbom pogłębienia rozrachunku stawiają opór przede wszystkim główni księgowi przedsiębiorstw, motywując swoje stanowisko brakiem szczegółowych branżowych instrukcji w sprawie ewidencji zarówno środków produkcyjnych, pozo-

stających w dyspozycji poszczególnych wydziałów czy brygad, jak również nakładów związanych z produkcją. Jest to niewątpliwie ważny moment rozrachunku gospodarczego, jednakże moment o charakterze wtórnym, pochodnym, gdyż głównych przyczyn tego stanu szukać należy: a) w niestabilizowanej organizacji przedsiębiorstw transportu samochodowego oraz b) w opóźnionym rozwoju systemu ewidencji pieniężnej w przedsiębiorstwie (księgowość i wogóle rachunkowość).

Organizacja przedsiębiorstw transportowych oparta jest na zasadach ustalonych dla przemysłu w Uchwale Kom. Ekom. Rady Ministrów z 12 maja 1950 r. Ponieważ istnieje specyficzna odmiennność ekonomiki transportu od ekonomiki przemysłu, wprowadzone zostały w schematach organizacyjnych różne zmiany, mające na celu przystosowanie ich do potrzeb i pracy transportu samochodowego.

Ekonomika transportu jest w Polsce dziedziną słunkowo młodą i właściwie badania na tym polu są dopiero w stanie początkowym. Stąd też w organizacji przedsiębiorstw można stwierdzić bardzo dużo twórczej inicjatywy i wiele mniej lub bardziej udanych rozwiązań.

Tak silnie podkreślana „specyfika” transportu samochodowego dała wiele swobody organizacyjnej i doprowadziła do znacznej dowolności w kształtowaniu struktury organizacyjnej przedsiębiorstw. Można powiedzieć nawet, że **inicjatywę przejęły zakłady pracy** i każdy nowy pomysł organizacyjny wprowadzany jest w życie przez kierownictwo zakładu bez rozpatrzenia wniosku na szerszej płaszczyźnie. Niewątpliwie najlepsze, a może nawet jedynie dobre wnioski mogą zrodzić się w zakładzie pracy, jednak schemat organizacyjny powinien być uogólnionym wynikiem badań i doświadczeń w wielu przedsiębiorstwach.

W obecnym stanie struktura organizacyjna przedsiębiorstwa, podział etatów, zależą właściwie od cech osobistych i umiejętności kierownika. Wiemy z doświadczenia, że jeżeli kierownikiem przedsiębiorstwa zostanie mechanik, to poświęci się zagadnieniom technicznym i rozbuduje służbę techniczną, gdy będzie nim finansista to rozbuduje księgowość, sprawozdawczość itd.

Pobieżna, zewnętrzna obserwacja wskazuje już na wielorakość form organizacyjnych, a gdy zagadnienie zbada się bliżej — można stwierdzić, że nawet zakłady czy przedsiębiorstwa podległe jednemu zarządowi posiadają odmienną strukturę organizacyjną i różny wewnętrzny podział pracy.

Ta dowolność znajduje wyraz nawet w poszczególnych wydziałach, gdzie np. niekiedy prymat ma spedycja, a niekiedy ruch towarowy i to nie dlatego, że ciężar pracy jest inny.

Spotkać można jeszcze w transporcie przestarzałe systemy organizacyjne. Tak więc w jednych zakładach „systemy liniowe” z uniwersalnymi kierownikami, których nikt nie może zastąpić i bez których nic nie może być zrobione, w innych zakładach — systemy funkcjonalne z wielostopniowym rozłożeniem odpowiedzialności, a właściwie z całkowitym brakiem odpowiedzialności.

Konsekwencją tego stanu rzeczy jest brak jednolitych harmonogramów obiegu dokumentacji i jednolitej formy dokumentów, które stanowią podstawę ewidencji. To jest właśnie główna przyczyna, dla której księgowi obawiają się wprowadzania bardziej szczegółowej niż dotąd ewidencji.

Sytuacja wydaje się w tej chwili o tyle niewłaściwą, że zagadnieniem tym jeszcze zbyt mało interesują się zarządy przedsiębiorstw, a także instytucje i zakłady naukowo-badawcze.

Odnosi się wrażenie, że w pogoni za tonami, tonokilometrami i innymi wskaźnikami eksploatacyjno-technicznymi zagubiono i zapomniano o dyscyplinie organizacji pracy, o konieczności stałego podnoszenia poziomu administracji i kierownictwa.

Wydaje się więc, że pierwszym i podstawowym zadaniem, które musi być wykonane już w najbliższym czasie i bez wykonania którego nie można mówić o dalszym pogłębieniu rozrachunku gospodarczego — jest ustalenie jednolitego schematu organizacyjnego

dla przedsiębiorstwa transportu samochodowego oraz wprowadzenie dyscypliny w przestrzeganiu obowiązujących zasad organizacji.

Schemat organizacji i podział pracy powinny opierać się na zasadach terytorialno-produkcyjnego systemu organizacji pracy. A gdy równocześnie uwzględni się przy budowie i wyodrębnianiu samodzielnych miejsc pracy takie kryteria jak:

- w komórkach operatywnych: konieczność obejmowania pełnego i zakończonego cyklu technologicznego, jednolite środki produkcji wyraźnie oddzielane i tworzące administracyjną całość, miejsce lokalizacji komórki, jednolity system płac;
- w komórkach funkcjonalnych (planowanie, zatrudnienie, księgowość); organicznie jednolite zagadnienia ekonomiczne (jak np. współzawodnictwo pracy, normowanie, fundusz płac i etaty w jednym dziale zatrudnienia) oraz jednolity system płac — wówczas rzeczywiście będzie przygotowana zasadnicza podstawa dalszego umacniania i pogłębiania rozrachunku gospodarczego.

Drugim warunkiem pogłębienia rozrachunku gospodarczego w przedsiębiorstwach i zakładach transportu samochodowego jest usprawienie i podniesienie poziomu księgowości, a nawet wogóle ewidencji. Chodzi tutaj głównie o cztery zagadnienia: dokumenty księgowe i ich obieg w przedsiębiorstwie, formy księgowości, organizacja księgowości i mechanizacja pracy.

Jak już wyżej wspomniano, niejednolita organizacja przedsiębiorstw utrudnia wprowadzenie jednolitego systemu obiegu dokumentów, a księgowość będzie mogła dopiero wówczas sprawnie pracować, gdy każdy dokument przebiegać będzie według dokładnego harmonogramu, w określonej kolejności i tylko przez ustalone dla niego ogniwa, bez zbędnych zatrzymań, tak aby był przekazany do księgowości w **ściśle określonym terminie od momentu jego sporządzania**.

Przedsiębiorstwa przeważnie nie posiadają instrukcji w sprawie obiegu dokumentów i dlatego dokumenty wpływają do księgowości z opóźnieniem, a niekiedy wogóle giną (!). Utrudnia to pracę aparatu administracyjnego, zmusza do dodatkowego (a właściwie zbędnego) zatrudniania pracowników w godzinach nadliczbowych, a w każdym razie nie przyczynia się do zmniejszenia wydatków administracyjnych. Stąd wniosek by w najbliższym czasie, a natychmiast po ujednoczeniu schematów przedsiębiorstw **opracować i wprowadzić w życie szczegółowe harmonogramy obiegu dokumentów**.

Obserwuje się u nas częste zmiany w stosowanych formach księgowości oraz w branżowym planie kont. Od „amerykanki” poprzez „przebitkę” doszliśmy do „rejestrów”, a już zaczyna się mówić o „szachowniczek” lub o formie „dziennikowo-zleceniowej”. Poza tym toczą się, ciche jeszcze narazie, dyskusje nad tym czy lepsza jest księgowość scentralizowana, czy zdecentralizowana. W niektórych przedsiębiorstwach nawet zdecentralizowano księgowania np. przez utworzenie stanowisk księgowych w działach inwestycyjnych, czy na stacjach obsługi: w pierwszych prowadzono analityczną księgowość inwestycyjną, w drugich sporządzano arkusze kalkulacyjne napraw taboru i kosztów stacji obsługi. W ostatnim czasie zauważa się znowu tendencję centralizowania księgowości.

W wielu przedsiębiorstwach scentralizowano w komórkach księgowości zagadnienia ewidencji i analizy kosztów i nie wyposażono tych komórek w odpowiedni do tej pracy zespół pracowników. Konsekwencją tego stanu są znaczne zaniedbania w zakresie analizy kosztów.

Należy przy tym podkreślić, że brak szczegółowych branżowych instrukcji w sprawie planowania i księgowania kosztów jest przyczyną występowania odchyleń pomiędzy strukturą kosztów planowanych i bilansowych (wynikowych). Kto inny i gdzie indziej (na innych kontaktach) planuje, a znowu kto inny i zupełnie gdzie indziej (na innych kontaktach) księguje.

Błędów tych i nieporozumień można uniknąć przez wprowadzenie obowiązku opracowywania przez komórki księgowości **odcinkowych planów kosztów**, któ-

re podobnie jak inne plany odcinkowe, byłyby rewidowane przez komórki planowania zbiorczego.

Zupełnie źle jest na odcinku mechanizacji pracy księgowości. Nie tylko nie wprowadzono nigdzie maszyn do mechanicznego księgowania, nie mówiąc już o maszynach kalkulacyjnych, ale nawet brak prostych maszyn do liczenia. Aparat finansowo-księgowy jest duży, służba finansowo-księgowa zajmuje dużą część etatów, a wydajność pracy jest jeszcze zawsze za małą. Natomiast sprawozdawczość finansowa jest bardzo pracochłonna.

Nie można również pominąć branżowych planów kont, w których dotychczas jest jeszcze zbyt mało „branżowości”. Wydaje się, że przyczyną tego stanu jest fakt, że księgowi interesują się prawie wyłącznie terminem złożenia bilansu i zewnętrznie formalną stroną bilansu. Albo nie zauważają, albo nie mają czasu na organizację pracy, wydajność, powiązania organizacji księgowości z organizacją przedsiębiorstwa itd.

Trzeba przyznać, że księgowi mogą wywrzeć znaczny wpływ na przyspieszenie uporządkowania organizacji przedsiębiorstw. Staje się to jednak niemożliwe, gdy księgowy jest tylko „dobrym buchalterem”, znającym tylko „Winien” i „Ma”, a nie znającym ekonomiki transportu samochodowego. Czy może dobrze ustalić formy i organizację księgowości, obieg dokumentów — człowiek, który zupełnie nie zna produkcji transportu samochodowego, wzajemnej zależności różnych wskaźników ilościowych i jakościowych tej produkcji, warunków i miejsc pracy?

Z drugiej strony nawet najlepszy finansista transportu samochodowego nie znajdzie zrozumienia wśród techników i eksploatorów, którzy nie posiadają podstawowych wiadomości z zakresu finansowania transportu.

DR PRZEMYSŁAW MAŁEK (Szczecin)

Czy możliwe jest wprowadzenie rozrachunku gospodarczego na samochód?

Artykuł dyskusyjny

Na terenie PKS oraz Ministerstwa Transportu Drogowego i Lotniczego panują zasadnicze rozbieżności w sprawie wprowadzenia pogłębionego rozrachunku gospodarczego. Kwestionowana jest sama możliwość pogłębienia rozrachunku w obecnych warunkach. Jeden z poglądów głosi, iż rozrachunek gospodarczy pogłębiony i sprowadzony do miejsca pracy może być realizowany od zaraz. Inny pogląd natomiast usiłuje przekonać, że pogłębienie rozrachunku gospodarczego powinno postępować stopniowo od zarządu okręgu poczynając po przez ekspozyturę, stację terenową względnie dany dział ruchu towarowego lub osobowego, by dotrzeć wreszcie do rozrachunku na samochód.

Przyczyną niemożliwości znalezienia wspólnego języka w tej sprawie jest fakt, że dyskusja toczy się jedynie na płaszczyźnie „być albo nie być” — wprowadzić albo nie wprowadzić rozrachunek na pojedynczy samochód. Gdyby natomiast dyskusja zeszła z sofistycznego ujmowania zagadnienia i sprowadzona została na płaszczyznę, co chcemy pojmować pod pojęciem rozrachunku gospodarczego na samochód i jak go zamierzamy ewentualnie wprowadzić, wówczas prawdopodobnie znikłoby szereg urojonych trudności, znikłyby nieporozumienia uniemożliwiające znalezienie wspólnego języka.

Wewnętrzny rozrachunek gospodarczy w każdym przedsiębiorstwie produkcyjnym zarówno w transporcie jak i w przemyśle, czy w produkcji wydobywczej (górnictwie) — poza tym, że jest formą przejawiania się działania prawa rozszerzonej reprodukcji socjalistycznej w warunkach działania prawa wartości i — jest w swej treści, podobnie jak zewnętrzny rozrachunek gospodarczy, przede wszystkim metodą kierowania socjalistycznym przedsiębiorstwem.

Kierowanie socjalistycznym przedsiębiorstwem to zasadnicza treść organizacyjna rozrachunku gospodar-

Na tym tle wyrastają duże zadania, bez wykonania których także nie można umocnić i pogłębić rozrachunku gospodarczego, zadania, które nie będą zrealizowane bez aktywnego, pełnego inicjatywy udziału głównych księgowych.

Zadanie polega na:

1. ostatecznym opracowaniu branżowego planu kont, szczególnie rozdziałów dotyczących kosztów produkcji podstawowej i pomocniczej;

2. ustaleniu formy i organizacji księgowości, przy czym powinno się dążyć do decentralizacji księgowości kosztów i stosowania w wydziałach przedsiębiorstwa uproszczonych systemów księgowości;

3. przygotowaniu dokładnych harmonogramów obiegu dokumentów technicznych (ewidencja środków trwałych, ewidencja pracy na stacji obsługi, ewidencja materiałów, ogumienia, części zamiennych), eksploatacyjnych (karty drogowe, zlecenia spedycyjne, faktury, karty robocze pracowników przeładunkowych itd.) i finansowych (szczególnie faktury za roboty, dostawy i usługi);

4. przeszkoleniu pracowników księgowo-finansowych w zakresie obsługi technicznej i eksploatacji taboru samochodowego oraz pracowników inżynieryjno-technicznych w zakresie zasad finansowania przedsiębiorstwa.

Postawione wyżej tezy nie wyczerpują całego zagadnienia, gdyż można jeszcze mówić o płacach — które stwarzać mają materialne zainteresowanie pracowników wynikiem działalności — czy o normach kosztów, a przede wszystkim o normach kosztów wydziałowych, o metodzie planowania. Jednak wydaje się, że kanwą podstawową konstrukcji systemu płac i normalizacji itd. — a przede wszystkim rozrachunku gospodarczego — stanowi organizacja przedsiębiorstwa i właściwe powiązanie z nią księgowości, a raczej wogóle ewidencji.

Juliusz Kowalik

czego. Kierowanie przedsiębiorstwem przy pomocy rozrachunku gospodarczego jest jedną z metod organizowania pracy w socjalizmie, przy której gwarantujemy uruchomienie wszystkich bodźców zmierzających do podniesienia wydajności pracy. Wydajność pracy jednak nie może być pojmowana w oderwaniu od konkretnego działania produkcyjnego, od konkretnych ludzi i konkretnych urządzeń produkcyjnych.

Czym różni się zatem w istocie rozrachunek gospodarczy od zwykłego systemu kierowania działalnością przedsiębiorstwa przy pomocy norm zużycia materiałowego, norm zdolności produkcyjnej urządzeń, w naszym przypadku transportowych norm wydajności pracy?

Rozrachunek gospodarczy różni się przede wszystkim od wymienionego — nazwijmy go po imieniu — administracyjnego zarządzania produkcją — tym, że stawia każdego z producentów w sytuacji gospodarza swego warsztatu produkcyjnego węższej lub szerszej pojętego. Albo tym warsztatem pracy jest dla kierowcy samochód, dla tokarza jego tokarka, dla dźwigowego jego dźwig itp., albo też szerszej pojmując jest dla niego całe przedsiębiorstwo, cały wydział produkcji, cała stacja obsługi, cały wydział ruchu osobowego i t. d.

Ażeby każdy z pracowników mógł się czuć gospodarzem swego warsztatu pracy, aby mógł nim gospodarzyć, musi nie tylko mieć rozwiązana stronę obowiązków produkcyjnych, wyrażonych przy pomocy norm zużycia paliwa, norm przebiegów międzynaprawczych, norm wydajności pracy przeładunkowej, nie tylko musi mieć określone wyniki produkcyjne i korzyści jakie wykonanie ich powoduje — płaca akordowa, premie za wydłużenie przebiegu, premie za zmniejszenie zużycia paliwa, za jazdę bezawaryjną, — ale obok tego pracownik musi w jakiś sposób objąć te wszystkie wysiłki produkcyjne, organizacyjne, zaopatrzeniowe, które nie

dają się objąć przy pomocy norm, które nie wymierne są liczbowo, gdy traktujemy każdą z tych czynności z osobna.

Takich czynności jest wiele. Normy nie obejmują na przykład zupełnie zużycia materiałów pomocniczych poza paliwem i ogumieniem, normy nie obejmują zużycia części zamiennych oraz drobnych czynności naprawczych, napraw bieżących itp.

Nie znaczy to, by takich norm nie było w planowaniu, ale nie są to normy, które rejestrowałyby jakość pracy konkretnego kierowcy lub konkretnego pracownika zatrudnionego w brygadzie przeładunkowej itp. Co więcej nie ma takich norm, które umożliwiłyby scharakteryzowanie wszystkich stron jakościowych działalności produkcyjnej. Nie ma ich i być nie może, gdyż musiałyby one być tak różnorodne, przewidywać tak skomplikowany wachlarz najróżnorodniejszych warunków i sytuacji, musiałyby postawić wyraźną granicę między tym co dla kierowcy jest warunkiem obiektywnym działania, a tym co jest dla niego dostępne (co jest w jego kręgu działalności przewozowej). Taka granica jest niemożliwa do przeprowadzenia. **Stąd wprowadzenie rozrachunku gospodarczego na pojedynczy samochód, na pojedyncze miejsce pracy jest celowe i konieczne w walce o uruchomienie wszystkich możliwych bodźców ułatwiających wzrost wydajności pracy we wszystkich jej aspektach.**

Jeżeli zastanawiałem się dłużej nad oczywistą dla wielu prawdą o celowości wprowadzenia rozrachunku gospodarczego, jeżeli poruszałem szersze sprawy, co do których nie ma różnic poglądów, to czyniłem to w tym celu, aby wskazać na istotną treść rozrachunku gospodarczego, albowiem wszelkie dalsze różnice poglądów mają swe źródło w niewłaściwym pojmowaniu rozrachunku gospodarczego.

O jakie niewłaściwości, o jaki błąd tu chodzi?

Tym błędem jest utarte wśród księgowych i finansistów mniemanie, że rozrachunek gospodarczy to przede wszystkim sprawa rozliczeń, że rozrachunek to problem rachowania pieniężnego, że rozrachunek to kwestia dodatkowego działania — dodawania, odejmowania, mnożenia i dzielenia złotych przez tony, groszy przez litry itp. jeśli wolno być złośliwym, kilometry przez ceki, kierowców przez konta itp.

Oczywiście, że przy tak pojmowanym rozrachunku gospodarczym gubi się istotny jego sens, **gubi się przede wszystkim pracującego w danym miejscu roboczym konkretnego pracownika.**

Prawidłowe podejście do spraw rozrachunku gospodarczego wymaga natomiast wyjścia od żywej działalności, od konkretnych zadań produkcyjnych, którymi jest objęty dany warsztat pracy.

Każdy warsztat pracy, każdy samochód ma określone planem zadania produkcyjne. Zadania te są celem istnienia samego warsztatu. Przy systemie administracyjnego zarządzania, przy systemie kierowania produkcją przy pomocy norm, konieczne jest skwapliwe rejestrowanie oddzielnie każdej czynności objętej normowaniem, **przy systemie rozrachunku gospodarczego rejestrować powinniśmy przede wszystkim wyniki produkcyjne.** Poprzednio rejestrowane były możliwie wszystkie ogniwa działalności produkcyjnej, przy rozrachunku gospodarczym wystarcza rejestrowanie podstawowych wyników pracy.

Jeżeli możnaby porównać system kierowania przy pomocy samych norm i przy pomocy rozrachunku gospodarczego z systemem zaopatrzenia kartkowego ludności i z systemem pozostawienia każdego z pracujących na jego indywidualnym rozrachunku, przez wręczenie mu płacy należnej za wyniki jego pracy, to oba pierwsze przypadki podobne są do siebie pod względem skomplikowania, a dwa pozostałe pod względem prostoty. **Oczywiście za prostotę tych ostatnich kryje się olbrzymia mądrość ekonomiczna prowadząca do realizacji zasady każdemu według jego pracy.** Ta mądrość ekonomiczna wypływa zresztą z doświadczeń nabytych przy poprzednim systemie reglamentacji spożycia, wynika ze żmudnej pracy obliczeniowej, zbilansowania produkcji i wielkości konsumpcji, z proporcji wewnątrz produkcji i proporcji między konsumpcją poszczególnych dóbr. Nie ulega jednak kwestii, że system dystrybucji przy pomocy płac jest racjonalniejszy, niż system

reglamentacji spożycia. Pierwszy uruchamia u każdego obywatela bodźce rozwiniętej oszczędności.

Tak więc jest czas najwyższy by obalić argumenty o skomplikowanym systemie rozliczeń przy rozrachunku gospodarczym. Nie prawdą jest, iż system będzie bardziej skomplikowany, prawdą jest natomiast, iż wymaga on przygotowania opartego o dokładną znajomość ekonomiki i organizacji pracy konkretnego miejsca roboczego, a to już jest innym zagadnieniem.

* * *

Poza generalnymi objawami przed wprowadzeniem pogłębionego rozrachunku gospodarczego, rzekomym jego skomplikowaniem i tym samym podrożeniem administracji, w podjęciu prac nad pogłębieniem rozrachunku gospodarczego — przeszkadza jeszcze inne mniemanie.

Wyda się bowiem niektórym ekonomistom, że w pogłębianiu rozrachunku gospodarczego istnieje jakiś określony porządek metodyczny, który wymaga stopniowego przechodzenia od szczebli wyższych do coraz niższych szczebli organizacyjnych. Zasada ta, prawidłowa w pewnych określonych warunkach i na pewnych szczeblach, nie może być stosowana powszechnie tam, gdzie pojawiają się nowe warunki, nowe przesłanki organizacyjne.

Przedsiębiorstwo działające na rozrachunku gospodarczym pełnym zewnętrznym obejmuje w swym systemie rejestracji wyników i rejestracji wpływów wszystką pracę żywą i uprzedmiotowaną — niezbędną dla osiągnięcia produkcji. Jeżeli schodzimy na niższy szczebel organizacyjny pojawia się, obok konieczności zarejestrowania pracy żywej i uprzedmiotowanej potrzebnej dla wykonania pracy danego działu, problem jak obciążyć dany dział kosztami ogólnozakładowymi. Jeżeli rozrachunek gospodarczy wprowadzimy na jeszcze niższy szczebel organizacyjny to znowu, obok konieczności rozdzielenia kosztów ogólnozakładowych, pojawia się sprawa rozdzielenia kosztów ogólnozakładowych, pojawia się sprawa rozdzielenia kosztów wydzielonych itd.

Przy takim sposobie pogłębiania rozrachunku gospodarczego wymienione trudności piętrzą się coraz bardziej im niżej schodzimy z rozrachunkiem gospodarczym. Ale istnieje możliwość uwolnienia się od tych trudności. Trzeba mianowicie wyjść z dotychczas obowiązującego kręgu poglądów. Trzeba porzucić dawne założenia i przyjąć nowe. Jeżeli mianowicie rejestrować będziemy jedynie wyniki pracy danego miejsca produkcji, to wszystkie nakłady pracy powstające poza miejscem pracy nie będą w ogóle rozliczane.

Przy tym ujęciu pracownik zatrudniony w danym miejscu produkcji ma w systemie rachunkowym dokładniejsze, bo nie zaciemnione rozliczeniami nakładów od niego niezależnych, odbicie własnej działalności przewozowej i tym samym lepiej i precyzyjniej wykorzystywać może sam system rozrachunku.

Tak więc porzucić należy poglądy, że rozrachunek gospodarczy podraża produkcję przez zwiększenie czynności administracyjnych (szereg obliczeń prowadzić będzie sam zainteresowany w wynikach pracownik). Poza tym należy dostrzegać realne możliwości sprowadzenia rozrachunku gospodarczego do miejsca pracy, bez wyczekiwania na rozliczenia na wszystkich pośrednich szczeblach organizacyjnych.

Poza stroną organizacyjną źródłem dotychczasowych obiekty i obaw był przede wszystkim brak wiary w kierowcę, w jego poziom moralny, ideologiczny i zawodowy, w jego zdolności gospodarcze. Opinia taka jest wysoko krzywdząca. Dowodzi tego praktyka ruchu współzawodnictwa i racjonalizacji. Dowodzi tego zarówno rekordy osiągane przez wielu przodowników jak i przeciętny rosnący poziom wydajności pracy.

Dalszym brakiem, który się kryje za obalonymi wyżej poglądami — rzekomo naukowymi — jest rzekomy brak kadr kierowniczych na należytych poziomach, któreby zdolne były opracować właściwy system rozrachunku gospodarczego, zabezpieczający działanie prawa rozszerzonej reprodukcji socjalistycznej w warunkach działania prawa wartości.

RYSZARD GLUSZCZYK (Warszawa)

Niebezpieczeństwo zatrucia etyliną w warsztatach naprawczych

Trujące własności czteroetylku ołowiu, zawartego w benzynie etylizowanej (etylinie) jak również w spalinach oraz w osadach spalin tej benzyny, powodują konieczność zachowania odpowiednich ostrożności przy wszelkiego rodzaju manipulacjach wymagających zetknięcia się człowieka z etyliną, względnie spalinami oraz z osadami spalin po etylinie.

W benzynie etylizowanej zawarta jest stosunkowo nieznaczna ilość pynu etylowego (około 0,15%), która nie może wywołać ostrego zatrucia. Jednak częste stykanie się z etyliną, bez zachowania koniecznych ostrożności, stwarza duże niebezpieczeństwo dla człowieka.

Niebezpieczeństwo to wynika ze specyficznych własności pynu etylowego, który:

1) z chwilą zetknięcia się ze skórą człowieka nie powoduje w początkach żadnych objawów wskazujących na to, że ma się do czynienia z trucizną, a więc nie powoduje pieczenia, oparzenia itp. — przez co wytwarza się u pracowników niechęć do zachowywania uciążliwych ostrożności, jak np. do noszenia często niewygodnego ubrania ochronnego, czyszczenia narzędzi pracy i ubrań oraz odkażania miejsc na ciele obla-nych etyliną;

2) nie dając w początkach objawów zatrucia wnika do organizmu człowieka zarówno przez skórę jak i przez wdychanie;

3) nie zostaje z organizmu wydzielony, jak to ma miejsce z większością substancji trujących, ale gromadzi się w organizmie człowieka i wywołuje stopniowo zaburzenia.

Te szkodliwe własności czteroetylku ołowiu zawartego w etylinie nie stwarzają jednak dla organizmu człowieka zagrożenia, którego nie da się usunąć. Wręcz przeciwnie, zastosowanie elementarnych zasad bezpieczeństwa i higieny pracy eliminuje całkowicie możliwość zatrucia organizmu.

O ile zasady obchodzenia się z etyliną są naogół przestrzegane przez kierowców pojazdów, o tyle zasady te w odniesieniu do zakładów naprawczych są mniej znane i wymagają bliższego omówienia i wprowadzenia.

Musimy bowiem zdawać sobie sprawę z tego, że z trującym czteroetylkiem ołowiu spotkamy się w resztkach paliwa zawartego w układzie zasilającym, w spalinach etyliny, w osadach spalin po etylinie, a więc w komorach spalania i w układzie wydechowym oraz w całym układzie olejowym.

W zakładach przeprowadzających naprawy główne pojazdów systemem potokowym, a więc w dużych zakładach, zabezpieczenie pracowników przed szkodliwymi wpływami etyliny ma szczególne znaczenie.

W zakładach takich zasadą powinno być przekazywanie liniom naprawczym części całkowicie oczyszczonych i odkażonych, a oczyszczanie i odkażanie części, które mogą zawierać czteroetylek ołowiu powinni przeprowadzać pracownicy odpowiednio przeszkoleni i odpowiednio zabezpieczeni.

Realizacja tego założenia wymagać będzie pewnych zmian w organizacji pracy przy naprawach taboru, który pracował na paliwie etylizowanym. Zmiany te dotyczyć będą: przyjmowania pojazdów, linii rozbiórkowej i umywalni części.

Trudno jest w tym przypadku dać stałą receptę z uwagi na znaczne różnice pomiędzy takimi zakładami istniejącymi w kraju, które są wynikiem tego, że budowano je w większości przypadków nie z przeznaczeniem na warsztaty naprawcze sprzętu samochodowego. Zasadnicza jednak linia postępowania we wszystkich zakładach tego rodzaju powinna być mniej więcej jednakowa.

Przy przyjmowaniu samochodu do naprawy od użytkownika, oprócz normalnego toku postępowania, **zakład powinien zażądać od użytkownika oświadczenia**

na piśmie, zapisanego ewentualnie w książce pojazdu, stwierdzającego czy pojazd ten w ostatnim okresie międzynaprawczym był eksploatowany na paliwie etylizowanym. Może się bowiem zdarzyć, że samochód ostatnie kilkaset kilometrów przepracował na paliwie nieetylizowanym, albo też w drodze do zakładu naprawczego pobrał benzynę nieetylizowaną, gdy uprzednio był eksploatowany na etylinie, co jednak nie wyklucza zawartości czteroetylku ołowiu w silniku, tłumiku itp.

Również na kopii protokołu zdawczo odbiorczego, przeznaczonej dla działu produkcji powinna być **rzucająca się w oczy adnotacja wskazująca na to, że pojazd był eksploatowany na etylinie.** Ma to na celu odpowiednie pokierowanie rozbiórką pojazdu.

Po przyjęciu samochodu od użytkownika brygada przyjmująca pojazd, który pracował na etylinie, powinna natychmiast spuścić całą zawartość oleju z miski olejowej do specjalnego naczynia, a następnie do oddzielnego zbiornika olejów zużytych „etylizowanych“. Bowiem olej przepracowany z miski olejowej silnika pracującego na paliwie etylizowanym, jest oczywiście skażony czteroetylkiem ołowiu, a więc również trujący. Oleje te powinny być przekazywane następnie do CPN, względnie wprost do rafinerii, w beczkach posiadających oznaczenie wskazujące na zawartość etyliny.

Podobnie należy spuścić ze zbiornika paliwa całą zawartość i wlać do zbiornika specjalnie przeznaczonego na magazynaż paliwa etylizowanego. Paliwo to będzie można wykorzystać dla zaopatrzenia odbiorców samochodów. Należy przy tym pamiętać, że pompy przeznaczonej do tego paliwa nie wolno używać do innego produktu.

Jest rzeczą jasną, że naczynia — względnie specjalne zbiorniki z olejem użytym oraz z benzyną etylizowaną — nie mogą być przechowywane w halach roboczych czy magazynach, lecz w pomieszczeniach wydzielonych o dobrej wentylacji, a najlepiej pod dachem wspartym na słupach.

Spuszczanie oleju silnikowego i paliwa należy przeprowadzać w pomieszczeniach osłoniętych przed wiatrem, dla uniknięcia opryskiwania, ale zapewniających jak największą wentylację. Jeśli czynności te są wykonywane w zamkniętej hali, to powinna ona posiadać dostateczną wentylację dolną i górną z tym, że wentylacja górna powinna być mechaniczna.

Pracownicy zatrudnieni przy przyjmowaniu samochodów powinni posiadać specjalną odzież ochronną, a mianowicie: kombinezony impregnowane, buty gumowe i rękawice gumowe. Powinni być też odpowiednio przeszkoleni z zakresu zachowania bezpieczeństwa przy pracach wymagających zetknięcia z etyliną.

Przed odstawieniem samochodu na miejsce postoju, gdzie ma oczekiwać na zgrupowanie serii, pożądanym jest oznaczenie tego samochodu, wskazujące na eksploatację jego na paliwie etylizowanym, bowiem przy znacznym napływie samochodów ułatwi to grupowanie oddzielnie serii samochodów eksploatowanych na etylinie i oddzielnie serii samochodów eksploatowanych na zwykłej benzynie.

Takie oddzielne grupowanie serii samochodów, które pracowały na etylinie i na benzynie byłoby korzystne. Jeżeli takiego podziału serii nie będzie, to wobec trudności odmiennego traktowania poszczególnych silników, wszystkie silniki byłyby w praktyce poddawane zabiegom odkażającym, co niepotrzebnie podnosiłoby pracochłonność i koszty demontażu oraz mycia silników pojazdów, które nie pracowały na etylinie.

Kiedy seria samochodów eksploatowanych na etylinie jest kierowana do produkcji po myciu, należy demontaż zorganizować nieco odmiennie w celu zgrupowania wszystkich części mogących zawierać czteroetylek ołowiu w jednym miejscu, gdzie rozbiórkę i

oczyszczenie będą przeprowadzać pracownicy odpowiedzialnie zabezpieczeni i przeszkoleni.

Tak więc po rozebraniu samochodu na zespoły, do jednego punktu rozbiórkowego powinny trafić: silnik ze świecami i całym układem zasilania tj. z gaźnikiem, pompą paliwową, filtrami paliwa, przewodami paliwowymi i ze zbiornikiem paliwa włącznie oraz układ wydechowy tj. rura wydechowa z tłumikiem.

W pierwszym rzędzie następuje zewnętrzne mycie części. Zależnie od wyposażenia zakładu stosuje się przy tym różne metody poczynając od metody prymitywnej polegającej na myciu części naftą za pomocą pędzla do precyzyjnych urządzeń parowo wodnych. Przy tej czynności trzeba już zachować daleko idące ostrożności i wprowadzić środek odkażający. Pracownicy wykonujący te czynności powinni więc pracować w odzieży ochronnej właściwej dla pracy przy etylinie (impregnowany kombinezon oraz buty i rękawice gumowe), a pomieszczenie w którym pracują powinno mieć dobrą wentylację (wyciągową).

Jako środek odkażający wskazanym jest stosowanie: przy zmywaniu naftą — chloru siarczowego (SO_2Cl_2), który należy rozpuścić w nafcie w stężeniu 10%. Przy zmywaniu za pomocą urządzeń parowo wodnych należy dodawać do wody nadmanganian potasu (KMnO_4), przy czym roztwór powinien posiadać stężenie 5%.

Zmywanie powinno być przeprowadzane bardzo dokładnie, ponieważ w przypadku pozostawienia na metalu chociażby drobnych ilości etyliny, przy zawilgoceciu nastąpiłaby bardzo szybko intensywna korozja.

Jest cechą charakterystyczną paliw etylizowanych, że nie wykazują żadnego korodującego działania na metale, jeżeli nie zawierają wody, natomiast w obecności wody wywołują intensywną korozję. Wskazuje to również na konieczność częstego kontrolowania wymytych zespołów i części, aby zapobiec na czas korozji, która mogłaby powstać w wyniku zawilgożenia uprzednio niedostatecznie wymytych części i zespołów.

Dalszym etapem produkcyjnym jest rozbieranie zespołów, mycie i odtłuszczanie części i rozebranych zespołów. Przy tych czynnościach ostrożność musi być posunięta do najwyższych granic.

Rozbieranie silnika na części wymaga posługiwania się różnymi narzędziami począwszy od kluczy płaskich, oczkowych, nasadowych, obcęgów, śrubokrętów, przebijaków, młotków itp. do ściągaczy i narzędzi specjalnych i skomplikowanych.

Konieczność posługiwania się dużą ilością najróżnorodniejszych narzędzi i rozbiórka silnika na bardzo drobne części jak zawleczki, popychacze, nakrętki, podkładki itp. stwarza duże niebezpieczeństwo, ponieważ zatrudnieni przy tym pracownicy niechętnie pracują w rękawicach gumowych, które pomniejszają ich wyzucie w rękach, a w pierwszym okresie pracy w rękawicach w ogóle utrudniają pracę i zmniejszają wydajność pracy. Pracując zaś bez rękawic narażają się na bezpośrednie zetknięcie poprzez skórę rąk z silnie trującymi osadami spalonej etyliny względnie z olejem silnikowym, do którego przeniknął czteroetylowy ołowiu z etylizowanego paliwa.

Dlatego też akcja uświadamiająca w stosunku do nich wydaje się być ważniejszą od wyposażenia ich w odpowiednią odzież ochronną i dogodne warunki higieniczne, bowiem zachodzi poważna obawa, że mogą zaszkodzić swemu zdrowiu pomimo posiadania kompletu odzieży ochronnej, pomimo pracy w dogodnym pomieszczeniu i pomimo możliwości korzystania z odpowiednich urządzeń sanitarnych.

Oczyszczanie części następuje podobnie jak zmywanie zespołów przy zastosowaniu różnych metod, a więc prymitywne zmywanie części naftą w wannie metalowej za pomocą pędzla, mniej prymitywne i mniej niebezpieczne zmywanie w zbiorniku z naftą, wyposażonym w pompę dającą strumień płynu oczyszczającego, w wannach do odtłuszczania na gorąco roztworami wodnymi i zmywanie w skomplikowanych maszynach do parowo wodnego potokowego mycia części.

Mając do czynienia z silnikami, które pracowały na etylinie, przy każdym z tych systemów trzeba wpro-

wadzić do płynu zmywającego jeszcze środek odkażający, a więc chlorek siarczowy do nafty lub nadmanganian potasu do wody w stosunku poprzednio podanym.

Dokładne wymycie jest konieczne w stosunku do wszystkich części, bowiem zarówno resztki etyliny w układzie zasilającym, jak osady spalanej etyliny na głowicy, zaworach, świecach, tłokach, rurze wydechowej i tłumiku, jak również resztki oleju w układzie olejowym są w wysokim stopniu trujące.

Tylko nieprzydatnych części, które można natychmiast zniszczyć, jak wkładki wymienne filtra olejowego lub uszczelki filcowe — można nie wymywać, ale trzeba je umieścić w szczelnie zamykanym pudle blaszanym, a później spalić. Wszystkie inne nieprzydatne części, których nie można spalić, należy bezwzględnie dokładnie oczyścić, aby uniknąć nieświadomego zatrucia osób, które mogą się z nimi później zetknąć.

Tylko dokładnie wymyte części nie zawierające etyliny mogą być przekazane do dalszych etapów produkcji.

Pracownicy zatrudnieni przy rozbiórce silników i myciu części muszą przestrzegać ściśle zasad higieny pracy. Przed pracą powinni bezwzględnie przebrać się w pełne ubranie robocze tj. impregnowany kombinezon oraz buty i rękawice gumowe.

W czasie pracy powinni wystrzegać się zanieczyszczenia skóry etyliną i unikać wdychiwania jej oparów.

Przed posiłkiem pracownicy powinni umyć ręce w czystej nafcie, a następnie mydłem w gorącej wodzie. W tym celu w pobliżu miejsca pracy powinny znajdować się naczynia z czystą naftą do przemycania i umywalnie z ciepłą wodą, mydło i czyste ręczniki.

W przypadku zatarcia oczu etyliną (olejem silnikowym z silnika, który pracował na etylinie lub osadami spalanej etyliny) należy natychmiast przepłukać oczy dokładnie 1%-owym roztworem chemicznie czystej soli kuchennej w wodzie destylowanej. Odpowiedni zapas takiego roztworu, nie mniejszy od 1 litra, powinien znajdować się w podręcznej apteczce.

Po ukończeniu pracy każdy z pracowników powinien jak najdokładniej oczyścić swe miejsce pracy przez wytarcie szmatami i wymycie miejsc zanieczyszczonych czystą naftą. Również powinny być wymyte wszystkie narzędzia oraz buty gumowe i rękawice.

Po wyczyszczeniu i wymyciu swego stanowiska pracy, pracownicy powinni się dokładnie umyć, a jeżeli warunki pozwalają to wykąpać się lub wymyć pod tuszem, używając obficie mydła.

W małych warsztatach naprawczych, których wyposażenie w urządzenia specjalne jest znikome, gdzie niemożliwym jest stosowanie potokowego systemu napraw, a koniecznością jest przeprowadzanie napraw systemem indywidualnym, nie będzie można ograniczyć stykania się załogi z etyliną do kilku pracowników. Tym bardziej więc trzeba przestrzegać wytycznych odnoszących się do wentylacji pomieszczenia, w którym rozbiera się i czyści zespoły i części oraz do zasad higieny osobistej pracowników i w ogóle dążyć do jak najbardziej zbliżonego stylu pracy omówionego w odniesieniu do dużego zakładu remontowego.

Przy naprawach średnich i bieżących, gdzie tylko niektóre części silnika lub układu zasilającego będą wymagały wymontowania i ewentualnie naprawy, nie będzie można odpowiednio ich wymyć przy użyciu środków odkażających. Należy wówczas bezwzględnie wymyć te części pędzlem maczanym obficie w czystej nafcie. Trzeba przy tym pamiętać, że **nafta nie jest środkiem odkażającym, lecz tylko rozcieńcza etylinę i tym samym osłabia znacznie jej szkodliwe działanie na organizm człowieka.**

Celem właściwego postawienia tego zagadnienia we wszystkich zakładach naprawczych taboru samochodowego, konieczne jest opracowanie przez te zakłady szczegółowych wewnętrznych instrukcji dostosowanych do warunków lokalnych, a regulujących tok postępowania przy naprawie samochodów, eksploatowanych na etylinie.

R. Głuszczyk

LEON MACIELIŃSKI (Warszawa)

Gospodarka częściami zamiennymi

Stały wzrost taboru samochodowego, który ma olbrzymie zadania do spełnienia w rozwijającej się gospodarce socjalistycznej, nakłada obowiązek właściwego uregulowania zagadnienia zaopatrzenia i dystrybucji części zamiennych oraz sposobu eksploatacji pojazdu mechanicznego. Sprawy te, ściśle ze sobą związane, rozpatrywane być muszą pod zupełnie innym kątem widzenia.

Sprawa sposobu eksploatacji pojazdu mechanicznego uzależniona jest przede wszystkim od kierowcy — od jego właściwego podejścia do maszyny. Właściwe szkolenie i socjalistyczne współzawodnictwo niewątpliwie wpłyną na to, że ustalona norma przebiegu pojazdu mechanicznego między naprawami głównymi zostanie przekroczone przez coraz to większy procent naszego taboru samochodowego.

Omawiając zagadnienie zaopatrzenia i dystrybucji części zamiennych do pojazdów mechanicznych należy zwrócić uwagę na fakt, że do tej pory nie opracowano właściwych norm zużycia części zamiennych w skali ogólnopństwowej. Sytuacja ta zmusiła niektóre większe przedsiębiorstwa, posiadające większą ilość samochodów, do opracowania wewnętrznych norm zużycia części zamiennych, będących podstawą do sporządzania planów zaopatrzenia oraz zamówień na części zamienne. Normy te w rzeczywistości nie odzwierciedlają jednak właściwych potrzeb, a zasadniczym ich błędem jest tzw. „gromadzenie na zapas” oraz sugerowanie się stanem, jaki zaistniał w danym momencie, nie wnikając w potrzeby lat następnych.

Gromadzenie części zapasowych w nadmiernych ilościach przez użytkowników nie powinno mieć miejsca, ponieważ w rezultacie otrzymalibyśmy w skali ogólnopństwowej olbrzymie rezerwy. Początkowo CSS „Motozbyt”, jako główny dystrybutor części zamiennych do samochodów „typowych”, chcąc zabezpieczyć właściwą ilość i asortyment części, zebrał w odpowiednim czasie zamówienia użytkowników i — po obliczeniu przybliżonych potrzeb dla użytkowników, którzy zamówień nie złożyli — sporządził ogólny plan potrzeb. W wyniku Motozbyt otrzymał **plan nierealny**, który wartością swoją równał się wartości pojazdów, do których dane części planowano. Oczywiście taki nonsens był wynikiem niewłaściwych, sporządzanych na zapas zamówień użytkowników.

Widząc iż metoda tego rodzaju zawodzi, CSS Motozbyt zastosował inny sposób rozwiązania tego zagadnienia. Mając mianowicie kilkuletnie doświadczenie na odcinku ruchu poszczególnych części, wziął za podstawę rachód według kartoteki magazynowej na przestrzeni jednego roku — biorąc pod uwagę ewentualny stan zerowy przez pewien okres czasu oraz uwzględniając zużycie niektórych części dopiero w następnych latach eksploatacji. Sposób ten okazał się o wiele lepszym i umożliwił sporządzenie ogólnego planu potrzeb, przybliżonego już do rzeczywistego zużycia części.

Nie mniej jednak i ten sposób ma również pewne niebezpieczne momenty, ponieważ użytkownik wykupując nieraz niektóre części na zapas w większej ilości, wprowadza w błąd dystrybutora, co odbija się ujemnie na planie potrzeb. Rezultatem tego jest więc zwykle nadmierny rezerwan, który w okresie walki o oszczędność surowca, względnie dewiz, jest szkodliwym objawem.

Sytuację pogarsza fakt, że użytkownicy bardzo często usiłują nabyć nowy zespół, względnie podzespół kompletny, ponieważ w „starym” uległa uszkodzeniu pewna część wymienna — jak np. występują o resor kompletny, mimo że pękło jedynie główne pióro, albo dokonują wymiany skrzyni biegów, ponieważ uległo uszkodzeniu koło zębate itp.

Z kolei, celem dalszego uregulowania tak ważnego zagadnienia jak gospodarka częściami, powołano zespół ludzi, których zadaniem jest opracowanie aktualnych norm zużycia części zamiennych w skali ogólnokrajowej.

Należy nadmienić, że w okresie budowy socjalizmu, gdy cała gospodarka oparta jest na szczegółowym planowaniu, koncepcja tego rodzaju jest dużym krokiem naprzód na odcinku naszej motoryzacji. Dotychczasowa, nie zawsze właściwa gospodarka częściami, ulegnie znacznej poprawie z chwilą ukazania się norm zużycia, które będą podstawą wszelkich zamówień na części zamienne.

Oczywiście normy nie zlikwidują bynajmniej zagadnienia braku niektórych części zamiennych. Zagadnienie chwilowego braku niektórych części zamiennych, wynikające z niewłaściwego realizowania zamówień przez dostawców zagranicznych, względnie producentów krajowych, stanowi sprawę całkowicie odrębną.

* * *

Przed zespołem stoją więc wielkie i ważne zadania. Opracowane normy będą musiały przede wszystkim zabezpieczyć pełny i właściwy asortyment części zakładu przeprowadzającym naprawy główne oraz zabezpieczyć eksploatowane pojazdy w okresie międzynaprawczym w potrzebną ilość części zamiennych.

W związku z tym, że poszczególne marki i typy samochodów eksploatowane są w niejednakowych warunkach oraz posiadają różne rozwiązania konstrukcyjne, sprawa norm zużycia części zamiennych musi być rozpatrywana dla każdej marki samochodu, a nieraz i dla typu pojazdu oddzielnie.

Wychodząc z założenia, że naprawa główna pojazdu jest zasadniczym momentem, stanowiącym o dalszej eksploatacji danego pojazdu, należy baczną uwagę zwrócić na asortyment części zamiennych przyznany w normach zakładom naprawczym. Celem wykluczenia w jaknajwiększym stopniu możliwości popełnienia omyłek przy ustalaniu norm zużycia części zamiennych, należy poza tym korzystać z arkuszy weryfikacyjnych z okresu jednego roku poszczególnych zakładów przeprowadzających naprawy główne.

Ilość części zakwalifikowanych przez zakład na złom jako nienadające się do dalszej eksploatacji, powinna być rozpatrywana pod dwoma kątami widzenia:

1. czy ilość ta nie jest wynikiem braku części w poprzednim okresie naprawczym, w związku z czym naprawa główna nie była przeprowadzona należyście;

2. czy regeneracja pewnego procentu części nie nadających się do dalszej eksploatacji dałaby pożądaną skuteczną.

Mówiąc o regeneracji części należy nadmienić, że zagadnienie to, aczkolwiek ma wielkie szanse rozwoju, to jednak do tej pory nie jest jeszcze należyście rozbudowane.

Po dokładnym rozpatrzeniu wszelkich kryteriów należy ustalić dopiero właściwą normę zużycia dla danej części. Jest rzeczą zrozumiałą, że czynnikiem wpływającym decydująco na żywotność danej części jest surowiec z jakiego została ona sporządzona. W tym przypadku jednak wydaje się słuszne wyjście z założenia, że do produkcji danej części zastosowany będzie właściwy surowiec.

Równocześnie z ustalaniem normy zużycia danej części dla zakładu przeprowadzającego naprawę główną, należy ustalić normę zużycia części na okres międzynaprawczy.

W okresie międzynaprawczym w czasie eksploatacji pojazdu, musimy odróżnić dwa rodzaje zużycia części zamiennych. Pierwszym będzie planowe zużycie, wynikające z normalnego zużycia po przejechaniu określonej ilości kilometrów względnie godzin. Drugim będzie nieplanowe zużycie części — wynikające z przypadków niewłaściwej obsługi względnie wady materiałowej lub produkcyjnej.

O ile dla pierwszego rodzaju zużycia części nie ma specjalnej trudności w ustaleniu normy zużycia, to w drugim przypadku zachodzi konieczność dokładnego przeanalizowania wszelkich możliwości uszkodzenia danej części.

Oczywiście nonsensem byłoby „zaplanować” pewną ilość awarii samochodowych w różnych okolicznościach, względnie dokładnie określić ilość przypadków nieumiejętnego obchodzenia się z daną częścią zamienną. Dlatego też ustalona norma zużycia części na awarie może być zawsze tematem szerokich dyskusji. W tym przypadku należy ustalić taką normę, która odpowiadać będzie w przybliżeniu faktycznemu stanowi, nie powodując braku części w okresie eksploatacji pojazdu; ani też nie prowadząc do nadmiernych remanentów.

Celem lepszego zorientowania się w metodzie ustalania norm zużycia części zamiennych zastosujemy kilka przykładów.

L. P.	N a z w a c z ę ś c i	Na 100 samochodów	
		Napęta główna	Okres między- napraw- czy
150	pompa olejowa kompl.	—	2
151	kadłub pompy olejowej	5	—
152	pokrywa kadłuba	3	—
153	koło zębate napędu pompy	20	2
154	koło zębate napędzające pompy	15	1
155	koło zębate napędzane pompy	15	1
156	wałek koła zębatego napędzanego	50	1
157	tuleja wałka	50	1 *)

Uwagi: *) pozostałe podwymiarowe

Poz. 150. Podzespół kompletny. W tym przypadku pompa olejowa kompl. dla zakładów przeprowadzających naprawy główne nie jest przewidziana, ponieważ zadaniem tych zakładów jest naprawa względnie wymiana uszkodzonego detalu. Dla użytkownika przewiduje się 2 szt. na nieprzewidziane uszkodzenia.

Poz. 151 i 152. Wyłącznie dla zakładu przeprowadzającego naprawę główną, który nie otrzymuje podzespołu kompletnego.

Poz. 153, 154, 155. Wychodząc z założenia, że norma przebiegu danego pojazdu między naprawami głównymi wynosi 90.000 km otrzymamy pełną wymianę kół

zębatach pompy olejowej, jako części zużywających się po przejechaniu 540.000 km. Omawiane koła zębate bezwzględnie „wytarzują” okres międzynaprawy i dlatego użytkownikowi przyznaje się 1 szt. wyłącznie na awarie nieprzewidziane.

Poz. 156. Faktyczne zużycie wałków wynosi 100%, lecz biorąc pod uwagę możliwość regeneracji połowy zużytych wałków ustala się zakup 50 sztuk jako niezbędnie potrzebnych. Pozostałe 50 szt. zostaje regenerowanych.

Poz. 157. Ilość tulei nominalnych ustala się w stosunku do ilości nowych wałków. Dla wałków regenerowanych zakład naprawy wykona potrzebne tuleje podwymiarowe w zakresie własnym z otrzymanego na ten cel surowca.

UWAGA: Liczby podane w przykładach są liczbami fikcyjnymi i oczywiście nie odpowiadają faktycznym normom zużycia.

* * *

Przy opracowaniu norm zużycia części zamiennych należy również pamiętać o bardzo ważnym zagadnieniu, a mianowicie, **właściwym mianownictwie**. Najwyższa pora skończyć z wszelkimi trybami, mutrami, szajbkami, sztycami itp. dziwolągami w polskim języku. Różnorodność nazw tej samej części i niewłaściwe określenie powinno być jak najprędzej wyeliminowana z naszego słownika technicznego. Opracowanie norm zużycia części zamiennych dla poszczególnych marek samochodów jest najlepszą okazją do zastosowania właściwego mianownictwa.

Opracowanie ogólnokrajowych norm zużycia części zamiennych do pojazdów mechanicznych, będzie niewątpliwie dużym sukcesem i przyczyni się w znacznym stopniu do uregulowania gospodarki częściami w kraju. Normy te umożliwią i ułatwią sporządzanie globalnych planów potrzeb na odcinku części zamiennych oraz zabezpieczą użytkownikom właściwy asortyment i ilości części zamiennych potrzebnych w okresie międzynaprawczym oraz do przeprowadzenia napraw głównych.

Pożądanym jest by normy powyższe, stanowiące podstawę planów potrzeb i zamówień na części zamienne, ukazały się na rynku na każdą markę samochodu oddzielnie i w możliwie najkrótszym terminie.

L. Macieliński

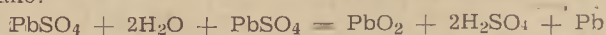
Inż. LECHOSŁAW OSTERLOFF (Warszawa)

O uszkodzeniach i obsłudze akumulatorów

W samochodach dzisiejszych, których rozruch odbywa się wyłącznie przy pomocy elektrycznego rozrusznika, stan techniczny akumulatora może zapewniać łatwość uruchomienia silnika, bądź być źródłem kłopotów z koniecznością uciążliwego użycia korby rozruchowej wyłącznie. Ponieważ ponadto znaczna większość samochodów wyposażona jest w układ zapłonowy baterijny (rozdzielacz — cewka zapłonowa — akumulator), podnosi to jeszcze bardziej znaczenie dobrego akumulatora w pojeździe. A ponieważ akumulator jest jedynym swego rodzaju „żywym” urządzeniem samochodu, w którym zachodzą skomplikowane przemiany chemiczne (nawet w czasie postoju samochodu, gdy inne elementy wyposażenia elektrycznego nie pracują), wymaga więc stałego dozoru i umiejętnego usuwania uszkodzeń, jakie w czasie eksploatacji mogą zaistnieć.

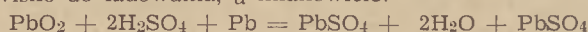
Jako rozruchowe akumulatory samochodowe używane są akumulatory kwasowe, w których aktywnymi elementami są płyty dodatnie i ujemne oraz elektrolit. Płyty obu rodzajów zbudowane są jako kratownice ze stopu ołowiu z antymonem i wypełnione są pastą z tlenku ołowiu. Po zanurzeniu ich do roztworu kwasu siarkowego (H_2SO_4) z wodą (H_2O) zyskują one powierzchnię pokrytą warstwą siarczanu ołowiu ($PbSO_4$). W czasie ładowania pasta płyty dodatniej przetwarza się na dwutlenek ołowiu (PbO_2), a płyty ujemnej — w ołów gąbczasty (Pb). Dwutlenek ołowiu

jest koloru czekoladowo-brunatnego, a ołów gąbczasty jest szary. Proces więc ładowania można przedstawić jako:



Należy tu zaznaczyć, że ciężar właściwy elektrolitu całkowicie naładowanego akumulatora powinien wynosić $1,265 \pm 0,005$ (w odniesieniu do temperatury $20^\circ C$). W końcowej fazie ładowania z elektrolitu zaczynają się wydostawać pęcherze gazu: w okolicy płyty dodatniej pęcherze tlenu (O), w okolicy płyty ujemnej pęcherze wodoru (H).

Proces wyładowania przedstawia sobą odwrotne zjawisko do ładowania, a mianowicie:



W ładowaniu akumulatorów należy rozróżniać **pierwsze ładowanie i ładowanie eksploatacyjne**.

Właściwe przeprowadzenie pierwszego ładowania tzw. „formującego” stanowi o późniejszej wartości akumulatora, gdyż tworzy ono warunki dla głębszego lub płytszego udziału czynnej masy płyt w reakcji chemicznej. Ładowanie to musi być przeprowadzone ściśle według ustalonych przepisów wytwórcy akumulatorów.

Normalne ładowania eksploatacyjne dokonywane są natężeniem prądu o wartości równej 0,1 wartości pojemności znamionowej akumulatora (sprawa ładowa-

nia akumulatorów poruszona będzie obszerniej w następnym zeszycie „Motoryzacji“).

Mówiąc o uszkodzeniach akumulatorów, należy wspomnieć tu o normalnym zużywaniu się akumulatora, jakie występuje podczas jego pracy na pojeździe. Z biegiem bowiem czasu następuje stopniowe niszczenie płyt dodatnich, z których masa czynna wypada osiadając na dnie i zmniejsza przez to rzeczywistą pojemność akumulatora. W sposób doświadczalny czas służby akumulatora mierzy się liczbą cykli ładowanie — rozładowanie, w czasie których pojemność nie obniży się poniżej pewnego procentu w stosunku do pojemności znamionowej (np. do 50% pojemności znamionowej dla akumulatorów rozruchowych).

Warunki rozładowania podczas tych badań powinny w miarę możliwości odpowiadać normalnym warunkom eksploatacji. Dlatego też ta próba życia dokonywana jest w ten sposób, że po naładowaniu następuje tylko częściowe rozładowanie akumulatora ale prądem o podwyższonym natężeniu. Porządek taki odpowiada rzeczywistym warunkom pracy na samochodzie, gdzie rozładowanie akumulatora nie występuje prawie nigdy całkowicie, ale prąd kilkudziesięciu do kilkuset amperów ma miejsce przy każdym rozruchu. Dla normalnych akumulatorów samochodowych czas służby nie powinien być mniejszy od 300 cykli tak przeprowadzonej próby życia. W latach eksploatacji określa się czas służby akumulatora na okres 2 do 3 lat.

Wynikiem niewłaściwej eksploatacji akumulatora, a przede wszystkim zbyt długiego rozładowania lub pozostawienia w stanie nienaładowanym, jest zasiarczenie płyt. Płyty dodatnie stają się wówczas twarde i przybierają kolor jasno-czerwony. Ponadto oba rodzaje płyt otrzymują na powierzchni białe plamy.

Jeżeli proces zasiarczenia nie jest zbyt zaawansowany, to akumulator taki można jeszcze uratować. W tym celu stosuje się albo metodę powolnego ładowania, albo tzw. kurację wodną.

Pierwszy sposób polega na poddaniu akumulatora ładowaniu przez około 60 godzin bardzo małym natężeniem prądu (3 do 5 amperów). Kuracja wodna polega na usunięciu elektrolitu z akumulatora i napełnieniu go lekko zakwaszoną wodą destylowaną i ładowaniu natężeniem prądu o wartości 1/8 do 1/4 normalnego ładowania eksploatacyjnego przez 3 do 6 dob. W czasie tego ładowania ciężar właściwy wody zakwaszonej powinien wzrosnąć do ok. 1,16.

Następnie należy ponownie usunąć elektrolit i powtórnie napełnić lekko zakwaszoną wodą destylowaną i ładować poprzednim natężeniem prądu aż do momentu, gdy ciężar właściwy elektrolitu przestanie wzrastać. Teraz opróżnia się ogniwa po raz trzeci i napełnia kwasem siarkowym o ciężarze właściwym 1,285 i ładuje przez 1 godzinę natężeniem prądu o wartości 1/4 normalnego ładowania eksploatacyjnego.

Sprawdzeniem skuteczności przeprowadzonego odświeżenia jest próba rozładowania akumulatora natężeniem prądu ładowania eksploatacyjnego, dla określenia jego pojemności. Po tej próbie akumulator należy naładować normalnym prądem ładowania.

Wyciekanie elektrolitu powodowane jest pęknięciem naczyń akumulatora. Szczeliny pęknięć są zazwyczaj dość trudne do wykrycia. Dlatego przed wbudowaniem płyt do naczyń, bada się naczynie na stratę ciśnienia lub na przebiecie wysokim napięciem. Miejsce pęknięcia może być określone przy użyciu przenośnego woltomierza, którego jeden z zacisków dołącza się do jednej z końcówek ogniwa, a drugim zaciskiem dotyka się w miejscu podejrzanym do powierzchni naczyń. Wychylenie wskazówki woltomierza wskaże miejsce upływu elektrolitu i pęknięcie.

Wydostawanie się elektrolitu między naczyniem a pokrywą ogniwa powodowane jest złym oczyszczeniem ścian naczyń przed zalaniem masą zalewową. Ponieważ to miejsce wydobywania się jest trudne do zlokalizowania, należy w tym przypadku przeprowadzić nowe zalanie masą zalewową.

Wśród różnych uszkodzeń płyt może mieć miejsce wypaczanie płyt, wypadanie masy aktywnej, zmiana biegunowości i zwarcia wewnętrzne.

Wypaczanie płyt dotyczy najczęściej płyt dodatnich, a przyczyną tego są częste przeciążenia akumulatora. Jeżeli płyty nie stały się jeszcze kruche, można je wyprostować stosując delikatny nacisk.

Wypadanie masy aktywnej płyt dodatnich jest wynikiem nadmiernego prądu pod koniec ładowania. W wyniku zamrażnięcia elektrolitu lub obecności w nim szkodliwych zanieczyszczeń może ono występować na obu rodzajach płyt. Uszkodzenie to jest nie do usunięcia i wymaga wymiany płyt.

Zwarcia wewnętrzne ogniwa można wykryć przy pomocy dzwonka lub żarówki włączonych w obwód elektryczny między końcówki ogniwa. Przyczyną zwarcia może być zetknięcie, różnoimiennych płyt wskutek uszkodzenia separatora, nadmierna ilość osadów na dnie lub wypaczenie płyt. Przy stwierdzeniu wewnętrznego zwarcia, co uwiadamia się obniżeniem napięcia pojedynczego ogniwa, należy zastosować przepłukanie naczyń ogniwa destylowaną wodą, aby usunąć ewentualne osady z dna. Jeżeli wówczas zwarcie nadal występuje, akumulator należy rozebrać i wymienić uszkodzone płyty.

Wynikiem zwarcia jest zmiana biegunowości ogniwa. Po wyładowaniu bowiem do zera ogniwo jest ładowane napięciem sąsiednich ogniw. Następuje przytem zmiana koloru płyt. Jeżeli po takim fakcie masa aktywna płyt nie wypadła, to ogniwo można jeszcze uratować. W tym celu należy je rozładować do zera i następnie ładować prądem o natężeniu 1/8 normalnego prądu ładowania przy właściwym kierunku przepływu prądu. Po naładowaniu należy wykonać jeden cykl normalnego rozładowania — ładowania. Jeżeli płyty uzyskają normalny kolor, to nadają się do dalszej pracy.

Uszkodzenia separatorów można podzielić na uszkodzenia natury mechanicznej i natury chemicznej. Uszkodzenia mechaniczne jak przedziurawienia, wytarcia, pęknięcia wywołane są nieściśnięciem ułożeniem z płytami, w wyniku czego następują między nimi poruszenia. Uszkodzenia te mogą nastąpić również wskutek wypaczonych płyt, wskutek wyschnięcia przy przechowywaniu lub na skutek niewłaściwego gatunku materiału. Takie separatory należy koniecznie wymienić.

Separatorów wyschłych i przez to mniej elastycznych nie można stosować, bo moczenie ich nie przywróci im już pierwotnej elastyczności i wytrzymałości.

Uszkodzenia chemiczne separatorów wynikają w pierwszym rzędzie wskutek zwęglenia powierzchni od strony płyty dodatniej, gdyż PbO_2 stanowi silny utleniacz. Zbyt wysoka temperatura elektrolitu w czasie ładowania i zbyt duża jego gęstość (powyżej 1,300) wywołują czernienie separatorów i ich kruchość. Nadmierna gęstość elektrolitu, co wpływa bardziej niszcząc na separatory, może powstać wskutek nieprawidłowego rozcieńczenia kwasu siarkowego przy zalaniu akumulatora lub wskutek znacznego obniżenia poziomu elektrolitu. Takie separatory wymagają wymiany.

Regenerowanie płyt zasiarczonych przez stosowanie długotrwałego ładowania, nie usuwa kryształów siarki z porów separatorów i dlatego należy je zastąpić nowymi.

Złe kontaktowanie miejsc lutowanych (złącz, mostków, końcówek ogniw) jest spowodowane złym ich oczyszczeniem przed lutowaniem. W tym przypadku należy miejsce luźnego kontaktu nawiercić wiertłem i zalutować na nowo.

* * *

W opisanych przypadkach uszkodzeń akumulatorów i związanych z tym naprawach o ile zachodzi konieczność rozbierania ogniw, może to przeprowadzać tylko warsztat wyposażony w odpowiedni sprzęt i wykwalifikowany personel. Mechanik samochodowy pracujący przy eksploatacji pojazdów lub nawet w warsztacie ogólnym napraw samochodowych nie może tych czynności wykonywać. Jego zadaniem w zakresie obsługi

akumulatora jest jedynie dbanie o wygląd zewnętrzny, okresowe ładowanie, a przy pewnym doświadczeniu może przeprowadzać pierwsze ładowanie.

Jeżeli chodzi o obsługę akumulatorów w czasie normalnej eksploatacji, to będą występować następujące czynności: utrzymywanie poziomu elektrolitu, utrzymanie właściwej gęstości elektrolitu i utrzymanie akumulatora w czystości.

Poziom elektrolit powinien znajdować się na wysokości co najmniej 10 mm nad górną krawędzią separatorów. Latem poziom ten powinien być sprawdzany co 2 tygodnie, zimą może być — co 4 tygodnie. Elektrolit powinien być uzupełniony przez dolewanie wody destylowanej. Wysokość poziomu elektrolitu mierzy się przy pomocy rurki szklanej.

Gęstość elektrolitu powinna odpowiadać ustalonej wartości przez wytwórcę. Elektrolit całkowicie naładowanego akumulatora powinien mieć ciężar właściwy $1,265 \pm 0,005$. W razie obniżenia się ciężaru elektrolitu akumulator należy poddać ładowaniu. Ciężar właściwy elektrolitu mierzy się za pomocą areometru.

Czystość zewnętrzną akumulatora należy utrzymywać przez usuwanie śladów elektrolitu i wycieranie do sucha. Zatkane otwory wentylacyjne zakrętek naczyni należy przeczyszczać. Występującą korozję na zaciskach ogni, szczególnie silną na zacisku dodatnim wskutek wędrowania elektrolitu w górę po warstwie PbO_2 , należy starannie odcyszczać i zacisk starannie natłuszczać wazeliną wolną od kwasów.

Inż. L. Osterloff

Praca silnika na spirytusie wtryskiwanym bezpośrednio do cylindrów

Spirytus zawierający około 95% alkoholu etylowego oraz 5% wody zajmuje uprzywilejowaną pozycję jako paliwo zastępcze dla silników gaźnikowych.

W porównaniu z benzyną — spirytus cechuje znacznie niższa wartość opałowa oraz prawie trzykrotnie większe utajone ciepło parowania. Wymienione właściwości poważnie utrudniają wytwarzanie mieszanek spirytusu i powietrza, zwłaszcza gdy chodzi o wymagany stopień jednorodności przy żądanej wartości opałowej danej objętości mieszanki.

Użycie spirytusu jako paliwa stwarza konieczność wprowadzenia pewnych zmian konstrukcyjnych w zwykłych silnikach gaźnikowych, zwłaszcza gdy chodzi o instalację zasilania paliwem. Bez dokonania odpowiednich przeróbek — projektowany pierwotnie na benzynę silnik pracuje na spirytusie w sposób wysoce niezadowolający. Dostosowanie budowy silników gaźnikowych do swoich właściwości spirytusu stało się od dawna tematem obszernych badań i doświadczeń.

Interesujące wyniki uzyskano przy wtryskiwaniu spirytusu bezpośrednio do poszczególnych cylindrów silnika. Próby te traktowano jako kontrolę dociekań teoretycznych nad możliwościami równoczesnego wykorzystywania zalet obiegów Otto i Diesel — w jednym, odpowiednio zmodyfikowanym silniku gaźnikowym.

W badanych silnikach pozostawiono elektryczną instalację zapłonową, a stopień sprężania zwiększano tylko o nieznaczne mierz. Umożliwiło to stosowanie ciśnień wtryskiwania w granicach 48 — 52 kG/cm², a więc znacznie niższych niż przeciętne ciśnienia wtryskiwania w seryjnie produkowanych silnikach wysokopiętnych.

Już w pierwszej fazie prób stwierdzono konieczność jednoczesnego regulowania dawki paliwa oraz wagowych ilości powietrza zasysanego przez silnik. Okoliczność ta zmusiła do opracowania specjalnego, dość oryginalnego urządzenia wtryskowego.

Układ urządzenia do wtryskiwania spirytusu przedstawia się następująco. Podobnie jak w każdym urządzeniu wtryskowym silnika wysokopiętnego — ze zbiornika głównego paliwo przepływa przewodem ssącym, w który wbudowano filtr oczyszczający, do pompki paliwowej zasilającej. Sposób umieszczenia, względnie napędzania pompki zasilającej nie odgrywa oczywiście większej roli.

Z kolei pompka zasilająca tłoczy paliwo do specjalnego przewodu elastycznego, spełniającego funkcję wyrównywacza ciśnienia. Pojemność elastycznego przewodu tłoczącego jest mniej więcej 30 razy większa od dawki paliwa wtryskiwanej jednorazowo do cylindra silnika. Przewód elastyczny tłumi, charakterystyczne dla tłoczkowej pompki zasilającej, pulsujące wahania ciśnienia tłoczenia i — biorąc praktycznie — utrzymuje stałe ciśnienie tłoczenia z odchyleniami nie przekraczającymi 2 do 3%.

Zaworek przelewowy, umieszczony w obudowie filtra oczyszczającego, umożliwia odpływ nadmiaru paliwa z przewodu tłoczącego pompki zasilającej — chroniąc

w ten sposób przewód elastyczny przed nadmiernym wzrostem ciśnienia tłoczenia.

Przewód tłoczący, spełniający rolę wyrównywacza ciśnienia, doprowadza paliwo do rozdzielacza, który z kolei rozprowadza je do wtryskiwaczy poszczególnych cylindrów.

Z rozdzielacza, przez specjalny zaworek nastawny w obudowie rozdzielacza — paliwo przepływa sztywnym przewodem tłoczącym do wtryskiwacza. Oczywiście każdy cylinder silnika zasila oddzielne doprowadzenie, składające się z zaworka nastawnego w obudowie rozdzielacza, przewodu tłoczącego i wtryskiwacza.

Specjalny układ krzywek umożliwia jednoczesne sterowanie wszystkich zaworków nastawnych. Paliwo przepływa do wtryskiwacza i zostaje rozpylone w cylindrze silnika tylko wtedy, gdy zaworek nastawny jest otwarty. Z chwilą zamknięcia zaworka nastawnego ustaje wtryskiwanie paliwa do danego cylindra. Chwilowe ustawienie otwarcia i zamknięcia zaworków — sterowane krzywkami sprzężonymi z pedałem przyspieszenia w kabinie kierowcy — reguluje wielkość dawki wtryskiwanego paliwa.

Główną częścią wtryskiwacza jest rozpylacz, który musi zapewnić wysoki stopień rozdrobnienia kropelek paliwa i dostateczną jednorodność mieszanki spirytusu i powietrza. Najlepsze wyniki uzyskano stosując rozpylacze z układem kanalików zmuszających wytryskiwane paliwo do ruchu wirowego.

Aby ułatwić odparowanie spirytusu wykorzystano również możliwości wynikające z umieszczenia samego wtryskiwacza. Ustawiając rozpylacz pod kątem 45° do osi cylindra — tak by wytryskiwane paliwo napotykało płynące w przeciwnym kierunku powietrze — znacznie poprawiono jednorodność mieszanki.

Stwierdzono dalej, że zależnie od chwilowych warunków obciążenia i obrotów silnika — spirytus należy wtryskiwać z początkiem względnie pod koniec suwu ssania. Gdy więc silnik pracuje z pełnym obciążeniem — wtryskiwanie spirytusu powinno następować z początkiem suwu ssania. Wczesne wtryskiwanie spirytusu zapewnia w danym przypadku skuteczniejsze chłodzenie ścianek komory spalania i wyraźnie polepsza stopień napełnienia cylindra.

Odwrotnie — jeżeli wymaga się zmniejszenia zużycia paliwa do minimum — spirytus trzeba wtryskiwać pod koniec suwu ssania.

Zasysane do cylindrów powietrze przepływa przez dławik z przepustnicą, wbudowany na miejsce gaźnika. Wagowe ilości powietrza zasysanego na jeden suw pracy regulowano każdorazowo odpowiednim ustawieniem przepustnicy, sprzężonej z pedałem przyspieszenia.

Odpowiedni układ dźwigniów zapewniał jednoczesne sterowanie krzywek w rozdzielaczu paliwa oraz przepustnicy w dławiku powietrza. Regulacja składu mieszanki polega na stałym zwiększaniu zawartości wagowej spirytusu w mieszance — w miarę wzrostu liczby obrotów wału korbowego.

Omówione powyżej urządzenie wtryskowe spełnia wprawdzie zadowalająco warunek wzbogacania mieszanki równocześnie ze wzrostem obrotów silnika — jednak nie wykazuje dostatecznej elastyczności — gdy chodzi o regulowanie składu mieszanki zależnie od chwilowego obciążenia silnika. Okoliczność ta stanowi poważną wadę, gdyż wymagania co do wagowego stosunku spirytusu i powietrza w mieszance zmieniają się w dość szerokich granicach, w związku z rozległym zakresem obciążeń eksploatacyjnych, z jakimi spotyka się każdy silnik trakcyjny.

Wychodząc z założenia, że — niezależnie od warunków pracy silnika — sprawdzianem prawidłowej regulacji składu mieszanki spirytusu i powietrza jest brak tlenu i tlenku węgla w gazach spalinowych, przeprowadzono badania na dwóch silnikach wyposażonych w opisane powyżej urządzenie wtryskowe, tj. jednocylin-drowym i czterocylin-drowym.

Silnik jednocylin-drowy o pojemności skokowej 2,6

litra, przy stopniu sprężania 6 i 2000 obr/min rozwijał na benzynie moc użyteczną 46,6 KM. Ten sam silnik na spirytusie, po podwyższeniu stopnia sprężania do 7, osiągał moc użyteczną 51,2 KM — a po dalszym zwiększeniu stopnia sprężania do 8 rozwijał moc użyteczną 60,3 KM. Przez podwyższenie stopnia sprężania z 6 na 8 i użycie spirytusu zwiększono średnie ciśnienie użyteczne z 7,7 do 10,0 kG/cm², zmniejszając równocześnie zużycie paliwa o 14% (mierząc ilością kalorii doprowadzonych w paliwie na jednostkę mocy i czasu).

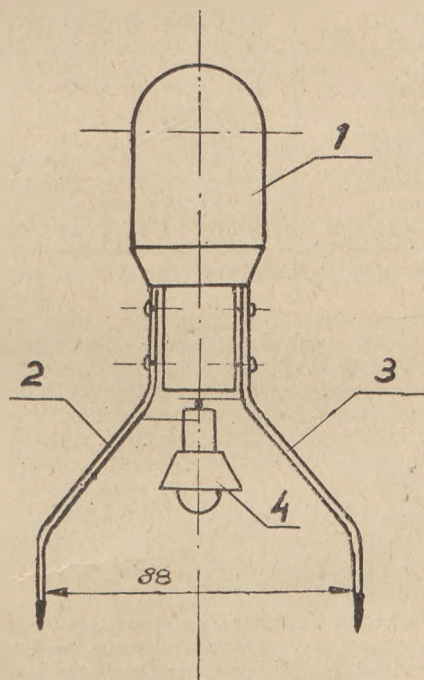
Przez nieznaczne zwiększenie stopnia sprężania z 6,4 na 6,75 w czterocylin-drowym silniku o średnicy cylindrów 85 mm i skoku tłoka 105 mm — zastosowanie spirytusu jako paliwa pozwoliło na zwiększenie mocy użytecznej o przeszło 15%. Nadto praca silnika z wtryskiwaniem spirytusu przebiegała znacznie spokojniej niż na benzynie.

opracował T. Grabowski

NOWE POMYSŁY RACJONALIZATORSKIE

LATARKA DO BADANIA POZIOMU KWASU W AKUMULATORACH

Na rys. 1 przedstawiona jest schematycznie latarka pomysłu **Janosa Farkasa** z Węgierskiej Republiki Ludowej, która służy do badania poziomu kwasu w akumulatorach samochodowych.



Rys. 1.

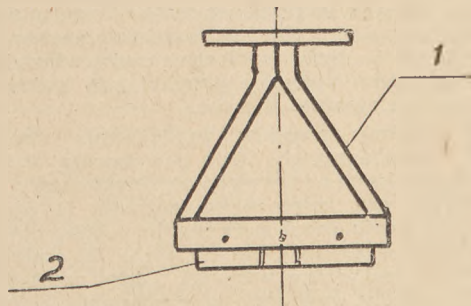
Dwie metalowe końcówki (2) i (3) są zaopatrzone w drewnianą lub ebonitową rączkę. Odległość między końcówkami wynosi 88 mm — co odpowiada odległości między biegunami pojedynczego badanego ogniwa. W osi symetrii końcówek umieszczona jest 2,5 woltowa żarówka z oprawką (4) i reflektorkiem, która podczas badania wypada ściśle nad otworkiem.

Pomysł został zarejestrowany w UPPRL pod numerem K1 216 0-1690.

SPOSÓB NAPRAWY POKALECZONYCH GWINTÓW NA ŚRUBACH MOCUJĄCYCH KOŁA DO PIAST W NIEKTÓRYCH TYPAH SAMOCHODÓW

Dotychczasowy sposób naprawy zardzewiałych i pokaleczonych gwintów na śrubach mocujących koła do piast w niektórych typach samochodów polegał na wybiciu śruby, przegwintowaniu jej i ponownym wbiciu oraz przyspawaniu celem zabezpieczenia przed obracaniem się.

Według usprawnienia podanego przez **Antoniego Milanowskiego i Michała Perlicjana** z ZST Poznań naprawy dokonać można bez demontażu, przy użyciu przyrządu przedstawionego na rys. 2.



Rys. 2.

Narzynka (2) umocowana jest w uchwycie (1) spełniającym rolę pokrętła.

Pomysł zarejestrowany w UPPRL pod numerem KL 49e O-1729.

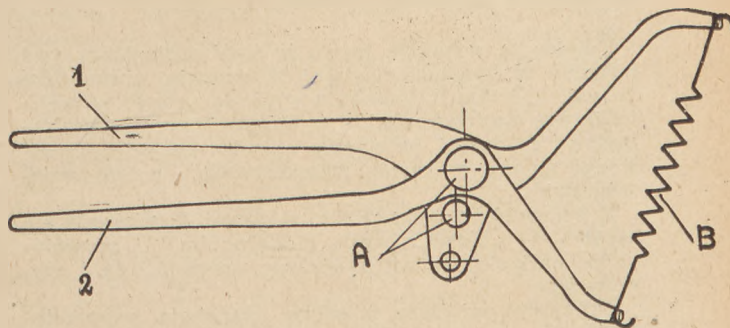
PRZYRZĄD DO ZAKŁADANIA SPRĘŻYN NA SZCZĘKI HAMULCOWE

Pracownik PTS „Łączność” w Szczecinie — ob. **Feliks Rupiński** usprawnił kłopotliwą czynność zakładania sprężyn na szczęki hamulcowe, wprowadzając specjalnej konstrukcji kleszcze (rys. 3).

Ramiona kleszczy (1) i (2) są obrotowo połączone w punktach A. Istnienie kilku takich otworów umożliwia przystosowanie kleszczy do rozmaitych długości sprężyn B.

Zamocowanie sprężyny w kanałkach ilustruje rysunek.

Pomysł zarejestrowano w UPPRL K1/63f 0-1754



Rys. 3.

Mgr JÓZEF WOJCIECHOWSKI (Warszawa)

Kierunek i metody walki o bezpieczeństwo w ruchu drogowym

Wszyscy w mniejszym lub większym stopniu korzystamy z dróg. Poruszają się po nich ludzie śpieszący do fabryk, kopalń, na pola czy do innego miejsca pracy, dzieci i młodzież do szkół, rowerzyści, pojazdy samochodowe i konne. Po drogach przewozi się produkty wsi do miast, a produkty przemysłowe na wieś oraz transportuje surowce i inne towary dla zaopatrzenia ludności, fabryk i wielkich budowli socjalizmu.

Tak długo, jak długo po ulicach i drogach chodzili ludzie i jeździli jedynie pojazdy konne, a nie było jeszcze samochodów — niebezpieczeństwa grożące użytkownikom dróg nie były duże. Natomiast z rozwojem motoryzacji i pojawieniem się samochodów, z wprowadzeniem tramwajów elektrycznych i ze wzrostem szybkości tych środków lokomocji, niebezpieczeństwa zagrażające użytkownikom dróg znacznie się powiększyły i zaczęły się mnożyć wypadki pochłaniające dużo ofiar oraz powodujące wielkie straty gospodarcze.

Coraz większa ilość pojazdów samochodowych w miastach i na wsi, wzrastające tempo życia gospodarczego oraz rosnąca rola transportu samochodowego w gospodarce i życiu społecznym spowodowały, że zagadnienia ruchu stały się przedmiotem badań naukowych i gruntownych studiów.

W poszukiwaniu sposobów zmniejszenia strat społecznych i gospodarczych, jakie powstawały w związku z coraz większym rozwojem szybkiego ruchu ulicznego i drogowego, ustalono konieczność: 1) wprowadzenia ściślejszych reguł korzystania z dróg oraz wydania przepisów porządkujących ruch; 2) wpływania na budowę i techniczne warunki, jakim powinny odpowiadać pojazdy, zwłaszcza samochodowe, ze względu na bezpieczeństwo i porządek ruchu; 3) dostosowania dróg i ulic do wymogów nowoczesnego ruchu i określenia warunków technicznych ich budowy lub przebudowy.

Spółczeństwu naszemu zagadnienie bezpieczeństwa i porządku ruchu drogowego nie jest obce, aczkolwiek nie stanowi ono jeszcze przedmiotu takiego zainteresowania, na jaki zasługuje. Trzeba abyśmy zdali sobie w pełni sprawę, że od nas samych — od tego, jak zachowujemy się na drogach i ulicach, w jaki sposób korzystamy z publicznych środków lokomocji — tramwajów, trolejbusów i autobusów — w dużym stopniu zależy zmniejszenie ilości wypadków na drogach. Od nas zależy, czy mniej będzie ofiar, mniej kaleki, od nas również, czy mniej będzie rozbitych lub uszkodzonych tramwajów czy samochodów.

Rozpatrzmy — pewne liczby, które pokażą, jak sprawa wypadków w ruchu drogowym kształtowała się w Polsce na przestrzeni 1953 r. Według przyjętych kryteriów przy badaniu tego problemu w miastach Warszawie i Łodzi oraz w województwach, biorąc przeciętną w państwie za 100 — wypadkowość przedstawiała się jak podaje tablica I.

Tablica ta pokazuje jasno, że ilość wypadków jest znaczna w miastach Łodzi i Warszawie, a mniejsza w województwach. Podobnie wygląda sprawa w województwie stalinogrodzkim, w którym przeważa typ zabudowy miejskiej, co zresztą również obrazuje do pewnego stopnia wskaźnik wypadkowości w tym województwie.

Z województw pozostałych najgorzej przedstawia się sprawa w województwach białostockim i szczecińskim, najlepiej w województwie poznańskim i rzeszowskim.

Sezonowo najniższa w całym państwie wypadkowość ma miejsce w I kwartale, po czym wzrasta w drugim i osiąga największą wysokość w III kwartale.

Tablica I

Wskaźniki ilości wypadków w ruchu drogowym w Polsce w r. 1953. (Całe państwo = 100)

Lp.	Województwa	roczny wskaźnik 1953	średni wskaźnik kwartalny	Wskaźniki			
				I kwartał	II kwartał	III kwartał	IV kwartał
1	2	3	4	5	6	7	8
1	m. st. Warszawa	132	33	38	27	31	36
2	m. Łódź	245	61,25	60	56	58	71
3	Białystok	130	32,5	24	40	39	27
4	Bydgoszcz	114	28,5	27	27	33	27
5	Gdańsk	95	23,75	20	24	26	25
6	Kielce	93	23,25	28	29	20	16
7	Koszalin	100	25	17	26	24	33
8	Kraków	91	22,75	16	22	30	23
9	Lublin	77	19,25	13	20	24	20
10	Łódź	91	22,75	19	26	26	20
11	Olsztyn	104	26	16	28	34	26
12	Opole	104	26	26	26	25	27
13	Poznań	59	14,75	12	14	17	16
14	Rzeszów	73	18,25	16	19	24	14
15	Stalinogród	91	22,75	19	22	23	27
16	Szczecin	130	32,5	24	29	42	35
17	Warszawa	75	18,75	18	23	18	16
18	Wrocław	102	25,5	18	29	31	24
19	Zielona góra	100	25	23	25	35	17
	całe państwo	100	25	21	25	28	26

tale, aby w IV nieznacznie opaść. Układ taki można określić jako „prawidłowy“ z uwagi na intensywność ruchu i przewozów drogowych, które w III kwartale są największe, a w I-szym najmniejsze.

W m. st. Warszawie i m. Łodzi nie obserwujemy tej „prawidłowości“ i np. w Warszawie największe nasilenie wypadków mamy w I-szym kwartale, z kolei na drugim miejscu idzie kwartał IV-ty, a dopiero na trzecim miejscu III-ci kwartał. W Łodzi największa ilość wypadków ma miejsce w IV kwartale, potem w I-szym, a następnie w III-cim.

Naogół większa część województw wykazuje układ „prawidłowy“, zgodny (z pewnymi odchyleniami) z przeciętną w kwartałach w całym państwie. Duże natomiast odchylenia od tej „jednolitości“ wykazują województwa: Koszalin, Stalinogród oraz Warszawa i Kielce.

* * *

Na skutek zaistnienia wypadków drogowych blisko 3% taboru samochodowego ulega w ciągu roku większym lub mniejszym uszkodzeniom. Sytuację w tym względzie ilustruje tablica II (str. 141).

W tablicy tej pokazano wskaźniki uszkodzeń dla m. Warszawy i Łodzi oraz poszczególnych województw — w stosunku do średniej dla całego państwa. Wskaźnik ten uwidacznia w porównaniu ze wskaźnikiem wypadkowości, że nie wszędzie straty gospodarcze z powodu wypadków są równe. Uderza i tu wysoka lokata m. Łodzi i m. st. Warszawy, które mają większy jeszcze wskaźnik ilości uszkodzonych pojazdów od wskaźnika ilości wypadków.

Większy wskaźnik ilości uszkodzonych pojazdów mają również województwa: szczecińskie, olsztyńskie,

Tablica II

Ilość wypadków w ruchu drogowym — w stosunku do ilości uszkodzonych pojazdów samochodowych w tych wypadkach w r. 1953 — wskaźniki

Lp.	Województwa	Wskaźnik ilości wypadków	Wskaźnik ilości uszkodzonych poj. samochod.
1	2	3	4
1	m. st. Warszawa	132	170
2	m. Łódź	245	252
3	Białystok	130	122
4	Bydgoszcz	114	115
5	Gdańsk	95	104
6	Kielce	93	89
7	Koszalin	100	119
8	Kraków	91	74
9	Lublin	77	63
10	Łódź	91	70
11	Olsztyn	104	130
12	Opole	104	96
13	Poznań	59	48
14	Rzeszów	73	70
15	Stalinogród	91	67
16	Szczecin	130	152
17	Warszawa	75	63
18	Wrocław	102	93
19	Zielona Góra	100	107
	całe państwo	100	100

koszalińskie, gdańskie i zielonogórskie. Wskazuje to na mniejszą ostrożność i mniejsze zdyscyplinowanie kierowców tych województw.

Najkorzystniej pod tym względem przedstawia się sytuacja na terenie województwa poznańskiego, następnie województw: warszawskiego, lubelskiego i stalinogrodzkiego.

Analiza powyższa wykazuje słabe miejsca w zakresie bezpieczeństwa i porządku ruchu i jasno uwypukla konieczność porządkowania ruchu przede wszystkim w dwóch największych naszych miastach tj. w Warszawie i Łodzi, oraz na terenie Ziemi Odzyskanych. Zwłaszcza w Łodzi przy znanej złej zabudowie tego miasta — ciasnych ulicach — konieczność uporządkowania ruchu staje się palącą koniecznością.

Przyczyny wypadków drogowych są różnorodne. Głównymi przyczynami wypadków to przekraczanie dozwolonej szybkości jazdy — 19,4%, nieatrzeżność kierowców — 15,4%, nieatrzeżność woźniców, rowerzystów i innych użytkowników dróg — 2%, nieprawidłowe wymijanie lub wyprzedzanie — 8,7%, nieprzestrzeganie pierwszeństwa przejazdu — 10,4%, braki techniczne pojazdów — 6,7%. Łącznie z powodu naruszenia tych przepisów o ruchu było 63,3% wypadków w roku 1953. Reszta wypadków powstała z takich przyczyn, jak brak dozoru nad zwierzętami, brak kwalifikacji na prowadzenie pojazdów mechanicznych, jazda lewą stroną, zwłaszcza woźniców, przemęczenie kierowców, zły stan jezdni, wpływy atmosferyczne itp.

W porównaniu z rokiem 1952 ilość wypadków zmniejszyła się z wyjątkiem wypadków z powodu nieprzestrzegania pierwszeństwa przejazdu. W wypadkach powstałych z ostatnio wymienionej przyczyny notujemy wzrost o 18% w r. 1953 w porównaniu z r. 1952. **Zwalczaniu tego przekroczenia trzeba więc w r. 1954 poświęcić specjalną uwagę.**

Specjalny również nacisk należy położyć na zwalczanie wypadków powstałych z powodu przekraczania dozwolonej szybkości oraz walce z alkoholizmem wśród kierowców. Tylko te dwie bowiem grupy wykroczeń przeciw przepisom były blisko w 35% przyczyną wypadków w roku 1953 i osiągnięcie poprawy na tych dwóch odcinkach może wydatnie zmniejszyć ogólną ilość wypadków w ruchu drogowym w Polsce.

Skutki wypadków — to z jednej strony zabici i ranni, z drugiej zaś uszkodzone lub zniszczone pojazdy mechaniczne i inne środki transportu drogowego.

Bliższa analiza w tym względzie wykazuje, że w roku 1953 zmniejszyła się ilość uszkodzonych lub rozbitych autobusów, samochodów ciężarowych, tramwajów, rowerów i pojazdów konnych, natomiast wzrosła ilość uszkodzonych samochodów osobowych, ciągników i motocykli.

Z jednej więc strony podniosła się odpowiedzialność i dyscyplina jazdy kierowców autobusowych i samochodów ciężarowych, a spadła wśród kierowców samochodów osobowych, traktorzystów i motocyklistów.

Niepokój budzi duży odsetek uszkodzonych lub rozbitych ciągników. Pracują one przeważnie w gospodarstwach rolnych, a nie w miastach i nie mogą rozwijać takich szybkości jak samochody, a więc uszkodzeń powinno być mniej. Jest jednak rzeczą znaną, że administracje gospodarstw rolnych w licznych przypadkach dopuszczają do kierowania ciągnikami po drogach nie wyszkolonych dostatecznie traktorzystów, którzy z powodu nieznamomości przepisów powodują wypadki i w konsekwencji znaczne straty. Niedobrze jest pod tym względem zwłaszcza na terenach województw: olsztyńskiego, szczecińskiego i koszalińskiego.

Ilość strat w autobusach jest w porównaniu z innymi pojazdami samochodowymi również zbyt wysoka. To samo dotyczy tramwajów i trolejbusów. Biorąc pod uwagę, że są to środki masowej komunikacji osobowej i każdy ich wypadek nosi w sobie zarodek dużych strat ludzkich, niezależnie od dezorganizacji komunikacji w miastach i poza miastami, należy usilnie dążyć do podniesienia uświadamienia politycznego i kwalifikacji fachowych kierowców publicznych środków transportu.

W walce osiągnięto w roku 1953 pewne sukcesy, wyrażające się w spadku ogólnej ilości wypadków ruchu o 4%, oraz spadku ilości rozbitych lub uszkodzonych pojazdów o 3%. Nie wszędzie jednak osiągnięcia te przedstawiają się jednakowo. Są województwa takie jak Poznań i Kielce, w których osiągnięcia były duże, ale są i takie jak Koszalin i Olsztyn, które nie potrafiły uzyskać sukcesów na tym bardzo ważnym odcinku pracy.

* * *

Przyczyną niedostatecznych osiągnięć był przede wszystkim brak systematyczności i rytmiczności pracy, brak codziennego stałego wysiłku oraz niedostateczne wykorzystanie wszystkich metod i sposobów walki z wypadkami oraz wykroczeniami na drogach.

Zasadnicza działalność na tym polu powinna iść w trzech kierunkach: 1) oddziaływania na człowieka; 2) oddziaływania na sprzęt (zwłaszcza samochodowy); 3) ulepszenie ulic i dróg. **Wszystkie te kierunki należy wprowadzać równolegle, gdyż tylko łączne ich stosowanie przynosi pewne i szybkie sukcesy.**

Zagadnienie ostatnie — ulepszenia i modernizacja dróg i ulic prowadzona jest stale i systematycznie. Przebudowujemy nawierzchnie drogowe, budujemy z gruntu nowe drogi dostosowane do szybkiego ruchu samochodowego. Łagodimy krzywizny i łuki, wyrównujemy spadki i obniżamy wzniesienia, porządkujemy znakowanie dróg, poszerzamy ulice, zaopatrujemy je w gładkie nawierzchnie, oddzielamy kierunki ruchu na ulicach miejskich, przenosimy tramwaje na odrębne torowiska, wprowadzamy w miastach szereg urządzeń ostrzegawczo-zabezpieczających, sygnalizację świetlną na skrzyżowaniach oraz budujemy coraz więcej umocnionych dróg lokalnych w okręgach rolniczych.

Aczkolwiek osiągnięcia w tej dziedzinie mamy poważne, to jednak użytkownicy dróg i ulic muszą mieć na uwadze fakt, że w dziedzinie robót drogowych i ulicznych — bardzo kosztownych i pracochłonnych — nie jest możliwe szybkie odrobienie zaniedbań okresu międzywojennego, co dotyczy zwłaszcza dużych miast.

Tym nie mniej, skoro odbudowujemy miasta takie jak np. Warszawę, Wrocław, Gdańsk — nie wolno naszym urbanistom i ruchowcom zapomnieć o zaplanowaniu właściwej nowoczesnej sieci ulic, o trafnym rozwiązaniu skrzyżowań i placów, uwzględniając w pełni potrzeby szybko rozwijającego się ruchu ulicznego.

Popełniliśmy w tym względzie pewne błędy, trzeba ich w przyszłości unikać. Powinniśmy większą uwagę poświęcić obserwacjom i pomiarom ruchu biorąc przykład ze Związku Radzieckiego.

* * *

Drugim kierunkiem działania w walce o podniesienie bezpieczeństwa ruchu — to ulepszenie techniczne kursujących po drogach pojazdów zwłaszcza samochodowych i utrzymywanie ich na najwyższym poziomie sprawności technicznej.

Fabryki nasze produkują coraz lepszy sprzęt samochodowy: „Stary“, „Warszawy“, „SHL-ki“. Również i sprzęt importowany z ZSRR i krajów demokracji ludowej odpowiada wymaganiom stawianym z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu. Kursuje jednak w Polsce duża ilość pojazdów samochodowych poulnowskich, poniemieckich i innych, które — wskutek długoletniego użytkowania — nie zawsze stoją z punktu widzenia technicznego na wysokości zadania.

Kierowcy i kierownicy gospodarstw, wydziały komunikacji drogowej przeprowadzające okresowe przeglądy pojazdów samochodowych, obowiązani są zdać sobie w pełni sprawę z odpowiedzialności, jaka na nich ciąży, jeśli dopuszczą do wyjazdu na drogę pojazd niesprawnny technicznie i zagrażający bezpieczeństwu publicznemu. System kierowniczy, hamulce, światła z przodu i z tyłu, kierunkowskazy, ogumienie, połączenie przyczep z wozem ciągnącym, światła zabezpieczające i hamulce na przyczepach — oto najważniejsze z punktu widzenia bezpieczeństwa urządzenia każdego pojazdu samochodowego.

A pojazdy przewożące osoby — zarówno autobusy jak i samochody ciężarowe do tego przystosowane — muszą odpowiadać ponadto wszystkim dodatkowym warunkom technicznym, ustalonym dla zapewnienia jak największego bezpieczeństwa pasażerów.

Dbłość o powierzony sprzęt samochodowy nie stoi jeszcze na należytych poziomach. Często zdarza się, że mimo sprzeciwu kierowcy, mimo wskazywania na niesprawność techniczną pojazdu, na przemęczenie kierowców, kierownicy gospodarstw polecają bezwzględnie dokonanie jazdy lub przewożu. W konsekwencji powstają wypadki, uszkadzające lub niszczące cenny sprzęt i powodujące ofiary w ludziach.

W myśl obowiązujących przepisów kierownicy gospodarstw samochodowych, kierownicy zakładów pracy posiadających samochody, są odpowiedzialni na równi z kierowcą za wypadki, o ile bez właściwej staranności eksploatacji lub polecają eksploatować znajdujący się w ich dyspozycji sprzęt samochodowy.

Należy szczególnie dbać o jak najlepszy stan techniczny pojazdów, o pełne ich wyposażenie w przepisowe urządzenia, kontrolować ten stan jak najczęściej i uwzględniać słuszne żądania kierowców, bijących się o sprawność techniczną swego samochodu. Łatwiej przychodzi wtedy wykonać plany gospodarcze i uzyskać zmniejszenie ilości wypadków.

Powyższe uwagi mają również odpowiednie zastosowanie w stosunku do miejskich przedsiębiorstw komunikacyjnych — zarówno jeśli idzie o tabor autobusowy, jak również tramwajowy i trolejbusowy.

* * *

Działanie „na człowieka“ — oto trzeci kierunek walki o podniesienie bezpieczeństwa ruchu na drogach. Dziedzina tego działania jest najrozleglejsza i bardzo różnorodna.

Człowiek, jako czynnik wypadku w ruchu drogowym, ma niewątpliwie duże znaczenie i dlatego przygotowanie jego jako użytkownika drogi jest niezmiernie ważne, tym bardziej, że psychologia użytkownika drogi ulega zmianie stosunkowo powoli.

Gdyby wszyscy użytkownicy drogi byli w każdej chwili dokładnie obeznani z zasadami ruchu, doskonale roztropni, doskonale zwracający uwagę na potrzeby i życzenia innych użytkowników dróg i znali przepisy i reguły obowiązujące — nie byłoby wypadków, jakkolwiek byłby stan dróg, po których ci użytkownicy zmuszeni są się poruszać. Podobnie można powiedzieć, że gdyby sieć drogowa i wszystkie pojazdy były dostosowane doskonale do potrzeb ruchu — ilość wypadków zbliżyłaby się do zera nawet wtedy, gdyby zachowanie

się użytkownika drogi było przeciętnie na średnim poziomie. Straciłoby ono wtedy większą część okazji do spełnienia zła.

Niestety tak nie jest, a więc zmuszeni jesteśmy walczyć o zmniejszenie ilości wypadków przy pomocy tych środków, którymi dysponujemy. Należą do nich: nauczanie zasad ruchu wszystkich użytkowników dróg, począwszy od dzieci szkolnych oraz wpajanie w nich przepisów i reguł zachowania się na drogach i ulicach. Obok tej działalności pedagogicznej i propagandowej należy również umiejętnie stosować represje za przekroczenia przepisów i odpowiednio ustawić politykę karno-administracyjną w tym zakresie.

W dążeniu do zmniejszenia ilości wypadków ruchu należy specjalnie zająć się kierowcami pojazdów mechanicznych oraz motorniczymi tramwajów, gdyż od ich umiejętności fachowych oraz stopnia uświadczenia w dużym stopniu zależy bezpieczeństwo ruchu na drogach i ulicach.

Obowiązujące do niedawna przepisy dotyczące kierowców zostały ostatnio zmienione w sensie dostosowania wymagań stawianych kierowcom do potrzeb naszego rozwijającego się życia gospodarczego oraz podniesienia ich wykształcenia zawodowego i uświadczenia. Nowe przepisy przewidują obowiązkowe przeszkolenie kierowców zawodowych i amatorów oraz motocyklistów zarówno przed uzyskaniem pierwszego pozwolenia na prowadzenie pojazdów mechanicznych jak i przy przechodzeniu przez kierowców zawodowych z niższej do wyższej kategorii.

Dla zapobiegania wypadkom wprowadzono formę natychmiastowego ostrzegania kierowców przekraczających przepisy o ruchu na drogach, jaśniej również ustawiono system represji, traktując surowo wypadki spowodowane w stanie zamroczenia alkoholem.

Same przepisy jednak, chociażby najlepsze, nie rozwiążą zagadnienia. Trwale polepszenie w tym względzie przyniesie podniesienie szkolenia w szkołach i na kursach kierowców oraz rozwinięcie zaniedbanego szkolenia wewnątrz-zakładowego w większych gospodarstwach samochodowych.

Rozwinąć też trzeba wśród kierowców socjalistyczne współzawodnictwo w jak największej mierze oraz wprowadzić nowe jego formy między innymi w kierunku zobowiązań jazdy np. 100 000 km bez wypadku.

Te same uwagi odnoszą się do motorniczych tramwajów, którzy uważają niesłusznie, że ponieważ poruszają się po szynach mają specjalne przywileje. Nie kwestionując jednego ich przywileju, jakim jest pierwszeństwo przejazdu na skrzyżowaniach, trzeba z naciskiem podkreślić, że przepisy o ruchu obowiązują ich w pełni.

W ostatnim czasie wydziały komunikacji drogowej zajęły się przy udziale Polskiego Związku Motorowego szkoleniem woźniców pojazdów konnych w zakresie znajomości przepisów ruchu drogowego. Zadanie to ma być wykonane w ramach akcji społecznej i powinno dać również efekty w postaci zmniejszenia przekroczeń przepisów ruchu — co za tym idzie wypadków drogowych, tym bardziej, że ruch pojazdów konnych jest u nas jeszcze duży.

Dalszym środkiem walki o podniesienie bezpieczeństwa ruchu, o podniesienie kultury zachowania się na ulicach i drogach — to właściwa kontrola ruchu. W tym zakresie nie zrobiliśmy tego, co do nas należy. Kontrola ruchu co prawda istnieje, ale jest mało operatywna zarówno ze strony wydziałów komunikacji drogowej przydywów rad narodowych jak i Milicji Obywatelskiej. Organizacja tej kontroli nie stoi na należytych poziomach, gdyż nie wszystkie pojazdy poruszające się po drogach podlegają tej kontroli, włącznie kontrola niektórych pojazdów jest niedostateczna. Poprawione też powinny być metody kontroli, a przede wszystkim położony nacisk na jej systematyczność i rytmiczność.

Obok represji stosowanych w wyniku kontroli, nie możemy zapominać o działalności wychowawczej i pedagogicznej organów kontroli, co z kolei zmusza do tego, aby organa te były gruntownie wyszkolone, odznaczały się wysokim stopniem uświadczenia politycznego i były taktowne.

* * *

Zwróciliśmy wyżej uwagę w ogólnych zarysach na kierunki działania w walce o podniesienie bezpieczeństwa i porządku ruchu na drogach. Pragnęlibyśmy jednak podkreślić, że na to aby skutecznie walczyć z wypadkami, musimy je znać gruntownie, musimy, o ile to jest możliwe, znać wszystkie okoliczności wypadku. Nasza obecna statystyka wypadków drogowych jest pod wieloma względami niedostateczna i musi być poprawiona, aby dała możliwie pełny obraz okoliczności każdego wypadku. Mamy również pewne wątpliwości, czy jest ona zupełna i obejmuje wszystkie wypadki ruchu drogowego.

Trzeba więc statystykę wypadków ruchu drogowego ustawić na wzór statystyki wypadków przy pracy, obejmując ją zarówno człowiekiem, który uległ wypadkowi, jak i sprzęt samochodowy.

Materiał zawarty w statystyce wypadków ruchu drogowego należy wykorzystać dla podniesienia bezpieczeństwa ruchu. Na to potrzebne są odpowiednie kadry, których zadania przy ruchu wielomiejowym są bardzo rozległe. Nasze kadry fachowców ruchu są niedostateczne i nie posiadają wykształcenia odpowiadającego skomplikowanemu przejawom nowoczesnego ruchu w dużych miastach.

Stan bezpieczeństwa ruchu na drogach i ulicach wpływa na działalność społeczną we wszystkich dziedzinach naszego życia, wpływa również i to bardzo silnie na działalność gospodarczą.

Z tych względów zagadnienie walki o podniesienie bezpieczeństwa i porządku ruchu drogowego powinno być postawione jako ważny czynnik podniesienia poziomu naszego życia społecznego i gospodarczego i powinno znaleźć się w kręgu zainteresowań całego społeczeństwa. Władze i organa tej władzy, powołane do czuwania nad bezpieczeństwem ruchu drogowego, powinny poddać krytycznej analizie swoją działalność w tym zakresie i zastosować wszelkie środki i metody, któreby zmierzały do osiągnięcia wydatnego polepszenia obecnego stanu rzeczy.

Możliwości uzyskania pomyślnych wyników istnieją, jak wykazują przytoczone cyfry wskaźnikowe, uwidaczniające bardzo duże różnice między województwami. Obowiązkiem naszym jest możliwości te wykorzystać, aby przez to zachować w społeczeństwie poważne wartości społeczne i gospodarcze i przyczynić się do szybszego wzrostu dobrobytu i kultury mas.

mgr J. Wojciechowski

TRANSPORTOWCY DYSKUTUJĄ

Likwidujemy zbyteczne przestoje pod na- i wyładunkiem

OD REDAKCJI

Zagadnienie likwidacji zbytecznych przestojów pod na- i wyładunkiem — to poważne źródło zwiększenia przewozów tym samym taborem oraz obniżenia kosztów własnych transportu w ogólnej gospodarce narodowej. Zdaniem redakcji artykuły w zakresie walki o skrócenie przestojów taboru powinny wywołać oddźwięk w terenie i przyczynić się do szerszego rozwinięcia współzawodnicstwa na tym odcinku. (Red.).

Zreorganizowanie pracy kierowców samochodów ciężarowych, który to problem ob. T. Kern-Jędrzychowski poddał pod dyskusję w swym artykule pt. „Planowanie zatrudnienia dla kierowców samochodów ciężarowych“ („Motoryzacja“ Nr 2—54) — to zadanie niełatwe i nie proste. Nie łatwe szczególnie przy założeniach, które autor podaje: ma zostać utrzymany 14-dniowy dzień pracy kierowcy przy samodzielnym i powinno się unikać godzin nadliczbowych.

Problem na pozór prawie nie do rozwiązania, bo przeanalizujemy każdy z wymienionych warunków.

1) 14-godzinny dzień pracy warunkowany jest planem eksploatacyjnym z doliczeniem czasu zdawczo-odbiorczego i czasu koniecznego na OC. Zarówno czas zdawczo-odbiorczy, jak czas na OC są nie do uniknięcia. Obniżenie czasu pracy taboru obniżyłoby wykonanie eksploatacyjne, jest zatem również nie do przyjęcia.

2) Dublowanie kierowców — jak wykazał ob. T. Kern-Jędrzychowski nastroża trudności bardzo poważne w związku z pracą wozu zdala od zajezdni, w związku z niemożliwością rozliczenia materiałów pędnych, a co najważniejsze w związku z brakiem odpowiedniej ilości kierowców.

3) Przyjąwszy warunek pierwszy i drugi stajemy wobec problemu konieczności wypracowywania tych 14 godzin jednak choć częściowo w godzinach nadliczbowych.

A więc jakże zorganizować tę pracę kierowców tak, by uniknąć godzin nadliczbowych? — Czy w ogóle kwestia ta przy naszych założeniach jest do rozwiązania?

Wracając jeszcze raz do analizy naszych założeń — stwierdzimy, że nic nie możemy zmienić absolutnie w czasie zdawczo-odbiorczym, w czasie przeznaczonym na

OC i w ilości kierowców — to są elementy, które życie nam narzuca. Równocześnie zakładamy, że nie chcemy mieć godzin nadliczbowych. Ten problem jest podstawą naszej dyskusji. Pozostaje zatem do przeanalizowania ostatni element, tj. 12 godzin pracy taboru, pracy produkcyjnej, pracy — od której zależy wykonanie ton i tonokm. Czy czas ten jest również niewzruszalny — jak omówione pozostałe elementy czasu pracy kierowcy?

Pozornie odpowiedź może być tylko twierdząca, lecz w tej sytuacji nasza dyskusja jest niecelowa, musimy zdecydować się na utrzymanie stanu dotychczasowego, tj. na tolerowanie godzin nadliczbowych. Ponieważ jednak czas pracy taboru nie jest tak niewzruszalny, jak inne przeanalizowane już przez nas elementy pracy kierowcy — należy się nad nim głębiej zastanowić.

Każdy transportowiec wie i tego nie trzeba udowadniać, że **praca taboru kryje jeszcze dużo rezerw niewykorzystanych**, rezerw — które co jakiś czas wykrywamy i zużytkowujemy. Przed dwoma bodaj laty rozpoczęta walka z pustymi przebiegami jest przykładem takiej dużej ilości ton i tonokm, które mogliśmy wykonać bez specjalnej dodatkowej pracy taboru i kierowcy.

Zastanawiając się w związku z naszym problemem nad dalszym usprawnieniem pracy taboru, musimy znaleźć jakiś element tej pracy, który w drodze usprawnienia pozwoli wykonać zaplanowane tony i tonokm przy mniejszym zużyciu czasu.

Chcąc ograniczyć czas pracy, szukać musimy momentów, które pozwolą wyeliminować najbardziej „czasochłonne“ operacje w pracy taboru.

W tym samym zeszycie „Motoryzacji“, w którym ob. Jędrzychowski zainicjował dyskusję na temat planowania zatrudnienia dla kierowców samochodów ciężarowych — znajduje się artykuł ob. mgr St. Tymińskiego pt. „O obniżenie kosztu własnego na odcinku transportu drogowego“. Autor tego artykułu rozpatruje z punktu widzenia kosztów problem poważnych przestojów taboru samochodowego pod na- i wyładunkiem. W artykule tym podano przykład, że „PZGS w Ostrołęce zapłacił w m-cu wrześniu 1953 r. za przestoje taboru PKS pod na- i wyładunkiem sumę 5.100 zł“. Musimy przyjąć,

że wymieniony PZGS nie jest wyjątkiem ani w Ostrołęce, ani w całej Polsce. Ciekawym byłoby dowiedzieć się, jaki dobowy czas pracy wykazała w m-cu wrześniu 1953 r. Ekspozytura PKS, która obsługiwała PZGS w Ostrołęce i zainkasowała 5.100 zł z tytułu tego przedłużonego przestoju. Równie ciekawym byłoby stwierdzić, jak kształtują się godziny nadliczbowe tej Ekspozytury i ile ton i tonokm nie wykonała ona z braku taboru, który przetrzymywał na swoim podwórku PZGS.

I tu prawdopodobnie znajdziemy rozwiązanie interesującego nas problemu — mianowicie **ograniczenie czasu pracy taboru i tym samym kierowcy bez niebezpieczeństwa niewykonania planu ton i tonokm**. W dalszej konsekwencji uzyskamy obniżenie godzin nadliczbowych kierowców samochodów ciężarowych do ilości niezbędnie koniecznej w związku z dalekimi jazdami itp.

A zatem od problemu godzin nadliczbowych musimy przejść do zastanowienia się nad kwestią przestojów pod na- i wyladunkiem.

Do zagadnienia tego musimy przystąpić z taką energią, z jaką zaczęliśmy zwalczać puste przebiegi. Zaczęło się od żywiołowej akcji, od zobowiązań pojedynczych kierowców, czy poszczególnych Ekspozytur — dziś mamy już dość poważne wyniki i widoki na dalszą poprawę wyników.

Na przykładzie kolei widzimy, że problem przestojów jest do rozwiązania. Wiemy, jak wprost panicznie klienci boją się przeterminowania rozładunku wagonów, ile energii i zmysłu organizacyjnego wykazują pracownicy poszczególnych instytucji, by na czas zdobyć środki transportowe i zwolnić wagon.

PKS w swej dotychczasowej pracy był pod tym względem zbyt tolerancyjny i to mści się poważnie.

Przystępując do zmiany systemu pracy pod tym względem, musimy zacząć: 1) wychowywać klienta; 2) karać klienta opornego; 3) ułatwiać klientowi dokonanie załadunku w najkrótszym czasie; 4) w drodze spowodowania aktów normatywnych ograniczać klienta w możliwościach opłacania postojowego za przetrzymany tabor, jak to zresztą proponuje w powołanym wyżej artykule ob. Tymiński.

Wychowania klienta musimy dokonać w drodze odpraw, w drodze perswazji, czy nawet groźby odmowy wykonywania usług. System ten bywa stosowany i dziś, jednak bez należytej ostrości i stanowczości, często bez końcowego egzekwowania groźb.

Jeżeli chodzi o karanie — to koniecznym byłoby zastosowanie tak wysokich opłat za przetrzymywanie taboru w oczekiwaniu na załadunek, by klient musiał liczyć się z niebezpieczeństwem jego zapłacenia.

Są sytuacje — kiedy klient ma rzeczywiste trudności z dokonaniem załadunku. Dla takich wypadków PKS musi dawać możliwości ułatwień. Stosowanie tzw. „małej mechanizacji“ zaradzi złu. Stosowanie kontenerów umożliwi klientowi np. ładowanie z magazynu, gdzie trzeba czekać w kolejce przez dłuższy okres — da możliwość ładowania bez konieczności przetrzymywania taboru. Tego rodzaju urządzenia nie wymagają wielkich inwestycji, a stokrotnie się opłaca.

Spowodowanie wydania w drodze interwencji u odpowiednich władz odpowiednich aktów normatywnych, które ograniczą klienta w możliwości opłacania postojowego, jest jednym z najpoważniejszych środków wobec klientów opornych, na których inne środki nie działają.

Trudno przewidzieć i obliczyć — ile oszczędności czasu może dać likwidacja niepotrzebnych względnie nadmiernych przestojów pod na- i wyladunkiem, nie ulega jednak kwestii, że będą to pozycje poważne. Że pozwolą one zlikwidować — choćby częściowo — godziny nadliczbowe kierowców samochodów ciężarowych przy pełnym wykonaniu zaplanowanych ton i tonokm — zdaje się być też pewnym. A zatem problem poruszony przez ob. Jędrzychowskiego jest do rozwiązania. Należy zaapelować na początek do załóg i ekspozytur, by podobnie jak przystąpiono do walki z pustymi przebiegami — podjęły obecnie walkę, i to walkę stanowczą,

z nieuzasadnionymi przestojami. **Walkę należy rozpocząć natychmiast w drodze ewentualnych indywidualnych zobowiązań**, by z kolei nadać jej odpowiednie formy organizacyjne i tym samym nie tylko ten zakres pracy usprawnić, ale uzyskać równocześnie oszczędność godzin nadliczbowych, którą też chcemy wywalczyć.

mgr Stejan Piller (Zakopane)

WSPÓLCZYNNIK GOTOWOŚCI TECHNICZNEJ

W zeszycie nr 11 „Motoryzacji“ (listopad 1953 r.) ukazał się artykuł dyskusyjny ob. Zb. Kozłowskiego na temat współczynnika gotowości technicznej taboru samochodowego. Autor kwestionuje w nim dotychczasową metodę ustalania tego współczynnika, podważając jego dokładność i użyteczność w sensie analizy posiadanych środków produkcji. Z wywodami autora można by się całkowicie zgodzić, gdybyśmy operowali wyłącznie samym współczynnikiem gotowości technicznej jako zagadnieniem odrębnym, które zamierzamy wszechstronnie poznać i wydać o nim opinię.

W pracy planisty — ekonomisty współczynnik gotowości technicznej jest tylko jednym z czynników (bezwzględnie o zasadniczym znaczeniu), który w powiązaniu z innymi daje ostateczny efekt — produkcję, czy też wydajność w produkcji.

Wniosek ob. Zb. Kozłowskiego sugerujący wyliczanie współczynnika gotowości technicznej w zależności od tonażu pojazdu, stwarza nowy wskaźnik złożony, w skład którego wchodzi: współczynnik gotowości technicznej i średni tonaż taboru. Co zatem stało by się ze średnią ładownością jednostki — jako czynnikiem tworzącym wydajność? Powstałby błąd dwukrotnego zaliczenia tego samego elementu.

Poprzednio dyskutowaliśmy zagadnienie średniej ładowności taboru w pracy jako jedynego wskaźnika z zagadnień tonażu, wchodzącego do wyliczenia wydajności.

Wyjaśnialiśmy wówczas, że właśnie ten wskaźnik, między innymi, wyrównuje różnice powstałe na skutek różnych gotowości technicznych poszczególnych grup taboru.

Dalszymi elementami działającymi na ukształtowanie się średniej ładowności w pracy będą: wykorzystanie taboru, średni dobowy czas pracy, szybkość techn. średnia odległość jazdy, współczynnik wykorzystania przebiegu — słowem wszystkie te wskazówki występują w mierniku przebiegu ładownego, przyjętego zatem jako czynnik wyliczania średniej „ważonej“ ładowności.

Metodyka planowania obejmuje zupełnie wyraźnie wysunięte przez ob. Kozłowskiego momenty. Podstawowym planem jest plan jednakowej grupy pojazdów, t. zn. takiej, której wszystkie samochody posiadają jednakową ładowność. Dla tej grupy ustala się na podstawie przebiegu poszczególnych samochodów współczynnik gotowości technicznej i dalej wylicza się wszystkie mierniki produkcji.

Plan całego taboru gospodarstwa jest sumą planów jednakowych grup, z których to sum wylicza się średnie współczynniki, **moment więc oddziaływania got. techn. na średnią ładowność jest całkowicie uwzględniony.**

Sumując, wydaje się słusznym przyjęcie wniosków ob. Kozłowskiego — jako elementu pogłębienia analizy zagadnienia współczynnika gotowości techn. taboru, lecz nie wprowadzania proponowanego współczynnika do metodyki planowania, gdyż jego efekt ostateczny ma swój udział w wielkości planowanej wydajności i produkcji przy obecnym układzie współczynników.

T. Kern-Jędrzychowski (Warszawa)

CZY WSPÓŁCZYNNIK GOTOWOŚCI TECHNICZNEJ W OBECNEJ FORMIE SPEŁNIA SWĄ ROLĘ?

W związku z artykułem ogłoszonym na łamach „Motoryzacji” w zeszycie nr 11 (listopad 1953 r.) pt. „Czy współczynnik gotowości technicznej w obecnej formie spełnia swoją rolę?”, pozwalam sobie zabrać głos w dyskusji.

Jestem zdania, że gdyby autor ob. Z. Kozłowski podał w wątpliwość całokształt współczynników technicznych i ekonomicznych obowiązujących naszą gospodarkę samochodową na bazie przykładów z eksploatacji, to wówczas można byłoby rozwinąć dyskusję, która dałaby wiele materiału do ewentualnej ich zmiany. Podawać jednak w pewną wątpliwość jeden ze współczynników i to przypisując temu współczynnikowi inne znaczenie, niż on wyraża w istocie — uważam za niesłuszne.

Ustalone współczynniki czy wskaźniki techniczno - ekonomiczne mają przedstawiać prawidłowość pracy w gospodarce samochodowej, nie tylko jako całości tejże gospodarki, ale również w poszczególnych działach jej produkcji. Stąd wniosek, że jeden współczynnik, wówczas gdy istnieje różnorodność środków oraz sposobów produkcji (nie tylko w typach taboru samochodowego, ale i w warunkach otoczenia) nie może odzwierciedlać całości gospodarki przedsiębiorstwa transportowego. Nie można dodawać do współczynnika, który obrazuje jakość pracy pionu technicznego, jak i stan techniczny wyposażenia stacji obsługi oraz szeregu innych czynności technicznych, a nawet jest zależny od stanu dróg danego rejonu, aby jeszcze odzwierciedlał wykonanie planu w ładowności.

Autor w swej wypowiedzi powołuje się na pracę G. B. Kramarenko i Afanasjewą oraz na książkę „Planowanie w Transporcie Samochodowym” mgr M. Madejskiego. Szkoda jednak, że autor nie podał jeszcze innych współczynników jakie obowiązują gospodarkę transportową i są konieczne dla przeanalizowania prawidłowości nie tylko całokształtu, ale i rodzaju prac danego gospodarstwa.

Dlatego w Związku Radzieckim jak również i u nas istnieją jeszcze inne współczynniki, prócz wyżej omawianego, które — aby nie było pomyłek — pozwalam sobie przytoczyć: a) współczynnik gotowości technicznej, b) współczynnik wykorzystania taboru, c) dobowy czas pracy d) średnia szybkość techniczna, e) szybkość eksploatacyjna, f) średni czas postoju, g) średni czas wyładunku, h) średnie odległości przewozów, i) wykorzystanie przebiegów, j) wykorzystanie ładowności, lub ilości miejsc, k) ilość kursów, l) ilość kursów wykorzystanych.

Natomiast wynikowymi wskaźnikami są wskaźniki (wg systemu radzieckiego) następujące:

a) całkowita ilość kursów b) całkowity przebieg samochodów towarowych i osobowych, c) ogólny przebieg, d) całkowita ładowność (bądź wyrażona w tonach, lub dla ruchu osobowego w osobomiejscach).

Ob. Madejski w swej książce nie akcentuje wyżej podanych wynikowych wskaźników ale mówi wyraźnie (str. 118—119) o tym, że są one „wyrazem pracy” itp.

Twierdzenie ob. Kozłowskiego jest niczym innym, jak żądaniem od współczynnika gotowości technicznej wyrażenia czegoś innego, niż on w rzeczywistości wykazuje. Jednocześnie autor zarzuca, że współczynnik ten nie jest porównywalny, co nie jest słuszne, gdyż w stosunku do zadań, które obrazuje ten wskaźnik, jest on porównywalny dla całego kraju, gdyż jest wyrażany w stosunku procentowym do zadań st. obsł. (nie mówię o przypadkach niewłaściwego ustalania zadań w stosunku do możliwości). *)

Należy zgodzić się z autorem, że współczynnik gotowości technicznej jest najbardziej popularny ze wszystkich współczynników oraz że każdemu pracownikowi transportu najbardziej jest znany. To wynika nie z

tego, że jest on wyrazem działalności całego przedsiębiorstwa, ale wynika przede wszystkim i tylko dla tego, że od chwili wyzwolenia toczyła się i toczy nadal walka o maksymalne wykorzystanie wszystkich posiadanych środków produkcji, prowadzona przez Partię i Rząd.

Dlatego też współczynnik gotowości technicznej był i jest popularny, gdyż właśnie wyraża on przede wszystkim **gotowość produkcyjną posiadanych środków produkcji**, szczególnie gdy odczuwaliśmy i jeszcze odczuwamy braki w taborze samochodowym, które musimy z konieczności uzupełniać z importu. Tu leży więc jego popularność, gdyż przewozić mamy co, tylko park samochodowy oraz środki techniczne opieki nad sprzętem mamy jeszcze niedostateczne, by zapewnić szybkie powracanie samochodów do służby. Dlatego właśnie Partia i Rząd mobilizują wszystkich pracowników transportowych do podwyższania współczynnika gotowości technicznej. Natomiast nie można uogólniać pojęcia wskaźników, żądając by jeden współczynnik obrazował całokształt wykonania planu przez przedsiębiorstwo — czego domaga się autor.

Z podanych przykładów przez autora wynika, że chce on prawdopodobnie podać, iż przy tym „sposobie” obliczeniowym wysiłek personelu stacji obsługi, całego pionu inżynierskiego i technicznego oraz działów zaopatrzenia — raz można wyliczyć ra 100% wykonania zadań, a drugi raz na 50% lub jeszcze mniej, bo można przecież przyjąć do obliczeń samochód „Lublin” o jeszcze mniejszej ładowności niż „Star”. Jest to zasadniczy błąd rozumowania autora, żądającego przekształcenia wskaźnika wyrażającego pewną ściśle skonkretyzowaną pracę, mającą za swój zasadniczy cel ustalenie prawidłowego socjalistycznego stosunku człowieka do maszyny, stosunku do własności społecznej.

Nadto propozycja autora kryje niebezpieczeństwo w postaci takiej, że gospodarstwa samochodowe nie będą chciały należycie zaspakajać potrzeb transportowych swego rejonu, gdyż po pierwsze:

1. kierownictwa gospodarstw samochodowych będą się starały wszelkimi sposobami uzyskać dla swego gospodarstwa jaknajwiększą ilość samochodów o dużej ładowności z krzywdą dla usług masy drobnotwarowej co już miało miejsce;

2. posiadając samochody o różnej ładowności siłą rzeczy będą się opiekowali tylko samochodami o większej ładowności, gdyż propozycja autora daje zainteresowanie materialne tylko w tym kierunku.

Miałem możliwość do 1952 r. analizować dość głęboko pracę kilku gospodarstw samochodowych, gdzie między innymi stwierdziłem, że stosunek człowieka do maszyny nie był właściwy, był bowiem oparty — nie na bazie zainteresowania materialnego ale na dość luźnym stosunku administracyjno - organizacyjnym.

Nigdzie nie była wprowadzona zachęta akordowa lub chociażby jakiś system premiowy wyraźnie związany ze stopniem podnoszenia współczynnika gotowości technicznej. Istniał zupełny brak powiązania materialnego, kierowców samochodów z brygadami obsługowymi — stąd niskie współczynniki gotowości technicznej i niewykonanie przebiegów międzynaправczych.

Reasumując swoje wywody jestem zdania, że można wyciągnąć poniżej podane wnioski.

1. Pozostawić współczynnik gotowości technicznej w jego dotychczasowej formie z podkreśleniem, że jest on wyrazem troski człowieka o maszynę i wyrazem postępu technicznego.

2. Dla usprawnienia pracy transportu należy zorganizować dyskusję nad stosowaniem całokształtu wszystkich wskaźników na bazie konkretnych przykładów z pracy terenu, uwzględniając dotychczasowe niedociągnięcia i błędy oraz powiązania środków produkcji usług z potrzebami obsługiwanymi okręgów.

3. Należy bardziej prawidłowo ustalać plany przewozów i środków transportowych, aby jeszcze lepiej zaspakajać potrzeby swego okręgu, aby nie „ubiegać się tylko za masowymi przewozami”.

*) Awtotransportnyj Sprawocznik str. 317 wyd. 1953 r. i str. 51 wydanie 1950 r.

W SPRAWIE ORGANIZACJI NAPRAW SAMOCHODÓW

Nawiązując do artykułu dyskusyjnego kol. T. Boguckiego na str. 346 (w zeszycie nr. 12 — grudzień 1953 r. czas. „Motoryzacja“), w którym autor proponuje wprowadzenie zakładów regeneracji zespołów jako gospodarstw odrębnych od warsztatów samochodowych, chciałbym dorzucić kilka własnych uwag.

O ile mi wiadomo najszerzej przyjętym obecnie typem zakładu jest warsztat pracujący według systemu napraw dopuszczających wymianę zespołów, bądź części między poszczególnymi samochodami jednej marki i typu.

System ten pozwala — oczywiście przy zagwarantowanym poziomie technologii warsztatu — przyspieszyć cykl produkcyjny i ułatwia organizację zakładu zarówno w przypadku przestrzegania zasady całkowitej wymienności naprawy, jak i wymienności zespołów.

Jak wykazuje dotychczasowa praktyka, w naszym kraju, ten system naprawy — mimo początkowego braku przygotowania technicznego i organizacyjnego zakładów naprawczych i trudności związanych z różnorodnością typów pojazdów — przyjmuje się coraz szerzej, jako najbardziej celowy w warunkach wzrostu organizacji napraw i coraz lepszego systematyzowania ich w dostosowaniu do rozwoju motoryzacji.

Biorąc pod uwagę tych kilka uwag, jako założenia do rozumowania oraz pamiętając, że należy dążyć do coraz ściślejszego związania działalności zakładów naprawczych z eksploatowanym parkiem samochodowym — przy równoczesnej silnej tendencji do ujednolicenia typów pojazdów — moim zdaniem jedynym właściwym typem zakładu naprawczego do jakiego należy dążyć, jest zakład wykonujący naprawy główne jednego typu samochodów systemem całkowitej wymienności części i zespołów.

Kilka takich zakładów, dobrze zorganizowanych i dobrze zaopatrzonych w sprzęt, z powodzeniem zastąpi obecnie dosyć dużą ilość przedsiębiorstw naprawczych, różnych co do wielkości, poziomu technicznego i organizacyjnego.

Nowe duże zakłady powinny być i na pewno będą postawione na odpowiednim poziomie technicznym, zaopatrzone w nowoczesny sprzęt, o zmechanizowanej lub nawet częściowo zautomatyzowanej produkcji — a dzięki osiągniętej centralizacji, zmniejszy się aparat administracyjny, nastąpi ujednolicenie ich organizacji, przy równoczesnym podniesieniu produkcji zarówno ilościowo, jak i jakościowo.

Zakłady takie można by wyobrazić sobie albo jako warsztaty dokonujące całkowitej naprawy głównej wszystkich zespołów, albo też jako zakłady wykonujące rozbiórkę samochodu na zespoły oraz ponowny ich montaż po regeneracji w innych zakładach.

W przypadku pierwszym — zakład taki, ze względu na obowiązującą w nim technologię, będzie na pewno dokonywał całkowitej rozbiórki samochodu i wykona naprawę główną wszystkich zespołów — bez względu na to czy jest to konieczne i ekonomicznie uzasadnione, albo też w ogóle nie przyjmie do naprawy samochodu, wymagającego naprawy w warunkach tego zakładu — nazwijmy to — „połowicznej“ (z obawy o komplikacje natury technologicznej), a będącej w rzeczywistości naprawą średnią.

Nasuwa się więc pytanie: gdzie będzie się wykonywać naprawy średnie?

Można by zorganizować drugą siatkę zakładów naprawy średniej w kraju — z całą nową jej problematyką i zakłady takie siłą faktu byłyby mniej zmechanizowane i bardziej indywidualne, z konieczności wynikającej z istoty napraw średnich oraz — co groźniejsze — przy jakimkolwiek odchyleniu od ustalonych założeń, zakład taki stałby się podobny albo do stacji obsługi, albo do zakładu naprawy głównej. Nastąpiłoby to jednakże w sposób anarchiczny i nieekonomiczny. Dlatego lepiej będzie tak, jak proponuje kol. Bogucki — przewidzieć zakłady regeneracji zespołów, współdziałające z zakładami naprawczymi.

Jeśli po postawieniu na odpowiednim poziomie ilościowym i asortymentowym taboru samochodowego

w kraju — w dalszym ciągu przewidzimy ścisłą specjalizację zakładów regeneracyjnych posuniętą aż tak daleko, że będą one specjalizowały się nie tylko w naprawie pewnych typów samochodów, lecz i w naprawie danych zespołów, wówczas bez ryzyka zaburzeń organizacyjnych i technicznych osiągniemy możliwość łatwego i stopniowego ich specjalizowania w zależności od potrzeb i łatwo będzie — moim zdaniem — doprowadzić do optymalnego stanu:

1) Warsztaty samochodowe, jako zakłady wykonujące rozbiórkę samochodu na zespoły wymagające naprawy oraz ich montaż po naprawie dokonanej w zakładach regeneracyjnych, będą jednostkami zwartymi organizacyjnie i technicznie i mimo że będą duże, nie będą „bezwładne“ pod względem technologicznym, mogą faktycznie wykonywać zarówno naprawy główne jak i średnie — czyli wymianę zespołów wymagających naprawy — oczywiście abstrahując od czynności obsługowych.

Warsztat taki mógłby, ze względu na transport międzyzakładowy w odniesieniu do zakładów regeneracyjnych, być również nastawiony na naprawę ram i nadwozi.

2) Zakłady regeneracyjne zespołów będą mogły być łatwo dostosowane do potrzeb ilościowych, wynikających z różnego przebiegu międzynaprawczego poszczególnych zespołów i będą miały możliwość specjalizowania się w regeneracji pewnych zespołów — mianowicie tych, których przebiegi międzynaprawcze są krótkie. Np. wydział silników takiego zakładu mógłby mieć przepustowość znacznie większą, niż wydział skrzyń biegów, lub nawet: zakład nastawiony na naprawy główne silników, przyjąłby jako uzupełniające zadanie naprawy główne skrzyń biegów, mniej pracochłonne i o żądanej dużo niższej ilości.

3) Wszelkie czynności obsługowe, aż do przeglądu OT-3, będą wykonywane wyłącznie przez stacje obsługi i przy takim układzie nie ma mowy, by innego typu zakłady zechciały samowolnie podjąć się ich, nie ryzykując uszczerbku dla swej zasadniczej i planowej produkcji.

* * *

Wydaje się, że takie rozwiązanie daje największą gwarancję prawidłowego współdziałania wszystkich jednostek stanowiących bazę remontowo-obsługową taboru samochodowego, jeśli oczywiście działalność ich będzie z góry założona i należyście kierowana.

Rozwiązanie to wymaga jednak tak ścisłego ich współdziałania, że sprawa np. ustalenia planów operacyjnych każdego z tych zakładów, transportu międzyzakładowego itp. musi stanąć na odpowiednim poziomie i być dobrze opracowana i przygotowana w celu uniknięcia komplikacji dla całej siatki współdziałających zakładów.

* * *

Tych kilka uwag nie wyczerpuje oczywiście tematu, sądzę bowiem, że problem naszych zakładów naprawczych, przeżywających obecnie swoje „dziecinne choroby“, powinien być — dla zapewnienia prawidłowego rozwoju motoryzacji — przeanalizowany wszechstronnie i dalekowzrocznie.

mgr inż. Mieczysław Reiman (Sztum)

REGENERACJA A NAPRAWA

Analizując artykuł inż. Grodeckiego „Organizacja napraw na tle rozwoju motoryzacji“ (nr. 10 — październik 1953 r.) nasuwają się pewne zagadnienia, które wymagają wyjaśnień.

Przemysł samochodowy jest jedną z najmłodszych dziedzin w naszej gospodarce narodowej. Z tego też powodu powstaje wiele nieścisłości zarówno w terminologii, jak również w samej organizacji napraw.

Od pewnego okresu czasu zdomował się w dziedzinie samochodowej na stałe, termin „regeneracja“, który używany jest we wszystkich przypadkach, gdzie tylko jest mowa o pracach naprawczych przy samochodach, mimo iż w wielu przypadkach zupełnie nie pokrywa się z etymologią tego słowa.

Dlatego słusznie stwierdza inż. Grodecki, że konieczne jest rozgraniczenie pojęcia napraw od pojęcia regeneracji. Ciekawym jednak wydaje się fakt, że autor

w dalszej części artykułu stworzył nowy typ określenia „naprawa regeneracyjna”, który w swej konstrukcji twierdzenia. Poza tym to określenie „naprawa regeneracyjna” nie odpowiada zadaniom postawionym — jest już zaprzeczeniem sugereganego uprzednio wno przed naprawą, jak również i regeneracją.

Pojęcie naprawy i regeneracji jest na ogół ujmowane błędnie, doprowadzając w konsekwencji do zatarcia się różnic pomiędzy tymi sposobami lub utożsamienia pojęcia naprawy z regeneracją i odwrotnie. Taki stan rzeczy wymaga definitywnego rozgraniczenia tych terminów.

Słowo „regeneracja” pochodzi od słów łacińskich „regeneratio” — „regenerare”, co oznacza — odrodzenie, odnowienie, proces odradzania się komórek — stąd wniosek, że powinno ono omieć miejsce przy określaniu wszelkich procesów mających na celu odtworzenie pierwotnych właściwości danej części.

Natomiast naprawa jest powszechnie używanym określeniem prac związanych z poprawą stanu technicznego jakichkolwiek urządzeń lub mechanizmów — nie jest ono jednak używane przy klasyfikacji części indywidualnych np. napawanie wieloklinu wału korbowego, metalizacja natryskowa sworzni itp.

Na podstawie tych rozważań należałoby ustalić następujące określenia.

Naprawą nazywamy zespół czynności, w wyniku których zostaje przywrócony stan techniczny zespołowi części współpracujących ze sobą (np. skrzynia biegów, silnik, tylny most — lub urządzeń).

Regeneracja jest zespołem działań, w wyniku których zostaje przywrócony stan techniczny indywidualnej części zespołu lub mechanizmu.

Dla całkowitego zobrazowania tych definicji, trzeba zaznaczyć, że montaż, który jest częścią składową naprawy, nie wchodzi i nie może wchodzić w zakres prac regeneracyjnych, jak podaje to autor artykułu.

Lucjan Żuzia (Kraków)

WŁAŚCIWY SYSTEM NORMOWANIA PRACY — ZASADNICZY CZYNNIK PODNIESIENIA WYDAJNOŚCI PRACY KIEROWCY

Nawiązując do artykułu mgr Stefana Pillera (nr 12 Motoryzacji z roku 1953) uważam, że normy pracy zbudowane na podstawie takiego wskaźnika jak tono-km nie są właściwe dla określenia wydajności pracy całości: towarowego transportu samochodowego i mogą być stosowane tylko w tych przypadkach, gdy transport samochodowy wykorzystywany jest na odległościach większych niż 25—30 km w jedną stronę.

Dlatego też w przedsiębiorstwach transportu samochodowego należy stosować dwa systemy normowania pracy kierowców samochodów towarowych:

1. dla kierowców przewożących samochodami towarowymi na odległość ponad 30 km od miejsca na i wyładunku należy stosować jako podstawową jednostkę normowania pracy jeden tono-km;
2. dla kierowców przewożących samochodami towarowymi na odległości krótsze niż 30 km od miejsca na i wyładunku podstawą normowania pracy powinno być:
 - a) normowany czas na przebieg samochodu w obie strony (z ładunkiem i bez ładunku);
 - b) normowany czas pracy przeznaczony na na- i wyładunek samochodu w minutach; przy takim normowaniu pracy, jako zasadniczy warunek jest to, że każdy samochód powinien być obsadzony przez stałą drużynę robotników zajmujących się czynnościami na- i wyładunkowymi; normowanie pracy ładowaczy odbywa się w sposób analogiczny jak i kierowców.

Zarobek drużyny danego samochodu oblicza się na podstawie sumy czasów przebiegów oraz na i wyładunków pomnożonych przez stawki godzinowe.

W przypadkach gdy przedsiębiorstwa samochodowe posiadają zorganizowane punkty zmechanizowanego na i wyładunku towarów, samochody mogą być nieobsadzone przez stałe drużyny robotników.

System normowania pracy według zasady przebieg plus na i wyładunek jest bardzo szeroko stosowany przez przedsiębiorstwa samochodowe w Związku Ra-

dzieckim i dokładnie opisany w książce Bronszejna i Budrina: „Planированье i ucztie awtomobilnogo transporta” (str. 137 — 139).

Ten system normowania pracy kierowców samochodowych umożliwia dokonanie prawidłowych obliczeń wykonania dziennych i miesięcznych operatywnych planów pracy, zarówno przez poszczególnych kierowców, jak i przez przedsiębiorstwa w całości — co z kolei stwarza warunki do rozwinięcia współzawodnicstwa i podniesienia wydajności pracy.

Zainteresowanie całej drużyny samochodu towarowego w operacjach na i wyładunkowych pobudzi ją do rozwinięcia ruchu racjonalizatorskiego na odcinku zastosowania tzw. małej mechanizacji robót na i wyładunkowych.

Oprócz tego wprowadzenie opisanego wyżej systemu normowania prac niewątpliwie przyczyni się do podniesienia wydajności pracy taboru samochodowego oraz zwiększenia realnych płac kierowców samochodowych.

Inż. Tadeusz Bogucki (Warszawa)

KRONIKA TRANSPORTOWCA

NADMIERNE ZUŻYCIE OLEJU W POJAZDACH MECHANICZNYCH

Dane statystyczne dotyczące zużycia oleju silnikowego wykazują, że w Polsce zużycie oleju w pojazdach mechanicznych jest zbyt wysokie w porównaniu z innymi krajami — o szeroko rozwiniętej motoryzacji — i wynosi od 3 do 5% w stosunku do zużytego paliwa, zamiast 2—3%. Stosowany w Polsce przydział oleju silnikowego do paliwa w wysokości 5% jest bardzo wysoki, ale to z kolei nie upoważnia jeszcze do marnotrawstwa tego deficytowego produktu.

Gdzie leżą przyczyny nadmiernego zużycia olejów silnikowych? Przede wszystkim wymienić należy przyczyny następujące:

1. brak pełnych kwalifikacji smarniczych u kierowców samochodowych, którzy dopuszczają do szybkiego rozcieńczenia oleju w misce olejowej;
2. przedwczesna wymiana oleju silnikowego przed terminem wymagany przez producenta pojazdu;
3. stosowanie nieodpowiedniego gatunku oleju, niezgodnego z olejem określonym w tabeli polecającej CPN;
4. pomijanie szeregu zasadniczych czynności przy wymianie oleju jak płukanie miski olejowej olejem wrzecionowym;
5. nieumiejętność i wadliwe docieranie silników nowych i po naprawach głównych;
6. wysoki przydział olejów silnikowych w stosunku do pobieranego paliwa.

Przedwczesne doprowadzenie do złego stanu mechanicznego silnika nowego, względnie silnika po naprawie głównej, jest m. in. wynikiem nieprawidłowego docierania silnika. Niweczy to żmudną pracę nad szlifowaniem cylindrów, pasowaniem pierścieni tłokowych, łożysk i szlifowaniem wyłobień korbowych.

Jak zapobiec skutkom nieprawidłowego docierania, względnie zabezpieczyć gładzie cylindra przed przedwczesnym zużyciem?

Wiemy z naszych codziennych doświadczeń, że silniki dwusuwowe o małym litrażu pracują paliwem z domieszką oleju silnikowego w ilości około 4% (1 litr oleju silnikowego na 25 litrów paliwa), co zapewnia właściwe smarowanie silnika w górnej części cylindra znacznie korzystniej, aniżeli to ma miejsce przy silnikach czterosuwowych. Dowodzi to, że zawarty w paliwie olej silnikowy jest pomocny przy utworzeniu warstewki smarowej zarówno przy mechanizmie obrotowym, jak i przy gładzi cylindrów.

Pamiętamy — zwłaszcza te osoby, które pracowały w wielkich zakładach samochodowych przy budowie nowych silników jak i przy naprawach głównych lub na stacjach hamulcowych — że prawie wszystkie wytwórnie samochodów przy docieraniu silników zalecały dolewanie do paliwa pewnej ilości oleju silnikowego letniego latem i zimowego zimą. Zakłady samochodowe zalecały swoim odbiorcom stosowanie takich dolewek przy docieraniu sil-

ników przez pierwszych 1.000 km. Olej dodawano do paliwa w ilości 4 do 5%, jak to ma miejsce przy silnikach dwusuwowych o małym litrażu.

Należy podkreślić, że podane ilości dodatku oleju silnikowego do paliwa stosować należy tylko przy docieraniu silników i nie można traktować jako dodatku stałego w normalnej eksploatacji wozu. Stwierdzono, że domieszka oleju silnikowego do paliwa, szczególnie w silnikach o smarowaniu pod ciśnieniem, w okresie docierania daje b. korzystne wyniki.

Dokładnie dopasowane korbowody zmniejszają luz potrzebny do rozprowadzenia oleju i gładź cylindra nie otrzymuje dostatecznej ilości oleju do przeciwdziałania tarcia ściśle dopasowanych tłoków. Dodatek oleju do paliwa spełnia rolę dodatkowego smarowania gładzi cylindrów i tłoków. Przy każdym takcie ssania olej zawarty w paliwie tworzy cienką warstwę smarową, zapobiegającą skutkom suchego tarcia. Również i prowadnice zaworów są w ten sposób smarowane dodatkowo.

Przy silnikach o rozbryzgowym smarowaniu nie ma konieczności dodatkowego smarowania silników nowych lub po naprawie głównej, gdyż w tych systemach duże ilości oleju dostają się bezpośrednio na gładzie cylindrów.

Dodatek oleju silnikowego do paliwa w ilości 4 do 5% w okresie docierania przedłuża „życie” silnika i zwiększa jego okres międzynaprawczy. Zużycie oleju przez taki silnik jest oszczędne.

Nadmierne zużycie oleju silnikowego jest powodowane również zbyt częstą wymianą oleju rozcieńczonego paliwem. Wszystkim kierowcom znany jest fakt rozcieńczenia oleju w misce olejowej przez spływające do miski paliwo oraz skutki, jakie takie rozcieńczenie może spowodować.

Rozcieńczeniu oleju w misce olejowej sprzyjają następujące warunki:

1. częste posługiwanie się starterem, gdy silnik jest zimny, a szczególnie w porze zimowej, gdy rozruch silnika jest utrudniony;
2. wyjeżdżanie z garażu, gdy silnik nie jest jeszcze dostatecznie rozgrzany;
3. stosowanie bogatej mieszanki, niespalającej się całkowicie w cylindrze;
4. obciążenie silnika niedostatecznie rozgrzanego i nieosiągającego temperatury wody chłodzącej 70°C;
5. zły stan mechaniczny silnika;
6. używanie zbyt ciężkiego paliwa.

Niektórzy kierowcy obciążają paliwo olejem napędowym w przeświadczeniu, że poprawiają paliwo, zapominając że przyczyniają się tylko do szybszego rozcieńczenia oleju w misce przez zmniejszanie lotności paliwa, a więc używanie zbyt ciężkiego paliwa.

Zawartość w oleju 15% paliwa uważane jest naogół za szkodliwe, jednak do tak wysokiej zawartości paliwa nie dopuszcza temperatura oleju podczas pracy. Część paliwa zostaje w oleju odparowana i następuje stabilizacja rozcieńczenia.

Inaczej przedstawia się rozcieńczenie oleju przy silnikach napędzanych naftą traktorową, dochodzące do 40%, a spowodowane przedwczesnym przełączeniem silnika z benzyny na naftę, przed osiągnięciem wymaganej temperatury pracy silnika. Nafta jako ciężkie paliwo używane do napędu silników, przy temperaturze poniżej 800°C skrapla się i powoduje silne rozcieńczenie oleju. Mimo dużego rozcieńczenia oleju w misce olejowej skutki jego nie muszą być groźne.

Doświadczenie wykazuje, że wszystkie oleje silnikowe pochodzenia mineralnego rozcieńczają się paliwem jednakowo bez względu na wizkozę, przy czym rozcieńczenie to jest zawsze większe w porze zimowej, niż w porze letniej. W porze zimowej należy więc olej zmieniać częściej niż latem.

Nasuwa się pytanie czy rozcieńczenie oleju w misce olejowej przez przedostające się tam paliwo wywiera zasadniczy wpływ na zwiększenie tarcia, a co za tym idzie na podniesienie temperatury łożysk.

Przyjęło się w zasadzie twierdzenie, że zatarcie, wytopienie a nawet spalanie łożysk jest wynikiem pracy silnika na rozcieńczonym oleju. Rozcieńczenia oleju zupełnie wyeliminować się nie da, ale przy umiejętnej konserwacji

silnika można je zmniejszyć do minimum, a tym samym przedłużyć okres pracy oleju w silniku.

Na podstawie własnych doświadczeń przy silnikach napędzanych paliwem traktorowym stwierdziłem, że rozcieńczenie oleju nawet do wysokości ok. 35 — 40% nie powoduje ujemnych skutków. Powstaje pytanie, przy jakim najmniejszym rozcieńczeniu oleju w misce olejowej nie tworzy się już warstwka smarująca między gładzią cylindra i tłokiem, co powoduje stratę kompresji i energii oraz podwyższenie temperatury silnika.

W roku 1934 przeprowadzono laboratoryjne i praktyczne badania nad rozcieńczeniem oleju silnikowego w misce olejowej w Rafinerii „Galicja” — ogłoszone w Motoren-betrieb und Maschinenschmierung zeszyt nr 3. Stwierdzono, że spadek lepkości oleju o 40% pierwotnej lepkości przy 250°C jest granicznym. Przy widocznym rozcieńczeniu oleju mogą powstać uszkodzenia łożysk, względnie zatarcia na gładziach cylindrów.

Podobne badania przeprowadzone w laboratorium maszynowym uniwersytetu w Utah wykazały, że temperatura łożysk nie podniosła się ani o jeden stopień przy rozcieńczeniu oleju paliwem dochodzącym do 60%; również nie uległ zmianie współczynnik tarcia przy naciskach do 20 kg/cm².

Oczywiście w doświadczeniach laboratoryjnych brano pod uwagę tylko rozcieńczenie przez paliwo bez innych czynników wpływających na smarowanie oraz niskie obciążenia (obecnie w silnikach występują naciski do 100 a nawet więcej kg/cm²), jednak badania te wskazują również, że nieuzasadnione są w większości przypadków twierdzenia, że zatarcie łożysk względnie ich wytopienie spowodowane jest nawet minimalnym rozcieńczeniem oleju w misce olejowej.

Nieznaczne rozcieńczenie oleju nie powoduje podniesienia się temperatury łożysk, ani podniesienia współczynnika tarcia tak długo, jak długo warstwka ochronna nie została przerwana. Mimo, że warstwki ochronno-smarne przy olejach o niskich lepkościach mogą być łatwiej przerwane, niż przy olejach o wysokiej lepkości, to przytoczone wyżej wyniki badań nad rozcieńczeniem oleju oraz własne doświadczenia uzyskane na ciągnikach, w których rozcieńczenie oleju sięga 40%, potwierdzają wniosek, że wymiana nieznacznie rozcieńczonego oleju jest przedwczesna, nie potrzebna i technicznie nieuzasadniona. Niepotrzebna — częsta wymiana oleju silnikowego powoduje jego nadmierne zużycie, powoduje zwiększenie kosztów eksploatacji silników.

Jedną z przyczyn nadmiernego zużycia olejów silnikowych jest również ustalony przez CPN procent jego przydziału do paliwa. Należy poddać rewizji dotychczasowy stosunek oleju do paliwa i zmniejszyć go o przynajmniej 1%. Łatwość otrzymania nadmiernych ilości oleju silnikowego sprzyja nadmiernemu jego zużyciu. Na tym odcinku również należy szukać właściwych i uzasadnionych oszczędności.

Inż. A. Troszk (Cieszyn)

O WŁAŚCIWY PRZYDZIAŁ OLEJÓW SILNIKOWYCH

Meldunki nadchodzące z placówek terenowych CPN i odpisy rozdzielników przesyłanych do wiadomości biur wojewódzkich CPN, wskazują na nieprawidłowy sposób dokonywania przydziałów olejów silnikowych przez jednostki nadrzędne na rzecz jednostek podległych.

Ustalając przydziały olejów silnikowych poszczególne jednostki gospodarcze nie kierują się procentowym wskaźnikiem — w myśl obowiązujących przepisów — w stosunku do dokonanego przydziału paliw, lecz zwalniają swoim podległym zakładom i przedsiębiorstwom takie ilości olejów silnikowych, jakie wynikają ze zgłoszonych zapotrzebowań.

Wynikają z tego czasami duże rozbieżności i nieporozumienia, które wymagają postępowania wyjaśniającego i zajmują niepotrzebnie wiele drogiego czasu biur wojewódzkim CPN, inspektorom technicznym i innym pracownikom załatwiającym przydziały produktów naftowych. W rozdzielnikach niektórych jednostek stwierdzono takie objawy jak np. żądanie przydziału 50% olejów silnikowych w stosunku do paliw zamiast dopuszczalnego 5% przydziału itp.

W celu uniknięcia nieporozumień i nie kierowania bezpodstawnych zarzutów pod adresem biur wojewódzkich CPN, które posiadają wyraźne instrukcje bezwzględnie przestrzegania przy sprzedaży olejów silnikowych ustalonego procentu w stosunku do paliwa, **wszystkie jednostki gospodarcze powinny we własnym interesie przebadać sporządzone rozdzielniki na produkty naftowe i zrewidować niewłaściwie dokonane przydziały olejów silnikowych**, powiadamiając jednostki podległe o zmianach i o konieczności wniesienia poprawek do zamówień złożonych w biurach wojewódzkich lub składach CPN.

Drugi bardzo niepożądany objaw, z punktu widzenia ogólnej gospodarki olejami silnikowymi w kraju, daje się zauważyć w stosowaniu niewłaściwych gatunków olejów do poszczególnych typów pojazdów samochodowych.

Istnieje ogólna tendencja pobierania przez kierowców **do smarowania wszystkich bez wyjątku silników — olejów silnikowych rafinacji selektywnej (gatunku „Lux“)**, zamiast stosowania tych olejów tylko do takich silników, które wymagają bezwzględnie oleju selekcyjnego.

W związku z tym, zaznacza się w olejach „Lux“ nie uzasadniona gospodarczo zwykła zużycia ponad ilości planowane, natomiast oleje zwykle utrzymują się na poziomie niezmiennym albo nawet sprzedaż ich spada.

Sprawa wymaga natychmiastowego zdecydowanego wkroczenia ze strony jednostek nadzorujących gospodarkę paliwową zakładów podległych, tym bardziej że zapotrzebowanie na oleje silnikowe zwykłej rafinacji pokrywa już dzisiaj w pełni krajowy przemysł rafineryjny, zaś oleje rafinacji selektywnej sprowadza się jeszcze w dużym procencie z zagranicy.

Dla każdego konsumenta benzyny motorowej i olejów silnikowych będzie rzeczą zrozumiałą, że silnik dostosowany do smarowania olejem rafinacji zwykłej nie powinien zużywać oleju gatunku LUX, który musi rezerwować CPN dla silników o wymaganiach specjalnych.

Placówki CPN otrzymały ostatnio przypomnienie obowiązującej instrukcji, aby przestrzegać przy sprzedaży ustalonego procentu i gatunku oleju silnikowego **zgodnie z obowiązującą tabelą polecającą**. Odbiorcy zgłaszający zapotrzebowanie na olej silnikowy gatunku LUX obowiązani są zapotrzebowanie to odpowiednio uzasadnić, a w razie braku takiego uzasadnienia mogą spotkać się z trudnościami w zakupieniu tego gatunku oleju.

Byłoby wskazane wysłanie przez poszczególne resorty odpowiednich zarządzeń pouczających, które zezwola na uniknięcie wielu niepotrzebnych nieporozumień w terenie przy realizacji przydziałów olejów silnikowych.

Mgr Piotr Lipka

TRANSPORT SAMOCHODOWY NA WARSZTACIE PTE

Polskie Towarzystwo Ekonomiczne (PTE), którego celem jest popularyzacja marksistowsko-leninowskiej wiedzy ekonomicznej i wiązanie pracy naukowej z praktyką gospodarczą, powołało ostatnio do życia szereg sekcji złożonych z pracowników nauki i praktyki — specjalistów w danej branży. Obok Sekcji Statystycznej, Zaopatrzenia i innych powstała Sekcja Ekonomiki Transportu, z której wyodrębnił się Zespół Transportu Drogowego.

W skład Zespołu weszli z jednej strony przedstawiciele nauki i centralnych władz gospodarczych, z drugiej zaś — praktycy z przedsiębiorstw transportowych. Obok przedstawicieli Wyższej Szkoły Ekonomicznej w Szczecinie, Instytutu Transportu Samochodowego, PKPG, czy Ministerstwa Transportu Drogowego i Lotniczego w Zespole znaleźli się praktycy reprezentujący poszczególne przedsiębiorstwa samochodowe.

Pierwszoplanowym zadaniem zespołu jest przygotowanie Konferencji Naukowej Ekonomistów Transportu w części dotyczącej transportu samochodowego. Konferencja taka odbędzie się jesienią br. i wymaga omówienia szeregu problemów wchodzących w zakres ekonomiki transportu drogowego.

Jakie to są problemy?

Nowe zadania postawione przed gospodarką narodową na II Zjeździe PZPR w zakresie szybkiego podniesienia

stopy życiowej ludności wymagają skoncentrowania prac Zespołu na zagadnieniach związanych z rolą transportu samochodowego w realizacji tego niezwykle ważnego zadania.

Również dotychczasowe wyniki w pracach nad przygotowaniem nowego, długofalowego planu gospodarczego Polski na lata 1956 — 60 wymagają omówienia w gronie ekonomistów transportu samochodowego.

W świetle tych zadań ustalone zostały tematy, które opracowane zostaną przez poszczególnych członków Zespołu, a następnie przedyskutowane na posiedzeniach roboczych. Wyniki tak opracowanych zagadnień, wraz z praktycznymi wnioskami, będą opublikowane lub przedłożone do wykorzystania administracji gospodarczej. Z szeregu tematów, które przewidziane są do opracowania, wymienić należy następujące: udział przewozów publicznych w transporcie drogowym, planowanie i organizacja regularnych linii transportu samochodowego, efektywność inwestycji w transporcie samochodowym, koordynacja pracy transportu samochodowego i kolejowego. Wspólne opracowanie tych i szeregu innych tematów przez przedstawicieli nauki i praktyki będzie miało poważne znaczenie dla dalszego rozwoju transportu samochodowego.

Działalność Zespołu Transportu Drogowego zapoczątkowana została w lutym br. posiedzeniem poświęconym ocenie wydawnictw książkowych w zakresie transportu samochodowego.

Zagadnienie zreferowane zostało przez nacz. Rostockiego, który poddał krytycznej ocenie dotychczasowe wyniki działalności wydawniczej dotyczącej transportu samochodowego, podkreślając znaczenie recenzji dla należytego rozwoju i wysokiego poziomu piśmiennictwa ekonomicznego. W wyniku dyskusji sformułowane zostały wnioski mające na celu usprawnienie pracy Wydawnictw Komunikacyjnych.

Dalsze posiedzenia Zespołu poświęcono omówieniu udziału przewozów publicznych w transporcie drogowym na podstawie referatu wygłoszonego przez inż. Nowakowskiego. Tezy postawione w referacie rozwijane są obecnie w dyskusji.

Na posiedzeniu w dniu 7 kwietnia br. wygłoszony został przez dyr. Koszyka referat pt. „Zadania transportu drogowego w świetle uchwał II Zjazdu PZPR”. W referacie podkreślone zostały szczególnie zagadnienia związane z obsługą terenu wiejskiego przez samochód. Ponadto omówiono problemy związane ze wzrostem wydajności pracy i inwestycjami w transporcie samochodowym oraz jego rolą w podniesieniu stopy życiowej mas pracujących.

Tezy postawione przez referenta staną się przedmiotem dyskusji na dalszych posiedzeniach Zespołu i stanowić będą ważną podstawę do ostatecznego sformułowania zadań transportu samochodowego na lata 1954 — 55. (jm)

II KRAJOWA NARADA AKTYWU PTSŁ

W Warszawie odbyła się 10.IV. rb. II Krajowa Narada Aktywu PTSŁ, w której wzięli udział przedstawiciele wszystkich ekspozytur tego przedsiębiorstwa. Była ona poświęcona omówieniu osiągnięć i błędów przedsiębiorstwa na przestrzeni ostatnich lat. W toku narady dokonano również analizy wytycznych na rok bieżący w świetle realizacji uchwał II Zjazdu PZPR.

PTSŁ — przedsiębiorstwo spełniające poważną rolę w naszym transporcie samochodowym — wykazuje stałą tendencję rozwojową w ilości wykonywanych usług.

W roku 1953 ilość przewozów PTSŁ wzrosła o 18,5% w stosunku do roku 1952. Wzrosła również o 14% wydajność samochodów. Plan przewozów w godzinach wykonano w 113,7%, w kilometrach — 115,1%, w wartości — 117,7%.

Osiągnięcia te nastąpiły jednak przy przekroczeniu planowanych kosztów własnych. Przyczyną tego była przede wszystkim dowolność w wykorzystywaniu pojazdów przez użytkowników. Zapotrzebowywali oni dla swoich potrzeb większą ilość pojazdów, niż była rzeczywistość potrzebna i dysponowali nimi nieekonomicznie. Co gorsze — mimo słusznych oporów ze strony PTSŁ — Ministerstwo Poczty i Telegrafów stawiało po stronie użytkowników, zalecając niemal zawsze wynajęcie takiej ilości pojazdów, jakiej użytkownik żądał. Nic więc dziwnego, że sytuacja ta sprzyjała powstawaniu pustych przebiegów, niewykorzystywaniu pełnej ładowności pojazdów i w re-

zultacie powodowała znaczne i niepotrzebne podrożenie kosztów własnych PTSŁ.

Najgłębsze przyczyny niewłaściwego stylu pracy wielu placówek PTSŁ tkwią jednak w słabej aktywności niektórych podstawowych organizacji partyjnych i rad załadowych..

Tow. tow. Kuczer z Wrocławia, Węgorz ze Stalinogrodu, Dunin z Gdańska, Węgorowski z Olsztyna i wielu innych mówili o konieczności prowadzenia szerszej i głębszej akcji polityczno-wychowawczej, o umasowieniu ruchu współzawodnictwa i racjonalizacji, o szkoleniu zawodowym, o wzmoczeniu opieki nad pracownikami.

Realizacja tych wytycznych jest szczególnie ważna w świetle uchwał II Zjazdu PZPR, które wytyczają nowe drogi rozwojowe naszej gospodarki oraz wskazują sposoby i metody pozwalające na podniesienie jakości i ilości naszej produkcji.

Przed PTSŁ w rb. stają bardzo poważne zadania. Plan tegoroczny jest wyższy od zeszłorocznego o 15%, planowana gotowość eksploatacyjna o 5% — przy jednoczesnej obniżce kosztów własnych o 5,5%.

Wykonanie planu wymaga pełnej mobilizacji rezerw, które tkwią w PTSŁ. Przedsiębiorstwo w roku bieżącym zwróci specjalną uwagę na pracę ekspozytur obsługujących tereny wiejskie. Placówki te otrzymają najlepsze pojazdy.

Zwiększone zadania muszą pociągnąć za sobą konieczność rozwoju współzawodnictwa pracy, racjonalizacji, podniesienia poziomu kadr itp.

Na marginesie obrad II Krajowej Narady Aktywu PTSŁ trzeba podkreślić zasadniczy błąd, który popełnili organizatorzy, ograniczając liczbę jej uczestników do niewielkich przedstawicieli z kierownictwa poszczególnych zakładów. Zabrakło na sali obrad przodujących racjonalizatorów, kierowców, warsztatowców itp. A przecież oni wszyscy należą do aktywu PTSŁ.

Krzysztof Radwan (Warszawa)

ZOBOWIĄZANIA W PKS DLA UCZCZENIA II ZJAZDU PZPR

Dla uczczenia II Zjazdu PZPR pracownicy w jednostkach PKS podjęli 4.993 zobowiązania zespołowe i 10.461 zobowiązań indywidualnych. Na dzień 31 marca br. zrealizowano około 80% podjętych zobowiązań, pozostałe 20% dotyczy zobowiązań długookresowych.

Pracownicy PKS zaciągnęli 3.578 wart produkcyjnych, w których brało udział 9.050 osób.

Podejmowane zobowiązania w pierwszym rzędzie szły w kierunku przedterminowego wykonania planów eksploatacyjnych. W wyniku walki o wydajność pracy — plan eksploatacyjny PKS za IV kwartał 1953 r. wykonano 113,9%, plan za grudzień 1953 r. — w 115,1%, plan za styczeń 1954 r. — w 108% oraz plan za luty 1954 r. — w 102,8%.

Należy tu zwrócić uwagę na trudności w wykonaniu planu w styczniu i lutym br. z uwagi na warunki atmosferyczne.

Kierowcy zaoszczędzili 529.329 litrów paliwa. Robotnicy przeładunkowi ponad plan przeładowali 590.459 ton masy towarowej. Ponad plan przewieziono 2.407.573 osób i 394.157 ton ładunków. Pracownicy stacji obsługi wykonali 105 napraw średnich ponad plan.

Hasło rzucone przez tow. Bajera, kierowcę Ekspozytury PKS w Bydgoszczy, „Mój samochód świadczy o mnie” podjęło — jako zobowiązanie przedzjazdowe — dodatkowo 2.630 kierowców. Zobowiązania przekroczenia przebiegów międzynaправczych podjęło 1.669 kierowców.

Zobowiązania „wzorowej obsługi podróżnych” podjęło 1.265 konduktorek.

Realizując wytyczne IX Plenum KC PZPR podjęło 80 zobowiązań z dziedziny BHP, 95 zobowiązań z dziedziny racjonalizacji i wynalazczości.

W ramach łączności miasta ze wsią podjęto 43 zobowiązania. Wykonywanie ubocznej produkcji narzędzi rolniczych (motyki i lemiesz) podjęło 8 ekspozytur.

Załogi PKS podjęły 72 zobowiązania opieki nad POM, PGR i spółdzielniami produkcyjnymi.

Na podkreślenie zasługuje nowa forma zobowiązań. Kierowca Ekspozytury w Bydgoszczy ob. Wyszyński pod-

jął hasło rzucone przez nastawiacza wężla kolejowego Bydgoszczy ob. Pilarskiego „Żadna czynność w mojej pracy nie zrodzi awarii — każda jej zapobiega”.

Bolesław Maik (Warszawa)

REGULARNA KOMUNIKACJA TOWAROWA PKS

Zadaniem regularnej komunikacji towarowej, organizowanej przez PKS jako przewoźnika publicznego — jest: 1) zapewnienie szybkiego, dogodnego i taniego przewozu towarów w ruchu zamiejscowym; 2) wyeliminowanie niepełnych i próżnych przebiegów samochodów ciężarowych przez przejęcie przewozów możliwe wszystkich ładunków drobnicowych na trasach linii; 3) odciążenie kolei od nieekonomicznych przewozów na krótkich odległościach przez przejęcie ładunków drobnicowych w przypadku zorganizowania linii wzdłuż szyn kolejowych.

Państwowa Komunikacja Samochodowa organizuje linie regularne już od początku 1950 r., jednak efekty ekonomiczne osiągane przez te linie były nie zadowalające. Wynikało to z niedostatecznej popularyzacji linii, z uruchamiania linii bez przeprowadzania analizy potrzeb terenowych oraz nie wypracowania właściwych metod pracy dla tych przewozów.

W tych warunkach wiele linii regularnych uruchomionych w latach 1950 — 1952 zostało zlikwidowanych. Jedyne w Okręgu Poznańskim linie regularne przyniosły oczekiwane rezultaty i stanowią już zorganizowany system komunikacyjny pokrywający zapotrzebowanie w zakresie przewozu drobnicy w sposób zadowalający (w Okręgu tym pracuje obecnie 13 linii regularnych).

Celem upowszechnienia doświadczeń poznańskich oraz dla ustalenia wytycznych do dalszego rozwoju regularnej komunikacji towarowej — w ub. roku zorganizowano naradę w Zarządzie Okręgu PKS w Poznaniu z udziałem przedstawicieli wszystkich okręgów PKS. Na podstawie wyników tej narady CZ PKS wydał wytyczne odnośnie dalszego organizowania regularnej komunikacji towarowej, wskazując na uruchamianie linii regularnych w oparciu o placówki spedycyjne.

Konieczność uruchamiania takiej komunikacji na obecnym etapie wynika stąd, iż sieć placówek spedycyjnych obejmuje już swoim zasięgiem wszystkie główne trasy przewozowe. Można przeto przystąpić do połączenia placówek spedycyjnych siecią linii regularnych i stworzyć tym samym doskonalszy system komunikacyjny, który zaspokoi występujące na tych trasach potrzeby transportowe.

Placówki spedycyjne, wyposażone w magazyny przeładunkowe, będą stanowić dla tych linii ekspedycje nadania i odbioru przesyłek — podobnie jak ekspedycje kolejowe. Przez taką organizację przewozu zmniejszy się, na trasach ilość kursujących samochodów (głównie taboru resortowego), natomiast liniowy tabor PKS będzie miał zapewnione właściwe współczynniki wykorzystania ładowności i przebiegu.

W tych warunkach pożądanym jest następujący rozwój.

1) Uruchamianie linii powinny łączyć miejscowości, w których zorganizowano placówki spedycyjne. W zależności od potrzeb lokalnych należy organizować na trasach linii przystanki (regularne linie towarowe) lub też dokonywać przewozów wyłącznie między magazynami placówek spedycyjnych (linie ekspresowe).

2) Na koniec 1953 r. istniało w PKS 34 linie (28 regularnych i 6 ekspresowych), przy czym na rok 1954 zaplanowano uruchomienie dalszych 41 linii. Jest to oczywiście liczba nie wystarczająca, biorąc pod uwagę, że w jednym okręgu poznańskim — jak już zaznaczyliśmy — istnieje obecnie 13 linii.

3) W związku z realizacją uchwał II Zjazdu PZPR — wszystkie okręgi PKS powinny przeanalizować możliwości uruchomienia regularnej komunikacji towarowej dla zapewnienia sprawnego przewozu artykułów zarówno rolniczych jak i przemysłowych w obrocie pomiędzy miastem i wsią.

4. Uruchomienie każdej linii powinno być poprzedzone gruntowną analizą w terenie. Przygotowanie działalności linii regularnych uwarunkowane jest od dobrej współpracy ruchu towarowego i spedycji. Ta współpraca obecnie jest scementowana premiowaniem pracowników obu tych służb za łączne wykonanie planu eksploatacyjnego ruchu

towarowego i spedycji. Pozostaje jeszcze do uregulowania sprawa premiowania konduktorów towarowych, na liniach regularnych.

Wypływa stąd wniosek pod adresem Departamentu Organizacji, Zatrudnienia i Plac Ministerstwa Transportu Drog. i Lotniczego, aby przyspieszył zatwierdzenie regulaminu premiowania konduktorów. Przez zainteresowanie premią tych pracowników — wzmoże się walka o większą wydajność na liniach regularnych, co łącznie z innymi warunkami zapewni liniom regularnym — tej najbardziej ekonomicznej formie przewozów — znacznie szerszy rozwój od dotychczasowego.

Władysław Węgiełek (Warszawa)

RÓŻNE INFORMACJE

SPRZEDAŻ POJAZDÓW SAMOCHODOWYCH POCHODZĄCYCH Z UPŁYNNIENIA REMANENTÓW MOTORYZACYJNYCH

Ogłoszone w Monitorze Polskim z 1954 r. Nr A-24 poz. 397 zarządzenie Ministra Transportu Drogowego i Lotniczego z dnia 15 lutego 1954 r. ustala tryb postępowania przy sprzedaży — pochodzących z akcji upłynnienia remanentów samochodów osobowych, samochodów ciężarowych, ciągników, przyczep i motocykli marek, nie wymienionych w załączniku do zarządzenia Przewodniczącego PKPG z dnia 19 marca 1953 r. zmieniającego załącznik do uchwały Prezydium Rządu z dnia 9 listopada 1950 r. w sprawie przekazywania zbędnych i nadmiernych remanentów motoryzacyjnych (Mon. Pol. z 1953 r. Nr A-28, poz. 337 i 1954 r. Nr A-5, poz. 154), zaliczonych do grupy II (tp. zdolnych do pracy po dokonaniu naprawy).

Sprzedaży wymienionych pojazdów samochodowych dokonuje Centrala Spółdzielni Transportu — Centralne Biuro Handlu Sprzętem Samochodowym (CBHSS) za pośrednictwem rejonowych biur handlu sprzętem samochodowym (RBHSS).

Prawo nabycia pojazdów samochodowych przysługuje w podanej poniżej kolejności pierwszeństwa:

- 1) jednostkom administracji państwowej i jednostkom gospodarki uspołecznionej;
- 2) Polskemu Związkowi Motorowemu — **tylko do celów szkolenia, co powinno być zaznaczone w dowodzie sprzedaży;**
- 3) osobom fizycznym.

Zaznaczyć należy, iż z pośród wymienionych na wstępie rodzajów pojazdów samochodowych, samochody ciężarowe, ciągniki i przyczepy mogą być sprzedawane wyłącznie jednostkom administracji państwowej, jednostkom gospodarki uspołecznionej i Polskemu Związkowi Motorowemu celem ich wyremontowania i dalszego użytkowania. Jest rzeczą oczywistą, że jednostkom tym służy ponadto prawo do nabycia samochodów osobowych i motocykli z pierwszeństwem zastrzeżonym w zarządzeniu.

Chcąc nabyć pojazdy samochodowe, wymienione wyżej jednostki składają **wnioski o sprzedaż** w dwolnych rejonowych biurach handlu sprzętem samochodowym. Podania powinny być: 1) zaopiniowane przez kierownictwo zakładu pracy i radę zakładową co do podanych przez petenta motywów; 2) posiadanie kredytów na zakup pojazdów samochodowych.

Osoby fizyczne chcąc nabyć pojazdy samochodowe powinny składać **podania o sprzedaż** we właściwych terenowo rejonowych biurach handlu sprzętem samochodowym. Podania powinny być: 1) zaopiniowane przez kierownictwo zakładu pracy i radę zakładową co do podanych przez petenta motywów; 2) w przypadku nabywania dorożki lub taksówki samochodowej — potwierdzone odpowiednio przez Wydział Komunikacji Drogowej prezydium właściwej wojewódzkiej rady narodowej.

Rejonowe biura handlu sprzętem samochodowym przesyłają podania osób fizycznych wraz ze zleceniami sprzedaży do prezydiów właściwych wojewódzkich rad narodowych.

Przy rozpatrywaniu podań prezydium rad narodowych powinny brać pod uwagę następującą kolejność osób fizycznych, którym mogą być sprzedane pojazdy samochodowe:

- 1) przodownicy pracy i racjonalizatorzy produkcji;
- 2) fachowcy, których charakter pracy uzasadnia potrzebę posiadania pojazdu samochodowego, a mianowicie: pracow-

nicy państwowi i jednostek gospodarki uspołecznionej (jeżeli wymaga tego ich stanowisko i charakter pracy lub warunki bytowe, w szczególności zaś konieczność stałego dojazdu do miejsca pracy wskutek braku odpowiednich publicznych środków lokomocji), lekarze, literaci, publicyści, dziennikarze, artyści i inne osoby wykonujące wolne zawody, jeżeli posiadają pozwolenie na prowadzenie pojazdu samochodowego oraz czynni sportowcy motorowi;

3) osoby dokonujące publicznych przewozów samochodowymi dorożkami i taksówkami osobowymi oraz inne osoby.

W razie pozytywnego załatwienia podania prezydium wojewódzkiej rady narodowej zwraca do rejonowego biura handlu sprzętem samochodowym podanie i wypełnione imiennie zlecenie sprzedaży, celem dokonania sprzedaży pojazdu osobie wymienionej w zleceniu.

Zlecenie sprzedaży traci swą ważność po upływie 20 dni od daty zawiadomienia — przez rejonowe biuro handlu sprzętem samochodowym — osoby o przyznaniu jej prawa nabycia pojazdu.

Podania załatwione odmownie są zwracane do rejonowych biur handlu sprzętem samochodowym, celem zawiadomienia petentów o odmowie przyznania im prawa nabycia pojazdu samochodowego.

Pojazd samochodowy sprzedany Polskemu Związkowi Motorowemu bądź osobie fizycznej nie może być odsprzedany osobie trzeciej bez zgody prezydium właściwej wojewódzkiej rady narodowej — wydział komunikacji drogowej.

Rejonowe biura handlu sprzętem samochodowym obowiązane są zamieszczać w akcie przekazania pojazdu nabywcy klauzulę odpowiadającą temu przepisowi.

Pojazd odsprzedany bez zgody prezydium właściwej wojewódzkiej rady narodowej nie może być zarejestrowany i dopuszczony do ruchu. (jb)

RZĄD LUDOWY ZAPEWNIĄ ROZWÓJ FACHOWYCH BIBLIOTEK ZAKŁADOWYCH

Zwracamy uwagę na doniosłą Uchwałę Rządu dotyczącą zakładowych bibliotek fachowych. W Monitorze Polskim nr A-94 z dnia 16 października 1953 r. ogłoszona została pod poz. 1306 Uchwała Prezydium Rządu nr 697 z dnia 24 września 1953 r. w sprawie rozwoju sieci fachowych bibliotek zakładowych.

Uchwała ta reguluje stan organizacyjny, osobowy, lokalowy oraz — co jest bardzo ważne — finansowy bibliotek zakładowych. Na uwagę zasługuje w szczególności nałożenie na kierownictwo zakładów pracy obowiązku bezpośredniej opieki nad biblioteką zakładową. Obowiązek ten dotyczy wszelkich przejawów pracy bibliotek, zarówno w zakresie gromadzenia, konserwacji i udostępnienia zbiorów biblioteki, jak również propagowania i pobudzenia czytelnictwa książki fachowej.

Postęp techniczny uzależniony jest w dużym stopniu od umiejętności korzystania z piśmiennictwa technicznego. W wielu zakładach pracy nie przywiązywano jednak dotychczas dostatecznego znaczenia ani do posiadania własnej biblioteki zakładowej, ani też do zachęcania wszystkich pracowników od robotnika do inżyniera — w kierunku posilkowania się literaturą techniczną.

Sam fakt podjęcia przez Prezydium Rządu wspomnianej na początku uchwały stawia zadanie bibliotek fabrycznych i czytelnictwa książki fachowej w rzędzie spraw o doniosłości państwowej. Daje do ręki skuteczną broń o właściwe zaopatrzenie bibliotek fabrycznych w książki i czasopisma, o spopularyzowanie masowego czytelnictwa książki fachowej.

Wzywamy wszystkich naszych Czytelników, aby w oparciu o Uchwałę Prezydium Rządu zainteresowali się troskliwie biblioteką fachową w swoim zakładzie pracy. Właściwe wykorzystanie zawartych w Uchwale postanowień pozwala na uruchomienie odpowiednich środków finansowych na rok 1954 w celu zakupu książek, prenumeraty czasopism, konserwacji zbiorów bibliotecznych, umożliwienia uzyskanie odpowiedniego lokalu, wykwalifikowania pracowników bibliotecznych, powołanie komisji bibliotecznych, rozwinięcie szerokiej akcji krzewienia czytelnictwa książki fachowej.

Wydawnictwa Komunikacyjne

ZE ŚWIATA

WYKORZYSTANIE PRÓŻNYCH PRZEBIEGÓW W RADZIECKIM TRANSPORCIE SAMOCHODOWYM

W transporcie samochodowym w Związku Radzieckim zwraca się szczególną uwagę na zwiększenie współczynnika wykorzystania przebiegu, wyrażającego się stosunkiem przebiegu z ładunkiem do całego przebiegu samochodu w danym okresie czasu. Z uwagi na to, że wzrost współczynnika wykorzystania przebiegu zwiększa produktywną pracę taboru i przyczynia się do obniżki kosztów własnych — plan eksploatacyjny powinien przewidywać zastosowanie środków, któreby zapewniły likwidację przeciwnych próżnych przebiegów przez wprowadzenie zmian w organizacji pracy taboru samochodowego, przez należyty dobór tras i właściwe zaplanowanie obrotu ładunków.

Organizację wykorzystania próżnych przebiegów powierzono Ministerstwu Transportu Samochodowego Republiki Związkowych. W tym celu od 1940 r. zorganizowano w 55 krajach, okręgach i republikach autonomicznych biura transportowo-spedycyjne (Awtołeki), agencje i punkty dyspozytorsko-kontrolne, których liczba sięga około 700. Ładunki gromadzi się i segreguje w specjalnych magazynach przejściowych. Organizacja ta obejmuje swoim zasięgiem 200 dróg i szlaków odznaczających się dużym nasileniem potoku ładunków.

Od 1940 do 1947 roku w ramach tej organizacji wykorzystano próżne przebiegi 2,1 miliona samochodów. Tymi samochodami przewieziono 9,5 miliona ton różnych ładunków, wykonując przeszło 100 milionów tonokilometrów. Oprócz tego samochody te przewiozły 5 milionów pasażerów.

Gdyby ta praca miała być wykonana przy pomocy specjalnie przydzielonych samochodów, to należałoby — według norm zużyć dodatkowo przeszło 15.000 ton benzyny i około 12.000 kompletów ogumienia. W wyniku przewoży te przyniosły 160 milionów rubli oszczędności. Z tej sumy właścicielom samochodów wypłacono 80 milionów, a do skarbu państwa odprowadzono powyżej 35 milionów rubli z tytułu osiągniętej akumulacji.

Przez wykorzystanie próżnych przebiegów samochodów — zwolniono 150.000 wagonów kolejowych, które musiałyby być użyte do przewożenia ładunków na krótkich odległościach.

W wyniku wykorzystania próżnych przebiegów samochodów w samej tylko Moskwie i obwodzie moskiewskim zaoszczędzono około 2 milionów litrów benzyny oraz przekazano do skarbu państwa 7 milionów rubli czystego zysku. W ciągu jednego tylko 1947 r. Biuro Komunikacji Samochodowej moskiewskiego zarządu ciężarowego transportu samochodowego wykorzystało próżne przebiegi 104.000 samochodów. Przewieziono nimi przeszło 77.000 ton ładunków, na skutek czego zwolniono przeszło 10.000 wagonów kolejowych.

Przytoczone osiągnięcia, oparte na danych zawartych w książce L. A. Bronszteina i B. N. Budrina pt. „Planowanie i użycie samochodów do transportu” — świadczą wymownie, iż przy odpowiedniej organizacji wykorzystania próżnych przebiegów można uzyskać olbrzymie oszczędności.

Szczegółowe zasady organizacyjne w zakresie wykorzystania próżnych przebiegów w Związku Radzieckim są następujące.

Celem wykorzystania samochodów niezaladowanych, zdających w pożądanym kierunku oraz dla rozładunku wagonów i rozwózki na krótkich odległościach — Ministerstwa obowiązane są do:

a) organizowania przy swych okręgowych, krajowych i republikańskich zarządach — biur transportowo-spedycyjnych, które działają na zasadach rozrachunku gospodarczego;

b) stworzenia w miastach, na stacjach kolejowych, na przystaniach rzecznych, a także przy głównych szosach — specjalnych agencji;

c) organizowania wzdłuż dróg magistralnych magazynów w celu przejściowego składania ładunków;

d) organizowania wzdłuż dróg magistralnych punktów kontrolno-dyspozytorskich. Punkty te posiadają uprawnienia do zatrzymywania i kierowania pojazdów do punktów załadunku, położonych nie dalej jak 10 km od danego punktu kontrolnego.

Przedsiębiorstwa i instytucje obowiązane są do zgłaszania poprzedniego dnia, a nie później niż na cztery godziny przed wyjazdem samochodu — kierunku przebiegu pojazdu niezaladowanego.

Wykorzystanie samochodów odbywa się (niezależnie od przynależności taboru) na magistralach samochodowych, na stacjach kolejowych, przystaniach rzecznych, w portach i innych punktach, które odznaczają się znacznymi potokami towarowymi i przebiegiem próżnych samochodów. Wykorzystanie samochodów odbywa się zgodnie z kierunkiem, podanym w karcie drogowej pojazdu.

Z uzyskanych wpływów za przewóz 50% otrzymuje użytkownik pojazdu, natomiast pozostałą kwotę zalicza na przychód biura transportowo-spedycyjne.

Kierowcy z tytułu wykorzystania próżnych przebiegów otrzymują po 20 kopiejek za każdy tonokilometr w ruchu miejskim, a po 10 kopiejek w ruchu międzymiastowym.

Dyspozytorzy-kontrolerzy i inspektorzy przy przebiegu samochodu poniżej 50 km mogą skierować taki samochód do punktów odległych od trasy o 5 km, powyżej 50 km — o 10 km.

W razie braku ładunku — biura stemplują kartę drogową pojazdu: „W kierunku nie zgłoszono zapotrzebowania na przewóz”.

O ile pojazdy danego użytkownika przybywają na stację, do portu itp. systematycznie, wówczas użytkownik ten zawiera z Ministerstwem umowę planową.

Ładunki wartościowe oraz ładunki wymagające ostrożności — przesyłane są pod opieką konwojentów z ramienia właścicieli ładunków i na ich odpowiedzialność. Ładunki masowe i mniej wartościowe powierzone są opiece i odpowiedzialności kierowców.

Jeżeli na samochodzie znajdują się robotnicy przeładunkowi — wykonują oni prace ładunkowe na podstawie ustalonej taryfy.

W punktach załadunku i wyładunku prace ładunkowe wykonywane są zależnie od zawartej między stronami umowy.

Jako dowód przejścia (nadania) ładunku otrzymuje kierowca od dyspozytora list przewozowy, który równocześnie jest potwierdzeniem wykorzystania próżnego przebiegu.

Obowiązkiem wykorzystania próżnych przebiegów nie są objęte: samochody pożarnicze, samochody pogotowia technicznego, sanitarki, samochody specjalne, szkolne, pocztowe, taksówki oraz tabor organów bezpieczeństwa.

O ile ładunku nie przewieziono w przeciągu 72 godzin — wtedy ładunek ten jest dostarczany staraniem spedytora.

Omówione doświadczenia radzieckie stały się pomocą przy organizowaniu wykorzystania próżnych przebiegów u nas w kraju — oczywiście przy uwzględnieniu naszej struktury organizacyjnej transportu samochodowego, odmiennej sytuacji pod względem warunków odległościowych, jak również charakteru ładunków, które w przeważającej mierze są przesyłkami drobnicowymi.

Równocześnie potwierdzają one słuszność kładzenia nacisku przez Ministerstwo Transportu Drogowego i Lotniczego na rozwój sieci placówek spedycyjnych PKS i wzmoczenia ich działalności, co dało już poważne rezultaty wyrażające się w roku 1953 załadowaniem 62.163 ton ładunków na 18.922 samochodów ciężarowych.

I. W.

DO NASZYCH CZYTELNIKÓW

Powołując się na naszą notatkę w numerach z ostatniego kwartału ub. roku oraz z pierwszego kwartału br. — protestujemy niniejszym, że zamówienia jak i przedpłaty na prenumeratę „Motoryzacji” przyjmują obecnie wyłącznie miejscowe urzędy pocztowe względnie listonosze.

Natomiast zgłoszenia na ulgową prenumeratę należy kierować bezpośrednio do Centralnej Ekspedycji PPK „Ruch” Warszawa, ul. Srebrna 12 na dotychczas obowiązujących warunkach, tj. zbiorowo w ilości najmniej 5 egzemplarzy przez osobę starszą niż 18 lat lub zakłady naukowe, a nie za pośrednictwem kolporterów zakładowych.

KSIAŻKI NADEŚLANE

PRZEPISY O GOSPODAROWANIU, EKSPLOATACJI I RUCHU POJAZDÓW SAMOCHODOWYCH — opracował **Ryszard Oleszyński**. Wydawnictwo Prawnicze, Warszawa 1954 r. Format A-5, stron 1032. Cena zł 59 gr 85.

Książka zawiera oryginalne teksty dekrétów, ustaw, uchwał, rozporządzeń, zarządzeń, okólników, instrukcji oraz przepisów z dziedziny gospodarki i ruchu pojazdów mechanicznych. Całość książki podzielono na 13 rozdziałów obejmujących: 1) organizację organów administracji i służb transportowych; 2) przepisy o gospodarowaniu pojazdami samochodowymi; 3) przepisy o używaniu poj. sam.; 4) przepisy o dopuszczeniu pojazdów samoch. do ruchu; 5) przepisy drogowe i o ruchu samochodowym; 6) przepisy o transporcie drogowym; 7) przepisy o świadczeniach transportowych; 8) przepisy o odpowiedzialności posiadaczy poj. sam. i o ubezpieczeniach; 9) przepisy o prawach rzeczowych na poj. sam. oraz przepisy celne; 10) przepisy o obsłudze poj. sam. i o remontach; 11) przepisy o gospodarowaniu i używaniu paliw i smarów samochodowych; 12) przepisy o gospodarowaniu i używaniu ogumienia samochodowego; 13) przepisy o kierowcach samochodowych.

Przepisy podane w książce podają stan prawny na dzień 15 listopada 1953 r. W czasie druku książki wyszło szereg dalszych zarządzeń z dziedziny transportu samochodowego, które nie zostały w książce zamieszczone, a m. in.: zarządzenie Przewodniczącego PKPG z dnia 6. XI 53 r. w sprawie trybu sporządzania podrzędniów poj. sam. oraz trybu realizacji przydziałów poj. sam. (Monitor Polski nr A-102); zarządzenie Przewodniczącego PKPG z dnia 5. I 54 r. zmieniające załącznik do uchwały Prezydium Rządu w sprawie przekazywania zbędnych i nadmiernych remanentów motoryzacyjnych (Monitor Polski nr A-5); rozporządzenie Ministrów Transportu DiL oraz Obrony Narodowej z dnia 15. XII 53 r. w sprawie zmiany rozporządzenia z dnia 27. X. 1937 r. o ruchu poj. mech. na drogach publicznych (Dz. U. z 1954 r. nr 3); okólnik Ministerstwa Finansów z dnia 22. X 1953 r. w sprawie wydawania kart rejestracyjnych (Dz. Urz. Min. Fin. nr 13); zarządzenie Ministrów Finansów oraz Transportu DiL z dnia 4. XI. 1953 r. zmieniające zarządzenie z dnia 20. I 1953 r. w sprawie zasad i trybu realizowania należności za usługi transportowe świadczonych przez przewoźników nie społecznych (Monitor Polski nr A-102); okólnik Ministerstwa Finansów z dnia 3. IX 53 w sprawie dostarczania nauczycielom zatrudnionym na wsi środków przewozowych (Dz. Urz. Min. Fin. nr 13).

Mimo, że „Przepisy o gospodarowaniu itd.” zawiera jedynie przedruki ustaw i zarządzeń — bez komentarzy — **wydawnictwo to uważa należy za celowe i pożyteczne**. Książka bardzo ułatwi pracę adwokatom i prokuratorom zajmującym się sprawami związanymi z transportem drogowym, będzie służyć również wydatnie pomocą (zwłaszcza wobec braku w księgarniach wielu z broszur wydawanych przez Wydawnictwo Komunikacyjne — oznaczonych znakami SM, a zawierających poszczególne zarządzenia i przepisy z dziedziny transportu drogowego) kierownikom gospodarstw samochodowych, pracownikom służb transportowych w urzędach i jednostkach gospodarki społecznej, jak również pracownikom prasy codziennej i fachowej.

Możność odnalezienia w jednej książce niemal wszystkich aktualnych przepisów i zarządzeń z dziedziny transportu drogowego — ten główny cel wyżej wymienionego wydawnictwa został osiągnięty. (tg)

* * *

Nakładem Wydawnictw Komunikacyjnych w Warszawie wyszły z druku następujące książki:

KOSZTORYSOWANIE PROSTSZYCH ROBÓT DROGOWYCH — mgr inż. **Jan Miedziński** (wydanie II). Format A5, str. 98, tabele, zestawienia. Nakład 3.150 egz. Cena 8 zł.

Książka podaje zasady i metody pracy przy sporządzaniu kosztorysów robót drogowych. Pracę przeznaczoną dla dozorców robót i dróżników, którzy jako dozorczy prowadzą roboty. Książka poza tym może służyć pomocą dla słuchaczy szkół drogowych i kursów dla nadzorców.

TABELE DO OBLICZANIA ZUŻYCIA PALIW PRZY EKSPLOATACJI POJ. SAM. — **Czesław Prószyński**.

Tom I. Zeszyt 1 — wydanie drugie, poprawione, zawiera tabele od 1 do 15 włącznie, w których podano obliczenie zużycia paliw przypadających według normy zasadniczej dla poj. sam. zużywających od 2,5 do 10 litrów na sto km przebiegu, tabele uwzględniające zmniejszenie normy

o 10% oraz tabele podające obliczenie zużycia paliw po uwzględnieniu zwiększenia normy zasadniczej od 1% do 15% — dla poj. sam. zużywających paliwo w granicach od 5,5 do 10 litrów na 100 km.

Tom II. Zeszyt 4 — zawiera tabele (nr 64 do 82) do obliczania zużycia paliw po uwzględnieniu zwiększenia normy zasadniczej od 16% do 75% dla poj. sam. zużywających paliwo w granicach od 38 do 70 litrów na 100 km przebiegu.

SAMOCHÓD CIĘŻAROWY STAR 20 — mgr inż. **Ryszard Karsch**. Format A5, str. 180, rys. 73. Nakład 25.000 egz. Cena zł 15 gr 30.

Książka podaje opis technicznego działania poszczególnych zespołów oraz przepisy dotyczące obsługi w okresie docierania i w czasie normalnej eksploatacji samochodu Star 20.

Książka jest instrukcją dla kierowców samochodów Star 20 oraz dla pracowników stacji obsługi technicznej.

ZAWIADOMIENIE

Informacji w sprawie prenumeraty opłacanej w kraju ze zleceniem wysyłki za granicę udziela oraz zamówienia przyjmuje Oddział Wydawnictw Zagranicznych PPK „Ruch” Sekcja Eksportu — Warszawa, Aleje Jerozolimskie 119, tel. 805-05

ADMINISTRACJA

OGŁOSZENIA DROBNE

24. ZAGUBIONO prawo jazdy Nr 942 wydane w roku 1948 na nazw. Henryk Butrymowicz zam. w Warszawie, ul. Filtrowa 69/10.

25. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa Nr 0721 wydane przez PMRN w Krakowie na nazw. Józef Diegiel zam. Kraków-Prokocim, ul. Łukasiewicza 2a.

26. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. II Nr 0223 wydane przez PMRN w Kłodzku w roku 1949 na nazw. Alojzy Majcher zam. Nowy Sącz, ul. Pijarska 15.

27. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa Nr 0113 wydane przez PMRN w Mysłowicach w roku 1952 na nazw. Maciej Sośnierz zam. w Mysłowicach, ul. Żwirki i Wigury 7.

28. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. II wydane przez Wydział Komunikacyjny w Łodzi w roku 1945 na nazw. Hieronim Ładowski zam. w Łodzi, ul. Narutowicza 93/2.

29. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. II Nr 0005 wydane przez PMRN Jawor w roku 1949 na nazw. Władysław Graca zam. Targoszyn p-ta Niedaszów pow. Jawor woj. Wrocław.

30. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa Nr 0371 wydane przez PMRN w Poznaniu w roku 1953 na nazw. Czesława Gwoździńska zam. w Poznaniu, ul. Słoneczna 20/2.

31. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. II Nr 0148 wydane przez PMRN w Gliwicach w roku 1950 na nazw. Zdzisław Socha zam. w Gliwicach, ul. Kochanowskiego 28.

32. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa Nr 0021 wydane przez PMRN w Malborku w roku 1953 na nazw. Eryk Wekorle zam. Chorzów I, ul. Powstańców 29.

33. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. I Nr 145 wydane przez PMRN w Lublinie w roku 1949 na nazw. Bronisław Osiński zam. Nysa, ul. Partyzantów 25.

34. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. II Nr 7038 wydane przez Wydział Komunikacyjny w Warszawie w roku 1947 na nazw. Piotr Szykut zam. w Warszawie, ul. Dworcowa 26/15.

35. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa Nr 0268 wydane przez PMRN w Zabrzu w roku 1953 na nazw. Renata Medelnik zam. Zabrze-Mikulczyce, ul. Kopernika 23.

36. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa Nr 0130 wydane przez PMRN w Kwidzynie w roku 1951 na nazw. Franciszek Samsel zam. Gdańsk Nowy Port, ul. Wolności 9/13.

37. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. II Nr 0008 wydane przez PMRN w Bochni w roku 1950 na nazw. Henryk Machaj zam. p-ta Mikuszowice 54 pow. Bochnia.

38. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. II Nr 0032 wydane przez PMRN w Białej Podlaskiej w roku 1949 na nazw. Alfred Łabentowicz zam. we wsi Miłoszyce, ul. Polna 9 pow. Wrocław.

39. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. III wydane przez Wydział Komunikacyjny w Warszawie w roku 1949 na nazw. Zbigniew Bystram zam. w Warszawie, ul. Sandomierska 4/15.
40. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. I wydane przez Wydział Komunikacyjny w Warszawie w roku 1949 na nazw. Bolesław Schiffer zam. w Warszawie, ul. Radzymińska 23/12.
41. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa Nr 1446 wydane przez PMRN w Krakowie w roku 1952 na nazw. Jan Bobel zam. w Krakowie, Nowa Huta.
42. ZAGUBIONO dowód rejestracyjny na samochód Nr S 36504 wydany przez PPRN w Lidzbarku Warmeńskim na Powiatowy Związek Spółdzielczy „Samopomoc Chłopska” w Lidzbarku Warm., ul. Gen. Świerczewskiego 25.
43. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa wydane przez PPRN w Sandomierzu w roku 1949 na nazw. Marian Sajur zam. w Sandomierzu, ul. Krakowskie Przedmieście 40.
44. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa Nr 0777 wydane przez PMRN we Wrocławiu w roku 1953 na nazw. Wiesław Oszczyk zam. we wsi Samogoszcz p-ta Opatów pow. Kutno.
45. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. III wydane na nazw. Emil Kamiński zam. w Bydgoszczy, ul. Bielicka 6/11.
46. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa Nr 0244 wydane przez PPRN w Szczecinie w roku 1952 na nazw. Józef Grzyb zam. Łędziny-Ławki, ul. Krasowska 4 p-ta Wesola pow. Pszczyna.
47. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. III Nr 353 wydane przez Wydział Komunikacyjny w Łodzi na nazw. Józef Baluwicz zam. w Łodzi, ul. Piotrkowska 39/25.
48. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. II Nr 0034 wydane przez PPRN w Chranowie w roku 1948 na nazw. Franciszek Ciołczyk zam. Ciężkowice 539 pow. Chrzanów.
49. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. III wydane przez PPRN w Będzinie w roku 1953 na nazw. Franciszek Jaworski zam. Chobot p-ta Zabierzów k. Niepołomic.
50. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa Nr 0017 wydane przez PMRN w Świdnicy w roku 1953 na nazw. Janusz Nowicki zam. w Świdnicy, ul. Tołstoja 17/7.
51. ZAGUBIONO prawo jazdy wydane przez PPRN w Kutnie w roku 1953 na nazw. Jerzy Kawulski zam. w Żychlinie, ul. Żeromskiego 15 pow. Kutno.
52. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa Nr 0571 wydane przez PPRN w Pszczynie w roku 1952 na nazw. Henryk Kurzak zam. w Mikołowie, ul. Podleska 70.
53. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa wydane przez PPRN w Starachowicach na nazw. Marian Cieślak zam. Sarnówek Mały gm. Sienno.
54. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa Nr 0020 wydane w roku 1951 na nazw. Leon Tofilski zam. Warszawa-Pyry,
55. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. III wydane przez Wydział Komunikacyjny w Warszawie w roku 1947 na nazw. Karol Wróblewski zam. w Warszawie, ul. Kielecka 43.
56. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa Nr 0058 wydane przez PMRN w Tomaszowie Mazowieckim w roku 1951 na nazw. Czesław Dąbrówka zam. Stalinogród-Brynów, ul. Kańska Hotel PRK.
57. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa Nr 0264 wydane przez PMRN na nazw. Zdzisław Olszewski zam. w Radomiu, ul. Wrośniawskiego 27.
58. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. III Nr 0081 wydane przez PPRN w Oświęcimiu w roku 1951 na nazw. Stanisław Zajac zam. gm. Osiek 374 pow. Oświęcim.
59. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa Nr 0049 wydane przez PPRN w Jarosławiu w roku 1950 na nazw. Jarosław Kupczakiewicz zam. w Jarosławiu, ul. Pelkińska 101 woj. Rzeszów.
60. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa Nr 0069 wydane przez PMRN w Bytomiu w roku 1952 na nazw. Tomasz Nikos zam. Bytom Miechowice, ul. Racjonalizatorów 3.
61. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa Nr 60 wydane przez PPRN w Barczewie w roku 1952 na nazw. Erwin Ruch zam. Maruny pow. Olsztyn.
62. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa Nr 0792 wydane przez PMRN w Krakowie w roku 1952 na nazw. Marian Wojtaczka zam. Kraków — Nowa Huta osiedle C. 1. Bl. II m. 213.
63. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa Nr 0937 wydane przez Wydział Komunikacyjny w Łodzi w roku 1950 na nazw. Zygmunt Stasiński zam. w Łodzi, ul. Skierniewicka 16.
64. ZAGUBIONO prawo jazdy jakt. II wydane przez PMRN w Krakowie w roku 1949 na nazw. Józef Pobożniak zam. w Krakowie, ul. Krowoderska 17/12.
65. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. III Nr 1168 wydane przez Wydział Komunikacyjny w Łodzi w roku 1953 na nazw. Władysław Dębowski zam. Aleksandrów Ł., ul. Wojska Polskiego 33.
66. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa Nr 0103 wydane przez PMRN w Radomiu w roku 1953 na nazw. Józef Sekiewicz zam. w Radomiu, ul. Struga 34/3.
67. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. I Nr 0142 wydane przez PMRN w Gdyni w roku 1949 na nazw. Stanisławowski Lucjan zam. w Gdyni, ul. Targowa 27/74.
68. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa Nr 2830 wydane przez PMRN we Wrocławiu w roku 1949 na nazw. Tadeusz Dębowski zam. w Warszawie, ul. Dzielna 13a m. 48.
69. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa Nr 0145 wydane przez PPRN w Jarosławiu w roku 1952 na nazw. Zdzisław Harassek zam. w Jarosławiu, ul. Poniatowskiego 8.
70. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa Nr 1658 wydane przez PMRN w Bydgoszczy w roku 1949 na nazw. Teodor Męciński zam. w Bydgoszczy, ul. Nakielska 20/12.
71. ZAGUBIONO dowód rejestracyjny na samochód ciężarowy marki „Zis” Nr B-76969 wydany przez Wydział Komunikacyjny w Warszawie na Państwowe Przedsiębiorstwo Robót Kolejowych w Warszawie Nr 15, ul. Nowogrodzka 55.
72. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. II Nr 0236 wydane przez Wydział Komunikacyjny w Łodzi w roku 1950 na nazw. Zygmunt Turkiewicz zam. w Łodzi, ul. Suwalska 1/37.
73. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa wydane przez PMRN w Gdansk w roku 1951 na nazw. Waldemar Osiak zam. Wisła k. W-wy. Jedn. Wojsk. 5282.
74. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa Nr 0049 wydane przez PPRN w Rudzie Śl. w roku 1951 na nazw. Ewald Bieniek zam. Ruda Śl., ul. Barbary 15/1.
75. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. II Nr 0011 wydane przez PPRN w Rawie Mazowieckiej na nazw. Jan Donatowski zam. w Rawie Mazowieckiej, ul. Keisne Domki 9.
76. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. I Nr 0098 wydane przez PMRN w Bydgoszczy w roku 1949 na nazw. Edmund Eiskup zam. w Bydgoszczy, ul. Orła 16/5.
77. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. II Nr 0007 wydane przez b. Starostwo Powiatowe w Bytomiu w roku 1949 na nazw. Edmund Olcownik zam. Bytom-Bobrek, ul. Michała Glinki 4.
78. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IV Nr 4 wydane przez PPRN w Międzychodzie w roku 1954 na nazw. Stanisław Fiksa zam. Gorzycko Stare p-ta Międzychód.
79. ZAGUBIONO tablicę rejestracyjną Nr EG-9018 wydaną przez PMRN we Wrocławiu na nazw. W. Grybowski zam. we Wrocławiu, ul. Krucza 87/7.
80. ZAGUBIONO dowód rejestracyjny Nr T-97117 wydany przez PWRN w Opolu na Spółdzielnię Transportową „Auto Praca” w Głucholazach, ul. Warszawska 3.
81. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa Nr 018 wydane przez PPRN w Trzebnicy w roku 1952 na nazw. Herbert Erecichpist zam. gm. Tarnomin, p-ta Zawonia PGR.
82. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. I Nr 0265 wydane przez PMRN w Krakowie w roku 1949 na nazw. Józef Miętka zam. w Krakowie, ul. Zagrody 1.
83. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa Nr 0008 wydane przez PPRN w Trzebnicy w roku 1948 na nazw. Antoni Homziuk zam. gm. Wilczyn p-ta Oborniki Śl. pow. Trzebnica.
84. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa Nr 0622 wydane przez b. Zarząd Miejski w Chorzowie w roku 1949 na nazw. Edward Hartman zam. w Chorzowie II ul. Wandy 25.
85. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. I Nr 353 wydane w roku 1949 na nazw. Julian Pewiński zam. w Poznaniu, ul. Armii Czerwonej 25.
86. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. II Nr 1981 wydane na nazw. Janusz Sopoćko zam. w Warszawie, ul. Żelazna 16/9.
87. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. III Nr 0019 wydane przez PMRN w Szczecinku w roku 1952 na nazw. Aleksander Stepiński zam. w Warszawie, ul. Gościniec 15a.
88. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. II Nr W-2522 wydane przez Wydział Komunikacyjny w Warszawie w roku 1949 na nazw. Marian Bartoś zam. w Warszawie, ul. Hordowlana 15/1.
89. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa Nr 0043 wydane przez PMRN w Radomiu w roku 1952 na nazw. Stanisław Maj zam. Mleczków gm. Zakrzów pow. Radom.