

Motoryzacja



TREŚĆ ZESZYTU Nr 11

W ROCZNICĘ WIELKIEGO PAŹDZIERNIKA	321
TRANSPORT SAMOCHODOWY PRZY BUDOWIE PALACU KULTURY I NAUKI im. J. STALINA W WARSZAWIE — mgr inż. Bogdan Jakubowski	322
AKCJA SZKOLENIA WEWNĄTRZ-ZAKŁADOWEGO W RESORCIE TRANSPORTU — T. G.	324
JESZCZE W SPRAWIE ORGANIZACJI NAPRAW POJAZDÓW SAMOCHODOWYCH — mgr inż. Jerzy Grodecki	327
O DROGI SAMOCHODOWE W MIASTACH — Władysław Wieniawski	331
PALIWA I OLEJE W OKRESIE ZIMOWYM — Gabriela Demich	322
USUWANIE ZANIECZYSZCZEŃ I ODWADNIANIE PALIW DO SILNIKÓW WYSOKOPRĘŻNYCH — mgr inż. Julian Solik	334
PROFILAKTYKA PRZECIWPOŻAROWA W GARAZACH — Włodzimierz Własiuk	337
KSIĄŻKI NADESLANE	339
KRONIKA TRANSPORTOWCA	340
RÓŻNE INFORMACJE	344
BIULETYN INFORMACYJNY ITS	349

Foto na okładce: Pomnik Wdzięczności w Warszawie dla żołnierzy Armii Radzieckiej za oswobodzenie kraju od faszystowskiego najeźdźcy.

1. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa Nr 0065/54 wydane przez PPRN w Łomży w roku 1954 na nazw. Józef Pogroszewski zam. w Łomży, ul. Zjazd 4.
2. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa wydane przez Wydz. Kom. w Warszawie, w roku 1952 na nazw. Marian Flaskoczewski zam. w Warszawie, ul. Dygasińskiego 36.
3. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. I Nr 00/49 wydane przez Star. Powiatowe w Kołobrzegu w roku 1949 na nazw. Zygmunt Prudziński zam. w Falenicy, ul. Gen. Świerczewskiego 15.
4. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa nr 0075/50 wydane przez PMRN w Będzinie w roku 1950 na nazw. Mieczysław Celka zam. w Będzinie, ul. Szkolna 4.
5. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa wydane przez Wydz. Kom. w Warszawie w roku 1950 na nazw. Zdzisław Michalski zam. w Warszawie, ul. Filtrów 81/7.
6. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. III nr 0236/52 wydane przez PRN w Dębku w roku 1952 na nazw. Józef Umal zam. w Pruszkowie, ul. Kościelna 8/2.
7. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. III nr 2136/49 wydane przez Wydz. Kom. w Łodzi w roku 1949 na nazw. Jan Bukowski zam. w Łodzi, ul. Stalinogrodu 143.
8. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa Nr 0167/49 wydane przez PPRN w Jeleniej Górze w roku 1949 na nazw. Wacław Budzik zam. w Gnaszyn Górnym 22.
9. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IV Nr N-0104/50 wydane na nazw. Czesław Jabłoński zam. w Grudziądzu, ul. Kwiatowa 19.
10. ZAGUBIONO tablice rejestr. — Nr EL 5534 wydane przez PWRN w Rzeszowie w roku 1953 na nazw. Eugeniusz Klimek zam. w Tarnobrzegu.
11. ZAGUBIONO prawo jazdy Nr 0018 wydane przez PMRN w Sosnowcu na nazw. Dionizy zam. w Sosnowcu, ul. Dęblińska 11.
12. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. III nr 0136/53 wydane przez PPRN w Krotoszynie w roku 1953 na nazw. Józef Potarzycki zam. w Trzemesznie pow. Krotoszyn.
13. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa wydane przez Wydz. Kom. w Łodzi na nazw. Anastazy Gawroński zam. w Łodzi, ul. Rzgowska 59.
14. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. II wydane przez Starostwo Powiatowe we Włochach w roku 1949 na nazw. Waldemar Słomczyński zam. w Warszawie, ul. Wawelska 78/21.
15. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. II Nr 1437/49 wydane przez Starostwo Powiatowe Grodzie w roku 1949 na nazw. Stanisław Młóć zam. we Wrocławiu, ul. Karpińskiego 11/1.
16. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. II nr W-2421/50 wydane przez Wydz. Kom. w Warszawie w roku 1950 na nazw. Szeniawski Bogusław zam. w Warszawie, ul. Próżna 14-6.
17. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. I Nr 0585/50 wydane przez Starostwo we Włochach w roku 1950 na nazw. Józef Kucharski zam. we Włochach, ul. Wesoła 4/2.
18. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa Nr 0115/53 wydane przez PPRN w Kamiennej Górze w roku 1953 na nazw. Stanisław Wawrzyk zam. w Tarnowie, ul. Przecznicza nr 13.
19. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa Nr 0117/53 wydane przez PMRN w Toruniu w roku 1953 na nazw. Steinko Inocenty zam. w Toruniu, ul. Lubicka nr 29.
20. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa nr 2144/51 wydane przez PRN w Łodzi w roku 1951 na nazw. Eugeniusz Mucha zam. w Borkach poczta i pow. Pisz woj. Olsztyn.
21. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa nr 0135/52 wydane przez PPRN w Piotrkowie w roku 1952 na nazw. Mieczysław Pisarek zam. w Woli Krzysztopolskiej gm. Słomki 120.
22. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa nr 0213/50 wydane przez Starostwo w Rybniku w roku 1950 na nazw. Ryszard Żelazny zam. w Rybniku, ul. Niedobrzycka 35.
23. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa nr 002/48 wydane przez Starostwo Powiatowe w Rzeszowie w roku 1948 na nazw. Emil Piotrowski zam. w Rzeszowie, ul. Pawła Findera 14 m 4.
24. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IV wydane przez PMRN w Toruniu na nazw. Alfons Rzeźnicki zam. w Toruniu, ul. Poniatowskiego 1/12.

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 5.345 egz. Ark. druk. 2, papier druk. sat. (VII/1 70). Oddano do druku 27.X.54. Druk ukończono 31.X.54
Zam. 1932. Druk. Zakł. Graf. RSW „Prasa“, Al. Jerozolimskie 125 5-B-30710

Motoryzacja

ORGAN MINISTERSTWA TRANSPORTU DROGOWEGO I LOTNICZEGO

Rok IX

LISTOPAD 1954 r.

Nr 11 (99)

W rocznicę Wielkiego Października

Wielka Rewolucja Październikowa rozpoczęła w dziejach ludzkości nowy okres — okres w którym kapitalizm przeszedł w końcowe, swe stadium strukturalnego kryzysu — okres w którym idee Marksa i Engelsa zaczęły przyoblekać się w rzeczywistość państwa budującego socjalizm.

Wielka Rewolucja Październikowa oznacza w dziejach ludzkości kamień milowy zapoczątkowania nowej ery budowy ustroju, w którym nie będzie wyzysku człowieka przez człowieka.

Gniący i wstrząsany kryzysami kapitalizm nie ustępował jednak bez walki z pozycji przez siebie zajmowanych. Rewolucja to okres krwawych walk, w których krew stawała się cementem spajającym podwaliny nowego ustroju. Walka rewolucyjna na ulicach Piotrogradu oraz na frontach walk przeciwko interwencji własnej i zagranicznej burżuazji wymagała szybkich środków transportu dla dowozu żołnierzy i amunicji na front walki. Wielką rolę w czasie walk rewolucyjnych odegrał samochód. Ten nie rozpowszechniony jeszcze w carskiej Rosji środek przewozowy stał się dla robotników piotrogrodzkich środkiem zarówno przewozu, jak i bezpośrednią bronią — w postaci adoptowanych samochodów pancernych. Wszystkie filmy dokumentarne z okresu walk rewolucyjnych, jak i walk przeciwko interwencji, pokazują robotników i żołnierzy walczących w czasie rewolucji posługujących się samochodem.

Kierownicy i twórcy Wielkiej Rewolucji Lenin i Stalin rozumieli czym jest motoryzacja w walce o zwycięstwo rewolucji i czym jest w utrwaleniu nowego państwa, państwa socjalistycznego. Dlatego też już od pierwszych chwil istnienia Związku Socjalistycznych Republik Rad zagadnienie rozwoju przemysłu motoryzacyjnego stało się podstawowym i jednym z głównych zadań rozwoju własnej produkcji. Dlatego też już 7 listopada 1924 r. przed trybunami na Placu Czerwonym przedefiniowało pierwszych 10 radzieckich samochodów AMO, a w 5 lat później rozpoczęła się budowa w mieście Gorki gigantycznej fabryki samochodów im. Mołotowa.

Stalin w swej znakomitej pracy „Rok wielkiego przełomu“ pisał: „my stajemy się krajem metalu, — krajem traktorów. A gdy posadzimy ZSRR na samochód a chłopu na traktor — to niech nas spróbują dogonić szanowni kapitaliści chępiący się swoją „cywilizacją“. My jeszcze zobaczymy, które kraje będzie można wtedy określić jako zacofane, a które jako przodujące“.

Te słowa Stalina przeoblały się w czyn w ciągu pierwszej i drugiej pięciolatki. Ten czyn to budowa

wielkich fabryk samochodów im. Stalina w Moskwie (ZIS), im. Mołotowa w Gorki (GAZ), fabryki jarosławskiej (JAZ) oraz fabryk traktorów w Stalingradzie, na Uralu, Mińsku. Rozwój przemysłu motoryzacyjnego, a szczególnie traktorowego, stworzył materialne przesłanki ustroju kołchozowego. Bez traktorów nie można było mówić o drugiej fazie rewolucji jaka przeszła przez wieś radziecką i która dała społeczeństwu środków produkcji na wsi.

Przemysł motoryzacyjny, wypuszczający setki tysięcy samochodów i ciągników, stworzył jedną z przesłanek zwycięstwa w wielkiej wojnie ojczyźnianej. Tysiące samochodów i ciągników użytych w czasie walk z hitlerowskim najeźdźcą, umożliwiło przerzut ludzi i sprzętu zaplecza na front oraz szybki postęp rozwijających się na przestrzeni setek kilometrów ofensyw przeciw najeźdźcy. Samochody radzieckie były wreszcie tym środkiem, który poprzez tysiące kilometrów dowiózł żołnierzy radzieckich do gniazda hitleryzmu Berlina i tam tę hydrę ludzkości zdławił.

W artykule lipcowym „Motoryzacji“ obszernie omawialiśmy dorobek motoryzacji i transportu radzieckiego i jego pomoc w ciągu 10 lat budowy Polski Ludowej. Dlatego też, żeby nie powtarzać tych faktów, ograniczymy się do stwierdzenia: samochód czynnie pomagający w walkach rewolucyjnych „Wielkiego Października“ zyskał prawo rozwoju i obywatelstwa dzięki rewolucji i stał się potężnym środkiem utrwalenia i zdobyczy tej rewolucji.

Wielka Rewolucja Październikowa po raz wtóry w r. 1944 przyniosła niepoległość Polsce. Armia Radziecka i walczące przy jej boku Wojsko Polskie oswobodziło wsie i miasta polskie z najazdu hitlerowskiego posługując się wspaniałym sprzętem motoryzacyjnym z fabryk radzieckich. Pokazują to wszystkie kroniki okresu walk wyzwoleniczych.

Czem jest samochód w państwie utrwalającym zdobycze rewolucji rozumieli kierownicy Partii i Rządu, dlatego też zagadnienie budowy własnego przemysłu motoryzacyjnego stało się jednym z kluczowych zagadnień rozbudowy i rekonstrukcji naszego przemysłu. Tak jak w czasie sławnej defilady na Placu Czerwonym w 1924 r. defilowały pierwsze samochody produkcji radzieckiej, tak i u nas w czasie Pierwszego Kongresu Zjednoczeniowego Partii na Placu Jedności defilowało 5 pierwszych samochodów starowskich — jako widomy znak rozwoju polskiej motoryzacji. Budowa Fabryki Traktorów Ursus, fabryk samochodów w Starachowicach, Lublinie i Warszawie realizuje program wielkiej motoryzacji w Polsce.

Zwycięstwo Rewolucji Październikowej oznacza gruntowny przełom w historii ludzkości, gruntowny przełom w ruchu wyzwoleniczym proletariatu światowego, gruntowny przełom w sposobach walki i formach organizacji, w życiu codziennym i tradycjach, w kulturze i ideologii mas wyzwolanych całego świata.

JÓZEF STALIN

Nie byłaby możliwa przebudowa wsi polskiej bez traktorów i samochodów. Dobitny wyraz dał temu tow. Bierut w jednym z przemówień emawiającym program budowy zrębów socjalizmu w Polsce. Stał się z kraju zacofanego krajem zamożności motoryzacyjnej. Samochody i traktory polskiej produkcji umożliwiają szybki rozwój transportu drogowego — jednego z podstawowych elementów spójni ekonomicznej.

Rozwój naszej motoryzacji nie byłby jednak możliwy bez olbrzymiej pomocy Kraju Rad, z jakiej korzystamy na przestrzeni całego 10-lecia. Pisaliśmy obszernie o tym w zeszycie lipcowym naszej „Motoryzacji”. Obecnie możemy jedynie dodać, że rozwój przemysłu motoryzacyjnego to nie tylko stwerczenie materialnej bazy budowy socjalizmu w Polsce, ale także olbrzymie przeobrażenia w psychice i kwalifikacji ludzi motoryzacji. Przemysł motoryzacyjny jako jeden z przemysłów najbardziej precyzyjnej techniki ma to do siebie, iż stwarza kadry nowych specjalistów obeznanych

z najbardziej nowoczesną techniką, a rozwój poziomu kwalifikacji zawodowych wiąże się nierozdzielnie z poziomem świadomości politycznej i rozwoju człowieka.

Obchodząc święto Wielkiej Rewolucji Październikowej, pamiętać będziemy, że przyniosła ona nie tylko po raz wtóry niepodległość naszej Ojczyźnie, ale zrodziła także możliwości rozwoju naszego przemysłu motoryzacyjnego, naszej pracy w transporcie samochodowym. Zarówno ludzie przemysłu motoryzacyjnego jak i transportu drogowego są dziećmi rewolucji październikowej, czerpią pracę z jej natchnienia i rozwijają się w oparciu o wyniki jej działania.

W święto Rewolucji Październikowej pamiętać o tym musimy, że utrwalenie zdobyczy rewolucji w naszym kraju dzięki Rewolucji Październikowej nakłada na nas szczególny obowiązek zabezpieczenia pokoju na świecie, pokoju w ramach którego zakończymy etap budowy socjalizmu w Polsce, ustroju sprawiedliwości społecznej.

Mgr inż. BOGDAN JAKUBOWSKI (Warszawa)

Transport samochodowy przy budowie Pałacu Kultury i Nauki im. J. Stalina w Warszawie

OD REDAKCJI:

W obecnym numerze drukujemy pierwszy z cyklu artykułów o transporcie samochodowym przy budowie P. K. i N. im. J. Stalina w Warszawie.

Autor tych artykułów, jako przedstawiciel Instytutu Transportu Samochodowego, brał udział w pracach Stacji Naukowo-Badawczej Polskiej Akademii Nauk przy budowie P. K. i N. im. J. Stalina w Warszawie, gdzie studiował przodujące radzieckie metody pracy w transporcie samochodowym.

I. BUDOWA PAŁACU KULTURY I NAUKI — SZKOŁĄ DLA POLSKIEGO ŚWIATA TECHNICZNEGO

Potężna, wspaniała sylwetka Pałacu Kultury i Nauki im. J. Stalina w Warszawie stała się już jednym z symboli, jedną z cech charakterystycznych, integralnie związaną z panoramą nowej Warszawy.

Każdy, kto do tego czasu mówił lub pisał na temat Pałacu, podchodził doń od strony zagadnień architektoniczno-urbanistycznych. Nie wolno jednak zapominać, że budowa tego potężnego i jedyne w tym rodzaju obiektu w Polsce, to nie tylko zagadnienie architektury czy urbanistyki, lecz szeroki wachlarz zagadnień z najróżniejszych dziedzin techniki: to zagadnienie statyki wysokościorców, to zagadnienie spawalnictwa, geodezji specjalnej, elektronarzewu betonu, najprzeróżniejszych instalacji, mechanizacji budowy, to wreszcie zagadnienie organizacji pracy i organizacji dostaw materiałów, a więc zagadnienie transportu.

Polski świat techniczny miał więc możność bezpośredniego, praktycznego zapoznania się z całym szeregiem nowych metod pracy, miał możność zobaczyć do jakiej perfekcji można doprowadzić znane już metody i uzyskiwać dzięki temu nieosiągalne jeszcze u nas efekty. Nie opuszczając granic Polski mogliśmy zobaczyć sami, jak pracują ludzie radzieckiej techniki, jak teoria może się wiązać ściśle z praktyką, jak niejednokrotnie traktowane u nas jako książkowe, podręcznikowe metody pracy są stosowane w codziennym życiu.

Dlatego też Polska Akademia Nauk, doceniając w pełni to zjawisko, powołała do życia specjalną Stację Naukowo-Badawczą, w której ramach polscy naukowcy i praktycy obserwowali uważnie wszystko, co działo się na tej budowie, aby następnie przenieść te doświadczenia do techniki polskiej, do polskiego życia praktycznego.

Jednym z odcinków obserwacji i badań był transport samochodowy, jego organizacja i metody pracy. Obserwacje na tym odcinku prowadzone były przez Stację przy współudziale Instytutu Transportu Samochodowego.

Mówiąc o transporcie samochodowym obsługującym tę gigantyczną budowę, należy przede wszystkim zdać sobie sprawę z wielkości zadań jakie przed nim stały. Bez przerośnię, lecz w dosłownym znaczeniu można powiedzieć, że cały Pałac Kultury i Nauki został przewieziony na samochodach. Dla uzmniejszenia sobie tego ogromu wystarczy powiedzieć, że na jego budowę zużyto m. in. 50.000 ton cegieł i ceramiki, 50.000 ton betonu i zapraw, 16.000 ton stali i 10.000 ton prefabrykatów.

Jeżeli teraz uzmysłowimy sobie, że na samym terenie budowy nie było prawie żadnego zapasu materiałów, to z całą wyrazistością uświadocznia się wielka precyzja i doskonała organizacja transportu samochodowego. Transport ten zaopatrywał budowę w sposób bieżący w materiały budowlane z 3 baz zaopatrzenia leżących w odległości od 6 do 10 km drogi miejskiej.

Zasadniczą bazą zaopatrzenia była Baza Przemysłowo-Materiałowa w Jelonkach tzw. „Prombaza” położona w odległości ca 8 km od miejsca budowy. Stąd szło prawie całe zaopatrzenie budowy z wyjątkiem cegły, pobieranej bezpośrednio na stacji przeładunkowej PKP Warszawa — Okęcie oraz piasku pobieranego bezpośrednio z barek piaskarzy nad Wisłą. Czwartą główną linią przewozów był odcinek Wisła — Baza Przemysłowa, na którym przewożono piasek do Wytwórni Betonu.

Cała ta olbrzymia praca przewozowa dokonana została przy pomocy taboru ciężarowego liczącego, w okresie największego nasilenia robót budowlanych, poniżej 270 jednostek silnikowych oraz 30 przyczep jedno- i dwuosioowych. Należy przy tym podkreślić, że ze względu na specyficzne warunki pracy (obcy teren — niemożność wykorzystania przebiegów powrotnych), współczynnik wykorzystania przebiegu wynosił tylko 0,5 — 0,55.

Nasuwa się więc pytanie dzięki czemu transport samochodowy w tych warunkach mógł sprostać nałożonym nań zadaniom?

Przyczyny są dwie:

¹⁰ doskonała organizacja eliminująca lub skracająca do minimum czas oczekiwania na nią — lub wyładunek;

20 prawie pełna mechanizacja prac przeładunkowych.

Poniżej chcę podzielić się z Czytelnikami niektórymi ciekawszymi obserwacjami z zakresu transportu samochodowego. Pełne opracowanie tego zagadnienia zostanie opublikowane w postaci Prac Stacji Naukowo-Badawczej PAN przy budowie PKiN im. J. Stalina w Warszawie oraz Instytutu Transportu Samochodowego.

II. ORGANIZACJA TRANSPORTU SAMOCHODOWEGO OBSŁUGUJĄCEGO BUDOWĘ PKiN

Transport samochodowy obsługujący budowę PKiN zorganizowany był w specjalne Przedsiębiorstwo Transportu Samochodowego — PTS (Awtotransportowa Kancelaria — ATK) pracujące na własnym rozrachunku gospodarczym jako przedsiębiorstwo rentowne.

Mimo jednak zastosowania tego rodzaju rozwiązania organizacyjnego, praca PTS prowadzona była przy pełnym przestrzeganiu zasad:

- budowa musi być obsługiwana dobrze, terminowo i na wszystkich odcinkach;
- ważniejsza jest ekonomika całej budowy, niż ekonomika transportu samochodowego.

Przestrzeganie tych zasad pozwoliło na właściwą, racjonalną pracę transportu samochodowego, a nie koncentrowanie uwagi na „ciasnym podwórku” absolutnej rentowności transportu jako takiego.

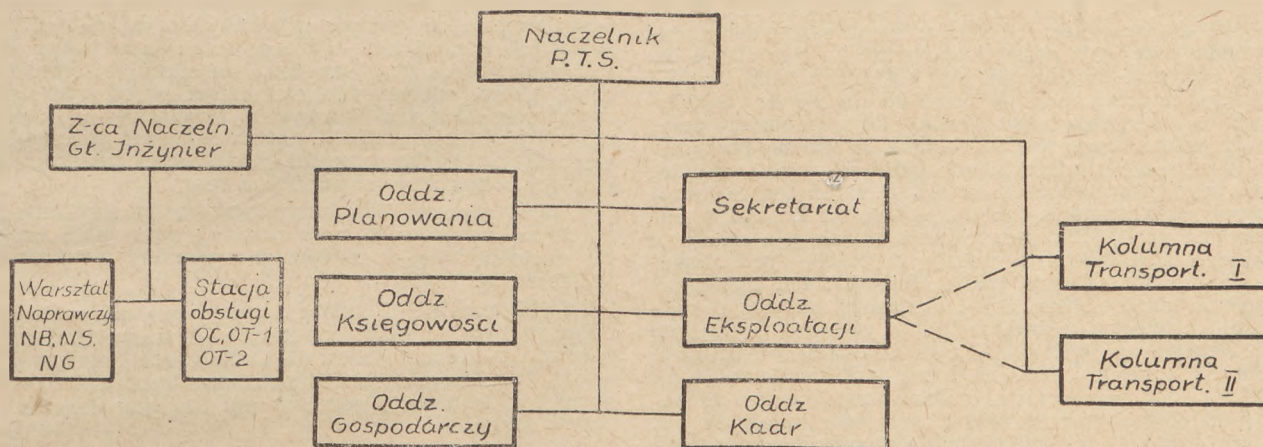
PTS było jednym z 11 przedsiębiorstw budujących Pałac, organizacyjnie podległych jednemu Kierownictwu Budowy, będącego pewnego rodzaju kombinatem budowlanym. Wszystkie te przedsiębiorstwa pracowały w ścisłej kooperacji, koordynowanej przez Kierownictwo Budowy.

PTS zatrudniało w 1954 r. łączną ilość 460 pracowników. Podkreślić tu należało by pewne wskaźniki, a mianowicie:

kierowcy stanowili	— 63% załogi
w tym kierowcy taboru ciężarowego	— 50% „
robotnicy produkcyjni SO	— 16,7% „
robotnicy pomocniczy i obsługowi	— 9,2% „
pracownicy umysłowi	— 11,1% „
w tym prac. inż.-techn.	— 7,0% „

Organizacja PTS, jak to wynika z rys. 1 charakteryzuje się 3 wyraźnymi pionami.

- pion głównych środków produkcji (Kolumny transportowe);
- pion obsługi technicznej i napraw (Stacja Obsługi);
- pion administracji przedsiębiorstwa.



Rys. 1. Schemat organizacyjny PTS

Analizując obsadę personalną wg schematu organizacyjnego, nie wchodząc w szczegóły, można stwierdzić, że:

- w pionie Kolumn Transportowych było 67,8% załogi,
- w pionie obsług i napraw było 25,4% załogi,
- w pionie administracji było 6,8% załogi.

Należy przy tym podkreślić, że te 6,8% pracowników administracyjnych obejmuje całe kierownictwo przedsiębiorstwa oraz Oddz. Eksploatacji, który jest właściwie jednostką produkcyjną, a której stan zatrudnienia wynosi 2,6% całej załogi przedsiębiorstwa.

Oddz. Eksploatacji, jako główny realizator planu przewozów, zajmuje się jedynie ich operatywnym planowaniem, kierowaniem i kontrolą. Pozbawiony jest za to wszelkich kłopotów związanych z zapewnieniem właściwych ilościowo i jakościowo środków produkcji, jakimi w danym przypadku są samochody i załogi produkcyjne. Zadaniem to spełniają Kolumny Transportowe, które są gospodarzami sprzętu transportowego i grupują załogę produkcyjną przewozów, lecz nie działają jako jednostki operatywne. Zadaniem ich jest tylko dbanie w sposób bierny o stan techniczny poszczególnych jednostek taborowych i dostarczanie żądanych ilości wraz z obsadą dla Oddz. Eksploatacji. Innymi słowy tabor i personel znajdują w gestii kierownictwa kolumn na terenie zajezdni.

Poza zajezdnią są jak gdyby „wypożyczalnie” Oddz. Eksploatacji lub Stacji Obsługi.

Należy jeszcze wyjaśnić użyty wyżej termin „biernie dbanie o stan techniczny taboru”. Dbanie to bowiem polega nie na czynnym zapobieganiu lub usuwaniu niedomagań czy usterek technicznych, lecz jedynie na kontrolowaniu stanu technicznego i sygnalizowaniu o ew. usterkach kierownictwu SO lub WN, których obowiązkiem jest ich czynne usuwanie.

Stacja Obsługi i Warsztat Naprawczy spełnia w PTS rolę jednostek pomocniczo-produkcyjnych, gdyż nie leżą one w głównym profilu produkcyjnym przedsiębiorstwa. Zadaniem ich jest jedynie utrzymanie głównych środków produkcji w stanie zapewniającym pomyslną jej realizację.

Dlatego też plan produkcyjny SO i WN nie wchodzi w zasadniczy plan produkcyjny PTS. Przykładem tego jest fakt, że na ocenę pracy przedsiębiorstwa (ocenę procentu realizacji planu) zupełnie nie wpływa ilość wykonanych obsług i napraw.

Jak z powyższego, krótkiego opisu organizacji PTS wynika, zastosowany tu został obok zasady jednoosobowego kierownictwa system podziału funkcjonalnego. Typowym tego przykładem jest współzależność Oddz. Eksploatacji i Kolumn Transportowych.

Mgr inż. B. Jakubowski

Korzystanie z doświadczeń radzieckich na odcinku techniki — to przyspieszenie realizacji Planu 6-letniego.

Akcja szkolenia wewnątrz-zakładowego w resorcie transportu

Postulaty zawarte w artykułach pt. „Organizacja i technika prac programowych w szkoleniu wewnątrz-zakładowym” oraz „Rola i zadania zakładowych komisji kwalifikacyjno-egzaminacyjnych”, ujęte nawet w najbardziej doskonałej formie — bez realizacji ich w zakładzie pracy, mogą stanowić mniej czy bardziej dokładne dociekania na ten temat, nie stanowią jednak istoty rzeczy dla osiągnięcia właściwego celu, tj. rzeczywistego podnoszenia kwalifikacji robotników w zakładzie pracy oraz — co ściśle łączy się z tym — wzmożenia dyscypliny pracy, jak również jej wydajności.

Trudno jednak z drugiej strony wymagać, żeby skądinąd słuszne założenia poczynione we wspomnianych artykułach, były dosłownie i w każdym punkcie realizowane w zakładzie pracy. W zależności bowiem od warunków, w jakich dany zakład pracy się znajduje, w zależności od wykształcenia procesów technologicznych w tym zakładzie, w zależności od personelu technicznego różnie w różnych zakładach postawione dążeń są przestrzegane. Oczywiście, że należy dążyć do osiągnięcia optimum akcji szkolenia w zakładzie pracy, ale należy dopuszczać na tym etapie takie czy inne niedociągnięcia, takie czy inne usterki, korygując rzecz jasna je coraz to dokładniej w dążeniu do należytego ustawienia akcji szkolenia wewnątrz-zakładowego we wszystkich zakładach pracy.

W resorcie transportu szkolenie wewnątrz-zakładowe właściwie rozpoczęto w 1952 r. i rok ten to raczej okres ząbkowania tej akcji i dokonywania prób w zakładach pracy. Planowe zadania w zakresie szkolenia wewnątrz-zakładowego weszły w pełnię życia dopiero z dniem 1 stycznia 1953 r. Jednak i rok 1953 zmuszał do ciągłej obserwacji i czuwania nad akcją szkolenia wewnątrz-zakładowego, by poprzez wyciąganie właściwych wniosków dążyć do racjonalnego ustawienia tej sprawy. Obserwacje też i doświadczenia lat 1952 i 1953 oraz analiza realizowanego planu dokona na podstawie materiałów sprawozdawczych za rok 1953, wykazała, że **szereg trudności napotykaných przez zakłady pracy w wykonywaniu zadań planowych spowodowanych zostało brakiem należytego rozeznania w założeniach przyjmowanych przy opracowywaniu planu szkolenia wewnątrz-zakładowego oraz analitycznego pogłębienia i powiązania z innymi częściami planu techniczno-ekonomicznego, a przede wszystkim z realnymi potrzebami wynikającymi z produkcyjnych zadań zakładu pracy.**

Nic też dziwnego, że plan szkolenia wewnątrz-zakładowego na rok 1953, nie odpowiadając wyżej wspomnianym postulatom, nie był wykonywany przez zakłady, a w dodatku — ulegając częstym przeróbkom podyktowanym doraźnie ujawniającymi się potrzebami w toku realizowania planu produkcyjnego — przysporzył dodatkowych prac, których w przeważającej mierze można byłoby uniknąć.

Chcąc zapobiec podobnej sytuacji w roku 1954, uchwała Prezydium Rządu Nr 260/53 z dnia 11 kwietnia 1953 r. przyspieszyła terminy opracowywania zakończenia prac nad rocznymi narodowymi planami gospodarczymi, a równolegle wskazała na konieczność znacznego polepszenia jakości planu poprzez głębsze jego uzasadnienie i pełniejsze powiązanie poszczególnych części planu. Celem też zabezpieczenia prawidłowego i terminowego wykonania postanowień uchwały w zakresie planu szkolenia wewnątrz-zakładowego, Zarząd Szkolenia Zawodowego Ministerstwa Transportu Drogowego i Lotniczego poszedł po linii usprawnienia całej akcji szkolenia wewnątrz-zakładowego, dając poszczególnym zakładom pracy właściwe wytyczne.

Do dnia 15 VIII każdego roku Centralne Zarządy i jednostki równorzędne polecają podległym sobie przedsiębiorstwom i zakładom pracy, aby przesyłały:

a) dokładne zestawienie ilości zatrudnionych robotników według zawodów i grup zaszerogowania osobi-

stego (z rozbiorem na poszczególne działy produkcyjne na dzień sporządzania zestawienia), jak również ilości planowanego wykonania na dz. 31 grudnia danego roku;

b) zestawienie wskaźników wydajności pracy i jakości wykonywanej produkcji w poszczególnych działach produkcyjnych, przyjmując średnią za okres ostatnich trzech miesięcy;

c) wykaz „wąskich gardeł” (przekrojów) z bliższym ich określeniem (jak charakter stanowiska pracy wskaźniki wykonania normy przez robotników pracujących na tych stanowiskach, na ile zmian pracują omawiane stanowiska pracy, możliwości i wnioski w sprawie ich likwidacji itd.);

d) omówienie uwzględniające przykłady, w jaki sposób szkolenie wewnątrz-zakładowe w okresie ubiegłego półroczia wpłynęło na podniesienie wskaźników wydajności pracy i jakości wykonywanej produkcji oraz wpływ szkolenia wewnątrz-zakładowego na oszczędność surowców, materiałów, sprzętu, urządzeń itd.;

e) ilościowe zestawienie robotników wysoko-kwalifikowanych według zawodów i kategorii zaszerogowania osobistego oraz pracowników inżynieryjno-technicznych, którzy odpowiadają warunkom określonym zarządzeniem Ministra Transportu Drogowego i Lotniczego Nr 233 z dn. 12.XII. 1952 w sprawie określania warunków, którym powinni odpowiadać pracownicy szkolący robotników w zakładach pracy;

f) ilość pracowników zatrudnionych w komórkach szkolenia zawodowego oraz przewidywaną ilość osób do szkolenia w roku następnym systemem wewnątrz-zakładowym.

Przedsiębiorstwa i zakłady pracy przesyłają dane, o których była mowa w punktach a—f, w dwóch egzemplarzach, z których jeden do Centralnego Zarządu po swojej linii, drugi zaś do Ministerstwa Transportu Drogowego i Lotniczego pod adresem Zarządu Szkolenia Zawodowego.

Centralne Zarządy oraz jednostki równorzędne i jednostki organizacyjne bezpośrednio podległe Ministerstwu Transportu Drogowego i Lotniczego przedkładają Zarządowi Szkolenia Zawodowego każdego roku do dnia 23 sierpnia następujące dane:

a) czasokresy szkolenia w poszczególnych specjalnościach, w których będą szkoleni robotnicy w zakładach pracy w roku następnym w ramach szkolenia wewnątrz-zakładowego oraz zestawienie średnich czasokresów szkolenia dla poszczególnych działów produkcyjnych występujących w podległych danemu centralnemu zarządowi, lub jednostce równorzędnej, zakładach pracy;

b) zbiorcze zestawienie ilości zatrudnionych robotników według zawodów i kategorii zaszerogowania osobistego na dzień sporządzania zestawienia oraz ilości planowanego zatrudnienia na dzień 31 grudnia danego roku, uwzględniając rozbięcie na poszczególne działy produkcyjne;

c) zestawienie koniecznej ilości roboczo-godzin przypadających na te grupy robotników, w których prowadzone jest szkolenie wewnątrz-zakładowe z rozbiorem na poszczególne działy produkcyjne i kategorie pracy ustanowione zatwierdzonym katalogiem norm, a wynikające z posiadanego portfela zamówień na dany rok;

d) planowany średni wskaźnik wzrostu wydajności pracy na dany rok dla całego pionu branżowego — przy czym wyliczenie powinno tutaj dotyczyć tylko tych działów produkcyjnych, w których jest przewidziane prowadzenie szkolenia wewnątrz - zakładowego;

e) opracowany projekt planu szkolenia wewnątrz-zakładowego na dany rok ze szczegółowym uzasadnieniem.

Przy opracowywaniu projektu planu szkolenia wewnątrz-zakładowego na dany rok zakłady pracy, jed-

nostki bezpośrednio nadrzędne dla zakładów pracy i centralne zarządy zwracają szczególną uwagę na fakt, aby plany szkolenia wewnątrz-zakładowego w dostatecznej mierze zabezpieczały realne potrzeby zakładów pracy, wynikające z planowanego na dany rok programu produkcji.

W związku z powyższym w planach szkolenia wewnątrz - zakładowego na rok 1954 przewidziano w odpowiednich rozmiarach podwyższanie kwalifikacji drogą kursów bez oderwania od pracy, umasowienie szkolenia w szkołach przodownictwa pracy i na kursach o „określonym celu“ bez odrywania szkolonych od ich normalnych czynności wynikających z zawartych z nimi umów o pracę. Wyuczeniem zawodu w trzeciej i czwartej kategorii zaszeregowania osobistego objęto tylko tych robotników, którzy nie posiadali odpowiedniego zawodu i zostali włączeni bezpośrednio do materialnej sfery produkcji.

Centralne zarządy i jednostki równorzędne opracowały na rok 1954 plan szkolenia wewnątrz-zakładowego w oparciu o zasady i wytyczne zawarte w „bilansie siły roboczej“, przekazany kierownikom działów szkolenia tych jednostek w odpowiednim czasie.

Celem zabezpieczenia dotrzymania wszystkich terminów ustalonych według harmonogramu, co zresztą było podyktowane koniecznością przedłożenia przez Ministerstwo Transportu Drogowego i Lotniczego projektu planu szkolenia wewnątrz-zakładowego w PKPG do dnia 1 września danego roku, Zarząd Szkolenia Zawodowego słusznie uważał za celowe, aby centralne zarządy i jednostki równorzędne zwołały w odpowiednim czasie narady szkoleniowców z udziałem przedstawicieli działów zatrudnienia i planowania produkcji podlegających sobie zakładów, celem omówienia sposobu zestawienia danych i jak najspieszniejszego ich złożenia.

Centralne zarządy i jednostki równorzędne w oparciu o wytyczne ogórne, zwłaszcza w zakresie bilansu siły roboczej, opracowały ze swej strony wyczerpujące instrukcje dla podległych sobie zakładów pracy i przystąpiły natychmiast same do opracowywania danych proceduralnych, celem intensywniejszego zorganizowania akcji szkolenia wewnątrz-zakładowego w następnym okresie.

Zbyt optymistyczne byłoby twierdzenie, że wszelkiego rodzaju ogórne wytyczne idące z Ministerstwa, jak również i z centralnych zarządów, były realizowane w sposób doskonały. Tym większe wątpliwości można odnośnie tej realizacji posiadać, że — jak to często bywa — najbardziej słuszne wytyczne skonfrontowane ze stanem faktycznym w zakładzie pracy nie zawsze musiały zdać egzamin celując. Z drugiej jednak strony, o czym jeszcze poniżej będzie mowa, działy czy komórki w zarządach i w zakładach pracy odpowiedzialne za całą akcję szkolenia wewnątrz-zakładowego, nie zawsze stojąc na wysokości zadania, należycie realizowały słuszne wytyczne. Należy przy tym brać bezwzględnie pod uwagę trudności obiektywne, których nie może przezwyciężyć komórka szkoleniowa, albowiem są one poza zakresem jej działania. Trzeba pamiętać, że szkolenie wewnątrz-zakładowe w danym zakładzie pracy znajduje się w zasadzie w pionie głównego inżyniera, ale pion ten w ramach szkolenia wewnątrz-zakładowego uzależniony jest ściśle od komórki zatrudnienia, płac, normowania i planowania. Wystarczy zatem, że praca jednej chociażby tylko z tych komórek nie jest zharmonizowana należycie z pionem głównego inżyniera, a już proces szkolenia wewnątrz-zakładowego, pomimo najlepszych chęci głównego inżyniera, może być zahamowany lub skrzywiony.

Trudno w skromnym artykule zanalizować szczegółowo proces szkolenia wewnątrz-zakładowego w ramach całego resortu. Posłużymy się też tutaj tylko kilkimi przykładami, które raczej udokumentują trudności tego zagadnienia i zwrócą uwagę na dużą złożoność procesów szkolenia wewnątrz-zakładowego.

W pierwszym rzędzie zajmiemy się tutaj na krótką chwilę szkoleniom wewnątrz-zakładowym w pionie Centralnego Zarządu Sprzętu Samochodowego. Otóż reali-

zacja zadań planowych we wspomnianym pionie w okresie ub. roku przebiegała w sposób dość nalczyty i osiągnęła wynik przeciętny za rok 1953 — 129 proc. wykonania planu, przy 90,08 proc. za I kwartał, 102,8 proc. za II kwartał, 194 proc. za III kwartał i 127 proc. za IV kwartał.

Dane powyższe wskazują, że w wyniku szeregu organizacyjnych przedsięwzięć Zarządu Szkolenia Zawodowego Ministerstwa Transportu Drogowego i Lotniczego oraz Działu Szkolenia Zawodowego Centralnego Zarządu Sprzętu Samochodowego akcja szkolenia wewnątrz-zakładowego jest coraz bardziej aktywizowana i wyniki, jak ustalono w szergu zakładów, są coraz bardziej przekonujące.

Do zasadniczych przedsięwzięć za rok 1953, które kapitalnie wpłynęły na zaktywizowanie akcji szkolenia wewnątrz-zakładowego w zakładach pracy, należy zaliczyć:

a) zarządzenie Ministra Transportu Drogowego i Lotniczego nr 121 z dn. 8.V.1953 r. w sprawie zmian w organizacji komórek szkolenia zawodowego, na podstawie którego komórki te zostały podporządkowane pionom technicznym, a nadzór nad ich działalnością objęli główni lub naczelnicy inżynierowie zarówno na szczeblu centralnego zarządu, jak też i zakładów pracy;

b) zarządzenie Ministra Transportu Drogowego i Lotniczego nr 224 z dnia 4.VIII.1953 r. w sprawie szkolenia wewnątrz-zakładowego ustalające zasadnicze wytyczne w zakresie organizacyjnym;

c) przeprowadzony w r. 1953 kurs na poziomie wyższym przygotowujący podstawową kadrę szkoleniowców dla akcji szkolenia wewnątrz-zakładowego w zakładach pracy.

Niezależnie od powyższego szereg odpraw i konsultacji ze szkoleniowcami tego Centralnego Zarządu, jak również i innych oraz podległych im zakładów pracy, precyzujących i wyjaśniających sprawy techniczno-organizacyjne oraz wskazujących na środki, przy zastosowaniu których należy realizować tę formę szkolenia, wpłynęły dodatnio na zaktywizowanie tego procesu.

Z ramienia Ministerstwa wizytowano w omawianym pionie szkolenie wewnątrz-zakładowe w 1953 r. w 6 zakładach, a mianowicie: w Warszawskich Zakładach Naprawy Sprzętu Samochodowego, w Poznańskich Zakładach, Elbląskich, Wielkopolskich w Antoninku, w Jelezańskich oraz Oświęcimskich udzielając na miejscu pomocy i wskazówek zainteresowanym pracownikom pionu technicznego i prowadzącym szkolenie wewnątrz-zakładowe.

* * *

Omówimy pokrótce tylko jeden z zakładów pracy, a mianowicie Oświęcimskie Zakłady Naprawy Samochodów.

Komórka szkolenia w tym zakładzie pracy, jak powinno być właściwie, znajduje się w pionie Głównego Inżyniera. Dokumentacja i sprawy organizacyjne prowadzone są w sposób należyty. Ogólnie oceniając proces szkolenia wewnątrz-zakładowego w tym zakładzie pracy, należy go uznać za prowadzony racjonalnie.

Ogólnie w Oświęcimskich Zakładach Naprawy Samochodów przeszkolono w zakresie wyuczenia zawodu w 1953 r.: 44 monterów samochodowych, 12 elektryków, 20 tokarzy, 4 szlifierzy i jednego tapicera, 2 metalizatorów natryskowych, 4 spawaczy acetylenowych. W zakresie podwyższenia kwalifikacji: 10 magazynierów składowych i 26 kontrolerów technicznych. Ogółem w pierwszym półroczu 1953 r. przeszkolono 47 osób, co stanowi 102 proc. planu półrocznego. Z powyższego wynika, że plan został wykonany w sposób należyty zarówno pod względem ilościowym, jak i jakościowym. Jednak za cały 1953 r. plan szkolenia wewnątrz-zakładowego nie został zrealizowany z przyczyn niezależnych od komórki szkoleniowej. Powodem niewykonania planu był nieprzewidziany spadek zatrudnienia spowodowany odpływem kadr. Niewykonanie planu zatrudnienia automatycznie musiało za sobą pociągnąć niezrealizowanie planu szkolenia wewnątrz-zakładowego.

Doświadczenia zebrane w tym zakładzie pracy składają do wnioskowania, że organizacja szkolenia wewnątrz-zakładowego w Oświecimskich Zakładach Naprawy Samochodów właściwie oparta jest o przepisy i zarządzenia regulujące zasady wyuczania zawodu i podwyższania kwalifikacji. Poszczególne formy szkolenia wewnątrz-zakładowego przystosowane są do potrzeb ujawniających się w sposób doraźny w zakładzie pracy. Należy przy tym stwierdzić, że płynność kadr w cmawianym zakładzie pracy powoduje poważne trudności w prowadzeniu systematycznego szkolenia wewnątrz-zakładowego. Rozpoczęty np. w III kwartale 1953 r. kurs monterów podzespołów podwoziowych na skutek odpływu słuchaczy musiał być zreorganizowany. **Notowane osłabienie frekwencji na wykładach spowodowane zostało między innymi takim zjawiskiem, że robotnicy rekrutują się przeważnie z okolicznych miejscowości, przez co niechętnie uczęszczają na zajęcia teoretyczne po godzinach pracy.**

Również czynnikiem hamującym rozwój akcji szkolenia wewnątrz-zakładowego na terenie Oświecimskich Zakładów Naprawy Samochodów jest fakt, że **robotnicy pozostający w różnych kategoriach zaszerzegowania osobistego pracują na zbiorowych kartach pracy i wspólnie dzielą się wynikami. Ten stan rzeczy zamazuje indywidualne wyniki pracy.** Robotnicy niższych kategorii przy wspólnym podziale są uczestnikami równych zarobków, co pozbawia ich zasadniczego czynnika mobilizującego, nie znajdując przy tym systemie organizacji pracy zainteresowania w podwyższaniu swoich kwalifikacji.

Nieuporządkowana również sprawa kontroli rzeczywistych czasów wykonania robót podobnie w zasadniczy sposób osłabia wydajność pracy, a tym samym zainteresowanie robotników w podwyższaniu kwalifikacji drogą szkolenia wewnątrz-zakładowego.

Mówimy rzecz jasna tutaj o roku 1953, który nie może być obrazem roku 1954, albowiem podając w skrócie opis szkolenia wewnątrz-zakładowego na końcu tego artykułu za pierwsze półrocze 1954 r., przekonamy się, że sytuacja ta kapitalnie uległa poprawie z dniem 1 stycznia 1954 r. i to w skali generalnej i we wszystkich zakładach pracy podległych Centralnemu Zarządowi Sprzętu Samochodowego.

Jednak w 1953 r. trzeba przyznać że dzienne zadania produkcyjne nie były doprowadzone do wszystkich robotników. Szereg robotników w sposób dowolny przerywanych było do doraźnie wynikających w ciągu dnia tzw. prac pilnych, co również w zasadniczy sposób obniżało wydajność ich pracy. **Brak rejestru rzeczywistych czasów wykonania prac zleconych uniemożliwiał doraźną kontrolę stopnia wydajności pracy.** Ogólna kontrola wykazała, że nie wszystkie stanowiska robocze pracowały we właściwym dla nich tempie.

Kontrola ujawniła tutaj, że zasadniczym mankamentem prowadzonego szkolenia w zakresie technicznego minimum (podwyższania kwalifikacji) było grupowanie robotników tego samego zawodu w różnych kategoriach zaszerzegowania osobistego, co powodowało, że tematy interesujące jednych nie interesowały rzecz jasna drugich. Fakt ten pociągał za sobą obniżkę wskaźnika uczestnictwa i zainteresowania słuchaczy w ogóle. Pozytywnym zjawiskiem prowadzonej akcji szkolenia zawodowego był fakt ochotniczego uczestniczenia na wykładach teoretycznych średniego kierownictwa jak referenta bhp, pracowników pionu technicznego itp. Moment ten jednak wykazał jasno, że **poziom tematyki wykładów był nieco za wysoki.**

W związku z powyższymi obserwacjami dokonanymi na przestrzeni 1953 r. w tym zakładzie pracy zalecono, aby kursy w zakresie technicznego minimum prowadzono według zawodów, uwzględniając przy tym podział słuchaczy według ich kategorii zaszerzegowania osobistego, tworząc przy tym mniejsze liczebnie grupy, co jednocześnie pozwoli na bardziej bezpośrednie przekazywanie wiadomości i udzielanie przez wykładowców pomocy słuchaczom w napotykanym przez nich trudnościach w procesie roboczym.

Jeśli idzie o dokumentację szkoleniową, to zgodnie z założeniami, zawartymi w poprzednich dwóch arty-

kułach, programy szkolenia wewnątrz-zakładowego przepracowuje dokładnie komórka szkolenia Oświecimskich Zakładów Naprawy Samochodów przy pomocy majstrów, przystosowując je do potrzeb określonych stanowisk pracy, po czym przedkłada te programy do zatwierdzenia zakładowej komisji programowej.

Jednocześnie unormowano w dziale finansowym zakładu należyte dokonywanie obliczeń i pobrażeń od wynagrodzenia za szkolenie wewnątrz-zakładowe. Dyrekcja Oświecimskich Zakładów Naprawy Samochodów dokonała rewizji praktykowanego dotychczas systemu obiegu kart pracy, sposobu ich wypełniania oraz kontroli i rejestracji rzeczywistych czasów wykonania. Rewizja ta oraz dokonane zmiany na odcinku kart pracy i warsztatowej organizacji pracy poszły w efekcie w kierunku **indywidualizacji zadań roboczych oraz ściślejszego powiązania robotnika z zasadniczym stanowiskiem roboczym,** co w wyniku podwyższyło wydajność pracy oraz podniosło zainteresowanie robotników w podwyższaniu swoich kwalifikacji. Nie też dziwnego, że wskutek takich przedsięwzięć w tym, jak również i w innych zakładach pracy pionu CZSS, i nie tylko zresztą tego pionu, akcja szkolenia wewnątrz-zakładowego w r. 1954 wkroczyła w nowe, o wiele intensywniejsze stadium realizacji.

* * *

Obserwując dokładnie akcję szkolenia wewnątrz-zakładowego w poszczególnych zakładach pracy, podległych CZSS, stwierdzono różnego rodzaju niedociągnięcia i wyciągnięto z tego należyte wnioski, celem usprawnienia tej akcji na rok 1954. Ze usprawnienia te dały konkretne wyniki świadczy o tym najlepiej wykonanie planu za I półrocze w 1954 r.

Ogółem plan szkolenia wewnątrz-zakładowego w resorcie transportu drogowego i lotniczego za I półrocze 1954 r. wykonany został w 101%. W porównaniu z I okresem sprawozdawczym sytuacja w okresie drugim uległa znacznej poprawie w wielu centralnych zarządach. Dało się zauważyć pogłębienie zrozumienia znaczenia szkolenia wewnątrz-zakładowego, **zwłaszcza przez stosowanie szkolenia w formie szkół przodownictwa pracy,** co jest wiernym odbiciem zarządzenia Ministra Transportu Drogowego i Lotniczego odnoszącego się do zakresu organizacji tych szkół.

Wyróżnić tutaj należy Centralny Zarząd Sprzętu Drogowego, Centralny Zarząd Budowy Dróg i Mostów, TOS i inne, które zorganizowały szkoły przodownictwa pracy, a przez to wpłynęły na podniesienie kwalifikacji zawodowych, oszczędność materiałów i surowców oraz zwiększenie wydajności pracy.

Na niewykonanie planu w pierwszym półroczu 1954 r. w niektórych zakładach pracy wpływa fakt, że **do tej pory jeszcze niektóre centralne zarządy zbyt mało aktywnie podchodzą do tak poważnego zagadnienia, jakim jest niewątpliwie szkolenie wewnątrz-zakładowe.** W pierwszym kwartale błąd ten wyprzedzał z nieznanymi tej formy szkolenia, braku instruktażu, co świadczyło o słabym zainteresowaniu niektórych komórek. Obecnie sytuacja ta uległa znacznemu uaktywnieniu, jednak niejednokrotnie jeszcze brak systematyczności w tym zakresie na przykład w PKS. Płynność kadr jak również rozbieżność niekiedy placówek szkolnych oraz trudny dojazd szkolących spowodowany brakiem lokomocji, utrudnia również tę akcję. Fakty te stwarzają sytuację, która świadczy, że jeszcze szkolenie wewnątrz-zakładowe nie jest problemem wszędzie należycie rozwiązany. Np. w CST sytuacja nie jest zadowalająca, a wpływa na nią brak zwrócenia uwagi na tę formę szkolenia i uaktywnienia na tym odcinku odpowiednich komórek.

Na niewykonanie planu w CZ PKS w drugim kwartale 54 r. wpłynął fakt nieukończenia kursu przez poważną ilość osób. W pionie tym w Okręgu Stalingrodu, Zielonej Góry, Leszna, Lublina, Rzeszowa, Kiele i Warszawy, na skutek niekorzystnych warunków placowych, dużego ruchu personalnego oraz braku odpowiedniej kadry wykładowców, szkolenie wewnątrz-zak-

kładowe ulega różnym wahaniom. Jedynie w tym pionie ekspozytury Okręgu Bydgoskiego, Łódzkiego i Poznańskiego, dzięki odpowiednio dobranej kadrze wykładowców, mogą poszczycić się osiągnięciami systematycznie przekraczanych planów szkolenia wewnątrz-zakładowego.

Wykonanie planu w resorcie transportu drogowego i lotniczego za I półrocze 1954 r. przedstawia się jak następuje:

Jednostka	wykonanie planu
CZ PKS	61%
PLL „LOT“	156%
CST	67%
CZDP	130%
CZBDM	208%
CZK i KD	98%
CZSS	112%
TOS	110%
ZNSD	92%
ZLC	73%

Przeciętnie w resorcie transportu drogowego i lotniczego wykonano plan szkolenia wewnątrz-zakładowego za pierwsze półrocze 1954 r. w 101%. Dodac należy, że w przedsiębiorstwach handlowych tego resortu szkolenie systemem wewnątrz-zakładowym prowadzone nie było.

Na zakończenie należy się kilka uwag odnośnie perspektywy rozwoju tej formy szkolenia w omawianym resorcie.

Niezbyt bogate jeszcze doświadczenie powoduje różną krzywą szkolenia wewnątrz-zakładowego w poszczególnych pionach. Nie analizując jednak zbyt dokładnie poszczególnych pionów, trzeba stwierdzić, że tam, gdzie komórki szkolenia i centralne zarządy dbają o to zagadnienie i dokładają wszelkich starań celem skutocznego wykonania tej akcji, tam nie tylko akcja rozwija się należycie, ale również **pociąga za sobą i zwiększenie wydajności pracy i większy ruch racjonalizatorski, a ca za tym idzie i intensywniejszą obserwujemy tam walkę o koszty własne.** Im też prędzej wszystkie przedsiębiorstwa bardziej włączą się w akcję szkolenia produkcyjnego, tym szybciej otrzymują pozytywne rezultaty w swojej pracy.

Należy sądzić, że okres doświadczeń w drugim półroczu 1954 r. już się skończył i że wszystkie komórki nie będą się już uczyć prowadzenia tej formy szkolenia, lecz tak czy inaczej, bogate w doświadczenia, postarają się upowszechnić tę formę szkolenia zgodnie zresztą z polityką szkoleniową Partii i Rządu, która idzie w kierunku ograniczenia szkolenia kursowego z oderwaniem od pracy, przesuwając tę akcję na szkolenie wewnątrz-zakładowe i korespondencyjne. (patrz zarządzenie Prezesa Rady Ministrów nr 160 z 5.VII. br.).

T. G.

Mgr inż. JERZY GRODECKI (Warszawa)

Jeszcze w sprawie organizacji napraw pojazdów samochodowych

Artykuł dyskusyjny

W związku z artykułami moimi, dotyczącymi zasad organizacji motoryzacyjnego zaplecza technicznego, zamieszczonymi w zeszytach „Motoryzacji“ nr 10—11 z r. 1953 i w nr 2 z r. 1954 na łamach tegoż czasopisma, zostało zamieszczone szereg wypowiedzi osób interesujących się poruszonymi przeze mnie zagadnieniami.

Na tle poglądów wyrażonych w artykułach dyskusyjnych opracowanych przez inż. Boguckiego (zeszyt 12 r. 1953), mgr inż. Rejmana i ob. Żuzi (zeszyt 5 r. 1954) oraz mgr inż. Tarkowskiego (zeszyt 7 1954 r.) — pozwolę sobie zabrać jeszcze raz głos celem omówienia przytoczonych przez dyskutantów uwag.

Inż. Bogucki oraz mgr inż. Rejman poruszyli zagadnienie struktury organizacyjnej zaplecza technicznego, biorąc pod uwagę konieczność dostosowania organizacji tego zaplecza do potrzeb wynikających ze sposobu użytkowania się poszczególnych mechanizmów pojazdów samochodowych.

Inż. Bogucki podtrzymując koncepcję struktury organizacyjnej omówioną przeze mnie, tj. stacje obsługi, warsztaty naprawcze i zakłady regeneracyjne — uzasadnia, że ze względu na nierównomierne zużycie zespołów samochodowych zakłady naprawcze powinny zajmować się tylko regeneracją zespołów, a nie całych samochodów.

Mgr inż. Rejman podtrzymuje poglądy inż. Boguckiego co do konieczności istnienia zakładów naprawy czy regeneracji zespołów — współdziałających z warsztatami naprawczymi, bądź z gospodarstwami samochodowymi, na odcinku wymiany zespołów. Mgr inż. Rejman kwalifikuje zlokalizowanie tzw. napraw średnich poza obrębem zakładów regeneracyjnych samochodowych ze względu na ich pracę potokową opartą na pełnej wymienności części i zespołów, celem uniknięcia zakłóceń prawidłowości przebiegu procesu technologicznego. Z tego względu dążąc do zaspokojenia potrzeb zarówno na odcinku napraw głównych, jak i średnich — inż. Rejman wysuwa koncepcję stworze-

nia „warsztatów“, które zajmowałyby się demontażem i montażem samochodów w oparciu o wymianę zespołów naprawianych w zakładach regeneracji zespołów, przy jednoczesnej naprawie nadwozi i ram. Zakres działania tych warsztatów obejmowałby naprawy główne oraz średnie.

Nim przystąpię do naświetlenia z mego punktu widzenia przytoczonych koncepcji, poruszę przed tym zagadnienie kwalifikowania zespołów czy mechanizmów pojazdów samochodowych do naprawy głównej.

W artykule moim zamieszczonym w zeszycie nr 10 z 1953 r. podałem definicję określającą, że zespoły nie zużywają się w miarę przebiegu kilometrów jednakowo i że z chwilą, gdy zespół z powodu zużycia większości jego części, nie może wykonywać swojej pracy w sposób ekonomiczny i niezawodny — musi być zakwalifikowany do naprawy głównej. A więc z tej definicji wynika, że momentem decydującym o zakwalifikowaniu nie jest wielkość przebiegu kilometrów, a stan techniczny zespołu, który uniemożliwia przeprowadzenie naprawy w ramach zaplecza technicznego.

Kwalifikowanie samochodu czy jego zespołu do naprawy na podstawie jego stanu technicznego jest najbardziej słuszne, aczkolwiek nastrocza wiele trudności, gdyż może być przeprowadzane jedynie na podstawie zewnętrznego badania bez demontażu mechanizmów. Moim zdaniem kwalifikowanie techniczne na podstawie uprzednio opracowanych „warunków technicznych stopnia zużycia zespołów samochodowych“ będzie mogło być przeprowadzane tylko wówczas, gdy samochody wchodzące w skład taboru państwowego podlegać będą nadzorowi sieci stacji obsługi, prowadzących kartoteki stanu technicznego samochodu i jego zespołów.

Według mojej koncepcji zakwalifikowanie do naprawy zespołu bądź całego samochodu na podstawie „warunków technicznych“ będzie mógł przeprowadzać warsztat naprawczy w ramach zaplecza technicznego

eksploatacji w oparciu o kartotekę stanu technicznego, prowadzoną w danej stacji obsługi. To znaczy, że właściwa stacja obsługi na podstawie kartoteki stanu technicznego powinna wnioskować, a warsztat naprawczy jako wyższy szczebel — w przypadku uznania wniosku — powinien wymienić zespół w oparciu o posiadaną pulę obrotową zespołów, a więc może przeprowadzać naprawę średnią.

Tylko w ten sposób można by uniknąć subiektywnego kwalifikowania samochodów do naprawy, na skutek czego zachodzą obecnie przypadki dostarczania zespołów bądź samochodów do naprawy głównej przedwcześnie, lub też zbyt późno — gdyż po doprowadzeniu ich do stanu całkowitego zniszczenia, przy którym naprawa staje się już nie ekonomiczna.

Słuszność technicznego kwalifikowania potwierdza fakt, że na zużycie zespołów i samochodu nie wpływa tylko przebieg kilometrów, ale przede wszystkim warunki, w jakich samochód pracuje, przyjmując, że konserwacja i sposób eksploatacji jest kontrolowana przez stację obsługi, a więc jest racjonalny.

Dla przykładu można przytoczyć, że sposób eksploatacji przy wykorzystywaniu pełnej ładowności przy ładunku takim, jak gruz lub ziemia i dużym procencie jazdy w złych warunkach drogowych oraz częstym używaniu 1,2 i wstecznego biegu — będzie wpływał na szybsze zużycie skrzynki biegów, silnika, układu kierowniczego, zawieszenia, ramy i nadwozia — niż np. przy transporcie szosowym po gładkich nawierzchniach przy przewożeniu objętościowym o małym tonażu. Inne zużycie samochodu będzie miało miejsce w rolnictwie, a inne w szosowych przewozach publicznych. A więc przy tych samych przebiegach w kilometrach samochód i jego zespoły zaleźnie od charakteru pracy będą ulegały różnym zużyciom.

Z przytoczonych względów całkowicie zgadzam się z dyskutantami, że musi istnieć możliwość wymiany zespołów, a więc muszą istnieć zakłady dla naprawy głównej silników i zespołów.

Czy jednak samochód należycie konserwowany przy zastosowaniu metody wymiany zespołów będzie mógł wiecznie pracować?

Czy nie nadejdzie moment, że rama, obłachowanie, budka kierowcy, skrzynia ładunkowa, koła — będą musiały ulec naprawie głównej, gdyż pomimo pełnosprawnych zespołów samochód nie będzie zdolny do pracy?

Jasne jest, że konieczność naprawy głównej będzie musiała powstawać po dokonaniu przez samochód pewnej pracy, na skutek której wymienione elementy ulegną zużyciu.

Przeprowadzanie napraw głównych nadwozia samochodu ciężarowego lub osobowego, ramy, kół, oskrzydlenia, łącznie z lakirowaniem konserwującym samochód nie będzie mogło być przeprowadzone w gospodarstwach samochodowych, ani w stacjach obsługi, ani w warsztatach naprawczych. Naprawy te bowiem wymagają wykwalifikowanych kadr, odpowiednich środków wytwarzania oraz warunków, w których mogłyby być jakościowo i pod względem kosztów właściwie przeprowadzone.

Najbardziej ekonomiczny sposób przeprowadzania tych napraw będzie oczywiście mógł mieć miejsce przy zastosowaniu potokowego systemu przebiegu napraw przy użyciu właściwych urządzeń produkcyjnych, których to warunków w ramach organizacji zaplecza technicznego nie będzie można uzyskać.

Przeprowadzanie napraw znacznych ilości samochodów jednego typu systemem indywidualnym w ramach zaplecza technicznego nie byłoby uzasadnione. Stąd też słuszny jest pogląd mgr inż. Rejmana, że zagadnienie to musi być zcentralizowane w „warsztatach” naprawczych, pracujących na odpowiednio postawionym poziomie technicznym.

Zrozumiałe jest, że samochód z punktu widzenia ramy, nadwozia itp. nie będzie mógł być kwalifikowany do naprawy głównej bezpośrednio po dokonaniu w nim wymiany silnika i zespołów. Kwalifikowanie do naprawy będzie musiało uwzględniać taki moment, w któ-

rym stan techniczny nie tylko nadwozia, ramy itp. elementów będzie wymagał naprawy — ale również zachodzić będzie potrzeba wymiany większości zespołów i silnika.

Przy tych założeniach będzie zachodziła potrzeba przeprowadzania napraw głównych całego samochodu, o więc potrzeba istnienia zakładów naprawy samochodów, gdyż w przeciwnym razie samochód nadający się do naprawy musiałby być wycofany z eksploatacji na złom.

Według koncepcji inż. Rejmana „Warsztaty naprawy samochodów” musiałyby wysyłać zespoły do naprawy do specjalnych zakładów regeneracji silników i zespołów.

Zachodzi pytanie, czy dla uniknięcia zbędnego transportu i skrócenia cyklu naprawczego — biorąc pod uwagę znaczne ilości naprawianych samochodów — nie byłoby słuszne ażeby te zakłady regeneracji silników i zespołów były zlokalizowane w ramach „warsztatów”, a właściwie zakładu naprawy samochodów.

Nasuwa się poza tym drugie pytanie, czy nie słusznym byłoby, aby zamiast budować oddzielne zakłady naprawy silników i zespołów dla umożliwienia wymiany tych zespołów w miarę zużycia ich w samochodach znajdujących się w eksploatacji — powiększyć odpowiednio wydziały silnikowe i zespołowe w zakładach naprawy samochodów tak, aby mogły one zaspokajać potrzeby własne jak i eksploatacji na odcinku wymiany.

Jasne jest, że nie wpłynie to ujemnie na transport zespołów i silników wymiennych do naprawy, gdyż będzie on istniał bez względu na to — czy naprawiać się je będzie w oddzielnych zakładach regeneracji zespołów, czy też w ramach zakładu naprawy samochodu.

Wobec tego można uznać, że najbardziej ekonomiczne będzie tworzenie zakładów naprawczych przystosowanych do naprawy całego samochodu oraz do naprawy silników i zespołów luzem dla potrzeb eksploatacji. Taki zakład na przykład, przeznaczony dla naprawy 3000 samochodów rocznie, przyjmując że naprawiałby 100% silników i 50% zespołów podwoziowych luzem, posiadałby wydział silnikowy o zdolności produkcyjnej 6000 silników, a wydział zespołowy o zdolności 4500 zespołów rocznie.

Taką koncepcję pozwoliłem sobie przedstawić w moim artykule i wydaje mi się, że koncepcja ta odpowiada właśnie poglądom zarówno inż. Rejmana, jak i inż. Boguckiego — gdyż mamy tu zakłady regeneracji silników i zespołów luzem, ale zcentralizowane w ramach zakładów naprawy samochodów.

* * *

W dalszym ciągu pozwolę sobie naświetlić zagadnienie pojęć użytych przeze mnie, a mianowicie — pojęć „naprawy” i „regeneracji” oraz „naprawy regeneracyjnej”. Na temat tych określeń wypowiedzieli się w artykułach dyskusyjnych ob. Zuzia i mgr inż. Tarkowski.

Przy dalszych rozważaniach wyeliminuję na tym miejscu używanie pojęcia naprawy i regeneracji zastępując je pojęciem „doprowadzenie części zużytych a pochodzących z demontażu do stanu użytkowego tj. do stanu technicznego umożliwiającego wykorzystanie ich przy montażu samochodu, bądź jego zespołu”.

Jasne jest, że do montażu mogą być używane tylko takie części, które nie ustępują jakościowo nowym, nie zmniejszają wymienności części w mechanizmach i nie zmniejszają sprawności działania mechanizmów w porównaniu z nowymi.

Jak wiadomo przy weryfikacji części dzieli się je na części dobre tj. nadające się do montażu bez żadnych zabiegów technologicznych, na części zużyte, które mogą być drogą odpowiednich zabiegów doprowadzone do stanu użytkowego i na części nadające się tylko na złom.

Części zużyte nadające się do doprowadzenia do stanu użytkowego można podzielić na dwie grupy.

1. Części oraz elementy, które używają się w każdym samochodzie bądź jego zespole, tzn. mają normę zużycia ok. 100% i mogą być doprowadzone do stanu

użytkowego drogą zabiegów technologicznych na specjalnie i wyłącznie do tego celu przystosowanych stanowiskach pracy — przy pomocy środków technicznych wytwarzania nie nadających się do wykorzystania do zabiegów przy innych częściach (np. kadłub silnika, głowica, wał korbowy itp. oraz nadwozie, rama, koła itp.). Części te przepływają przez stanowiska pracy w sposób ciągły (potokowy).

2. Części, których tylko pewien procent — w stosunku do ilości zdemontowanych samochodów bądź zespołów — może być drogą różnych zabiegów technologicznych doprowadzony do stanu użytkowego przy użyciu urządzeń i środków technicznych wytwarzania uniwersalnych umożliwiających wytwarzanie ich przy różnych częściach, a zbędnych dla pierwszej grupy części. Dla lepszego wykorzystania urządzeń i maszyn uniwersalnych oraz obniżenia kosztów, części te poddaje się zabiegom technologicznym systemem potokowo-seryjnym.

Doprowadzenie do stanu użytkowego części grupy 1-ej, wymagające specjalizowanych stanowisk pracy, odbywa się w ramach wydziałów naprawczych, jak: silnikownia, zespołownia, nadwoziownia, ramownia i kołownia, w których również dokonywane są operacje demontażowe i montażowe. Dokonywanie niezbędnych zabiegów technologicznych przy tych elementach i częściach o ustalonym asortymencie bezpośrednio po demontażu w ramach właściwego oddziału naprawczego w sposób potokowy — jest najbardziej ekonomicznym rozwiązaniem organizacyjnym, zważywszy możliwość uniknięcia przy tym rozwiązania zbędnego transportu międzywydziałowego oraz możliwość skrócenia cyklu naprawczego.

Zabiegi technologiczne stosowane przy tych częściach, nie wnikając w szczegóły procesów technologicznych, nazwałem **zabiegami naprawczymi**, a wydziały zajmujące się demontażem, naprawą ustalonego asortymentu części bądź elementów i montażem zespołów — nazwałem **wydziałami naprawczymi**.

Zespół wydziałów naprawczych nazwałem **warsztatem naprawczym**, bądź **zakładem naprawczym**, którego zadaniem jest przeprowadzanie naprawy głównej samochodu i jego zespołów.

Części wchodzące do grupy 2-ej mogłyby być zastępowane częściami nowymi. Ze względu jednak na to, że koszty związane z doprowadzeniem do stanu użytkowego tych części są niższe niż koszty części nowych — dla obniżenia kosztów naprawy samochodu i jego zespołów wskazanym jest zorganizowanie specjalnego wydziału umożliwiającego przeprowadzanie niezbędnych dla tej grupy części zabiegów technologicznych.

Wydział ten posiada stanowiska pracy uniwersalne przystosowane do wykonywania zabiegów technologicznych przy nieustalonym z góry asortymencie części. Dlatego też części grupy 2-ej, pochodzące z demontażu na poszczególnych wydziałach naprawczych, mogą być poddawane koniecznym zabiegom technologicznym — po uprzednim zgrupowaniu ich w serie o tej samej charakterystyce zużycia. Koszty związane z doprowadzeniem tych części do stanu użytkowego obciążają koszty materiałowe. Wobec tego części te muszą przechodzić przez magazyn główny, skąd pobierane mogą być na montaż wydziałów naprawczych na równi z innymi częściami nowymi.

Doprowadzenie asortymentu części grupy 2-ej do stanu użytkowego w sposób seryjny (nie indywidualny) drogą stosowania zabiegów technologicznych na uniwersalnych stanowiskach pracy nazwałem — **regeneracją części** przeprowadzaną w wydziałach i oddziałach regeneracyjnych. Z tego wynika, że podział na części naprawiane nie wynika w danym przypadku z przebiegu procesów technologicznych, a nazwa nie pokrywa się istotnie w wielu przypadkach z etymologią. Konieczność rozgraniczenia części nadających się do naprawy na dwie grupy powstała z przyczyn organizacyjnych i technologicznych przy jednoczesnym dążeniu do uzyskania jaknajbardziej ekonomicznych wyników na odcinku kosztów własnych naprawy.

Zróźniczkowanie nazw dwóch przytoczonych grup części jest konieczne dla umożliwienia znalezienia wspólnego języka przy weryfikowaniu części i ich zagospodarowaniu. Grupa części naprawianych pozostaje w ramach wydziału naprawczego i obciąża roboczną naprawczą. Grupa części regenerowanych przechodzi do wydziału regeneracyjnego i obciąża koszty materiałowe.

Nie można, jak proponuje inż. Tarkowski, utożsamiać procesu technologicznego przy naprawie indywidualnej i potokowej tylko na podstawie nazw. Tam gdzie przeprowadza się naprawę indywidualną mogą występować tylko małe ilości samochodów nietypowych, gdyż samochody typowe występują w znacznych ilościach i muszą być naprawiane w zakładach naprawczych systemem potokowym, w oparciu o wydziały regeneracyjne pracujące systemem potokowym seryjnym. Przy naprawie indywidualnej natomiast zorganizowanie seryjne regeneracji części nie może mieć miejsca, natomiast może być stosowana tylko naprawa indywidualna części dla danego samochodu, bez zachowania w przebiegu produkcji zasady pełnej wymienności części i zespołów.

Termin użyty przeze mnie „naprawa regeneracyjna” należy wobec tego rozumieć jako określenie naprawy głównej, przeprowadzanej w oparciu o wydziały regeneracji części.

Może być bowiem naprawa główna przeprowadzana systemem potokowym co wcale nie decyduje o tym, że asortyment części 2-ej grupy musi być regenerowany, a nie może być wymieniany na części nowe.

Dlatego też nazwa „naprawa regeneracyjna” przyjęta przeze mnie zgodna jest z definicjami ob. Żuzi, dotyczącymi pojęć „naprawa” i „regeneracja” i należy ją traktować jako skrót określenia „naprawa główna przeprowadzana przy użyciu części regenerowanych zamiast nowych”, co jest możliwe do przeprowadzenia tylko w odpowiednio zorganizowanych zakładach naprawczych.

W numerze sierpniowym „Motoryzacji” (nr 8-1954) udział w polemice związanej z memi artykułami wziął mgr inż. B. Jakubowski, wszechstronnie naświetlając poglądy obsługi i naprawy samochodów.

W ujęciu mgr. inż. Jakubowskiego zagadnienie zaplecza technicznego transportu samochodowego, rozbite jest na dwa etapy: a) obsługi i naprawy bez wycofania pojazdu z eksploatacji i b) naprawy głównej samochodów i zespołów, przeprowadzane w specjalnych zakładach po wycofaniu pojazdu z eksploatacji.

Oznacza to, że pierwszy etap dotyczy okresu kiedy samochód jest stale na ewidencji określonego użytkownika, a drugi etap kiedy samochód nie wychodzi z ewidencji parku państwowego, ale znajduje się poza ewidencją użytkownika, który na miejsce tego samochodu może otrzymać drugi — nie czekając na powrót z naprawy swego samochodu. Pogląd ten jest zgodny z ujęciem zagadnienia przedstawionym w moim artykule.

Poszczególnym etapom w moim ujęciu nadałem nazwy „naprawy eksploatacyjne” i „naprawy regeneracyjne”, przy czym pierwsze można nazwać „obsługi i naprawy wykonywane w ramach zaplecza technicznego eksploatacyjnego”, a drugie: „naprawy wykonywane w ramach „przemysłu naprawczego”, pełniące rolę przemysłu usługowego dla eksploatacji”. Zasadniczej różnicy w ujęciu zagadnienia w obu poglądach nie ma z wyjątkiem tego, że mgr. inż. Jakubowski uważa, że stacje obsługi powinny wykonywać OT-1, OT-2, NB i NS — wtedy, gdy z mojej strony wysunięta była koncepcja stworzenia szczebla organizacyjnego w postaci warsztatów naprawczych w ramach zaplecza eksploatacyjnego dla dokonywania NS i napraw głównych systemem indywidualnym.

Różnica zdań polega tu przede wszystkim na niedostatecznym sprecyzowaniu pojęć, dotyczących zakresu działania przy naprawie głównej regeneracyjnej i indywidualnej.

Rozważmy to zagadnienie w następujący sposób. Utało się błędne określenie, że po pewnym zużyciu

samochód kwalifikuje się do naprawy głównej. Moim zdaniem na podstawie komisyjnych oględzin, uwzględniając kartotekę stanu technicznego samochodu, może być on zakwalifikowany do stanu nienadającego się do dalszej eksploatacji z powodu częściowego lub całkowitego zużycia. Następstwem dopiero zakwalifikowania stanu technicznego samochodu może być decyzja, co z danym samochodem należy robić — czy spisać go z parku państwowego i oddać na złom, czy też doprowadzić go do stanu umożliwiającego dalszą jego eksploatację.

Samochodów zakwalifikowany do stanu częściowego zużycia powinien być naprawiony w ramach zaplecza eksploatacyjnego — odpowiada to zasadniczo naprawie średniej. O ile samochód jest typu masowego zespoły zużyte mogą być wymienione, o ile istnieje odpowiednia pula obrotowa tych zespołów. W przypadku braku zespołów wymiennych zespół powinien być wysłany do naprawy regeneracyjnej na wymianę. Reszta zespołów powinna być doprowadzona do stanu użytkowego na miejscu w ramach naprawy średniej.

Samochody awaryjne uszkodzone częściowo na skutek zderzeń albo złej eksploatacji — nie powinny być posyłane do zakładów naprawczych, a powinny być naprawiane w ramach zaplecza technicznego. Na przykład w przypadku zatarcia jednego cylindra, wytopienia panewek, zatarcia czopa wału korbowego, wyłamania kół zębatach w skrzynce biegów itd. — naprawa powinna być przeprowadzona w oparciu o podstawowe wyposażenie maszynowe jak: szlifierka do wałów korbowych, wycarczarka do cylindrów i do łożysk głównych.

Jeżeli chodzi o samochody małoseryjne, dla których nie mogła być przewidziana możliwość naprawy w zakładach regeneracyjnych przemysłu naprawczego — muszą one być naprawiane w ramach zaplecza technicznego. W przeciwnym przypadku w ramach przemysłu naprawczego trzeba byłoby oprócz zakładów regeneracyjnych tworzyć zakłady dla wielotypowych napraw indywidualnych o charakterze eksploatacyjnym.

Stąd powstaje konieczność istnienia warsztatów naprawczych przystosowanych do takich napraw, których nie mogą wykonać stacje obsługi, ani przemysł naprawczy. Jeślibyśmy rozszerzyli zakres działania stacji obsługi dla wykonywania napraw średnich, głównych, indywidualnych i awaryjnych, to zmieniłyby one zasadniczo swój charakter, bo głównym ich zadaniem o większej pracochłonności były by indywidualne naprawy średnie, a również i indywidualne naprawy główne pojedynczych samochodów, których ze względu na małą ilość nie można by naprawiać seryjnie.

Aczkolwiek mgr. inż. Jakubowski stwierdza, że cykl naprawy indywidualnej naprawy jest dłuższy niż regeneracyjnej w zakładach naprawczych, to jednak w tym przypadku nie odgrywa to roli, jeśli nietypowe małoseryjne samochody nie będą posiadać micierzystych zakładów, z powodu niemożności grupowania ich w serie roczne w jednym zakładzie naprawczym. Takie samochody muszą gdzieś być naprawiane, gdyż nie można wykluczyć istnienia ich w ramach naszego transportu. Samochody takie zawsze noszą charakter specjalnego przeznaczenia i muszą wracać do swego użytkownika, a więc **muszą być naprawiane bez wycofania z eksploatacji w ramach zaplecza.**

Warsztaty naprawcze muszą być przewidziane w organizacji zaplecza eksploatacyjnego — obojętnie czy jako część składowa stacji obsługi, czy też jako oddzielne jednostki organizacyjne. W każdym razie, jak wynika z mego artykułu, nie mogą istnieć przy każdej stacji obsługi, gdyż decentralizacja środków wytwarzania koniecznych w tych warsztatach zapasów części zamiennych, zespołów wymiennych oraz fachowców od napraw średnich i głównych — byłaby wybitnie nieekonomiczna.

Jeśli użyłem określenia „naprawy głównej przeprowadzanej systemem indywidualnym”, to muszę zwrócić uwagę, że pojęciu temu odpowiada określenie przytoczone dla naprawy głównej przez mgr. inż. Jakubowskiego. Określenie to nie odpowiada natomiast pojęciu

„naprawy regeneracyjnej”. „Naprawą regeneracyjną” bowiem nazywamy sumę seryjnie przeprowadzonych zabiegów technologicznych, dotyczących: demontowania całkowicie zużytych samochodów i ich zespołów, doprowadzania jaknajwiększej ilości części zużytych pochodzących z demontażu do stanu pełnej użyteczności i montowania samochodów i zespołów przy użyciu części pochodzących z demontażu oraz części nowych.

Przy naprawie indywidualnej z samochodu odmontowuje się zużyte zespoły i po naprawie zamontowuje się je z powrotem na ten sam samochód, a więc wszystkie zespoły i części naprawia się dla tego samego samochodu, czyli jak podaje mgr. inż. Jakubowski „następuje demontaż samochodu i po naprawie zespołów oraz części ponowny montaż tegoż samochodu”.

Przy naprawie regeneracyjnej natomiast demontuje się seryjnie samochody i zespoły, seryjnie naprawia się i regeneruje ich części i seryjnie montuje się z części niezwiązanych z ich pochodzeniem nowe samochody, bądź zespoły.

Oznacza to, że przy naprawie regeneracyjnej stosuje się zasadę pełnej wymienności części i zespołów. Wtedy, gdy przy naprawie indywidualnej tej zasady nie można stosować. Zasada pełnej wymienności części i zespołów może istnieć tylko przy seryjnym dostarczaniu samochodów jednego typu do zakładu naprawczego. Zasada pełnej wymienności części i zespołów nie jest zależna od metody organizacji przebiegu procesu produkcyjnego. Mogą być samochody naprawiane seryjnie przy zachowaniu systemu pełnej wymienności zarówno przy metodzie wahadłowej, podanej przez mgr. inż. Jakubowskiego, jak i przy metodzie organizacji produkcji systemem potokowym. Potokowego przebiegu procesu produkcyjnego nie daje się zorganizować poniżej serii 1000 — 1200 samochodów rocznie, wówczas w mniejszych zakładach może być stosowany przebieg np. wahadłowy, czy też inny, oparty również na seryjnej produkcji naprawczej przy pełnej wymienności części i zespołów. **Zasadą naprawy regeneracyjnej określającą jej zakres działania jest seryjna rozbiórka wszystkich zespołów do „wspólnego kotła”, bez względu na ich stan techniczny.** Przy naprawie indywidualnej natomiast zakres rozbiórki uzależnia się od stopnia zużycia, to jest stanu technicznego poszczególnych elementów i zespołów samochodu.

Opierając się na definicji dotyczącej naprawy regeneracyjnej można uznać, że proces naprawczy w zakładach dla napraw regeneracyjnych nie dotyczy właściwie naprawy samochodów, a dotyczy przetwarzania „całkowicie zużytych samochodów” na nowe, drogą przeprowadzenia szeregu zabiegów technologicznych. Dlatego też można zastanowić się, czy niesłuszne byłoby — w odróżnieniu od napraw indywidualnych — wprowadzić nazwy zamiast „regeneracji części” — „naprawy przetwórczej części” i zamiast „napraw regeneracyjnych” — „napraw przetwórczych samochodów”.

Naprawy przetwórcze, przeprowadzane systemem przemysłowym, a nie indywidualnym, stanowią zupełnie odrębne zagadnienie produkcyjne i nie uważam za słuszne identyfikowanie i łączenie z tytułu samych nazw dwóch różnych zagadnień w jedną grupę, jak to uczynił mgr. inż. Jakubowski w schemacie podziału prac zaplecza technicznego, tym bardziej, że schemat ten nie jest zgodny z przytoczonym w tymże artykule na rysunku 3-im schematem organizacyjnym.

Moim zdaniem przytoczona przeze mnie terminologia powinna być rozważana przy opracowywaniu słownictwa dla technicznego zaplecza transportu samochodowego, przy czym należałoby znaleźć nazwy najlepiej określające omówiony stan faktyczny potrzeb, wynikających z metod organizacyjnych jakie są stosowane w eksploatacyjnym zapleczu technicznym i w przemyśle naprawczym. W każdym razie słownictwo należy dostosować do potrzeb, a nie odwrotnie — przebieg produkcji uzależniać od słownictwa.

Mgr inż. J. Grodecki

WŁADYSŁAW WIENIAWSKI (Warszawa)

O drogi samochodowe w miastach

Artykuł dyskusyjny

Sytuacja komunikacyjna wielkich miast na zachodzie, zwłaszcza w krajach o dużym rozwoju motoryzacji, ulega stałemu pogorszeniu. Nieprzerwane sznury żółwym krokiem poruszających się pojazdów, zahamowanie komunikacji autobusowej i trolejbusowej, place postojowe... z opłatą za każdą przekroczoną minutę poza określony czas postoju, monstrualne budownictwo garaży i miejsc postojowych w podziemiach, na dachach i w wielopiętrowych budynkach, a przede wszystkim olbrzymie liczby zabitych i rannych w ruchu ulicznym — oto rezultat burzliwego rozwoju motoryzacji w krajach kapitalistycznych, przy równoczesnej nieprzemysłowej i krótkowzrocznej polityce urbanistyczno-komunikacyjnej w miastach.

Odbijające się co pewien okres zjazdów i narady przedstawicieli komunikacji i budownictwa miejskiego, jak na przykład ostatnio odbyty zjazd w Düsselorfie, dowodzą, że w wielu miastach sytuacja staje się beznadziejna, zwłaszcza że okres burzenia całych dzielnic miejskich dla przetarcia dróg komunikacyjnych, jak np. historyczna już dzisiaj inicjatywa Hausmanna w XIX w. w Paryżu — dawno już minął, a sztywne ramy ulic ograniczonych bądź to budowlami zabytkowymi, bądź też domami prywatnych właścicieli, trudnych do wywłaszczenia oraz brak środków inwestycyjnych w administracjach miejskich (a środki na ten cel potrzebne są olbrzymie) — wykluczają możliwość dostosowania miast do potrzeb komunikacyjnych.

Jak dalece złudne okazały się mniemania, że uruchomienie gęstej sieci kolei podziemnej rozwiąże bez reszty problemy komunikacyjne, tego dowodzi chociażby reportaż z Paryża K. Koźniewskiego zamieszczony w 476 numerze „Przekroju“, z którego wynika, że administracje miejskie rozważają poważnie alternatywę całkowitego zakazu ruchu samochodów osobowych w określonych dzielnicach względnie w określonym czasie nawet w miastach... posiadających gęstą sieć kolei podziemnej.

Wzrost bowiem liczby samochodów — środka komunikacji noszącego znamiona szybkiego i wygodnego, a poza codziennym zastosowaniem umożliwiającego większym rodzinom ucieczkę poza miasto w czasie wolnym od zajęć z ciasnych, ciemnych i niehigienicznych mieszkań — typowych dla budownictwa kapitalistycznego — występował w zupełnym oderwaniu od układu komunikacyjnego miast. Wzrost ten, przy niedostatecznej przepustowości ulic spowodował tak znaczny spadek szybkości pojazdów, wzrost wypadków i utrudnienie niezbędnego transportu towarowego i autobusowego, że trzeba było w pierwszej kolejności wprowadzić ruch jednokierunkowy na niektórych ulicach, a gdy to nie wystarczyło, sięgać po dalsze, coraz drastyczniejsze ograniczenia ruchowe.

Również złudne były tendencje całkowitej likwidacji tramwaj miejskich, względnie usuwania ich na przedmieścia. Okazało się bowiem, że ten środek komunikacji, po wprowadzeniu wielu, wynikających z postępu techniki ulepszeń konstrukcyjnych, a zwłaszcza zastosowaniu lekkich konstrukcji nadwozi, zwiększeniu szybkości i przyspieszenia, polepszeniu hamulców, zwiększeniu wygodności pasażerów, **a zwłaszcza usunięciu na odrębne torowiska** — pozostaje nadal najbardziej wydajnym i tanim, aczkolwiek nie najcichszym, środkiem komunikacji miejskiej.

Postęp techniki samochodowej lat ostatnich, dzięki któremu samochód jest coraz lepszym, coraz szybszym, coraz wygodniejszym i coraz tańszym, a więc dostępnym coraz szerszym warstwom ludności — staje w coraz głębszej kolizji z niezbędną dlań drogą, garażem, miejscem naprawy i miejscem postoju, w których to zagadnieniach postęp techniczny jest minimalny. Ta niebezpieczna w skutkach rozbieżność daje się usunąć jedynie przy intensywniej współpracy budowniczych miast — urbanistów i architektów z transportowcami.

Rezultaty właściwej współpracy powyższych czynników, dającej w efekcie doskonałe rozwiązania komunikacyjne, zaobserwować można w ZSRR, gdzie ruch samochodowy w miastach odbywa się bez przeszkód w płynnych potokach pojazdów, przy znacznej ich szybkości — tej podstawowej cechy ekonomicznej samochodu (w Moskwie dopuszczalna szybkość jazdy wynosi 60 km/godz!).

Czy zagadnienie to rozwija się w Polsce właściwie?

Już dziś, z perspektywy olbrzymiego rozwoju budownictwa miejskiego, a zwłaszcza odbudowy Warszawy ze zniszczeń wojennych — obok znacznego rozszerzenia ulic oraz przebudowy głównych przebiegowych arterii komunikacyjnych, przy równoczesnej znacznej poprawie nawierzchni — zacytować można kilka poważnych, tym bardziej poważnych, że powtarzanych stale usterek.

1) Główne arterie komunikacyjne w dostosowaniu do obecnego i przewidywanego na najbliższą przyszłość stanu ilościowego pojazdów są dostatecznie szerokie. Nie należy jednak zapominać, że krajowe wytwórnie pojazdów nie osiągnęły jeszcze pełnej wydajności produkcyjnej i stan pojazdów z każdym 10-leciem wrastać będzie w dwójnasób.

Dziś, gdy możliwości projektowania dróg nie są zbyt hamowane zwartą zabudową, można zabezpieczyć przynajmniej miejsce na jezdnię o pełnej szerokości na wiele lat. Z każdym rokiem sytuacja ta jednak będzie ulegać zmianom, a niektóre niezbyt szczęśliwe rozwiązania już dziś wydają się nieodwracalne. Takimi nieodwracalnymi rozwiązaniami są np. ul. Marszałkowska na odcinku pomiędzy placem Konstytucji a al. Jerozolimskimi, ul. Nowotki w Warszawie, ul. Mogiłka na odcinku między Rondem a przejazdem kolejowym w Krakowie i in.

2) Nie uwzględnia się w dostatecznym stopniu konieczności rozluźniania potoków pojazdów na skrzyżowaniach — co powinno być dokonywane przez poszerzanie ulic w tych miejscach. Przeciwnie, ulice te niejednokrotnie się zwęża przez stosowanie w narożnikach domów wypustów, wynikających z projektowania budynków w aspekcie ich wyglądu zewnętrznego, powiązania z otoczeniem, nadawania im charakteru monumentalnego i dekoracyjnego, jak na przykład wlot arterii W—Z na Plac Dzierżyńskiego, wlot al. Stalingradzkiej na ul. Żygmuntowską w Warszawie.

3) Wymieniony powyżej jednostronny architektoniczny punkt widzenia w projektowaniu miast, ma oprócz wpływu na szybkość i płynność ruchu — także wpływ na jego bezpieczeństwo. Wypusty w narożnikach domów, jak na przykład na skrzyżowaniu trasy NS z al. Gen. Świerczewskiego — sięgające nieraz do połowy chodnika — zmniejszają widoczność na skrzyżowaniach, co w połączeniu ze wzmożonym ruchem pieszym w tych miejscach, z przystankami tramwajowymi i z uporczywie stawianymi dodatkowo na rogach chodników budkami i stoiskami — uniemożliwia bezpieczny i szybki dojazd do skrzyżowania.

4) Zatrzymajmy się na skrzyżowaniach, na tym najtrudniejszym problemie komunikacyjnym. Technika drogowa zna wiele rozwiązań dostosowanych do różnego nasilenia ruchu, wymagających mniej lub więcej miejsca i wymagających mniejszych lub większych nakładów inwestycyjnych. Ale chyba każde z tych rozwiązań jest lepsze od projektowanych niestety powszechnie, nawet na skrzyżowaniach głównych arterii komunikacyjnych — „klasycznych“ skrzyżowań prostopadłych, które powodują zatrzymanie i zbędne postoje większości pojazdów. Wystarczy zbadać czas przejazdu i zużycie paliwa z dwóch przeciwnych krańców miasta w dzień i w nocy, aby zaryzykować twierdzenie, że oszczędności wynikające w transporcie z właściwie

rozwiązanych skrzyżowań, pokryłyby nawet najdroższą ich budowę. —

Należy więc budować więcej skrzyżowań okólnych, a w najbardziej uzasadnionych miejscach wprowadzić ruch dwupoziomowy oraz przepusty dla pieszych, a jeśli w chwili obecnej nasilenie ruchu i możliwości inwestycyjne przesądzą ich późniejszą budowę **zapewnić należy przynajmniej miejsce na ich wykonanie w dalszych latach.**

Nie polepsza tej sprawy niedostateczne zsynchronizowanie sygnalizacji świetlnej z ruchem, zwłaszcza na zbliżonych do siebie skrzyżowaniach, a także brak wysepek rozdzielających 2 kierunki ruchu.

Sprawa budowania wysepek ma różne aspekty, ma swoich zwolenników i przeciwników. Zważywszy jednak, że wprowadzony został ruch trójstrumieniowy, to znaczy, że pojazdy skręcające w prawą stronę nie zatrzymują się przy świetle czerwonym — wystarczy zaobserwować, jak wiele przechodniów starszych i ulomnych nie może się zdecydować na przejście ulicy, aby uznać wysepkowanie szerszych jezdni za niezbędne. Niezależnie od dużego ich znaczenia dla ruchu pieszego, wysepki te rozdzielają i porządkują ruch na skrzyżowaniach, a usuwając szereg przyczyn kolizji pojazdów — podnoszą znacznie bezpieczeństwo ruchu (oczywiście o ile są należycie oświetlone po zmierzchu — red.).

Trudno byłoby w ramach tych kilku uwag wyczerpać wszystkie zagadnienia ruchu samochodowego w miastach. Sprawy wymienione powyżej oraz inne, jak np. stwarzające kolizje ruchowe — skośne prowadzenie torów tramwajowych przez jezdnie, niedostateczne lub

wadliwe oświetlenie ulic, zbyt mała szorstkość nawierzchni, brak właściwych dojazdów do sklepów i garaży itp. wskazują, że w dziedzinie zabezpieczenia transportowi samochodowemu w miastach właściwych możliwości rozwojowych, a mieszkańcom bezpieczeństwa — pozostaje sporo do odrobienia.

Trzeba aby instytucje powołane do prowadzenia tych zagadnień, a zwłaszcza Ministerstwo Gospodarki Komunalnej, Ministerstwo Budownictwa Miast i Osiedli i ich instytuty naukowo-badawcze poddały szczegółowej weryfikacji wykonane i projektowane rozwiązania komunikacyjne w miastach oraz — aby na przyszłość uniknąć popełnianych błędów — postawiły na właściwym poziomie tę dziedzinę wiedzy.

W pracach tych powinny udzielić pomocy Wydziały Komunikacyjne Miejskich i Wojewódzkich Rad Narodowych i organy Ministerstwa Transportu Drogowego i Lotniczego, a zwłaszcza Instytut Transportu Samochodowego.

Trzeba wytworzyć także w studiach politechnicznych sylwetkę inżyniera komunikacyjnego zdolnego do niezbędnego rozwiązywania zagadnień komunikacji i ruchu w miastach.

Trzeba wreszcie, by inżynierowie, architekci i urbaniści zdawali sobie sprawę z dużej odpowiedzialności jaka ciąży na nich w stosunku do obecnych i przyszłych mieszkańców miast, którzy w miastach chcą poruszać się szybko i wygodnie i w stosunku do kierowców samochodowych, którzy mogą słusznie wymagać: **budujcie dla nas drogi lepsze, wygodniejsze i bezpieczniejsze!**

Wł. Wieniawski

GABRIELA DEMICH (Warszawa)

Paliwa i oleje w okresie zimowym

Zbliża się okres zimy, w związku z czym zachodzi konieczność poczynienia przygotowań do eksploatacji pojazdów samochodowych, zgodnie z instrukcją Ministerstwa Transportu Drogowego i Lotniczego SM 172

Ze względu na to, że na warunki eksploatacyjne pojazdów w okresie zimowym niemały wpływ mają paliwa, oleje i smary, Centrala Produktów Naftowych wydała instrukcję swoim placówkom terenowym przypominającą ważniejsze obowiązki ciążące na tych placówkach w zakresie zaopatrzenia wszystkich użytkowników pojazdów mechanicznych w kraju w odpowiedni asortyment paliw, olejów i smarów zimowych.

W instrukcji tej ujęto również szereg aktualnych wytycznych, których powinny przestrzegać zarówno placówki dystrybucyjne CPN, jak i użytkownicy pojazdów samochodowych w okresie zimowym roku 1954—55, aby zapewnić jak najbardziej sprawną pracę transportu samochodowego.

W odniesieniu do silników gaźnikowych kraj będzie zaopatrywany w dwa rodzaje paliwa wg obowiązującego podziału geograficznego kraju na dwie strefy, a to strefę, w której jest rozprowadzana benzyna etylizowana tj. etylina i strefę zaopatrywaną w mieszanke benzynowo-spirytusową BA.

Wszyscy konsumenci mieszanki powinni pamiętać, iż z uwagi na zawarty w niej spirytus bezwzględnie może ona łatwo ulegać w okresie zimowym rozwarstwieniu, czyli oddzieleniu się benzyny od spirytusu. Taka rozwarstwiona mieszanka nie nadaje się do napędu samochodów i konsumenci, w magazynach, których zdarzają się przypadki rozwarstwienia mieszanki BA, powinni bezzwłocznie porozumieć się z najbliższą placówką dystrybucyjną CPN w celu otrzymania właściwej informacji, jak należy z produktem postąpić.

Odnosnie etyliny należy zauważyć, że placówki CPN i konsumenci tego paliwa powinni zachować środki ostrożności w dwu kierunkach, a mianowicie:

a) należy wystrzegać się zawadnienia produktu, który w zetknięciu się z wodą oddziałuje korodująco na poszczególne części silnika;

b) należy przestrzegać przepisów instrukcji PKPG z dnia 21.I.52. rozdział 11 — o zachowaniu środków ostrożności w dystrybucji etyliny, aby uchronić pracowników od możliwości szkodliwego zatrucia organizmu.

Dla użytkowników pojazdów samochodowych, które odbywają podróże zmieniając często strefy zaopatrzenia w paliwa gaźnikowe — ważną będzie wiadomość, iż przejście z napędu silnika mieszkanką BA na napęd etyliny i odwrotnie nie wpływa ujemnie na pracę silnika i nie wymaga dodatkowej regulacji gaźnika pod warunkiem, że właściciel pojazdu dochowa obowiązujących postanowień o wystrzeganiu się zawadnienia paliwa.

Drugim rodzajem paliwa gaźnikowego, używanego do ciągników specjalnych typów jest tzw. paliwo traktorowe (nafta traktorowa). Paliwo to przygotowane jest na bazie dwu składników to jest nafty traktorowej i benzolu motorowego, a więc posiada odpowiednią własność do stosowania go w okresie zimowym.

Dodawanie do tego paliwa jakichkolwiek składników, a zwłaszcza benzyny, jest zbyt szkodliwe, a nawet wpływa na jakość produktu ujemnie. Do silników wtryskowych systemu Diesla stosowany będzie w okresie zimowym olej napędowy utrzymany w dystrybucji zasadniczo w trzech gatunkach, a mianowicie:

a) olej napędowy I Z — jako gatunek zimowy do napędu silników nisko i wysoko obrotowych, pracujących na wolnym powietrzu;

b) olej napędowy II L — jako gatunek letni — do napędu silników wolno- obrotowych, pracujących w pomieszczeniach zamkniętych;

c) olej napędowy I L — jako gatunek letni — do napędu silników szybko obrotowych, pracujących w pomieszczeniach zamkniętych.

Olej napędowy I Z będzie rozprowadzany przez sieć dystrybucyjną CPN w okresie 54/55 zasadniczo w gatunku odpowiadającym pod względem właściwości obowiązującym normom polskim, to jest — jeśli chodzi o temperaturę krzepnięcia — nie wyżej minus 25°C.

Biorąc jednak pod uwagę doświadczenia lat ubiegłych, zwłaszcza z okresów ostrych mrozów, zostaną przygotowane — w miarę możliwości produkcyjnych rafinerii krajowych oraz w zależności od realizacji planu importowego — zapasy oleju napędowego zimowego I-Z o temperaturze krzepnięcia do minus 45°C, które będą rozprowadzane w kraju w zależności od kształtowania się niskich temperatur, zgodnie ze wskazaniami prognozy pogody otrzymywanymi od Państwowego Instytutu Hydrologiczno-Meteorologicznego.

Pod uwagę będą również brane dane dotyczące kształtowania się krytycznych temperatur w poszczególnych dzielnicach kraju, co pozwoli na pewną rejonizację konsumpcji oleju napędowego I-Z o niskiej temperaturze krzepnięcia.

Przedstawiona sytuacja uzasadnia zatem w całej pełni jak najbardziej skrupulatne przygotowanie przez użytkowników wszystkich wozów do eksploatacji w okresie zimowym w oparciu o postanowienia instrukcji MTDiL SM-172 i zalecenia wynikające z artykułu ob. mgr. inż. M. Pruby, ogłoszonego w numerze 4-ym w Motoryzacji z roku bieżącego pod tytułem „Wpływ niskich temperatur na paliwo w silnikach wysokoprężnych“.

Placówki terenowe CPN będą uprzedzały konsumentów oleju napędowego I-Z o konieczności dokonania przeglądu beczek i zbiorników przed napełnieniem zapasami tego paliwa w gatunku zimowym. Niemniej odbiorcy nie czekając na tego rodzaju zawiadomienia powinni we własnym interesie i w oparciu o doświadczenia ubiegłej ostrej zimy dokonać komisijnego zbadania stanu własnych magazynów, zbiorników i beczek przeznaczonych na magazynowanie oleju napędowego I-Z i przedsięwziąć wszelkie konieczne przygotowania, mające na celu gruntowne oczyszczenie i osuszenie tych opakowań tak, aby nie nastąpiło zawodzenie zapasów oleju napędowego I-Z i ewentualne zmieszanie ich z pozostałościami olejów napędowych letnich.

Również należy przebadać stan zbiorników paliwowych w pojazdach samochodowych, zabezpieczyć te zbiorniki (i przewody paliwowe) przed bezpośrednim wpływem niskiej temperatury potęgowanej przez chłodzenie zimnym powietrzem, zwłaszcza w czasie ruchu pojazdów.

Ważną kwestią dla eksploatacji pojazdów w okresie zimowym jest zaopatrzenie użytkowników tych pojazdów w odpowiednie gatunki olejów silnikowych i smarów. Wobec zrealizowania przez rafinerie krajowe swoich zamierzeń produkcyjnych i postępującej planowo realizacji importu, zaopatrzenie rynku w oleje silnikowe i smary zimowe będzie w pełni zabezpieczone.

Placówki terenowe CPN są już pełnym tokiem przygotowania składów i punktów dystrybucyjnych do rozpoczęcia sprzedaży olejów i smarów zimowych z chwilą nastania okresu zimowego.

Oleje silnikowe i smary będą odpowiadały pod względem właściwości obowiązującym normom polskim. Zasadniczo więc konsumenci nie powinni odczuwać trudności w stosowaniu tych gatunków produktów przy kształtowaniu się niskich temperatur na poziomie przeciętnym, obserwowanym zwykle u nas w kraju. W okresie ostrych mrozów wskazane jest bezwzględne przestrzeganie przepisów instrukcji SM-172, aby zapobiec trudnościom w rozruchu pojazdów.

Przy sprzedaży olejów silnikowych rafinacji kwasowej i olejów selektywnych gatunków Lux będą przestrzegały placówki terenowe CPN ścisłego wydawania

poszczególnych gatunków olejów, zgodnie z ustaleniami tabeli polecającej. Chodzi o to, by uniknąć nieuzasadnionego gospodarzo zużywania olejów Lux do tych typów pojazdów, w których mogą być — zgodnie z tabelą polecającą — stosowane oleje rafinacji kwasowej (gatunki zimowe SZ-6 i SZ-10).

W celu uniknięcia nieporozumień z placówkami sprzedażnymi CPN odbiorcy powinni we własnym interesie przedkładać do realizacji zamówienia na oleje silnikowe dla swoich pojazdów w takim gatunku, jaki wynika z aktualnej tabeli polecającej.

Placówki dystrybucyjne CPN będą również rozprowadzały w okresie zimowym 54/55 — podobnie jak w latach ubiegłych — płyn przeciwmroźny do chłodnic dla tych pojazdów samochodowych, które będą wymagały pełnej gotowości eksploatacyjnej przez całą dobę. Odbiorcy tego płynu powinni złożyć odpowiednio umotywowane zapotrzebowania i zamówienia do właściwych terenowo biur wojewódzkich CPN.

Z uwagi na to, że zarówno użytkownikom pojazdów samochodowych, jak i poszczególnym załogom placówek terenowych CPN, zależy na jak najbardziej sprawnej pracy pojazdów w okresie zimowym, użytkownicy pojazdów powinni pozostawać w stałym kontakcie z najbliższą placówką dystrybucyjną CPN, ażeby w razie zaistnienia jakiegokolwiek reklamacji można było przy udziale fachowego inspektora technicznego gospodarki paliwowo-smarowniczej CPN usunąć od razu przyczynę reklamacji i zapewnić pojazdowi samochodowemu dalszą nieprzerwaną pracę w realizacji bieżących zadań i planów gospodarczych.

Gabriela Demich

TAKIE SĄ SKUTKI...



Każdy dzień przynosi wiele wypadków i awarii samochodowych. Alkohol i lekkomyślność kierowców — to dwie najczęściej występujące przyczyny katastrof, które marnują wartościowy sprzęt transportowy oraz niszczą życie ludzkie. Oto nowy żalczny dowód lekkomyślności — zdruzgotany furgonik „Skoda“ (nr rej. B-60-604 Staliność) na drodze pod Częstochową (w kierunku Warszawy).

Wypadek miał miejsce w czasie ulewnego deszczu. Mimo wody zalewającej szybę i złej widoczności kierowca „pru“ pełnym gazem. Na drodze zjawiała się furmanka, kierowca rzucił wóz w lewo i napotkał na pędzącą do Częstochowy osobową „Warszawę“. Kierowca „Skody“ depnął gwałtownie pedał hamulca, wóz zarzucił na oślizgłej jezdni, całkowicie blokując przejazd. Straszliwe uderzenie w prawy bok „Skody“ zdemolowało wóz i zrzuciło go do rowu. Kierowca ranny. Na szosie pozostała kupka szmelcu samochodowego. Sprawny dotychczas furgonik nie będzie więcej oddawać usług transportowych.

Mgr inż. JULIAN SOLIK (Wrocław)

Usuwanie zanieczyszczeń i odwadnianie paliw do silników wysokoprężnych

Dla zapewnienia normalnej i ekonomicznej eksploatacji szybkoobrotowych silników wysokoprężnych paliwo powinno spełniać warunki podane niżej.

Dopływ paliwa do wysokoprężnej pompki paliwowej musi nastąpić niezawodnie, bez względu na temperaturę otaczającego powietrza i tym samym umożliwiać łatwy rozruch silnika.

Celem umożliwienia dobrego rozpylenia przez dysze wtryskowe oraz celem zapewnienia bezbłędnej pracy pomp paliwowych (smarowanych równocześnie doprowadzanym paliwem) — paliwo powinno mieć pewną określoną minimalną lepkość.

Okres indukcyjny (czas upływający od momentu rozpoczęcia wtrysku do momentu zapłonu paliwa, spowodowanego wzrastającym ciśnieniem i temperaturą w komorze spalania), powinien być możliwie krótki. Paliwo powinno mieć dobrą lotność. Własności te zapewniają miękką i płynną pracę silnika przy zmieniających obciążeniach i zapewniają bezstukowy przebieg spalania paliwa.

Produkty spalania paliwa powinny być gazowe (spaliny bezdymne) — co zabezpiecza przed tworzeniem się nagarów w komorze spalania i na zaworach.

Paliwo nie może powodować korozji zbiorników, przewodów, pomp i wtryskiwaczy, a produkty spalania nie mogą atakować części silnika.

Paliwo do silników wysokoprężnych nie może zawierać wody ani zanieczyszczeń. Zanieczyszczenia w paliwie powodują bowiem znaczne wyrabianie się pomp i wtryskiwaczy paliwowych oraz przez osadzanie się na filtrach uniemożliwiają często rozruch silnika. Fakt wyrabiania się urządzeń podawczych, podobnie jak osadzanie się nagaru na końcówkach wtryskiwaczy, ich zapiekanie się i pośredni wpływ na przebieg spalania i wzrost zużycia paliwa w silniku — zmusza do zwracania uwagi na zawartość zanieczyszczeń mechanicznych w jeszcze większym stopniu niż przy paliwach samochodowych — gaźnikowych.

Zawartość wody w paliwie może również uniemożliwić rozruch silnika wskutek wydzielania się jej w zbiornikach lub też na filtrach paliwowych. Zjawisko wydzielania się kryształów lodu z zawodnionego paliwa jest szczególnie groźne w zimie, gdyż kryształki te, wydzielając się z paliwa w czasie postoju silnika, mogą całkowicie unieruchomić pompki urządzeń wtryskowych.

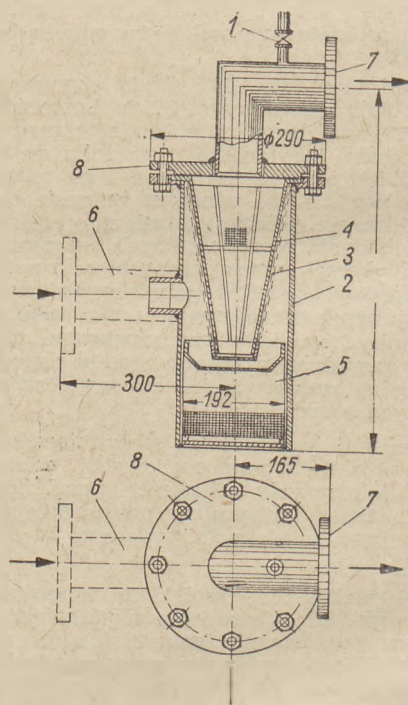
Celem uniknięcia przedostawania się zanieczyszczeń mechanicznych i wody do paliw, napełnianie wszystkich zbiorników powinno odbywać się tylko w sposób zamknięty. Pompy, przewody rurowe, węże spustowe i inne urządzenia służące do przepompowywania, przyjmowania i wydawania paliw płynnych powinny być całkowicie czyste, wolne od zanieczyszczeń mechanicznych. Szczególną uwagę należy zwrócić na przedostającą się zanieczyszczenia wraz z zasysanym powietrzem — z rur ssących i tłoczących, które zanurza się podczas przepompowywania do paliwa, podobnie jak to ma miejsce z nakrywami włazów zbiornikowych, otworów pomiarowych oraz otworów wlewowych beczek, garażówek i karnistów.

Wszelkie przyrządy pomiarowe, lejki, pompy i inny drobny sprzęt pomocniczy, należy po zakończeniu pracy przechowywać w zamkniętych skrzynkach lub szafach, celem zapobiegania zanieczyszczeniu się tego sprzętu. Części metalowe ulegające korozji należy okresowo oczyszczać i uwalniać od rdzy oraz zapobiegać jej tworzeniu się przez należyłą konserwację metalu.

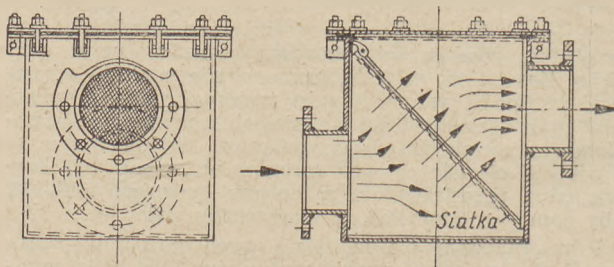
Zbiorniki przeznaczone na magazynowanie paliw muszą być okresowo czyszczone (co najmniej raz na rok), przy czym do ostatecznego usuwania wody i zanieczyszczeń ze zbiornika używać należy szmat nie strzępiących się, aby nie dopuścić do przedostawania się do paliwa włókien i nitek pochodzących z tych szmat.

Celem zapobiegania przedostawaniu się do paliwa pyłu, kurzu i piasku przenoszonego przez wiatr, wody deszczowej, śniegu — stosować należy wyłącznie naczynia wyposażone w wystarczająco szczelne nakrywy.

Zbiorniki magazynowe mogą komunikować się z otaczającą atmosferą wyłącznie przez zawory oddechowe wyposażone w odpowiednie siatki. Przyjmowanie paliw do stałych zbiorników magazynowych odbywać się może wyłącznie poprzez siatki filtracyjne wbudowane na stałe w sieć rurową tłoczącą. Takie zlewowe studzienki filtracyjne przedstawia rysunek nr 1 i 2.



Rys. 1. Studzienka zlewowa dla paliw płynnych z filtrem siatkowym. 1 — zawór odpowietrzający, 2 — obudowa, 3 — wkład z siatki filtracyjnej, 4 — szkielet siatki filtracyjnej, 5 — zbiornik dolny gromadzący zanieczyszczenia, 6 — kruciec wlotowy, 7 — kruciec wylotowy, 8 — pokrywa studzienki.

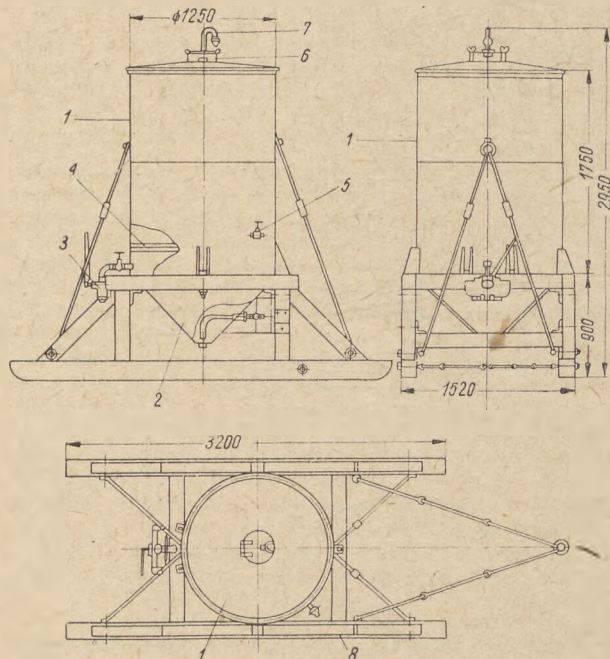


Rys. 2. Wstępny filtr dla olejów i ciężkich paliw.

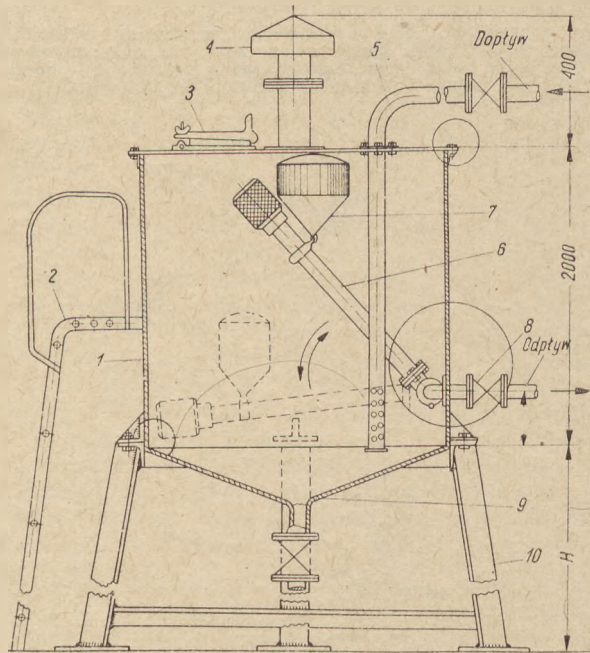
odstojniki o dnach stożkowych, tak jak pokazano je na rvs. nr 6 i 7.

Jest samo przez się zrozumiałe, że paliwo które raz przeszło zabieg odstawiania — należy chronić przed ponownym zanieczyszczeniem. Z tego powodu wydawanie paliwa oczyszczonego może następować do całkowicie czystych zbiorników przewoźnych lub autocystern. Wydawanie paliwa oczyszczonych do beczek nie jest wskazane z tego powodu, że oczyszczenie ich z mikroskopijnych zanieczyszczeń jest praktycznie trudne do wykonania, co nie wyklucza możliwości ponownego zanieczyszczenia paliwa.

Jest również oczywiste, że w czasie wydawania paliw do zbiorników paliwowych silników spalinowych,



Rys. 6. Przewoźny odstojnik do oleju napędowego o pojemności 2,42 m³. 1 — zbiornik-odstojnik, 2 — dno stożkowe, 3 — pompa do napełniania zbiornika z beczek, 4 — filtr siatkowy, 5 — zawór spustowy, 6 — wlot, 7 — rura oddechowa, 8 — płoty.



Rys. 7. Schemat stałego odstojnika do oleju napędowego, wyposażonego w płowakową rurę zasysającą. 1 — zbiornik, 2 — drabinka, 3 — wlot, 4 — rura do nalewania, 5 — rura ssąca, 6 — płowak, 7 — wylot, 8 — zawór wylotowy, 9 — dno stożkowe wraz z zaworem spustowym, 10 — obudowa.

należy je chronić przed ponownym zanieczyszczeniem. Paliwa należy wydawać poprzez lejki siatkowe, a nawet wskazane jest filtrowanie ich przez irche.

Mimo tych wszystkich ostrożności — zbiorniki paliwa silników spalinowych zarówno samochodowych, jak i traktorowych, z biegiem czasu zanieczyszczają się. Część tych zanieczyszczeń i wody jest porwana wraz z paliwem i osadza się na filtrach paliwowych wstępnych i wtórnych — skąd może być usunięta mechanicznie lub — co ma częściej miejsce przez wymycie w czystym paliwie.

Część zanieczyszczeń i przeważająca część wody zbierającej się w zbiorniku paliwa silnika wskutek „oddychania“ tego zbiornika — wydziela się w czasie postoju pojazdu na dnie zbiornika, a w czasie jego ruchu ulega ponownemu zmieszaniu się z paliwem. Nagromadzenie się wody i zanieczyszczeń w zbiorniku paliwa pozwala na ruch pojazdu tylko przy zamocowaniu zasysającej rurki paliwowej w pewnej znacznej odległości od dna zbiornika. Usprawnienie takie jest jednak niejednokrotnie niewystarczające i zmusza z konieczności do przeprowadzenia generalnego czyszczenia zbiornika paliwowego. Usuwanie wody i zanieczyszczeń wydzielonych w zbiornikach paliwowych powinno mieć miejsce nie rzadziej, niż raz w roku, przed rozpoczęciem się pory zimowej.

Oprócz omówionych już zanieczyszczeń mechanicznych obcego pochodzenia, zachodzić mogą wypadki, że mimo najdokładniejszego filtrowania olejów napędowych i jak najskrupulatniejszego magazynowania, powstają w tych paliwach osady nie mające charakteru zanieczyszczeń mechanicznych. Osady te mają różny wygląd: od jasnych wiotkich jakby pyłków aż do brunatnych kleistych mazi. Wydzieliny te nazywane są „mikroosadami“ lub też „tabakonami“. „Mikroosady“ są pyliste po odparowaniu paliwa i bardzo trudne do filtrowania. „Tabakonami“ nazywane są natomiast wydzieliny pierwotnie kleiste, które po odparowaniu paliwa i wysuszeniu przypominają wyglądem tabake.

Wydzieliny te są spowodowane cechami charakterystycznymi niektórych olejów napędowych (szczególnie syntetycznych) i powstają szczególnie w pierwszym okresie magazynowania paliwa, po czym następuje jego stabilizacja i wydzielanie się osadów ustaje.

Wydzielanie to może być również zaobserwowane przy zmieszaniu olejów napędowych różnego pochodzenia (np. olejów otrzymanych przez destylację ropy naftowej z olejem syntetycznym). W przypadkach takich należy bezwzględnie zastosować 96 godzinny okres odstawiania paliwa oraz jego następne filtrowanie przez tkaniny filtracyjne, tak jak to ma miejsce np. w filtrze NIMIS. Osady te poza tym rozpuszczają się przeważnie bardzo dobrze w benzolu, co pozwala na przeemycie filtrów paliwowych silnika w przypadkach wyjątkowych trudności i braku zamiennych wkładek filtracyjnych.

Możliwości powstawania „mikroosadów“ lub „tabakonów“ w przypadku konieczności mieszania olejów napędowych różnego pochodzenia (np. brak wolnej pojemności na olej innego pochodzenia), można z pewnym prawdopodobieństwem oznaczyć laboratoryjnie. Metody tych znaczeń nie są jeszcze ostatecznie opracowane.

F. Jantsch (inż. Franc Jantsch-Kraftostoffi Handbuch, Wyd. Franckhsche Verlagshandlung, Stuttgart 1941) zaproponował oznaczenie skłonności do wytrącania osadów przy mieszaniu różnych olejów napędowych przez wagowe określenie wydzielonego osadu, jaki powstaje po 24 godzinach przy zmieszaniu 5 g badanego oleju napędowego z 200 ml syntetycznego oleju napędowego RCH (Benzugsdieselkraftstoff der Ruhrchemie AG) w temperaturze pokojowej. Istnieją również propozycje określenia odporności olejów napędowych na wydzielanie osadów w czasie mieszania, na podstawie stwierdzenia zachowanej klarowności paliwa po upływie 24 godzin przy temperaturze 400 C względnie po podgrzewaniu paliwa przez 1 godzinę do temperatury 2000 C. Paliwo po ostudzeniu powinno pozostać również klarowne.

mgr inż. J. Solik

WŁODZIMIERZ WŁASIUŁ (Warszawa)

Profilaktyka przeciwpożarowa w garażach

Jest sprawą bezsporną, że z punktu widzenia ochrony przeciwpożarowej zabezpieczenie każdego obiektu, a więc i garażu, w pierwszym rzędzie zależy od rodzaju budownictwa oraz instalacji użytkowych, jakie zostały zastosowane w danym obiekcie. Jednakże za każdą sprawą stoi człowiek, od którego świadomości zależy czy potrafi uszanować i utrzyć majątek narodowy przed zniszczeniem. Jeżeli weźmiemy pod uwagę, że pożar jest największym złem, gdyż niszczy wszystko bezpowrotnie oraz czyha na każdą okazję, aby niespodziewanie wybuchnąć, to niewątpliwie uznamy za słusne zrobić wszystko, aby jak najwyższą podnieść świadomość człowieka w tym względzie.

Powstanie pożaru, którego sprawcą bezpośrednim lub pośrednim jest człowiek, wynika z: a) nieświadomości o możliwościach spowodowania pożaru; b) niedoceniania niebezpieczeństwa pożaru; c) lekceważenia niebezpieczeństwa pożaru; d) złe pojętej oszczędności w stosunku do zabezpieczenia obiektu; e) złej woli.

Z wyjątkiem ostatniego punktu, wszystkie inne mają swą źródło w nieświadomości. Z tego też tytułu profilaktyka przeciwpożarowa musi w pierwszym rzędzie uwzględnić ten moment i wypowiedzieć mu zdecydowanie walkę. W świetle powyższego słusznym będzie, jeżeli sprawę rozpatrzmy z uwzględnieniem następujących momentów: a) możliwości powstania pożaru; b) sposobów zabezpieczenia przed możliwością powstania pożaru; c) możliwości opanowania pożaru w zarodku; d) możliwości ewakuacji; e) możliwości walki z pożarem szkodowym.

Układ ten pozwoli nie tylko na teoretyczne poznanie niebezpieczeństwa pożarowego, ale i na praktyczne zastosowanie wskazań, które w konsekwencji pozwolą w wielu przypadkach uniknąć niebezpieczeństwa powstania pożaru, jak również pozwolą na zmniejszenie strat pożarowych.

A. MOŻLIWOŚĆ POWSTANIA POŻARU

Garaże samochodowe przeznaczone do przechowywania samochodów pracujących na paliwach płynnych, zgodnie z zarządzeniem Ministra Gospodarki Komunalnej z dnia 15 grudnia 1952 r., zaliczane są do trzeciej kategorii niebezpieczeństwa pożarowego. Niebezpieczeństwo to wynika ze stosowania takich cieczy łatwopalnych jak benzyna, benzol lub olej napędowy. Ciecze te zaliczane do łatwopalnych są tym niebezpieczniejsze, im łatwiej w czasie ich podgrzania ulegają odparowaniu, gdyż przy ich połączeniu z powietrzem tworzą mieszaniny wybuchowe.

Niebezpieczeństwo tworzenia się mieszanin wybuchowych występuje w pewnych określonych granicach zawartości tych par w powietrzu. Tak więc np.: dla benzolu od 1 do 8%, dla benzyny od 1 do 6,5%, zaś dla oleju napędowego od 2 do 3%. Wspomniane pary są cięższe od powietrza, zalegają niższe partie pomieszczeń, gromadzą się w zakamarkach podłogi i ustawionych maszyn, a tym samym są narażone na łatwe zapalenie.

W garażach samochodowych przeznaczonych do przechowywania samochodów napędzanych gazem sprężonym niebezpieczeństwo pożaru i wybuchu jest o wiele większe i groźniejsze w swoich skutkach. Do napędu samochodów bowiem używany jest gaz ziemny, kokso-wniczy i płynny, które — w przypadku ułatniania się — dają możliwości łatwego spowodowania pożaru, a w pomieszczeniach zamkniętych nawet eksplozji. Pożar czy wybuch w pomieszczeniach garażowych może być spowodowany oddziaływaniem ciepła zewnętrznego w postaci płomienia, żarzącego się papierosa, iskry elektrycznej, wyładowania elektryczności statycznej itp.

Następną z głównych przyczyn mogących spowodować pożar jest samozapalenie, któremu mogą ulec zaoliwione szmaty i czyszcziwo używane w garażach, jak również zaproszenie ognia w przypadku nie przestrzegania przepisów zabraniających palenia tytoniu.

B. SPOSOBY ZABEZPIECZAJĄCE PRZED MOŻLIWOŚCIĄ POWSTANIA POŻARU

Zasadniczym warunkiem zabezpieczenia pomieszczeń garażowych przed możliwością powstania pożaru jest zachowanie wzorowego porządku i czystości w tych pomieszczeniach, przestrzegania zakazu palenia tytoniu i niżej podanych przepisów.

1) Nie gromadzić i nie przechowywać w garażach jakichkolwiek materiałów palnych, zużytych dątek, zaoliwionych ubrań ochronnych, szmat, czyszcziwa itp.

2) Nie przechowywać w garażach zapasowych baniek z benzyną i smarów.

3) Nie dokonywać w garażach napraw, przy których zachodzi potrzeba użycia przyrządów wytwarzających ogień lub iskry.

4) Nie przeglądać silnika, gaźnika, zbiornika paliwa, pompy i przewodów doprowadzających paliwo przy równoczesnym użyciu otwartego ognia lub podczas palenia tytoniu.

5) Nie napełniać zbiornika benzyną przy nagrzanym silniku w pojazdach mających zbiorniki paliw umieszczone nad silnikiem.

6) Podczas napełniania zbiornika samochodowego benzyną należy zatrzymać silnik i wyjąć kluczyk od stacyjki.

7) Napełnienie i opróżnianie zbiornika odbywać się może tylko przy świetle dziennym lub elektrycznym w gazoszczelnej obudowie.

8) Rozlaną benzynę, naftę i oleje należy natychmiast zasypać piaskiem i uprzątnąć, a ślady powtórnie zasypać. Należy ponadto przestrzegać, aby piasek niezczyszczony paliwami płynnymi lub olejami nie był użyty do gaszenia powstałego pożaru. Do zasypywania rozlanych paliw czy oleju nie wolno używać trocin, gdyż oprócz ich łatwopalności mogą one ulec samozapaleniu.

9) Należy przestrzegać, aby silnik i wszystkie zespoły nie były zanieczyszczone po ich zewnętrznej stronie benzyną, ropą lub olejami.

10) Zbiorniki na paliwo oraz przewody paliwa, jak również bańki z zapasem, muszą być szczelne.

11) Należy przestrzegać aby instalacja elektryczna samochodu nie iskrzyła. Nie wolno jest zakładać bezpieczników topikowych o większym amperażu, niż wymaga tego instrukcja fabryczna — wszystkie styki i połączenia elektryczne powinny być dobrze docięnięte i utrzymywane w czystości. Jeżeli zachodzi potrzeba dokonywania naprawy w instalacji elektrycznej, to najpierw należy odłączyć główny przewód od akumulatora.

12) Należy pamiętać, aby nie zaglądać do akumulatora świecić zapalką, gdyż możemy spowodować wybuch wydzielającego się wodoru.

13) Należy przestrzegać, aby przewody wydechowe były szczelne, gdyż mogą one stać się przyczyną zapalenia pojazdu od spodu.

14) W okresie zimowym podgrzewanie silnika może być wykonywane wyłącznie przy pomocy gorącej wody lub ciepłego powietrza.

15) Kanały naprawcze mogą być oświetlone tylko za pomocą gazoszczelnych lamp elektrycznych zamontowanych trwale. Ręczne lampy przenośne używane w garażu muszą mieć gazoszczelną armaturę z kloszem ochronnym osłoniętym drucianą siatką, przy czym w kanałach naprawczych nie wolno umieszczać wyłączników i gniazdek na wtyczki.

16) Przewody giętkie ruchome, które mogą być układane w garażu, muszą być tak prowadzone, aby nie były narażone na uszkodzenia oraz aby nie były powodem potknięcia się kierowcy.

17) Odprowadzanie gazów spalinowych na zewnątrz garażu powinno odbywać się za pośrednictwem rury przylegającej ściśle do rury wydechowej silnika. Przewodów odprowadzających gazy spalinowe nie wolno włączać w przewody kominowe lub wentylacyjne.

18) Przy pojazdach o napędzie gazem należy jak najczęściej sprawdzać szczelność instalacji. Uchodzenie gazu można poznać po jego syczeniu, zapachu oraz przez namydlenie instalacji wodą z mydłem i ukazywanie się baniek mydlanych w miejscu nieszczelności.

19) Przy stwierdzeniu nieszczelności butli, zaworu, instalacji, manometru lub reduktora, należy zamknąć zawór główny i zawory na butlach po czym odstawić samochód do warsztatów naprawczych.

20) Przed uruchomieniem silnika przestawionego na napęd gazem należy drzwi garażu całkowicie otworzyć — celem dokładnego przewietrzenia, a dopiero potem wolno jest uruchomić silnik.

C. MOŻLIWOŚĆ OPAKOWANIA POŻARU W ZARODKU

Każdy pożar, z wyjątkiem mieszanin wybuchowych, może być w jego początkowym stadium bez trudu ugaszony przez jednego człowieka. Ale gdy w odpowiednim dla danego materiału czasie, zależnym od szybkości spalania, pożar nie zostanie zlokalizowany, wówczas przeradza się on w pożar szkodowy, do ugaszenia którego potrzebne już jest użycie odpowiedniej ilości ludzi, odpowiedniego sprzętu i środków gaśniczych.

Należy tutaj dodać, że mimo wprowadzenia do akcji większych sił, szkody spowodowane pożarem rozszerzonym zawsze będą znaczne.

Aby temu zapobiec, wszystkie pojazdy mechaniczne oraz pomieszczenia garażowe muszą być zaopatrzone w odpowiedni sprzęt przeciwpożarowy podręczny i środki gaśnicze, zaś kierowcy i obsługa garaży powinna być dokładnie zapoznana ze sposobem walki z pożarem w zarodku oraz z posługiwaniem się tym sprzętem i środkami gaśniczymi.

Jeżeli chodzi o zabezpieczenie pomieszczeń garażowych, to do najprostszych środków gaśniczych zaliczyć należy piasek, który używany będzie do gaszenia rozlanych cieczy łatwopalnych, jak również z braku innych środków gaśniczych do zasypywania palących się silników.

Według norm z zakresu zabezpieczeń w pomieszczeniach garażowych powinny być ustawione skrzynie z suchym mialkim piaskiem o pojemności 0,5 m³ piasku na każde 50 m² powierzchni pomieszczenia. Na zewnątrz pomieszczenia garażowego obok każdej bramy wyjazdowej powinny być ustawione takie skrzynie z piaskiem o pojemności 1 m³ piasku. Skrzynie powinny być wyposażone w dwie łopaty (szufle).

Następnym sprzętem używanym na terenie garaży są gaśnice i kocy azbestowe. Jeżeli chodzi o gaśnice, to mogą być używane gaśnice śniegowe lub tetrowe, zaś kocy azbestowe powinny mieć wymiary nie mniejsze niż 1,5 × 1,5 m. Potrzebną ilość gaśnic i koców azbestowych należy ustalać następująco:

a) każdy pojazd mechaniczny powinien być wyposażony w 1 gaśnicę i 1 koc azbestowy;

b) w garażu, w którym parkowanie odbywa się w osobnych, wydzielonych boksach, na każdy boks należy przydzielić 1 gaśnicę i 1 koc azbestowy;

c) w garażu, w którym parkowanie odbywa się w hali ogólnej, na każde 6 samochodów należy przydzielić 1 gaśnicę co najmniej 10 litrową oraz 2 kocy azbestowe;

d) w garażach zbiorowych, gdzie na jednej hali jest parkowane więcej niż 20 samochodów, należy przewidzieć na każde 20 samochodów 1 agregat pianowy przenośny.

Przy dużych parkach samochodowych nie wyklucza się potrzeby stosowania stałych urządzeń gaśniczych o dużych wydajnościach jak np.: wodociągi pianowe czy też instalacje tryskaczowe pracujące na czterochloru węgla. Konieczność instalacji stałych, ze względu na ich koszt, musi być określona każdorazowo przez organa ochrony pożarowej — po dokładnej analizie niebezpieczeństwa pożarowego, dokonanej na miejscu.

Z pośród najczęściej występujących pożarów na terenie pomieszczeń sprzętu silnikowego, należy wymienić samozapalenie się zaoliwionych szmat i czyściwa pozostawionych w pomieszczeniu, następnie zapalenie

się silnika — najczęściej od wadliwej instalacji elektrycznej.

Jeżeli chodzi o gaszenie palących się silników, to najłatwiej jest je ugasić przy pomocy gaśnicy, zamakając uprzednio dopływ paliwa i zatrzymując silnik.

W przypadku gdy samochód nie jest wyposażony w gaśnicę, należy — po zamknięciu dopływu paliwa — zarzucić na płonący silnik koc azbestowy i dobrze go docisnąć do silnika, aby uniemożliwić dostęp powietrza. Jeżeli zbiornik paliwa znajduje się w bezpośredniej bliskości silnika należy go okryć kocem azbestowym, a z braku koca jakąkolwiek mokrą tkaniną.

Jako ostateczność do gaszenia silnika można użyć piasku. Nie należy natomiast używać wody i śniegu, gdyż nie tylko nie dadzą one żadnego efektu gaśniczego, ale mogą jeszcze spowodować pęknięcie bloku cylindrowego czy też głowicy.

Jeżeli pożar samochodu powstał w garażu, w którym umieszczone są inne samochody, to należy płonący samochód jak najszybciej wyprowadzić na otwartą przestrzeń i ustawić go tak, aby prąd powietrza kierował płomień na otwartą przestrzeń i utrudnił przerzucenie się ognia na cały samochód, a w szczególności na zbiornik z paliwem.

Trudniejszą do ugaszenia jest paląca się opona, gdyż zarzewie ognia tkwi często dosyć głęboko w warstwach środkowych opony, gdzie dotarcie środka gaśniczego jest często niemożliwe. Do gaszenia palącej się opony można użyć gaśnicy, wody, błota lub piasku.

W przypadku zapalenia się opony na samochodzie w czasie jazdy należy natychmiast zdjąć koło z samochodu i odsunąć je na dostateczną odległość, aby nie zagrażała ona zapaleniem się samochodowi, polewać wodą aż do ostygnięcia — pozwalającego na zdjęcie opony z obręczy. Zdjętą oponę należy zanurzyć całkowicie w wodzie na przeciąg co najmniej jednej godziny, aby spowodować ugaszenie wewnętrznych ognisk. Jednakże nawet po takim sposobie gaszenia należy zwracać na tą oponę szczególną uwagę, gdyż może zaistnieć wypadek ponownego jej zapalenia się.

Często zdarzają się przypadki zapalenia się instalacji elektrycznej w samochodzie. W tym przypadku, należy najpierw odłączyć główny przewód od akumulatora, a następnie przystąpić do gaszenia ognia.

D. MOŻLIWOŚCI EWAKUACJI

Pomieszczenia garażowe w swej specyfice pożarowej mają to do siebie, że oprócz pożarów, które można z łatwością ugasić w zarodku, mogą powstać pożary o gwałtownym rozszerzeniu się, a nawet możliwościach wybuchu. Z tych też względów w każdym przypadku należy się liczyć z koniecznością przeprowadzenia ewakuacji oraz używania do akcji ratowniczej jednostek interwencyjnych straży pożarnej.

Dla ułatwienia przeprowadzenia ewakuacji zagrożonych pojazdów mechanicznych na zewnątrz garażu należy przewidzieć umieszczanie bosaków, przy pomocy których można będzie wyciągać samochody do których dostęp byłby niemożliwy. Przy garażach pojazdów ciężkich, wyciągnięcie których nie jest możliwe przy pomocy bosaków, należy przewidzieć kotwice z łańcuchami — celem umożliwienia ich wychłowania.

Jest rzeczą jasną, że aby można było jak najszybciej ewakuować zagrożone samochody musi być dostateczna ilość bram ewakuacyjnych. Niezależnie od tego pojazdy na stanowiskach muszą być zawsze ustawione przodem do wyjazdu oraz nie mogą mieć zaciśniętych hamulców, ani zamkniętych na klucz drzwi i kierownicy.

Jeżeli samochody są ustawione na dziedzińcu, to należy pamiętać, aby były one ustawione rzędem w kierunku bram wyjazdowych, co pozwoli na opuszczenie dziedzińca bez straty czasu.

E. MOŻLIWOŚCI WALKI Z POŻAREM SZKODOWYM

Przeszkoleni kierowcy i obsługa garażu oraz przestrzeganie przepisów przeciwpożarowych i zabezpieczenie w podręczny sprzęt i środki gaśnicze, dają bardzo

dużą gwarancję bezpieczeństwa, jak również ugaszenia powstałych pożarów w zarodku. Jednak należy się zawżesz liczyć z możliwością rozszerzenia się powstałego pożaru do takich rozmiarów, że jego ugaszenie w fazie początkowej nie będzie możliwe. Z tych też względów konieczne się staje rozważanie, który ze sposobów rozwiązania walki z pożarem szkodowym będzie najbardziej właściwym dla danych warunków miejscowych.

Jest rzeczą bezsporną, że opanowanie powstałego pożaru zależy w dużej mierze od szybkości przystąpienia do akcji gaśniczej, a wobec tego jednym z podstawowych warunków jest właściwe rozwiązanie systemu łączności i alarmowania jednostek interwencyjnych straży pożarnych. Z tych też względów każdy budynek garażowy powinien posiadać sprawnie i niezawodnie działające urządzenie, pozwalające na natychmiastowe wezwanie pomocy.

Do najprostrzych środków zaliczamy telefon, który powinien być umieszczony w łatwo dostępnym o każdej porze miejscu. Przy małych garażach może wystarczyć jeden telefon, a przy większych może zająć potrzeba instalowania ich w większej ilości.

Do najbardziej skomplikowanych, ale jednocześnie bardziej niezawodnych w swym działaniu zalicza się urządzenie specjalne elektrycznej sygnalizacji alarmowej pożarowej lokalnej, działającej automatycznie w przypadku powstania pożaru i podwyższenia się temperatury w danym pomieszczeniu.

Urządzenia automatyczne są tam pożądane, gdzie istnieją duże ilości przechowywanych maszyn przy jednoczesnym braku dozoru w pewnych okresach doby. Eliminują one potrzebę dozoru przez ludzi, z tych też względów w wielu przypadkach są niezastąpione.

Jeżeli chodzi o siły interwencyjne, to zaliczyć do nich należy najbliższą miejską zawodową straż pożarną, z którą zawsze powinna istnieć łączność oraz własne jednostki straży pożarnych, których liczebność, wyposażenie oraz stan organizacyjny uzależniony jest od warunków miejscowych, które powinny być dokładnie przeanalizowane.

Na zakończenie należy dodać, że niezależnie od tego, czy na danym terenie jest zorganizowana zawodowa straż pożarna, czy też nie, z obsługi garażowej należy w każdym razie zorganizować grupę składającą się z kilku lub kilkunastu ludzi — w zależności od liczebności obsługi. Grupa ta powinna być specjalnie przeszkolona i stanowić powinna grupę samoobrony wchodzącej do akcji gaśniczej jeszcze przed przybyciem straży pożarnej. Z chwilą przybycia straży, grupa samoobrony podporządkowuje się prowadzącemu akcję, który wykorzystuje ją jako wsparcie dla własnej jednostki.

Wł. Własiuk

KSIAŻKI NADESŁANE

W. N. Bielyszew, W. J. Borysow, A. A. Lipgart, A. D. Proswirin i G. K. Sneider — **Samochód GAZ-51**. Tłumaczenie wydane przez Wydawnictwa Komunikacyjne 1954 r. str. 452 rys. 270 cena 34 zł.

Dobrze się stało, że Wydawnictwa Komunikacyjne zdecydowały wydać tłumaczenie tak wartościowej książki jak jest „Samochód GAZ-51”. Autorzy jej to wybitni specjaliści z dziedziny samochodownictwa, odznaczani wielokrotnie premiami stałnowskimi za swą działalność na tym polu. Praca ich omawiająca bardzo szczegółowo i wszechstronnie konstrukcję i działanie poszczególnych zespołów jak również sposób najwłaściwszej obsługi i regulacji oraz naprawy uszkodzeń, lub niedomagań poszczególnych części czy zespołów jest jedną z pierwszych w Związku Radzieckim tak gruntownie przygotowaną przez poszczególnych specjalistów z każdej dziedziny.

Sposób opracowania książki przez kolektyw autorów okazał się korzystny i jest stosowany coraz częściej. Drugie wydanie tej książki, jakie było podstawą tłumaczenia, jest poważnie rozszerzone i uzupełnione w stosunku do pierwszego.

Sam temat książki jest obecnie bardzo aktualny u nas ze względu na to, że nasz transport, wyposażony jest w po-

ważnym procencie w samochody GAZ-51, a uruchomiona przed trzema laty w Fabryce Samochodów Ciężarowych w Lublinie produkcja „Lublinów” powiększa ten procent z miesiąca na miesiąc.

Aby osiągnąć duże przebiegi na samocnodzie nie wystarczy, aby jego jakość była wysoka. W dużym stopniu przebieg samochodu zależy od kierowcy, który powinien dobrze znać swój samochód. Wiadomości te kierowca GAZ'a lub Lublina posiadzie, jeżeli zapozna się dokładnie z niniejszą książką.

Całość książki podzielona została przez autorów na opisy konstrukcji budowy i działania poszczególnych zespołów czy układów oraz na zalecenia odnośnie ich napraw i eksploatacji.

Jako pierwszy omówiono silnik, a w nim układ korbowy, układ rozrządczy, system smarowania, układ przewietrzania skrzyni korbowej, układ chłodzenia i zawieszania silnika. Celowym było podanie nie tylko rozwiązań konstrukcyjnych najnowszych, ale dla wygody użytkowników autorzy opisali zmiany konstrukcyjne, jakie zostały wprowadzone w poprzednich latach. Rozdział ten został zilustrowany rysunkami przekrojów silnika i widoków zarówno silnika jak i charakterystycznych jego części. Układ smarowania zaopatrzone w wykazy olei zastępczych lub mieszanin jakie można użyć w zamian olei typowych.

Wydanie krajowe zawiera jako uzupełnienie tabelę olei zastępczych i mieszanin wg CPN zalecanych przez FSC do samochodów Lublin. Oczywiście należy je również stosować do samochodów GAZ-51.

Jako dalszy ciąg wiadomości o silniku autorzy podają uwagi o naprawie silnika polegającej bądź na wymianie części zużytych bądź na regeneracji. Bardzo wartościową jest tablica 8, która zawiera dopuszczalne wielkości luzów przewidzianych przez fabrykę, zapewniających wystarczającą dobrą pracę silnika. Przekroczenie tych luzów jest powodem do naprawy silnika. Tablica 12 bardzo obszerna zawiera wymiary i tolerancje poszczególnych połączeń w silniku jak: tłok, — cylinder, tulejka korbowodu — sworznie tłokowy, itp. W rozdziale omawiającym naprawy poszczególnych części silnika autorzy podają rysunki oraz technologię części wraz ze szczegółowym składem i własnościami materiałów wyjściowych. Daje to rzeczywistą możliwość wykonania tych części w przypadku braku części zamiennych.

Opisy napraw zawierają różne metody od prostej wymiany do samodzielnego wykonania części lub np. sposób odlewania panewek. Rozdział o silniku uzupełnia instrukcja docierania silnika po naprawie.

W rozdziale „układ zasilania” prócz wiadomości o paliwach bardzo szeroko potraktowany jest opis działania gaźnika poparty schematami. Daje on możliwość zrozumienia do najdrobniejszych subtelności pracy gaźnika oraz najwłaściwszego zestawienia zapewniającego dobrą pracę silnika, przy jednoczesnym oszczędnym zużyciu paliwa.

Układ napędowy zawiera opisy konstrukcji regulacji i usuwanie niesprawności sprzęgła, skrzynki biegów, wałów napędowych i tylnego mostu ze szczególnym uwzględnieniem regulacji przekładni głównej.

Rozdział omawiający zawieszenie i układ jezdny zawiera wskazówki do naprawy ramy oraz sposoby sprawdzania prostoliniowości i równoległości podłużnic. Opisy zawieszenia uzupełnione są opisem nowego rozwiązania resorów przednich, jakie w ubiegłym roku zostały wprowadzone do produkcji. Bardzo szczegółowo omówiono budowę i zasady pracy amortyzatora oraz jego naprawy.

Jako ostatni z zespołów podwozia omówiono układ kierowniczy i hamulcowy a w nim regulację przekładni kierowniczej, obsługę układu hamulcowego oraz sposoby właściwego zakładania nowych okładzin ciernych i sposób kielichowania rurek hamulcowych.

W następnym rozdziale omówiono szczegółowo instalację elektryczną wysokiego i niskiego napięcia. Każdy agregat elektryczny omówiono osobno podając metody badania prawidłowości pracy. Zwrócono uwagę specjalnie na sposób regulacji i ustawienie regulatora prądnic — co wielokrotnie sprawia w eksploatacji dużo kłopotu, a w literaturze na ogół brak na ten temat wiadomości. Następnie omówiono wskaźniki — w tym szybkościomierz z licznikiem kilometrów, czujnik i wskaźnik temperatury wody chłodzącej, czujnik i wskaźnik ciśnienia oleju oraz

wskaźnik poziomu paliwa i amperomierz. Osobno podano opis działania wycieraczki podciśnieniowej.

Przed zakończeniem poświęcono kilka słów nadwoziu i wyposażeniu samochodu, po czym w ostatnim rozdziale podano uwagi do eksploatacji samochodu w różnych warunkach atmosferycznych. Rozdział ten jest bardzo szeroko instrukcją obsługi samochodu i zawiera na końcu kartę smarowania samochodu GAZ-51 i samochodu Lublin.

Dane odnośnie samochodu Lublin zaczerpnięte są z materiałów publikowanych przez Fabrykę Samochodów Ciężarowych w Lublinie.

Całość książki jest bogato ilustrowana rysunkami, które wielokrotnie pomogą czytelnikowi w jego pracy zawodowej. Książka ze względu na swój temat i sposób ujęcia oraz na cenne wiadomości w niej zawarte powinna znaleźć się w rękach wszystkich kierowców, majstrów i pracowników służby transportowej mających w swoim taborze samochody GAZ-51 i Lublin.

mgr inż. Roman Skwarek
PSC Lublin

KRONIKA TRANSPORTOWCA

DLA UCZCZENIA XXXVII ROCZNICY WIELKIEJ REWOLUCJI PAŹDZIERNIKOWEJ

Załoga Ekspozytury PKS w Lesznie Wlkp. w celu nawiązania bliższej łączności i dalszej bezpośredniej wymiany doświadczeń — skierowała list do kierowców samochodowych w Leningradzie następującej treści:

„Z okazji XXXVII rocznicy Wielkiej Rewolucji Październikowej, która dokonała zasadniczego przełomu w historii ludzkości, która wskrzesiła ruch wyzwolenczy proletariatu światowego, która wprowadziła zasadniczy przełom w życiu codziennym i tradycjach, kulturze i ideologii mas wyzwolanych całego świata, która otworzyła nową kartę w dziejach narodu polskiego — załoga pracowników Ekspozytury Towarowej Państwowej Komunikacji Samochodowej w Lesznie przesyła Wam, jak również całemu narodowi radzieckiemu — serdeczne pozdrowienia i życzy dalszych sukcesów w twórczej pracy pokojowej i wyzwolenczej narodów uciskanych.

Dzięki zwycięskiej rewolucji w Waszym kraju uzyskaliśmy wyzwolenie z ucisku kapitalistycznego.

Dzięki Armii Radzieckiej uzyskaliśmy wyswobodzenie z jarzma niewoli faszystowsko - hitlerowskiej.

Dzięki Wam i pomocy Waszego narodu potrafiliśmy odzyskać nasz kraj ze zniszczeń wojennych.

Dzięki Waszej pomocy powstały w naszej ojczyźnie nowe fabryki samochodów ciężarowych i osobowych, powstał ciężki przemysł i inne zdobycze.

Między naszymi krajami rozwija się coraz szersza wymiana doświadczeń, coraz żywsza współpraca kulturalna, łączy nas coraz bliższe i coraz głębsze współdziałanie we wszystkich dziedzinach życia z wielkim pożytkiem dla obu naszych narodów. Łączy nas przyjaźń, która wynika ze wspólnych dążeń, wspólnych zainteresowań i wspólnej walki o wyzwolenie narodowe i zabezpieczenie pokoju.

Stosując stachanowskie metody Waszych nowatorów, racjonalizatorów i przodowników pracy, jak również metodę inż. Kowalewa, Korabielnikowej, Zandarowej i innych — potrafiliśmy:

- przedterminowo wykonać plan operacyjny I półrocza 1954 roku i osiągnąć jego wykonanie w 103,98 proc.;
- zaoszczędzić 1,56 litra paliwa na 100 kilometrów przebiegu;

- zwiększyć przebieg opon w ciągu półrocza o 67,68 proc. ponad normę;

- przedłużyć przebieg międzynaprawczy pięciu silników samochodowych do narawy głównej o 20,79 proc. ponad normę, co równa się całkowitemu przebiegowi jednego silnika samochodowego, dając oszczędności w wysokości 29.460 zł.

W celu dalszego pogłębienia przyjaźni i uzyskiwania coraz to lepszych wyników w pracy naszej dla dobra obu

naszych narodów — pragniemy nawiązać z Wami bliższą łączność i dalszą bezpośrednią wymianę doświadczeń w dziedzinie pracy kierowców towarowych.

W X rocznicę powstania Towarzystwa Przyjaźni Polsko - Radzieckiej i trwającego w Polsce Miesiąca Pogłębiania Przyjaźni Polsko - Radzieckiej — pracownicy Ekspozytury Towarowej PKS w Lesznie Wlkp. przesyłają Waszemu kołu TPP-R gorące i serdeczne pozdrowienia, życząc członkom Waszego koła dalszych nowych osiągnięć w pracy zawodowej, społecznej i politycznej nad pogłębieniem przyjaźni i zacieśnienia stosunków radziecko-polskich w drodze wymiany doświadczeń“.

B. Maik

ŹRÓDŁA OBNIŻKI KOSZTÓW WŁASNYCH W TRANSPORCIE SAMOCHODOWYM

Realizacja uchwał III Zjazdu Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej o obniżce kosztów własnych — znajduje szerokie zastosowanie w transporcie samochodowym, jeśli wszystkie obowiązujące w tej dziedzinie gospodarki narodowej zarządzenia, regulaminy i instrukcje — będą ściśle przestrzegane.

Należy pamiętać, że transport samochodowy to nie tylko samochód i kierowca, ale zespół pojazdów drogowych z obsługą eksploatacyjno-techniczną i zapleczem technicznym przygotowanym do przeprowadzania obsługi i napraw, łącznie z garażami.

Należy również pamiętać, że zadaniem transportu samochodowego jest sprawne i ekonomiczne zsynchronizowanie pracy człowieka i maszyny do produkcji usług transportowych.

Nie ulega wątpliwości, że wszyscy pracownicy transportu samochodowego i kierownicy lub dyrektorzy przedsiębiorstw — znają obowiązujące przepisy eksploatacyjne, jednakże eksploatacja taboru samochodowego często odbywa się wbrew tym przepisom i z zasady pod wąskim kątem egoistycznie pojmowanych interesów przedsiębiorstwa.

Wydaje się, że zasadniczą przyczyną tego stanu rzeczy jest fakt, iż poza PKS i nielicznymi branżowymi przedsiębiorstwami transportowymi — wszystkie jednostki transportu samochodowego różnych przedsiębiorstw, instytucji i zakładów, przeważnie pracują bez żadnego rozrachunku gospodarczego, czyli nie analizują kosztów eksploatacyjnych, które jako włączone do ogólnej puli wydatków lub wartości przerobu przedsiębiorstwa są nieuchwytnie.

W takich jednostkach transportowych stale występują zjawiska będące wynikiem ukrytych rezerw przewozowych jak: 1) zbędne przejazdy; 2) puste przebiegi; 3) niewykorzystanie ładowności pojazdów; 4) przewozy, mogące być wykonane koleją lub innym tańszym środkiem przewozowym; 5) nieuzasadnione gospodarczo przewozy samochodami na odległość ponad 50 km; 6) brak troski o tabor samochodowy i marnotrawstwo sprzętu i wyposażenia.

Analogicznie częsty brak jakiegokolwiek zaplecza technicznego dla obsługi technicznej posiadanego taboru samochodowego — powoduje, że przeglądy techniczne i konserwacja przeważnie nie są przeprowadzane, a w rezultacie tego: 1) posiadany tabor posiada minimalną gotowość techniczną; 2) samochody są eksploatowane z nieczynnymi licznikami; 3) naprawy bieżące są niedbale wykonywane; 4) występuje nadmierne zużycie paliwa i oleju; 5) opony skutkiem pracy przy niewłaściwym ciśnieniu szybko się zużywają; 6) i co najważniejsze — żywotność pojazdów w okresie międzynaprawczym zostaje skrócona.

Wykazane niedomagania z reguły występują tam, gdzie o pracy transportu nie decydują fachowi, wyszkoleni pracownicy transportowi.

Często kierownicy przedsiębiorstw nie licząc się z kosztami eksploatacyjnymi i traktując transport jako wygodną usługę — zlecają dorywcze przewozy, wprowadzając przez to bezplanową gospodarkę transportową.

Zawsze jest coś opóźnione, stale trzeba coś pilnie przebiec, każda dostawa materiałów jest terminowa — czyli uważa się, że po to jest transport, aby bez względu na ko-

szty, odległość, ciężar i przestrzenność — przewozy wykonywał.

Jest rzeczą zrozumiałą, że sporadycznie mogą zaistnieć takie przewozy, jednak nie może to być zasada.

W takich jednostkach transportowych — rola pracowników (transportu) sprowadza się do biernego wykonywania zleceń zwierzników przedsiębiorstw i do sporządzania sprawozdań.

Stanowisko i uświadomienie pracowników transportu stają się bezprzedmiotowe, a planowanie operatywne — fikcją.

Jedynym rozwiązaniem tego problemu jest objęcie wszystkich jednostek transportowych wewnętrznym rozrachunkiem gospodarczym, gdyż tylko rachunki i zestawienia kosztów przewozowych mogą wykazać każdemu przedsiębiorstwu — jak duże sumy pochłania nieplanowa i partyzancka gospodarka transportowa.

Również tylko w ten sposób można zmusić przedsiębiorstwa do przewidywania i planowania przewozów materiałowych, a nie nadrabiania własnym transportem wszelkich na tym odcinku zaniedbań.

Z drugiej strony jednostka transportowa o własnym rozrachunku gospodarczym będzie musiała wszelkie wynikiające z planu przedsiębiorstwa przewozy — należycie i operatywnie planować, przestrzegać obowiązujących przepisów eksploatacyjnych i otoczyć należytą opieką i obsługą techniczną posiadany tabor i sprzęt samochodowy.

Również gospodarka ogumieniem, częściami zamiennymi i co najważniejsze — paliwem, przybierze inne i korzystniejsze formy niż dotychczas.

Niestety tak już jest, że tam gdzie nie ma realnego planu i należytej kontroli z wykonania go, to nawet najłajniejsze ustosunkowanie się i uświadomienie pracowników jest niewystarczające.

Efekty wynikające z własnego rozrachunku gospodarczego jednostek transportowych, będą następujące:

- 1) wzrost świadomości wszystkich pracowników transportu o doświadczeniach, jakie ponosi państwo w wyniku nieplanowej i marnotrawnej gospodarki transportowej;
- 2) wyzwolenie ukrytych rezerw transportowych;
- 3) operatywne i realne planowanie potrzeb przewozowych przedsiębiorstw;
- 4) dążenie do maksymalnego wykorzystania taboru transportowego;
- 5) troska i należyta opieka techniczna nad posiadany tabor;
- 6) zapobiegliwość w kierunku zabezpieczenia transportu w części zamienne, ogumienie, wyposażenie, itp.
- 7) zmniejszenie do minimum przestoju taboru w naprawach bieżących i podniesienia przez to gotowości technicznej;
- 8) przestrzeganie terminów przeprowadzania konserwacji i obsługi technicznej, a przez to zwiększenie żywotności taboru i przebiegów międzynaprawczych;
- 9) zaostrożona kontrola eksploatacyjna i sankcje w stosunku do winnych złego wykorzystania taboru;
- 10) premie w zależności od osiągnięć eksploatacyjnych, a nie jak dotychczas od ogólnego wykonania planów przez przedsiębiorstwo.

Reasumując należy stwierdzić, że przedsiębiorstwa posiadające tabor samochodowy powinny przeanalizować dotychczasową gospodarkę tym taborem pod kątem założeń ekonomicznych oraz podniesienia jej na wyższy poziom eksploatacyjny. Równocześnie — celem obniżenia kosztów własnych transportu — powinny one organizować własne „Bazy Transportowe“ z odpowiednio postawionym zapleczem technicznym, na pełnym wewnętrznym (własnym) rozrachunku gospodarczym.

Adolf Sinkiewicz (Kielce)

NARADA EKSPLOATACYJNA W CZ PKS

We wrześniu br. odbyła się w CZ PKS narada Z-ców Dyrektorów Zarządów Okręgowych PKS d/s eksploatacji. Jednym z głównych celów narady było ustalenie wytycznych w celu podniesienia jakości usług w zakresie komunikacji autobusowej, towarowej i spedycji.

W referatach, jak też w toku przeprowadzonej dyskusji, zostało stwierdzone, że pomimo wykonywania planów eksploatacyjnych oraz stałego wzrostu wydajności — jakość świadczonych usług ulega pogorszeniu. Jednocześnie

plany nie są wykonywane w pełnym asortymencie (we wszystkich wskaźnikach), co powoduje m. in. zmniejszenie się efektów finansowych (opóźnienie cyklu inkasowego i związane z tym trudności i koszty bankowe, częściowe zanieżenie planów kosztów i akumulacji).

Uczestnicy narady wysunęli cały szereg postulatów w odniesieniu do: a) zapewnienia planowych dostaw taboru; b) ustalenia niektórych wskaźników planowych w zależności od realnych możliwości na poszczególnych terenach; c) zabezpieczenie właściwych warunków dla personelu mającego decydujący wpływ na wyniki pracy eksploatacji (kierowcy autobusów, dyspozytorzy ruchu towarowego, ekspedienty spedycyjni i in.).

Niezależnie od tego omówiono cały szereg przykładów właściwego i wszechstronnego rozwiązania poszczególnych zagadnień w terenie, pomimo występujących trudności. Tak więc na terenie Zarządu Okręgu Wrocławskiego PKS wprowadzono współzawodnictwo między pionem eksploatacyjnym i technicznym, co przyczyniło się do podniesienia współczynnika gotowości technicznej, jak również do polepszenia wykorzystania taboru przez eksploatację. Na terenie Zarządu Okręgu Gdańskiego uzyskano znaczny wzrost wydajności pracy taboru towarowego, zaś Zarząd Okręgu Bydgoskiego uporządkował w sposób zadowalający sprawę czystości autobusów, poczekalni i przysłanek, co przyczyniło się do polepszenia jakości usług na odcinku komunikacji autobusowej. W okręgu tym doprowadzono ponadto do skrócenia do minimum cyklu inkasowego itp.

Wysunięte na naradzie wnioski zmierzają do podniesienia jakości usług, usprawnienia organizacji pracy, asortymentowego wykonywania planów eksploatacyjnych i obniżki kosztów własnych.

Wł. Węgielek

PODSUMOWANIE WYNIKÓW WSPÓŁZAWODNICTWA O TYTUŁ NAJLEPSZEGO KLUBU TiR W PKS

Po szczegółowej analizie osiągnięć Klubów Techniki i Racjonalizacji w I półroczu br. w PKS — Komisja przy udziale przedstawicieli Zarządu Głównego Zw. Zaw. Prac. Transp. Drog. i Lotn. przyznała następującą kolejność miejsc:

I miejsce — Klub TiR Ekspozytury Osobowej w Łodzi.

II miejsce — Klub TiR Ekspozytury Osobowej w Warszawie.

III miejsce — Klub T i R Ekspozytury Osobowej w Bydgoszczy.

IV miejsce — Klub TiR Ekspozytury Osobowej w Białymstoku - Białej.

V miejsce — Klub TiR Ekspozytury w Kłodzku.

Kluby techniki i racjonalizacji w pierwszych dwóch ekspozyturach wykazują rytmiczną pracę i swymi osiągnięciami przyczyniły się w dużym stopniu do uzyskania wysokiego współczynnika gotowości technicznej taboru. To zadecydowało o uzyskaniu czołowych miejsc.

Wręczenie proporc i nagród zwycięskiemu klubowi w Łodzi odbyło się w dniu 4 września na uroczystej aka-



Zwycięski zespół Klubu TiR Ekspozytury Osobowej PKS w Łodzi.

demii. Na tej akademii wręczono nagrody i dyplomy przyznane przez Zarząd Główny Związku Zawodowego następującym pracownikom zwycięskiego zespołu: tow. Bolesławowi Jakmanowi, Tadeuszowi Huelowi i Henrykowi Misiakowi — aparaty radiowe, Tadeuszowi Wojtasikowi — zegarek; Feliksowi Jezierskiemu i Stanisławowi Kędziarskiemu — portfele; Edwardowi Komorowskiemu — oraz Stanisławowi Domańskiemu kierownikowi kornórki wyłazaczności w Zarządzie Okręgu PKS — teczki; Andrzejowi Grzymskiemu, Zenonowi Kowalskiemu i Wiktorowi Wilkowi oraz wszystkim poprzednio wymienionym wręczono dyplomy.

W dniu 16 września br. przedstawiciel Zarządu Głównego wręczył nagrody rzeczowe i dyplomy wyróżnienia dla zespołu klubu TiR przy Ekspozyturze Osobowej w Warszawie. Nagrody te otrzymali: tow. tow. Tarkowski Czesław — radioaparat, Muraszew Teodor — zegarek, Gniadek Bronisław — teczkę; Frumentowicz Stanisław — portfel, Kowal Henryk i Wójcik Franciszek oraz poprzednio wymienieni dyplomy.

W. Lubnicki

PREMIOWANIE KONDUKTORÓW TOWAROWYCH W PKS

W PKS zatrudnieni są konduktorzy terenowi w dwóch grupach: przy rozwózce drobnicy w mieście oraz na liniach regularnej komunikacji towarowej.

Na podstawie umowy z PKP — Państwowa Komunikacja Samochodowa organizuje placówki dostawy drobnych przesyłek kolejowych do magazynów odbiorców (tzw. KPD) Te same placówki na zlecenie usługobiorców dokonują zwózki przesyłek z magazynów do kolei.

Równocześnie, przy doręczaniu odbiorcom przesyłek drobnych, pobierana jest opłata z tytułu dokonanej dostawy. Jedynie w przypadkach zawarcia umowy okresowej PKS z danym przedsiębiorstwem odbierającym przesyłki należności są regulowane w okresach 5-cio lub 10-ciodniowych. Zależnie więc od ilości zawartych umów dostosowana jest organizacja dostawy z udziałem konduktora lub wykonywania dostawy tylko przez samych robotników przeładunkowych.

Druga grupa konduktorów jest zatrudniona w regularnej komunikacji towarowej. Ta najbardziej ekonomiczna forma przewozów zamiejscowych jest coraz szerzej rozwijana w PKS. Zadanie konduktorów polega na przyjmowaniu i wydawaniu przesyłek odbiorcom z równoczesnym inkasowaniem należności na trasie w czasie kursu samochodu.

Zarówno w rozwózce drobnicy, jak i na liniach regularnych od pracy konduktora zależy w dużym stopniu podniesienie jakości usług, lepsze wykorzystanie laboru i skrócenie czasu postoju samochodu przez sprawne załatwianie czynności manipulacyjnych.

Od 1 października br. wprowadzono na podstawie Zarządzenia Ministra Transportu Drog. i Lotniczego (z dnia 30 sierpnia 1954 r. Nr 191) system premiowania konduktorów, który niewątpliwie przyczyni się do zwiększenia zainteresowania konduktorów w dążeniu do wydajniejszej pracy.

Konduktorzy otrzymują obecnie wynagrodzenie za czas faktycznie przepracowany według stawek godzinowych osobistego zaszeregowania (grupa III lub IV) oraz premię od wpływów uzyskanych w danym dniu przy rozwózce drobnicy lub na liniach regularnych.

Premia zarówno przy rozwózce drobnicy, jak i na liniach regularnych przy obsłudze samochodu o tonażu do 7 ton (tonaż liczy się łącznie z przyczepą) wynosi półtora procent od uzyskanych wpływów. Przy obsłudze samochodu o tonażu powyżej 7 ton (łącznie z przyczepą) premia dla konduktora wynosi jeden procent od uzyskanych wpływów.

Przy wprowadzeniu omawianego systemu premiowania — z uwagi na różny zakres czynności konduktora i sposób organizacji pracy — Centralny Zarząd PKS ustalił poniżej podane zasady:

Przy rozwózce drobnicy konduktor, który jeździ łącznie z obsadą pojazdu a nie wykonuje czynności na- i wyładunkowych otrzymuje wynagrodzenie w/g stawek godzinowych oraz premię w wysokości jednego lub półtora procent (zależnie od tonażu pojazdu) od zainkasowanej przez niego w danym dniu gotówki.

Konduktor, który dokonuje tylko inkasa a nie dokonuje czynności nadania i odbioru (nie jeździ z obsługą samochodu), otrzymuje jeden procent od zainkasowanych sum.

Konduktor, który wykonuje czynności na- i wyładunkowe (warunek że łączna obsada pojazdu nie może wynosić więcej niż dwóch pracowników) otrzymuje wynagrodzenie akordowe za ilość rozwiezionych (przeładowanych) ton przesyłek drobnicowych w/g katalogu norm i stawek dla przesyłek drobnicowych i dodatek brygadzysty w wysokości 15% od stawki zasadniczej, wynikającej z osobistego zaszeregowania obliczonej za czas rzeczywiście przepracowany w danym miesiącu. Na przykład: konduktor przepracował w danym miesiącu łącznie z godzinami nadliczbowymi 220 godzin. Jeśli te godziny pomnożymy przez stawkę 2 zł 29 gr. na godzinę, to otrzymamy kwotę 503 zł. Od tej sumy obliczymy 15%, wtedy otrzymujemy dodatek w kwocie 75 zł.

O ile konduktor ten jednocześnie dokonuje inkasa, wtedy przysługuje mu także premia w wysokości jednego lub półtora procent.

W wytycznych CZ PKS wysunięto zastrzeżenia, iż inkasem konduktora nie mogą być objęte należności dla Ekspozytury wynikające z umów okresowych zawartych z usługobiorcami.

Konduktor na liniach regularnej komunikacji otrzymuje premię w wysokości jednego względnie półtora procent od wpływów za usługi wykonane w danym kursie (bez względu na zainkasowane przez niego zależności).

W regularnej komunikacji towarowej na liniach ekspresowych (to jest pomiędzy ekspozyturami bez przystanków na trasie) nie zatrudnia się konduktorów lecz konwojentów, którzy otrzymują wynagrodzenie przewidziane dla nich w zbiorowym układzie pracy PKS (ic)

PODSUMOWANIE WYNIKÓW WSPÓŁZAWODNICTWA MIĘDZY PLACÓWKAMI SPEDYCYJNYMI

W zeszytach nr 4 i 7 „Motoryzacji“ z roku bieżącego podawaliśmy o podjęciu zobowiązania przez Placówkę Spedycyjną PKS w Warszawie stałego zwiększania wydajności pracy. Do współzawodnictwa tego przystąpiło w pierwszym półroczu br. 31 placówek spedycyjnych. Z porównania wyników współzawodniczących placówek w okresie I.I — 30.VI 54 okazało się, że największy wzrost wydajności osiągnęła w tym okresie Placówka Spedycyjna w Warszawie, zdobywając tym samym tytuł placówki przodującej. Drugie miejsce osiągnęła Placówka Spedycyjna w Jeleniej Górze, a Placówka Spedycyjna w Krakowie zajęła miejsce trzecie.

Należy nadmienić, że zajęcie pierwszych miejsc w omawianym współzawodnictwie nie było rzeczą łatwą. Komisja dokonująca podsumowania wyników stwierdziła, że w walce o pierwszeństwo — znaczny wzrost wydajności osiągnęły również placówki w Poznaniu, Wałbrzychu, Radomiu, Piotrkowie i inne. Dopiero szczegółowa analiza wyników pozwoliła na wyeliminowanie placówek przodujących.

Placówka Spedycyjna w Warszawie, która zajęła pierwsze miejsce we współzawodnictwie, osiągnęła w pierwszym półroczu br. następujące wyniki.

Wyniki m-ce 1954 r.	I	II	III	IV	V	VI
Ilość załadowanych ton	662	745	1150	968	1160	1041
Wpływy w tys. zł	108,5	128,5	183,3	169,4	201,5	182,9

Placówka ta otrzymała od Zarządu Głównego Związku Zawod. Pracowników Transp. Drog. i Lotn. dyplom oraz nagrodę pieniężną. Placówki w Jeleniej Górze i Krakowie zostały wyróżnione przez Związek listami uznania.

Należy wyrazić nadzieję, że we współzawodnictwie o stałe podnoszenie wydajności pracy nie zabraknie w drugim półroczu br. ani jednej placówki i że współzawodnictwo to przyniesie gospodarce transportowej znaczne oszczędności przez ograniczenie próżnych przebiegów samochodów ciężarowych.

W. W.

PZGS, PZZ i ZESPOŁY MŁYNÓW ŻŁE WYKORZYSTUJĄ TABOR PKS

W notatce „Marnotrawstwo środków transportowych przy przetrzymywaniach pojazdów pod na- i wyładunkiem powinno być usunięte“ ogłoszonej w Nr 8 Motoryzacji z br. — podaliśmy w przykładowym zestawieniu z terenu jednego Zarządu Okręgu PKS za okres jednego miesiąca straty, jakie ponosi gospodarka narodowa na skutek przetrzymywania pojazdów pod na- i wyładunkiem. Równocześnie w notatce tej podano wnioski jakie nasuwają się w związku ze wspomnianym marnotrawstwem środków transportowych.

Obecnie podajemy zestawienie przetrzymywania taboru pod na- i wyładunkiem względnie z innych powodów zależnych od PZGS, PZZ i Zespołów Młynów z terenu woj. lubelskiego. Mianowicie w okresie od 3. 9. do 13. 9. 1954 r.:

a) w GS — Jastków, Kszczonów, Cyców, Lewniowiec, Siedliszcze, Wojsławice, Łańskawice, Wierzbice, Łabunia, Zmódz, Mirce Grabowiec, Zamość, Komarów, Krynice, Sitno, Suchowola, Skierbieszów — **przestoje wyniosły 74 godziny**. Przestoje te wynikały zasadniczo ze złej organizacji pracy (pojazd niewykorzystany z braku ładunku, brak worków, brak zboża naworkowanego, brak ludzi, zamiast zboża przewóz ludzi, pojazd niewykorzystany z braku ludzi);

b) w Zespołach Młynów — Młyn (Nr 2 w Lublinie i Młyn Nr 2 w Chełmnie — przestoje taboru wyniosły 21 godzin. Przestoje te wynikały ze złej organizacji pracy (np. brak magazyniera i ludzi, kierowca wraz z konwojentem musieli wyładowywać zboże, młyn nie przyjął zboża);

c) PZZ — w elewatorze (Zamość 6 godzin przestoju ze złej organizacji pracy i w elewatorze Lublin 12 godzin — charakterystyczny przypadek świadczący o ogromnych niedociągnięciach i niedbalstwie ze strony pracowników elewatora, którzy zboża nie przyjęli i skierowali do młyna Nr 2. Wspomniany młyn zboża również nie przyjął kierując do PZZ, który z kolei zboża też nie przyjął i odesłał z powrotem do elewatora — ten ostatni wreszcie zboże przyjął o godz. 16.

Należy podkreślić, że mimo składanych monitów w tej sprawie ze strony zainteresowanych jednostek PKS — tabor PKS jest w dalszym ciągu nienależycie wykorzystany i nie widać poprawy na tym odcinku.

Przytoczone wyżej fakty wskazują dobitnie na wysokie marnotrawstwo zdolności przewozowej taboru PKS — co w konsekwencji prowadzi do załamывania planów własnych jak i innych usługobiorców korzystających z usług, w szczególności w okresie jesiennych przewozów.

ZA LICZENIE MATERIAŁÓW BUDOWLANYCH NIE NALEŻY PŁACIĆ

W związku z wątpliwościami, jakie nasuwały się przy stosowaniu § 69 ust. 9 (str. 49). Taryfy Towarowej Transp. Samochodowego i Spedycji Ministerstwo Transportu Drogowego i Lotniczego wyjaśniło, że przy przewozie cegły, dachówki itp. podstawowych materiałów budowlanych, których przeliczenie może być dokonane po wyładowaniu i ułożeniu materiałów w sposób przyjęty zwyczajowo

(koszty itp.), nie należy stosować za liczenie opłaty dodatkowej przewidzianej w § 69 ust. 9 (str. 49) Taryfy Towarowej Transportu Samochodowego i Spedycji.

Este

LEKKOMYŚLNOŚĆ I ALKOHOL

Ilość wypadków spowodowanych przez kierowców prowadzących pojazdy w stanie nietrzeźwym nie tylko nie maleje, ale ostatnio wyraźnie wzrasta. Tylko maleńka część wypadków dochodzi do wiadomości publicznej. Poniżej podajemy dwa charakterystyczne wypadki „ilustrowane“ fotografiami.

Na zdjęciu górnym ciężarówka „Star 20“ należąca do Ekspozytury PKS Bydgoszcz (nr rej. 40.443) prowadzona przez kierowcę Jana Mazura wpadła na przydrożne drzewo na prostym odcinku szosy Bydgoszcz-Torun.

Przyczyna wypadku — zbyt wielka szybkość i... jakoby niezaradność kierowcy (posiadającego II kat. prawa jazdy!), który wjechał na lewą stronę szosy i trzasnął w drzewo.

Skutki wypadku — rozbity samochód i ponad 10.000 zł. strat, które musi zwrócić amator wielkich szybkości i nieumiejętnej jazdy.



Ciężarówka „Star 20“ rozbita o drzewo

Na zdjęciu dolnym — przewrócony do góry nogami ciągnik „Lanz-Bulldog“ na drodze w obrębie miasta Kwidzyna, prowadzony przez kierowcę Mieczysława Walczaka.



Wywrócony ciągnik, pod którym kierowca znalazł śmierć.

Ciągnik prowadził dwie przyczepy, z których jedna obciążona była kamieniami. Kierowca znajdujący się w stanie nietrzeźwym, jechał zbyt szybko i na pełnym gazie wykonał swym ciężkim zespołem „kawalerski zakręt“, który okazał się dla niego zakrętem śmierci.

Wywrócony ciągnik przygnoił Walczaka zabijając go na miejscu.

OPRACOWANIE PROJEKTU ZNAKU — SYMBOLU OZNACZAJĄCEGO PLACÓWKĘ SPEDYCYJNĄ

Centralny Zarząd PKS przystąpił do opracowania projektu znaku (symbolu) oznaczającego placówkę spedycyjną. Znak ten zastąpi obecną tablicę informacyjną umieszczoną — zgodnie z zarządzeniem Ministra Transportu Drogowego i Lotniczego z dnia 19.XI.1952 roku — na drogach u wylotu w miejscowościach, w których uruchomiono placówki spedycyjne.

Przepisy odnoszące się do obowiązku zgłaszania zamierzonych wyjazdów samochodów ciężarowych w placówkach spedycyjnych są już obecnie dostatecznie wśród kierowców spopularyzowane, a więc wystarczy dziś umieszczenie na drogach znaków — symbolów zamiast przedłożonych tekstów tablic informacyjnych. Opracowany znak — symbol zostanie zatwierdzony przez Departament Ruchu Drogowego Ministerstwa Transp. Drog. i Lotn. jako obowiązujący znak drogowy.

W związku z powyższym Centralny Zarząd PKS zwrócił się do podległych jednostek w celu podania o tym do wiadomości wszystkich pracowników spedycji — w tym pracowników wszystkich placówek spedycyjnych — oraz klubów techniki i racjonalizacji w celu okazania pomocy w rozwiązaniu tego zagadnienia.

Należy jeszcze zaznaczyć, iż znak — symbol powinien charakteryzować działalność placówki spedycyjnej, jednak nie powinien w zasadzie zawierać żadnych napisów (poza ewent. „placówka spedycyjna” lub „spedycja”), ani też oznaczenia przynależności do PKS, albowiem placówki spedycyjne — chociaż organizacyjnie przynależne są do PKS — spełniają zadania koordynacji wszystkich przewozów drogowych.

Projekty znaku — symbolu każdy pracownik PKS może przesłać do Działu Spedycji CZ PKS. Najlepiej opracowany projekt — po zatwierdzeniu — zostanie nagrodzony. (ic)

RÓŻNE INFORMACJE

O WARUNKACH WYPŁATY PREMII ZA WYKONANIE PLANÓW PRODUKCYJNYCH

Ukazała się Uchwała nr 356 Prezydium Rządu z dnia 29 maja 54 r. o warunkach wypłaty premii za wykonanie planów produkcyjnych (Monitor Polski nr A-62 poz. 817 z dnia 5 lipca 54 r.).

Uchwała stanowi, iż wypłata premii należytej pracownikom inżynieryjno-technicznym i administracyjnym, zatrudnionym w państwowych i spółdzielczych przedsiębiorstwach przemysłowych, handlowych i usługowych z tytułu wykonania i przekroczenia: 1) planu produkcji usług lub obrotu, 2) planu inwestycyjnego — w odniesieniu do pracowników służb inwestycyjnych, 3) planu wydajności — może być dokonywana na podstawie obowiązujących regulaminów premiowania w ramach zatwierdzonego na dany miesiąc planu funduszu plac, skorygowanego stosownie do obowiązujących przepisów o bankowej kontroli funduszu plac. Wypłata premii kwartalnej nie może spowodować przekroczenia skorygowanego funduszu plac za cały kwartał, za który premia przysługuje.

Wypłata premii może nastąpić po zarezerwowaniu środków na wypłatę należności z tytułu: 1) plac robotników, 2) stałych elementów wynagrodzenia pracowników inżynieryjno-technicznych, administracyjnych, finansowo-księgowych i inwestycyjnych.

Należności z tytułu premii, wstrzymane na skutek przekroczenia skorygowanego funduszu plac, nie mogą być wypłacane z oszczędności funduszu plac osiągniętych w następnych miesiącach.

W przypadkach gdy kwota przeznaczona do wypłaty premii ustalona jak wyżej nie wystarcza na wypłatę premii w pełnej wysokości, przewidzianej w danych warunkach regulaminem premiowania, wówczas dyrektor przedsiębiorstwa zawiadamia o tym dyrektora jednostki bezpośrednio nadrzędnej.

Dyrektor jednostki bezpośrednio nadrzędnej określa wysokość premii dla dyrektora i jego zastępców, a dyrektor przedsiębiorstwa dla pracowników przedsiębiorstwa. Łączna wysokość wyznaczonej premii nie może przekraczać kwoty obliczonej zgodnie z wyżej podanymi zasadami.

Wypłaty premii przysługującej pracownikom na podstawie obowiązujących regulaminów premiowania z tytułu: 1) oszczędności w zużyciu materiałów i paliwa, 2) przekroczenia zaplanowanych wskaźników jakości i obniżki kosztów własnych — usprawiedliwiają wypłaty ponad zatwierdzony i skorygowany fundusz plac na dany miesiąc i nie mogą spowodować wstrzymania przez banki wypłaty środków na placę.

W wyjątkowych przypadkach, kiedy względne przekroczenie funduszu plac przy wykonaniu lub przekroczeniu planu produkcji nastąpiło z przyczyn niezależnych od przedsiębiorstwa lub jeśli to przekroczenie funduszu plac zapobiegło powstaniu znacznie większych strat dla gospodarki narodowej — minister może zezwolić na wypłatę premii, jednak w wysokości nie wyższej od premii, jaka by przysługiwała zgodnie z obowiązującymi regulaminami premiowania za wykonanie planu produkcji w wysokości skutkującej wypłatą premii. Przekroczenia te uznaje się za usprawiedliwione.

Minister Energetyki może zezwolić na wypłatę premii przewidzianej w obowiązujących regulaminach premiowania za wykonanie planu produkcji pracownikom zakładów wytwarzających energię elektryczną, jeżeli niewykonanie planu produkcji było wynikiem decyzji organów Państwowej Dyspozycji Mocy, ograniczającej pobór mocy elektrycznej z danego zakładu.

Wypłata premii w takich przypadkach nie może spowodować przekroczenia zatwierdzonego na dany miesiąc planu funduszu plac.

Przewodniczący PKPG w porozumieniu z Ministrem Finansów może na wniosek właściwego ministra zezwolić — jeżeli jest to uzasadnione wyjątkowymi okolicznościami — na inny od określonego Uchwałami nr 53 i 54 Prezydium Rządu z dnia 10 stycznia 53 r. sposób korygowania funduszu plac w zależności od wykonania planów produkcji (obrotu, usług).

Przepisy Uchwały obowiązują poczynając od wypłaty premii za miesiąc wrzesień 1954 r., o czym pracownicy przedsiębiorstw powinni być powiadomieni do dnia 1 sierpnia 54 r.

Uchwała weszła w życie z dniem ogłoszenia. (lm).

REJESTRACJA POJAZDÓW MECHANICZNYCH KTÓRYCH UŻYWANIE WYMAGA ETATU SAMOCHODOWEGO

Ogłoszona w Monitorze Polskim nr 90 instrukcja Ministra Transportu Drogowego i Lotniczego z dnia 3 września 1954 r. reguluje na nowych zasadach rejestrację pojazdów mechanicznych, których używanie wymaga etatu samochodowego, to jest rejestrację: 1) wszystkich rodzajów pojazdów parku samochodowego administracji państwowej, 2) wszystkich rodzajów pojazdów parku organizacji społecznych dotowanych ze Skarbu Państwa i instytucji korzystających z funduszy społecznych oraz 3) samochodów osobowych i motocykli parku samochodowego gospodarki narodowej z wyjątkiem pojazdów mechanicznych przeznaczonych do transportu publicznego.

Zgodnie z instrukcją wymienione pojazdy mechaniczne mogą być dopuszczone do ruchu na drogach publicznych dopiero po zarejestrowaniu ich — przez właściwe ze względu na miejsce postoju (garażowania) pojazdu prezydium powiatowych (miejskich, miast stanowiących powiaty) rad narodowych bądź rad narodowych m. st. Warszawy i m. Łodzi — na jednostki organizacyjne, dla których ustalono odpowiednie etaty samochodowe.

Podstawą do zarejestrowania pojazdów jest „dowód przydziału etatu samochodowego” na dany rodzaj pojazdu. Dowody te otrzymują z Państwowej Komisji Etatów (ministerstwa, urzędy centralne), centralne instytucje społeczne, centrale spółdzielcze i spółdzielczo-państwowe równocześnie z decyzją o ustaleniu etatów samochodowych, a następnie dokonują rozdziału tych dowodów na odległe sobie jednostki organizacyjne.

Dowody przydziałów (będące drukami ścisłego zarachowania) składają się z dwóch odcinków, z których pierwszy przeznaczony jest dla prezydium rady narodowej rejestrującej pojazd, a drugi dla jednostki organizacyjnej przedstawiającej pojazd do rejestracji. Na tym drugim odcinku prezydium rady narodowej odnotowuje fakt zarejestrowania pojazdu na daną jednostkę organizacyjną.

W razie zmiany miejsca postoju (garażowania) lub przydzielenia pojazdu innej jednostce organizacyjnej w ramach tego samego ministerstwa (urzędu centralnego), centralnej instytucji spiecznej, centrali spółdzielczej, bądź centrali spółdzielczo - państwowej i przeniesienia go na teren właściwości innej rady narodowej, pojazd może być przerejestrowany po stwierdzeniu, że był poprzednio zarejestrowany na podstawie ważnego dowodu przydziału.

Podkreślić należy, iż pojazd może być zarejestrowany tylko wówczas, gdy jednostka organizacyjna przedstawi dowód przydziału na dany rodzaj pojazdu, we wszystkich innych przypadkach zarejestrowanie pojazdu jest zabronione.

W razie cofnięcia etatu samochodowego przez Państwo w Komisję Etatów, jednostka organizacyjna obowiązana jest doręczyć odcinek dowodu przydziału prezydium właściwej rady narodowej, która odcinek ten przesyła Państwowej Komisji Etatów.

Wycofanie pojazdu z ruchu następuje przez unieważnienie dowodu rejestracyjnego, odebrania tablic ze znakami rejestracyjnymi oraz uczynienia adnotacji o tym w dowodzie przydziału (na jego obydwu odcinkach).

Instrukcja uchyla obowiązującą dotychczas instrukcję Ministra Transportu Drogowego i Lotniczego z dn. 12 lipca 1952 r. (Mon. Pol. nr A-69, poz. 1050). (jb)

CIEŻARÓWKI I CIĄGNIKI POWYŻEJ 0,75 TONY W TRANSPORCIE NIEUSPOŁECZNIONYM MOGA KURSOWAĆ TYLKO NA GAZIE GENERATOROWYM

W Dzienniku Ustaw Nr 44 ogłoszono rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 18 września 1954 r. w sprawie używania niektórych pojazdów mechanicznych. Rozporządzenie zakazuje osobom fizycznym i przedsiębiorstwom nieuspołecznionym używania na drogach publicznych — począwszy od dnia 1 grudnia 1954 r. — samochodów ciężarowych i ciągników siodłowych o ładowności powyżej 0,75 tony z silnikami niskoprężnymi (gaźnikowymi) o napędzie paliwami płynnymi.

Rozporządzenie dopuszcza możliwość dalszego używania na drogach publicznych po dniu 1 grudnia 1954 r. wyżej wymienionych pojazdów mechanicznych, jednakże pod warunkiem przerobienia ich na napęd zasilany gazem generatorowym.

Osoby fizyczne i przedsiębiorstwa nieuspołecznione, które w czasie do dnia 1 grudnia 1954 r. nie przerobią na napęd zasilany gazem generatorowym swoich zarejestrowanych pojazdów mechanicznych o ładowności powyżej 0,75 tony, obowiązane są zwrócić dowody i tablice rejestracyjne tych pojazdów. (jb)

SPRAWOZDAWCZOŚĆ STATYSTYCZNA W ZAKRESIE NIE USPOŁECZNIONEGO TRANSPORTU PUBLICZNEGO

Zarządzeniem Ministra Transportu Drogowego i Lotniczego z dnia 2 sierpnia 1954 r. ogłoszonym w Monitorze Polskim Nr 91 ustalony został zakres i tryb składania sprawozdań z pracy przewozowej, wykonywanej przez nie uspołeczniionych przedsiębiorców transportowych pojazdami samochodowymi.

Wspomniane zarządzenie zatwierdza stanowiącą jego załącznik „Instrukcję w sprawie sprawozdawczości statystycznej w zakresie nie uspołecznionego publicznego transportu samochodowego” i wyjaśnia, iż „Instrukcja” ta obowiązuje nie uspołeczniionych przedsiębiorców transportowych, wykonujących publiczny transport drogowy autobusami i ciężarowymi pojazdami samochodowymi na podstawie zezwoleń, uzyskanych w trybie przepisów rozporządzenia z dnia 27 listopada 1951 r., w sprawie udzielania zezwoleń na publiczny transport drogowy.

W myśl „Instrukcji” przedsiębiorca wykonujący publiczny transport samochodowy obowiązany jest sporządzać sprawozdania statystyczne z wykonanej pracy przewozowej pojazdami samochodowymi według załączanego do „Instrukcji” wzoru T-1-Sp raz do roku w/g stanu na dzień 31 grudnia i przesłać je w terminie do dnia 10 stycznia roku następnego po okresie sprawozdawczym do wydziału komunikacji drogowej prezydium wojewódzkiej

rady narodowej (Rady Narodowej m. st. Warszawy bądź m. Łodzi) właściwej ze względu na miejsce zamieszkania lub siedzibę przedsiębiorcy w ostatnim dniu roku sprawozdawczego.

Dokumentami, na podstawie których należy sporządzać sprawozdania są 1) karty drogowe; 2) miesięczne karty eksploatacyjne; 3) zestawienia wozodni pracy przewozowej przyczep.

Instrukcja zawiera ponadto objaśnienie co do sposobu wypełniania formularza T-1-Sp. (jb)

KSIEGARNIA ROLNICZA NA SAMOCHODZIE



Państwowe Wydawnictwa Rolnicze zorganizowały „księgarnie rolnicze na kółkach” — specjalne nadwozie ciężarowego „Star’a 20” mieści pełny asortyment książek rolniczych, dzięki którym pracownicy PGR-ów, spółdzielni produkcyjnych oraz chłopów pracujących na gospodarstwach indywidualnych — mają możliwość zapoznawania się z nowoczesnymi metodami gospodarowania na roli.

Samochód wyposażono również w aparaturę kinową. W czasie postoju w gospodarstwie PGR lub w spółdzielni produkcyjnej, ekran kina przemawia do pracowników rolnych obrazem i żywym słowem, pokazując filmy naukowe z zakresu tematyki wiejskiej, podane w sposób popularny.

Samochód popularyzujący wiedzę rolniczą rozpoczął pracę od objazdu PGR-ów i wsi w woj. białostockim.

(foto K. Radwan)

CENY PRODUKTÓW NIETYPOWYCH I OPLAT ZA NIETYPOWE USŁUGI W RESORCIE TRANSPORTU DROGOWEGO I LOTNICZEGO

Sprawę trybu ustalenia cen produktów nietypowych i opłat za nietypowe usługi wykonywane przez przedsiębiorstwa podległe Ministrowi Transportu Drogowego i Lotniczego, świadczone w obrębie gospodarki uspołecznionej, uregulowało zarządzenie Ministra Transportu DiL z dnia 17 września 1954 r., ogłoszone w Monitorze Polskim nr 90, poz. 1003.

Za produkty (wyroby) nietypowe w rozumieniu zarządzenia uważane są produkty wykonywane na indywidualne zamówienie jednostek gospodarki uspołecznionej, nie objęte obowiązującymi cennikami, których produkcja ma charakter niepowtarzalny, jednostkowy lub małoseryjny, do wyprodukowania których konieczne jest opracowanie nowych receptur, lub które wykonywane są według warunków technicznych określonych indywidualnie przy każdym zamówieniu.

Za usługi nietypowe uważane są roboty przemysłowe i usługi nie objęte obowiązującymi cennikami (taryfami).

Podstawą do ustalenia cen lub opłat jest kalkulacja planowanego kosztu własnego, sporządzona przez przedsiębiorstwo, które ma dostarczyć produktu lub wykonać usługę. Kalkulacja ta ma być sporządzona wg obowiązujących zasad kalkulacji i oparta na ścisłych danych technicznych.

Ceny produktów i opłaty za usługi ustala:

1) dostawca (wykonawca) tj. przedsiębiorstwo resortu transportu drogowego i lotniczego w uzgodnieniu z odbiorcą wówczas, gdy wartość zamówienia nie przekracza 10 000 zł. W razie nieosiągnięcia porozumienia, cenę bądź opłatę ustala Ministerstwo Transportu Di L w porozumieniu z ministerstwem, któremu podlega odbiorca;

2) we wszystkich innych przypadkach Ministerstwo Transportu Drogowego i Lotniczego w porozumieniu z ministerstwem, któremu podlega odbiorca.

Prócz powyższych zasadniczych postanowień zarządzenie zawiera jeszcze dalsze szczegółowe postanowienia, którymi należy kierować się przy ustalaniu cen i opłat za nietypowe produkty i usługi świadczone przez przedsiębiorstwa resortu drogowego i lotniczego na rzecz jednostek gospodarki społecznej. (jb).

BHP PRZY OBSŁUDZE KOLEI W ZAKŁADACH PRACY

W Dz. Ustaw nr 38/54 ukazało się rozporządzenie Ministrów Pracy i Opieki Społecznej oraz Zdrowia z dnia 16 lipca br. dotyczące bhp przy obsłudze kolei przeznaczonych wyłącznie dla potrzeb transportu zakładów pracy i pozostających w zarządzie tych zakładów. Użyte w rozporządzeniu określenia: a) „koleje zakładowe” oznacza stałe koleje szynowe, linowe i na pochylniach o napędzie mechanicznym lub poruszane przy pomocy zwierząt; b) „wagon” — oznacza wagon, wagonik i wózek.

W rozporządzeniu podkreślono, że w zakresie warunków technicznych taboru, torów i sygnalizacji, a także w zakresie pełnienia służby przez zatrudnionych pracowników i ich kwalifikacji stosuje się w sprawach, które nie zostały uregulowane omawianym rozporządzeniem — przepisy obowiązujące na kolejach użytku publicznego.

Rozdział II zawiera przepisy ogólne, w których określono warunki zabezpieczenia miejsc, przez które przechodzą tory, przy czym pracownicy zatrudnieni przy obsłudze bocznic lub przy pracach ładunkowych powinni być przeszkoleni w zakresie obsługi bocznic i należytego zachowania się na torach i bocznic zakładowych.

Dalej podane są warunki, jakim powinien odpowiadać tabor będący w eksploatacji, jego obsługa, przetwarzanie, sprzęganie oraz przepisy higieniczno — sanitarne.

Parowozy i motowozy powinny być wyposażone w apteczki pierwszej pomocy.

Pracownicy zatrudnieni przy obsłudze kolei zakładowych powinni być poddawani występnym badaniom lekarskim oraz przynajmniej raz do roku — badaniom okresowym. Niezależnie od tych badań — maszyniści kolei zakładowych powinni być poddawani przynajmniej raz do roku lekarskim badaniom specjalistycznym, stwierdzającym zdolność do wykonywania zawodu.

Rozdział III obejmuje przepisy szczegółowe dla kolei zakładowych poruszanych przy pomocy zwierząt pociagowych.

Rozdział IV zawiera szczegółowe przepisy dla zakładowych kolei szynowych poruszanych linami, a rozdział V — przepisy szczegółowe dla zakładowych kolei na pochylniach.

Rozdział VI dotyczy czynności ładunkowych. Podczas nładunku i wyladunku wagony powinny być zahamowane. Wagoniki — wywrotki podczas ładowania powinny być zabezpieczone przed przechyleniem się koleby. Ładunek nie powinien wystawać poza obrys taboru.

Rampy ładunkowe powinny być zbudowane odpowiednio do używanego przy nich stałego taboru oraz utrzymywane w taki sposób, aby zapewniały bezpieczeństwo pracy. Powinny one posiadać w odstępach co najmniej 10 m wejścia zbudowane i utrzymane z zapewnieniem bezpieczeństwa pracy.

W czasie ładowania lub wyladowania wagony powinny być połączone z rampą przy pomocy mostków przenośnych zakrywających wolną przestrzeń pomiędzy wagonem a rampą.

Mostek powinien być zbudowany i utrzymywany w sposób zabezpieczający przed poślizgnięciem się lub potknięciem pracowników oraz przed zmianą położenia mostka w czasie dokonywania prac przeładunkowych.

Zabronione jest wyladowywanie przedmiotów na tory. Wyladunek przedmiotów na międzytorza dozwolone jest tylko w tym przypadku, jeśli na międzytorzach są zbu-

dowane rampy przeładunkowe lub gdy szerokość międzytorza wynosi co najmniej 6 m.

Tekst omawianego rozporządzenia lub odpowiednie wytyczne z niego powinny być podane do wiadomości pracowników przez wywieszenie w miejscu widocznym i utrzymywanie w stanie czytelnym.

Rozporządzenie ponadto nakłada na kierowników zakładów pracy obowiązek opracowania instrukcji szczegółowych dostosowanych do warunków obsługi kolei zakładowych na terenie ich zakładów. (ie)

ZASADY BHP PRZY UŻYTKOWANIU BUTLI Z GAZAMI SPRĘŻONYMI

Rozporządzeniem Ministrów Pracy i Opieki Społecznej oraz Zdrowia z dnia 15 maja br., ogłoszonym w Dzienniku Ustaw nr 29/54, ustalone zostały zasady bhp przy użytkowaniu butli z gazami sprężonymi, skroplonymi i rozpuszczonymi pod ciśnieniem.

Według tego rozporządzenia określenie „butla” oznacza zbiornik przenośny o średnicy zewnętrznej do 500 mm i długości do dwóch metrów. Wspomniane rozporządzenie nie dotyczy butli wbudowanych na stałe lub czasowo na pojazdach.

W części pierwszej rozporządzenia podkreślono, że w zakładzie, który użytkuje butle, nie wolno dokonywać żadnych napraw butli i ich zaworów.

W dalszym ciągu rozporządzenie ustala zasady użycia i obchodzenia się z butlami. Między innymi rozporządzenie wskazuje, że prace związane z używaniem, transportem, przechowywaniem i konserwacją butli mogą wykonywać tylko pracownicy przeszkoleni w zakresie bhp lub też pod bezpośrednim ich nadzorem mogą być wykonywane przez innych pracowników.

Druga część rozporządzenia obejmuje zasady przechowywania butli, a także warunki, jakim powinny odpowiadać składy dla butli z gazami.

Trzecia część rozporządzenia ujemuje zasady transportu butli wewnątrz zakładu.

Przy ładowaniu, wyladowaniu i przenoszeniu butli zarówno napełnionych jak i opróżnionych o pojemności ponad 10 litrów należy zachować należyłą ostrożność, przy czym czynności te powinno wykonywać dwóch robotników. Butle o pojemności nie przekraczającej 10 litrów mogą być przenoszone przez jednego robotnika, który powinien być zaznajomiony z tymi czynnościami. Na terenie zakładu transport butli powinien odbywać się na wózkach specjalnie do tego przeznaczonych. Ręczne przenoszenie na piętra lub rusztowania powinno odbywać się przy pomocy specjalnych noszy.

Mechaniczne przenoszenie i przesuwanie butli jest dozwolone po uprzednim umocowaniu. Mechaniczne przenoszenie butli przy pomocy elektromagnesów jest zabronione.

Przy przewozie butli powinny być zachowane następujące warunki: 1) zarówno napełnione jak i opróżnione butle powinny być przewożone z nałożonym kołpakiem ochronnym i ze ślepą nakrętką ochronną na króćcu bocznym zaworu butlowego; 2) w czasie przewozu butle powinny być ułożone zaworami w jedną stronę; 3) w razie przewożenia butli środkami transportu, które nie są przystosowane do tego celu, należy pomiędzy butlami umieszczać podkładki (np. listwy drewniane z wycięciami lub pierścienie gumowe) albo zastosować inne środki skutecznie zabezpieczające butle przed zderzaniem się lub przetarciem.

Rozporządzenie nakłada obowiązek na kierownictwa zakładów pracy opracowania szczegółowych instrukcji dla poszczególnych stanowisk pracy. Instrukcje takie powinny być za pokwitowaniem doręczone pracownikom. (ic)

ORGANIZACJA I DZIAŁALNOŚĆ ZAKŁADOWYCH KOMISJI ROZJEMCZYCH

W „Motoryzacji” nr 4 — kwiecień 1954 roku omówiliśmy treść dekretu o powołaniu zakładowych komisji rozjemczych (Dz. Ustaw Nr 10/54). W oparciu o postanowienia tego dekretu Rada Ministrów wydała rozporządzenie z dnia 24 kwietnia br. w sprawie składu, sposobu powoływania

i funkcjonowania zakładowych komisji rozjemczych i komisji rozjemczych przy terenowych organach związków zawodowych oraz trybu postępowania przed tymi komisjami i trybu postępowania odwoławczego.

Omwiane rozporządzenie ustala m. in. następujące zasady:

I. Do kompetencji rozjemczych należy rozstrzyganie sporów wynikających ze stosunku pracy na tle stosowania przepisów prawa lub postanowień układów zbiorowych pracy i umów o pracę, a w szczególności odnośnie: a) rozwiązania stosunku pracy; b) stosowania stawek płacy oraz obliczania wysokości wynagrodzenia i potrąceń; c) wynagrodzenia za godziny nadliczbowe; d) wymiaru urlopu wypoczynkowego, wynagrodzenia za urlop, urlopów dodatkowych i skróconego dnia pracy; e) wypłaty odszkodowania w przypadku rozwiązania przez pracownika umowy o pracę z winy pracodawcy.

Równocześnie rozporządzenie to ustala, iż do właściwości komisji rozjemczych nie należą: a) spory dotyczące mieszkań służbowych i zakładowych; b) spory dotyczące odpowiedzialności majątkowej pracowników; c) sprawy dotyczące stosowania norm pracy; d) sprawy dotyczące ustanowienia nowych warunków pracy i płacy lub zmiany warunków obowiązujących, jeżeli ustanowienie lub zmiana warunków nie wynika wprost z obowiązujących przepisów prawa bądź z powszechnych regulacji płac; e) spory ze stosunku pracy pracowników zajmujących stanowiska kierownicze (o czym pisaliśmy już w „Motoryzacji” nr 6 — czerwiec 1954 r.).

II. Zakładowa Komisja Rozjemcza składa się wyłącznie z pracowników tego przedsiębiorstwa, w którym komisja działa. W przedsiębiorstwie zatrudniającym do 500 pracowników — komisja składa się z 8 członków, a zatrudniającym do 1000 pracowników — z 12 członków; na każdy rozpoczęty dalszy 1000 zatrudnionych pracowników powołuje się dalszych 4 członków Komisji.

Członków Komisji w równej liczbie powołuje rada zakładowa i kierownik przedsiębiorstwa, przy czym skład osobowy komisji powinien być między nimi uzgodniony.

Dalej rozporządzenie ustala sposób wyboru przewodniczącego komisji i jego zastępcy, wskazując iż jeśli jeden z nich reprezentuje radę zakładową, to drugi powinien być reprezentantem kierownika przedsiębiorstwa. Komisje orzekają w kompletach czteroosobowych. W skład kompletów wchodzi w równej liczbie przedstawiciele związku zawodowego i kierownika przedsiębiorstwa. Członkiem komisji może być pracownik, który pracuje w przedsiębiorstwie co najmniej 6 miesięcy, ukończył 21 lat życia i posiada ogólną znajomość ustawodawstwa pracy oraz warunków pracy w przedsiębiorstwie.

W celu zapewnienia niezależności w spełnianiu funkcji członka komisji rozporządzenie ustala, iż nie wolno rozwiązać stosunku pracy z członkiem zakładowej komisji rozjemczej, chyba że zachodzi ważna przyczyna lub wina pracownika, przy czym zarząd okręgowy właściwego związku zawodowego wyrazi zgodę na rozwiązanie stosunku pracy.

Zakładowa komisja rozjemcza wykonuje swoje funkcje poza godzinami pracy lub zmiany, w której członkowie komisji są zatrudnieni. Kierownik przedsiębiorstwa obowiązany jest dostarczyć komisji odpowiedniego pomieszczenia oraz niezbędnych urządzeń biurowych i materiałów kancelaryjnych.

III. W dalszym rozdziale ustalona jest organizacja i skład terenowych komisji rozjemczych, które działają przez powiatowe (miejskie, dzielnicowe) komplety orzekające. Komisje te powołuje się przy zarządach okr. związków zawodowych dla przedsiębiorstw, które zatrudniają poniżej 100 pracowników i znajdują się na obszarze objętych działalnością tych zarządów.

Powiatowe komplety orzekające są czteroosobowe, w skład których wchodzi: 1. stały członek terenowej komisji rozjemczej z ramienia zarządu okręgowego właściwego związku zawodowego; 2. stały członek komisji z ramienia przedsiębiorstwa; 3. niestały członek komisji delegowany przez właściwą radę zakładową (miejscową) lub delegata; 4. niestały członek komisji delegowany przez kierownika właściwego przedsiębiorstwa.

IV. Wszczęcie postępowania przed komisją następuje na wniosek pracownika lub kilku pracowników. Na rozprawie przed komisją występuje zainteresowany pracownik osobiście i kierownik przedsiębiorstwa osobiście, albo przez wyznaczonego pracownika. W przypadku gdyby pracownik nie mógł wziąć udziału w rozprawie osobiście może ustanowić pełnomocnika w osobie członka swej rodziny, przedstawiciela związku zawodowego lub innego pracownika z tego samego przedsiębiorstwa.

W sprawach dotyczących rozwiązania stosunku pracy termin rozprawy powinien być wyznaczony najpóźniej w ciągu 3 dni od dnia zgłoszenia wniosku, w sprawach o wynagrodzenie za godziny nadliczbowe — w ciągu 7 dni, natomiast w pozostałych sprawach — w ciągu 14 dni.

Ponadto rozporządzenie ustala, iż koszty przejazdu świadka wezwanego na rozprawę przez komisję rozjemczą oraz koszty przejazdu pracownika zgłaszającego wniosek o rozpoznanie sporu — pokrywa przedsiębiorstwo, w którym dany pracownik lub świadek pracuje.

W dalszych rozdziałach rozporządzenie podaje zasady wydawania orzeczeń, postępowania odwoławczego i tryb zaskarżania tych orzeczeń, które naruszają przepisy prawa.

K. P.

PREMIA W OKRESIE URLOPU

W Monitorze Polskim Nr A-61/54 z dnia 29 czerwca br. okazał się okólnik Ministra Pracy i Opieki Społecznej ustalający zasady określenia wysokości premii za czas urlopu. Są one następujące:

a) o ile wypłacana jest premia indywidualna, wysokość której uzależniona jest od indywidualnych osiągnięć danego pracownika — premie za czas urlopu należy wypłacać w wysokości przeciętnej premii z ostatnich trzech miesięcy kalendarzowych poprzedzających ten miesiąc, w którym pracownik rozpoczyna urlop.

Za podstawę do ustalenia przeciętnej premii należy brać bądź premie faktycznie wypłacane w każdym z powyższych trzech miesięcy kalendarzowych w oparciu o wyniki z ubiegłych miesięcy, bądź premie, jakie przypadają pracownikowi za wyniki pracy osiągnięte w każdym z tych trzech miesięcy — zależnie od ogólnie stosowanego w zakładzie pracy sposobu obliczania i wypłacania danego rodzaju premii;

b) w przypadku wypłacania premii zespołowej, wysokość której jest zależna od osiągnięć całego zakładu pracy, oddziału (wydziału) lub zespołu pracowników — premie za czas urlopu należy wypłacać bieżąco tak jak pozostałym pracownikom zakładu pracy, oddziału lub zespołu za ten okres czasu. (Zj)

ZMIANA PRZEPISÓW O KONTRAKTACJI PRZEWOŹNIKÓW NIEUSPOŁECZNIONYCH

Zarządzenie Ministra Transportu Drogowego i Lotniczego z dnia 28 lutego 1952 r. w sprawie korzystania z usług i kontraktacji nieuspołeczniczonych przedsiębiorstw ciężarowego transportu drogowego zostało ostatnio zmienione zarządzeniem z dnia 28 sierpnia 1954 r. (Mon. Polski Nr A-83 poz. 969)

Zgodnie z nowym brzmieniem zarządzenia — branżowe przedsiębiorstwa, biura oraz działy transportowe wykonujące przewozy na rzecz przedsiębiorstw trudniących się dystrybucją artykułów przemysłowych i produktów rolnych, będą mogły korzystać z usług przewoźników nieuspołeczniczonych tylko wówczas, gdy uzyskają na to upoważnienie Ministra Transportu Drogowego i Lotniczego, wydane w porozumieniu z Przewodniczącym PKPG (jb)

W oszczędzaniu korzystaj ze wzorów radzieckich

INSTRUKCJA W SPRAWIE WYMIANY POZWOLEŃ NA PROWADZENIE POJAZDÓW MECHANICZNYCH

Minister Transportu Drogowego i Lotniczego wydał instrukcję z dnia 5 października 1954 r. (ogłoszoną w Monitorze Polskim Nr 96), zawierającą wskazówki postępowania przy wymianie **dotychczasowych pozwoleń** na prowadzenie pojazdów mechanicznych, tj. wydanych na podstawie przepisów rozporządzenia z dnia 15.IV.1948 r. w sprawie zmiany rozporządzenia o ruchu pojazdów mechanicznych na drogach publicznych (Dz. U. z 1948 r. Nr 27, poz. 186) na **nowe pozwolenia**, tj. przewidziane rozporządzeniem z dnia 15 grudnia 1953 r. (Dz. U. z 1954 r. Nr 3, poz. 6).

Wskazówki oparte są na przepisach rozporządzenia o ruchu pojazdów mechanicznych na drogach publicznych w brzmieniu ustalonym rozporządzeniem z dnia 15 grudnia 1953 r. (Dz. U. z 1954 r. Nr 3, poz. 6) i na przepisach zarządzenia z dnia 5 września 1954 r. w sprawie pozwoleń na prowadzenie pojazdów mechanicznych (Mon. Pol. Nr 85, poz. 974).

Wskazówki te dotyczą:

- 1) właściwości władz dokonujących wymiany pozwoleń;
- 2) zasad wymiany pozwoleń — przy czym w celu ułatwienia kierowcom zaznajomienia się z zasadami wymiany pozwoleń został opublikowany załącznik Nr 2 instrukcji zawierający „Zasady wymiany dotychczasowych pozwoleń na prowadzenie pojazdów mechanicznych na nowe pozwolenia”, który zgodnie z instrukcją ma być wywieszony do publicznej wiadomości na terenie biura wydziału komunikacji drogowej prezydium rady narodowej, dokonującego wymiany pozwoleń;
- 3) formy i załączników podań o wymianę pozwoleń (wzór podania zawiera zał. Nr 1 instrukcji);
- 4) trybu dokonywania wymiany dotychczasowych pozwoleń (cywilnych);
- 5) trybu wymiany dotychczasowych pozwoleń wojskowych;
- 6) wymiany wtórników pozwoleń;
- 7) sporządzania planu wymiany pozwoleń;
- 8) ostatecznego terminu wymiany pozwoleń. (jb)

UZUPEŁNIENIE NORM ZUŻYCIA MATERIAŁÓW PĘDNYCH

W Monitorze Polskim Nr 96, poz. 1098, ogłoszono zarządzenie Ministra Transportu Drogowego i Lotniczego z dnia 1 października 1954 r. w sprawie uzupełnienia „Norm zużycia materiałów pędnych w eksploatacji pojazdów samochodowych”.

Zarządzeniem tym w § 7 wkladki „Norm zużycia materiałów pędnych w eksploatacji pojazdów samochodowych SM—161”:

1) w końcu tabeli 1 (samochody osobowe) w odpowiednich rubrykach wprowadzono następujące uzupełnienia.

L.p.	Marka	Typ	Zużycie paliwa na 100 km
24	Skoda	1200	9,5
25	Skoda	1200	10,5
		sanitarka	

2) w końcu tabeli 6 (samochody ciężarowe z silnikiem niskoprężnym — gaźnikowym) w odpowiednich rubrykach wprowadzono następujące uzupełnienia:

L.p.	Marka	Typ	Ladowność tonn	Zużycie paliwa na 100 km
103	Skoda	1200	furgon	10,5

Nowe normy obowiązują z dniem ogłoszenia zarządzenia

OGŁOSZENIA DROBNE

25. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa nr 0077/53 wydane przez PPRN w Dzieżonowie w roku 1953 na nazw. Józef Pacholczyk zam. w Gdańsku, ul. Łąkowa 33/17.

26. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. II nr 0008/49 wydane przez Starostwo Powiatowe Grodzie w roku 1949 na nazw. Tadeusz Grześkowiak zam. w Gdańsku—Siedlce, ul. Kartuska 104/2.

27. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa nr W-3765/51 wydane przez Wydz. Kom. w Warszawie w roku 1951 na nazw. Marian Tracz zam. w Warszawie, ul. Waliców 10/8.

28. ZAGUBIONO prawo jazdy nr 0194/51 wydane przez PMRN w roku 1951 na nazw. Stanisław Nowogrodzki, zam. w Gdańsku, ul. Polanki 121.

29. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa wydane przez PPRN w Puławach w roku 1950 na nazw. Edward Czopek zam. w kol. Poniatowa gm. Godów pow. Puławy woj. Lubelskie.

30. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa nr 1526/49 wydane przez PMRN w Szczecinie w roku 1949 na nazw. Tadeusz Cołoszyński zam. w Warszawie, ul. Nowolipie 5/42.

31. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa wydane przez S-two Powiatowe w Gnieźnie w roku 1950 na nazw. Hermin Karasiewicz zam. w Nowej Hucie Osiedle C1 bl. 1.

32. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. III wydane w Stalinogrodzie w roku 1950 na nazw. Maria Babijczuk zam. w Krakowie, ul. Tomasza 6/1.

33. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. II wydane przez Wydz. Samoch. w Olsztynie w roku 1947 na nazw. Wacław Szafranski zam. w Warszawie, ul. Żużłowa 3.

34. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. II wydane przez Wydz. Komunik. w Olsztynie w roku 1949 na nazw. Edmund Szczyński zam. w Warszawie, ul. Łomżyńska 18/9.

35. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IV nr 0024/54 wydane przez PMRN w Świętochłowicach w roku 1954 na nazw. Kazimierz Kolarczyk zam. w Świętochłowicach, ul. Dworcowa 24.

36. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa nr 1050/53 wydane przez PMRN w Krakowie w roku 1953 na nazw. Józef Kękus zam. w Krakowie — Woja Duchacka, ul. Malborska 75.

37. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa nr 0054/53 wydane przez PPRN w Pszczynie w roku 1953 na nazw. Norbert Twardzik zam. w Zawiaści, ul. Rybnicka 5.

38. ZAGUBIONO prawo jazdy wydane przez MRN w Krakowie w roku 1952 na nazw. Kazimierz Zanielat zam. w Krakowie — Borek Falecki, Przelna 166.

39. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. III nr 0383/50 wydane przez Wydz. Kom. w Łodzi w roku 1946 na nazw. Czesław Alinowicz zam. w Łodzi, ul. Sianokosy 1.

40. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa nr 0735/53 wydane przez Wydz. Komunik. w Łodzi w roku 1953 na nazw. Roman Pawlak zam. w Łodzi, ul. Targowa 73/12.

41. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa nr 0167/53 wydane przez PMRN w Stalinogrodzie na nazw. Stefan Szafroń zam. w Stalinogrodzie, ul. Plebiscytowa 16.

42. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa nr 0021/50 wydane przez PPRN w roku 1950 na nazw. Czesław Cwikliński zam. w Jabłońskim gm. Jabłonskie, pow. Goidab.

43. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IV nr 0007/50 wydane przez PPRN w Ostrowie Wlkp. w roku 1950 na nazw. Aleksander Przybylski zam. w Topoli Małej, pow. Ostrow Wlkp.

44. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa nr 0111/49 wydane przez Zarz. Miejski w Sosnowcu na nazw. Bogusław Grondek zam. w Sosnowcu, ul. Konopnickiej 19.

45. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa nr 0136/51 wydane przez PPRN w Malborku w roku 1951 na nazw. Wiesław Dębicz zam. w Nowej Wsi, pow. Malbork.

46. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa nr 1061/49 wydane przez PMRN w Gdyni w roku 1949 na nazw. Tadeusz Kwiatkowski zam. w Gdyni — Orłowo, ul. Inżynierska 117.

47. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. I nr 2133/49 wydane przez Wydz. Kom. w W-wie w roku 1949 na nazw. Mieczysław Welens zam. w Warszawie, ul. Mackiewiczza 3/5 m. 1.

48. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa wydane przez Wydz. Kom. w Łodzi w roku 1952 na nazw. Marian Maszczykowski zam. w Łodzi, ul. Przybyszewskiego 211.

49. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa nr 001/54 wydane przez PPRN w Oławie w roku 1954 na nazw. Marian Dominiak zam. w Oławie, ul. Lipowa 1.

50. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. III nr 0371 wydane przez PPRN w Łodzi w roku 1952 na nazw. Andrzej Kalisz zam. w Bolesławcu, ul. Wróblewskiego 6a.

51. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. I nr 0997/49 wydane przez Wydz. Kom. w Łodzi w roku 1949 na nazw. Wincenty Chaberski zam. w Łodzi, ul. Lutomirska 40.

52. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. III wydane na nazw. Aleksy Jakubowski zam. w Bydgoszczy, ul. Ogrodowa 16/11.

53. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa nr 0116 wydane przez PMRN w Zabrze w roku 1950 na nazw. Józef Chyra zam. w Zabrzu, ul. Henryka 28.

54. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IV nr 0003 wydane na nazw. Stanisław Kwaśniewski zam. w Sosnowcu, ul. Małachowskiego 36.

55. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IV wydane przez PMRN w Poznaniu na nazw. Mieczysław Ciepielski zam. w Nowej Hucie, Osiedle B2 bl. 47B m 2.

56. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa nr 0050/50 wydane przez MRN w Stalinogrodzie w roku 1950 na nazw. Józef Stachon zam. w Stalinogrodzie, ul. Cynkowa 16b.

57. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. I nr 0010/49 wydane przez B. Star. Powiatowe w Hrubieszowie na nazw. Stanisław Piątek zam. w Lublinie, ul. Kwiatowa 8a.

58. ZAGUBIONO dowód rejestracyjny kat. IIIa nr G.L. 4083 wydane przez PWRN w Bydgoszczy w roku 1953 na Powiatowy Związek Gminnych Spółdzielni Samopomoc Chłopska w Szubinie.

59. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa nr OW/155/50 wydane przez Wydz. Komunik. w Warszawie w roku 1950 na nazw. Edward Klekowski zam. w Warszawie, ul. Bo-remlowska 25-9.

60. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IV nr 0081/54 wydane przez PRN w Dzierżonowie w roku 1954 na nazw. Jan Kruk zam. w Jordanowie Śląskim — pow. Dzierżo-niów.

61. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa wydane przez PMRN w Częstochowie w roku na nazw. Bronisław Strączyński zam. w Częstochowie, ul. Kucelin - Łaki 52.

62. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa wydane przez MRN w Krakowie na nazw. Stanisław Papła zam. w Kra-kowie, ul. Smoleńsk 45/4.

63. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa nr 1047/52 wy-dane przez PMRN w Krakowie w roku 1952 na nazw. Adam Polak zam. w Krakowie, ul. Radzikowskiego 181/2.

64. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa nr 0172/53 wy-dane przez PMRN w Częstochowie w roku 1953 na nazw. Edward Zalas zam. w Zarebin — poczta Olsztyn pow. Częstochowa.

65. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IV nr 0119/53 wy-dane przez PMRN w Radomiu w roku 1953 na nazw. Leonard Szwaguliński zam. w Radomiu, ul. 1-go Maja 16 m. 4.

66. ZAGUBIONO prawo jazdy nr ES. 9195 wydane przez PWRN we Wrocławiu w roku 1952 na nazw. Jerzy Nowerski zam. w Ślubów 11 — gm. Rudna — pow. Góra Śląska.

67. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa nr 0174 wy-dane przez PMRN w Zabrze w roku 1954 na nazw. Józef Dołęga zam. w Zabrze, ul. Malczewskiego 2.

68. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa nr 0780/51 wy-dane przez PMRN w Gliwicach w roku 1951 na nazw. Ka-rol Galich zam. w Walczu 3 woj. Koszalin.

69. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa nr 119303/50 wydane przez Wydz. Kom. w Warszawie w roku 1950 na nazw. Wiesław Lewandowski zam. w Warszawie, ul. Św. Wincentego 78/5.

70. ZAGUBIONO prawo jazdy nr 0090/52 wydane w ro-ku 1952 na nazw. Bolesław Chytrowski zam. w Pszów, ul. Raciborska 8.

71. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa nr 0222/54 wy-dane przez PPRN w Gnieźnie w roku 1954 na nazw. Ka-zimierz Kędzierski zam. w Wierzbiczewach — pow. Gniez-no poczta — Jankowo - Dolin.

72. ZAGUBIONO prawo jazdy nr 0012 wydane przez PPRN w Dębicy w roku 1954 na nazw. Henryk Waleczak zam. w Pustkowie 344 pow. Dębica.

73. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa wydane przez Wydz. Ruchu i Motor. w Warszawie na nazw. Ignacy Dziedzic zam. w Warszawie, ul. Dubieńska 25.

74. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa wydane przez PMRN w Stalinogrodzie na nazw. Witold Gryk zam. w Stalinogrodzie, ul. Sioneczna 5.

75. ZAGUBIONO prawo jazdy nr 0174/51 wydane przez PPRN w Bielsku - Białej na nazw. Edward Izalan zam. w Bielsku - Białej, ul. PKWN 54.

76. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. nr 0027/51 wydane na nazw. Jerzy Tuszyński zam. w Grudziądzu ul. 1 Armii Wojska Polskiego 44.

77. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. III oraz wkładka na nazw. Edward Najner zam. w Starym Jaworznie 17 pow. pocz. Jawor woj. Wrocław.

78. ZAGUBIONO prawo jazdy nr A0-125/53 wydane na nazw. Zbigniew Włosek zam. w Cieplicach Śl. Zdroju, ul. 1-go Maja 24.

79. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. II Nr 1382/52 wyda-ne przez Wydz. Kom. w Warszawie w roku 1952 na nazw. Mieczysław Milon, zam. w Gołąbkach, ul. Pierackiego 15.

80. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. Nr 473-52 wydane na nazw. Alojzy Kasperak zam. w Poznaniu, ul. Krośniew-ska 27/.

81. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIA nr 0050/52 wy-dane przez PPRN w Nowym Sączu w roku 1952 na nazw. Józef Michalik zam. w Nowej Hucie — Osiedle C1 Blok 12 nr 97.

82. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIA Nr 0304/51 wy-dane przez PMRN w Bielsku w roku 1951 na nazw. Adam Papła zam. w Bielsku, ul. Michałowicza 12.

83. ZAGUBIONO prawo jazdy Nr 0008/51 wydane przez PPRN w Świdnicy w roku 1951 na nazw. Adam Szydłak zam. Osiedle Mrowiny nr 3 gm. Żarów pow. Świdnica.

84. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa nr 0148/49 wy-dane przez PPRN w Kępnie na nazw. Gustaw Hades zam. w Kępnie, ul. Rynek 6.

85. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa Nr 0150/49 wy-dane przez PPRN w Jaworze w roku 1949 na nazw. Sta-nisław Jawuła zam. w Jaworze, ul. Wrocławska 7.

86. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIA nr 0340/52 wy-dane przez PPRN w Drawsku w roku 1952 na nazw. Te-ofil Piechociński zam. pocz. Podew, pow. Mielec woj. Rze-zów.

87. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIa nr 0096/49 wyda-ne przez MRN w Szczecinie w roku 1949 na nazw. Sta-nisław Rejduch zam. w Krakowie, ul. Sienkiewicza 4/1.

88. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa nr 0014/52 wy-dane przez PPRN w Łobezie w roku 1952 na nazw. Wa-claw Pasturczak zam. w Łabecie, ul. Komuny Paryskiej 1.

89. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IV wydane przez Wydz. Kom. w Warszawie w roku 1950 na nazw. Stefan Stepien zam. w Warszawie, ul. Przemysłowa 23/16.

90. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa Nr W-3510 wy-dane przez Wydz. Kom. w Warszawie w roku 1952 na nazw. Włodzimierz Kwapiński zam. w Warszawie, ul. So-lec 52/42.

91. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa Nr 0137/53 wy-dane przez PRN w Piasecznie w roku 1953 na nazw. Wa-claw Ciolkiewicz zam. w Łazach gm. Lesznowola pow. Piaseczno.

92. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. III nr 0307 wydane przez PWRN w Olsztynie w roku 1952 na nazw. Wiesław Święcki zam. w Warszawie, ul. Bukowa 1/2.

93. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa Nr 1116/54 wy-dane przez Wydz. Kom. w Warszawie w roku 1954 na nazw. Jan Brzostowski zam. w Warszawie, ul. Brzeska 15/17/7.

94. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. I wydane przez PRN w Krakowie w roku 1947 na nazw. Aleksander Bielecki zam. w Krakowie, ul. Jaworskiego 19a.

95. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IV Nr 0017/49 wyda-ne przez Starostwo w Jasle w roku 1949 na nazw. Józef Skocz zam. w Kołężycach pow. Jasło woj. Rzeszów.

96. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. III Nr 0086/54 wy-dane przez PMRN w Gdyni na nazw. Michał sikorski zam. w Gdyni-Chylonia, ul. Pawła 16.

97. ZAGUBIONO dowód rejestracyjny samoch. „GAZ Nr B-82856 wydane przez Wydz. Kom. w Warszawie w roku 1954 na Przedsiębiorstwo Transportowe Hurta Spo-żywczego adres Warszawa, ul. Kolejowa 5/7.

98. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa wydane przez PMRN w Krakowie w roku 1950 na nazw. Władysław Kor-pak zam. w Krakowie, ul. Paulińska 20/13.

99. ZAGUBIONO dowód rejestracyjny Nr EN. 9783 wy-dane przez PWRN we Wrocławiu w roku 1952 na PGR-Zespół w Zaborowicach — pow. Góra Śl.

100. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa Nr 6095/53 wy-dane przez PPRN w Jeleniej Górze w roku 1953 na nazw. Tadeusz Kulczyk zam. w Karpaczu, ul. Dolna 9.

101. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa nr 2165/49 wy-dane przez PMRN w Zabrze w roku 1949 na nazw. Ma-rian Górszczyński zam. w Radomiu, ul. Śliska 9.

102. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa nr 0055/53 wy-dane przez PPRN w Dzierżanowie w roku 1953 na nazw. Mieczysław Zylberszporn zam. we Wrocławiu, ul. Gra-biszyńska 61/75.

103. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa Nr 0029/49 wy-dane przez B. Stow. Pow. w Jarocinie w roku 1949 na nazw. Stanisław Nowak zam. w Górze pow. Jarocin nr 34.

104. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa nr 0003/52 wy-dane przez PRN w Świdnicy w roku 1952 na nazw. Sta-nisław Pławcecki zam. w Bystrzycy Dolnej 40 pow. Świd-nica.

105. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. III Nr 0012/50 wydane przez PRN w Radzyminie w roku 1950 na nazw. Marian Kuźnicki zam. w Kraszewie i Nowym Sączu pocz. Klembów pow. Wołomin.
106. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. III Nr 0374/54 wydane przez PMRN w Gdańsku na nazw. Edmund Kryszewski zam. w Gdańsk-Oliwa, ul. Polanki 97a.
107. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. II Nr 045/49 wydane przez PPRM we Włochach na nazw. Władysław Duresiewicz zam. w Warszawie-Jelonki, ul. Narutowicza 5/1.
108. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. II wydane przez Urz. Wojew. w Aninie na nazw. Julian Koliński zam. w Warszawie, ul. Koniecpolska 8/3.
109. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. II Nr 0064/51 wydane przez Urz. Powiatowy w Łańcucie na nazw. Emil Mach zam. w Warszawie 29.
110. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIA wydane przez Wydz. Kom. w Warszawie na nazw. Jan Panek zam. w Warszawie, ul. Zawiszy 30/121.
111. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. II nr 0006/50 wydane przez Urz. Wojew. w Krakowie na nazw. Bronisław Kmiecik zam. w Krakowie, ul. Przegrzaly 51/1.
112. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa Nr 010/61 wydane przez PMRN w Lublinie w roku 1950 na nazw. Eugeniusz Sagan zam. w Lublinie ul. Kunickiego 86.
113. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa nr 0107/52 wydane przez PRN w Aninie na nazw. Marian Cholewa zam. w Zielonce, ul. Piaskowa 4.
114. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. II nr 0049/12 wydane przez Pow. Star. w Grójcu w roku 1948 na nazw. Stanisław Małkowski zam. w Warszawie, ul. Ogrodowa 51/8.
115. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa Nr 0168/52 wydane przez PMRN w Chorzowie w roku 1952 na nazw. Ruffin Gawlik zam. w Chorzowie, ul. Nowa 42.
116. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa Nr 0178/53 wydane przez PMRN w Wałbrzychu na nazw. Stanisław Mirzek Wałbrzych, ul. Stalina 59/3.
117. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. II Nr 0154/49 wydane przez Zarz. Miejski w Gdańsku w roku 1949 na nazw. Bronisław Krasnowski zam. w Słupsku ul. Szczecińska 14/1.
118. ZAGUBIONO prawo jazdy III Nr 0242/49 wydane przez Starostwo Powiat. w Lwówku Sl. w roku 1949 na nazw. Jan Tkaczuk zam. w Olszynie Lubańskiej, ul. Legnicka 32.
119. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. III Nr W. O. 6321 wydane przez Wydz. Kom. w Warszawie w roku 1949 na nazw. Marian Skutowicz zam. w Rembertowie ul. Żeligowskiego 1.
120. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. Nr 100829 wydane na nazw. Adam Kot zam. w Zebrzydowej Nr 81 pow. Bolesławiec.
121. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. III Nr 0081/52 wydane przez PPRN w Kielcach w roku 1952 na nazw. Mieczysław Zaręba zam. w Czarnowie pow. Kielce.
122. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa 012554 wydane przez PMRN w Nowym Bytomiu w roku 1954 na nazw. Antoni Stompel zam. w Chełbzie — Nowy Bytom ul. Stalina Nr 13.
123. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. II 1116/43 wydane przez PMRN w Krakowie na nazw. Józef Beres zam. w Krakowie ul. Esłery Nr 10/5.
124. ZAGUBIONO dowód rejestr. Nr A43-128 wydane przez PMRN w Inowrocławiu ul. Poznańska Nr 20
125. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. III wydane przez PMRN w Krakowie w roku 1945 na nazw. Bronisław Budyn zam. w Krakowie, ul. Stalina Nr 19.
126. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa Nr 0016/52 wydane przez PPRN w Rzeszowie w roku 1952 na nazw. Eugeniusz Dziobak zam. w Machowie pow. Rzeszów.
127. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. III Nr 0511/52 wydane przez PMRN w Zabrzu w roku 1952 na nazw. Jerzy Mucha zam. w Zabrzu I, ul. 3 Maja 126/2.
128. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa Nr 0771/53 wydane przez PMRN w Bochni w roku 1954 na nazw. Czesław Kalisz zam. w Podgrabni — pocz. Niepołanice pow. Bochnia.
129. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. II wydane przez PPRN w Drawsku Pom. w roku 1949 na nazw. Tadeusz Bogacki zam. w Drawsku, ul. Boch. Stalinogr. 51.
130. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa Nr W. 3293 wydane przez Wydz. Kom. w W-wie w roku 1952 na nazw. Stanisław Nowicki zam. w Rembertowie, ul. Lenna 1.
131. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa Nr 000453 wydane przez MRN w Otwocku w roku 1953 na nazw. Franciszek Tobiasz zam. w Sulejówku ul. Świerczewskiego 5.
132. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. I Nr 074/49 wydane przez PRN w Chorzowie w roku 1949 na nazw. Ignacy Sowiński zam. w Tenczyńku Nr 262 pow. Chrzanów.
133. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. II Nr W. 2670/49 wydane przez Wydz. Kom. w Warszawie w roku 1943 na nazw. Kazimierz Warda zam. w Warszawie, ul. Czerniakowska 131—6.
134. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa Nr 0039 wydane przez Wydz. Kom. w W-wie w roku 1951 na nazw. Kazimierz Mikołajczyk zam. w Warszawie Sadyba, ul. Zacisza 2/32.
135. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa Nr 1497/54 wydane przez PMR w Krakowie w roku 1953 na nazw. Stanisław Żakota zam. w Krakowie, ul. Rydla 1.
136. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa Nr 0059 wydane przez PMRN w Częstochowie na nazw. Zygmunt Zadrosz zam. w Częstochowie, ul. Sobieskiego 61.
137. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. Nr 0093/53 wydane na nazw. Jan Żabicki zam. w Radomsku, ul. Kościuszki 21.
138. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. I Nr W. 9554/50 wydane przez Wydz. Kom. w Warszawie w roku 1950 na nazw. Robert Krapisz zam. w Warszawie, ul. Żelazna 89/19.
139. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. II wydane przez PPRN Wiochy w roku 1949 na nazw. Bogdan Jabczyński zam. w Laskach k/W-wy.
140. ZAGUBIONO prawo jazdy ka. III Nr 1657/50 wydane przez PMRN we Wrocławiu w roku 1950 na nazw. Stanisław Jagodziński zam. w Warszawie, ul. Podchorążych.
141. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. III Nr 0006/50 wydane przez Star. Pow. w Jeleniej Górze w roku 1950 na nazw. Tadeusz Sedlaczek zam. we Lwówku Sl., ul. Stalina 41.
142. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa, Nr 3655/49 wydane przez Wydz. Kom. w Warszawie w roku 1949 na nazw. Stanisław Kure zam. w Stalowej Woli hotel PKS 20/21.
143. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. II Nr 000/49 wydane przez MRN w Płocku w roku 1945 na nazw. Jan Grabowski zam. w Szczecinie, ul. Szarotki 2/16.
144. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IV Nr 0002/54 wydane przez PPRN w Białogardzie w roku 1954 na nazw. Sylwester Górzyński zam. w Toporzyську pow. Białogard woj. Koszalin.
145. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. I Nr 0066/50 wydane przez PPRN w Aninie w roku 1950 na nazw. Zygmunt Sobczyk zam. w Starej Miłośnie, ul. Trakt Brzeski 24.
146. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. I wydane przez Wydz. Kom. w W-wie w roku 1946 na nazw. Wincenty Rybicki zam. w Warszawie, ul. Bernardyńska 24.
147. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa Nr 2846/52 wydane przez PPRN w Gremie w roku 1954 na nazw. Zdzisław Idczak zam. w Brodnica - Śremska poczta 10.
148. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa Nr 0006/51 wydane przez PPRN w Opocznie w roku 1951 na nazw. Stefan Krakowiak zam. w Opocznie, ul. Kuligowska 139.
149. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. II Nr 384/49 wydane przez PMRN w Stalinogrodzie w roku 1949 na nazw. Józef Wolny zam. w Stalinogrodzie, ul. Zgody 14.
150. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa Nr 0105/53 wydane przez PMRN w Szopienicach w roku 1953 na nazw. Józef Świergolik zam. w Szopienicach, ul. Partyzantów 15.
151. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa Nr 0037/53 wydane przez PMRN w Szopienicach w roku 1953 na nazw. Zygmunt Kostka zam. w Szopienicach, ul. Wolności 31.
152. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. III Nr 0009/51 wydane przez Wydz. Kom. w Łodzi na nazw. Marian Pożycki zam. w Łodzi, ul. Lipowa 19.
153. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa Nr 0140/53 wydane przez PPRN w Bolesławcu w roku 1953 na nazw. Alfons Kucharski zam. w Bolesławcu, ul. Dzierżyńskiego 29.
154. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. II Nr 0004 wydane przez PPRN w Zawiercu w roku 1950 na nazw. Stanisław Hadyd zam. w Porębie III, ul. Mostowa 10.

