

Motoryzacja



TREŚĆ ZESZYTU Nr 12

TRANSPORTOWCY W RADACH NARODOWYCH	353
TRANSPORT SAMOCHODOWY PRZY BUDOWIE PAŁACU KULTURY I NAUKI IM. J. STALINA W WARSZAWIE (cz. II) — mgr inż. Bogdan Jakubowski	354
ZASADY WYNAGRADZANIA PRACOWNIKÓW GOSPODARSTW SAMOCHODOWYCH W ZSRR— Aniela Klasowa — mgr Irena Wargin	357
WIĘCEJ SZKOŁ PRZODOWNICTWA PRACY — Bernard Grabowski	360
ZAŁOŻENIA KONSTRUKCYJNE SAMOCHODU CIĘŻAROWEGO O DUŻYM TONAŻU — inż. Leon Minc	362
ZAGADNIENIE ASORTYMENTOWNOŚCI PRZEWOZÓW TOWAROWYCH W PROJEKCIE PLANU PKS NA ROK 1955 — mgr Stanisław Tymiński	365
WYLEWANIE PANEWK STOPEM ŁOŻYSKOWYM PRZY NAPRAWACH SILNIKÓW S-42 — mgr inż. Mieczysław Reiman	367
IZOLATORY SWIEC ZAPŁONOWYCH — inż. Lechosław Osterłófi	369
KSIĄŻKI NADESŁANE	372
KRONIKA TRANSPORTOWCA	373
RÓŻNE INFORMACJE	377
PRZEGLĄD DOKUMENTACYJNY TRANSPORTU SAMOCHODOWEGO	379

Foto na okładce: na zdjęciu nowy typ autobusu „Chausson“ APh 521 w przejeździe przez ul. J. Dąbrowskiego. Pewna ilość tego typu nowoczesnych autobusów zasilila ostatnio tabor komunikacji miejskiej w Warszawie.

1. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa nr 0127/49 wydane przez Zarz. Miejski w Olsztynie w roku 1949 na nazw. Stanisław Chrzastek zam. w Krakowie ul. Czarnowiejska 21/13.
2. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa nr 0006/51 wydane przez PMRN w Krakowie w roku 1951 na nazw. Stanisław Cikała zam. w Gliwicach ul. Chrzanowska 9/3.
3. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa nr 0002/52 wydane przez PPRN w Nidzicy w roku 1952 na nazw. Mieczysław Narogórski zam. w Nidzicy ul. Limanowskiego 1.
4. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa nr 0099/49 wydane przez PMRN w Sosnowcu na nazw. Mirosław Proszak zam. w Sosnowcu ul. Dębińska 1.
5. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa nr 0046/51 wydane przez PMRN w Raciborzu w roku 1951 na nazw. Herbert Zielonka zam. w Ligocie Książęca gm. Lubowice pow. Racibórz.
6. ZAGUBIONO dowód rejestracyjny nr druku 087-A46-424 wydane przez PPRN w Gostyniu w roku 1953 Cukrownia Gostyn w Gostyniu ul. Fabryczna 2.
7. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. I nr W-0789/50 wydane przez Wydz. Kom. w Warszawie na nazw. Czesław Wyszkowski zam. w Warszawie, ul. Mładzka 30/3.
8. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa nr 0087/49 wydane przez PPRN w Rzeszowie w roku 1949 na nazw. Zdzisław Mielnik zam. w Rozwadowie, ul. Kolonia 25/5.
9. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. II nr 0052/49 wydane przez PMRN w Sosnowcu, na nazw. Franciszek Olszak zam. w Sosnowcu, ul. Wiejska 28/7.
10. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa nr 0651/50 wydane przez PMRN w Krakowie w roku 1950 na nazw. Ludwik Smagło zam. w Krakowie, ul. Piwna 13/2.
11. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. III nr 0018-0042/49 wydane przez PPRN w Radomiu w roku 1949 na nazw. Henryk Rutkowski zam. wieś Odechowiec gm. Skaryszew pow. Radom.
12. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. II nr 1072/49 wydane przez Wydz. Kom. w Łodzi w roku 1949 na nazw. Henryk Pawlaczek zam. w Łodzi, ul. Grażyny 22.
13. ZAGUBIONO wkładkę nr 0745/51 wydane przez Wydz. Kom. w Warszawie w roku 1953 na nazw. Eugeniusz Nowak zam. w Warszawie, ul. Okólnik 11a/68.
14. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa wydane przez Wydz. Kom. w Warszawie w roku 1954 na nazw. Jerzy Płoski zam. Włochy, ul. Swietlana 10.
15. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IV wydane przez PRN Wydz. Kom. w W-wie w roku 1953 na nazw. Tadeusz Zawadzki zam. w Warszawie, ul. Nowolipie 10a/2.
16. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. II nr 0019/50 wydane przez PPRN w Wałcu w roku 1950 na nazw. Marian Dysy zam. w Czeladzi pow. Będzin, ul. 11 Listopada 15.
17. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa nr 1622/52 wydane przez PPRN w Krakowie w roku 1952 na nazw. Mieczysław Bychowski zam. w Nowej Hucie Blok 40 nr 24.
18. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IV nr 0005 wydane przez PPRN w Górowie Iłowieckim w roku 1954 na nazw. Mieczysław Marecki zam. w Gdańsku-Wrzeszczu, Al. Wojska Polskiego 24/7.
19. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa nr 0235/52 wydane przez PMRN w Gdańsku w roku 1952 na nazw. Henryk Kamiński zam. Augustów, ul. Budowa Mostów PMRN.
20. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa nr 0052 wydane przez Wydz. Kom. w Aninie w roku 1952 na nazw. Romuald Skoczek zam. we wsi Dąbrówka gm. Celestynów.
21. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. I wydane przez PMRN w Szczecinie na nazw. Feliks Wydrzyński zam. w Szczecinie, ul. Piastów 54/1.
22. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. III wydane przez PPRN w Koninie na nazw. Antoni Adam Adamski zam. we Wrześni ul. Lenina 15.
23. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa nr 0048/53 wydane przez PMRN w Białymstoku w roku 1953 na nazw. Michał Kuźnicki zam. w Białymstoku, ul. Bułgarska 2/1.
24. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa nr 0181/50 wydane przez PPRN w Bydgoszczy w roku 1950 na nazw. Józef Zajakała zam. w Bydgoszczy ul. Matejki 7/1.

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.

N a d a w c a:

(Podać czytelnie dokładny adres)

.....
(Imię i nazwisko)

.....
(Pocztą, województwo)

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

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

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

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

Korzystajcie z naszych usług i zachęcajcie do tego innych.

D R U K

Nalepić
znaczek
za 20 gr.

„DOM KSIĄŻKI”

Centralna Księgarnia Wysyłkowa

Warszawa 10
Plac Dąbrowskiego 8

5. Motor. 190 X.

Zamawiam i proszę o wysłanie za zaliczeniem pocztowym:

ilość	Cena
Cieplak I.: Współzawodnictwo pracy w publicznym transporcie samochodowym. 1953. Wyd. Kom., s. 191, ilustracje	9,50
Kacprzak J.: Lakier i emalia nitro-celulozowe. 1954. PWT, s. 162, rys. 57, tabl. 3	10,-
Bieliszew W. N. i inni: Samochód Gaz-51 („Lublin“) Budowa, obsługa i naprawa. Tłum. z ros. mgr inż. H. Konikowski, mgr inż. E. Niernik. 1954. Wyd. Kom. s. 450, rys. 271, tabl. 25, opr. pl.	34,-
Normy zużycia materiałów pędnych w eksploatacji pojazdów samochodowych. Wyd. II uzupełn. 1951. Wyd. Kom., s. 75, wzory	5,-
Pawłow S. M., Gincburg M. J.: Eksploatacja i naprawa motocykli. Przeł. z ros. W. Filipowicz. 1954. MON, s. 283, rys. 133, tabl. 7, opr. pl.	23,-
I Krajowy Zjazd Kierowców Statystyczników samochodów „Star“ zorganizowany przez redakcję tygodn. „Motor“ 19-20 luty 1954. Oprac. S. Nowaczyński. 1954. Wyd. Kom., s. 126, rys. 27	5,50
Przepisy o gospodarowaniu, eksploatacji i ruchu pojazdów samochodowych. Oprac. R. Oleszyński. 1954. Wyd. Prawn., s. 1032	59,85
Przeworski A., Leśniak W., Grabowski T. Obsługa i konserwacja pomp wtryskowych i wtryskiwaczy silników wysokoprężnych. 1952. Wyd. Kom., s. 197, rys. 53	10,-
Sokołowski T.: Zasady eksploatacji w transporcie samochodowym. 1954. Wyd. Kom., s. 121, rys. 48, tabl. 6	6,80
Sójka Z.: Przemysłowe metody pracy dźwigowych radzieckich. 1954. Wyd. Kom., s. 59	3,20
Tuszyński A.: Samochodowe silniki wysokoprężne (Diesel). 1954. Wyd. Kom., rys. 153, opr. ppł.	15,-
Wskazówki o sposobie rejestracji i ewidencji pojazdów mechanicznych. Oprac. E. Szymankiewicz. 1954. Wyd. Kom., s. 74, rysunki	5,40
Poza tym zamawiam dodatkowo:	

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

....., dnia 1954 r.

(podpis)

Niepotrzebne skreślić.

Motoryzacja Transport

Motoryzacja

ORGAN MINISTERSTWA TRANSPORTU DROGOWEGO I LOTNICZEGO

Rok IX

GRUDZIEN 1954 r.

Nr 12 (100)

Transportowcy w radach narodowych

W dniu 5 grudnia do urn wyborczych pójdzie cały naród nasz oddać swe głosy na kandydatów Frontu Narodowego do rad narodowych wszystkich szczebli: wojewódzkich, powiatowych, miejskich i gromadzkich.

Wybory do rad narodowych oznaczają w warunkach naszych znaczne pogłębienie bezpośredniej władzy ludu pracującego miast i wsi, świadczą jednocześnie o tym, że w rozwoju państwa naszego, państwa ludowego władza sprawowana jest bezpośrednio przez ludzi pracy, że pogłębia się w ten sposób zarówno demokracja życia społecznego jak i bezpośrednie powiązanie ze wszystkimi ogniwami aparatu państwowego. Rady narodowe w tych warunkach stają się organami władzy ludowej najbardziej zbliżonymi do wszystkich potrzeb terenu.

Przebiegająca przez kraj akcja wyborcza stała się potężną dźwignią życia politycznego aktywizując szerokie rzesze wyborców do realizowania poprzez program Frontu Narodowego wszystkich wskazań II Zjazdu Partii, wskazań mających zapewnić szybki wzrost stopy życiowej.

Wysuwane na zebraniach przedwyborczych kandydatury na członków rad narodowych związane były nierozdzielnie z wysuwaniem szeregu życzeń i zadań, jakie wyborcy przekazywali swym kandydatom do rad narodowych — jako jednolitego organu władzy terenu.

Jako kandydaci do rad wysunięci zostali najbardziej ofiarni i wartościowi przedstawiciele klasy robotniczej, inteligencji i pracującego chłopstwa. Nie mogło więc zabraknąć wśród tych kandydatów również i przodujących pracowników transportu drogowego. Wyrazem tego są zgłoszone kandydatury Stanisława Woźniaka — montera St. Obsługi Samochodów w Warszawie, Szczepana Mazanka — kierowcy Miejskiego Przedsiębiorstwa Autobusowego w Warszawie, Zbigniewa Olszewskiego — mechanika Miejskiego Przedsiębiorstwa Taksówkowego, Alfreda Cimermana — kierowcy osobowego z Paślęka, Mieczysława Cempel — kierowcy osobowego MHD, Jerzego Lamentowicza — montera WZNS, Jerzego Jankowskiego — pracownika Warsz. Fabr. Motocykli, Stanisława Płotek — inżyniera FSO, Stanisławy Drewniak — traktorzystki z POM Grodków oraz szeregu innych pracowników transportu wszystkich szczebli, których niesposób wymienić.

Podobnie jak wyborcy otrzymywali konkretne zadania wysuwane przez teren do realizacji w powołanych radach narodowych, tak i my pod adresem naszych kandydatów — pracowników transportu chcemy wysunąć szereg postulatów, których realizacja powinna stać się troską zarówno wojewódzkich jak i powiatowych rad narodowych.

Kraj nasz w ciągu minionego dziesięciolecia Polski Ludowej z kraju o zacofanym transporcie drogowym, z kraju w którym samochód był rzadkością w transporcie osobowym i ciężarowym, a samochód osobowy był niepodzielną własnością burżuazji — stał się krajem zamożności motoryzacyjnej, krajem rozbudowanej sieci transportu ciężarowego i osobowego, krajem w którym samochód osobowy staje się własnością przodu-

jącej części narodu — przodowników i racjonalizatorów pracy.

Te przeobrażenia, jakie nastąpiły w Polsce w zakresie transportu samochodowego, pociągają za sobą konieczność realizacji szeregu problemów nierozdzielnie związanych z rozwojem transportu. Realizacja tych problemów niewątpliwie powiązana jest bezpośrednio z działaniem rad narodowych i tylko poprzez rady może być w prawidłowy sposób rozwiązana.

Oto kilka z tych problemów, które wydają się szczególnie ważne i o zabezpieczenie których troszczyć się powinni transportowcy — członkowie rad narodowych.

Pierwszym problemem jest zagadnienie dróg samochodowych w miastach i między osiedlami. Samochód jako szybki środek komunikacji wymaga dróg o ulepszonej nawierzchni, wymaga pieczołowitej ich konserwacji, gdyż tylko na dobrych drogach samochód może być w ekonomiczny sposób eksploatowany. Rozbudowa istniejącej sieci dróg powiatowych i gminnych oraz ich należyte utrzymanie — to główne zadanie dla rad narodowych z punktu widzenia transportu drogowego.

Z problemem rozbudowy i utrzymania dróg nierozdzielnie związane jest zagadnienie ruchu na drogach i bezpieczeństwa ruchu. Jeszcze dotąd w szeregu miast i miasteczek problem właściwego rozwiązania ruchu, a przede wszystkim bezpieczeństwa ludzi i pojazdów, nie jest należycie rozumiany. Wiąże się z tym jako nieodłączne zjawisko pokaźna liczba wypadków drogowych i awarii pojazdów. Walka o właściwą dyscyplinę na drogach, walka z chuligaństwem drogowym, przy jednoczesnym profilaktycznym przeciwdziałaniu wypadkom, ustawienie właściwych znaków drogowych i prawidłowe rozwiązywanie ruchu zwiększa w miastach — to niewątpliwie ważne zagadnienie w codziennej pracy rad narodowych.

Trzeci wreszcie problem — to zagadnienie współdziałania rad narodowych we właściwym programowaniu sieci tras autobusowych zapewniających szybkie połączenia komunikacyjne miasta i wsi, ośrodków wojewódzkich z ośrodkami powiatowymi oraz programowanie rozbudowy regularnych linii transportu ciężarowego.

Opracowywanie właściwych rozkładów jazdy w regularnej komunikacji osobowej i ciężarowej, zapewnianie dostosowanie rozkładu jazdy do potrzeb komunikacyjnych terenu, oraz zagęszczenie linii w okresach nasilenia ruchu — to także bardzo ważny odcinek działalności rad narodowych.

Rozwój motoryzacji w Polsce nierozdzielnie związany jest ze wzrastającym zapotrzebowaniem na kierowców samochodowych i podnoszeniem ich kwalifikacji zawodowych. Od sprawności komisji egzaminacyjnych działających przy radach narodowych zależy nie tylko zaspokojenie ilościowego i jakościowego zapotrzebowania na kierowców samochodowych, ale także w dużej mierze bezpieczeństwo ruchu na drogach. I to zagadnienie więc jest ważnym odcinkiem działalności rad narodowych.

Rozwój motoryzacji, obok rozbudowy samochodowej komunikacji osobowej i ciężarowej, nierozdzielnie

związany jest ze wzrostem samochodów osobowych jako środka przewozowego ludzi pracy. Przodujący górnicy i hutnicy, racjonalizatorzy i inteligencja twórcza coraz częściej korzystają z samochodów dostarczanych im w nagrodę przez Państwo Ludowe. Wzrastająca ilość samochodów i motocykli będących własnością ludzi pracy wymaga właściwego projektowania garażów i st. obsługi, uruchamiania strzeżonych parkingów na placach miast i przy miejscach masowych imprez społecznych. Rozbudowa więc sieci garaży w miastach i osiedlach, a szczególnie budowa nowych ośrodków mieszkalnych, wymaga właściwego projektowania tych urządzeń. Doświadczenia budownictwa Warszawy i Nowej Huty wskazują, że urbaniści i architekci projektujący wspaniałe osiedla nie zawsze należycie doceniali to zagadnienie.

Ostatnim problemem, który przykładowo tu pokazujemy, jest zagadnienie właściwej regulacji ruchu w miastach oraz zagadnienie prawidłowego rozwoju poszczególnych środków komunikacji miejskiej. Narastające nasilenie ruchu ulicznego wymaga nowoczesnych i szybkich środków komunikacji. Najbardziej ma-

sowy środek komunikacji miejskiej — tramwaje — stają się często hamulcem przelotowości ulic. Trasy tzw. transportu sztywnego powinny być tak prowadzone, żeby nie tamowały przelotowości na głównych arteriach komunikacyjnych.

Te problemy nie rozwiązują oczywiście całości zagadnień, które zarówno w planach długofalowych, jak i w codziennej działalności realizować będą nasze rady narodowe. Stanowiąc one będą tylko część zagadnień ogólnych realizowanych przez nasze władze terenowe. Dla zabezpieczenia ich jednak konieczne jest, aby transportowcy zasiadający w radach mieli te zagadnienia szczególnie na uwadze — jako przedstawiciele wszystkich pracowników transportu.

W dniu 5-go grudnia, idąc do urn wyborczych i głosując na program Frontu Narodowego „pamiętać szczególnie będziemy o tym, że nasz wkład w pracę rad narodowych to nie tylko realizacja programu budowy podstaw socjalizmu w Polsce, nie tylko walka o zabezpieczenie pokoju, ale także nasz codzienny trud w walce o zaspokojenie konkretnych potrzeb ludzi, których poziom życia musi być stale podnoszony.

Mgr inż. BOGDAN JAKUBOWSKI (Warszawa)

Transport samochodowy przy budowie Pałacu Kultury i Nauki im. J. Stalina w Warszawie (cz. II)

III. PRZEWOZY TOWAROWE

Mówiąc o transporcie samochodowym przy budowie Pałacu Kultury i Nauki im. J. Stalina w Warszawie, trzeba przede wszystkim, jeśli nie wyłącznie, mówić o przewozach towarowych. Te przewozy odgrywały bowiem dominującą rolę w pracy Przedsiębiorstwa Transportu Samochodowego. Wystarczy bowiem powiedzieć, że samochody ciężarowe i wywrotki stanowiły 81% wszystkich pojazdów mechanicznych będących w dyspozycji przedsiębiorstwa. Pozostałe 19% to żurawie i ładowarki samochodowe, autobusy, osobowe, cysterny itp.

Dla dokładności należałoby jeszcze dodać, że na te 81% samochodów ciężarowych — 39,5% stanowiły wywrotki (ZIS-585 i GAZ-93), a 41,5% samochody skrzyniowe (ZIS-150, GAZ-51 i MAZ-200).

Organizacja przewozów wyglądała następująco. Jak już wspomniano w 1-ej części artykułu*) głównym realizatorem planu przewozów był Oddział Eksploatacji. Zadaniem jego było operatywne planowanie, kierowanie i kontrola przewozów. Personel oddziału składał się z 13 osób, w tym 4 dyspozytorów (1 st. dyspozytor i 3 dysp. zmianowych), 4 kontrolerów liniowych i 4 pracowników administracyjnych.

Zasadniczą cechą planowania operatywnego w PTS jest opieranie się przede wszystkim na aktualnych potrzebach użytkowników, a nie trzymanie się sztywno planów okresowych (miesięcznych lub kwartalnych).

Kierownik OE otrzymuje wprawdzie z Oddziału Planowania plan miesięczny przewozów, lecz plan ten ma znaczenie jedynie orientacyjne co do wielkości przewozów i pracy przewozowej na dany miesiąc.

W każdy czwartek rano Kierownicy Kolumn Transportowych podają Kierownikowi PTS „Raport tygodniowy o przewidywanym stanie tabołu” na następny tydzień.

Raport ten zawiera: a) zarejestrowany stan maszyn wg marek i typów; b) planowany średni dobowy przebieg maszyn (w sztukach), wg marek i typów; c) średnia dobowo ilość maszyn będąca do dyspozycji Oddziału Eksploatacji, wg marek i typów.

Kierownik PTS albo akceptuje ten raport, albo po omówieniu poleca wprowadzić pewne poprawki (np. zwiększenie średniej dobowej ilości maszyn dla eksplo-

atacji przez przesunięcie, o ile to możliwe, pewnych napraw dla niektórych maszyn), a następnie przesyła ten raport w godzinach popołudniowych: a) do Głównego Dyspozytora Budowy, b) do Kierownika Oddz. Eksploatacji PTS.

W soboty w południe kierownik Oddz. Eksploatacji otrzymuje od Głównego Dyspozytora Budowy, poprzez kierownika PTS: „Zadanie tygodniowo-dobowe”, które sporządzone jest w postaci tabeli obejmującej następujące kolumny pionowe: 1. Liczba kolejna, 2. Nazwa użytkownika (zamawiającego transport), 3. Nazwisko odpowiedzialnego za wykorzystanie samochodu ze strony użytkownika, 4. Rodzaj ładunku, 5. 3 kolumny obejmujące I, II i III zmianę, każda podzielona na podkolumny odpowiadające poszczególnym typom samochodów, 6. Nadawca (nazwisko) ładunku i miejsce załadunku, 7. Odbiorca (nazwisko) ładunku i miejsce rozładunku, 8. Uwagi.

Poszczególne pozycje zawierają średnie zadania dobowe wg poszczególnych użytkowników oraz marek i typów maszyn. Operatywne planowanie dobowe dokonywane jest codziennie po godz. 15 przez kierownika Oddz. Eksploatacji.

W południe kierownik OE otrzymuje: a) „Zgłoszenia na transport samochodowy” od poszczególnych użytkowników; b) „Zestawienie samochodów do eksploatacji na dzień. . . 195 . . . r.” od kierowników Kolumn Transportowych.

„Zgłoszenie na transport samochodowy” sporządzone jest także w postaci tabelarycznej wg następujących kolumn: 1. Liczba kolejna, 2. Nazwa ładunku, 3. Miara jednostki (np. ton, sztuk itp.), 4. Ilość jednostek, 5. Marka i typ samochodu (pożądana), 6. Ilość samochodów w tym z przyczepami, 7. Nazwisko odpowiedzialnego za wykorzystanie samochodów ze strony użytkownika, 8. Nadawca (nazwisko) ładunku i miejsce załadunku, 9. Odbiorca (nazwisko) ładunku i miejsce rozładunku.

Dane powyższe podawane są oddzielnie dla każdej zmiany roboczej danego dnia. W lewym górnym rogu „Zgłoszenia” podana jest dokładna nazwa przedsiębiorstwa zgłaszającego. „Zestawienie samochodów do eksploatacji na dzień” zawiera ułożony wg. marek, typów i nr ewidencyjnych wykaz samochodów w pełnej gotowości technicznej do wykonania zadań przewozowych z podaniem nr rejestracyjnych i nazwisk kierowców.

*) Patrz Nr 11/54 czasop. „Motoryzacja”.

Na tej podstawie kierownik OE sporządza „Dyspozycję na transport samochodowy na dzień . . . 195 . . . r.” wg wzoru analogicznego do „Zadania tygodniowo-dobowego” z tym, że w kolumnach odpowiadających poszczególnym zmianom roboczym figuruje jeszcze jedna podkolumna dla zaznaczenia ile maszyn faktycznie wyszło do pracy. Podkolumnę tę wypełnia naturalnie dyspozytor po wydaniu Kart Drogowych i Zleceń.

Należy podkreślić, że zarówno „Zadania tygodniowo-dobowe” jak i „Dyspozycja na dzień” przewidują pewną ilość maszyn (4 — 5 proc.) w rezerwie do dyspozycji Gł. Dysp. Bud. Rezerwa ta czasami jest używana do amortyzacji wahań między planami tygodniowymi i dobowymi, a w zasadzie jest wykorzystywana w doraźnych potrzebach na specjalne polecenie Gł. Dysp. Budowy.

Dyspozycja dzienna przekazana jest następnie poprzez st. dyspozytora, dyspozytorom II zmiany, którzy na tej podstawie przygotowują karty drogowe i zlecenia na dzień następny.

Stosowaną w transporcie radzieckim kartę drogową na 1 stronie można podzielić na 4 zasadnicze pola:

Pole „A”, obejmujące podstawowe dane informacyjne, dzieli się na następujące pozycje: A-1. — Nazwa i adres przedsiębiorstwa będącego właścicielem samochodu. A-2. — Nr Arkusza Rozliczeniowego samochodu, dla którego wystawiono daną Kartę Drogową. A-3 — Data i zmiana robocza A-4. — Marka samochodu. A-5 — Nr rejestracyjny. A-6 — Nr ewidencyjny. A-7 — Nr przyczepy. A-8 — Nazwiska i nr Arkuszy Osobowych: a) kierowcy, b) robotników ładunkowych, c) pomocnika.

Pole „B”, obejmuje zadanie kierowcy i składa się z kolumn: B-1 W czyjej dyspozycji (użytkowaniu) będzie znajdował się samochód. B-2 — Skąd pobierany ma być ładunek. B-3 — Dokąd dostarczany ma być ładunek. B-4 — Odległość przewozu w km. B-5 — Rodzaj ładunku. B-7 — Ilość ładunku.

Karta drogowa przewiduje do 5 użytkowników na 1 dzień i 1 zmianę roboczą.

Wypisane zadania kierowcy podpisuje dyspozytor.

Pole „C”, obejmuje dane techniczno - kontrolne, a mianowicie: C-1 — Podpis dyżurnego mechanika stwierdzający, że „Samochód technicznie pełnosprawny, zezwalam na wyjazd”. C-2 — Podpis kierowcy stwierdzający, że „Samochód w dobrym stanie technicznym przyjąłem”. C-3 — Godzina wyjazdu z garażu i stan przejechanych kilometrów wg wskazań licznika. C-4 — Godzina powrotu do garażu i stan przejechanych kilometrów wg wskazań licznika. C-5 — Podpisy dyspozytorów stwierdzające C-3 i C-4. C-6 — Stan paliwa przy wyjeździe, ilości zatankowane w czasie dnia pracy i stan po powrocie z pracy. Wszystkie te pozycje muszą być naturalnie stwierdzone odpowiednimi podpisami. C-7 — Uwagi o stanie technicznym samochodu po powrocie z pracy. C-8 — Podpis kierowcy stwierdzający, że „samochód zdał”. C-9 — Podpis dyżurnego mechanika stwierdzający, że „samochód przyjął”.

Pole „D”, jest to miejsce do adnotacji kierowcy o przestojach, powrotach do garażu i inne jego uwagi. Na 2 stronie Karty Drogowej odnotowywane są wyniki pracy, w rozbiu na wyniki poszczególnych jazd oraz wyniki sumaryczne.

Wyniki poszczególnych jazd odnotowane są wg następujących kolumn: 1. — Kolejny nr jazdy. 2. — Kategoria ładunku. 3. — Skąd pobierany był ładunek. 4. — Dokąd dostarczany był ładunek. 5. — Rodzaj ładunku. 6. — Naładunek: a) ton razem, b) w tym na przyczepie, c) czas trwania (godz. i min.), d) czas oczekiwania (godz. i min.), e) podpis wydającego ładunek. 7. — Wyladunek: a) czas trwania (godz. i min.), b) czas oczekiwania (godz. i min.), c) podpis odbierającego ładunek. 8. — Przebieg km: a) z ładunkiem, b) bez ładunku. 9. — Praca przewozowa tkm: a) razem, b) na przyczepie.

Wyniki te podpisywane są przez kierowcę.

Na tej podstawie już w biurze Oddz. Eksploatacji następuje podsumowanie wyników pracy, przez podanie: a) łącznego czasu w ruchu (od chwili wyjazdu do chwili powrotu do garażu — na podstawie pkt. C-3 i C-4); b) łącznego czasu w pracy (czas w ruchu minus wszelkie przestoje); c) łącznego czasu w przestojach w tym przy oczekiwaniu na na- i wyladunek, na skutek niesprawności technicznych i inne; d) łącznej ilości jazd z ładunkiem (wg kolumny 1); e) łącznego przebiegu km razem i z ładunkiem (jako sumy z kolumny 8); f) łącznego przewozu ton razem i na przyczepie (jako sumy z kolumny 6 ab); g) łącznej pracy przewozowej tkm razem i na przyczepie (jako sumy z kolumny 9 a b); h) łącznego zużycia paliwa wg normy a faktycznie wg. poz. C-5 oraz obliczenie oszczędności lub przekroczenia normy.

Obok podsumowania wyników pracy, na Karcie Drogowej następuje także obliczenie zarobku zasadniczego dla kierowcy i robotników ładunkowych, a obejmującego zapłatę za przebieg, za tonaż i za przekroczenie planu.

„Zlecenie” jest właściwie wyciągiem z Karty Drogowej, obejmującym poza częścią tytułową zawierającą: a) nazwisko kierowcy; b) nr zlecenia; c) nr rej. samochodu i jego tonaż nominalny, d) nr Karty Drogowej;

— dane występujące w Karcie Drogowej pod pkt.: B-2 do B-7, uzupełnione przeliczeniem na sumy w rublach wg ustalonej taryfy;

— 1., 6. c. d., 6. a., 7. a. b., uzupełnione obliczeniem dla każdej jazdy przekroczenia lub skrócenia czasu przestoju w stosunku do normy.

Należałoby tu wyjaśnić jaki jest cel wydawania Zleceń obok Kart Drogowych. Otóż na dany dzień dla samochodu wystawiana jest 1 Karta Drogowa, lecz może być kilka Zleceń. Zlecenie bowiem związane jest z określonym zleceniodawcą i poświadczone przezeń służy jako dowód przy rozliczaniu opłat za dokonane przewozy.

Otrzymane Karty Drogowe i zlecenia kierowcy kwituja w specjalnej „Książce kontroli ruchu samochodów”.

Dominującymi przewozami na budowie PKiN były: 1. beton jako roztwór na trasie: Baza Przemysłowa w Jelonkach — budowa w Śródmieściu; 2. cegła na trasie: st. kol. Okęcie — budowa w Śródmieściu; 3. piasek na trasie: Wisła — Baza Przemysłowa w Jelonkach; 4. piasek na trasie: Wisła — budowa w Śródmieściu; 5. prefabrykaty budowlane na trasie: Baza Przemysłowa w Jelonkach — budowa w Śródmieściu; 6. konstrukcje

Robotnicy, technicy i inżynierowie transportu samochodowego — wprowadzajcie nową technikę, korzystajcie ze zdobyczych przodzącej techniki radzieckiej, rozwijajcie ruch nowatorów i racjonalizatorów

stalowe na trasie: Baza Przemysłowa w Jelonkach — budowa w Śródmieściu.

W czasie przewozów dokonywane były przez autora „fotografie dni roboczych“ w dowolnie wybranych przeciętnych warunkach pracy. W wyniku tych obserwacji obliczone zostały niektóre wskaźniki techniczno - eksploatacyjne, których zestawienie podano w tabl. I.

Dla lepszego zrozumienia tych wskaźników należy po krótko scharakteryzować warunki w jakich były dokonywane poszczególne „fotografie“.

„Fotografia dnia roboczego nr 1“ robiona była zimą przy temperaturze — 24° C, a więc w okresie małego nasilenia robót budowlanych. W związku z powyższym oraz z innych jeszcze względów nie został tutaj zastosowany rozładunek pośredni**, lecz bezpośredni przez żuraw UBK-1001 ustawiony na wysokości 130 m. Odbiło się to naturalnie na przestoju samochodu, a w związku z tym i na wskaźnikach. Materiałem przewożonym był płynny beton w pojemnikach.

„F. d. r.“ nr 2 wykonana była dla tego samego rodzaju przewozów, a jedynie w okresie wiosny i przy pełnym rozwinięciu frontu robót budowlanych.

„F. d. r.“ nr 3 wykonana była także przy transporcie płynnego betonu, lecz nie w pojemnikach, a bezpośrednio w skrzyni wywrotki ZIS-585.

„F. d. r.“ nr 4 wykonana była przy przewozie piasku z nad Wisły na budowę. Tu także były dość duże czasy stracone na oczekiwanie przy załadunku, gdyż piaskarze nie mogli nadążyć ładować.

**) Sposoby i metody przeładunków w transporcie towarowym będą omówione szczegółowo w następnej części (II) omawianego tematu.

„F. d. r.“ nr 5 wykonana była także przy przewozie piasku lecz na trasie Wisła — Baza Przemysłowa w Jelonkach.

„F. d. r.“ nr 6 wykonana była przy transporcie cegieł w pojemnikach na trasie stacja PKP na Okęciu — budowa.

Przed wyjazdem do pracy i po powrocie każdy samochód sprawdzany był przez dyżurnych mechaników z odpowiednich kolumn transportowych. Kontrola ta odnotowana była w odpowiednich pozycjach Karty Drogowej.

Jeśli chodzi o sprawozdawczość eksploatacyjną, to idzie ona w 2 zasadniczych kierunkach: a) określenie wydajności z maszyny i b) określenie wydajności pracownika. Cała sprawozdawczość jest nader prosta i przejrzysta dzięki ujęciu jej w formy tabelaryczne. Sprowadza się ona do przenoszenia danych z Kart Drogowych do comiesięcznego „Arkusza Osobowego“ i „Arkusza Rozliczeniowego Pojazdu Mechanicznego“.

„Arkusz Osobowy“ wystawiony dla każdego kierowcy oddzielnie zawiera zestawienie jego pracy wg dni i zmian, a wyrażające się w przejechanych kilometrach i przepracowanych godzinach premiowanych, niepremiowanych i przestoju. Każda z tych grup podzielona jest ponadto na pracę w przewozach i w Stacji Obsługi czy Warsztacie Naprawczym. Jeżeli bowiem przewiduje się przestój samochodu w obsłudze lub naprawie dłużej niż jeden dzień, kierowca zobowiązany jest do pracy jako monter z odpowiednią grupą zaszeregowania w zależności od umiejętności.

„Arkusz Rozliczeniowy Pojazdu Mechanicznego“ zawiera obok nazwiska kierowcy i nr Karty Drogowej w odpowiednich dniach pracy, następujące dane:

T A B E L A I

WSKAŹNIKÓW TECHNICZNO - EKSPLOATACYJNYCH OBLICZONYCH NA PODSTAWIE „FOTOGRAFII DNI ROBOCZYCH“

N a z w a w s k a Ź n i k a	W z ó r	M i a n o	F.d.r. Nr 1	F.d.r. Nr 2	F.d.r. Nr 3	F.d.r. Nr 4	F.d.r. Nr 5	F.d.r. Nr 6
Marka i typ samochodu	—	—	ZIS-585	ZIS-585	ZIS-585	ZIS-585	ZIS-585	ZIS-150
Nazwa ładunku	—	—	beton	beton	beton	piasek	piasek	cegła
Odcinek pracy	—	km	8,15	8,15	8,15	4,4	10,0	13,0
Średnia szybkość techniczna	$V_t = \frac{K}{T_j}$	km/godz.	24,0	23,6	23,2	21,6	32,0	36,6
Średnia szybkość eksploatacyjna	$V_e = \frac{K}{T}$	km/godz.	9,95	14,4	14,1	10,48	16,2	22,4
Współczynnik wykorzystania czasu pracy	$F = \frac{T_j}{T}$	—	0,41	0,61	0,6	0,48	0,5	0,61
Średni czas postoju na 1 jazdę ładów.	—	godz.	1,0	0,44	0,455	0,52	0,65	0,43
Współczynnik wykorzystania przebiegu	$B = \frac{K}{R}$	—	0,5	0,5	0,5	0,416	0,5	0,5
Współczynnik wykorzystania doby	$R = \frac{T}{24}$	—	0,344	0,38	0,3	0,3	0,3	0,37
Współczynnik wykorzystania ładowności	$C = \frac{Q}{Z \cdot q}$	—	0,4	0,4	0,86	1,03	1,03	1,07
Wydajność przewozów	$V_e \cdot B \cdot q \cdot C$	t/godz.	0,855	1,24	2,6	5,62	2,92	3,68
Wydajność pracy przewozowej	$V_e \cdot B \cdot q \cdot E$	tkm/godz.	6,98	10,2	21,22	24,7	29,2	47,8
Współczynnik wykorzystania pracy przew.	$E = \frac{P}{K_t \cdot q}$	—	0,4	0,4	0,86	1,03	1,03	1,07

Zasady wynagradzania pracowników gospodarstw samochodowych w ZSRR*)

Wynagrodzenie pracowników samochodowych w Polsce nie jest jednolite, aczkolwiek zasady ogólne określone zostały w zarządzeniu Przewodniczącego PKPG z dnia 7 maja 1952 r. w sprawie regulaminu płac kierowców pojazdów mechanicznych, ich pomocników, warsztatowców i innych pracowników samochodowych, zatrudnionych w jednostkach gospodarki społecznej (Monitor Polski A-46, poz. 642).

Odrębne zasady wprowadzono w odniesieniu do kierowców zatrudnionych w jednostkach resortu budownictwa miast i osiedli oraz budownictwa przemysłowego, w jednostkach komunikacji miejskiej oraz w ekspozyturach PKS. W szeregu innych gospodarstw samochodowych wprowadzono wiele zmian i odchyłeń od zasad ogólnych.

W związku z powyższym obecnie prowadzone są prace komisyjne, mające na celu ujednolicenie zasad wynagradzania pracowników gospodarstw samochodowych i ustalenie jaki system płac w jakiego rodzaju gospodarstwach powinien być stosowany.

Prace te opiera się na zasadach podanych w książce „Awtotransportnyj Sprawocznik“ z tym jednak, że należy wprowadzić pewne różnice, wynikające z charakteru pracy taboru samochodowego i istniejącego zaplecza technicznego w Polsce.

Redakcja „Motoryzacji“ uważa za słuszne, ażeby w okresie opracowywania nowych, ujednoliconych zasad wynagradzania pracowników gospodarstw samochodowych w Polsce — jaknajszersze rzesze transportowców zapoznały się z tymi zasadami opublikowanymi w Związku Radzieckim. Dlatego też rozpoczynamy drukować tłumaczenie odpowiedniego rozdziału z ostatniego wydania książki „Awtotransportnyj sprawocznik“.

§ 1. ZASADY OGÓLNE

1. Organizacja pracy oraz płacy w transporcie samochodowym oparta jest na ogólnych zasadach socjalistycznej organizacji pracy, zapewniających nieprzerwaną pracę i podniesienie stopy życiowej mas pracujących.

2. Zasadniczą formą płacy w transporcie samochodowym — zgodnie z socjalistyczną zasadą „od każdego według jego zdolności, każdemu według jego pracy“ — jest system akordowy, w którym wynagrodzenie pracownika jest uzależnione od ilości i jakości wykonanej przez niego pracy.

3. Czasowy system wynagradzania stosuje się w tych przypadkach, gdy znormowanie i ewidencja są szczególnie utrudnione i gdy ilość pracy nie zależy od kierowcy (np. praca na samochodach ciężarowych przewidzianych do użytku gospodarczego, na autobusach służbowych i służbowych samochodach osobowych).

Stawki czasowe stosuje się również przy wynagrodzeniu za postoje oraz jako dopłatę za pracę w godzinach nadliczbowych zarówno pracowników akordowych jak i płatnych godzinowo.

4. Dla pracowników zatrudnionych w transporcie samochodowym, niezależnie od kategorii, przewidziany jest 8-godzinny dzień pracy. Dla zatrudnionych w oddziałach i na odcinkach o bardzo trudnych warunkach pracy, dzień pracy ulega odpowiedniemu skróceniu (wykaz stanowisk pracy, na których przysługuje skrócony dzień pracy podany jest w osobnym rozdziale Awtotr. Sprawoczn. — przyp. tłum.).

Czas pracy kierowcy wlicza się w skali miesięcznej (suma godzin pracy w poszczególnych dniach). Czas pracy kierowcy może wynikać z dobowego czasu pracy gospodarstwa samochodowego, pod warunkiem zachowania przepisów o bezpieczeństwie pracy z tym, że w skali miesięcznej nie zostanie przekroczona przewidziana dla kierowcy liczba godzin pracy.

W przypadkach ustalenia czasu pracy kierowców w oparciu o dobowy czas pracy gospodarstwa samochodowego, dni wolne od pracy planowane są zgodnie z grafikami.

5. W porze nocnej czas pracy ulega skróceniu o jedną godzinę. Za porę nocną uważa się czas pracy od godziny 22 do 6. Przy pracy zmianowej czas pracy nocnej przyrównuje się do czasu pracy dziennej, przy czym wynagrodzenie za każdą godzinę pracy w nocy ulega podwyższeniu.

Wynagrodzenie za czas pracy nocnej przy stawce czasowej oblicza się w sposób następujący:

Czas pracy dzienny (w godzinach) 8 7 6

Stosunek godzinowej płacy nocnej do godzinowej wynagrodzenia za 1 godzinę pracy przy pracy dziennej

$$\frac{8}{7} \frac{7}{6} \frac{6}{5}$$

Przy pracy na akord; niezależnie od wynagrodzenia akordowego, pracownikowi zatrudnionemu w nocy za każdą godzinę przysługuje dopłata w wysokości 1/7, 1/6 lub 1/5 stawki godzinowej według kategorii osobistego zaszeregowania.

6. W czasie pracy, nie później jednak niż po 4 godzinach od jej rozpoczęcia, przewidziana jest przerwa dla odpoczynku i na posiłek, nie krótsza niż pół godziny i nie dłuższa niż 2 godziny, w zależności od regulaminu pracy danego gospodarstwa samochodowego. Czas przerwy nie jest wliczany do czasu pracy.

Dla kierowców, konduktorów i robotników przeładunkowych, przydzielonych na stałe do samochodu przerwy ustalane są na grafiku ich pracy.

7. Wynagrodzenie za godziny nadliczbowe przy pracy w systemie czasowym wynosi: za pierwsze 2 godziny z dopłatą 50%, za dalsze — z dopłatą 100%-ową.

Przy pracy akordowej wynagrodzenie za godziny nadliczbowe oblicza się wg stawek akordowych z dopłatą w wysokości 50% stawki godzinowej osobistego zaszeregowania za pierwsze 2 godziny i 100% za dalsze godziny pracy.

Praca w godzinach nadliczbowych dopuszczalna jest wyłącznie w wyjątkowych przypadkach i tylko za zgodą CK Profsojuz (odpowiednik naszej Centralnej Rady Związków Zawodowych — przyp. tłum.). Niedopuszczalne jest udzielanie urlopu wzamian wynagrodzenia za pracę w godzinach nadliczbowych.

Ilość przepracowanych godzin nadliczbowych oblicza się w skali miesięcznej z tym, że dopłata za godziny nadliczbowe w wysokości 50% stawki godzinowej osobistego zaszeregowania przysługuje do 2 godzin pracy w godzinach nadliczbowych $\times$ ilość dni pracy w danym miesiącu. Za pozostałe godziny nadliczbowe dopłata wynosi 100% stawki godzinowej osobistego zaszeregowania, niezależnie od tego jak w rzeczywistości praca ta kształtowała się w poszczególnych dniach (np. w miesiącu godzin nadliczbowych 120; dni pracy w danym miesiącu 23; za 46 godzin dopłata po 50%, za pozostałe 74 godziny — po 100% — dop. tłum.).

8. Za przestoje powstałe z winy pracownika — nie otrzymuje on wynagrodzenia. Za przestoje niezawinione — przestój w punktach załadunkowo-wyładunkowych z winy odbiorcy, przestój na trasie z powodu niesprawności technicznej itp. — pracownik otrzymuje 50% wynagrodzenia wg stawki czasowej osobistego zaszeregowania.

*) Tłumaczenie z rozdziału VII wydawnictwa „Awtotransportnyj Sprawocznik“ — Moskwa, rok 1953.

§ 2. ZASZEREGOWANIE I STAWKI WYNAGRODZENIA

1. Zaszeregowanie oraz miesięczne stawki płac, na podstawie których oblicza się wynagrodzenie kierowców samochodów ciężarowych, osobowych, autobusów, jak również konduktorów autobusów, robotników przeładunkowych i praktykantów na kierowcę podane są na poniżej podanej tabeli. Grupy stawek ustalone są wg rejonów, z uwzględnieniem warunków terenowych.

I grupa: republiki: Rosyjska, Ukrainka, Białoruska, Azarbejdżańska, Gruzińska, Ormiańska, Mołdawska, Litewska, Łotewska i Estońska (z wyłączeniem Mo-

skwy, Leningradu, Mińska, Baku, Kirowabadu, Taszkientu, Wilna, Kowna, Rygi i Tallina).

II grupa: miasta: Moskwa, Leningrad, Baku, Kirowabad, Taszkient, Wilno, Kowno, Ryga i Tallin.

III grupa: Obwód Archangielski, Obwód Irkucki itd.

IV grupa: Obwód Komsomolski, Kamczacki, Sachaliński itd.

V grupa: Rejony położone za Kręgiem Polarnym.

Dla Republiki Turkmeńskiej, Kazachskiej, Tadżykskiej, Kirgiskiej i Karelo-Fińskiej ustalone zostały odrębne siatki płac miesięcznego wynagrodzenia dla pracowników transportu samochodowego.

Miesięczne stawki płac pracowników samochodowych (w rublach)

Zawód	Ładowność lub ilość miejsc w samochodzie	G r u p a									
		1		2		3		4		5	
		system płac									
		akord	czas	akord	czas	akord	czas	akord	czas	akord	czas
Kierowca 3 kat. na sam. cięż.	do 3,5 ton	410	380	430	407	460	424	565	518,5	630	586
	2,5 — 5 ton	450	415	485	446	520	478	632,5	588,2	720	657
	5 — 8 ton	500	460	540	496	580	532	710	648	800	738
	8 — 10 ton	550	505	595	545,5	630	586	787,5	717,7	890	809
	10 ton i pow. 10 ton	615	565	667,5	601,5	720	648	893,7	800,7	945	917
Kierowca 3 kat. na samochod. osobo- wych	do 5 miejsc	410	410	430	430	460	460	565	565	630	630
	pow. 5 miejsc	450	450	485	485	520	520	632,5	632,5	720	720
Kierowca 2 kat na autobusie	do 20 miejsc	540	500	584	540	618	580	772	710	872	800
	20 — 32 miejsc	600	550	640	595	690	630	855	787,5	980	890
	32 i powyżej	640	600	695	640	850	690	932,5	855	990	980
Konduktor auto- busu	do 20 miejsc	—	285	—	302,5	—	320	—	381,2	—	415
	20 — 32 miejsc	—	310	—	330	—	350	—	410	—	460
	32 i powyżej	—	335	—	357,5	—	380	—	448,7	—	505
Praktykant na kie- rowcę		—	290	—	308	—	326	—	389	—	424

2. Stawki płac kierowców ustalone są w zależności od ładowności samochodu lub od ilości miejsc w autobusach. Przy określaniu ładowności samochodu oraz ilości miejsc w autobusach należy opierać się na fabrycznych ustaleniach technicznych. Przy ustalaniu ilości miejsc w autobusach bierze się pod uwagę zarówno miejsca siedzące, jak i stojące.

3. Stawki płac kierowców samochodów półciężarowych ustala się w wysokości stawek kierowców wozów ciężarowych o ładowności do 2,5 ton.

4. Kierowcom na samochodach specjalnych: wywrotkach, dźwigach, koparkach, kranach, cysternach, furgonach, ciągnikach, samochodach pogotowia technicznego itp. ustala się stawkę płacy miesięcznej analogiczną jak kierowcom samochodów typowych o tej samej ładowności.

5. Nie podaje się, gdyż dotyczy robotników przeładunkowych (przyp. tłum.).

6. Płaca praktykantów na kierowcę jest niezależna od typu i rodzaju samochodu, na którym odbywają oni praktykę. Kierowca otrzymuje za każdego przyuczonego praktykanta jednorazowe wynagrodzenie dodatkowe w kwocie 150 rubli. Kwota ta wypłacana jest po ukończeniu praktyki i zdaniu przez praktykanta na kierowcę egzaminu państwowego.

7. Wyjściowymi stawkami, na podstawie których ustala się stawki akordowe, są: dla kierowców wozów ciężarowych i osobowych — stawki kierowców kat. 3, a dla kierowców autobusów — stawki kierowców kat. 2.

8. Za posiadaną kategorię (kwalifikację) kierowcom przyznaje się stałą dopłatę miesięczną w następującej wysokości: dla kierowców 2 kategorii 15% stawki kierowcy 3 kategorii, dla kierowców 1-szej kategorii 35% stawki kierowcy 3 kategorii. Kierowcy 1 kategorii pracujący na autobusach otrzymują stałą miesięczną dopłatę w wysokości 20% stawki kierowcy 2 kategorii.

9. Za pracę na samochodach specjalnych i samochodach z przyczepami przyznaje się dodatek do wynagrodzenia: pracownikom akordowym do rzeczywistego zarobku akordowego, pracownikom zatrudnionym w systemie czasowym — do stawek czasowych. Dodatek oblicza się w procentach w następującej wysokości:

na samochodach gaźnikowych 30%
na samochodach z silnikiem wysokoprężnym 20%
z półprzyczepą względnie 1-osiową przyczepą 20%
z 2-ma 2-osioowymi przyczepami oraz na pociągach samochodowych 40%

na specjalnych samochodach ze zbiornikami gazowymi, na cysternach samochodowych (przy przewozie produktów naftowych), na samochodach-wywrotkach jak również na samochodach pogotowia technicznego 15%

na samochodach asenizacyjnych, pogotowia ratunkowego, na dźwigach samochodowych i samochodach-ekskawatorach 25%
na samochodach ze specjalnym zamkniętym nadwoziem 10%

10. Za czas pracy przy naprawie samochodu kierowca otrzymuje wynagrodzenie w zależności od wy-

Obniżka kosztów własnych to najkrótsza droga do podniesienia stopy życiowej mas pracujących

konanej pracy jako robotnik remontowy. Mycie samochodu oraz drobne zabiegi profilaktyczne są przewidziane w ustalonych stawkach płacy kierowców i za czynności te nie przysługuje specjalne wynagrodzenie.

§ 3. PŁACA KIEROWCÓW SAMOCHODÓW CIEŻAROWYCH

1. Kierowcy samochodów ciężarowych pracują wg systemu akordowego (prostego). Normy pracy podaje się w czasie niezbędnym na 1 km przebiegu oraz na wyładunek i załadunek 1 tony.

2. Stawkę akordową kierowcy oblicza się w oparciu o ustalony czas przebiegu 1 km z ładunkiem i bez ładunku oraz w oparciu o miesięczne stawki płacy, wymienione w tabeli podanej wyżej.

3. Stawkę akordową dla kierowców za 1 km przebiegu samochodu z ładunkiem i bez ładunku ustala się na podstawie norm przebiegu samochodu w km na 1 godzinę (z uwzględnieniem klasy dróg oraz innych warunków), jak również na podstawie akordowych stawek kierowców w 3 kategorii, wg następującego wzoru:

$$Sk_m = \frac{C_m}{F_m \cdot V_t}$$

Sk_m — stawka akordowa kierowcy za 1 km przebiegu
 C_m — stawka miesięczna kierowcy akordowa w rublach

F_m — miesięczny fundusz czasu pracy (204 godziny)
 V_t — norma szybkości technicznej samochodu w km/godz.

W przypadku niedoładowania samochodu z winy kierowcy stawkę za 1 km przebiegu obniża się proporcjonalnie do niedoładowania samochodu.

4. Stawkę akordową za 1 tonę przewiezionego ładunku ustala się na podstawie normy czasu na czynności za i wyładunkowe w oparciu o przepisy o stosowaniu taryf (w zależności od ładowności taboru, kategorii ładunku i innych warunków) i w oparciu o stawki akordowe dla kierowców 3 kategorii. Stawkę akordową kierowcy za każdą tonę ładunku określa się wg następującego wzoru:

$$S_n = \frac{C_m^1}{F_m \cdot 60 \cdot t \cdot \alpha}$$

C_m — oznacza miesięczną stawkę kierowcy (w rublach) przy pracach zakordowanych

F_m — miesięczny czas pracy w godzinach (204 godz.)

t — czas na naładunek i wyładunek samochodu — w minutach

α — ładowność samochodu w tonach

α — współczynnik wykorzystania ładowności samochodu w zależności od klasy ładunku.

5. Kierownicy gospodarstw samochodowych realizujący przewozy samochodowe na dalekich odległościach mogą ustalać dla kierowców samochodów ciężarowych stawki akordowe za tonokilometr dla każdej trasy oddzielnie w zależności od odległości przewozu. Stawkę akordową za 1 tona-km określa się następującym wzorem:

$$S = \frac{C_m \cdot (n \cdot w + p \cdot d)}{F_m \cdot P}$$

$n \cdot w$ — norma czasu w godzinach na na i wyładunek

$p \cdot d$ — norma czasu w godzinach na przebieg samochodu od jednego punktu naładunku do drugiego, ustalona na podstawie norm technicznej szybkości dla danej klasy dróg i odległości jednej jazdy (kursu)

P — ilość t-km wykonanych w ciągu danego kursu

C_m — miesięczna stawka (w rublach) kierowcy przy pracach zakordowanych

F_m — średniomiesięczny czas pracy kierowcy w godzinach.

6. Za przekroczenie planu przewozów kierowcy samochodów ciężarowych otrzymują premię w wysokości 3,75 rubla za każde 100 t-km wykonanych powyżej planu miesięcznego. Premiowanie za przekroczenie planu dokonuje się jedynie za zezwoleniem jednostek nadrzędnych. Przy tego rodzaju systemie premiowania kierowcy gospodarstw samochodowych obowiązani są ustalać miesięczne plany dla poszczególnych kierowców w t-km. O ile w ciągu miesiąca sprawozdawczego kierowca samochodu ciężarowego pracował w godzinach nadliczbowych, to jego plan należy odpowiednio skorygować.

7. Dla uniknięcia próżnych przebiegów samochodu oraz dla zachęty pracowników transportu samochodowego, biorących udział w załadunku samochodu — 50% taryfy za przewozy ciężarowe przy wykorzystaniu przebiegów powrotnych otrzymuje do swej dyspozycji gospodarstwo samochodowe, na którego samochodach dokonano przewozów, natomiast 50% otrzymują placówki transportowo - spedycyjne zajmujące się organizacją próżnych przebiegów.

Przedsiębiorstwa i jednostki gospodarcze powinny dopłacać kierowcom do ich zasadniczego wynagrodzenia, za wykorzystanie próżnego przebiegu, do 20 kop. za każdy t-km w mieście i do 10 kop. poza miastem.

Kierownikom baz samochodowych, zajezdni, oddziałów placówek dopłaca się co miesiąc do 20% tych sum, które otrzymują gospodarstwa samochodowe dające samochody dla wykorzystania próżnych przebiegów, po odjęciu kwot wypłaconych kierowcom.

Dopłat kierowcom i kierownikom gospodarstw samochodowych dokonuje się ze środków otrzymanych przez gospodarstwo samochodowe za przewóz ładunków w przebiegach powrotnych.

§ 4. AKORDOWA PROGRESYWNA PŁACA KIEROWCÓW SAMOCHODÓW CIEŻAROWYCH

1. W poszczególnych przypadkach na ważniejszych odcinkach przewozów samochodowych można stosować akordowo-progresywny system płac kierowców samochodów ciężarowych pod warunkiem uzyskania na to uprzedniej zgody jednostki nadrzędnej.

2. Zarobek wg stawek akordowo-progresywnych za przekroczenie w czasie wyznaczonym ustalonej normy pracy (w normogodzinach), oblicza się za każdy okres obliczeniowy, a nie za każdą zmianę oddzielnie.

W gospodarstwach samochodowych Ministerstwa Transportu RSFSR stawkę akordową podwyższa się, począwszy od pierwszego procentu przekroczenia normy pracy (w normogodzinach), w następujących rozmiarach:

• przekroczenie normy w % do 20 21—40 41 i ponad 41
 podwyżka akordowych stawek w % 50 75 100

4. Procentową dopłatę kierowcom za pracę na samochodach z przyczepami i na pociągach samochodowych, a także na samochodach specjalnych z gazozbiornikami i gazogeneratorami, z urządzeniami autocystronowymi, przy przewozie produktów naftowych, na samochodach wywrotkach dolicza się do faktycznego akordowego zarobku kierowcy, łącznie z wynagrodzeniem za progresję.

W następnym zeszycie podane będą zasady wynagradzania kierowców autobusowych, kierowców taksówek, samochodów osobowych oraz wynagrodzenia konduktorów, płace kierowców zatrudnionych przy naprawie samochodów, płace robotników remontowych, jak również zasady premiowania kierowców.

Opracowanie:

Opracowanie: Aniela Klasowa i mgr Irena Wargina

Samochód dobrze przygotowany na okres zimowy nie zawiedzie na ośnieżonej drodze i na gołoledzi, wykonana z nadwyżką plan przewozów

BERNARD GRABOWSKI (Warszawa)

Wiecej Szkół Przodownictwa Pracy

OD REDAKCJI

Zagadnienie szkół przodownictwa pracy, jedna z najciekawszych i najsukcesowniejzych metod szkolenia wewnątrz zakładowego — poruszone przez ob. Bernarda Grabowskiego omawia ten problem na odcinku zakładów podległych Centralnemu Zarządowi Sprzętu Samochodowego. Wydaje się słuszne, a nawet konieczne, aby szkoły przodownictwa pracy wyrobiły sobie „prawo obywatelstwa” w innych przedsiębiorstwach resortu, w szczególności w Państwowej Komunikacji Samochodowej (red.).

Niedawno, gdyż dwa lata wstecz, nie można by się pokusić przy najlepszych chęciach o podsumowanie doświadczeń ze szkolenia wewnątrz-zakładowego w zakładach podległych Centralnemu Zarządowi Sprzętu Samochodowego. Okres ten można by zamknąć takimi mniej więcej stwierdzeniami:

a) szkolenie zawodowe istniało w kilku zaledwie Zakładach i przebiegało w sposób żywiołowy i jako takie nie miało jeszcze dostatecznego wpływu na produkcję;

b) szkolono w najprostszych formach nie wymagających szczególnego wysiłku czy kunsztu organizacyjnego, a i te formy posiadały ogromną ilość niedociągnięć;

c) w większości zakładów kierownictwo nie doceniało szkolenia wewnątrz-zakładowego jako pomocy w obniżeniu kosztów własnych, oszczędności surowców, podwyższeniu wydajności pracy, jej jakości itp.

Przed komórką szkolenia zawodowego CZSS stało zagadnienie dokonania wielu przedsięwzięć i wykazanie, że szkolenie wewnątrz-zakładowe ma duży wpływ na osiągnięcie wskaźników produkcyjnych w zakresie zwiększania wydajności, poprawiania jakości produkcji, zmniejszenia zużycia surowców, materiałów, energii elektrycznej itp.

Wysunęły się zadania pierwszo i dalszo — planowe, które należało rozwiązać. Nadano więc charakter organizacyjny szkoleniu, spowodowano wydzielenie i obsadzenie etatów dla Techników Szkolenia Zawodowego w zakładach, opracowano wytyczne w zakresie organizacji szkolenia wewnątrz-zakładowego oraz wszystkich form szkolenia, opracowano rozwinięte plany szkolenia zawodowego, ustalono obowiązującą sprawozdawczość dla zakładów, organizowano narady, zainicjowano współzawodnictwo.

Zarządzenie Ministra TDIL o podporządkowaniu komórki szkoleniowych pionom technicznym i powierzenie bezpośredniego nadzoru nad ich działalnością głównym i naczelnym inżynierom stało się przełomowym momentem w działalności tych komórki.

Opierając się na doświadczeniach szkolenia w Związku Radzieckim mogliśmy zastosować nowe formy szkolenia wewnątrz-zakładowego jakimi są szkoły przodownictwa pracy (szkoły stachanowskie). Wprowadzenie jednak nowych metod w szkoleniu wewnątrz-zakładowym mogło nastąpić po żmudnych wysiłkach, elementarnym przeszkoleniu i instruowaniu samych Techników Szkolenia Zawodowego oraz przekonywaniu personelu inżynieryjno-technicznego o słuszności nowych form.

Doświadczenia w szkoleniu zawodowym z roku ubiegłego i jego wyniki, pozytywnie ustosunkowały kierownictwo i personel inżynieryjno-techniczny do naszych poczyniń w zakresie przeszczepiania na nasz teren szkół przodownictwa pracy.

Jaka jest istota tej formy szkolenia?

Polega ona na przekazywaniu nabytych doświadczeń przez przodujących w produkcji innym członkom załogi. Może to być przekazanie całokształtu lub oddzielnych metod i sposobów pracy przodującego w produkcji.

„Istotę stachanowskich szkół można określić jako naukowo zorganizowane poznanie, uogólnienie i wzajemną wymianę doświadczenia produkcyjnego grupy

stachanowców zarówno wewnątrz samej grupy, jak i wśród wszystkich robotników zatrudnionych przy jednakowych lub pokrewnych robotach” (Sonin).

Przekazywanie umiejętności pracy w swej specjalności odbywa się przy czynnej pomocy personelu inżynieryjno-technicznego, a w szczególności jednego konsultanta, którego zadaniem jest pomóc kierownikowi szkoły (którym jest przodujący w produkcji) w opracowaniu programu oraz przygotować szkolonych do zrozumienia pewnych uzasadnień teoretycznych, które są nieodzowne do zrozumienia procesu zachodzącego w czasie wykonywania operacji mniej lub więcej skomplikowanych.

Znamy z doświadczeń radzieckich kilka typów szkół przodownictwa pracy:

a) „wzajemnego nauczania” — t.zw. zespoły doświadczeń, polegające na badaniu poszczególnych elementów operacji wykonywanych przez robotników, co pozwala wybrać najlepsze sposoby i stworzyć metodę wykonania całości operacji, która jest syntezą najlepszych metod wykonywania czynności składowych.

b) „najwyższej jakości produkcji” — szkoleniem są objęci robotnicy dający produkcję o niskiej jakości; przodownik osiągający najwyższy wskaźnik obserwuje bezpośrednio przy warsztacie pracę uczących się i wskazuje na nieprawidłowe sposoby ich pracy;

c) „oszczędzania surowców i materiałów” — podobnie jak wyżej, przodownik pracy, który uzyskał najwyższy wskaźnik oszczędności materiałów;

d) „szybkościowych metod pracy” — szczególny nacisk na teoretyczne przygotowanie; szkoleni obserwują pracę oraz sposób przekazywania stanowiska następnej zmianie, obserwują prawidłowe wykorzystanie siły roboczej, gospodarke energią i badają metody szybkościowej pracy; następnie pod nadzorem szkolącego czynią samodzielne próby szybkościowych metod pracy;

e) „podniesienia rentowności zakładu pracy” — łączenie form współzawodnictwa ze szkoleniem w szkole przodownictwa pracy; obejmuje cykl pogadanek z zakresu rentowności, a podczas zajęć przodujący robotnicy zakładu dzielą się swymi doświadczeniami w zakresie oszczędnego zużycia materiałów i energii, maszyn, narzędzi itp.;

f) „międzyzakładowe szkoły przodownictwa pracy” — osiągnięcia przodowników pracy rozszerza się poza ramy własnych przedsiębiorstw, aby w szybkim tempie mogły stać się własnością całego pionu branżowego.

Wiemy jednocześnie, że organizacja każdej z nich wiąże się ściśle z bezbłędną organizacją pracy na dziele, gdzie ma być ona stosowana. To znaczy, że są właściwe urządzenia techniczne, należyte zaopatrzenie materiałowe, na wysokim poziomie techniczne normowanie, transport wewnątrz-zakładowy itp.

Nasuwać się więc z tego dwa wnioski:

1. poszczególnych szkół przodownictwa pracy nie można planować jak inne formy szkolenia z rocznym wyprzedzeniem;

2. szkoły przodownictwa pracy mogą być stosowane w dobrze zorganizowanych jeżeli nie zakładach, to działach czy stanowiskach, przy jednocześnie dobrze zorganizowanej pracy komórki szkolenia zawodowego.

W pionie CZSS organizowaliśmy kilka typów szkół przodownictwa pracy, a mianowicie: „najwyższej jakości produkcji”, „oszczędzania surowców i materiałów”, „wzajemnego nauczania” oraz „międzyzakładowe szkoły przodownictwa pracy”.

Szkoły przodownictwa pracy mogą spełnić ogromną rolę w produkcji, lecz potrzeba ich stosowania zależy nie od wykonywania planów szkoleniowych w tym zakresie lecz od konkretnie zaistniałych sytuacji w produkcji, wymagających przeszkolenia w krótkim okresie czasu jakiejś ilości pracowników. od ścisłych umiejętności których zależy rozwiązanie problemu produkcyjnego. Dla przykładu: Poznańskie ZNS otrzymały nowe

zadania produkcyjne, które wymagały między innymi lakierowania pewnego typu samochodu osobowego, a w której to specjalności zakład nie posiadał dostatecznej ilości dobrze przygotowanych specjalistów. Produkcji groził nieunikniony „korek”. I oto zorganizowane 2 szkoły przodownictwa pracy typu „wymiany doświadczeń” na dziale lakierniczym rozwiązały możliwość produkcji bez zahamowań.

Wykazanie, że szkoły przodownictwa pracy są najlepszymi formami przekazywania doświadczeń przodowników pracy słabszym robotnikom, że najważniejszym momentem jest ich efektywność, czyli wpływ na podniesienie wydajności pracy i poprawienie niemal wszystkich jakościowych wskaźników pracy zakładu — było jednym z kluczowych zadań, które przy ogromnych oporach w zasadzie zostało wykonane.

W organizacji tych szkół oparliśmy się na ramowym programie, według którego naukę można rozłożyć na 4 zasadnicze etapy, a mianowicie:

1. przeprowadzenie przez kierownika szkoły pogadanki mającej na celu wyjaśnienie swoich metod pracy; pogadanka konsultanta szkoły (inżyniera) mająca na celu przygotowanie słuchaczy do zrozumienia niektórych zagadnień technicznych, które wystąpią w czasie szkolenia (również teoretyczne uzasadnienie słuszności sposobów i metod pracy stosowanych przez przodownika pracy — kierownika szkoły);

- 2) kierownik szkoły daje pokaz pracy oddzielnych operacji oraz całości na stanowisku, w celu przyswojenia jego doświadczeń przez szkolonych;

- 3) szkoleni stosują samodzielne sposoby i metody pracy pokazane przez kierownika szkoły;

- 4) ugruntowanie poznanych metod i sposobów przodownika pracy (kierownika szkoły); przeprowadzenie pogadanki w celu ustalenia i podsumowania wyników pracy.

Pierwszą próbę umasowienia szkół przodownictwa pracy dokonano w Jelczańskich Zakładach Samochodowych. Na uwagę i wyciągnięcie wniosków przez kierowników innych zakładów samochodowych zasługuje przeprowadzona w tym celu narada, na której obecni byli dyrektorzy, inżynierowie, naczelnicy wydziałów, brygadziści i przodownicy pracy. Narada ta przyczyniła się do wyjaśnienia zagadnień istoty i celowości szkół przodownictwa pracy.

Na naradzie postanowiono między innymi, że kierownicy wydziałów wytypują przodujących w pracy w różnych specjalnościach, którzy pierwsi wezmą udział w szkołach przodownictwa pracy. Nadto postanowiono, że dyrektorzy i naczelnicy wydziałów przydzielą do pomocy tym przodownikom i wybijającym się w produkcji robotnikom takich inżynierów i techników, którzy pomogą wszechstronnie w wyborze najbardziej racjonalnych sposobów i operacji wykonywanych przez przodowników.

Efekt mozolnych przygotowań — to przeszkolenie w Jelczańskich Zakładach Samochodowych w okresie trzech kwartałów br. 139 osób w szkołach przodownictwa pracy typu „oszczędzania surowców i materiałów” (oprócz 705 osób przeszkolonych w innych formach szkolenia). Dzięki tym szkołom poczyniono poważne oszczędności w surowcach i materiałach. Dla przykładu:

- a) zorganizowane szkoły przodownictwa pracy w zakresie oszczędnego opalania kotłów — przy zastosowaniu trocin zamiast węgla — pozwoliło na oszczędności wyrażające się w 17.000 zł miesięcznie;

- b) przeszkoleni na dziale blacharskim przez instruktora Józefa Kowalewskiego oraz konsultanta Piotra Pojaska robotnicy w liczbie 8 w przeciągu jednego miesiąca zaoszczędzili 1,5 tony blachy użytkowej, która może wystarczyć dla pokrycia 10-ciu 1,5 tonowych samochodów;

- c) przeszkolenie przez instruktora Dąbrowskiego oraz konsultanta Piniewskiego 10 stolarzy przyniosło w ciągu miesiąca 5.000 zł oszczędności w zużyciu drewna.

Kiedy w pierwszych miesiącach br. zarysowały się poważne opory w zorganizowaniu szkół przodownictwa pracy w zakładach, przy bezpośredniej pomocy CZSS zorganizowane zostały w Warszawskich Zakładach Regeneracji Łożysk 2 szkoły „najwyższej jakości produkcji”, w których przeszkolono 10 tokarzy. Wyni-

ki szkolenia: w lutym br. (przed szkoleniem) ilość braków w prod. 9%; w marcu br. (po szkoleniu) ilość braków w produkcji 5,5% — przy jednoczesnym wzroście wydajności pracowników, z których między innymi ob. Sobański podniósł procent przekroczenia normy ze 104 na 129%.

Doświadczenie nabyte w trakcie organizowania tych szkół, a przede wszystkim ich wyniki spowodowały, że zorganizowano szkolenie powtórnie na działach szlifierni i mechanicznym, gdzie przeszkolono łącznie 36 osób.

Jeszcze w trakcie szkolenia Marian Markowski, który posiadał w sierpniu r.b. 18 braków, we wrześniu zmniejszył ich ilość do 4. Marian Traczyk zamiast 21 braków (w sierpniu) produkował we wrześniu tylko 7 braków.

Podsumowanie tych wyników **tylko w okresie szkolenia** jest następujące: w sierpniu braków powstałych z winy robotników — 8,2%; we wrześniu braków powstałych z winy robotników — 5,9%.

W pierwszych dniach kwietnia br. zorganizowano naradę techników szkolenia, na której poddano analizie dotychczas zorganizowane szkoły przodownictwa pracy. Na tejże naradzie przekazano szkoleniowcom całość dokumentacji pierwszych szkół zorganizowanych w Warszawskich Zakładach Regeneracji Łożysk, jak ramowe i operatywne programy, materiały z kontroli technicznej, harmonogramy itp., które specjalnie w tym celu powielono.

Odprawy, konsultacje, bezpośredni kontakt ze szkoleniowcami podległych zakładów pracy, wyjaśniały sprawy organizacyjne, rejestrowały na gorąco niedociągnięcia i wskazywały środki, przez stosowanie których można było z lepszym powodzeniem realizować zadania szkoleniowe. Wizytacje miały zawsze charakter instruktażowy.

Prawidłowe ustalenie przyczyn hamujących akcję szkolenia, a następnie podjęte kroki organizacyjne (jak opracowanie dla terenu instrukcji dla stanowisk technika szkolenia zawodowego) pozwoliły usunąć wiele przyczyn hamujących szkolenie zawodowe.

Szkoły przodownictwa pracy organizowane w ściśle określonym celu stały się popularne wśród robotników Poznańskich, Wielkopolskich i Elbląskich ZNS. W zakładach tych zwrócono uwagę na to, że w celu masowego rozpowszechnienia metod pracy przodowników wprowadzane sposoby i operacje powinny być poznane przede wszystkim przez majstrów, pracowników inżynieryjno-technicznych i instruktorów szkolenia w pierwszym rzędzie. Zrozumiano, że jeżeli nowe metody pracy nie zostały praktycznie przyswojone przez tych pracowników, wprowadzenie ich nie może być osiągnięte w skali masowej ze względu na to, że od inżynierów, majstrów i instruktorów wymagana jest codzienna pomoc robotnikom.

W Wielkopolskich ZNS zorganizowano szkołę przodownictwa pracy na dziale elektrycznym w oparciu o metodę Lidii Korabielnikowej. Szkoła ta przyniosła zakładowi duże oszczędności materiałowe, wyrażające się (w stosunku miesięcznym) zaoszczędzeniem 500 mtr. kabla instalacyjnego przez Janinę Drajer, a przez Lucjana Kika zaoszczędzeniem około 300 metr. kabla instalacyjnego, 50 mtr. kabla zapłonowego oraz 0,5 kg cyny. Przy udziale pracowników: Mrugasa, Wojtkiewicz i Krzyżaniaka zaoszczędza się około 20% ożłób samochodowych i innych części drobnych, które przed tym kwalifikowane były jako złom — zaoszczędzając w ten sposób cenne dewizy.

Za ponadplanowe zużycie energii elektrycznej Wielkopolskie ZNS płaciły do niedawna karę 993,41 zł. Szkolenie pracowników spowodowało, że wskaźnik ten został obniżony do 582 zł. Przewiduje się dalsze szkolenie załogi w tym kierunku.

Poważne osiągnięcia na odcinku szkół przodownictwa pracy mają Elbląskie ZNS, gdzie dzięki szkołom „oszczędzania surowców i materiałów” zaoszczędzono na hamowni 60 kg oleju w ciągu 2-ch miesięcy, a na dziale mechanicznym w ciągu 1 miesiąca 63 kg stali. Zorganizowano szkołę przodownictwa pracy na stanowisku montażu silników, gdzie przy zastosowaniu metody inż. Kowalowa uzyskano skrócenie czasu montażu o 65%.

Nie sposób nie wymienić zorganizowanej szkoły przodownictwa pracy na dziale demontażu samochodów silników w Zawierciańskich ZNS. Stała się ona źródłem wielu pomysłów racjonalizatorskich (szkoła miała na celu przysposobienie oszczędności materiałów i części zamiennych). Tak więc:

a) Józef Ornam poddał myśl, aby sworznie resorowe tylnie były we właściwy sposób wykręcane i oddawane do przeróbki na sworznie przednie, których rozmiar jest mniejszy. W ten sposób uzyskano oszczędność w materiale, nie pobierając z magazynu 1.200 sztuk wspomnianych części.

b) Wincenty Komenda poddał myśl ażeby w pierwszej kolejności demontować przewody elektryczne i akcesoria przez co uzyskano 360 mtr. przewodu elektrycznego. Poprzednio stosowany sposób powodował przerywanie i niszczenie przewodów, które nie nadawały się do dalszego wykorzystania.

c) Tadeusz Jachno wpadł na myśl skonstruowania lepszego od dotychczas stosowanego — ściągacza, dzięki któremu można ściągnąć bez uszkodzenia wszystkie koła pasowe.

d) Kazimierz Tomski — instruktor szkoły, w czasie szkolenia po raz pierwszy zastosował (i nauczył innych) ściągacz do ściągnięcia przedłużek wału kardana (dotychczas używano młotka) przez co pracownicy uzyskali dodatkowo 30% dobrych końcówek do przedłużek wału kardana.

e) w czasie trwania szkoły przodownictwa pracy zastosowano przy demontażu silników wannę do zbierania zużytego oleju, otrzymując dodatkowo 60 ltr miesięcznie oleju.

Szkoleni, stosując metody instruktora Tomskiego przy odkręcaniu przewodów paliwowych oraz hamulcowych, uzyskali 25% więcej tych przewodów nadających się do dalszego użycia.

W poszukiwaniu nowych dróg w szkoleniu zawodowym, takich które miałyby ważki i bezpośredni wpływ na produkcję, zorganizowano kilka międzyzakładowych szkół przodownictwa pracy. Wszystkie one były typu „wymiany doświadczeń“ i miały ściśle określony cel.

Elbląskie Zakłady NS otrzymały zadanie przystąpienia do napraw głównych silników Ford V 8. W zorganizowanej w tym celu szkole przodownictwa pracy w Poznańskich ZNS przeszkolono 19 pracowników działu silnikowego Elbląskich ZNS. Przeszkolenie dotyczyło całej obsady napraw silników Ford V 8. Dzięki przeszkoleniu na poszczególnych stanowiskach montażowych i naprawczych oraz szkoleniu teoretycznemu w zakresie organizacji działu silnikowego, rozbiorce i klasyfikacji silników, regeneracji i obróbki mechanicznej, montażu z docieraniem i hamowaniem silników — personelu wysokokwalifikowanego Elbląskich ZNS, zakład ten mógł przystąpić do napraw głównych tego typu silników.

W innych międzyzakładowych szkołach przodownictwa pracy (Poznańskie i Wielkopolskie ZNS) prze-

szkolono 11 pracowników. Poznańskie ZNS skierowały do Wielkopolskich ZNS 5 monterów silnikowych, którzy zapoznali się i przyjęli nabyte doświadczenia pracowników Wielkopolskich ZNS w zakresie napraw silników Skoda 1101 i 1102. Dzięki zorganizowanej szkole przodownictwa pracy Poznańskie ZNS mogły przystąpić z dniem 1 października br. do naprawy tych silników bez przerwy rozruchowej wykonując miesięczny plan ilościowo i asortymentowo.

Wielkopolskie ZNS szkoliły w tym czasie w Poznańskich ZNS 4 tokarzy i 2 ślusarzy narzędziowych, którzy zapoznali się z postępowymi metodami pracy przy wykonywaniu przyrządów i pomocy specjalnych oraz obróbki tokarskiej. Przeszkoleni przekazali następnie doświadczenia załodze swych działów Wielkopolskich ZNS. Mimo krótkiego okresu czasu (10 dni) od okresu szkolenia wydajność pracy tokarza Kryca wzrosła o 15%.

Przy obustronnych szkoleniach w międzyzakładowych szkołach przodownictwa pracy oparto się na doświadczeniach przodowników pracy i racjonalizatorów obu zakładów.

Należy jednak wziąć pod uwagę przy omawianiu tej formy szkolenia, że szerokie jej zastosowanie może być aktualne tylko wtedy, gdy dział, na których odbywa się one, będą prawidłowo zorganizowane. Obserwacja, uogólnienie i wdrażanie poznanych doświadczeń wymaga postawienia na odpowiedni poziom technicznego normowania oraz — oprócz prawidłowej organizacji pracy zakładu — szczególnie dobrej organizacji szkolenia. Brak jej jeszcze niestety (należytej organizacji szkolenia) w Kujawskich, Oświęcimskich i Opolskich ZNS, Nyskich ZS oraz Kaliskiej OCS.

Przykre są u nas, a nierzadkie wypadki, że zakłady — mimo dobrze przygotowanej załogi do wykonywania zadań produkcyjnych — na skutek wadliwej organizacji czy braku ciągłości dostaw w zaopatrzeniu materiałowym, braku instrukcji produkcyjnych itp. nie wykonują planów produkcyjnych. Samo szkolenie zaś nie decyduje o wykonaniu zadań produkcyjnych, **ono tylko pomaga w ich realizacji.**

Na zakończenie kilka wniosków:

1. Fakt, że w roku bieżącym zaczęliśmy szkolić w nowych formach i że w szkołach przodownictwa pracy przeszkoliliśmy w okresie trzech kwartałów 307 osób czyli 16% ogółem przeszkolonych, a w stosunku do przeszkolonych dotychczas w tej formie szkolenia 374% — jest zjawiskiem niewątpliwie dodatnim.

2. Szkolenie w szkołach przodownictwa pracy jest bardzo pożądane. Niemniej jednak organizowane ono było dotychczas dopiero w siedmiu zakładach: Poznańskich, Wielkopolskich, Elbląskich, Zawierciańskich i Krakowskich ZNS, Jelczańskich ZS oraz Warszawskich Zakładach Regeneracji Łożysk. Należy usilnie dążyć aby przystąpiły one i w pozostałych Zakładach.

3. Sądzę, że nie należy ograniczać się tylko do stosowanych u nas form szkół przodownictwa pracy, należy wprowadzać również pozostałe formy.

B. Grabowski

INŻ. LEON MINC (Warszawa)

Założenia konstrukcyjne samochodu ciężarowego o dużym tonażu

Użycie samochodu ciężarowego o dużym tonażu zapewnia uzyskanie znacznych korzyści przy organizowaniu przewozów masowych. Szczególnie wielkie usługi mogą oddać te samochody w warunkach gospodarki socjalistycznej, tzn. opartej na zasadach planowania. W celu stworzenia najracjonalniejszego i najodpowiedniejszego dla ogólnych potrzeb naszej gospodarki narodowej samochodu ciężarowego o dużym tonażu, należy ustalić i dokładnie sformułować założenia, na podstawie których powinno oprzeć się jego rozwiązanie konstrukcyjne.

Za samochód o dużym tonażu uchodzi na ogół w Polsce wóz o nośności 5 — 10 ton. Wobec tego, że granice te są dość szerokie, należałoby się zastanowić, jakie istnieją dane, które pozwolą dokładniej sformułować potrzebną nośność samochodu ciężarowego o dużym tonażu.

Istotną podstawą do zaopiniowania tego zagadnienia jest wypowiedź kilkunastu resortowych użytkowników samochodów, którzy w odpowiedzi na ankietę rozesłaną przez Instytut Transportu Samochodowego w celu uzyskania danych co do potrzeb gospodarki narodowej w dziedzinie samochodu ciężarowego o dużym tonażu —

stwierdzili, że przewidują zapotrzebowanie na samochody ciężarowe o nośności 7 — 8 ton w łącznej ilości do około 25% liczebności całego, należącego do nich, taboru samochodowego.

Dalszą przesłanką, pozwalającą dokładniej określić najodpowiedniejszą dla naszych warunków nośność samochodu ciężarowego o dużym tonażu jest zagadnienie, które stanie się zapewne aktualne już w niedługim czasie, a mianowicie sprawa przejścia przez transport samochodowy ładunków przewożonych przez kolej na niewielkich odległościach (do 50 km). Zapoznając się z taborami kolejowymi można zauważyć, że pojemność dużej części naszych wagonów towarowych wynosi 15 ton, a więc odpowiada ładowności zestawu drogowego, składającego się z samochodu ciężarowego o nośności 7,5 t i przyczepy o takiej samej nośności.

Poważnym również argumentem, przemawiającym za słusznością proponowanej nośności ciężkiego samochodu ciężarowego jest uzyskanie odpowiedniego stopniowania tonażu pomiędzy tym samochodem i samochodem STAR 20, co niewątpliwie pozwoli powiększyć efektywność wykorzystania taboru samochodowego.

W ten sposób można przyjąć, że najodpowiedniejszą dla naszych warunków nośnością ciężkiego samochodu ciężarowego będzie tonaż utrzymany w granicach 7 — 8 ton, tym bardziej że w praktyce ładowność 8 ton jest górną granicą dla samochodu dwu osiowego.

Drugą przesłanką leżącą u podstaw założeń, na podstawie których powinno się oprzeć rozwiązanie konstrukcyjne samochodu ciężarowego o dużej nośności — jest uwzględnienie konieczności późniejszego stworzenia rodziny pojazdów pochodnych na bazie modelu wyjściowego. Rozwiązanie takie zapewni uzyskanie największej unifikacji zespołów oraz części i stworzy sprzyjające warunki nie tylko dla produkcji, ale również dla obsługi i naprawy.

Ustalenie asortymentu modeli pochodnych wiąże się z koniecznością określenia spodziewanego przeznaczenia, jakie znajdzie cała rodzina składająca się z samochodu wyjściowego oraz jego pochodnych.

Krótką analizą przyszłych potrzeb wskazuje, że rodzina ta powinna znaleźć zastosowanie w następujących dziedzinach transportu samochodowego: a) w transporcie publicznym, realizującym w zasadzie przewozy masowe ładunków różnych gałęzi gospodarki narodowej; b) w transporcie obsługującym potrzeby specjalne dużych użytkowników; c) w transporcie publicznym, realizującym przewozy osobowe za pomocą autobusów.

Dalsze założenia szczegółowe przy opracowywaniu konstrukcji samochodu ciężarowego o dużym tonażu, jako modelu wyjściowego, a więc rzutującego na modele pochodne — powinny pójść w kierunku uzyskania jak największej efektywności jego pracy, która zależy od następujących zasadniczych czynników: 1) wydajności pracy samochodu; 2) kosztów własnych przewozu; 3) zachowania przewożonego ładunku w stanie nienaruszonym; 4) bezpieczeństwa ruchu; 5) łatwości prowadzenia pojazdu.

Czynniki powyższe zależą nie tylko od konstrukcji pojazdu, ale również od organizacji przewozu, warunków drogowych, obowiązujących przepisów ruchu drogowego oraz stanu zaplecza technicznego. Jednakże w danym przypadku, przy omawianiu założeń konstrukcyjnych samochodu ciężarowego o dużym tonażu, każdy z tych czynników zostanie poniżej rozpatrzony jedynie z punktu widzenia jego uzależnienia od konstrukcyjnego rozwiązania samochodu.

1. WYDAJNOŚĆ PRACY SAMOCHODU

Wydajność pracy samochodu jest funkcją następujących czynników, zależnych od konstrukcyjnego rozwiązania pojazdu; współczynnika wykorzystania jego ładowności; średniej technicznej szybkości ruchu; czasu postoju podczas na-i wyładunku; czasu przestoju wskutek przyczyn natury technicznej; czasu przestoju w obsłudze technicznej i naprawie.

Współczynnik wykorzystania ładowności o tyle uzależniony jest od konstrukcji samochodu, że wskutek niedostatecznych wymiarów skrzyni ładunkowej mogą nastąpić przypadki, szczególnie przy przewożeniu ładunków o małym ciężarze właściwym, w których

nominalna ładowność samochodu nie będzie mogła być w pełni wykorzystana. W związku z tym założenia konstrukcyjne omawianego samochodu powinny pójść w kierunku uzyskania możliwie jak największej pojemności skrzyni ładunkowej przez: a) wysunięcie do przodu kabiny kierowcy; b) powiększenie wysokości boków skrzyni, najlepiej przez zastosowanie składanych członów; c) przedłużenie — do granic uwarunkowanych niezbędną zwrotnością samochodu — rozstawu jego osi.

Średnia techniczna szybkość ruchu bezpośrednio uwarunkowana jest dynamicznymi własnościami samochodu, efektywnością działania jego hamulców, zwrotnością, płynnością jazdy oraz działaniem mechanizmu kierowniczego.

Dynamiczne własności samochodu są z kolei funkcją całego szeregu czynników, z których największą rolę odgrywają: ciężar własny samochodu, moc zastosowanego do niego silnika, założona maksymalna szybkość jazdy oraz wielkość przełożeń w układzie napędowym.

Według literatury zagranicznej, a szczególnie radzieckiej — ciężar własny samochodu ciężarowego o nośności 7 — 10 ton powinien wynosić około 70% jego ładowności.

Do samochodów ciężarowych o dużym tonażu stosowane są obecnie silniki o mocy od 130 aż do 250 KM. W związku z takim stanem rzeczy, ustalenie rzędu wielkości powinno tu być oparte na danych silników JAZ-200 oraz SKODA 706 RO, ze względu na ich zastosowanie do samochodów pracujących w warunkach najbardziej zbliżonych do warunków pracy naszego taboru samochodowego.

W sprawie ustalenia maksymalnej szybkości pojazdu, ze względu na istniejącą szerokość i stan naszych dróg oraz mostów, nie należałoby przekroczyć granicy 70 km/godz.

Przechodząc do rozpatrzenia sprawy efektywności hamulców należy stwierdzić, że zastosowanie pneumatycznego układu hamowania do samochodu ciężarowego o dużym tonażu znacznie zwiększa — w porównaniu z mechanicznym układem hamulcowym — efektywność hamowania, bezpieczeństwo jazdy oraz stateczność samochodu podczas hamowania.

Następnym zagadnieniem jest sprawa zwrotności samochodu, która zależy od jego zewnętrznych wymiarów, rozstawu osi oraz minimalnego promienia skrętu. Szerokość pojazdu, zgodnie z obowiązującymi w Polsce przepisami, nie powinna przekroczyć 2500 mm, pomimo że niektóre współczesne samochody ciężarowe o dużym tonażu mają większą szerokość. W naszym jednakże przypadku nie należałoby przekraczać przepisowej szerokości pojazdu ze względu na szerokość dużej części istniejących u nas dróg, mostów oraz ulic, pomimo że przez zwiększenie szerokości pojazdu można by było polepszyć jego stateczność oraz zwiększyć pojemność.

Długość samochodu, jak również rozstaw osi oraz minimalny promień skrętu, przede wszystkim uzależnione są od metody wzajemnego rozmieszczenia silnika i kabiny kierowcy. Umieszczenie kabiny kierowcy nad silnikiem pozwala zbliżyć wymiary samochodu o nośności 7 ton do wymiarów samochodu 5-tonowego. Powiększenie użytecznej pojemności skrzyni ładunkowej wzrasta przy tym o około 12 — 15%, zmniejszenie długości samochodu wynosi 8 — 10%, zmniejszenie zaś minimalnego promienia skrętu 6 — 16%, co znacznie polepsza zwrotność pojazdu. W związku z takim stanem rzeczy celowość zastosowania schematu „kabina kierowcy nad silnikiem” wydaje się być bezsporna.

Płynność jazdy samochodem zależy, oprócz innych warunków, od pionowej elastyczności resorów i ogumienia, która powinna być jak największa, dając przez to miękkość zawieszenia.

Przechodząc do zagadnienia amortyzatorów można na podstawie obserwacji oraz danych z literatury stwierdzić, że lepsze wyniki dają amortyzatory o działaniu dwustronnym, niż o działaniu jednostronnym.

Ostatnim, z rzędu rozpatrywanych, czynnikiem wpływającym na średnią techniczną szybkość ruchu samochodu jest działanie mechanizmu kierowniczego. Ze wzrostem tonażu samochodu i przede wszystkim ciężaru przypadającego na jego osi przednią — staje się coraz trudniejsze prowadzenie pojazdu. W związku

z tym, do mechanizmu kierowniczego należałoby zastosować duży stosunek przekładniowy, a w dalszej perspektywie — wzmacniacz hydrauliczny, polepszający zwrotność pojazdu.

Czas postoju podczas na- i wyładunku zależy od przystosowania samochodu do wykonania tych prac w ciągu jaknajkrótszego czasu. Przystosowanie zaś samochodu do na- i wyładunku jest wynikiem następujących elementów konstrukcyjnych: a) wysokości umieszczenia podłogi skrzyni ładunkowej; b) możliwości wykonywania na- i wyładunku z jednej albo trzech stron; c) rodzaju powierzchni podłogi; d) zwrotności samochodu.

Przy wprowadzeniu do eksploatacji większej ilości samochodów ciężarowych o dużym tonażu konieczne będzie szerokie zastosowanie mechanizacji prac na- i wyładunkowych. Przy zastosowaniu zaś mechanicznego na- i wyładunku wysokość umieszczenia podłogi nad poziomem ziemi praktycznie nie odegra żadnej roli. W ten sposób dochodzi się do wniosku, że wysokość podłogi skrzyni ładunkowej samochodu ciężarowego o dużym tonażu powinna być znormalizowana według wysokości ramp kolejowych.

Możliwość wykonywania na- i wyładunku z jednej albo trzech stron samochodu uwarunkowana jest ilością otwieranych ścianek skrzyni ładunkowej. W większości współczesnych samochodów ciężarowych otwierają się trzy ścianki. Jednakże nadwozie, w którym otwiera się tylko ścianka tylna jest bardziej trwałe i nie posiada szpar, co jest jego dużą zaletą.

Wobec takiego stanu rzeczy najbardziej celowe byłoby zastosowanie skrzyni ładunkowych — według potrzeb użytkowników — zarówno z trzema, jak i z jedną otwieraną ścianką.

W celu uzyskania jaknajwiększej powierzchni użytkowej podłogi nie należy stosować rozwiązania polegającego na wypuszczeniu błotników kół tylnych do nadwozia.

Wreszcie odpowiednia zwrotność samochodu pozwoli skrócić okres czasu potrzebnego do ustawienia się na miejscu na — i wyładunku oraz wyjechania z niego, wobec czego wskazane jest dążenie do maksymalnego zwiększenia zwrotności pojazdu.

Czas przestoju na trasie wskutek przyczyn natury technicznej uzależniony jest od trwałości i niezawodności działania samochodu, jak również jego przystosowania do wykonywania szybkich napraw. Trwałość zaś i niezawodność działania samochodu zależy od doskonałości rozwiązania konstrukcyjnego i materiałowego jego zespołów, zapasu części narażonych na największe zużycie oraz pewności zabezpieczenia regulacji poszczególnych mechanizmów.

Czas przestoju w obsłudze technicznej i naprawie w dużym stopniu uwarunkowany jest konstrukcyjnym rozwiązaniem samochodu, które — w celu skrócenia czasu tego przestoju — powinno pojazd przystosować do wykonywania czynności obsługowych i naprawczych.

2. KOSZTY WŁASNE PRZEWOZU

Koszty własne przewozu samochodem są funkcją następujących czynników, uzależnionych od konstrukcyjnego rozwiązania samochodu: wydajności jego pracy; kosztu paliwa, smarów i innych materiałów eksploatacyjnych; kosztu ogumienia; wysokości odpisów amortyzacyjnych samochodu; kosztu naprawy i obsługi samochodu; wysokości odpisów amortyzacyjnych majątku trwałego.

Koszt paliwa zależy od trzech następujących czynników natury konstrukcyjnej: a) zastosowanego typu silnika, który decyduje o rodzaju użytego paliwa; b) paliwowej ekonomizacji pracy silnika oraz całego samochodu; c) odpowiedniego przystosowania pojazdu do maksymalnego wykorzystania jego nośności.

Wysokoprężny traktoryny silnik wtryskowy zużywa na (becnym poziomie techniki) o 30 — 40% mniej paliwa niż równoważny mu silnik gaźnikowy, przy czym cena oleju napędowego jest znacznie niższa od benzyny. Tak więc, w celu zmniejszenia kosztu paliwa, do omawianego w artykule niniejszym samochodu ciężarowego należy zastosować wysokoprężny silnik wtryskowy.

Dążąc do uzyskania jaknajwiększej ekonomizacji paliwowej silnika należy sprowadzić do możliwego mi-

nimum jednostkowe zużycie paliwa. We współczesnych dwusuwowych wysokoprężnych silnikach wtryskowych udało się doprowadzić jednostkowe zużycie paliwa do 175 — 180, w silnikach zaś czterosuwowych — aż do 155 — 165 g/KM-godz. Jednakże według danych z literatury zagranicznej jednostkowe zużycie paliwa w silniku czterosuwowym można stosunkowo łatwo zmniejszyć poniżej 155 g/KM-godz. Ze względu więc na możliwość uzyskania większej ekonomizacji silnika, należałoby przyjąć wersję silnika czterosuwowego.

Jak z wielu istniejących rozwiązań wynika, najbardziej wskazane byłoby użycie pięciobiegowej, skrzyni przekładniowej z piątym biegiem przyspieszającym (nadbiegiem) i szóstym — wstecznym.

Dalszym czynnikiem prowadzącym do polepszenia ekonomizacji samochodu jest zastosowanie takiego rozwiązania, które by do możliwego minimum sprowadziło straty pojazdu na przewyższenie oporów toczenia i powietrza.

I wreszcie, w celu otrzymania najmniejszego zużycia paliwa, pojazd należy przystosować do najpełniejszego wykorzystania jego nominalnej nośności, przez zastosowanie skrzyni ładunkowej o odpowiednich wymiarach. Dodatkowe powiększenie nośności osiągnąć można przez użycie różnego rodzaju przyczep. W związku z tym, przy opracowywaniu konstrukcji samochodu, należy przewidzieć możliwość eksploatacji samochodu z przyczepą.

Koszt ogumienia (wynoszący około 5 — 8% kosztów własnych przewozu) uzależniony jest od konstrukcyjnego rozwiązania samochodu, ponieważ ich zużycie w dużym stopniu zależy od: a) równomierności rozłożenia ciężaru samochodu na poszczególne koła; b) stosunku pomiędzy rzeczywistym obciążeniem przypadającym na każde z kół i dopuszczalną wytrzymałością opony obrotowego wymiaru; c) danych technicznych przedniego zawieszenia, układu kierowniczego oraz kąta ustawienia kół przednich.

Wysokość odpisów amortyzacyjnych samochodu zależy od jego własności konstrukcyjnych, ponieważ one właśnie w dużym stopniu określają koszt produkcji oraz długość okresu eksploatacji pojazdu. Jednakże nawiązując do stwierdzenia, że wydatki amortyzacyjne stanowią nieznaczną tylko część wydatków eksploatacyjnych, należy podkreślić, iż w przypadku samochodu ciężarowego, a szczególnie o dużym tonażu, nie powinno się przeceniać sprawy kosztów własnych pojazdu. Bardzo bowiem często korzystniejsze jest i ekonomicznie całkowicie uzasadnione zastosowanie droższych rozwiązań w celu zabezpieczenia niezawodności działania samochodu, tzn. zwiększenia jego zdolności do pracy bez wszelkich zakłóceń w ciągu jaknajdłuższego czasu, co jest podstawowym warunkiem rentownej eksploatacji.

Koszt naprawy i obsługi samochodu składa się z płacy roboczej, kosztu części zamiennych, kosztu surowców oraz wysokości odpisów amortyzacyjnych wyposażenia naprawczego i obsługowego.

Płaca robocza będzie tym mniejsza, im własności konstrukcyjne samochodu, decydujące o prostocie, łatwości i wygodzie wykonywania prac naprawczych i obsługowych będą dokładniej odpowiadały stawianym im pod tym względem wymaganiom.

Dążąc do maksymalnego zmniejszenia wydatków na części zamienne w stosunku do konstrukcyjnego ich rozwiązania, należy wysunąć szereg wymagań dotyczących prostoty i taniości wykonania tych części, jak również ich naprawy.

W celu obniżenia odpisów amortyzacyjnych wyposażenia należałoby przystosować rozwiązanie konstrukcyjne poszczególnych zespołów, a nawet niektórych części do możliwości posługiwania się jaknajprostszymi urządzeniami i przyrządami przy naprawie i obsłudze pojazdu.

Wysokość odpisów amortyzacyjnych majątku trwałego o tyle uzależniona jest od konstrukcji samochodu, że zarówno kubatura budynków, jak i metraż placów postojowych zależą od wymiarów i zwrotności pojazdu. Ze stwierdzenia powyższego wynika, że w celu obniżenia wysokości tych odpisów, należy dążyć do maksymalnego zmniejszenia wymiarów pojazdu oraz polepszenia jego zwrotności.

3. ZACHOWANIE PRZEWOŻONEGO ŁADUNKU W STANIE NIENARUSZONYM

Zachowanie przewożonego ładunku w stanie nienaruszonym bezpośrednio zależy od konstrukcyjnego rozwiązania samochodu ze względu na następujące okoliczności: a) skutek wstrząsów pojazdu podczas jazdy po nierównej drodze kruchy ładunek może ulec połamaniu; b) skutek tej samej przyczyny może nastąpić uszkodzenie opakowania; c) wiele ładunków, szczególnie spożywczych, może ucieść podczas przewozu w wyniku zanieczyszczenia kurzem i błotem, zamoczenia deszczem albo śniegiem, zepsucia wskutek upału albo mrozu. W związku z tym, przystosowanie pojazdu do zachowania przewożonego ładunku w stanie nienaruszonym będzie wymagało zwrócenia uwagi na następujące czynniki natury konstrukcyjnej: a) płynność jazdy samochodu; b) ochronę ładunku przed dostawaniem się kurzu i błota oraz działaniem wpływów atmosferycznych.

4. BEZPIECZEŃSTWO RUCHU SAMOCHODU

Bezpieczeństwo ruchu samochodu zależy od następujących czynników natury konstrukcyjnej: a) stateczności samochodu; b) efektywności działania hamulców i mechanizmu kierowniczego; c) widoczności drogi; d) stopnia oświetlenia drogi reflektorami; e) niezawodności działania sygnalizacji świetlnej i dźwiękowej.

Dążąc do uzyskania **odpowiedniej widoczności** z miejsca kierowcy należy: a) do minimum zmniejszyć przeszczer niewidoczną przed maską samochodu; b) polepszyć boczną widoczność drogi; c) zastosować wycieraczkę przystosowaną do kierowców zarówno wysokich, jak i niskich; d) zastosować właściwe reflektory do oświetlania drogi; e) przewidzieć urządzenie do ogrzewania przedniej szyby zimą.

Niezawodność działania sygnalizacji jest szczególnie ważna w ruchu miejskim, chociaż nemale znaczenie ma również dla jazdy zamiejskiej.

5. ŁATWOŚĆ PROWADZENIA SAMOCHODU

Łatwość prowadzenia samochodu nie tylko decyduje o warunkach pracy kierowcy, ale ponadto wywiera

wpływ na średnią szybkość ruchu oraz bezpieczeństwo jazdy. Jednakże uwzględniając fakt, że troska o polepszenie warunków pracy ma w Państwie Demokracji Ludowej szczególnie duże znaczenie, sprawę łatwości prowadzenia samochodu należy rozpatrywać przede wszystkim pod względem stworzenia kierowcy jaknajlepszych i jaknajwygodniejszych warunków pracy.

Warunki te zależą od następujących czynników, wiążących się z konstrukcyjnym rozwiązaniem pojazdu: a) liczby czynności, które kierowca musi wykonywać przy prowadzeniu samochodu; b) wielkości wysiłku potrzebnego do uruchamiania urządzeń sterujących; c) wyposażenia i urządzenia roboczego miejsca kierowcy; d) widoczności w kierunku poziomym i pionowym; e) jakości sygnalizacji świetlnej i dźwiękowej; f) zabezpieczenia kierowcy przed czynnikami powiększającymi jego zmęczenie.

ZAKOŃCZENIE

W przeciwieństwie do państwa kapitalistycznego, w którym u podstaw konstrukcyjnego rozwiązania samochodu leży jedynie interes właściciela zakładów produkcyjnych, polegający na osiągnięciu maksymalnych zysków ze sprzedaży swoich wyrobów, w Państwie Demokracji Ludowej samochód znajduje się w służbie mas pracujących i jako środek komunikacji przyczynia się do wzrostu ich dobrobytu.

Ażeby spełnić to zadanie samochód powinien być dokładnie przystosowany do stawianych wobec niego wymagań, jego zaś własności eksploatacyjne powinny ściśle odpowiadać zasadniczemu przeznaczeniu danego pojazdu.

Kierując się tą podstawową zasadą i pamiętając, że ze względu na przeznaczenie do przewozów masowych, najważniejszymi własnościami eksploatacyjnymi samochodu ciężarowego o dużym tonażu powinny być ekonomiczność, trwałość, przystosowanie do obsługi oraz naprawy — można będzie stworzyć konstrukcję, która zapewni możliwość jak najefektywniejszego wykorzystania samochodu w gospodarce narodowej.

Inż. L. Minc

Mgr STANISŁAW TYMIŃSKI (Warszawa)

Zagadnienie asortymentowości przewozów towarowych w projekcie planu PKS na rok 1955

Artykuł dyskusyjny

Narada aktywu partyjno-gospodarczego PKS, jaka odbyła się w W-wie w dniu 23 maja br., wskazała nowe zadania i kierunki pracy PKS wynikające z uchwał II Zjazdu PZPR. W szczególności wskazane zostało, że w świetle nowych zadań Państwowa Komunikacja Samochodowa powinna **przewozić wszystko, zawsze i wszędzie w gospodarzo uzasadnionych warunkach**. Sformułowanie to wyjaśnia zasadnicze kierunki działania, które nie mogą być rozumiane dosłownie, a muszą być przetransponowane na określone zadania przewozowe w terenie.

Równocześnie zwrócono uwagę na konieczność opracowania planu, który uwzględniłby wszelkie rodzaje przewozów przy dostosowaniu odpowiednich wskaźników techniczno-ekonomicznych planu eksploatacyjnego PKS (patrz Motoryzacja Nr 7 z lipca 1954 r. „Narada aktywu PKS nad realizacją Uchwał II Zjazdu PZPR“).

Realizacja tych słusznych założeń pozwalających PKS zaspokoić bieżące potrzeby gospodarki narodowej w terenie napotykała i w dalszym ciągu napotyka na duże trudności, wynikające z założeń planu eksploatacyjnego PKS, opartego o wskaźniki techniczno-eksploatacyjne, hamujące pełny rozwój PKS, jako państwowego publicznego przewoźnika.

Sprawa nabiera szczególnego znaczenia obecnie w okresie wypracowań projektu planu techniczno-

eksploatacyjnego PKS na rok 1955. Plan ten bowiem powinien dać rękojmię, że PKS, jako publiczny przewoźnik, wykona w 1955 roku zadania przewozowe wynikające z potrzeb gospodarki narodowej.

Z dyskusji, która wywiązała się na wspomnianej wyżej naradzie oraz z liczb statystycznych posiadanych przez PKS, można wysunąć zasadniczy wniosek, że w wykonaniu planu niejednokrotnie aspekt premiowy prowadził do wykrzywiania zadań, co dawało w poszczególnych przypadkach charakter żywiołowej działalności, niepokrywającej się z potrzebami gospodarczymi terenu.

Decydującym w tym przypadku czynnikiem było słabe nasycenie kraju taborem samochodowym, niewystarczające na pokrycie wszystkich potrzeb przewozowych, a że równocześnie system premiowy wiązał uposażenie personelu z wielkością wykonanej produkcji w tonokilometrach, stąd żywiołowość miała tendencję wyboru przewozów zabezpieczających wykonanie planu w tonokilometrach.

Układ ten, z uwagi na oderwanie się od istotnych potrzeb przewozowych kraju, wypaczał publiczny charakter przewoźnictwa PKS, dostosowując go do wymagań przewoźnika, a nie usługobiorcy.

Sytuacja taka trwała do roku 1953 włącznie. Bieżący rok, w którym rozkwit naszego przemysłu motoryzacyjnego zapewnił dostateczne pokrycie potrzeb

taborowych, stworzył również warunki prawidłowego ustawienia organizacji przewozów z punktu widzenia zaspokojenia wszystkich potrzeb przewozowych kraju, bez względu na charakter i wydajność produkcyjną przewozu. Państwowa Komunikacja Samochodowa natomiast stanęła wobec faktu trudności w uruchomieniu pełnego potencjału przewozowego, co całkowicie eliminowało dotychczasowy system „wybierania przewozów”. Zjawisko to częściowo zaskoczyło PKS, która nie była przygotowana pod względem organizacyjnym, jak i układu planu, do przyjęcia pełnego wachlarza asortymentów przewozu.

Bezwzględnie dodatni efekt zaistniałej sytuacji to samorzutna wnikliwa analiza przewozów, która dała w efekcie obraz struktury przewozów przynależnych przewoźnikowi publicznemu. Otrzymaliśmy w ten sposób podział na zasadnicze grupy przewozowe występujące w terenie i równocześnie zabezpieczające potrzeby gospodarcze kraju. Do grup tych należą przewozy: a) masowe, b) drobnicy, c) dystrybucyjne, d) regularnych linii komunikacji towarowej, e) dalekobieżne oraz f) interwencyjne.

Wymienione grupy są podstawowym podziałem asortymentowej produkcji usług transportu ciężarowego. Byłoby bezwzględnie konieczne, ażeby ten układ znalazł zastosowanie w planach przewozowych poszczególnych WKPG; wówczas można byłoby mówić o skoordynowaniu potrzeb przewozowych z potencjałem przewozowym PKS dwóch podstawowych elementów gospodarki planowej, które do tej pory nie były nigdy zgrane.

Wyniki analizy br. wskazują, że wzajemne zależności poszczególnych grup ujęte w ilościach taboru kształtują się następująco: 1) masowe — 25%, 2) drobnicowe — 7%, 3) dystrybucyjne — 4%, 4) dalekobieżne — 47%, 5) reg. kom. tow. — 2%, 6) interwencyjne — 15%.

Jasne jest, że wyniki te nie odzwierciedlają właściwych potrzeb terenowych, gdyż w br. wykonanie przewozów było naginane do planu, w którym w oparciu o dane lat ubiegłych ustalono wielkości produkcji jedynie na średnich przedsiębiorstwach.

Analizując wydajności poszczególnych grup asortymentu przewozów, stwierdza się bardzo duże odchylenia i przy założeniu postępu w każdej grupie, przy równoczesnym ustawieniu grup w/g potrzeb, może i musi zaistnieć przy obecnej strukturze spadek średniej wydajności. Już obecnie bowiem daje się zauważyć tendencja zwykowania potrzeb przewozowych w grupach drobnicy i dystrybucji przy zaniżeniu przewozów dalekobieżnych. Sytuacja ta będzie się pogłębiać z biegiem czasu, narzucając przewoźnikowi publicznemu jakim jest PKS jego właściwą rolę obsługi w pierwszym rzędzie drobnicy, dystrybucji, masówki (rozładunek dworców kolejowych i inne przewozy masowe) i regularnych linii towarowych. W tym kierunku pójście rozwój przedsiębiorstwa i w tym kierunku, zdaniem naszym, powinny pójść założenia planów następnych lat.

Analiza bliższa poszczególnych grup asortymentów przewozów wykazuje konieczność ujęcia ich w planie na rok 1955 w sposób podany niżej.

A. Przewozy masowe — 25% (w wysokości dotychczasowego udziału w ogólnej ilości przewozów).

W grupie tej da się wyodrębnić, jako specyficzna pod względem technicznym, grupa przewozów wykonywanych taborem ciągnikowym. Racjonalne bowiem użycie ciągników wymaga, aby były one eksploatowane w ruchu wahadlowym z odpowiednią ilością przyczep na krótkich odległościach — to jest około 5 km — przy rozładunku wagonów oraz przerzutach dużych partii towarów między magazynami względnie placami składowymi. W ten sposób użyte ciągniki nie tylko dadzą gwarancję ich pełnego i racjonalnego wykorzystania, ale również pozwolą na stworzenie racjonalnych warunków pracy, w celu maksymalnego wykorzystania czasu zatrudnienia robotników przeładunkowych i zlikwidowania ich przestojów w oczekiwaniu na tabor.

Poza tym do grupy tej należy pozostała ilość taboru, przeznaczona do rozładunku dworców kolejowych i innych dużych zgrupowań masy towarowej na wyższych i średnich odległościach przewozów, na których to praca ciągników byłaby nieekonomiczna.

Grupa przewozów masowych w całości charakteryzuje się następującym układem współczynników: — średnia odległość przewozu 1 tony — 10 km, czas na i wyładunku 1 tony — 5 minut (ze względu na możliwość zastosowania mechanicznego na i wyładunku), szybkość techniczna — 18 km, współczynnik wykorzystania pracy przewozowej około 1, współczynnik wykorzystania przebiegu 0,50 (brak możliwości wykorzystania powrotnych przebiegów). Wydajność w tonokm. około 170 i w tonach około 15. W tej grupie przewozów powinna być w jak najszerszej mierze zastosowana mechanizacja (wywrotki, koparki itp.).

B. Przewozy drobnicowe (KPD) — 11% (w/g danych wynikowych z br. — 7%).

Przewozy kolejowego przedsiębiorstwa dowozowego, wynikające z umowy zawartej pomiędzy PKS a koleją, w sprawie odbioru i dostawy przesyłek drobnicowych ze i do stacji kolejowej. Rozwój KPD leży w interesie gospodarki narodowej. Terminowy bowiem odbiór drobnicy ze stacji kolejowych zapewnia przepustowość stacji kolejowych i przyspiesza dostawę drobnicy do zainteresowanych jednostek gospodarki państwowej. Również szybka dostawa przesyłek drobnicowych na stacje kolejowe przyspiesza obrót drobnicowy pomiędzy jednostkami gospodarki uspołecznionej, mając zasadniczy wpływ na zmniejszenie ilości taboru ciężarowego (resortowego), który nie był dostatecznie wykorzystany przez zainteresowane jednostki gospodarki uspołecznionej.

Charakter tych przesyłek: średni ciężar 300—400 kg, w większości przesyłki przestrzenne, średnia odległość przewozu 1 tony — 4 km, szybkość techniczna około 13 km, czas na i wyładunku 1 tony około 39 minut, współczynnik wykorzystania pracy przewozowej około 0,70 i przebiegu około 0,80. Wydajność w tonokm. około 30 w tonach około 7.

Grupa ta charakteryzuje się niską wydajnością pracy taboru w tonach i tonokm, niemniej jednak z uwagi na wspomniane korzyści gospodarcze oraz dużą akumulację, wynikającą z odpowiednio ustawionej taryfy, leży bezsprzecznie w interesie gospodarki narodowej odpowiedni rozwój tej grupy przewozu w ramach PKS.

C. Przewozy dystrybucyjne — 9% (w/g danych dotychczasowych 4%).

Do przewozów tych należą przewozy mleka, jaj ze wsi do zbiornic, przewozy produktów przemysłu mleczarskiego (mleka, masła, sera), z mleczarni i hurtowni w miejsce do poszczególnych sklepów, pomoc w dystrybucji taborowi branżowemu (WSS, MHW i innym).

Przewozy te zasadniczo nie były wykonywane przez PKS, względnie wykonywane były tylko w ograniczonym zakresie (4%), ze względu na obowiązujące wskaźniki planu eksploatacyjnego PKS i były dotychczas wykonywane w zasadniczej mierze przez prywatnych przewoźników. Ekonomiczne względy gospodarki narodowej przemawiają za tym, aby przewozy te objęte zostały przez PKS.

Dla zabezpieczenia tego rodzaju przewozów konieczne jest przewidzenie w planie minimum 9% taboru o specjalnych wskaźnikach osiąganych przy tego rodzaju przewozach, w szczególności należałoby przyjąć: średnią odległość przewozu 1 tony około 12 km, tj. taką jaką była dotychczas wykonywana przy tego rodzaju przewozach, czas na i wyładunku 1 tony — 36 minut, czas bardzo wysoki ze względu na duży postój pod na i wyładunkiem (manipulacje), który powinien z biegiem poprawy organizacji w tym względzie ulec znacznemu polepszeniu, szybkość techniczna około 18 km — niska, bo uwzględniona została zasadniczo dystrybucja w obrębie miasta, współczynnik wykorzystania pr. przew. — 0,65 — 0,70 ze względu na charakter rozwozki drobnych partii ładunków w dużej ilości punktów na i wyładunku.

Współczynnik wyk. przeb. 0,80—0,85 ze względu na charakter przewozów. Wydajność w tonokm około 120 i w tonach — 10.

D. Przewozy dalekobieżne — 37%.

Istotą tych przewozów jest duża średnia odległość przewozu 1 tony przyjęta w projekcie 40 km (wykomanie z br. — 35 km), duża szybkość techniczna (około 30 km) czas na i wyładunku 1 tony około 9 minut, wsp. wyk. przeb. około 0,72 ze względu na możliwość wykorzystania powrotnych przebiegów przez zleceniodawców (opakowanie zwrotne i inne przewozy w ramach wykorzystania pustych powrotnych przebiegów).

Przewozy te wynikają z potrzeb gospodarki narodowej, w szczególności z terenowych planów operacyjnych, sporządzonych na podstawie zarządzenia PKPG Nr 295.

Przewozami tymi objęte będą przewozy, które przypadną PKS ze względu na ograniczenie średniej odległości dla taboru resortowego do granic powiatu (zaopatrzenie powiatów przez Centr. Woj.) — przewozy w zastępstwie kolei, które w przyszłym roku wysuną się jako czołowe zagadnienie przewozowe.

Dotychczasowa praktyka PKS wskazywała, że przyjęta do planu śr. odl. przew. 1 tony, warunkująca konieczność przemieszczenia dużej masy na stosunkowo krótkich odległościach, była powodem, że tabor resortowy wykonywał przewozy, do których nie był powołany, a które nie mogły być wykonywane przez PKS ze względu na wyżej podaną konieczność szukania ton ze szkodą dla tonokm. Praktyka ta wypaczała rolę PKS, jako publicznego przewoźnika i była powodem dużego marnotrawstwa taboru resortowego użytego do przewozów dalekobieżnych.

E. Przewozy liniowe regularnej kom. tow. — 2%.

Stały rozwój placówek spedycyjnych, których końcowym etapem będzie powiązanie punktów zorganizowanej sieci placówek liniami reg. kom. tow., wymaga ustalenia i wyodrębnienia potrzebnej ilości taboru do obsługi wspomnianych linii.

Dotychczasowy brak wyodrębnienia tego taboru był powodem hamującym rozwój linii regularnej kom., bowiem praca taboru na dużych średnich odległościach 1 tony (około 55 km) nie zapewniała planu w tonach. Szybkość techniczna nieco niższa jak przy przewozach dalekobieżnych, czas na i wyładunku 1 tony niższy jak przy przewozach dystrybucyjnych i KPD mianowicie około 20 minut. Współczynnik wyk.

pracy przew. około 0,75 — ze względu na niemożliwość pełnego wykorzystania ładowności pojazdu, sp. wyk. przeb. 1. Wydajność w tonokm nieco wyższa jak przy przewozach dalekobieżnych z tym, że w tonach zasadniczo niższa (tak jak w tonach 9 i w tonokm około 550).

F. Przewozy interwencyjne — 16%.

Grupą przewozów tych objęte są wszystkie przewozy wykonywane w ramach akcji, a więc akcji jeściennych przewozów, akcje stonkowe, akcje specjalne, jak „G” i inne wynikające z uchwał Prezydium Rządu.

Wskaźniki dla tych przewozów zgodnie z danymi wynikowymi, powinny kształtować się następująco: śr. odl. przewozu 1 tony około 23 km (wg danych z br. również 23 km), szybkość techn. można przyjąć nieco wyższą jak przy przewozach w grupie „dystrybucja”, tj. około 20 km, czas na i wyładunku 1 tony około 8 minut — możliwy jest do uzyskania, dzięki zastosowaniu przy tego rodzaju przewozach częściowo mechanicznego naładunku i wywrotek, wsp. wyk. pracy przew. około 0,9 — możliwy jest do uzyskania dzięki zasadniczo masowym ładunkom, wsp. wyk. przeb. około 0,50.

Z analizy przewozów interwencyjnych wynika, że nie ma zasadniczo możliwości wykorzystania powrotnego przebiegu. Wydajność w tonokm obliczona na podstawie wspomnianych wskaźników około 250 i w tonach około 12.

Dla uwzględnienia w jak najszerszej mierze potrzeb przewozowych jednostek gospodarczych w terenie, w dyskusji nad ustaleniem wielkości poszczególnych grup przewozowych, jak również i wskaźników techn.-eksp. planu PKS powinny — zdaniem naszym — wziąć udział zainteresowane resorty i władze terenowe (Prez. Woj. RN, Wydz. Kom. Drog. i WKPG). Przynajmniej zainteresowane resorty i władze terenowe powinny zasygnalizować swoje potrzeby przewozowe, wymagające uwzględnienia w planie eksploatacyjnym PKS specjalnych wskaźników.

Powyższe podstawowe założenia projektu planu PKS na rok 1955 wynikają z analizy dążeń rozwojowych PKS, sformułowanych w dyskusjach aktywnie polityczno-gospodarczego Państwowej Komunikacji Samochodowej.

Mgr S. Tymiński

Mgr. inż. MIECZYSLAW REIMAN (Sztum)

Wylewanie panewek stopem łożyskowym przy naprawach silników S-42

OD REDAKCJI

Autor dzieli się w swych wypowiedziach doświadczeniem i spostrzeżeniami zdobytymi w jednym z dostępnych mu zakładów naprawy samochodów. Poruszone przez autora zagadnienie budzi ożywione dyskusje zarówno teoretyków jak i praktyków warsztatowych, przy czym poglądy co do poszczególnych fragmentów wylewania panewek są niejednokrotnie różne. Artykuł przenosząc tę dyskusję na łamy „Motoryzacji” ma zebrać opinie czytelników w tej sprawie, w oparciu o przewodnią myśl autora, iż o efektywności właściwej pracy panewki decyduje nie tyle rodzaj użytego stopu, ile zastosowany proces technologiczny związany z przygotowaniem i wykonaniem odlewu.

Aczkolwiek opisany przez autora sposób wylewania panewek nie należy do najnowszych, tym niemniej wydaje się słuszne, aby treść wypowiedzi posłużyła za właściwy bodziec do rozpoczęcia szerszej dyskusji w tej sprawie. (red.)

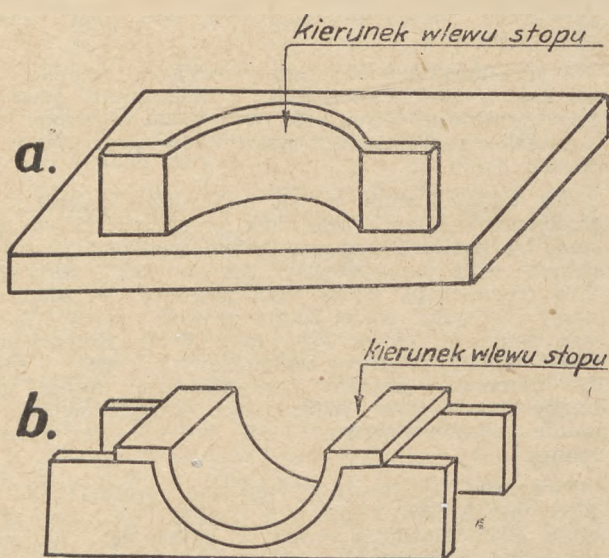
Silniki S-42 od numeru kolejnego około 8000 posiadają panewki łożysk wału korbowego i korbowodów odlane bezpośrednio w ich materiale stopem łożyskowym niskocynowym L10As, zamiast dotychczas stosowanego stopu wysokocynowego L83. Zastępczy ten stop jest przy odlewaniu gęsto-płynny, o mikrostrukturze na ośniewie ołowiowej z dużą ilością drobnych i nie zawsze równomiernie rozłożonych twardych kryształów nośnych. Twardość tego stopu wynosi przeciętnie 30—31 kg/mm².

Przy dokonywaniu napraw głównych silników S-42 zakłady naprawcze najczęściej stosują do wylewania panewek we własnym zakresie stop wysokocynowy L83, nie tylko z uwagi na okoliczność, że większość innych rodzajów silników posiada panewki ze stopem tego typu i zamiana jego na zastępczy wymagałaby ustalenia osobnego stanowiska do wylewania stopem ołowiowym L10As — przy równoczesnym dokonywaniu napraw innego typu silników — lecz i dlatego, że przyjęło się

uważać stop wysokocynowy L83 za jakościowo lepszy, a więc pewniejszy w eksploatacji silnika.

Doświadczenia wykazały równocześnie, że wylanie panewek łożyskowych i korbowodowych silników S-42 stopem L83 połączone jest z większymi trudnościami, niż przy dokonywaniu napraw innych rodzajów silników, zarówno z uwagi na kształt półpanewek stwarzający różne i nierównomierne warunki stygnięcia stopu w czasie odlewania, jak i ze względu na materiał korbowodów, zawierający często zwiększoną zawartość węgla, utrudniającą pobielenie.

Trudności te są często uciążliwe do pokonania przy topieniu stopu wysokocynowego L83, wrażliwego na przegrzanie powyżej temperatury 370–380°C, jeśli zważyć, że samo topienie przeprowadza się niejednokrotnie w prymitywnych warunkach — np. na kuchni ogrzewanej węglem, bez regulacji temperatury. Pracownik określa wówczas temperaturę stopu w sposób bardziej lub mniej dokładny, a często — uważając się za wprawnego fachowca — „na oko”, co nie jest rzeczą łatwą przy temperaturach rzędu 300–400°C i często prowadzi do przegrzania stopu.



Rys. 1. Schemat pionowego (a) i poziomego (b) sposobu wylwania panewek.

Dotychczas panewki łożysk wału korbowego i korbowodów odlewano sposobem pionowym, jak przedstawiono schematycznie na rys. 1a, przy czym panewka swą boczną powierzchnią spoczywała na płycie stalowej o stosunkowo dużej masie, powodując po rozgrzaniu się znacznie wolniejsze stygnięcie stopu wlanego w półpanewkę w jej części bliskiej podstawie, niż w części górnej.

Różnicę wielkości kryształów, jako skutek takiej nierównomiernej szybkości stygnięcia stopu, obrazuje

rys. 2. Są to mikrozdjęcia 100 próbek pobranych z górnej i dolnej części wlewu, trawionych roztworem 4% HNO_3 w alkoholu. Na jednym zdjęciu wyraźnie widać drobne kryształy związku antymonu i miedzi z cyną na osnowie cynowej, jakie powstają w miejscu szybszego stygnięcia stopu, podczas gdy wolniejsze stygnięcie w pobliżu płyty podstawy powoduje prawie trzykrotny wzrost kryształów, co pokazano na zdjęciu sąsiednim.

Ta niejednorodność struktury stwarza niekorzystne warunki pracy panewek i jest często przyczyną wytapiania się ich w czasie pracy silnika, jak to stwierdzono na podstawie analizy niedomagań silników będących przedmiotem reklamacji użytkowników.

Zastosowanie poziomego wylwania panewek, jak przedstawiono schematycznie na rys. 1b — przy którym półpanewki oparte są o wkładki stalowe, a całość urządzenia mieści się w równomiernie ogrzewanym przyrządzie — pozwoliło zwiększyć jednorodność stopu łożyskowego.

Szkic przyrządu do wylwania panewek łożyskowych i korbowodów przedstawia rys. 3. Przyrząd ten jest podgrzewany elektrycznie — grzejnikami oporowym, znajdującym się wewnątrz, co pozwoliło nie tylko uzyskać jednorodną krystalizację stopu, lecz i zwiększyć prawie trzykrotnie wydajność odlewni panewek w porównaniu ze sposobem dotychczasowym.

W urządzeniu takim można również łatwo zastosować termoregulację z samoczynnym wyłącznikiem nagrzewania przyrządu przy temperaturze 160–180°C. Wyłączniki takie uregulowane na temperaturę 370–380°C mogą być również włączone w obwód oporowego pieca elektrycznego do topienia stopu łożyskowego, co zabezpieczy stop łożyskowy od przegrzania oraz mogą obsługuwać oddzielny piec do topienia kąpieli cynowej dla pobielenia panewek.

* * *

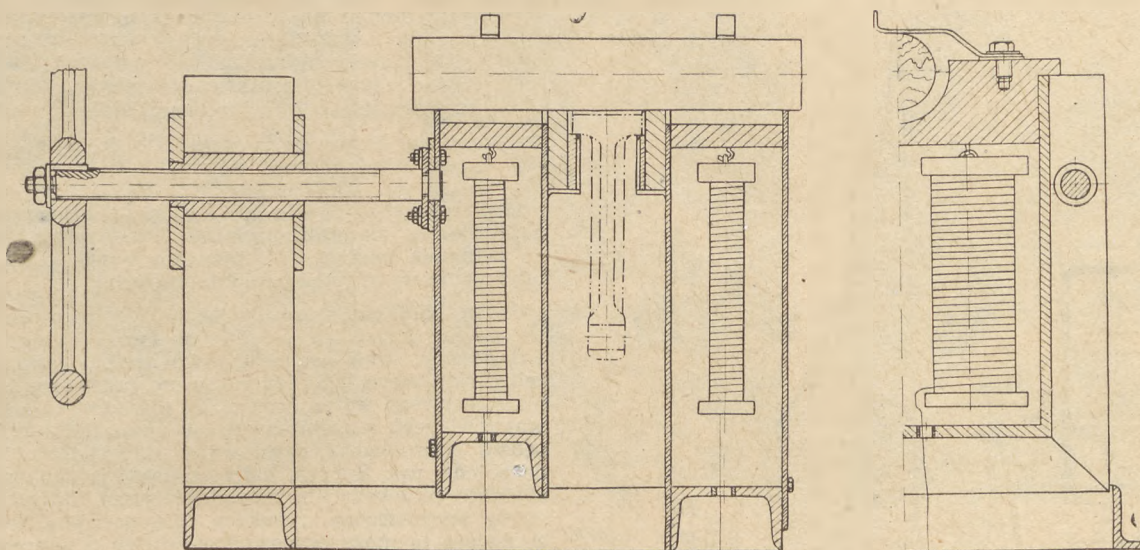
Osobnym zagadnieniem jest sprawa pobielenia cyną powierzchni panewek, jako czynności przygotowawczej do właściwego wylwania stopem łożyskowym. W wyniku niewłaściwego postępowania przy tej operacji stwierdzono bowiem niejednokrotnie rzadziny i pory (uwidaczniające się dopiero po oskórowaniu odlanej panewki), wypełnione pozostałościami salmiaku używanego do rafinacji stopu łożyskowego.

W silnikach S-42 problem ten jest tym bardziej kłopotliwy, że często zbyt wysoka zawartość węgla w materiale korbowodów (warunki techniczne przewidują na korbowody stal 0045WT70) powoduje zbyt słabe łączenie się wylanego stopu z tworzywem korbowodu czyli tzw. „odstawanie stopu od podłoża”.

Stwierdzono, że usterki te można usunąć przez bardziej udoskonalony sposób pobielenia, gdyż rafinacja stopu przez dodanie salmiaku (prawie zawsze stosowana w zakładach naprawczych i odlewniach panewek) nie usuwa całkowicie powstających szkodliwych tlenków cyny podczas pobielenia. Zastosowano więc topnik składający się z 50% salmiaku NH_4Cl oraz 50% chlorku cynku ZnCl_2 , przygotowany przez zmieszanie tych składników w równych wagowo ilościach

Rys. 2. Mikrozdjęcia ($\times 100$) próbek stopu szybciej i wolniej stygnącego przy odlewaniu panewek sposobem pionowym.





Rys. 3. Przyrząd do wylewania panewek sposobem poziomym.

i zalany wodą destylowaną dla otrzymania roztworu nasyconego.

Pobielanie dokonuje się po uprzednim starannym oczyszczeniu powierzchni przeznaczonej do pobielania (najlepiej szczotką drucianą) — przez zanurzenie panewki względnie korbowodu w kąpeli składającej się z 50% cyny i 50% ołowiu o temperaturze około 300°C. Po kilku minutach trzymania w tej kąpeli, po wyjęciu i otrząśnięciu przedmiotu z jej nadmiaru oraz zwilżeniu przy pomocy pędzla wspomnianym roztworem rafinującym, jak również po dwu względnie trzykrotnym powtórzeniu tych czynności aż do otrzymania panewki równo i dobrze pobielonej, należy zanurzyć ponownie na kilka minut pobielony przedmiot do kąpeli cynowo-ołowiowej i nie otrząsając nadmiaru (pozostająca warstwa cyny ułatwi późniejsze dobre złączenie się ze sto-

pem łożyskowym), przeprowadza się odłanie panewki w opisanym poprzednio przyrządzie.

Ustalenie opisanego sposobu oraz dobór optymalnych parametrów były przedmiotem wielu prób a w końcu przeprowadzono próbne pobielanie i wylewanie panewek i korbowodów na serii kilkunastu silników i zarówno przy rewizji silników poddanych intensywnemu obciążaniu na hamowni, jak i silników, które przeszły doświadczalne próby drogowe, stwierdzono dobre i ścisłe przyleganie stopu łożyskowego do podłoża, brak por i rzadziwności w panewkach oraz prawidłową strukturę i dobre właściwości wytrzymałościowe stopu.

Mgr inż. M. Reiman

Inż. LECHOSŁAW OSTERLOFF (Warszawa)

Izolatory świec zapłonowych

Każda świeca zapłonowa silnika motocyklowego lub samochodowego dostarcza do komory spalania w ciągu minuty około 1500, a w ciągu godziny prawie 100.000, iskier zapłonowych. I dzieje się to nie w sposób dowolny, lecz w dokładnie określonym momencie i przez ograniczony przeciąg czasu. W silniku czterosuwowym o przeciętnej prędkości wirowania odpowiadającej 3000 obr/min. jeden cykl (zassanie, sprężanie, praca i wydech) trwa 1/25 sek. Na świecy zapłonowej musi więc co 1/25 sek utworzyć się przeskok iskrowy. Po 15.000 km przebiegu samochodu każda świeca ma za sobą 40 milionów zapłonów. Przy utrzymanym odstępie elektrod 0,7 mm daje to łączną długość iskry około 280 km.

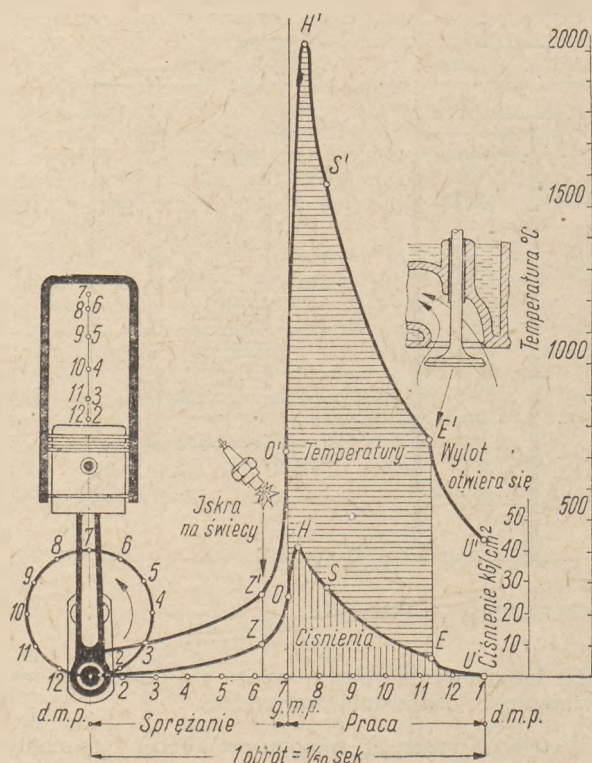
Już te wysokie liczby świadczą o wielkiej roli, jaką w pracy silnika spalinowego przypada na świecę zapłonową. Lecz poza tym stoją jeszcze niesłychanie wysokie wymagania, jakim musi ona z racji miejsca pracy sprostać, by pełnić dobrze swą rolę. Obrazuje to wyraźnie rys. 1 przedstawiający w umownej formie dwa suwy silnika 4-suwowego. Widać że świeca zapłonowa musi być odporna na ostre zmiany temperatury i ciśnienia, w dodatku musi wytrzymywać napięcie 10.000 do 25.000 volt, panujące między jej elektrodą środkową a kadłubem.

I chociaż historia świecy zapłonowej mierzy się wiekiem prawie 100 lat, to jednak pod względem budowy jej dzisiejsze rozwiązanie niewiele różni się od pierwotnego, jaki w 1860 roku zbudował Francuz Lenoir. A pod względem doboru materiałów i dzisiaj następcza niemal kłopotu przy fabrykacji.

Najbardziej narażone na zmiany temperatury są następujące części świecy: izolator z elektrodą środkową, powierzchnia czołowa kadłuba świecy i elektrody masowe osadzone w kadłubie. Izolator jest najczęściej materiałem ceramicznym, umieszczona w nim elektroda środkowa jest wykonana ze stali z przypawanym zakończeniem niklowym, elektrody masowe są ze specjalnego materiału (stopu niklu z manganem), kadłub świecy — ze stali.

Im bardziej jest różny współczynnik rozszerzalności cieplnej poszczególnych materiałów, tym trudniejsze jest uzyskanie świecy szczelnej na ciśnienie, jakie w czasie pracy występuje.

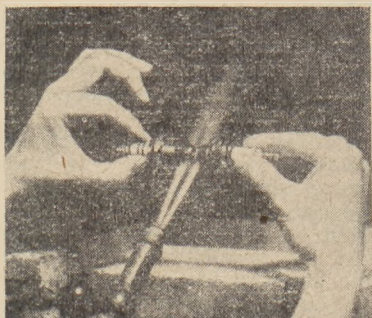
Elektrody i kadłub świecy zbudowane są z pokrewnych materiałów i ich współczynniki rozszerzalności cieplnej nie różnią się znacznie między sobą. Inaczej jest z izolatorem, którego podstawowy surowiec i dodatki nie mają zupełnie podobieństwa do materiału elektrod i kadłuba. I on właśnie następcza najwięcej trudności.



Rys. 1. Suw sprężania i spalania silnika 4-suwowego. Liczby od 1 do 12 naniesione na kole zataczanym przez korbowód odpowiadają poszczególnym położeniom tłoka oznaczonym przez te same liczby. Po raz trzeci są one powtórzone na prostej będącej rozwinięciem drogi zataczanej przez stopę korbowodu. Oznaczenia: Z — powstanie iskry na świecy zapłonowej, H — maksymalne ciśnienie w komorze spalania, S — zakończenie procesu spalania, E — otwarcie zaworu wylotowego.

Uruchamiana obecnie w Polsce produkcja świec zapłonowych stawia przed specjalistami konieczność mobilizacji wysiłków w kierunku doboru materiału izolacyjnego o wysokich wymaganiach. A wymagania te są następujące:

- możliwie wysoka wartość współczynnika przewodności cieplnej, aby uniknąć naprężeń własnych w izolatorze, aby ciepło pobrane przez stopę izolatora w czasie procesu spalania szybko mogło być odprowadzane i nie występowało gromadzenie ciepła i jego dalszy skutek — wysoka temperatura, powodująca zapłony żarowe;
- możliwie zbliżona rozszerzalność cieplna izolatora do rozszerzalności kadłuba oraz izolatora i elektrody środkowej, aby była zagwarantowana szczelność świecy;
- możliwie wysoki punkt topliwości i plastyczności;
- możliwie wysoki opór właściwy, tzn. możliwie pełne reprezentowanie właściwości izolatora i to w szerokim zakresie temperatur;



Rys. 2.

- wysoka wytrzymałość mechaniczna, zwłaszcza wytrzymałość na ściskanie, ponieważ izolator zostaje silnie w kadłubie świecy osadzony, poza tym wystarczająca wytrzymałość na zgięcie umożliwiającą wytrzymanie wielokrotnych naprężeń przy wkręcaniu i wykręcaniu świecy w silniku;
- materiał ten musi nadawać się do masowej produkcji i być łatwo dostępny.

Dopiero wyniki wielu prób mogą potwierdzić trafność wyboru materiału izolatora i jego przygotowania do pełnienia trudnej roli. Niektóre z tych prób są zobrazowane na załączonych fotografiach.

Próba zdolności odprowadzania ciepła przez izolator świecy przedstawiona jest na rys. 2 w postaci doświadczenia, jakie samemu łatwo można wykonać. Jeżeli dwie świecy będą podgrzewane przez płomień palnika gazowego w ten sposób, by równomiernie nagrzewał ich część nagwintowaną, wówczas kadłub świecy będzie odprowadzał uzyskiwane ciepło przez izolator do palców rąk. Świeca, której izolator posiada większą zdolność przewodzenia ciepła, pierwsza mimowoli zostanie wypuszczona z palców. Nie potrzeba dodawać, że świeca ta może pracować w silniku o wyższej temperaturze podświetlowej, niż świeca, którą można jeszcze utrzymać w palcach. Jest to bowiem świeca tzw. „zimna”, o wysokiej wartości cieplnej.

Próbie odporności izolatorów na działanie wysokiej temperatury pokazuje rys. 3. Izolatory o różnych właściwościach zostają nagrzane płomieniem palnika do jednakowej temperatury (1800 — 2000°C). Izolator, który po najdłuższym nagrzaniu nie ulega zniszczeniu, jest najwytrzymalszy na temperaturę.

Każdy wytworzony izolator musi być poddany dokładnym oględzinom zewnętrznym (rys. 4) przy pomocy szkła powiększającego, by móc wyeliminować sztuki z wadami powierzchniowymi. Każdy również zostaje sprawdzony na dokładność wykonania (rys. 5) i przechodzi próbę przebicia wysokim napięciem (rys. 6), która wykryje istnienie niedostrzeżonych przy oględzinach pęknięć i rys.

Próba wytrzymałości mechanicznej dokonywana jest okresowo na każdej serii izolatorów przez dokonanie próby niszczącej (rys. 7) dla uzyskania granicznej wartości wytrzymałości na ściskanie.

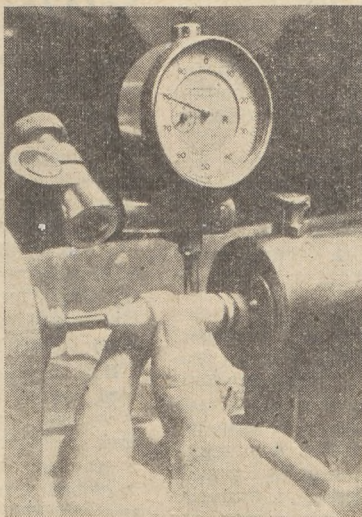
Te trudne próby musi materiał izolatora przejść zwycięsko, by później — już w postaci świecy wkręconej w silnik — nie sprawiał kierowcy zbyt wielu kłopotów. Toteż poszukiwania najodpowiedniejszego materiału wyjściowego izolatora, od pierwszej chwili rozwoju silników spalinowych, są w pełnym toku. Początkowo używany był talk, tj. minerał, którego odporność na gorąco znana była z zastosowania do palników gazowych, a ponadto posiada on dużą wytrzymałość mechaniczną i jest złym przewodnikiem pod względem elektrycznym.



Rys. 3.



Rys. 4.



Rys. 5.



Rys. 6.

Talk był mielony na mąkę, mieszany, formowany jako izolator świecy, obrabiany i wypalany. Izolator taki zyskał nazwę „steatytowego”. Stosowano również izolatory porcelanowe i mikowe.

Mimo wielu zalet steatyt okazał się jednak niedostatecznie odporny na zmiany temperatur. Porcelana w jej dzisiaj znanych składach pod względem termicznym jest jeszcze bardziej wrażliwa, a mika obok niejednorodności surowca zawiera 0.5 do 5% chemicznie związanej wody, tzw. wody krystalicznej, która w temperaturze żaru wydziela się z miki. Tu faktem jest paradoks, że mika zawierająca wodę krystaliczną cechuje się wysoką zdolnością izolacyjną, a bez wody krystalicznej traci ją w znacznym stopniu. Ponadto w stanie wyżarzonym mika traci również na wytrzymałości mechanicznej i staje się hygroskopijna, przez co obniża się jej wartość jako materiału izolacyjnego.

W poszukiwaniu wysokowartościowego izolatora, Amerykanie zastosowali występujący w USA krzemień tlenku aluminium „Silimanit”, przedstawiający sobą jako materiał wyjściowy nadzwyczajne właściwości tak, że jego wprowadzenie do produkcji świec zapłonowych wydawało się stanowić punkt zwrotny.

Z biegiem czasu inni producenci świec zapłonowych uzyskali silimanit na drodze syntetycznej. I pewnego dnia specjaliści Bosch'a znaleźli się z tymi świecami, z których byli dumni, na włoskim torze w Monza i wkręcili je w silniki samochodów wyścigowych z wiarą i ufnością w niezawodność ich działania.



Rys. 7.

Nastąpił start i wszystko szło w najlepszym porządku, lecz nagle moc silnika zaczęła spadać. A więc samozapłon! Więc wkręcić świece o wyższej wartości cieplnej! I znowu dobry start, lecz po pewnym czasie stwierdzono powtórny spadek mocy.

Pomiar oporności stwierdził, że w warunkach pracy o wybitnie wysokich wymaganiach, jakie stwarza silnik wyścigowy, gorący izolator tracił na zdolnościach izolacyjnych. A wynikiem tego była za słaba iskra na elektrodach, która w krótkim czasie, jaki w silniku szybkoobrotowym stoi do dyspozycji, nie mogła spowodować właściwego rozpalenia mieszanki palnej.

Następnie zaczęto używać jako materiału na izolator korund, który jako tlenek aluminium reprezentuje ten sam materiał podstawowy, co metal lekki — aluminium.

Korund — ten szlachetny kamień, znany jako biały lub niebieski szafir lub jako czerwony rubin w wyrobach jubilerskich, a również jako brązowy szmergiel w tarczach szlifierskich — posiada bardzo wysoką temperaturę topliwości, wysoką przewodność cieplną i znaczną wytrzymałość mechaniczną, a ponadto może być otrzymywany na drodze syntetycznej.

Ponieważ z góry wiadano, że środek łączący (spoiwo), konieczny do wyrobu izolatora, będzie stanowił niepożądany dodatek obniżający właściwości izolacyjne, musiano stworzyć takie warunki, aby występowała jego jak najmniejsza ilość. A więc jak najmniejsze ziarna korundu, by przestrzenie pomiędzy nimi były również małe.

Później okazało się, że przy prasowaniu masy izolacyjnej wytwarzały się znacznie wyższe gęstości przy ścianach prasy niż w rdzeniu izolatora. Przy przeprowadzaniu następnie wypalaniu surowiec tracił około 17% swej objętości, a nierównomierna gęstość powodowała występowanie nieprzyjemnych naprężeń w gotowym wyrobie. Lecz i te trudności zostały pokonane i uzyskano materiał jednorodny, który przy wypalaniu wydał izolatory o równomiernym skurczu i bez naprężeń.

Lecz jeszcze wiele innych „niespodzianek” oczekiwało w czasie fabrykacji.

Każda główka izolatora była pokrywana glazurą i otrzymywała znane zielone pierścienie będące znakiem fabrycznym świec piranitowych Bosch'a. I nawet tak prosty zabieg, jak nałożenie malej ilości farby emalowej, mógł wywrzeć ważny wpływ na izolator.

Przez izolator, jak wiadomo, przechodzi otwór dla wstawienia elektrody i w otworze tym jest tworzony pewien rodzaj gwintu, a to wywołuje powstanie naprężeń. Znikomo mała ilość tlenku metalu, jaka dla wykonania zielonych pasków na główce izolatora była użyta, wywoływała znowu skurcz w innym kierunku

niż materiału izolatora. Wskutek tego powstawały na główce izolatora wewnętrzne (od gwintu) i zewnętrzne (od pasków) naprężenia z tym wynikiem, że izolator wykazywał skłonność do pęknięcia w miejscu występującego naprężenia. I trzeba było całej serii prób i badań, by taki rodzaj tlenku metalu i taką jego ilość dobrać, żeby skurcz ten stał się bez znaczenia.

Tak powstawały świece zapłonowe z izolatorem korundowym. Lecz korund ma jedną w tym przypadku dużą wadę: jego twardość jest tak znaczna — jest twardszy jak diament — i zużycie narzędzi przy jego obróbce w stosunku do obróbki izolatora ceramicznego było 5 razy większe.

* * *

W dużym skrócie zostały przedstawione trudności związane z fabrykacją świec zapłonowych, a z jej izolatorem w szczególności, lecz obraz ich byłby niekompletny, gdyby nie uzupełnić przez zagadnienie — znane dobrze każdemu kierowcy — doboru świecy pod względem wartości cieplnej do typu silnika. A przecież ten wzgląd musi mieć wytwórca izolatorów przede wszystkim na uwadze, gdyż od konstrukcji i materiału izolatora zależy czy świeca będzie tzw. zimna czy gorąca.

Jak szybko świeca wyścigowa o wartości cieplnej 400 ulega w zwykłym turystycznym pojeździe zaoliwieniu i nie pozwala na utworzenie iskry, również szybko świeca zwykła o wartości 200 w silniku wyścigowym okaże się za gorąca i będzie powodowała zapłony żarowe.

W czym silnik wyścigowy często musi być wartość cieplna świecy dopasowywana do warunków, które mogą wydać się bez znaczenia, a które są tak ważne, że trzeba brać je pod uwagę. Jeżeli np. w czasie dni treningowych panuje pogoda sucha słoneczna, w dniu zaś wyścigów jest chłodno i deszczowo, musi być zastosowana świeca o niższej wartości cieplnej, ponieważ świeca używana w czasie treningu okazałaby się w tych zmienionych warunkach pogodowych za zimna i ulegałaby szybkiemu zanieczyszczeniu. Dokładnie odwrotnie jest naturalnie, jeżeli w czasie treningu pogoda jest zimna i wilgotna, a w czasie wyścigu jest gorąco i sucho. Wówczas zamiast świecy treningowej o niskiej wartości cieplnej, musi być zastosowana o wyższej, a więc zimniejsza.

Zbyt uboga mieszanka — nadmiar powietrza — powoduje znaczny wzrost temperatury spalania tak, że świece okazują się za gorące i dają zapłony żarowe. Stan taki występuje np. przy niedostatecznym dopływie paliwa, przy zatkaniej dyszy paliwowej, przy zgiętej rurce dopływowej lub — wskutek nieszczelności — przy ssaniu „dzikiego“ powietrza. Za bogata mieszanka — brak powietrza lub tlenu obniża temperaturę spalania, świeca wówczas często okazuje się za zimna i zaoliwia się bądź pokrywa nadmiarem nagaru, ponieważ z braku tlenu paliwo spala się niekompletnie.

Nieszczelne zawory, pęknięte pierścienie tłokowe, nadzarta głazd cylindrów, brak paliwa lub nadmiar paliwa, za duże przyspieszenie zapłonu, za dużo lub za mało oleju, za wysoka lub za niska temperatura i jeszcze wiele innych niesprawności ujawnia się w pracy świec zapłonowych. Z wyglądu świecy zapłonowej, prawie zawsze można określić przyczynę wadliwej pracy silnika. I dlatego w 90 na 100 przypadkach wadliwej jego pracy najpierw bywa świeca wykręcana i oglądana.

Tak drobno i niepozornie wygląda świeca zapłonowa wobec innych urządzeń silnika, a tak wielkiej żąda się od niej wydajności i tyle w niej tkwi tajemnic, co do których muszą sobie użytkownicy zdawać sprawę.

Inż. L. Osterloff

Oszczędzaj każdą kroplę paliwa

— z kropeł powstają tony

KSIAŻKI NADESŁANE

Jak oszczędzać materiały pędne — praca zbiorowa. Wydawnictwa Komunikacyjne, Warszawa 1954. Stron 143, rys. 51. Cena zł 9,30.

W okresie szybkiego wzrostu liczby kursujących pojazdów mechanicznych i powszechnej świadomości, że wzrost ten odbywać się będzie w coraz szybszym tempie, zagadnienie oszczędności materiałów pędnych staje się coraz to donioślejszym problemem gospodarki państwowej. Dlatego należy z radością powitać fakt ukazania się książki poświęconej temu zagadnieniu. Zbiorowe opracowanie tej książki przyczyniło się do bardzo wszechstronnego ujęcia zagadnienia, jakkolwiek spowodowało nierówny poziom poszczególnych rozdziałów.

Bardzo celowe jest zaczęcie od marnotrawstwa wskutek jazdy zbędnych, bez wykonywania pracy transportowej lub z wykonaniem jej w rozmiarze stanowiącym drobny ułamek nośności samochodu. Każdy, kto ma do czynienia z transportem, zdaje sobie sprawę ze szkodliwości tego zjawiska i nawoływanie do walki z nim jest konieczne przy każdej okazji omawiania sprawy oszczędności paliwa. Ta i inne formy marnotrawstwa przy manipulowaniu paliwem działają demobilizująco na wysiłek kierowcy w kierunku oszczędnego spalania — gdyż widzi on, że owoc jego wysiłku zostaje zmarnowany przez niecelowe dysponowanie taboru.

W dalszym ciągu omówione są normy zużycia paliwa oraz ich wpływ na poszczególne elementy pracy transportowej. Omówione są również rodzaje paliwa i smarów samochodowych, ich pochodzenie i własności.

Szczególne znaczenie ma rozdział o wpływie stanu technicznego samochodu na zużycie paliwa. Użytkownik samochodu znajduje tu szereg cennych wskazówek praktycznych jak ujawniać przepały paliwa, określać jego przyczyny i doprowadzać pojazd do właściwego stanu, któremu odpowiada normalne zużycie. Powiązanie przyczynowe zjawiska przepału ze stanem samochodu pogłębia orientację czytelnika w zakresie opieki nad pojazdem i pracy jego mechanizmów.

Rozdział o przechowywaniu i wydawaniu paliw płynnych ma dla kierowców i mechaników znaczenie raczej informacyjne, za to jest bardzo cenny dla personelu administrującego paliwami w zajezdni. Omówienie w zakończeniu współzawodnictwa pracy w transporcie samochodowym pozostawia czytelnika pod wrażeniem mobilizacji wewnętrznej dla udziału w wysiłku całego pionu transportowego dla podniesienia stopy życiowej mas pracujących.

Książka ukazała się zaledwie w 7000 egzemplarzy, co wobec aktualności tematu wydaje się ilością zbyt małą. Należy się spodziewać, że szybko okaże się konieczność rzucenia na rynek drugiego wydania. Toteż obok zalet książki należy podkreślić i pewne jej usterki, których usunięcie podniesie wartość pracy i będzie przychylnie przyjęte przez czytelników.

Przykładowo: na str. 30 autor wiąże wydobywanie ropy i jego pierwsze okresy z rozwojem lotnictwa i motoryzacji. To zestawienie może wprowadzić w błąd czytelnika, gdyż motoryzacja zaczęła się ćwierć wieku później, a lotnictwo — pół wieku później. Polski czytelnik chciałby przy tej okazji przeczytać o Łukaszewiczu — polskim badaczu i wynalazcy, który destylował ropę i oświetlał naftą szpital miejski, zanim w Ameryce natrafiono na pierwsze ślady ropy.

Proces destylacji opisany jest niezgodnie z obecnymi metodami tej produkcji: podana jest destylacja kotłowa, gdy powszechnie stosowana jest destylacja wieżowa.

Rola produkcji benzyny metodą rozpadową (krakingową) została sformułowana nieprawidłowo. Ilość benzyny wytwarzanej tą metodą wynosi 90% produkcji osiągniętej przy normalnej destylacji, a nie całkowitej produkcji.

Niezbędnie szczęśliwie sformułowany jest opis spalania detonacyjnego (str. 33) i granice wrzenia benzyny (str. 39). Należałoby sprostować nomenklaturę procesu destylacji olejowej (str. 46) oraz twierdzenie o rzekomej kosztowności dodatków uszlachetniających do oleju i ich nieopłacalności dla niektórych rodzajów samochodów.

Takie nazwy jak „oksydacja“ zamiast „utlenienie“ (str. 49), „dziegieć“ zamiast „smoła pogazowa“ (str. 59), „gaz neutralny“ o azocie (str. 61) — nie powinny być stosowane.

Można też zekwestionować ustęp o rozcieńczaniu oleju napędowego naftą (str. 44). Zalecenie takie ma prawdziwą sankcję w odpowiedniej instrukcji, ale stosowanie jego nie zawsze jest celowe: gdy do oleju bezparafinowego, gęstniejącego ale nie krzepnącego, dodawano nafty z ropy parafinowej, krzepnięcie parafiny w niskich temperaturach powoduje zatykanie przewodów.

Błędy te, a także i inne nie przytoczone w niniejszej recenzji, obniżają wartość książki, która przed następnym wydaniem powinna być ponownie przejrzana i poprawiona.

Można w końcu wysunąć wątpliwość odnośnie kolejności rozdziałów, gdyż omówienie paliw i omówienie ich przewozu oraz magazynowania są oddzielone od siebie rozdziałem nie związanym kolejnością logiczną z tymi dwoma rozdziałami.

Wszystkie te uwagi nie zmieniają faktu pożyteczności omawianej książki, której należy życzyć jak najszerszego rozpowszechnienia.

Mgr inż. Kazimierz Groniowski

KRONIKA TRANSPORTOWCA

WYDZIAŁ TRANSPORTU DROGOWEGO NA WSE W SZCZECINIE

Wyższa Szkoła Ekonomiczna w Szczecinie jest jedyną wyższą uczelnią w kraju kształcąca kadry ekonomistów dla naszego transportu śródlądowego tzn. drogowego, kolejowego i wodno-śródlądowego.

W roku 1954 z inicjatywy MTDiL powołany został odrębny Wydział Transportu Drogowego, mający za zadanie przygotowanie kadr wysoko kwalifikowanych specjalistów dla potrzeb transportu drogowego, w szczególności transportu samochodowego. Zapotrzebowanie na specjalistów w tym zakresie — w związku z szybkim rozwojem motoryzacji w Polsce Ludowej — jest ogromne. Przed wojną transport samochodowy w Polsce właściwie nie istniał. Dziś zachodzi konieczność prawidłowego zorganizowania coraz to nowych i coraz to większych zespołów transportu samochodowego i umiejętnego kierowania nimi.

Kierownictwo takimi zespołami wymaga wysokiego poziomu przygotowania fachowego, wymaga wykształcenia wyższego ekonomicznego przy jednoczesnym opanowaniu niezbędnego zakresu wiadomości technicznych. Kadry tak przygotowanych specjalistów, przyszłych organizatorów i kierowników socjalistycznego transportu samochodowego Polski Ludowej, kształci właśnie Wydział Transportu Drogowego — WSE w Szczecinie.

Wydział Transportu Drogowego posiada dwie sekcje: sekcję Ekonomiki Transportu i sekcję Finansów. Kandydat wybiera sobie jedną z tych sekcji w zależności od swych zainteresowań. Na niższych „latach“ zresztą większość przedmiotów jest wspólna dla obydwu sekcji. Dopiero na latach wyższych zaznacza się wyraźniej specjalizacja.

Na sekcji Ekonomiki Transportu, kształcącej kadry ekonomistów-eksploatatorów, obok przedmiotów ogólno-ekonomicznych główny nacisk położony jest na poznanie takich dyscyplin, jak ekonomika transportu, przedmioty o charakterze technicznym, jak np. eksploatacja techniczna taboru samochodowego, tabor samochodowy, drogi kołowe, maszynozawstwo, materiałoznawstwo, ładunki i ładowanie. Ponadto występują na tej sekcji takie przedmioty specjalizujące, jak finanse, rachunkowość i statystyka przedsiębiorstw transportu samochodowego, analiza gospodarcza, prawo przewozowe itd.

Na sekcji Finansów nacisk położony jest w szczególności na takie dyscypliny, jak finansowanie przedsiębiorstw transportu samochodowego, rachunkowość i analiza gospodarcza. Studia na obydwu sekcjach Wydziału gwarantują nabycie przygotowania koniecznego do kierowania działalnością gospodarczą każdego zespołu transportu samochodowego.

Studia na Wydziale trwają 4 lata. Absolwenci uzyskują stopień magistra. W czasie studiów słuchacze (mężczyźni) — podobnie jak w innych szkołach wyższych — kończą jednocześnie Studium Wojskowe i uzyskują stopnie oficerskie bez odbywania zasadniczej służby wojskowej.

Studia na Wydziale mają nie tylko charakter teoretyczny. Realizuje się zasadę ścisłej więzi z praktyką. Słuchacze podczas studiów dwukrotnie odbywają praktykę w przedsiębiorstwach transportu samochodowego — po III i po IV roku, podczas której mają możliwość skonfrontowania wiadomości teoretycznych, nabytych w uczelni, z bieżącą praktyką przedsiębiorstw transportowych. Ponadto wszyscy słuchacze przechodzą w czasie studiów gruntowne przeszkolenie w zakresie poznania oraz prowadzenia pojazdów mechanicznych, uzyskując zawodowe prawo jazdy.

Dyplomanci kierowani są do pracy w przedsiębiorstwach transportu samochodowego, w szczególności do PKS, transportu branżowego różnych resortów, jak również spółdzielni transportowych.

Absolwenci są bardzo zadowoleni z pracy w tych placówkach, jak to wykazał I zjazd absolwentów, pracowników PKS, jaki się odbył wiosną br. Na ogół zdają oni zwycięsko swój trudny egzamin życiowy, a wielu wysuniętych już zostało na kierownicze stanowiska.

Przed absolwentami otwarte są szerokie perspektywy twórczej i dającej pełne zadowolenie, częstokroć pionierskiej pracy w zakresie organizowania i kierowania tak ważną dzisiaj dziedziną gospodarki narodowej, jaką jest transport samochodowy.

W okresie, kiedy młodzież ostatnich klas szkoły średniej staje przed trudnym problemem wyboru kierunku studiów, wyborem przyszłego zawodu, warto poddać jej pod rozwagę wybór studiów na Wydziale Transportu Drogowego. O przyjęcie mogą się ubiegać wszyscy kandydaci posiadający średnie wykształcenie (maturę) zarówno szkół ogólnokształcących jak i zawodowych. Warunkiem powodzenia w studiach i w pracy zawodowej — żywe zainteresowanie transportem samochodowym. Wydział zapewnia pełny rozwój tych zainteresowań zarówno w toku obowiązkowych studiów, jak również poprzez pracę w kole naukowym.

Warunki bytowe młodzieży studiującej w Szczecinie są na ogół korzystniejsze, niż w innych miastach. Przeważająca część słuchaczy ma zapewnione miejsce w domach akademickich oraz korzysta ze stypendium i innych form pomocy materialnej, takich jak tanie stołówki, zapomogi itp. Zapewnione są również pomyślne warunki rozwoju kulturalnego młodzieży w ramach zespołu pieśni i tańca, zespołu dramatycznego itp.

Od stycznia 1955 r. powstaje przy Uczelni szczecińskiej magisterskie studium eksternistyczne dla absolwentów pracujących w transporcie (m. in. samochodowym) conajmniej dwa lata, a nie posiadających jeszcze stopnia magistra.

Wszelkich informacji udziela Wyższa Szkoła Ekonomiczna w Szczecinie, ul. Mickiewicza 66, Wydział Transportu Drogowego.

G.

STUDENCI WSE POMAGAJĄ W OPRACOWANIU OPERATYWNYCH PLANÓW PRZEWOZU TOWARÓW

Wyższa Szkoła Ekonomiczna w Szczecinie przechodziła szereg reform. Założona jako Akademia Handlowa w roku 1949 została przemianowana na WSE. Posiadała dwa wydziały: Transportu Śródlądowego i Finansowy oraz sekcję towaroznawstwa.

Po głębszej analizie zdecydowano, że taki stan nie odpowiada potrzeb socjalistycznego transportu w Polsce. Wobec powyższego w b. roku akademickim utworzono cztery wydziały: transportu kolejowego, drogowego, wodnego i towaroznawstwa, w których istnieją sekcje ekonomiki transportowej oraz sekcje finansowe. Ten nowy system organizacyjny pozwala na lepsze przygotowanie młodych kadr transportowców do zawodu.

Wydział drogowy Wyższej Szkoły Ekonomicznej w Szczecinie szkoli przyszłych ekonomistów transportu samochodowego i lotniczego. Posiada on na naszej uczelni najbogatsze tradycje i cieszy się najlepszą opinią. Taki stan zawdzięcza ono dużemu wkładowi pracy prof. Madejskiego. Dzięki właśnie jego inicjatywie powstało na tym wydziale koło naukowe cieszące się najlepszą opinią spośród pozostałych 10 kół naukowych. Koło to posiada duży dorobek i pierwsze rozpoczęło pracę nau-

kowo-badawczą na uczelni. Dla przykładu podam, że w styczniu i lutym br. koło przeprowadziło badania przy normowaniu prac przeładunków ciężkich. Wyniki otrzymane były pozytywne i zostaną wykorzystane do prac dyplomowych.

Ostatnio członkowie koła brali udział w naradzie partyjno-ekonomicznej PKS w Szczecinie i zadeklarowali swą pomoc w opracowaniu operatywnych planów przewozu towarów większych przedsiębiorstw przemysłowych, w których opracowanie to ciągle kuleje i utrudnia prace PKS.

Na zakończenie chcę jeszcze dodać, że obecnie wprowadzono 4-letni okres studiów, po ukończeniu których otrzymuje się stopień magisterski. Ta nowa forma niewątpliwie pociągnie szerokie masy młodzieży na stare ziemie piastowskie do jedynej w Polsce uczelni transportu socjalistycznego.

Marian Kędzierski (Szczecin)

REGULARNE LINIE CIĘŻAROWEGO TRANSPORTU SAMOCHODOWEGO PRZEDMIOTEM PRAC PTE

Szybki rozwój regularnej komunikacji w ciężarowym transporcie samochodowym przynosi gospodarce narodowej coraz to większe korzyści. Lepsze wykorzystanie taboru oraz lepsze zaspokojenie potrzeb nadawców i odbiorców przesyłek — to podstawowe korzyści wprowadzenia tego rodzaju transportu.

Jednak w pracy linii regularnych odczuwa się jeszcze szereg braków i niedociągnięć. Tak np. odczuwa się brak: wypracowanych perspektyw rozwojowych, sprecyzowanych metod planowania i organizacji linii, wypróbowanych zasad ich eksploatacji itp. Dlatego też postawienie zagadnienia linii regularnych na porządku dziennym prac Sekcji Ekonomiki Transportu Polskiego Towarzystwa Ekonomicznego należy uznać za inicjatywę pożyteczną.

Prace Sekcji Ekonomiki Transportu nad omawianym zagadnieniem zainicjował odczyt ob. nac. Urbana z Ministerstwa Transportu Drogowego i Lotniczego, który odbył się dnia 28 października br. w PTE. Autor na tle krytycznych wymienił należy: usprawnienie zaopatrzenia, skrócenie i ekonomicznej efektywności regularnej komunikacji w ciężarowym transporcie samochodowym, przedstawił koncepcję organizacji tej nowej formy przewozu ładunków.

Mimo istnienia odpowiednich zarządzeń regulujących sprawę używania pojazdów samochodowych w transporcie między osiedlami i wykorzystania ich próżnych przebiegów, znane są liczne przykłady omijania obowiązujących przepisów. Ten niezadowolający stan na naszych drogach oraz konieczność odciążenia kolei od nieekonomicznych dla niej przewozów drobnicy — wymagają stworzenia organizacji regularnych przewozów samochodami ciężarowymi.

Prelegent postawił tezę, że transport samochodowy powinien przejąć od kolei nie tylko przewóz drobnicy na krótkich, ale i na długich odległościach. Natomiast przewozy przesyłek całosamochodowych powinny pozostać w sferze pracy transportu kolejowego.

Ustawiając w ten sposób sferę działania regularnego ciężarowego transportu samochodowego, prelegent omówił jego ekonomiczną efektywność. W szczególności regularny transport samochodowy jest w stanie znacznie przyspieszyć dostawę przesyłek drobnicy — w porównaniu z transportem kolejowym. Z innych korzyści ekonomicznych wymienił należy: usprawnienie zaopatrzenia, skrócenie drogi obrotu handlowego, zwiększenie bezpieczeństwa przewozu, zwolnienie poważnej liczby wagonów do przewozu ładunków najekonomiczniejszych z punktu widzenia pracy kolei oraz poprawę wskaźników techniczno-ekonomicznych transportu samochodowego.

Regularność ciężarowego transportu samochodowego widzi prelegent w zagwarantowaniu nadawcom przesyłek odpowiedniego terminu dostawy, a nie w ogłoszeniu i przestrzeganiu ustalonego rozkładu jazdy. Konieczność dostawy i odbioru ładunków od licznych usługobiorców na trasie linii taką regularność — zdaniem prelegenta — wyklucza.

Z punktu widzenia pracy linii regularnych istotnym jest określenie pojęcia drobnicy. Obowiązujący obecnie taryfowy ciężar przesyłek drobnicowych w transporcie samochodowym powinien ulec zwiększeniu z 1,5 t na 3 t. Ciężar

ten ustalony został przy założeniu, że najczęściej używanym samochodem w Polsce jest pojazd 3,5 t. Przyjmując za dolną granicę wykorzystania ładowności współczynnik 0,3 można stwierdzić, że ładunek ponad 3 t. nadaje się do przewozu jako przesyłka całopojazdowa, a poniżej 3 t. — jako drobnica.

Analiza potoków ładunków drobnicowych wskazuje na konieczność uruchomienia następujących rodzajów regularnych linii ciężarowego transportu samochodowego:

1. Linie ekspresowe o długości ok. 200 km z przystankami pośrednimi tylko w większych ośrodkach przemysłowych.

2. Linie o typie wojewódzkim, łączące miasta powiatowe z wojewódzkimi lub sąsiednie miasta wojewódzkie.

3. Linie o typie regionalnym, łączące miasta powiatów lub większe ośrodki gospodarcze regionu.

4. Linie o typie powiatowym, łączące z miastem powiatowym mniejsze osiedla miejskie i wiejskie lub spełniające zadania zwozki i rozwozki rozszerzone na stosunkowo rozległą strefę.

Komunikacja towarowo-osobowa, ze względu na odmienną specyfikę ruchu osobowego i towarowego, nie nadaje się — zdaniem prelegenta — do praktycznego zastosowania.

Zadania wymienionych typów linii regularnych polegałyby na organizowaniu licznych przewozów przesyłek w jeden przewóz — tj. na gromadzeniu przesyłek celem sformułowania ładunku zbiorczego. W tym celu należy przewidzieć odpowiedni system rozwozki i dostawy ładunków do regularnej linii, zorganizowanie odpowiedniego magazynu, przygotowanie przesyłek do wysyłki itp. Zagadnienia te powinny być rozstrzygnięte zarówno dla miejscowości krańcowych, jak i położonych na trasie linii.

W tym stanie rzeczy utrzymanie linii regularnych w dotychczasowych formach organizacyjnych jest zdaniem referenta niewłaściwe. Powstaje bowiem konieczność organizacyjnego wyodrębnienia linii regularnych, a na razie w formie osobnych wojewódzkich przedsiębiorstw z placówkami terenowymi.

Linie regularne powinny dysponować przeznaczonym do tego celu taborem PKS na zasadzie umowy o najem. Najlepszym rodzajem taboru obsługującego linie regularne są pojazdy o ładowności 4 i 8 t. oraz przyczepy o różnej ładowności, co stwarza szerokie możliwości zestawiania składu pojazdu w zależności od masy ładunku.

Projektowanie linii regularnych związane być powinno z badaniem potoków ładunków. Z różnych metod badawczych najpraktyczniejszą wydaje się kombinowana metoda badania potoków ładunków, polegająca na statystycznym ustaleniu ich wielkości i skorygowaniu na podstawie bezpośrednich badań drogowych. Metoda taka opracowana została przez Instytut Transportu Samochodowego. Prelegent podkreślił konieczność rozszerzenia badań potoków również na drobnicę kolejową.

Plan gospodarczy usług linii regularnych powinien figurować w planie spedycji, która w obsłudze linii działa jako przewoźnik, choć używa do tego celu obcego. Plan ten powinien korelować z planem przewozu ładunków, opracowanym przez usługobiorców.

Referat nac. Urbana oraz inne opracowania i głosy w dyskusji — przygotowane obecnie przez przedstawicieli praktyki i nauki działających w Sekcji Ekonomiki Transportu PTE, pozwolą na głębokie przeanalizowanie tego aktualnego zagadnienia i wyciągnięcie praktycznych wniosków dla organizacji regularnych linii ciężarowego transportu samochodowego.

Jan Marzec

NORMY ŻUŻYCIA OLEJÓW SILNIKOWYCH W TRANSPORCIE SAMOCHODOWYM WYMAGAJĄ REWIZJI

Normy zużycia olejów silnikowych w transporcie samochodowym ustalone zostały bezpośrednio po wojnie, a więc w okresie w którym nasz park samochodowy składał się przeważnie z samochodów pochodzących z demobilu i z dostaw UNRRA. W ówczesnych warunkach normy te były dostosowane do stanu technicznego samochodów.

Uruchomienie w kraju trzech fabryk budowy samochodów musiało spowodować i spowodowało unowocześnienie

nie parku samochodowego, a tym samym powstały bardziej ekonomiczne warunki eksploatacji samochodów.

Obecnie obowiązują w stosunku do paliwa następujące normy zużycia olejów silnikowych (instrukcja SM-161):

1. dla pojazdów niewyposażonych w filtry do oleju z wymiennym elementem filtrującym — w zależności od zużycia silnika: 4—6%;

2. dla pojazdów zaopatrzonych w wymienne elementy filtrujące — przed naprawą główną: 3,5%;

3. dla tych samych pojazdów (pkt. 2) po naprawie głównej 4,5%.

Uwaga: zużycie olejów i smarów w pojazdach z silnikami wysokoprężnymi (Diesel) należy obliczać o 50% wyżej niż dla pojazdów niskoprężnych (gaźnikowych).

Wymienione normy są niewątpliwie zbyt wysokie i wymagają obniżenia.

Wiemy z praktyki, że zużycie oleju silnikowego w państwowym i uspołeczniczonym gospodarstwach samochodowych jest obecnie znacznie niższe od wprowadzonych norm i że nawet w tych przedsiębiorstwach, w których gospodarka olejowa nie stoi na odpowiednim poziomie, zużycie olejów silnikowych kształtuje się poniżej tych norm.

Jeżeli w tym lub innym przedsiębiorstwie tak nie jest, to przyczyną tego jest prawie zawsze eksploataowanie przez dane przedsiębiorstwo samochodów w złym stanie technicznym. Właśnie te zniszczone samochody są z reguły pożeraczami oleju i paliwa, produktów zawsze zaoszczędzanych przez pojazdy będące w dobrym stanie technicznym. W ten sposób przeciętne zużycie olejów na jednostkę znacznie wzrasta.

W oparciu o powyższe musimy uznać potrzebę zredukowania norm zużycia olejów silnikowych, jednakże redukcję tę trzeba przeprowadzić bardzo ostrożnie i stopniowo, równoległe z ostatecznym uporządkowaniem gospodarki paliwowo - smarowniczej w komórkach transportowych zainteresowanych przedsiębiorstw i po uprzednim komisyjnym zakwalifikowaniu do remontu zużytych samochodów.

Obniżenie norm zużycia olejów w stosunku do paliwa zmusiłoby transport do bardziej oszczędnej gospodarki olejowej, a przede wszystkim do bardziej rygorystycznego kwalifikowania samochodów będących w złym stanie technicznym — do wycofania ich z ruchu.

Niewątpliwie istnieją zespoły transportowe, jak np. w budownictwie, komunikacji itp., które — pracując w wybitnie ciężkich warunkach — będą wymagały dodatkowych przydziałów olejów silnikowych. Sprawa ta wymaga zastanowienia się i w przypadku uznania, że takie zespoły istnieją i zasługują na większe przydziały, Ministerstwo Transportu Drogowego i Lotniczego powinno — na wniosek właściwego resortu — przyznawać takim zespołom odpowiednio podwyższone przydziały olejów silnikowych.

Zagadnienia ewentualnego obniżenia norm zużycia olejów silnikowych jest dla naszej gospodarki narodowej zagadnieniem niezwykle ważnym. Chodzi tu bowiem o zaoszczędzenie setek ton olejów silnikowych i dlatego możliwość oraz sposób obniżenia tych norm powinny być jak najrychlej przeanalizowane i przedyskutowane na specjalnej konferencji z udziałem przedstawicieli PKPG — Departament Komunikacji i Łączności, Ministerstwa Transportu Drogowego i Lotniczego, Instytutu Transportu Samochodowego oraz zainteresowanych przedsiębiorstw.

Bartłomiej Domke (Warszawa)

ZAPRZESTAĆ WYKONYWANIA ODPLATNYCH PRZEWÓZÓW NA RZECZ INNYCH PRZEDSIĘBIORSTW!

W notatce prasowej „Jednostki gospodarcze posiadające własny transport nie mogą wykonywać odpłatnych przewozów na rzecz innych przedsiębiorstw” zamieszczonej w nr 7 Motoryzacji z br. (Kronika Transportowca) podkreślono, że odpłatne przewozy drogowe powinny być wykonywane przez organizacje transportowe powołane do tego celu i akumulujące planowe zyski z tego rodzaju działalności, a więc przez transport publiczny (PKS i CST), którego zadania objęte wycinkiem NPG opierają się na wspólnych zasadach.

Jeżeli więc środki transportowe przydzielone zainteresowanym jednostkom nie mogą być przez nie odpowiednio

wykorzystane z uwagi na niedostateczność masy, powinny być one przekazane innym jednostkom, które mają możliwość i dają gwarancję ich pełnego i racjonalnego wykorzystania.

Jak nas informują z terenu coraz szerszy mają charakter przypadki wykonywania odpłatnych przewozów drogowych w publicznym transporcie drogowym przez jednostki gospodarcze na rzecz innych jednostek. Mianowicie obecnie na terenie woj. gdańskiego samochody przedsiębiorstw podlegających MHW dokonują przewozów zarobkowych w/g specjalnej taryfy, powołując się na Okólnik MHW z dnia 25.VIII.1954 r. Wojewódzki Hurt Spożywczy — Biuro Transportowe w Olsztynie przewozi zarobkowo cegłę dla Rejonu Przemysłu Leśnego Tariatk w Nowej Wsi. Również Miejskie Przedsiębiorstwo w Łodzi, powołując się na Okólnik Ministerstwa Gospodarki Komunalnej CZ PUK Nr 65 z dnia 16.IX.1954 r. nakazało Komunalnym Przedsiębiorstwom Komunikacyjnym przy przewozach towarowych taborem samochodowym pobierać opłatę według taryfy towarowej Państwowej Komunikacji Samochodowej. Obawiamy się, że również i te przedsiębiorstwa zechcą wkrótce uprawiać w szerszym zakresie transport zarobkowy.

Sprawa wykonywania zarobkowych przewozów przez przedsiębiorstwa, instytucje posiadające własny transport nabiera obecnie szczególnego znaczenia i jest dowodem, że jednostki te nie są w stanie zapewnić racjonalnego i ekonomicznego wykorzystania posiadanych środków transportowych i że w walce o obniżkę kosztów własnych i tym samym uzasadnienia opłacalności posiadania własnego taboru — chwytają się różnych sposobów jego eksploatacji. Dla Państwowej Komunikacji Samochodowej zagadnienie nabiera specjalnej ostrości ze względu na zbliżający się 1 kwartał 1955 r., w którym zaznaczy się przypuszczalnie, jak zazwyczaj, poważny spadek masy przewozowej.

Sprawa wymaga więc zasadniczego ogólnego uregulowania — aby jednostki gospodarcze w terenie podległe poszczególnym resortom nie mogły sobie dowolnie interpretować zarządzeń w sprawie ich własnego transportu, wchodząc w zakres działania transportu publicznego. Dla uporządkowania tego stanu przypomina się wnioski podane w tej sprawie w notatce wymienionej na wstępie oraz dalsze wnioski, jakie nasuwają się w poruszanej sprawie mianowicie konieczność, aby:

1) resorty gospodarcze wyjaśniły w MTDiL — Dep. Przewozów Drogowych wszelkie wątpliwości co do obowiązujących przepisów w zakresie wykonywania odpłatnych przewozów przez jednostki gospodarcze im podległe;

2) resorty gospodarcze wydały bezwzględny zakaz wykonywania odpłatnych przewozów przez podległe im nieupoważnione do tego jednostki gospodarcze;

3) jednostki gospodarcze pod nadzorem zainteresowanych resortów zbadały w porozumieniu z Wydz. Kom. Drog. Rad Narodowych i WKPG potrzebę zatrudniania własnego taboru w terenie i przedstawiły w tym względzie odpowiednie wnioski do władz nadrzędnych;

4) organa kontrolne transportu drogowego podawały do wiadomości władzom terenowym (Wydz. Kom. Drog. WRN) oraz MTDiL — Dep. Przewozów Drogowych wszelkie przypadki wykonywania odpłatnych przewozów przez jedne jednostki gospodarcze na rzecz jednostek innych.

BRAK EGZEMPLARZY TARYFY TOWAROWEJ TRANSPORTU SAMOCHODOWEGO I SPEDYCJI UTRUDNIA PRACĘ

Państwowa Komunikacja Samochodowa wykonuje przewozy na warunkach i wg. opłat ustalonych w Taryfie Towarowej Transportu Samochodowego i Spedycji ogłoszonej w Dzienniku, Taryf i Zarządzeń Komunikacyjnych z 1952 r. nr 1 wraz z późniejszymi zmianami i uzupełnieniami ogłoszonymi w następujących Dz. T. Z. K. mianowicie: z dnia 29 grudnia 52 r. Nr 19 poz. 256, z dnia 31 grudnia 52 r. Nr 21, poz. 266, z dnia 20 września 53 r. Nr 15 poz. 149, i z dnia 31 lipca 54 r. Nr 13 poz. 103.

Wspomniana Taryfa poza tym stosowana jest przez: a) przedsiębiorstwa uprawiające zarobkowy przewóz towarów pojazdami silnikowymi na podstawie zezwoleń na transport drogowy, w myśl art. 6 Ustawy o Transporcie drogowym (Dz. U. R. P. Nr 4 poz. 26 z 1951 r.), b) branżowe przedsiębiorstwa przewozowe, c) przedsiębiorstwa spedycyj-

ne, d) posiadaczy ciężarowych pojazdów samochodowych w ramach wykorzystania próżnych przebiegów — w myśl rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 4. VI. 52 r. (Dz. U. R. P. Nr 29 z 1952 r.).

Wymienione organizacje transportowe zależnie od posiadanych uprawnień wykonują, zgodnie z § 2 taryfy, następujące rodzaje usług: 1) usługi transportowe polegające na przewożeniu przesyłek, dokonywaniu zwózki (odwózki) towarów lub wynajmowaniu pojazdów dla celów przewozowych; 2) usługi spedycyjne; 3) czynności na i wylądunkowe; 4) składowanie towarów.

Dlatego też zrozumiałe jest zainteresowanie poszczególnych przedsiębiorstw i instytucji wymienioną taryfą. Zainteresowanie to szczególnie obecnie wzrosło po II Zjeździe PZPR, na którym to sprawa obniżki kosztów własnych postawiona została jako centralne zagadnienie, stanowiące o realizacji założonego w planie, podniesienia stopy życiowej mas pracujących. Przedsiębiorstwa i instytucje pragną bowiem jak najmniejszym kosztem wykonać swe zadania usługowe i dlatego chcą się zapoznać z taryfą, aby we własnym zakresie przeprowadzić kalkulację przewozowo-spedycyjną.

Takie zainteresowanie jednostek gospodarczych taryfą jest bardzo pożądane i zbieżne jest z dążeniem Państwowej Komunikacji Samochodowej, która zawsze dążyła i obecnie z naciskiem podkreśla konieczność ze strony korzystających z usług zapoznania się z taryfą, celem pełnego i świadomego akceptowania i realizowania faktur wystawianych przez Państwową Komunikację Samochodową. **Wszystkie więc jednostki gospodarcze w terenie zainteresowane wspomnianymi usługami powinny mieć możliwość zapoznania się i zaopatrzenia w rzeczoną taryfę.**

Poza korzystającymi z usług przewozowych i spedycyjnych wspomnianą taryfą zainteresowane są organizacje transportowo - spedycyjne wymienione na wstępie, których wszystkie jednostki organizacyjne powinny posiadać wspomnianą taryfę, aby ją prawidłowo stosować i pobierać właściwe opłaty.

Niestety zainteresowane jednostki gospodarcze nie mają w żadnym razie możliwości zaopatrzenia się we wspomnianą taryfę, gdyż wydawnictwo jej zostało zasadniczo wyczerpane i nie ma możliwości zakupienia jej ani w księgarniach „Domu Książki“ ani też w jednostkach organizacyjnych PKS. Daremnie również poszczególne jednostki gospodarcze zabiegają u władz zwierzchnich — taryfa wspomniana stała się bowiem „białym krukiem“ w terenie.

Sprawa nowego wydania taryfy nabiera szczególnego znaczenia tym więcej, że w międzyczasie, tj. od chwili wejścia w życie wspomnianej taryfy, ogłoszonych zostało szereg jej zmian i uzupełnień — podanych na wstępie i że wskutek tego posługiwanie się nią jest wydatnie utrudnione.

Na innym miejscu omówimy uwagi jakie nasuwają się w związku z obowiązującą taryfą, które należałoby przy okazji nowego wydania taryfy przedyskutować i odpowiednio uwzględnić.

Do czasu nowego wydania wspomnianej taryfy, celem umożliwienia jednostkom gospodarczym w terenie chociaż częściowego zaopatrzenia się w pozostałe nieliczne egzemplarze taryfy wskazane wydaje się, aby:

1) Dom Książki (Przedsiębiorstwo Wyodrębnione w Warszawie) poleciło wszystkim swym księgarniom w kraju nie-rozsprzedane egzemplarze przekazać do jednej księgarni w Warszawie — w celu prowadzenia centralnie rozsprzedazy pozostałych egzemplarzy;

2) wszystkie księgarnie „Domu Książki“ w skali ogólnokrajowej, jak również wszystkie organizacje transportowo-

spedycyjne zostały poinformowane, jaka księgarnia w Warszawie (dokładny adres) posiada je w rozsprzedazy;

3) księgarnia „Domu Książki“ w Warszawie prowadząca rozsprzedaz taryfy równocześnie informowała nabywców taryfy, że Dzienniki Taryf i Zarządzeń Komunikacyjnych, w których ogłoszone zostały zmiany i uzupełnienia podane na wstępie, nabyć można we wszystkich Dyr. Okr. Kol. Państw. (st.)

JEDNOSTKI GOSPODARCZE W TERENIE NIE POWINNY OTRZYMYWAC TABORU BEZ UZGODNIENIA Z MIEJSCOWYMI PRZEZ. RAD NARODOWYCH

W notatce prasowej umieszczonej pod tym tytułem w nr. 6 Motoryzacji z br. (Kronika Transportowca) podkreślił, że poszczególne jednostki gospodarcze w terenie otrzymują nie rzałko tabor, którego przydział nie jest uzasadniony lokalnymi potrzebami, a jego praca w terenie czyni zamieszanie, pogłębiając w dalszym ciągu nieekonomiczne wykorzystanie środków transportowych w poszczególnych jednostkach gospodarczych oraz uniemożliwiając pełne i racjonalne wykorzystanie taboru publicznych przewoźników, w szczególności Państwowej Komunikacji samochodowej.

Dla zorientowania się obecnie w ilości jednostek gospodarczych w skali ogólnokrajowej, które z korzyścią dla gospodarki narodowej mogły by być obsłużone przez Państwową Komunikację Samochodową, podajemy przykładowo dane z jednego Zarządu Okręgu PKS, mianowicie ZO Wrocław, z którego danych wynika, że na terenie jednostek organizacyjnych PKS (Ekspozytur i Stacji Terenowych Okręgu) **istnieją 143 jednostki gospodarcze, których zadania przewozowe mogą być wykonane przez PKS** (w Dzierzoniowie istnieje 17 jednostek gospodarczych, Strzebin — 7, Jelenia Góra — 7, Lwówek — 15, Złotoryja — 12, Lubań — 11, Karpacz — 7, Kłodzko — 11, Legnica — 11, Wałbrzych — 6, Kamienna Góra — 6, Świdnica — 13, Świebodzice — 5, Wrocław 15).

Odnośnie nieekonomicznego wykorzystania taboru Zarządu Okręgu PKS Wrocław wymienia się takie przedsiębiorstwa jak: Woj. Przed. Hurtu Spoż., Powsz. Spół. Spoż., Miej. Hand. Det., WPZB Nr 1, Powsz. Dom Towarowy, Zakł. Prod. Zielarskich, PZGS, Zakł. Sieci Elektr. w Legnicy. Przedsiębiorstwa te wysyłają własny tabor do Wrocławia z ładunkiem przeważnie powrotnym bez zgłoszenia się w placówce spedycyjnej.

Zasadniczo więc jednostki gospodarcze, których ogólna ilość na terenie poszczególnych jednostek organizacyjnych ZO PKS Wrocław została tu przykładowo podana mogą i powinny być obsłużone przez PKS, tym bardziej, że jednostki te nie wykorzystują należycie posiadanego taboru zarówno pod względem przebiegów, nośności i dni pracy, uchylając się od zarządzeń nie przekraczania promienia 50 km.

Jak wynika w dalszym ciągu z obserwacji poszczególnych przedsiębiorstw zasięgu działania Ekspozytury Wrocławskiej jednostki te korzystały w roku 1952 — 1953 w głównej mierze z usług PKS, obecnie — po otrzymaniu taboru w ilości od 2 — 6 jednostek — pod pretekstem prac gospodarczych tabor tych przedsiębiorstw pracuje na dalekich odległościach (w zastępstwie PKS), a tylko w bardzo pilnych przypadkach tabor PKS zostaje zatrudniony dla uzupełnienia ich własnego taboru.

To są tylko dane przykładowe z jednego Zarządu Okręgu PKS, które świadczą o poważnym marnotrawstwie środ-

Zbierając troskliwie zużyte oleje samochodowe — oszczędzasz krajowi setki tysięcy złotych i cenne dewizy

ików transportowych w terenie oraz stanowią o dużych trudnościach PKS w związku z wykonaniem planu eksploatacyjnego. Trudności te mogą bardzo silnie wystąpić w szczególności w I kwartale 1955 roku, tym bardziej, że Państwowa Komunikacja Samochodowa ma otrzymać w przyszłym roku poważną pulę taboru, który powinien i musi być wykorzystany zgodnie z NPG na rok następny.

Należałoby więc zrewidować dotychczasowe przydziały taboru dla jednostek gospodarczych w terenie, które niezgodnie są z założeniami polityki obniżenia kosztu własnego w ciężarowym transporcie drogowym. W tym celu więc należałoby się zastanowić do wniosków podanych we wspomnianej notatce ogłoszonej w nr 6 Motoryzacji z br. w szczególności konieczne jest aby:

1) władze terenowe Prez. Rad Narodowych i WKPG ustaliły w oparciu o masę przewozową potrzebną ilość środków transportowych w terenie, mając na uwadze rozwój placówek PKS i systematyczny, zgodny z planem dostaw, napływ do nich taboru;

2) władze terenowe na podstawie ustalenia pod pkt. 1 wykazały zbytnią ilość środków transportowych w terenie w poszczególnych jednostkach gospodarczych oraz przedstawiły wnioski co do dalszego ich ewentualnego zatrudnienia w innych jednostkach gospodarczych na tym samym terenie i innym (tj. gminy i powiatu);

3) dalsze przydziały taboru poszczególnym jednostkom gospodarczym odbywały się za zgodą Prez. Rad Narodowych (Woj. i Powiatowych).

Mgr S. Tymiński

OTWARCIE NOWEGO MOSTU DROGOWEGO NA WISLE POD GÓRĄ KALWARIĄ

14 listopada br., po czterech latach robót zakrojonych na szeroką skalę, oddany został w Górce Kalwarii nowy most drogowy przez Wisłę. Wraz z mostem otwarty został również dla ruchu kołowego 38-kilometrowy odcinek dróg dochodzących do mostu. Oddanie do użytku społeczeństwa tej największej na terenie woj. warszawskiego inwestycji Planu 6-letniego posiada doniosłe znaczenie gospodarcze i komunikacyjne dla okolicznych obszarów ziemi położonych po prawym i lewym brzegu Wisły.

Dokumentację techniczną nowouruchomionego mostu, zbudowanego całkowicie z betonu i żelbetonu, opracowali inżynierowie: laureat Nagrody Państwowej I stopnia, członek PAN prof. Szelągowski, prof. inż. Lenczewski, inż. Grycz, inż. Zagrodzki oraz zespół projektantów Centralnego Biura Studiów i Projektów Komunikacji w Warszawie.

Podpory kesonów o kubaturze prawie 9.000 m³ wykonano Państwowe Przedsiębiorstwo Robót Kolejowych nr 15.

W latach 1953 — 54 pracownicy „Mostostal”, pracując w niesłychanie ciężkich warunkach atmosferycznych w okresie zimowym, zmontowali ponad 3000 ton elementów konstrukcji stalowych. O ogromie prac i ofiarności załogi tego przedsiębiorstwa niech świadczy choćby to, że tacy np. pracownicy jak Józef Borkowski, inż. Tadeusz Flarczyk, Piotr Pielecki, Tadeusz Witanowski, Konstanty Lech uzyskali rekordową wprost wydajność pracy, montując średnio 200 ton konstrukcji na dobę — przy pracy na trzy zmiany.

Prace przy dojazdach i nowych odcinkach dróg prowadzących do mostu — to osobny rozdział. Ponad 1.200.000 m³ wykonanych tu robót ziemnych świadczy o ogromie i rozmachu robót.

W uroczystości związanej z otwarciem nowego mostu i drogi dojazdowej wziął udział Minister Transportu Drogowego i Lotniczego — Jan Rostecki oraz zaproszeni goście.

22 najbardziej ofiarnych pracowników zostało odznaczonych przez Ministra Jana Rosteckiego wysokimi odznaczeniami państwowymi. M. in. Krzyżem Oficerskim Orderu Odrodzenia Polski udekorowany został dyrektor Kieleckiego Przedsiębiorstwa Robót Mostowych — inż. Wojciech Borzykowski, złoty krzyż zasługi otrzymał kierownik budowy mostu inż. Bolesław Gromiak.

K. G.

RÓŻNE INFORMACJE

UJMOWANIE ROZLICZEŃ ZA WYKORZYSTANIE PRÓŻNYCH PRZEBIEGÓW

W Dz. Urzędowym Ministerstwa Finansów nr 8 z dnia 25 sierpnia br. został ogłoszony okólnik w sprawie księgowego ujęcia rozliczeń z tytułu wykorzystania próżnych przebiegów ciężarowych pojazdów samochodowych w transporcie między osiedlami.

W związku z występującymi w terenie wątpliwościami — Ministerstwo Finansów w omawianym okólniku podało zasady rozliczeń z równoczesnym podaniem przykładów liczbowych:

A. Księgowania w przedsiębiorstwach transportu publicznego.

B. Księgowania w księgowości właściciela pojazdu, u którego tabor samochodowy jest zorganizowany w ramach wydziału produkcji pomocniczej przy uwzględnieniu dwóch przypadków:

I. Tabor ciężarowy wykorzystywany w ramach próżnych przebiegów — znajduje się w dyspozycji właściciela pojazdu;

II. Tabor ciężarowy jest wynajęty, wypożyczony bądź ustanowione nad nim prawo użytkowania.

C. Księgowania w księgowości użytkownika pojazdu, który posiada wydział transportu samochodowego w ramach produkcji pomocniczej.

Takie ujęcie rozliczeń wynika z ustalonej zasady, że w przypadkach wynajęcia lub wypożyczenia pojazdu bądź ustanowienia na nim prawa użytkowania (tzn. w takich przypadkach, gdy dyspozycja pojazdem przysługuje nie właścicielowi pojazdu lecz dzierżawcy lub użytkownikowi) — przewoźne przekazywane przez placówkę spedycyjną (50% opłaty taryfowej pobranej od zleceniodawcy) przypada użytkownikowi pojazdu. W okólniku jednak wyjaśniono, iż rozliczenia między placówkami spedycyjnymi a użytkownikami dokonywane są przez właściciela pojazdu. Na właściciela pojazdu spoczywa obowiązek wypłaty premii kierowcy pojazdu, lecz premia ta nie obciąża właściciela pojazdu lecz użytkownika.

Dalej z treści okólnika wynika, że premię dla kierowcy, dyspozytora i kierownika komórki transportowej należy wypłacać z bezosobowego funduszu plac. Premia dla tych pracowników przysługuje w komórkach transportu resortowego (premia ta nie dotyczy pracowników PKS) na podstawie Zarządzenia Ministra Transportu Drogowego i Lotniczego z dnia 19 listopada 1952 roku (Monitor Polski nr A-103 poz. 1611). Wprowadzenie tej premii ma na celu zainteresowanie personelu dysponującego taboru, a szczególnie kierowców wzmoczoną akcją likwidowania próżnych przebiegów, które stanowią wielkie marnotrawstwo w gospodarce narodowej.

Premia ta została ustalona w nast. wysokościach: 1. dla kierowcy 20% od sumy wypłaconej właścicielowi samochodu przez placówkę spedycyjną; 2. dla dyspozytora 10% tej kwoty, która została wypłacona jako premia dla kierowcy; 3. dla kierownika komórki transportowej 5% również od premii wypłaconej kierowcy.

Przykładowe rozliczenie przedstawia się następująco: Placówka spedycyjna za przewóz danej przesyłki pobrała od zleceniodawcy 1480 zł. Z tej kwoty połowę, tj. 50% opłaty taryfowej przekazuje właścicielowi samochodu. W danym przypadku należność ta wyniesie 740 zł. Kierowca więc otrzyma 20% od 740 zł, czyli jego premia wyniesie 148 zł. Dla dyspozytora premia wyniesie: 10% od 148 zł = 14,8 zł, a dla kierownika komórki transportowej premia wyniesie: 5% od kwoty 148 zł, czyli 7,40 zł.

Należy zwrócić uwagę, że placówkę spedycyjną przekazują 50% należności po nadejściu wtórnika listu przewozowego, jako dowodu doręczenia ładunku. Konieczne jest więc szybkie przysyłanie tych dokumentów, aby nie powodować zwłoki w otrzymaniu należności i wypłacaniu premii zainteresowanym pracownikom.

W. W.

INSTRUKCJA W SPRAWIE WYMIANY POZWOLEŃ NA PROWADZENIE POJAZDÓW MECHANICZNYCH

W uzupełnieniu informacji podanej w zeszycie nr 11 — listopad 1954 r. na str. 348 — we wzmiance pod tytułem jak wyżej, poniżej podajemy treść załącznika nr 2 cytowanej Instrukcji Ministra Transportu DłL z dnia 5.X.1954 r. (Monitor Polski nr 96 z dnia 13.X.1954 r.) — w postaci zestawienia zasad wymiany praw jazdy na

nowe pozwolenia.

Treść załącznika nr 2 — w celu zaznajomienia kierowców z zasadami wymiany dotychczasowych pozwoleń na nowe pozwolenia — należy wywiesić na terenie biura wydziału komunikacji drogowej PRN w miejscu dostępnym i widocznym.

**ZASADY WYMIANY DOTYCHCZASOWYCH POZWOLEŃ
NA PROWADZENIE POJAZDÓW MECHANICZNYCH
NA NOWE POZWOLENIA**

Załącznik nr 2

L p.	Posiadacz dotychczasowego pozwolenia kategorii:	Wymagane warunki względnie dokumenty, które należy załączyć do podania o wymianę dotychczasowego pozwolenia na nowe pozwolenie:	otrzymuje nowe pozwolenie kategorii
A. Kierowcy zawodowi			
1.	I	—	I
2.	II z wkładką B	—	I
3.	III-a z wkładką B	—	I
4.	II	Zaświadczenie uspołecznionego zakładu pracy w/g ustalonego wzoru, że co najmniej od 12 miesięcy prowadzi autobusy albo w miastach liczących ponad 100000 mieszkańców, ambulanse (karetki sanitarne) pogotowia ratunkowego, samochody bojowe straży pożarnych lub inne pojazdy uprzywilejowane w ruchu.	II
5.	II	—	II
6.	III-a z wkładką A	—	II
7.	III-a	1) ukończył 20 lat 2) zaświadczenie uspołecznionego zakładu pracy w/g ustalonego wzoru, że pracuje jako kierowca zawodowy i prowadził samochody ciężarowe lub ciągniki przez 18 miesięcy	II
8.	III-a	1) ukończył 20 lat 2) zaświadczenie uspołecznionego zakładu pracy według ustalonego wzoru, że pracuje jako kierowca zawodowy 3) złożył egzamin wymagany do uzyskania nowego pozwolenia kategorii II	II
9.	III-a	1) ukończył 18 lat 2) zaświadczenie uspołecznionego zakładu pracy w/g ustalonego wzoru, że pracuje jako kierowca zawodowy	III
10.	III-b	ukończył 18 lat	ciągnikowej
11.	do prowadzenia trolejbusów	ukończył 20 lat	trolejbusowej
12.	III-a	B. Kierowcy amatorzy	
13.	IV	—	motocyklowej

U w a g i:

1. Przy podaniu o wymianę pozwolenia należy złożyć dwie jednakowe fotografie (bez nakrycia głowy) o wymiarze 4×6 cm.

2. Kierowcy autobusowi, którzy nie byli badani przez zakład leczniczy w latach 1953 i 1954, dołączają ponadto zaświadczenie zakładu leczniczego, stwierdzające stan zdrowia.

3. Przy otrzymywaniu nowego pozwolenia, zwrotowi podlega dotychczasowe pozwolenie bądź wtórnik dotychczasowego pozwolenia i zaświadczenia (wkładka A lub B) wydane do dotychczasowego pozwolenia na podstawie okólnika Ministerstwa Komunikacji z dnia 13 listopada 1950 r. nr SRD.IV.45/1/50.

OGŁOSZENIA DROBNE

25. ZAGUBIONO prawo jazdy nr 0073/49 wydane przez PPRN w Wałbrzychu na nazw. Ignacy Tybinka zam. w Wałbrzychu ul. Kosteckiego 15/6.
26. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa nr 0259/51 wydane przez PMRN w Koszalinie w roku 1951 na nazw. Edward Buksza zam. w Koszalinie, ul. Lutyków 7a.
27. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. III nr 0294/53 wydane przez PPRN w Kołobrzegu w roku 1953 na nazw. Władysław Masłowski zam. w Brzezinie poczta Łądów pow. Pyrzyce woj. Szczecin.
28. ZAGUBIONO prawo jazdy nr B-47-88 wydane na nazw. Włodzimierz Łabędzki zam. w Poznaniu, ul. Grunwaldzka 78.
29. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. I nr W-2271/49 wydane przez Wydz. Kom. w Warszawie w roku 1949 na nazw. Władysław Ptaszyński zam. w Warszawie, ul. Hoża 13/61.
30. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa nr W-0577/48 wydane przez Wydz. Kom. w Warszawie w roku 1948 na nazw. Witold Gierutto zam. w Warszawie, ul. Walecznych 36a/4.
31. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa wydane przez Zarz. Miejski w Krakowie w roku 1948 na nazw. Edward Broda zam. w Krakowie, ul. Soltyśowska 3.
32. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa nr 0042/54 wydane przez Wydz. Kom. w Trzcieńcu w roku 1954 na nazw. Piotr Morgalski zam. Trzcianka, ul. Chopina 37.
33. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa nr 0341/50 wydane przez PPRN w Rzeszowie w roku 1950 na nazw. Marian Nowak zam. w Krasnym 289 gm. Strocina pow. Rzeszów.
34. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. III nr 2336/52 wydane przez Wydz. Kom. w Warszawie na nazw. Stefan Masinowski zam. w Warszawie, ul. Gostyńska 6/18.
35. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IV nr 144/51 wydane przez PMRN w Krakowie w roku 1951 na nazw. Maciej Tomaszewski zam. w Krakowie, ul. Jaracza 8.
36. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa wydane na nazw. Roman Kucharski zam. w Szczecinie, ul. R. Dębiaka 14/20.
37. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa nr 0098 wydane przez PMR w Małborku w roku 1953 na nazw. Ferdynand Krysa zam. Gdańsk-Wrzeszcz ul. Grunwaldzka 7 m. 1.
38. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IV nr 0115 wydane przez PPRN w roku 1954 na nazw. Ludwik Rychlik zam. Gdańsk-Wrzeszcz ul. Traugutta 111 m. 1.
39. ZAGUBIONO prawo jazdy Nr 0120/50 na nazw. Władysław Dąbrowski zam. w Olsztynie, ul. Słowackiego 3/2.
40. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa Nr 277/53 na nazw. Aleksandra Szkudlińska zam. w Poznaniu, ul. Asnyka 4/3.
41. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa Nr 0030/50 wydane przez PPRN w Gryficach w roku 1950 na nazw. Jan Kasprzowicz zam. w Pruszkowie, ul. Kraszewskiego 11.
42. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa Nr 0002/52 wydane przez PPRN w Sepólnie Kraiń. w roku 1952 na nazw. Józef Rekowski zam. w Orzelku gm. Kaimcu pow. Sepólno Kainińskie.
43. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. I Nr 00/49 wydane przez PPRN w Tarnowskich Górach w roku 1949 na nazw. Michał Szolupik zam. w Dąbrowce Wielkiej, ul. 2-go Maja 111.
44. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. II Nr 0335/49 wydane przez MRN w Radomiu w roku 1945 na nazw. Czesław Szmidt zam. w Radomiu, ul. Drewniana 8.
45. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa Nr 556/51 w roku 1948 na nazw. Stanisław Wotok zam. we Wrocławiu, ul. Norwida 29/27.
46. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa nr 0183/49 na nazw. Mieczysław Juzewicz zam. w Kutnie ul. Sobieskiego 27.
47. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa Nr 0299/50 wydane przez Starostwo Powiatowe w Aninie w roku 1950 na nazw. Henryk Kurzepa zam. w Warszawie, ul. Tucholska 13/2.
48. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa Nr 0279/53 wydane przez PMRN w Stalinogrodzie na nazw. Henryk Księżarczyk zam. w Stalinogrodzie.
49. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. I Nr 0004/50 wydane przez Starostwo Powiatowe w Koszalinie w roku 1950 na nazw. Marian Winkler zam. w Koszalinie, ul. Radogoszczańska 13/1.
50. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa wydane przez Wydz. Komunik. w W-wie w roku 1952 na nazw. Józef Związek zam. w W-wie, ul. Radzymińska 113/24.
51. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. I Nr 0105/48 wydane przez NRN w Krakowie w roku 1948 na nazw. Franciszek Cichoń zam. w Krakowie, ul. Pychowice 140.
52. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa wydane przez Zarząd Miejski w Łodzi w roku 1949 na nazw. Piotr Saweczko zam. w Łodzi, ul. Piremowicza 4.
53. ZAGUBIONO prawo jazdy Nr 167/49 na nazw. Edward Sławiński zam. w Poznaniu, ul. Mickiewicza 32/2.
54. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. III wydane przez Wydz. Ruchu w Pruszkowie w roku 1951 na nazw. Zbigniew Kubalski zam. we Włochach, ul. Prądzyńskiego 23/4.
55. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. III Nr 00006/53 wydane przez PPRN w Oleśnie w roku 1953 na nazw. Ryszard Szubert zam. w Otmuchów, ul. Powstańców Śl. 3.
56. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. III wydane przez PPRN w Gołdapi w roku 1952 na nazw. Marian Komiński zam. w Łodzi, ul. Skierniewicka 4/5a.
57. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. I Nr 0024/50 wydane przez PMRN w Stalinogrodzie na nazw. Jan Skórzański zam. w Stalinogrodzie — Ligota, ul. Mazowiecka 15/2.
58. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IV Nr 0025/52 wydane przez PMRN w Siemianowicach Śl. w roku 1952 na nazw. Zygmunt Kowalski zam. w Siemianowicach Śl. ul. Stalinogradzka 8a.
59. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. II na nazw. Tadeusz Urbański zam. w Szczecinie, ul. Bolesława Krzywoustego 55/1.
60. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. I Nr 0214/49 wydane przez Starostwo Powiatowe w Stalinogrodzie w roku 1949 na nazw. Edmund Kacjud zam. w Janowie, ul. Górna 3.
61. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa Nr 0076/49 wydane przez PPRN w Opolu w roku 1949 na nazw. Józef Botor zam. w Nowej Wsi Królewskiej, ul. Mickiewicza 16.
62. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa wydane przez PPRN w Zgorzelcu w roku 1951 na nazw. Stanisław Wesołowski zam. w W-wie — 29.
63. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa Nr 0012/51 na nazw. Marian Błaszczak zam. w Częstochowie, ul. Obramka 47.
64. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa Nr 0123/52 wydane przez PMRN w Inowrocławiu w roku 1952 na nazw. Czesław Sypniewski zam. w Inowrocławiu, ul. Narutowicza 53.
65. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. III Nr 0444/54 wydane przez PMRN w roku 1954 na nazw. Marian Kowalik zam. w Szczecinie, ul. Maj. Bucka 26/7.
66. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IV Nr 0079 wydane przez PMRN w Radomiu w roku 1953 na nazw. Janusz Świdziński zam. w Radomiu, ul. 1-go Maja 18.
67. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. I wydane przez Wydz. Komunik. w Aninie w roku 1949 na nazw. Aleksander Materski zam. w Wawrze, ul. Widoczna 43.
68. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa wydane przez Wydz. Komunik. w W-wie w roku 1952 na nazw. Jerzy Zawadzki zam. w W-wie, ul. 17 stycznia 16/10.
69. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. I Nr 0013/53 wydane przez PMRN w Stalinogrodzie w roku 1953 na nazw. Alojzy Stokfisz zam. w Stalinogrodzie, ul. Lipowa 2a.
70. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa wydane przez PRN w Wadowicach w roku 1952 na nazw. Józef Surka zam. w Żarnówce 190 pow. Maków Podh.
71. SPALONO prawo jazdy kat. II Nr 0058/49 wydane przez PPRN w Krotoszynie w roku 1949 na nazw. Józef Hieyder zam. w Krotoszynie, ul. Słonowa 6.
72. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa Nr 0047/52 wydane przez PPRN w Gryficach w roku 1952 na nazw. Czesław Nieradka zam. w Krasniku Fabrycznym Hotel PKS.
73. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa wydane przez PPRN w Krakowie w roku 1953 na nazw. Wiesław Kudłowski zam. w Nowej Hucie—Osiedle C—1 blok 7 m 29.
74. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa Nr 0251/51 wydane przez MRN w Opolu w roku 1951 na nazw. Zygmunt Merta zam. w Opolu, ul. Reymonta 13.

75. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa Nr 0048/51 w Opolu w roku 1951 na nazw. Gerard Krawczyk zam. w Opolu-Szczepanowice, ul. Pruszkowska 74.
76. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa Nr 0091/50 wydane przez Byłe Starostwo Powiat. w roku 1950 na nazw. Stefan Wróbel zam. w Czerna — pla. Krzeszowice pow. Chrzanów.
77. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. II Nr 0003/48 wydane przez B. Zarząd Miejski w Chorzowie na nazw. Rudolf Kubiczek zam. w Chorzowie I, ul. Powstańców 2.
78. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa Nr 0103/49 wydane przez PMRN na nazw. Mieczysław Rafałowicz zam. w Wałbrzychu, ul. Psie Pole 1 m 5.
79. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. II Nr 0067/50 wydane przez PMRN w Stalinogrodzie w roku 1950 na nazw. Czesław Kasprzak zam. w Stalinogrodzie — Welnowcu, ul. Józefowska 89.
80. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa Nr 0407/49 wydane przez Wydz. Komunik. w Gdyni w roku 1949 na nazw. Edward Grzeszkowiak zam. w Gdyni, ul. Starowiejska 50.
81. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. II Nr 1705/49 wydane przez Wydz. Komunik. w Łodzi w roku 1954 na nazw. Józef Pawłowski zam. w Łodzi, ul. Wólczańska 141.
82. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa Nr 0034/52 wydane przez PPRN w roku 1952 na nazw. Józef Sabata zam. w Peimie, pow. Myślenice.
83. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa Nr 0210/54 na nazw. Józef Dybel zam. w Pawlikowicach 93 p-ta Wieliczka.
84. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa wydane przez PMRN na nazw. Joachim Pielczyja zam. w Pszczynie, ul. Piastowska 12.
85. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. III w Gliwicach na nazw. Jan Grzybowski zam. w Gliwicach, ul. Kolberga 23.
86. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa wydane przez PMRN w roku 1949 na nazw. Józef Rataj zam. w Krakowie, ul. Legnicka 8.
87. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa Nr 393/49 wydane przez PMRN w Sopocie w roku 1949 na nazw. Władysław Chmielewski zam. w Sopocie, ul. Berka Joselewicza 11 m 1.
88. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa Nr 485/49 wydane przez PMRN w Białymstoku w roku 1949 na nazw. Antoni Daszuta zam. w Białymstoku, ul. Szosa Wasilkowska 40/1.
89. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IV wydane przez PMRN w Krakowie w roku 1954 na nazw. Jan Danysz zam. w Krakowie, P. Groble 7.
90. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IV Nr 0208/50 wydane przez PMRN w Szczecinie w roku 1950 na nazw. Eugeniusz Rybicki zam. w Kwidzynie, ul. Żwirki i Wigury 33.
91. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa wydane przez PMRN w Gdańsku w roku 1949 na nazw. Bernard Trzebiatowski zam. w Gdańsku, ul. Jana z Kolna 26/3.
92. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa Nr 0094/54 wydane przez PMRN w Stalinogrodzie na nazw. Hilda Tomaszewska zam. w Stalinogrodzie, ul. Starowiejska 5.
93. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. I Nr 0071/49 wydane przez Zarz. Miejski w Częstochowie w roku 1949 na nazw. Józef Ogórek zam. w Częstochowie, ul. Mickiewicza 22.
94. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa Nr 0210/49 wydane przez PMRN w Kłodzku w roku 1949 na nazw. Romuald Maciejkiewicz zam. w Opolu, ul. Bzów 66.
95. ZAGUBIONO prawo jazdy Nr W-0596/50 wydane przez Wydz. Komunik. w W-wie w roku 1950 na nazw. Jerzy Sybalski zam. w W-wie, ul. St. Okrzei 30/6.
96. ZAGUBIONO prawo jazdy ka. II nr 0225/50 w Aninie w roku 1950 na nazw. Tadeusz Jurewicz zam. w W-wie, ul. Hutnicza 1/44.
97. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa Nr 0039/54 wydane przez PZ Motorowy w Łomży w roku 1954 na nazw. Damazy Czarnowski zam. w Łomży, ul. Piękna 10.
98. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. III wydane przez Wydz. Komunik. w W-wie w roku 1951 na nazw. Czesław Zdanowicz zam. w W-wie, ul. Tarchomińska 5/47.
99. ZAGUBIONO prawo jazdy wydane przez Wydz. Komunik. w W-wie w roku 1949 na nazw. Edmund Kamiński zam. w W-wie, ul. Kępna 2 m 36.
100. ZAGUBIONO prawo jazdy Nr 0041/49 wydane przez Starostwo w Radomsku w roku 1949 na nazw. Piotr Sztydło zam. w Radomsku, ul. Limanowskiego 25.
101. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa Nr 934/606/3/51 wydane przez PRN w Otwocku na nazw. Henryk Biela zam. w W-wie 39, Redakcja „Za Polskę Ludową”.
102. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa Nr 0634/52 wydane przez PMRN w Bytomiu w roku na nazw. Piotr Snopek zam. w Bytomiu, ul. Fałata 12/10.
103. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa Nr 0250/52 w Stalinogrodzie na nazw. Jan Walczuch zam. w Zabrzu, ul. Strocza 28.
104. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa Nr 1041/53 we Wrocławiu na nazw. Józef Kamosz zam. we Wrocławiu, ul. Białoruska 4/1.
105. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. II Nr 0013/50 wydane przez PPRN w Górze Sl. nazw. Bolesław Karliński zam. w Górze Sl., ul. Kapitulacyjna 3 m 1.
106. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. III w Stalinogrodzie na nazw. Antoni Sobczyk zam. w Siemianowicach Sl., ul. Powstańców 40.
107. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa Nr 2679/49 na nazw. Tadeusza Andrzejak zam. w Poznaniu, ul. Obronica Nr 129.
108. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa wydane przez Urz. Wojew. w Szczecinie na nazw. Czesław Wernikowski zam. w Szczecinie, ul. A. Asnyka Nr 16/6.
109. ZAGUBIONO prawo jazdy wydane przez Urz. Miejski w Krakowie na nazw. Stanisław Wrona zam. w Krakowie.
110. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IV wydane przez Urz. Wojew. — Wydz. Komunik. we Wrocławiu na nazw. Krystyna Salomaj zam. we Wrocławiu, ul. Stężańska 21/2.
111. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa Nr 0147/52 wydane przez PMRN w Elblągu w roku 1952 na nazw. Wolf Hórst zam. w Elblągu, ul. Orla Nr 4/3.
112. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa Nr 0096/50 na nazw. Tadeusz Pozorski zam. w Sosnowcu, ul. Daleka 2a.
113. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa Nr 0020/52 wydane przez PMRN w Ostrowcu Święt. w roku 1952 na nazw. Józef Osmala zam. w Ostrowcu Świętokrzyskim, ul. Stalina Nr 61.
114. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa Nr 0/699 wydane przez Wydz. Komunik. w W-wie w roku 1950 na nazw. Stanisław Kutrys zam. w Wiwie, ul. Ks. Ziemowita Nr 76/1.
115. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa wydane przez Prezydium Miej. Rady Nar. w Chorzowie I na nazw. Bogdan Bywalec zam. w Chorzowie I, ul. Truchano Nr 1/6.
116. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa Nr 59—54 wydane przez PPRN w Hajnówce w roku 1954 na nazw. Michał Masalski zam. w Wielewie gm. Skandawa pow. Kętrzyn — zespół PGR.
117. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa Nr 1578/53 wydane przez MRN w Krakowie w roku 1953 na nazw. Michał Stańczyk zam. w Krakowie, ul. Prądnicka nr 26.
118. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. III Nr 0265/149 wydane przez Zarz. Miejski w Krakowie w roku 1949 na nazw. Mieczysław Łaplaś zam. w Krakowie, ul. Dekerta 7.
119. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa Nr 0061/48 wydane przez Zarz. Miejski w Krakowie w roku 1948 na nazw. Adam Budko zam. w Nowej Hucie, ul. Lud. Wojska Polskiego 38/7.
120. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa Nr 0015/55 wydane przez PPRN — w Dąbrowie — Tarn. w roku 1953 na nazw. Stanisław Micek zam. w Dąbrowie Tarnowskiej, ul. Cwików 15.
121. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa Nr W. 359/50 wydane przez Wydz. Komunik. w W-wie w roku 1950 na nazw. Jerzy Kurke zam. w W-wie, ul. Suwalska 10/3.
122. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. I Nr 0174/49 wydane przez Zarz. Miejski w Wałbrzychu w roku 1949 na nazw. Walter Szrel zam. w Raciborzu, ul. Nowomiejska 5a.
123. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa Nr 0092/53 wydane przez PPRN w Łęborku w roku 1953 na nazw. Bronisław Kieliński zam. w Małoszycach poczt. Maszewo pow. Łębork.

124. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. III Nr 0344/52 wydane przez PDRN w Otwocku w roku 1952 na nazw. Adam Skorupa zam. w Glinie — gm. Celestynów poczt. Celestynów.
125. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIa Nr 2409/53 wydane przez MRN w Krakowie w roku 1953 na nazw. Marian Drożdżowski zam. w Krakowie, ul. Dietla 13/15.
126. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. I wydane przez PWRN w Krakowie w roku 1951 na nazw. Leon Tabor-ski zam. w Krakowie, ul. Żółkiewskiego 26.
127. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. II Nr 0026/50 wydane przez PPRN w Będzinie na nazw. Alojzy Ślusarczyk zam. w Stalinogrodzie, ul. Powstańców 49.
128. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIa Nr 0679/51 wydane przez PPRN w Gliwicach w roku 1951 na nazw. Teodor Pasięka zam. w Sońnicy—Gliwice, ul. Związkowa 14.
129. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. I wydane przez Ruch Kołowy w W-wie w roku 1946 na nazw. Józef Szymański zam. w W-wie, ul. Woronowicza Nr 16—15.
130. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IV wydane przez Wyd. Komunik. w W-wie w roku 1954 na nazw. Stanisław Garley zam. w W-wie, ul. Okopowa Nr 5 m 42.
131. ZAGUBIONO kartę rejestracyjną samochodu ciężarowego Nr A 90-595 wydaną przez WPRN we Wrocławiu na Kamieniogórskie Zakłady Przemysłu Lniarskiego w Lubawce D-Śląsk, al. Wojska Polskiego Nr 16.
132. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. III i dowód rejestr. Nr B 94271 wydane przez MRN w Wałbrzychu w roku 1951 na nazw. Kazimierz Zieliński zam. w Wałbrzychu (Wałbrzyskie Zakł. Przem. Piekarniczego), ul. G. Perri Nr 7.
133. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa nr W2653/51 wydane w W-wie w roku 1951 na nazw. Jerzy Krym zam. w Stoczku pow. Węgrów.
134. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa Nr 0060/51 wydane przez PPRN w Opolu w roku 1951 na nazw. Józef Beniara zam. w Nowej Wsi Królew., ul. Słowackiego 11.
135. ZAGUBIONO prawo jazdy akt. IIIa wydane przez NRP w Krakowie w roku 1949 na nazw. Mieczysław Banachowicz zam. w Krakowie, ul. Cieszyńska 12/5.
136. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. II Nr 0034/54 wydane przez PMRN w Krakowie w roku 1950 na nazw. Władysław Cichoń zam. w Krakowie — Prądnik Biały, ul. Ogrodowa 1.
137. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. III wydane przez MRN w Bytomiu na nazw. Józef Grosz zam. w Bytomiu — 5 kol. Rubiesz 1.
138. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa Nr 0006/50 wydane przez były Zarz. Miejski w Bytomiu na nazw. Tadeusz Jakubowski zam. w Bytomiu, ul. Bolesława Bieruta 76/11.
139. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa Nr W-6514/49 wydane przez Wyd. Kom. w W-wie w roku 1949 na nazw. Janusz Rycerz zam. w W-wie, ul. Hoża 49/11.
140. SKRADZIONO prawo jazdy kat. II Nr 0666/53 wydane przez MRN w Starogardzie Szczecińskim w roku 1953 na nazw. Wiesław Olczak zam. w W-wie, 24 ul. Jurskiego 21 m 3.
141. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa wydane przez PMRN w roku 1953 na nazw. Edward Bielski zam. w W-wie 26, ul. Grochowska 269/16.
142. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa wydane przez Wyd. Komunik. w W-wie na nazw. Szczepan Radzio zam. w W-wie, ul. Szustra 8/4.
143. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa wydane przez Wyd. Ruchu Kołowego w W-wie w roku 1953 na nazw. Adolf Szymański zam. w W-wie, ul. Fort—Wola 22.
144. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. II Nr 0006/49 wydane w Gorzowie Wkp. w roku 1949 na nazw. Stanisław Rapczyński zam. w Sulejówku, ul. Dzierżyńskiego 4.
145. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. II Nr 0035/50 wydane przez Zarz. Miejski w Białymstoku w roku 1950 na nazw. Tadeusz Prochor zam. w Białymstoku, ul. Antoniuk Fabr. 46.
146. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. I Nr 1000/49 wydane przez PMRN w Krakowie w roku 1949 na nazw. Bronisław Kwil zam. w Krakowie, ul. Karmelicka 46.
147. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. II Nr 358 wydane przez PMRN w Krakowie w roku 1951 na nazw. Stefan Kańczura zam. w Krakowie, ul. Ojzawska 111.
148. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa wydane przez MRN w Krakowie w roku 1950 na nazw. Marian Tomczyk zam. w Krakowie, ul. Kurdwanów Nr 34.
149. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. II Nr 0016/50 wy-

dane na nazw. Sergiusz Podlaski zam. w Bielsku Podlaskim, ul. Ogrodowa 18.

150. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. II Nr 5135 wydane przez Wyd. Motoryzacji w Stalinogrodzie w roku 1947 na nazw. Tadeusz Waligona zam. w Wilkowicach 410 (pow. Bielsko).

151. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa Nr 0280/52 wydane przez PPRN w Bielsku w roku 1951 na nazw. Czesław Tomczyk zam. w Bielsku - Białej, ul. Findlera 19.

152. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa Nr 5774 wydane przez Wyd. Kom. w W-wie w roku 1949 na nazw. Henryk Wasilewski zam. w W-wie, al. Niepodległości 213.

153. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa wydane przez PRN w Wołominie w roku 1953 an nazw. Stanisław Matusiak zam. w W-wie, ul. Wejherowska 12/4.

154. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. III Nr W 415/49 wydane przez Wyd. Komunik. w W-wie w roku 1952 na nazw. Roman Widerski zam. w W-wie, ul. Ks. Janusza 76/77 m 92.

155. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa nr W-3062 wydane przez Wyd. Komunik. w W-wie w roku 1951 na nazw. Zygmunt Kolmus zam. w Pańskie, ul. 85—68.

156. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa wydane przez PRN w Gołdapi w roku 1953 na nazw. Jerzy Klimek zam. w W-wie, ul. Wileńska 25/6a.

157. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa wydane przez Wyd. Komunik. w W-wie w roku 1953 na nazw. Aleksander Dobrowolski zam. w W-wie, ul. Górnoślaska 7 — 37.

158. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. II wydane przez Wyd. Komunik. w W-wie w roku 1949 na nazw. Tadeusz Katan zam. w W-wie ul. Sienna 89/48.

159. Zagubiono prawo jazdy kat. IIIa wydane przez PMRN w Grudziądzu w roku 1953 na nazw. Wiesław Górczny zam. w Szczecinie, ul. Motorowa nr 1.

160. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. III nr 0057/52 wydane przez PPRN w Brzozowie w roku 1952 na nazw. Lebn zam. w Blizne nr 214 — wieś Blizne — pow. Brwinów.

161. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa nr 0215/52 wdane przez PPRN w Żaganu w roku 1952 na nazw. Jerzy Amboy zam. w Krakowie, ul. Jana Brożka 10.

162. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa nr 0612/52 wydane przez Wyd. Komunik. w W-wie w roku 1952 na nazw. Ryszard Frończak zam. w W-wie, ul. Aleje Jerolimskie 99/21.

163. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. I nr 0371/49 wydane przez PMRN w Szczecinie w roku 1949 na nazw. Edwin Dobrowolski zam. w Gdyni, ul. Witamińska 2.

164. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa nr 0055/50 wydane przez B. Zarz. Miejski w Nysie w roku 1949 na nazw. Jerzy Cieplak zam. w Dąbrowie Górniczej, ul. Harcerska 15.

165. SKRADZIONO prawo jazdy kat. IIIa nr 0092/51 wydane przez PMRN w Gorzowie Wlkp. w roku 1951 na nazwi. Tadeusz Branicki zam. w Wałbrzychu, ul. Wrocławska 23/11.

166. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa nr 0041/53 wydane przez PPRN w Rzeszowie w roku 1953 na nazw. Mieczysław Nabożny zam. w Zabogle gm. ul. Głogów pow. Rzeszów.

167. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. III nr 0077/52 wydane przez PPRN w Zarach w roku 1952 na nazw. Jan Skinder zam. w Szczecinie, ul. Kielecka 7/1.

168. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa nr 0224/53 wydane przez PPRN w Jarosławiu w roku 1953 na nazw. Stanisław Palniski zam. w Jarosławiu, ul. Zwierzyniec 33.

169. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa nr 0607/52 wydane przez PMRN w roku 1952 na nazw. Bieniarz zam. w Krakowie, ul. Traugutta 24/2.

170. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa nr 0084/53 wydane przez PMRN w Myślenicach w roku 1953 na nazw. Aleksander Sochacki zam. w Gdowie, ul. Myślenicka 78.

171. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. II nr 0614/49 wydane przez PMRN w Krakowie w roku 1949 na nazw. Zygmunt Keller zam. w Krakowie, ul. Szlak 31/7.

172. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. furmańskiej wydane przez Wyd. Komunik. w W-wie na nazw. Zygmunt Ostrowski zam. w W-wie, ul. Tarchomińska 10/5.

173. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa nr W-3022/50 wydane przez Wyd. Komunik. w W-wie w roku 1950 na nazw. Tadeusz Kosudarski zam. w W-wie, ul. Narbutta 17.

174. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa nr nr W-0755/52 wydane przez Wyd. Komunik. w W-wie w roku 1952 na nazw. Zdzisław Krystek zam. w Miedzeszynie, ul. Sadowa 6/7.

175. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa nr 0028 wydane przez PPRN w Środzie Śląskiej na nazw. Władysław Piotrowski zam. w Kulinie gm. Rakoszyce pow. Środa Śląska.

176. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa nr 0190/49 wydane na nazw. Henryk Piotrowski zam. we Wrocławiu, Pl. Engelsa 1-6.

177. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. III nr 0006/53 wydane przez PPRN w Pruszczu Gdańskim w roku 1953 na nazw. Henryk Romański zam. w Pruszczu Gdańskim, ul. Zastawna 6.

178. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa nr 160/53 wydane przez Miejską Radę Narodową w Zielonej Górze w roku 1953 na nazw. Józef Bednarczyk zam. w Krakowie ul. Rakowiecka 4 m 26.

179. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIb nr 00037/53 wydane przez PPRN w Gorzowie Wlkp. w roku 1953 na nazw. Jan Nowak zam. w Piastu Wielkie gm. Górowo Iławieckie.

180. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa nr 0120/52 wydane przez PPRN w Częstochowie w roku 1952 na nazw. Janusz Zemla zam. w Hucie Starej b. gmina Wrzesowa pow. Częstochowa.

181. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa wydane przez PMRN w Krakowie na nazw. Jan Wolański zam. w Krakowie, ul. W. Wróblewskiego 22.

182. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. Ia nr 0017/49 wydane przez Star. Powiatowe w Zabkowicach Śl. w roku 1949 Nowa Huta — Osiedle A25 blok 9/15.

183. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IV wydane przez Wydz. Komunik. we Wrocławiu w roku 1950 na nazw. Ryszard Mogiński zam. w W-wie, ul. Ludwiki 8-87.

184. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa nr 51 wydane przez PPRN w Krakowie na nazw. Józef Nosek zam. w Bochni, ul. Kingi 1.

185. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa wydane przez PMRN w Krakowie na nazw. Zygmunt Franciszek zam. w Krakowie 33 Osiedle Pleszów Bl. 41 m 2.

186. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. II nr 0632/49 wydane przez Zarz. Miejski w Krakowie w roku 1949 na nazw. Józef Fundyma zam. w Krakowie, ul. Dekerta 15/12.

187. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa wydane przez PMRN w Szczecinie w roku 1951 na nazw. Marian Kłoda zam. w Szczecinie, ul. M. Buczka 30/8.

188. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. I nr 000 I/48 wydane przez Star. Pow. w Środzie na nazw. Władysław Langer zam. w Koszalinie, ul. Zwycięstwa 157.

189. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. III nr 0638/51 wydane przez Wydz. Komunik. w Łodzi w roku 1951 na nazw. Michał Porocznik zam. w Łodzi, ul. Marynarska 43.

190. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa wydane przez Wydz. Komunik. w Łodzi w roku 1952 na nazw. Ryszard Perkowski zam. w Łodzi, ul. Żeromskiego 56/3.

191. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa nr 0133/53 wydane przez PPRN w Śremie w roku 1953 na nazw. Kazimierz Nowak zam. w Pińce poczta Dolsk pow. Śrem.

192. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa nr 0252/53 wydane przez PPRN w Gostyniu w roku 1953 na nazw. Leonard Uirczak zam. w Borku ul. Wąska 2.

193. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa nr 0227/53 wydane przez PPRN w Szczecinie w roku 1953 na nazw. Adam Piotrowski zam. w Wieszekowo — pta. Wreszekowo k. Szczecinka.

194. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa nr 0025 wydane przez PPRN w Wawrze w roku 1950 na nazw. Stanisław Kazała zam. w Otwocku ul. Bracka 3/1.

195. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa nr 0025/54 wydane przez PPRN w Opatowie w roku 1954 na nazw. Józef Leonard zam. w Kobylanach gm. Modliborzyce pow. Opatów.

196. SPALONO prawo jazdy kat. IV nr 0026/54 wydane przez PMRN w roku 1954 na nazw. Aleksander Zulber-blok zam. w Białymstoku ul. Zamenhofa 27.

197. ZAGUBIONO prawo jazdy na samochodach Ford Rej. A.87490 na nazw. Stanisław Ladachewski zam. w Błotniu ul. Kolejowa 2.

198. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa nr 0450/50 wydane przez PPRN w Rybniku w roku 1950 na nazw. Piotr Fizia zam. w Czugowie pow. Rybnik.

199. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa nr 0306/53 wydane przez PPRN w Chrzanowie na nazw. Jerzy Zalewski zam. w Sosnowcu - Jezor ul. Mostowa 11.

200. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa nr 0329/53 wydane przez PMRN w Gdyni w roku 1953 na nazw. Jan Skoczylas zam. w Chełmie ul. Lenina 9.

201. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. II nr 0037/49 wydane przez PRN w Busko Zd. na nazw. Jan Stępień zam. w Kielcach, ul. Dymińska 1.

202. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. I nr 0002/50 wydane przez PMRN w Inowrocławiu w roku 1950 na nazw. Ubreczysław Kortus zam. w Inowrocławiu, ul. Kościuszki 16.

203. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa nr 0740/49 wydane przez B. Zarz. Miejski w Częstochowie na nazw. Ryszard Lebela zam. w Częstochowie ul. Nadrzeczna 38.

204. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. III nr 82/53 wydane przez PMRN w Stalinoogrodzie na nazw. Jan Semonowicz zam. w Stalinoogrodzie, ul. Francuska 5/10.

205. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. II wydane przez Ruch Kołowy w roku 1947 na nazw. Jan Orysiak zam. w W-wie, ul. Poselska 36/5.

206. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa nr 0270/50 wydane przez MRN w Białymstoku w roku 1950 na nazw. Waldemar Awtuch zam. w Białymstoku, ul. Kaprańska 6.

207. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IV wydane przez PMRN we Wrocławiu na nazw. Roman Ciesielski zam. w Krakowie.

208. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa nr W-3499/52 wydane przez Wydz. Komunik. w W-wie w roku 1952 na nazw. Zygmunt Jaśkowski zam. w Gdyni, ul. Warszawska 46/9.

209. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. II nr 0022 wydane przez PMRN we Wrocławiu w roku 1949 na nazw. Jan Rączka zam. we Wrocławiu, ul. Jodłowa 6/5.

210. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. W IIIa nr 0291/51 wydane przez PMRN w Gdyni w roku 1951 na nazw. Urszula Karwacka zam. w Gdyni, ul. Świętojańska 82/8.

211. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa nr 007452 wydane przez PPRN w Szczecinku w roku 1952 na nazw. Zdzisław Czarnocki zam. w Szczecinku, ul. Kaszubska 10.

212. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. II nr 0013/50 wydane przez PPRN w Wałowicach na nazw. Mieczysław Gorosolo zam. w Tarnowie, ul. Skargi 22/7.

213. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa nr 0173 wydane przez PPRN w Zgorzelcu w roku 1952 na nazw. Jan Muzyka zam. w Żarce poczt. Pienisk — pow. Zgorzelec.

214. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa nr 0114/49 wydane przez PPRN w Dzierżoniowie w roku 1949 na nazw. Marian Kiel zam. w Bielawie, ul. Kopernika 16 pow. Dzierżoniów.

215. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. I nr 0022/49 wydane przez PMRN w Zabrze w roku 1949 na nazw. Józef Herlie zam. w Zabrzu, ul. Myśliwska 40.

216. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IV nr 0103/50 wydane przez B. Star. Powiatowe w Katowicach w roku 1950 na nazw. Jerzy Bról zam. w Zabrze-Pawłów, ul. Broła 30a.

217. ZAGUBIONO dowód rejestracyjny, łącznie z koncesją nr T 75242 wydane przez Wydz. Komunik. w W-wie na nazw. Marian Najfeld zam. w W-wie, ul. Odolańska 3a.

218. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa wydane przez PMRN w Lublinie w roku 1952 na nazw. Kazimierz Gieraś zam. w Lublinie, ul. Wesola 34a/1m.

219. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa nr 0625/49 wydane przez PMRN w Chorzowie - Bytom w roku 1949 na nazw. Jerzy Respondek zam. w Chorzowie - Batorym, ul. Mickiewicza 2.

220. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa wydane przez Wydz. Komunik. w roku 1953 na nazw. Zbigniew Włodarski zam. w Łodzi, ul. Łagiewnicka 311.

221. ZAGUBIONO zaświadczenie na koncesję nr 446, oraz prawo jazdy (nr boczny taksówki 446) na nazw. Jan Orysiak zam. w W-wie, ul. Walecznych 28.

222. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa nr 0227/50 wydane przez PMRN w Białymstoku w roku 1950 na nazw. Zygmunt Ogilba zam. w Białymstoku, ul. Antoniakowska 41/1 m.

223. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. II nr 0335/49 na nazw. Władysław Kietczewski zam. w Krakowie, pl. Wolnica 10/8.

224. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa nr 1150/52 wydane przez PMRN we Wrocławiu w roku 1952 na nazw. Bogusław Król zam. we Wrocławiu, ul. Wysoka 7/1.

225. ZAGUBIONO prawo jazdy kat. IIIa nr 0108/53 wydane przez PRN w Wągrowcu w roku 1953 na nazw. Wacław Bemlein zam. w Wapnie —pow. Wągrowiec.

226. SPALONO prawo jazdy kat. II nr 0337/49 wydane przez Zarz. Miejski w Sopocie w roku 1949 na nazw. Antoni Micharezyk zam. w Sopocie ul. Stalina 657.

