

TRANSPORT SPEDYCJA

MIESIĘCZNIK

POŚWIĘCONY EKONOMICE TRANSPORTU

ROK I

WARSZAWA, WRZESIEŃ 1949

Nr 3



SAMOŁOT TURYSTYCZNY POLSKIEJ POWOJENNEJ KONSTRUKCJI „SZPAK — 4”.

TREŚĆ NUMERU: □ ŚWIĘTO LOTNICTWA □ Mgr. K. Rojek — TRANSPORT — WAŻNYM ELEMENTEM GOSPODARKI USPOŁECZNIONEJ □ K. Kołyszko — ETATYZACJA POJAZDÓW MECHANICZNYCH □ J. Chodorowski — RACJONALIZACJA OPAKOWAŃ □ Dr. Z. Klechniowski — NORMY REGULUJĄCE MIĘDZYNARODOWĄ KOMUNIKACJĘ KOLEJOWĄ □ Inż. S. Kiesler — GAZYFIKACJA SAMOCHODÓW □ DZIAŁ INFORMACYJNY □ TRANSPORTOWCY PISZĄ... □ NOTATKI □ ŻEGLUGA, PORTY i SPEDYCJA: Z. Jędrzejowicz — KONFERENCJE ŻEGLUGOWE, A PORTY POLSKIE □ A. Jamor — WOLNY OBSZAR CELNY (WOC) W GDYNI □ St. Płonka — WSPÓŁPRACA SPEDYTORA Z CENTRALĄ HANDLU ZAGR. i BANKIEM □ UBEZPIECZENIA: M. Huget — PRZEDSŁOWIE □ KRONIKA □ DROBNE WIADOMOŚCI □ POCZTA REDAKCJI.

ŚWIĘTO LOTNICTWA

W dniu 4 września, jak zwykle w pierwszą niedzielę tego miesiąca, lotnictwo polskie, a z nim cały naród, obchodzi Święto Lotnictwa. Po raz piąty od chwili wyzwolenia gadźwiączą w tym dniu w Odrodzonej Polsce Ludowej silniki, a nad miastami i wsiami popłyną sznury szybowców, polecą klucze maszyn sportowych, a sunące eskadry zbrojnych polskich formacji lotniczych — pokryją przestworza.

W dniu tym Polska Ludowa pokaże światu swój dorobek lotniczy, pokaże, że lotnictwo, zniszczone doszczętnie barbarzyńską ręką hitlerowskiego najeźdźcy, odrodziło się, że dzięki niezmordowanej energii narodu polskiego, pracy polskiego robotnika i inżyniera, lotnictwo polskie rozwija się. Że polskie niebo nie jest bezbronne, jak było w pamiętnym wrześniu 1939 roku.

Gdy sięgniemy pamięcią wstecz i porównamy stan naszego lotnictwa w roku chociażby 1945 ze stanem obecnym, to musimy przyznać, że możemy pochwalić się znacznym dorobkiem.

Lotnictwo wojskowe, stworzone przy wydatnej pomocy Związku Radzieckiego i jego Armii, stanowi obecnie poważną siłę, wyposażoną w najnowocześniejszy sprzęt bojowy.

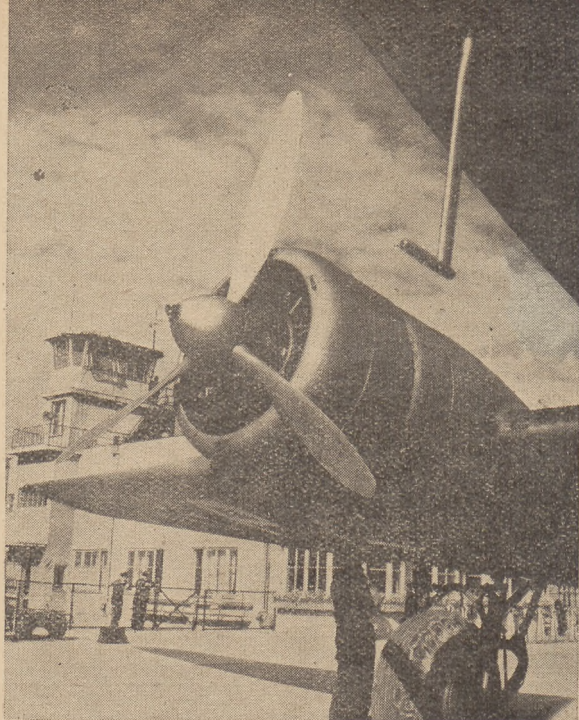
Duży postęp wykazuje również lotnictwo sportowe. Młodzież, zrzeszona w rozsianych po całej Polsce Aeroklubach i szkołach lotniczych, szkoli się w szybownictwie i pilotażu motorowym, dostarczając corocznie nowe zastępy młodych sił lotniczych, które w szeregu zawodów sportowych osiągnęły znaczne sukcesy o znaczeniu międzynarodowym.

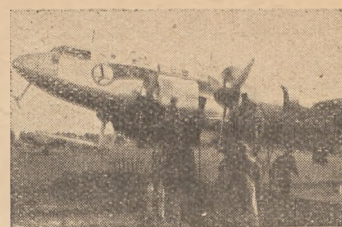
Nie pozostaje również w tyle nasze lotnictwo komunikacyjne. Pracę swą po ostatniej wojnie musiało ono rozpocząć dosłownie od nowa.

Jednak, dzięki niezmordowanej energii pracowników ków polskich linii lotniczych i pomocy w sprzęcie ze strony Armii Radzieckiej i Wojska Polskiego, lotnictwo komunikacyjne zostało uruchomione.

Dążeniem naszego lotnictwa komunikacyjnego jest, aby mogło stać się dla szerokich mas społeczeństwa powszechnym środkiem komunikacji. Idąc po tej linii, stara się ono powiększyć odpowiednio tabor, rozbudować sieć lotniczą, zwiększyć częstotliwość lotów oraz zapewnić przewozom lotniczym jak największą regularność.

Chociaż zrealizowanie tych zamierzeń nastęrcza jeszcze znaczne trudności i wiele jeszcze pozostaje do zrobienia, aby wykonać w pełni zadania, jakie nakłada na lotnictwo komunikacyjne w Polsce Ludowej rozwój życia gospodarczego, to jednak, sądząc z dotychczasowych osiągnięć, możemy wierzyć, że przy energii i pracy pracowników polskich linii lotniczych niedaleki jest już dzień, kiedy i w tej dziedzinie uzyskamy całkowicie zadowalające rezultaty.





Mgr. K. ROJEK (Warszawa)

TRANSPORT — WAŻNYM ELEMENTEM GOSPODARKI USPOŁECZNIONEJ

Ekonomiczna rola transportu polega na eliminowaniu wzgl. zmniejszaniu znaczenia *czynnika przestrzeni* w procesach produkcyjnych i dystrybucyjnych. Aby bowiem mogło dojść do produkcji fabrycznej, a nawet rękodzielniczej, konieczne jest zlokalizowanie w miejscu i w czasie podstawowych elementów produkcji: człowieka, narzędzi i maszyn, oraz materiałów wyjściowych, t. zn. surowców, lub półfabrykatów. Nowoczesna produkcja rolniczo-hodowlana jest również nie do pomyślenia bez uprzedniej dostawy selekcyjnego ziarna siewnego, nawozów naturalnych i sztucznych, narzędzi i maszyn — produkowanych w odległych niejednokrotnie zakładach wytwórczych. Przy tym bogactwa naturalne, będące źródłem podstawowych surowców produkcyjnych, są nierównomiernie rozłożone na powierzchni, bądź pod powierzchnią naszego globu, a niektóre surowce — jak większość rolnohodowlanych — są możliwe do uzyskania w określonych tylko warunkach geograficzno-klimatycznych. Podobne zjawiska obserwować można również w skali jednego kraju, czego przykładem jest zlokalizowanie naszego węgla na Śląsku, czy niemożność uprawy pszenicy na Podkarpaciu. Transport więc umożliwia *zaopatrzenie produkcji*. Bez nowoczesnego transportu nie mogłoby być nowoczesnej, wyspecjalizowanej, wielko-fabrycznej produkcji przemysłowej, ani postępowej produkcji rolnohodowlanej.

Rozwój i specjalizacja produkcji są limitowane nie tylko od strony zaopatrzenia, ale również od strony zbytu. Wielki bowiem zasięg dystrybucji jest uzależniony od sprawnego — t. zn. wygodnego, szybkiego i taniego transportu.

Nie trudno wyciągnąć stąd wniosek, że transport jest poza produkcją jednym z najważniejszych elementów postępowego, nowoczesnego życia gospodarczego każdego zbiorowiska społecznego.

Porównuje się czasem znaczenie transportu dla danego organizmu gospodarczego ze znaczeniem krwioobiegu dla organizmu żywego. W tej ilustracji jest wiele słuszności. Nie jest możliwa zdrowa gospodarka ekonomiczna bez zdrowego transportu. Leczenie chorej gospodarki, ewentualnie rozwój gospodarki zdrowej trzeba m. in. opierać o sprawny transport. Dlatego odbudowę życia gospodarczego

Polski w latach 1944/45 w dużej mierze rozpoczął od odbudowy transportu, dla zapewnienia której powołano nie tylko międzyresortową, specjalną Komisję Rządową, ale której poświęcony również został poważny wysiłek odradzającego się przemysłu.

Planowany rozwój gospodarki ekonomicznej musi iść równolegle, a w wielu przypadkach musi być poprzedzany przez planowany rozwój transportu, którego niedomogi mogłyby stać się czynnikiem hamującym dynamikę wszelkich procesów gospodarczych.

Znaczenie transportu dla danego organizmu gospodarczego szczególnie łatwo obserwować wtedy, gdy od tego organizmu wymaga się wielkiego wysiłku. Takim okresem próby jest wojna. Bez sprawnego transportu niemożliwe jest prowadzenie, a tymbardziej wygranie wojny. Dowiodła tego ostatnia wojna światowa. Jednym z poważnych czynników zwycięstwa Armii Radzieckiej był niewątpliwie sprawny, elastyczny transport. Takim okresem próby jest powojenna odbudowa kraju. Wielkie tempo odbudowy Polski, którego świadkami i uczestnikami jesteśmy wszyscy, nie byłoby możliwe bez sprawnej pracy naszych transportowców, przede wszystkim kolejarzy.

W gospodarce kapitalistycznej, dopóki transport był w rękach osób prywatnych, lub prywatnych towarzystw eksploatacyjnych — stanowił narzędzie wyzysku, a wielokrotnie dezorganizacji życia gospodarczego.

Argumentów dla udowodnienia tej tezy dostarcza nam obficie historia gospodarki kapitalistycznej. Znane są przykłady bezwzględnej walki konkurujących towarzystw kolejowych w St. Zjednoczonych, której koszty pokrywało życie gospodarcze tego kraju, a pośrednio świat pracy. Wiemy, że powodem likwidacji kosztownie inwestowanej żeglugi śródlądowej w Anglii było wykupienie jej przez konkurencyjne towarzystwa kolejowe. Do historii przeszły wyczyny kolejowych potentatów w Kalifornii, którzy, zagwarantowawszy sobie monopol transportowy, wysysali z tego kraju wiele jego sił żywotnych. Walka przedsiębiorstw kolejowych z przewoźnikami samochodowymi w St.

Zjednoczonych bezpośrednio po 1-ej wojnie światowej daje typowe ilustracje dezorganizacji rynku, jako skutku walki konkurencyjnej.

Stosunkowo szybko zrozumiano w przeszłości, że *transport jest dobrem społecznym* i nie może znajdować się w rękach prywatnych. Znalazło to wyraz szczególnie w Europie, gdzie rozpoczęto od ustawowego zagwarantowania wpływu państwa na politykę taryfową przedsiębiorstw kolejowych, a zakończono upaństwowieniem podstawowych środków transportu (kolei i żegluga) prawie we wszystkich krajach, jeszcze w warunkach gospodarki kapitalistycznej. Ostatnio, jak wiemy, nawet zachowała Anglia zdecydowała się na bardziej radykalne posunięcia, podporządkowując transport scentralizowanej gospodarce państwowej.

Ta tendencja społeczno-organizacyjna w transporcie kapitalistycznym, podobnie, jak powszechnie obserwowane zjawisko ograniczania w krajach kapitalistycznych swobody działania przedsiębiorców prywatnych na rzecz scentralizowanej dyspozycji państwa w okresie wojny, lub klęsk żywiołowych, dla uzyskania wielokrotnionych efektów gospodarki ekonomicznej — dowodzą, *nota bene*, w sposób nie do zakwestionowania wyższości gospodarki uspołecznionej nad prywatno-kapitalistyczną.

W gospodarce uspołecznionej ekonomiczne znaczenie transportu jest większe, niż w gospodarce kapitalistycznej. Jeśli gospodarkę uspołecznioną przyrównać do mechanizmu zegarowego, to transport jest tym kółkiem w mechanizmie, które, jeśli nie pracuje precyzyjnie, uniemożliwia precyzyjną pracę całego mechanizmu. Precyzja skoordynowanego zaplanowania i precyzja wykonania planu są fundamentem powodzenia gospodarki uspołecznionej. Gospodarka planowa, walcząc z marnotrawstwem w każdej jego postaci, likwiduje spontaniczną grę sił ekonomicznych. Walka ta objawia się m. in. również w utrzymywaniu stosunkowo niewielkich rezerw materiałowych tak dla produkcji, jak dla rynku konsumcyjnego, przy zagwarantowaniu dla produkcji i konsumpcji zaopatrzenia dostatecznego ilościowo i na czas. Nakłada to szczególne zadania na transport, który nie może zawieść, wywołałoby to bowiem wielokierunkowe zahamowania procesów gospodarczych z wszelkimi płynącymi stąd konsekwencjami. Wszelkie akcje interwencyjne, konieczne dla likwidowania drobniejszych zaburzeń, powstających w organizmie gospodarki uspołecznionej z jakichkolwiek powodów, co jest przy najbardziej nawet precyzyjnej pracy aparatu administracyjnego nie do uniknięcia — wymaga wielkiej operatywności dyspozycyjnego transportu. Stąd wymagania pod adresem transportu: pełna koordynacja w planowaniu i wykonywaniu planów z innymi dziedzinami życia gospodarczego (produkcja, dystrybucja) oraz wielka elastyczność, operatywność i sprawność działania przy równoczesnym utrzymywaniu jak najmniejszych rezerw taborowych i przy maksymalnym, technicznie dopuszczalnym zatrudnieniu posiadanych urządzeń i środków przewozowych.

Gospodarka uspołeczniona stwarza dla transportu szczególnie korzystne możliwości rozwiązań tech-

nicznych, organizacyjnych i ekonomicznych. Wpływają one, jako konsekwencja pełnej, centralnej dyspozycyjności państwa, a objawiają się:

- a) w możliwości eliminacji czynnika marnotrawczej konkurencyjności między posiadaczami środków przewozowych i pomiędzy poszczególnymi środkami przewozowymi (kolej, samochód, żegluga);
- b) w możliwości wprowadzenia w życie praktycznej, zaplanowanej komplementarności środków przewozowych, zgodnej z aktualnymi możliwościami i potrzebami gospodarki narodowej;
- c) w możliwości zastosowania najbardziej właściwych rozwiązań technicznych i organizacyjnych, powodujących uzyskiwanie wybitnie korzystnych warunków ekonomiczno-eksploatacyjnych, znajdujących swój wyraz w wysokich współczynnikach zatrudnienia taboru, w niskim koszcie eksploatacji sprzętu i urządzeń, w zastosowaniu właściwego środka dla wykonania danej usługi przewozowej itp.

Możliwości te nie są dotąd w naszej gospodarce należycie wykorzystane. Gospodarzymy w transporcie w sposób nie całkowicie zgodny z zasadami gospodarki socjalistycznej. To opóźnienie, szkodliwe dla całokształtu naszej gospodarki, musi być szybko usunięte.

Transport w warunkach gospodarki uspołecznionej winien być *ekonomicznie racjonalny*, co oznacza:

- a) ekonomicznie uzasadnione oparcie się na posiadanych urządzeniach i środkach przewozowych,
- b) oparcie planów rozwojowych transportu na specyfice potrzeb przewozowych gospodarki narodowej, z należytym uwzględnieniem naturalnych warunków geograficznych i innych, przy zastosowaniu wszelkich nowoczesnych zdobyczy techniki komunikacyjnej, a to w celu uzyskania przewozów *sprawnych*, t. zn.
 1. wygodnych, dostosowanych do rodzaju przewożonej masy towarowej i wymagań usługobiorcy,
 2. możliwie tanich,
 3. możliwie szybkich,
 4. niezawodnych.

Uzyskanie ekonomicznie racjonalnego transportu w warunkach naszej gospodarki wymaga właściwych kadr transportowców, zarówno techników, jak ekonomistów, tak planistów, jak eksploatorów.

Istniejące u nas braki kadr musimy szybko uzupełnić, inaczej bowiem stanimy wobec potencjalnej groźby wytworzenia się transportowego „wąskiego gardła”.

Obserwuje się w naszej gospodarce pewne neglizmowanie spraw transportowych, jeśli chodzi o potrzebę skoordynowanego planowania oraz wykonywania planów, szczególnie w kierowniczym terenie aparacie przemysłu i handlu. Zjawisko to jest prawdopodobnie wywołane faktem, że w naszej gospodarce powojennej transport nigdy nie był, poza krótkim okresem 1944-45, technicznym „wąskim gardłem” naszego życia gospodarczego.

Odbudowę kolei i motoryzacji uzyskaliśmy kosztem wielkiego wysiłku. W transporcie wciąż jeszcze tkwi źródło olbrzymich marnotrawstw. Transport wciąż jeszcze jest źródłem poważnych obciążeń dla skarbu Państwa. Musimy więc jak najszybciej uzyskać transport ekonomicznie racjonalny, do czego w pierwszym rzędzie pomogą:

- a) większe, niż obecnie, interesowanie się i znajomość spraw transportu wśród kierowniczego aparatu usługobiorczego,
- b) bardziej szerokie planowanie transportu oraz udoskonalenie metod planowania, szczególnie w zakresie koordynacji planowania transportu i innych dziedzin naszego życia gospodarczego,

- c) pogłębienie współpracy wykonawczej między usługobiorcami i usługodawcami, t. zn. głównie między przemysłem i handlem, a przedsiębiorstwami przewozów publicznych,
- d) likwidacja marnotrawstw eksploatacyjno-technicznych w gospodarce sprzętem transportowym.

Należy oczekiwać, że miesięcznik „Transport i Spedycja“, przy żywej współpracy transportowców, pracujących w terenie, odegra poważną rolę przy usuwaniu wyżej wspomnianych niedociągnięć oraz przy realizowaniu zadań, oczekujących nasz społeczniony transport.

K. KOŁYSZKO (Warszawa)

ETATYZACJA POJAZDÓW MECHANICZNYCH

Dla sprawnego funkcjonowania poszczególnych komórek gospodarki narodowej konieczne jest posiadanie przez nie odpowiedniego parku pojazdów mechanicznych. Nikt oczywiście nie może negować samej potrzeby utrzymania pojazdów mechanicznych w aparacie państwowym, samorządowym, bądź spółdzielczym. Powstaje natomiast pytanie, w jakiej ilości i na jakich podstawach oprzeć ich rozdzielanie między komórkami zróżnicowanego organizmu państwowego. Aby ilostan pojazdów mechanicznych był celowo i oszczędnie zaplanowany, należy przyjąć jakąś metodę stwierdzania konieczności posiadania przez daną jednostkę organizacyjną pojazdu mechanicznego. Tę rolę winna spełniać etatyzacja pojazdów mechanicznych.

Próbując zdefiniować pojęcie etatyzacji pojazdów mechanicznych możemy powiedzieć, że jest to planowe ustalanie ilości i rodzaju pojazdów mechanicznych, niezbędnych dla zaspokojenia potrzeb transportowo-przewozowych danej jednostki organizacyjnej przy uwzględnieniu ustalonych zasad współpracy między jednostkami organizacyjnymi (urzędami, przedsiębiorstwami, bądź zakładami), a przedsiębiorstwami przewozów publicznych i zarobkowych (P.K.P., Żegluga Państwowa, P.K.S., Hartwig, Spedytor). Mamy tu na myśli zarówno przewozy towarowe, jak i osobowe.

Przystępując do omówienia zasad etatyzacji pojazdów mechanicznych należy zagadnienie to ująć w stosunku do dwóch systemów merytorycznie zbliżonych, formalnie różnych.

Pierwszy system dotyczy gospodarki samochodami, które są w użytkowaniu władz, urzędów, zakładów i instytucji, których etaty objęte są załącznikami do Ustawy Skarbowej.

Drugi system obejmować będzie szeroki wachlarz przedsiębiorstw uspołeczniionych, odmiennie powiązanych z budżetem państwowym. W tej grupie znajdzie się również spółdzielczość. Najpoważniejszą grupą spośród wyżej wspomnianych będą

przedsiębiorstwa pracujące na rachunkach gospodarczych budżetu i rozliczające się z budżetem zbiorczo, a więc wszystkie przedsiębiorstwa podlegające byłemu Ministerstwu Przemysłu i Handlu.

Omawiając pierwszy system należy stwierdzić, że znalazł on już swoje formalne rozwiązanie w tym, iż etaty samochodowe są ustalane corocznie i wchodzi do Ustawy Skarbowej. Opracowaniem ich zajmuje się Komisja dla Spraw Etatów Samochodowych przy Prezydium Rady Ministrów, która w formie projektu przedkłada wnioski etatowe Ministrowi Skarbu. Minister Skarbu przedkłada organom ustawodawczym zestawienie etatów pojazdów mechanicznych w formie załącznika do Ustawy Skarbowej. Z chwilą uchwalenia budżetu przez Sejm, etaty pojazdów mechanicznych stają się obowiązujące i dają cyfrowy obraz etatów samochodowych przewidzianych dla poszczególnych resortów. W Ustawie Skarbowej, w dziale poświęconym zasadom wykonywania budżetu, jest mowa o możliwości zwiększenia ilości etatów z rezerwy, która np. w roku bieżącym wynosi 300 pojazdów mechanicznych. Dopuszczalne jest to w przypadkach, gdy nowe przepisy prawne nakładają na dany resort nowe obowiązki, lub też, jeśli takie zwiększenie etatów spowoduje wydatne zwiększenie dochodów Skarbu Państwa. W przypadku likwidacji, lub ograniczenia działalności instytucji w ciągu roku budżetowego etaty pojazdów mechanicznych tych jednostek przechodzą do rezerwy etatowej. W ten sposób Rząd jest upoważniony do eksploatacji, w zakresie administracji państwowej, określonej liczby samochodów osobowych, ciężarowych i motocykli, zgodnie z zatwierdzonym zestawieniem etatów pojazdów mechanicznych.

Inaczej rzecz wygląda na odcinku przedsiębiorstw, gdzie ustalenie etatów pojazdów mechanicznych nie znalazło jednolitego ujęcia. Chcąc dać obraz dotychczasowej etatyzacji pojazdów mechanicznych w przedsiębiorstwach, podległych byłemu Ministerstwu Przemysłu i Handlu, należy po-

wiedzieć, że rok 1948 zapoczątkował prace w tym kierunku. Departament Planowania M. P. i H. dla przeprowadzenia etatyzacji parku pojazdów mechanicznych w aparacie M. P. i H. zlecił Centralnym Zarządom Przemysłu, Centralom Handlowym i wyodrębnionym przedsiębiorstwom opracowanie szczegółowo uzasadnionych wniosków etatyzacyjnych oraz zasad, na podstawie których zaprojektowano etaty. Wnioski miały obejmować wszystkie komórki organizacyjne, a więc fabryki, zakłady i przedsiębiorstwa podporządkowane nadzorującym jednostkom, którymi w większości przypadków były Zjednoczenia. Wnioski etatyzacyjne i uzasadnienia winny były określać nie tylko ilość potrzebnych pojazdów, lecz również pożądane marki wozów, oraz winny były podawać przyczyny, dla których te właśnie marki są szczególnie potrzebne. Po nadesłaniu, wnioski takie były przedyskutowane na wspólnych posiedzeniach przedstawicieli Departamentu Planowania M. P. i H. i poszczególnych zainteresowanych jednostek organizacyjnych, w celu ostatecznego oświetlenia materiałów zebranych dla etatyzacji. Wnioski etatowe ze wszystkich jednostek podległych M. P. i H. zostały w formie zbiorczej, po dokładnym ich przeanalizowaniu i uzasadnionym okrojeniu, zatwierdzone przez Ministra Przemysłu i Handlu, stając się w ten sposób obowiązującymi etatami.

Objęły one swoim zasięgiem:

1. Centralne Zarządy Przemysłu,
2. Centrale Handlowe,
3. Centrale Importowo - Eksportowe,
4. Urzędy podległe M. P. i H.,
5. Przedsiębiorstwa Państwowe wydzielone,
6. Instytuty Naukowo - Badawcze,
7. Przemysł Miejskowy,
8. Szkolnictwo Zawodowe.

Zatwierdzone na rok 1948 etaty, po raz pierwszy ustalone, przesłane zostały do wyżej wyszczególnionych jednostek dla dokonania rewizji ilości etatów i dokładniejszej specyfikacji w rodzajach pojazdów i grupach tonażowych.

Doświadczenie spowodowało, że formularz wniosku etatowego opracowany na rok 1949 uwzględnił samochody osobowe z podziałem na grupy: „F” (funkcyjne) i „D” (dyspozycyjne); samochody ciężarowe obejmowały; samochody dostawcze 0,5 tony, półciężarowe 0,5 — 1 tony, ciężarowe małe 1 — 2 tony, ciężarowe średnie 2,5 — 5 ton, ciężarowe duże 5 — 12 ton, oraz samochody ciężarowe ze specjalnym nadwoziem, np. cysterny, chłodnie itp. Osobno potraktowano tego rodzaju samochody specjalne, jak: sanitarne, pożarnicze itp. Dalszą grupą były ciągniki drogowe i przyczepy, a wreszcie motocykle z wózkiem i bez wózka. Przy opracowaniu wyżej wymienionej specyfikacji należało wziąć pod uwagę konieczność zgodności między przewidywanymi rodzajami etatowych pojazdów dla poszczególnych użytkowników, a rodzajem usług, jakie dany pojazd ma wykonać dla użytkownika.

Obecnie należałoby omówić sposób i zasady, jakie winny znaleźć zastosowanie przy opracowy-

waniu etatów pojazdów mechanicznych w przedsiębiorstwach państwowych na rok 1950, jak również uzasadnić konieczność ich powiązania z rozdziałem pojazdów mechanicznych.

Etatyzacja pojazdów mechanicznych jest jednym z narzędzi polityki władz centralnych w zakresie transportu. Podstawą tej polityki jest przeświadczenie, że w warunkach gospodarki planowej tabor samochodowy musi być najbardziej celowo, wydajnie i ekonomicznie eksploatowany przez instytucje wyspecjalizowane, dla których wykonywanie usług transportowo - spedycyjnych jest podstawą ich działalności. W poszczególnych przedsiębiorstwach państwowych produkcyjnych, handlowych, usługowych, lub innych winien w przyszłości pozostać jedynie tabor ciężarowy do przewozów gospodarczych i przewozów o charakterze specjalnym (np. przewóz ryb, mięsa, mleka, pieczywa, kolportaż prasy, rozwózka poczty itp.). Znalazło to zresztą swój wyraz w okólniku Prezesa Rady Ministrów Nr 27 w sprawie używania ciężarowych pojazdów mechanicznych.

Etatyzacja pojazdów mechanicznych winna być podstawą planowego zaopatrzenia jednostek organizacyjnych w tabor, znajdującego swój wyraz w rozdzielnictwie.

Etatyzacja pojazdów mechanicznych winna iść po linii jak najdalej zaplanowanych oszczędności w zakresie transportu towarów i przewozu osób.

Należy przyjąć, że etaty pojazdów mechanicznych w przedsiębiorstwach i zakładach winny być opracowane przez każdą jednostkę organizacyjną, posiadającą, bądź to przewidującą posiadanie taboru samochodowego. Oczywiście jest, że zaproponowane etaty winny trafić z kolei do komórki nadrzędnej, gdzie będą podlegały wtórnemu rozpatrzeniu i po uzgodnieniu będą w formie zbiorczej przesyłane do właściwych Ministerstw, które po zrewidowaniu skierują zestawienie etatów pojazdów mechanicznych z ostatecznymi wnioskami do Państwowej Komisji Planowania Gospodarczego celem zatwierdzenia.

Reasumując nasze rozważania możemy ustalić, że wytyczne dla opracowania etatyzacji pojazdów mechanicznych na rok 1950 dla jednostek organizacyjnych, nie finansowanych przez budżet państwowy, winny wyglądać następująco:

1. Ustalenie wysokości etatów na tabor własny winno być oparte o zadania przewozowe przewidziane przez plany transportowe do wykonania we własnym zakresie. Należy wziąć pod uwagę jak najbardziej racjonalne wykorzystanie dostępnych środków i urządzeń przewozów publicznych i zarobkowych.
2. Komórka transportu, kierująca gospodarką samochodową, przy ustalaniu etatów winna ściśle uzgodnić ich wysokość z komórką finansową i inwestycyjną. Jest to ważnym czynnikiem dla planu finansowego (koszty utrzymania taboru, naprawy), oraz dla planu inwestycyjnego (zakup nowego i regenerowanego taboru dla pokrycia niedoboru w ramach ustalonych etatów). Sprawa ta nie zawsze jest ściśle

- przestrzegana i stąd w wielu przypadkach wpływa nierealne ustalenie wysokości etatów.
3. Etaty pojazdów mechanicznych winny zawierać dokładne specyfikacje taboru w grupach tonażowych, rodzajach urządzeń specjalnych, wozach terenowych itp. przy uwzględnieniu samochodów typowych i nietypowych.
 4. Dla ułatwienia rozdzielnictwa na szczeblu najwyższym, winna być ustalona hierarchia potrzeb dla pokrycia etatów tam, gdzie ze względów gospodarczo-ekonomicznych jest to szczególnie pilne i nieodzowne.
 5. Etaty winny obejmować nie tylko tabor, który jest rozdzielany na zasadzie reglamentacji (samochody, ciągniki itp.), lecz również i inny sprzęt transportowy (przyczepy, motocykle).
 6. Przy ustalaniu wysokości etatów na samochody osobowe należy wziąć pod uwagę:
 - a) służbowy samochód osobowy winien zapewnić łączność i komunikację dla zapewnienia ciągłości w pracy danej jednostki organizacyjnej w tych przypadkach, gdy ta komunikacja nie może być należycie zagwarantowana przez publiczne środki przewozu osób. Należy ograniczyć do minimum etaty w instytucjach, mających swą siedzibę i teren operacyjny w rejonach obfitujących w sieć publicznych środków przewozowych (tramwaje, autobusy, taksówki itp.);
 - b) ilość personelu, który jest potencjalnym użytkownikiem samochodów osobowych, a którego charakter pracy wymaga użycia pojazdów;
 - c) ilość punktów i średnią odległość wyjazdu (promień działania) do miejsca siedziby instytucji, z którymi należy utrzymywać stały kontakt;
 - d) częstotliwość stałych objazdów i jazd po mieście (podróże inspekcyjno-kontrolne, interwencje itp.).

7. Przy ustalaniu wysokości etatów na samochody ciężarowe należy wziąć pod uwagę:

- a) miejscowe warunki przewozowe, tj. sieć placówek i zdolności przewozowe PKS;
- b) wytypowanie przewozów możliwych do przejęcia przez przewoźników z dokładnym ich ustaleniem według rodzajów, ilości i okresów;
- c) określenie przewozów, które nie mogą być zlecone przewoźnikom. Będą tu należały: przewozy gospodarcze danej jednostki organizacyjnej, przewozy towarów łatwo psujących się (ryby, jajka itp.), towarów bardzo cennych (futra itp.), przewozy specjalne (płyny, padlina itp.);
- d) położenie zakładów i ich zaopatrzenie w urządzenia pomocnicze dla transportu. Będą tu wchodziły w grę: odległości od stacji załadowniczych, bocznice, rampy, magazyny, dźwigi itp.;
- e) ustalenie przydatności przewozowej taboru w stosunku do podstawowych artykułów przewożonych samochodami ze względu na specyficzność i różnorodność masy przewożonej: wielotonowe, pojemne — ze względu na małą wagę, a dużą objętość masy towarowej (meble, kartony z obuwem itp.), furgony cysterny, chłdnice itp.

Powyżej naszkicowany fragmentaryczny przegląd zagadnień związanych z etatyzacją pojazdów mechanicznych przede wszystkim w przedsiębiorstwach nie objętych budżetem państwowym wskazuje na trudności, które należy pokonać, aby etatyzacja pojazdów mechanicznych stała się narzędziem uporządkowania transportu samochodowego w taborach własnych przedsiębiorstw nietransportowych.

J. CHODOROWSKI (Warszawa)

RACJONALIZACJA OPAKOWAŃ

Zanim zostaną przekształcone w wyroby gotowe i zanim dostaną się do obrotu towarowego, surowce przechodzą, jak wiemy, przez szereg procesów produkcyjnych, wykonywanych niekiedy w b. ciężkich warunkach i z dużym nakładem sił i środków.

Gdybyśmy jednak porównali *wyprodukowaną* masę towarową z masą, którą *zużyto* na cele inwestycyjne, lub konsumcyjne, to stwierdzilibyśmy dość znaczną nieraz różnicę ilościową.

Powstaje ona częściowo wskutek tworzenia zapasów towarowych, przeznaczonych na zaspakajanie przyszłych potrzeb inwestycyjnych, względnie konsumcyjnych, ale także wskutek powstawania ubytków towarowych. O ile tworzenie uzasadnionych rezerw towarowych jest gospodarczo celowe,

o tyle zjawisko nieuzasadnionych i nie spowodowanych siłą wyższą ubytków towarowych jest objawem szkodliwym. Jest ono najgorszą formą marnotrawstwa towarowego, które należy zwalczać na każdym kroku. Powstawanie ubytków towarowych jest zaprzepaszczeniem wyników pracy niekiedy całego łańcucha pracowników, biorących bezpośredni, lub pośredni udział w wydobywaniu surowców i przetwarzaniu ich na wyroby gotowe. Marnotrawstwo to obniża ponadto zdolność zaspakajania potrzeb przez szerokie rzesze konsumentów.

W serii artykułów, zamieszczonych na łamach „Tygodnika Handlowego“^{*)}, wskazałem na liczne

^{*)} J. Chodorowski: Potrzeba systemu oszczędzania w handlu towarowym. Tyg. Handl. Nr. 17, 18 i 19/20, 1949.

źródła marnotrawstwa w naszym handlu towarowym oraz przedstawiłem niektóre środki i metody zwalczania tego zjawiska, szkodliwego tak pod względem społecznym, jak i gospodarczym.

W artykule zamieszczonym w Nr 18 „Tygodnika” wykazałem, że jednym ze środków zwalczania marnotrawstwa towarowego jest racjonalne opakowanie.

W artykule niniejszym zamierzam rozwinąć poruszony przeze mnie temat w tym przekonaniu, że może on wzbudzić zainteresowanie czytelników i zachęcić ich do pracy nad racjonalizacją opakowań w kraju.

Każdy towar ulega zmianom wskutek oddziaływania takich czynników zewnętrznych, jak wilgoć, temperatura, światło itp. Wskutek oddziaływania tych czynników towar niewłaściwie opakowany może stracić jedną, lub kilka ze swych cech pobocznych, lub zasadniczych, stając się mniej użytecznym, a nawet całkowicie bezużytecznym.

Wobec tego zasadniczym zadaniem opakowania jest zabezpieczenie towaru przed niepożądanymi zmianami, które obniżają jego użyteczność, a przez to samo jego wartość.

Zbadanie stosowanych obecnie opakowań towarowych pod względem ich odporności na wymienione wpływy zewnętrzne, stwierdzenie istniejących wad i usterek, zaprojektowanie nowych, lepszych opakowań, ich wykonanie i stosowanie może być źródłem bardzo dużych oszczędności.

Obok destrukcyjnych wpływów atmosferycznych niekiedy ujemnie oddziałują na towar i jego opakowanie wstrząsy, uderzenia i inne podobne zjawiska, które zachodzą podczas przewożenia i przenoszenia towarów. Marnotrawstwo towarów może być poważnie zmniejszone, jeżeli będzie przeprowadzona należyta selekcja materiałów opakunkowych, jeżeli kształt i wymiar opakowania będzie wynikiem badań i prób, a ponadto, jeżeli będą stosowane dodatkowe zabezpieczenia oraz materiały pomocnicze, neutralizujące wstrząsy i uderzenia.

Szczególnie duże straty i szkody mogą powstać wskutek lekceważenia istniejących przepisów z zakresu opakowania i przewożenia materiałów wybuchowych, żrących i łatwopalnych.

Znaczne szkody i straty wynikają również wskutek stosowania niewłaściwych opakowań do towarów powszechnego użytku, a zwłaszcza artykułów spożywczych. Do opakowań tego rodzaju zaliczyć należy przede wszystkim makulaturę, zawierającą często skupiska groźnych bakterii chorobotwórczych, narażających nabywców towarów na utratę zdrowia, a nawet śmierć.

Niewłaściwa selekcja materiałów używanych do opakowań może powodować ponadto powstawanie ubytków towarowych wskutek ścisłego przylegania towaru do opakowania, wsiąkania w opakowanie, lub wysiśnięcia z opakowania.

Dokładna selekcja materiałów opakunkowych oparta na wynikach badań tych materiałów, np. pod względem nasiąkalności wodą, stopnia przepuszczalności pary wodnej i gazów, odporności na tłuszcze i oleje, odporności na kwasy i alkalia, wy-

trzymałości na zawijanie itd. może poważnie zmniejszyć manko towarowe.

Przy projektowaniu nowych opakowań niezależnie od wymienionych już czynników należy wziąć pod uwagę następujące:

a) *Właściwe dozowanie towarów*, czyli ustalenie optymalnej ilości towarów znajdujących się w określonym opakowaniu. Przy dozowaniu towarów należy pamiętać przede wszystkim o wymaganiach odbiorców. Zbyt mała, lub zbyt wielka ilość towarów, mieszcząca się w określonym opakowaniu, wywołać może niezadowolenie odbiorcy i może być przyczyną marnotrawstwa towarowego.

b) *Łatwość magazynowania towarów oraz ich kontrola*. Dobrze pomyślane i zrealizowane opakowanie towarowe winno ułatwiać składowanie towarów w magazynach, ich przyjmowanie i wydawanie, a ponadto inwentaryzację i obsługę odbiorców.

c) *Wygląd zewnętrzny*. Estetyczny wygląd opakowania wywiera, jak wiemy, duży wpływ na decyzję kupna towaru. W państwach kapitalistycznych opakowanie towarowe jest narzędziem walki konkurencyjnej pomiędzy przemysłowcami i kupcami. Wprowadza ono bardzo często w błąd odbiorcę, mniemającego, że w kosztownym opakowaniu znajdzie równie wartościowy towar. Marnotrawstwo materiałów oraz środków pieniężnych na kosztowne opakowanie nie powinno mieć miejsca w naszym kraju, gdzie każdy nawet najmniejszy wydatek na cele produkcyjne i dystrybucyjne powinien być społecznie i gospodarczo uzasadniony. Z tego nie wynika bynajmniej, że nie powinniśmy dbać o stronę estetyczną opakowań, jak również, że estetyczne opakowanie musi być kosztowne. Nasi artyści plastycy zdołają na pewno rozwiązać należycie stronę estetyczną opakowań towarowych. o ile powoła się ich do tej pracy w szerszym zakresie, niż to było dotychczas. Szczególnie duży nacisk należy położyć na stronę zewnętrzną opakowań towarów eksportowanych. Na rynkach obcych nasz towar powinien nie tylko wytrzymać konkurencję z miejscowymi producentami i importerami pod względem zewnętrznym, ale nadto powinien stale podtrzymywać i zwiększać wagę napisu „Made in Poland”.

d) *Używanie surowców krajowych do opakowań*. W projektowaniu nowych opakowań oraz wprowadzaniu zmian do opakowań już stosowanych bardzo istotną sprawą jest posługiwanie się surowcami krajowymi; szczególną uwagę należy tutaj zwrócić na oszczędne gospodarowanie tymi surowcami, których w nadmiarze nie mamy.

e) *Ciężar opakowań*. W opracowywaniu projektów opakowań towarów eksportowych sprawą dużej wagi jest ciężar opakowań. Wywiera on duży wpływ na kształtowanie się opłat przewozowych oraz sumy opłat celnych, pobieranych przez te państwa, które stosują opłaty na podstawie wagi towaru.

Z powyższych wywodów, które bynajmniej nie wyczerpują zagadnienia i nie są uszeregowane według ich ważności, wynika, że zagadnienie należytego rozwiązania sprawy opakowań nie jest łatwe.

Jeżeli zważymy ponadto, że niemal każdy towar, a mamy ich setki tysięcy, posiada swe cechy indywidualne pod względem rodzaju, wielkości, wagi, wartości itd., że przeznaczony jest dla różnych odbiorców, stawiających często odrębne wymagania, że miejsca przeznaczenia przesyłek towarowych są również bardzo zróżniczkowane, że wreszcie warunki klimatyczne w czasie transportu i w miejscach przeznaczenia towarów nie są przecież jednakowe, a przy projektowaniu opakowań należy uwzględnić wszystkie wymienione czynniki — to sprawa właściwego rozwiązania problemu opakowań skomplikuje się jeszcze bardziej.

Jeżeli zechcemy należycie rozwiązać w kraju sprawę opakowań towarowych — to musimy przede wszystkim wytworzyć takie warunki, w których sprawa opakowań nie byłaby uważana za drugorzędną i nie była powierzana przygodnym pracownikom. Zagadnienie opakowań towarowych znajdzie, moim zdaniem, należyte rozwiązanie wówczas, gdy stanie się ono przedmiotem zainteresowania szerokich mas pracujących i masowego ruchu nowatorskiego.

Duży wpływ na ukształtowanie się sprawy racjonalizacji opakowań towarowych na rynku wewnętrznym mogą wywrzeć ponadto organizacje kobiece z Ligą Kobiet na czele. Organizacje te są bowiem w stanie dać właściwe wskazania dla przedsiębiorstw, produkujących m. in. towary masowej konsumpcji. Racjonalne opakowanie towarów może przyczynić się do usprawnienia gospodarstwa domowego i zaoszczędzić dużo czasu kobiecie, która najczęściej to gospodarstwo prowadzi. Ponieważ kobieta dzisiejsza pracuje zawodowo na równi z mężczyzną, a ponadto bierze czynny udział w pracy społecznej, przeto sprawa oszczędności czasu w prowadzeniu gospodarstwa domowego nabiera dzisiaj specjalnego znaczenia.

Niezależnie od tego sprawą opakowań należałoby zainteresować świat nauki i powołać do życia wzorem ZSRR, Czechosłowacji, Węgier, Francji, Anglii oraz Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej

ośrodek naukowo-badawczy opakowań. Nazwijmy go Instytutem Racjonalizacji Opakowań. Głównym jego zadaniem byłoby opracowanie projektów opakowań dla potrzeb naszego przemysłu i handlu. Obok tego projektowany Instytut winien się zająć badaniem stosowanych obecnie opakowań pod względem ich gospodarczej przydatności, badaniem materiałów opakunkowych pod względem celowości ich używania i przydatności do opakowania towarów, wreszcie badaniem zewnętrznej formy opakowań oraz etykietowania towarów.

Dalszymi pracami Instytutu byłoby projektowanie tworzyw i norm opakunkowych, zatwierdzanych następnie przez Polski Komitet Normalizacyjny, przygotowywanie projektów norm prawnych w zakresie opakowań, gromadzenie literatury zawodowej, wreszcie wzorem m. in. Szwajcarii wydawanie periodyku, poświęconego sprawie racjonalizacji opakowań.

Recz jasna, że powołanie do życia takiego Instytutu będzie wymagało nie małych kosztów. W Instytucie takim winny się znaleźć liczne urządzenia i przyrządy, służące m. in. do badania wytrzymałości opakowań oraz materiałów używanych do opakowań, pomieszczenia klimatyzacyjne, laboratoria technologiczne i analityczne, warsztaty, pracownie artystyczne itp. W Instytucie obok sił naukowych winni pracować technolodzy, chemicy, artyści plastycy oraz wykwalifikowani rzemieślnicy i pracownicy przemysłu.

Koszty związane z powołaniem do życia Instytutu Racjonalizacji Opakowań nie powinny jednak nas przerażać, ponieważ działalność takiego Instytutu nawet w krótkim czasie może poważnie zmniejszyć marnotrawstwo towarowe, zaoszczędzić poważne ilości kosztownych nieraz surowców, używanych do obecnych opakowań oraz ułatwić lokowanie naszych towarów na rynkach zagranicznych.

O d R e d a k c j i: Powołanie Instytutu Racjonalizacji Opakowań weszło już na drogę praktycznej realizacji.

Dr. Z. KLECHNIEWSKI (Warszawa)

NORMY REGULUJĄCE MIĘDZYNARODOWĄ KOMUNIKACJĘ KOLEJOWĄ

Komunikacje międzynarodowe są dokonywane na drogach lądowych, wodnych i powietrznych. Komunikacje lądowe są dwojakiego rodzaju i dwojakiego rodzaju są komunikacje wodne. Lądowe wykonywane są bowiem na drogach żelaznych i t. zw. kołowych, a wodne na morzach i rzekach, czyli na t. zw. drogach wodnych śródlądowych.

Międzynarodowe komunikacje są uregulowane dwu, lub wielostronnymi umowami międzynarodowymi, które zawierają techniczne i gospodarcze normy ruchu.

Dla umożliwienia międzynarodowego ruchu kolejowego pod względem technicznym służy w pierwszym rzędzie międzypaństwowe porozumienie o jednolitości technicznej dróg i materiału kolejowego z 15. 5. 1886 r., w r. 1907 zmodyfikowane i uzupełnione w r. 1912. Umowa ustaliła techniczne warunki ruchu, dotyczące szerokości toru, budowy taboru, to jest wagonów i parowozów (głównie wagonów, bo parowozy (zasadniczo) nie przekraczają stacji granicznych) itp. Osobne porozumienie, także z roku 1886, dotyczyło sposobu zamykania wagonów,

przechodzących przez komorę celną. Nie wiążą one krajów, w których jest inna szerokość torów, jak np. w ZSRR i Hiszpanii. Na granicy tych krajów musi być dokonana zmiana wagonów, czyli *przeładunek*.

Komunikacja bezprzeładunkowa w tych samych wagonach między kolejami o różnej szerokości torów, wymagająca *zmiany osi*, t. zw. *zestawów kołowych*, na których spoczywają pudła wagonowe, bywa normowana osobnymi umowami. Specjalne urządzenia dla zmiany osi istniały na dawnej granicy polsko-rosyjskiej (w 2 stacjach granicznych), ale tylko dla ruchu towarowego. Za czasów carskich biegły poza granice Rosji na zmienianych osiach specjalne salonki carskiego pociągu. Do połączenia kontynentu z bliskimi krajami zamorskimi służą statki, zaopatrzone w tory kolejowe, t. zw. promy, których użycie opiera się także na osobnych umowach. Polskę ze Szwecją łączy prom w miejscowości zwanej Odra-Port w Polsce, a w Szwecji Trelleborg; podobny prom łączy Niemcy ze Szwecją, Danię ze Szwecją i Anglię z kontynentem.

Od roku 1929 łączyła Polskę z U.S.A. przez pewien czas umowa, normująca komunikację kombinowaną kolejowo-morską między Polską, a USA. Umowę tę zawarł polski Minister Komunikacji z Towarzystwem *American Scantic Line*. Dokument przewoźowy używany w tej komunikacji składał się z 3 części. I część zawierała treść listu przewozowego kolei amerykańskich, II — treść konosamentu linii okrętowej, a III — treść listu przewozowego P.K.P.

Warunki przekraczania granicy przez wagony i warunki używania wagonów na obcych liniach normują 2 Regulaminy o wzajemnym używaniu wagonów. Regulamin dla wagonów towarowych zwany jest w skrócie *R.I.V.*, a dla wagonów osobowych *R.I.C.* Układy te nie są umowami międzypaństwowymi, lecz układami Zarządów Kolejowych. Zawierają przepisy o załadowywaniu i naprawie uszkodzonych wagonów, o odszkodowaniu za uszkodzone wagony na obcych liniach, o t. zw. czynszu wagonowym za ich przetrzymywanie, lub pożyczanie itp. Za przebieg wagonów nie opłaca się stawek taryf kolejowych, chyba, że same stanowią towar, lub biegną w obu kierunkach w stanie próżnym. Oba Regulaminy poddawane bywają rewizji co kilka lat. Przed ostatnią wojną rewizja odbyła się w Stockholmie (w r. 1935), a po wojnie w Oslo i Kopenhadze (w r. 1948). Przed ostatnią wojną światową redagowano je w języku francuskim, niemieckim i włoskim, a po wojnie także w rosyjskim, ale prawo tworzą tylko trzy pierwsze języki. Rosyjski język został dopuszczony przez wzgląd na Radziecką Strefę Okupacji Niemiec, gdzie oba Regulaminy działają. Układy te jednak nie wiążą ZSRR. Warunki przekraczania granicy i współużywania wagonów w komunikacji z ZSRR normują osobne umowy.

Tor i wagon stanowią ważne elementy komunikacji, ale nie wystarczają dla wszczęcia ruchu. Z tej przyczyny koleje uzgadniać muszą rozkłady jazdy pociągów tak towarowych, jak i osobowych, na specjalnych konferencjach. Konferencje takie odbywają się corocznie. W roku 1948 odbyła się europejska konferencja rozkładów jazdy pociągów

osobowych w Krakowie i połączona była z wielu imprezami natury krajoznawczej i artystycznej.

Porozumienia co do tego, przez jakie odcinki i stacje graniczne ma być dokonywany ruch między krajami sąsiadującymi ze sobą, czyli między stacjami, otwartymi dla ruchu międzynarodowego, ujęte bywają w międzypaństwowych konwencjach wzajemnej komunikacji kolejowej państw, sąsiadujących ze sobą. Dnia 9.12.1923 r. podpisana została w Genewie Konwencja i Statut o tzw. ustroju międzynarodowym kolei żelaznych, ważna od 6.4.1928 r. i ogłoszona w Dz. U. RP. Nr. 73 z 1928 r., która zawiera wzorcowe przepisy dla takich umów. Polska stworzyła jednak własny typ, którego używała w praktyce własnej. Konwencje o wzajemnej komunikacji kolejowej obejmują zarazem warunki rewizji celnej oraz paszportowej, a także przewóz poczty i tranzyt do krajów trzecich. W 1921 roku podpisana została w Barcelonie specjalna Konwencja i Statut o wolności tranzytu, ważna od 7. 1. 1925 i ogłoszona w Dz. U. RP. z 1925 r. pod Nr. 34. Konwencja ta miała na celu usunięcie utrudnień tranzytowych na kolejach. Przez tranzyt rozumie się w tym przypadku ruch z jednego kraju do trzeciego poprzez kraje leżące między nimi.

W uzupełnieniu i na podstawie międzypaństwowej Konwencji o wzajemnej komunikacji kolejowej Zarządy Kolejowe zawierają dla każdego granicznego punktu przejścia osobne umowy graniczne. Stacje odnośne nazywane bywają granicznymi, albo łącznymi, lub wspólnymi, w zależności od tego, do czego służą. Jeśli służą tylko do przyjmowania obcych pociągów i ekspediowania własnych, a więc przez obustronnych funkcjonariuszy dokonywane są tylko funkcje ruchowe, wówczas nazywane bywają granicznymi. Jeśli zaś funkcje kas biletowych i ekspedycji towarowej, t. j. służba handlowa, bywa wykonywana na tej samej stacji, wówczas nazywamy stacje takie łącznymi, lub wspólnymi. Wspólnota jest jednak dopiero wówczas pełna, gdy także rewizje celne i paszportowe odbywają się na tej samej stacji. Obie strony oszczędzają budowę 2 stacji osobowych po obu stronach tego samego przejścia kolejowego, otwartego dla ruchu i dlatego ponoszą wówczas całość kosztów owych stacji według umówionego klucza.

Ruch kolejowy przygraniczny podlega pod względem celnym i paszportowym przepisom umów międzypaństwowych o t. zw. małym ruchu granicznym. Dla tranzytu przez kraj cudzy dla połączenia jednej części państwa z drugą częścią tego samego państwa bywają zawierane umowy kolejowe, które zawierają ułatwienia szczególne i dlatego tranzytów nazywamy tranzytem uprzywilejowanym. Konwencje o tranzycie uprzywilejowanym wprowadzają wolność od rewizji celnej i paszportowej. Tranzyt taki istniał przed wojną między dawnymi Prusami Wschodnimi, a resztą Niemiec. Drugi istniał między Polską, a Pomorzem poprzez dawne W. M. Gdańsk. Trzeci łączył dawny polski Górny Śląsk z Poznaniem: poprzez dawny niemiecki Górny Śląsk. Podobne tranzyty istniały na granicy czesko-polskiej i polsko - niemieckiej, gdzie nowa granica państwa poprzecinała dawniejsze linie kolejowe i chodziło o połączenie dwóch części tego samego kraju. Analogiczna sytuacja zaistniała po ostat-

niej wojnie w okolicy Głuchołaz i dlatego Polska z Czechosłowacją podpisały w 1948 r. umowę o tranzyście, który łączy w sposób uprzywilejowany 2 części Czechosłowacji poprzez skrawek Polski pod Głuchołazami. Analogiczne umowy są w opracowaniu dla innych punktów granicznych, gdzie warunki są podobne, np. pod Tłumaczowem na granicy polsko - czechosłowackiej i na granicy Polski z Radziecką Strefą Okupacji Niemiec pod Zgorzelcem.

Tor, wagony, rozkłady jazdy, stacje graniczne, a nawet technika tranzytowa nie wyczerpują elementów komunikacji kolejowej. Dochodzi do tego bowiem to, co stanowi cel obrotu, tj. osoby i towar, a właściwie warunki ich przewozu i opłaty przewozowe.

Przewóz towarów i osób w międzynarodowej komunikacji kolejowej unormowany jest konwencjami międzynarodowymi, a także Regulaminami przewozowymi, uzgadnianymi przez zainteresowane Zarządy Kolejowe.

Międzynarodowa Konwencja dla przewozu towarów kolejami żelaznymi nazywa się w skrócie K.M.T. (po francusku C.I.M.), a dla przewozu osób — K.M.O. (po francusku C.I.V.).

Do obu przystąpiły niemal wszystkie państwa europejskie wraz z Turcją europejską. Nie należą do nich: ZSRR, Anglia. Po raz pierwszy zostały podpisane w 1890 r. w Bernie. Później podlegały rewizji także i dlatego nazywano je berneńskimi. Ostatnia redakcja jest z roku 1933 i nazywa się rzymską. Ogłoszone zostały, jako umowy między państwowe, w Dzienniku Ustaw R.P. (K.M.O. w Dz. U. RP. Nr. 35 z 1938r., a K.M.T. w Dz. U. RP. Nr. 89 z 1937 r.). Jako składowe części taryf międzynarodowych bywają one ogłaszane także w dziennikach taryfowych (u nas w Dz. T. i Z.K.). Ostatnie Konwencje są ważne od 1938 r.

Konwencje owe stanowią międzynarodowe prawo przewozowe. Obie wprowadzają jednolite dokumenty przewozu dla wzajemnej i tranzytowej komunikacji zainteresowanych krajów w danym transporcie, mianowicie jednolity list przewozowy (dla towarów) i jednolity bilet (dla osób), ważne dla całej drogi przewozu.

Komunikacja przy użyciu jednego dokumentu przewozowego od stacji nadania do stacji przeznaczenia nazywa się *bezpośrednią* pod względem przewozowym. Komunikację zaś, przy której używa się kilku dokumentów przewozowych, nazywamy „łamaną” pod względem przewozowym.

Obie Konwencje regulują stosunek klienta do kolei i zarządów kolejowych między sobą w zakresie danych przewozów. Zawierają bowiem przepisy co do tego, jakie towary i przewozy osób są dopuszczone do przewozu, jaka jest odpowiedzialność cywilno-prawna kolei za uszkodzenia, czy ubytek towaru, jaka jest przepisana forma i treść dokumentu przewozowego, w jakim momencie przychodzi do skutku umowa przewozowa między koleją, a klientem, jak ma być opłacane przewoźne (przez nadawcę, czy odbiorcę), kto i czy ma prawo pobierania zaliczek, lub obciążania towaru zaliczeniami, jakie są terminy dostawy towarów, jak mają być ogłaszane taryfy kolejowe, jakie prawo

reklamacji, czy skargi przysługuje klientowi, a jakie kolei między sobą itp.

Obie międzypaństwowe Konwencje same nie wystarczają dla uruchomienia komunikacji międzynarodowej między konkretnie określonymi krajami.

Do tego potrzeba jeszcze porozumienia między Zarządami Kolejowymi państw, które pragną je stosować. Zgodę wyrażały na to dawniej międzypaństwowe umowy *handlowe* i międzypaństwowe *konwencje* kolejowe o ruchu sąsiedzkim i tranzytowym. Dawniej i obecnie wyrażają zgodę na to także specjalne *Regulaminy Przewozowe*, zawierane przez zainteresowane Zarządy Kolejowe, które umawiają szczegóły, dotyczące przewozów w oparciu się na nowych międzypaństwowych konwencjach i ustalają potrzebne uzupełnienia. Uzupełnienia potrzebne bywają w szczególności z tego względu, iż w czasie powojennym żaden kraj europejski nie mógł sobie pozwolić na stosowanie przepisów Międzynarodowej Konwencji w komunikacji międzynarodowej bez odchylenia. Odchylenia były konieczne z przyczyn natury dewizowej i zniszczeń kolejowych. Już 4 międzynarodowe konferencje zarządów kolejowych ustalały między 1946-1948 owe odchylenia.

Ostatnia odbyła się w Montreux w kwietniu 1949 r.

Dla ruchu osobowego odchylenia są drobne. Dla ruchu towarowego ważniejsze odchylenia ustalają:

- a) że do bezpośrednich przewozów dopuszcza się przesyłki tylko wagonowe,
- b) że zaliczki i zaliczenia są niedopuszczalne,
- c) jak mają być opłacane koszty przewozu w komunikacji przez suche granice (zwykle do granicy kraju wysyłającego), a jak do portów etc.

Konferencja w Montreux zniosła niektóre odchylenia z uwagi na postępującą normalizację międzynarodową ruchu kolejowego. Zatrzymała jednak te, które dotyczą zaliczek i zaliczeń i pozostawiła pewne ograniczenia co do opłacania kosztów przewozowych.

W komunikacji, dokonywanej bez użycia jednolitych dokumentów przewozowych, czyli w komunikacji pod względem przewozowym łamanej, stosuje się krajowe prawo przewozowe. Ujęte jest ono w Regulaminach Przewozowych, ogłaszanych w Dz. U. RP., jako Rozporządzenie Ministra Komunikacji. W skrócie są zwane: R.P.T. dla ruchu towarowego, a R.P.O. dla ruchu osobowego. Ostatnie zmiany ogłoszone są w Dz. U. RP. Nr. 8 z 1949 r. Oba Regulaminy ogłaszane bywają też w Dz. Taryf i Zarz. Kolejowych w formie I Części odnośnych taryf kolejowych.

Krajowe dokumenty przewozowe używane są do granicy państwa danego kraju, a od tego punktu używane są dokumenty przewozowe kraju sąsiedniego. Na granicy zaś musi być ktoś, kto załatwia formalności, związane z nadaniem, na zasadzie nowego listu przewozowego. Przeważnie robi to spedytor. W ruchu osobowym kupuje się nowe bilety.

Widać z tego, że w takim razie bezpośredniość kolejowego ruchu ogranicza się tylko do bezpośredniego wagonu.

Koszt przewozu, czyli stawki taryfowe, ujęte są w taryfach. Dla ruchu międzynarodowego taryfy uzgadniają zainteresowane Zarządy Kolejowe.

W komunikacji międzynarodowej mogą być stosowane taryfy dwójakiego rodzaju. Albo stosuje się taryfy każdego kraju na jego liniach i wtedy mówimy, że jest taryfa łamana, czyli komunikacja pod względem taryfowym łamana, choć komunikacja jest pod względem przewozowym bezpośrednia, bo dokonywana na zasadzie jednego przewozowego dokumentu. Albo zainteresowane Zarządy Kolejowe uzgadniają wspólną taryfę i to bądź z jednolitymi stawkami dla całego przebiegu, albo ze stawkami oddzielnymi. Ponieważ jednak są wspólnie układane, przeto nazywamy je *taryfami związkowymi*. Wtedy mówimy, że komunikacja jest bezpośrednia także pod względem taryfowym. Taryfy związkowe wprowadzają z reguły obniżenie kosztów przewozu i to jest ich głównym celem.

Taryfy kolejowe, które *prowadzą* do portów, nazywamy *portowymi* (nie należy ich mieszać z taryfami, które działają w portach). Taryfy zaś przeznaczone dla przewozów tranzytowych nazywamy tranzytowymi. Jedne i drugie mogą mieć postać związkowych, lub tylko taryf krajowych.

Taryfy towarowe, przeznaczone dla importu i eksportu, stanowią z reguły składową część taryf krajowych, które nazywamy „wewnętrznyimi”.

Taryfy i Regulaminy przewozowe publikuje się nie w Dz. Ustaw, tylko w Kolejowych Dziennikach Taryfowych, u nas w Dz. T. i Z.K.

Przewozy ekspresowe dokonywane są w pociągach osobowych i dlatego publikuje się stawki dla nich w taryfach komunikacji osobowej.

K.M.T. i K.M.O. bywają ogłaszane w taryfach międzynarodowych w całości, lub w wyciągu. Stanowią one wówczas, jak wyżej zaznaczono, Część I taryfy. Części następne zawierają stawki, klasy towarowe, odległości między stacjami etc.

Zarządy Kolejowe, uczestniczące w komunikacjach międzynarodowych, uzgadniają obok Regulaminów i taryf także sposób wzajemnych rozrachunków, który może być dokonywany przez wspólne, lub osobne Biura Rozrachunkowe, w dewizach, albo w clearingu, t. j. wspólnie z rozrachunkami obrotu towarowego. Ponadto podział odszkodowań i roz-

czenia o zwrot nadpłat w międzynarodowej komunikacji uregulowane są specjalnymi układami Zarządów Kolejowych. Wypada jeszcze wspomnieć, że traktaty handlowe przedwojenne zawierały dość często klauzule, odnoszące się do komunikacji kolejowej, morskiej i innej.

Z powojennych umów handlowych zawiera obszerniejsze postanowienia tego rodzaju umowa handlowa z Czechosłowacją, zawarta 4. 7. 1947 r. Wymienione międzynarodowe umowy i układy powoływały do życia Biura, utrzymywane wspólnym kosztem zainteresowanych Zarządów Kolejowych. Złatwiają one wspólne bieżące sprawy i ewentualne nieporozumienia. Siedzibą ich jest przeważnie Berno szwajcarskie. Dla K.M.T. odnośne Biuro nosi nazwę „Office Central”, a dla R.I.V. „Comite”.

Międzynarodową komunikacją kolejową zajmują się także dwie jeszcze międzynarodowe instytucje, a mianowicie od 1922 r. t. zw. Unia Międzynarodowa Kolejowa, w skrócie U.I.C. i od 1919 r. Stowarzyszenie Kongresów Kolejowych. U.I.C. uchwała na zebraniach ogólnych, czy sekcyjnych, zalecenia, które kraje europejskie przeważnie honorują w przepisach komunikacyjnych, a na kongresach bywają wygłaszane referaty o charakterze informacyjnym. Kongresy odbywają się zasadniczo co 5 lat.

Zagadnieniami komunikacyjnymi zajmowała się przed ostatnią wojną Liga Narodów. Pod jej egidą przyszyły do skutku wyżej już wspomiane: barcelońska Konwencja o wolności tranzytu z 20. 4. 1921 roku, oraz tzw. Konwencja i Statut o ustroju międzynarodowym kolei żelaznych z 9. 12. 1923 r., z wzorami dla umów granicznych.

Po wojnie powstała instytucja zwana ECITO, to jest Organizacja Centralna Europejskich Przewozów Śródlądowych, zlikwidowana 27. 9. 1947 r.

Obecnie zajmuje się zagadnieniami komunikacji międzynarodowej Organizacja Narodów Zjednoczonych, która działa w Genewie dla Europy w postaci t. zw. Ekonomicznej Komisji.

W składzie tej Komisji istnieje Komitet dla spraw przewozowych komunikacji kolejowej, drogowej etc., który pracuje w specjalnych grupach pracy. Grupy owe przygotowują projekty międzynarodowych umów.

Inż. S. KIESLER (Zabrze)

GAZYFIKACJA SAMOCHODÓW

Plan 6-letni gazyfikacji Polski przewiduje, jako jedno z nieznanych u nas dotychczas zastosowań — użycie gazu wysoko sprężonego dla napędzania pojazdów mechanicznych z silnikiem benzynowym. Ma to na celu zmniejszenie deficytu paliw płynnych przez zastąpienie importowanej benzyny paliwem, jakim jest gaz. W rachubę wchodzi przede wszystkim gaz ziemny (metan) — produkt naturalny kopalnictwa naftowego oraz w niedużej mierze gaz koksowniczy, otrzymywany w koksowniach, jako produkt uboczny przy produkcji koksu.

1 m³ gazu ziemnego pod ciśnieniem atmosferycznym zastępuje około 1 kg benzyny, gaz koksowniczy odpowiednio 0,5 kg benzyny. Należy podkreślić, iż zagranicą stosuje się ten rodzaj paliwa zastępczego już od szeregu lat, a kraje takie, jak: Francja, Włochy, Czechosłowacja i inne — posiadają tysiące samochodów napędzanych gazem wysoko sprężonym.

Plan 6-letni przewiduje przestawienie na gaz do r. 1955 parę tysięcy samochodów ciężarowych, głównie na gaz ziemny. Da to oszczędność roczną

kilkudziesięciu tysięcy ton benzyny w r. 1955. W związku z tym wybudowanych zostanie ok. 50 stacji do tankowania samochodów gazem, przede wszystkim na Górnym Śląsku, w Okręgu Krakowskim, Warszawie i ew. Łodzi oraz na trasach komunikacyjnych, łączących te ośrodki. Całością akcji przestawienia samochodów z napędu benzynowego na napęd gazowy kieruje Departament Komunikacji i Łączności Państwowej Komisji Planowania Gospodarczego, z którego inicjatywy powstała Komisja, zadaniem której było m. in.:

- 1) opracowanie instrukcji montażowo-wykonawczej dla zakładów, wykonujących przeróbkę samochodów na paliwo gazowe;
- 2) opracowanie instrukcji dla obsługi i ruchu przestawionych na gaz pojazdów mechanicznych;
- 3) opracowanie instrukcji dla obsługi stacji do tankowania samochodów gazem wysoko sprężonym;
- 4) opracowanie wskazówek dla wyrobu typów sprzętu dla przeróbki samochodów w celu rozpoczęcia krajowej produkcji tegoż sprzętu, a także krajowej produkcji butli na gaz wysoko sprężony.

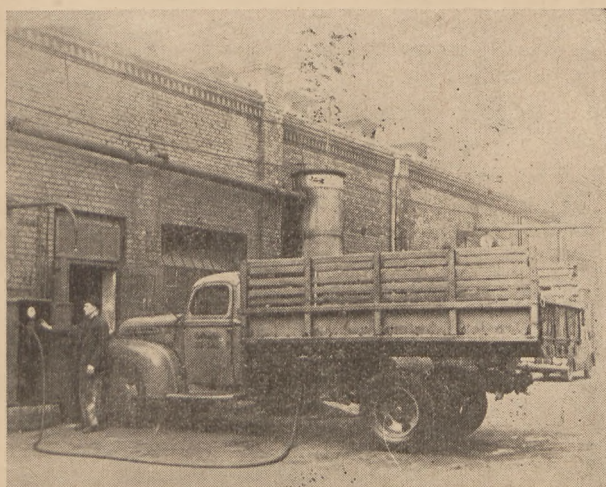
Powyższe prace Komisji znajdują się w chwili obecnej na ukończeniu.

Komisja odbierać będzie ponadto prototypy przerabianych na gaz samochodów poszczególnych marek oraz opiekować się w okresie początkowym całością prac związanych z gazyfikacją samochodów.

Instalacja na napęd samochodów gazem.

W skład instalacji wchodzi:

- 1) 3 — 5 butli stalowych na gaz wysoko sprężony, zaopatrzonych w zawory, o pojemności 50 — 80 litrów każda. Waga butli wynosi ok. 1,2 kg na 1 liter pojemności;



- 2) reduktor dwustopniowy, redukujący ciśnienie gazu z butli, z filtrem oczyszczającym;
- 3) zawór główny trójdrogowy, pozwalający kierowcy z kabiny zamykać, wzgl. otwierać dopływ gazu z butli do silnika;
- 4) zawór do ładowania butli;
- 5) manometr, umieszczony w kabinie kierowcy, wskazujący ciśnienie gazu w butlach;

- 6) odpowiednia ilość rurek stalowych na wysokie ciśnienie wraz z łącznikami, trójnikami itp. dla połączenia instalacji w jedną całość.

Butle umieszcza się w zależności od marki i typu samochodu pod przednią częścią skrzyni, lub za kabiną kierowcy, reduktor przeważnie ponad silnikiem pod maską. Ciśnienie, do którego napełnia się normalnie butle, wynosi 200 at. Przy pojemności butli 240 litrów (3 putle à 80 litrów, lub 4 à 60 litrów), daje to przy tym ciśnieniu roboczym 48 m³ gazu, co przy gazie ziemnym przedstawia równowartość ok. 48 kg benzyny, przy gazie koksowniczym połowę tej ilości.

W chwili obecnej posiadamy pewną ilość sprzętu do przeróbki samochodów pochodzenia zagranicznego, z czego część z f-my „Escogaz“ z Francji, reszta z Czechosłowacji, względnie polniemiecka. W przyszłości sprzętu tego z zagranicy sprowadzać już nie będziemy, gdyż w jesieni br. otrzymamy pierwsze komplety sprzętu produkcji krajowej. To samo dot. butli, które od przyszłego roku produkować będziemy w kraju. Manometry wykonujemy już obecnie.

Przeróbką samochodów na gaz zajmują się Zakłady Sprzętu Transportowego Nr 1 w Gliwicach dla Górnego Śląska, a Warsztaty Centralnego Zarządu Przemysłu Naftowego w Krakowie dla Okręgu Krakowskiego. Pierwsze przerobione samochody wyszły już z obu warsztatów. Do końca br. będzie przerobionych kilkaset samochodów.

Zakupem i dostawą sprzętu potrzebnego dla przeróbki samochodów zajmuje się Centrala Handlowa Przemysłu Motoryzacyjnego „Motozbyt“.

Jako szczególnie ważną należy podkreślić okoliczność, iż przestawienie samochodu na gaz nie wymaga żadnej przeróbki silnika, ani zmian w gaźniku, tak, iż przerobiony samochód może w każdej chwili (także w drodze w razie wyczerpania się gazu) przejść na benzynę.

Każdy przerobiony samochód otrzymuje od warsztatu, który przeróbkę wykonał, kartę ewidencyjną, w której uwidocznione są dane instalacji gazowej oraz wpisywane terminy rewizji butli przez Stowarzyszenie Dozoru Kociołów, jako też wyniki okresowej kontroli zdolności do ruchu całej instalacji przez odpowiedni, upoważniony do tego warsztat. Na podstawie karty ewidencyjnej Wojewódzki Urząd Samochodowy dopuszcza pojazd do ruchu na drogach publicznych, a obsługa stacji do tankowania ma obowiązek sprawdzić każdorazowo przed tankowaniem gazu w odpowiedniej rubryce, czy samochód został poddany okresowej kontroli instalacji gazowej i uznany za odpowiadający wymagom bezpieczeństwa ruchu. Jest to konieczne ze wzgl. na to, iż ułatwianie się gazu przy nieszczelnej instalacji może spowodować ew. eksplozję, a w wypadku gazu koksowniczego w zamkniętym pomieszczeniu (garażu) zatracenie obsługi. Dlatego też do każdej karty ewidencyjnej dołączone są, jako część integralna, opracowane przez wyżej wymienioną Komisję „Przepisy bezpieczeństwa i wskazówki dla obsługi“. Każdy kierowca winien ponadto przejść krótkie przeszkolenie w czasie wykonywania przeróbki na gaz obsługiwanego przezeń samochodu. Po przejściu przeszkolenia kie-

rowca otrzymuje od Zakładu odpowiednie „zaświadczenie”, którego treść może być na jego żądanie wpisana do „prawa jazdy” przez Wojewódzki Urząd Samochodowy.

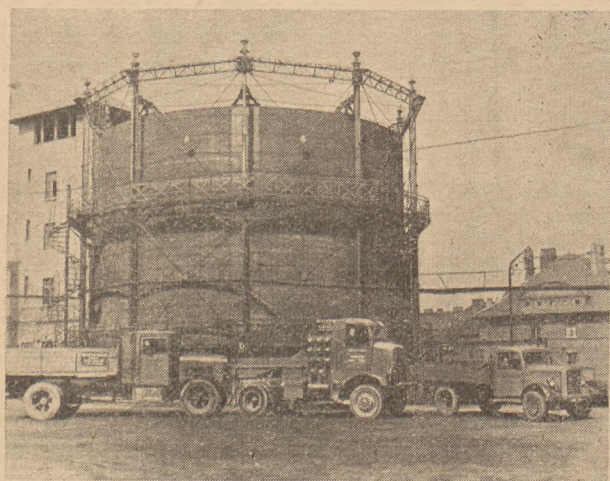
Koszt przeróbki samochodu na gaz wynosi przy sprężeniu krajowym od 120.000 do 130.000 zł i przy cenie 1 m³ gazu ziemnego ustalonej na 50.— zł, a gazu koksowniczego 25.— zł amortyzuje się w przeciągu niespełna roku.

Jako skrót dla oznaczenia gazu do napędu pojazdów mechanicznych przyjęta została nazwa „autogaz”.

Stacje do tankowania gazu.

Do tankowania samochodów gazem wysoko sprężonym służą specjalne stacje sprężarkowe. Na wyposażenie takiej stacji składają się:

- 1) 2 ew. 3 sprężarki 4 lub 5-stopniowe, napędzane silnikami elektrycznymi o wydajności 120 do 200 m³ gazu na godzinę, sprężające gaz do ciśnienia 350 at.
- 2) bateria zbiorników o pojemności 4 — 6 m³ na ciśnienie 350 at., do których gaz jest tłoczony przez sprężarki;
- 3) 2 słupy do tankowania, ustawione przed budynkiem stacji, z których każdy może równocześnie tankować gazem 2 samochody. Czas tankowania wynosi ok. 7 minut.
- 4) pomocnicza aparatura elektryczna, jak transformatory, rozdzielnie, aparaty pomiarowe, kontrolne, sygnalizacja itd.;
- 5) aparatura dla chłodzenia gazu, filtry oczyszczające, zbiorniki wyrównawcze itp.;



- 6) układ rurociągów, łączących sprężarki po stronie niskiego ciśnienia z gazową siecią rurociągową miejską, lub dalekosiężną, po stronie wysokiego ciśnienia ze zbiornikami oraz te ostatnie ze słupami do tankowania.

Tego rodzaju stacja, jak wyżej opisana, jest w stanie obsłużyć dziennie od 100 do 200 samochodów w zależności od czasu jej pracy (8 lub więcej godzin pracy), a dalej od ilości i wydajności sprężarek i pojemności zbiorników przy założeniu, że te ostatnie mogłyby w razie potrzeby być ładowane także i w nocy.

Budowę stacji do tankowania gazu zajmują się 2 przedsiębiorstwa, a mianowicie: Zjednoczone Zakłady Gazu Koksowniczego w Zabrze i Gaz Ziemny w Tarnowie. Zjednoczone Zakłady Gazu Koksowniczego posiadają w chwili obecnej w budowie 4 stacje, a mianowicie 2 w Katowicach, 1 w Hajdukach i 1 na szosie między Gliwicami, a Zabrzem. Trzy pierwsze z powyższych stacji będą uruchomione na gaz ziemny, ostatnia przejściowo na gaz koksowniczy. Wszystkie te stacje posiadają po 2 sprężarki a 120 m³/h produkcji czeskiej i miejsce na ew. dostawienie 3-ej sprężarki. Wszystkie powyższe stacje będą ukończone i oddane do ruchu do końca bieżącego roku.

Gaz Ziemny ma w budowie 5 stacji — wszystkie na gaz ziemny, a mianowicie: w Krakowie, Tarnowie, Bielsku — Białej, Mysłowicach i Sosnowcu. Stacje w Krakowie, Mysłowicach i Sosnowcu będą posiadać kompresory produkcji francuskiej a 200 m³/h, pozostałe stacje wyposażenie czeskie. Wszystkie one będą również ukończone w bieżącym roku.

Program budowy stacji sprężarkowych na rok przyszły przewiduje budowę przez Z.Z.G.K. stacji w Gliwicach, Bytomiu i Wrocławiu — ta ostatnia na gaz koksowniczy — z wyposażeniem czeskim j. w. a przez Gaz Ziemny w Rzeszowie, Krośnie, Krakowie (druga stacja), Radomiu i Sosnowcu (druga stacja), wszystkie na gaz ziemny, z wyposażeniem częściowo czeskim, a częściowo francuskim.

Jeśli chodzi o wyposażenie stacji zaplanowanych na r. 1950, to jest ono całkowicie zabezpieczone dostawami z zagranicy (C.S.R., Francja). Część jego znajduje się już obecnie w kraju.

Tak wygląda pokrótce obecny stan gazyfikacji samochodów w Polsce oraz plany na bliską przyszłość. Dają one uzasadnioną nadzieję, że i w tej dziedzinie dorównamy wkrótce zagranicy.

WYSZEDŁ Z DRUKU

JEDNOLITY PLAN KONT

dla przedsiębiorstw państwowych podległym Ministerstwu

Górnictwa i Energetyki, Przemysłu Ciężkiego, Przemysłu Lekkiego, Przemysłu Rolnego i Spożywczego
obowiązuje od dnia 1.I.1950 r.

Wydawnictwo niezbędne w każdym przedsiębiorstwie, biurze i fabryce

Stron 95

CENA 150 zł

Karton

Zamówienia przyjmuje: P.P.W. „POLSKIE WYDAWNICTWA GOSPODARCZE”, Warszawa, ul. Hoża 35

DZIAŁ INFORMACYJNY¹⁾**WYCIĄG Z UCHWAŁY
KOMITETU EKONOMICZNEGO RADY MINISTRÓW**

z dnia 12. VII. 1949 r.

w sprawie reorganizacji transportu drogowego i spedycji.

Dla usprawnienia transportu drogowego i spedycji Komitet Ekonomiczny Rady Ministrów postanawia:

I.

Zorganizować gospodarkę państwa w zakresie transportu drogowego i spedycji w ten sposób, by transport drogowy i spedycja wewnątrz kraju wchodziły w zakres działania jednego przedsiębiorstwa państwowego, podległego Ministrowi Komunikacji, zaś spedycja międzynarodowa wchodziła w zakres działania innego przedsiębiorstwa, podległego Ministrowi Handlu Zagranicznego.

II.

Dla osiągnięcia celu wskazanego w p. I postanawia się:

1. Przedsiębiorstwo państwowe Państwowa Komunikacja Samochodowa i przedsiębiorstwo państwowe - spółdzielcze „Spedytor” połączyć w jedno przedsiębiorstwo państwowe, podległe Ministrowi Komunikacji.

2. Działalność przedsiębiorstwa „Międzynarodowej Ekspedytorzy C. Hartwig S. A.” ograniczyć do spedycji międzynarodowej.

III.

Celem wykonania zadań określonych w p. II upoważnia się Przewodniczącą Państwowej Komisji Planowania Gospodarczego do utworzenia przy Państwowej Komisji Planowania Gospodarczego Międzyministerialnej Komisji Koordynacyjnej i określenia jej szczegółowego zakresu działania i organizacji.

KOMENTARZ

Uchwała K. E. R. M. została spowodowana niedomaganiami dotychczasowej organizacji, stanowiącymi w pracy obecnie istniejących przedsiębiorstw braki koordynacyjne, które:

1) uniemożliwiają sporządzanie i wykonywanie jednolitego planu publicznych przewozów drogowych w zakresie towarowym,

2) utrudniają koordynację transportu samochodowego z innymi środkami przewozowymi,

3) rozdrabniają środki taborowe i finansowe przedsiębiorstw.

Połączenie zaś funkcji transportowych z działalnością spedycyjną umożliwi:

1) racjonalne użycie posiadanego taboru,

2) usprawnienie obsługi klienta,

3) najlepszą koordynację wszelkich środków przewozu.

Nowoutworzona Międzyministerialna Komisja Koordynacyjna pod przewodnictwem ob. dyr. W. Młodzieckiego, podlegająca Dyrektorowi Dep. Komunikacji i Łączności P. K. P. G., ma za zadanie:

1. ustalenie majątku i struktury organizacyjnej nowego przedsiębiorstwa oraz środków obrotowych i personelu,

2. koordynowanie działalności eksploatacyjnej i inwestycyjnej reorganizowanych przedsiębiorstw do czasu powstania nowego przedsiębiorstwa oraz opracowanie planów pracy na 1950 r. i 6-letniego. Komisja rozpoczęła już swe prace szeregiem wyjazdów w teren, celem pobrania na miejscu decyzji co do przyszłego rozpracowania zadań i przejęcia, lub przekazania majątku, taboru i obiektów przez reorganizujące się przedsiębiorstwa oraz przeprowadzenia tych czynności w sposób, który nie odbiłby się na operatywności i nie zahamowałby pracy obecnie istniejącego przedsiębiorstwa.

Przejmowanie agend odbywać się będzie w sposób ewolucyjny, a nowe przedsiębiorstwo będzie posiadało tendencje silnie rozwojowe. Należy liczyć się z szybkim rozwojem wszystkich obecnie istniejących oddziałów i tworzeniem szeregu nowych linii komunikacyjnych oraz zagęszczeniem obecnie istniejących. Dalszych usprawnień należy spodziewać się na skutek uporządkowania zaplecza technicznego, lepszego wyzyskania dotychczasowych i powstania nowych stacji obsługi i załadunku oraz wykonywania wielu czynności spedycyjnych i przewozowych, dotychczas niewykonanych z powodu zużycia wozów i stosunkowo nielicznego taboru istniejących przedsiębiorstw.

J. N.**WYCIĄG Z UCHWAŁY
KOMITETU EKONOMICZNEGO RADY MINISTRÓW**

z dnia 9 sierpnia 1949 r. w sprawie zbytu samochodów osobowych „Skoda” i wywrotek „ZIS” na rok 1949.

Pkt. IV. Ministerstwa i Instytucje centralne, wymienione w rozdzielniku, mają obowiązek wykupienia i odebrania z „Motozbytu” samochodów we własnym zakresie i na własny rachunek w ciągu 14 dni od chwili, gdy „Motozbyt” wskaże miejsce odbioru i zawiadomi, że samochody są postawione do dyspozycji instytucji, wymienionych w rozdzielniku. Za samochody pobrane po terminie instytucje i urzędy pobierające opłacają składowe na rzecz „Motozbytu”. Na składzie w „Motozbycie” samochody mają oczekiwać odbiorców tylko 16 dni. Samochody niepobrane przez Ministerstwa i Instytucje Centralne, lub podległe jednostki w terminie dni 30 od daty zawiadomienia tych instytucji przez „Motozbyt”, są uważane jako zbędne,

przechodzą w skład rezerwy dyspozycyjnej P. K. P. G., a instytucje wymienione w rozdzielniku tracą prawo do ich pobrania.

Pkt. VI. Komitet Ekonomiczny Rady Ministrów postanawia, że samochody przydzielone niniejszym rozdzielnikiem winny być przez resorty użyte na pokrycie potrzeb komunikacyjnych przede wszystkim podległych jednostek administracyjnych terenowych. Rejestracja samochodów w dużych miastach (Warszawa, Katowice i Łódź) dla zaopatrzenia centralnych komórek organizacyjnych, jak Centrale Ministerstw, będzie mogła nastąpić za specjalnym zezwoleniem Prezydium Rady Ministrów, zaś Centrale C. Z. P., Centrale Handlowe itp. — za specjalnym zezwoleniem Dep. Samochodowego Ministerstwa Komunikacji, po uprzednim złożeniu przez resorty umotywowanego wniosku.

1) Informacje, zamieszczone w tym dziale, nie mają charakteru urzędowego.

OMÓWIENIE.

Doświadczenie wykazało, że Ministerstwa i Instytucje, uczestniczące w rozdzielnikach, nie zawsze wykupywały w terminie przydzielone im samochody. Na skutek tego w „Motozbycie” niejednokrotnie stały duże ilości samochodów bezczynnie wtedy, gdy rynek transportowy odczuwał wielkie braki danego typu pojazdów; poza tym „Motozbyt” nie posiada pomieszczeń krytych, pojazdy niszczeją, ulegając wpływom atmosferycznym, oczekując na odbiorę przez długi okres czasu na wolnym powietrzu.

Nieodbieranie w terminie przydzielonych rozdzielnikiem samochodów przez niektóre instytucje, bądź to z przyczyny braku kredytów inwestycyjnych, bądź też z powodu, iż okazały się dla danej instytucji zbędne, krzywdzi inne instytucje, które mogłyby te samochody w terminie wykupić, a nie otrzymały przydziału wcale, albo otrzymały przydział stosunkowo za mały. Chcąc uniknąć wyżej wymienionych niedociągnięć, postanowiono nałożyć na Ministerstwa i Instytucje Centralne, uczestniczące w rozdzielniku, obowiązek terminowego wykupywania przydzielonych im wozów.

W interesie więc wszystkich instytucji leży, aby punkt IV powyższej Uchwały był ściśle przez Ministerstwa i Instytucje Centralne przestrzegany.

Centralne komórki organizacyjne przy rozdziale samochodów osobowych wychodziły często z błędnego założenia, przydzielając wozy osobowe nowe przede wszystkim dla Central, mających siedzibę w dużych miastach (Warszawa, Katowice, Łódź), a wozy używane, wycofane z tych Central, szły na pokrycie potrzeb komunikacyjnych jednostek terenowych.

Tego rodzaju postępowanie powodowało brak odpowiednich pojazdów w komórkach terenowych — wykonawczych, które potrzebują niezawodnych wozów dla wykonywania swej pracy, zwłaszcza, iż na prowincji odczuwa się brak środków komunikacyjnych publicznych, które w dużych miastach są w dostatecznej ilości.

Ażeby uniknąć takiego stanu rzeczy, został wprowadzony punkt VI omawianej uchwały, ustanawiający kontrolę nad rejestracją pojazdów nowych w dużych ośrodkach miejskich.

L. Rok.

WYCIĄG Z UCHWAŁY KOMITETU EKONOMICZNEGO RADY MINISTRÓW

z dnia 27 maja 1949 r.

w sprawie zasad wzajemnego przekazywania maszyn, urządzeń technicznych, środków transportowych i innych przedmiotów majątku trwałego przez urzędy, instytucje i przedsiębiorstwa państwowe.

§ 1. Przekazywanie maszyn, urządzeń technicznych, środków transportowych i innych przedmiotów majątku trwałego przez urzędy, instytucje i przedsiębiorstwa państwowe innym urzędowi, instytucji i przedsiębiorstwu państwowemu następuje nieodpłatnie na podstawie decyzji władzy nadrzędnej strony przekazującej. Zasada ta nie ma zastosowania do przedsiębiorstw wytwarzających maszyny i urządzenia techniczne oraz przedsiębiorstw handlowych, powołanych do ich dystrybucji.

§ 2. Przekazywanie odbywa się na podstawie protokołu zdawczo-odbiorczego, który winien być podpisany przez upoważnionych przedstawicieli stron: przekazującej i przejmującej. Jeżeli obrót przekazywanym przedmiotem majątku trwałego należy do zakresu działalności Centralnego Biura Obrotu Maszynami przekazanie winno być dokonane stronie przejmującej za pośrednictwem Centralnego Biura Obrotu Maszynami.

§ 3. 1. W przypadku, gdy przekazywany przedmiot majątku trwałego ujęty jest wartościowo w inwentarzu strony przekazującej, wówczas do protokołu zdawczo-odbiorczego należy wnieść tę wartość bilansową oraz wskazać równocześnie stan dotychczasowych odpisów na umorzenie.

2. Jeżeli przekazywane przedmioty majątku trwałego nie są ujęte wartościowo w inwentrze jednostki

przekazującej, lub są ujęte w cenach przedwojennych, wówczas strona przejmująca wprowadza do swego inwentarza przejęte przedmioty, wycenione na poziomie bieżącej ceny nabycia, lub kosztów wytworzenia. Jednocześnie celem obliczenia rzeczywistej wartości użytkowej należy ustalić procentowo w stosunku do wartości pierwotnej stopień zużycia przejętych przedmiotów.

3. Sprostowanie wartości należy dokonać metodą pośrednią przez wykazanie w inwentarzu sum wyrażających to sprostowanie w stanie biernym, jako „odpisy na skutek zużycia”.

4. Protokół zdawczo-odbiorczy stanowi podstawę zapisów w inwentarzu stron przekazującej i przejmującej.

§ 4. Prowizja przypadająca na rzecz Centralnego Biura Obrotu Maszynami w przypadku przekazania przedmiotów majątku trwałego za pośrednictwem tego Biura w zakresie zleconej mu działalności, jak również koszty związane z transportem oraz instalacją maszyn i urządzeń otrzymanych w trybie niniejszej uchwały obciążają stronę przejmującą.

§ 5. Celem wykonania uchwały Przewodniczący Państwowej Komisji Planowania Gospodarczego wyda w porozumieniu z Ministrem Skarbu szczegółową instrukcję.

WOLNORYNKOWA SPRZEDAŻ OGUMIENIA

Zarządzeniem Przewodniczącego Państwowej Komisji Planowania Gospodarczego z dnia 11 sierpnia br. zostały zwolnione do sprzedaży wolnorynkowej następujące rodzaje ogumienia:

- ogumienie motocyklowe
- ogumienie produkcji krajowej III. gatunku
- ogumienie pochodzące z dostaw UNRRA i demobilu o zużyciu ponad 50%
- ogumienie regenerowane, naprawiane lub używane, nie nadające się do trakcji szybkiej.

Poza tymi rodzajami ogumienia zostało również zwolnione do sprzedaży wolnorynkowej ogumienie nowe produkcji krajowej o wym. 525 x 16 i 600 x 16. Jest to ogumienie do samochodów osobowych i będą w nie mogli się zaopatrywać właściciele taksówek i wozów prywatnych. Tryb sprzedaży tych opon określa specjalna instrukcja, do wykonania której omawianym zarządzeniem jest upoważniony „Motozbyt”. W następnym numerze „Transport i Spedycja” podamy tekst instrukcji.

}

(ar)

ZARZĄDZENIE PRZEWODNICZĄCEGO PAŃSTWOWEJ KOMISJI PLANOWANIA GOSPODARCZEGO

z dnia 11 sierpnia 1949 r.

w sprawie: planu zaopatrzenia pojazdów mechanicznych w ogumienie na II półrocze 1949 r.

Stosownie do postanowienia punktu 1 c Uchwały Komitetu Ekonomicznego Rady Ministrów z dnia 7 grudnia 1948 r. w sprawie planów zaopatrzenia na rok 1949, zarządzam, co następuje:

1. Zaopatrywanie w II półroczu 1949 r. w ogumienie wszystkich pojazdów mechanicznych osobowych, lub używających ogumienia typu osobowego, należących do parku państwowego i spółdzielczego, a także stanowiących własność instytucji wyższej użyteczności oraz instytucji społecznych, korzystających z dotacji państwowych, winno być dokonywane drogą bezpośredniego zakupu w Centrali Handlowej Przemysłu Motoryzacyjnego „Motozbyt”, przy czym:

- a) jako maksymalne ilości ogumienia, które mogą być sprzedane zasadniczo dla jednego pojazdu osobowego rocznie ustala się: dla pojazdów typowych (Uchwała Komitetu Ekonomicznego Rady Ministrów z dnia 27 sierpnia 1948 r.) 4 opony importowane i 4 dętki importowane, lub 6 opon krajowych i 6 dętek krajowych, a dla pojazdów nietypowych 2 opony importowane i 2 dętki importowane, lub 4 opony krajowe i 4 dętki krajowe;
- b) numery sprzedanych nowych opon winny być wpisane do „książki wyposażenia pojazdu mechanicznego”, wprowadzonej zarządzeniem Ministra Komunikacji z dnia 16 sierpnia 1948 r. Przy pierwszym zakupie dokonany we wskazanym wyżej trybie należy przenieść do „książki wyposażenia pojazdu mechanicznego” wszystkie adnotacje, dotyczące zakupu ogumienia, umieszczone uprzednio w karcie rejestracyjnej;
- c) szczegółowy tryb sprzedaży ogumienia dla samochodów osobowych ustala instrukcja Nr 8 z dnia 12 marca 1949 r., wydana przez C. H. P. M. „Motozbyt”, w porozumieniu z Ministerstwem Komunikacji;
- d) większe ilości ogumienia, niż przewidziane w punkcie 1 a, mogą być sprzedawane tylko w przypadku wzrostu rozporządzałnej ilości ogumienia i o ile potrzeby zainteresowanej jednostki będą odpowiednio umotywowane, co winno być stwierdzone przez C. H. P. M. „Motozbyt”.

2. Plan zaopatrzenia w ogumienie dla pojazdów ciężarowych i ciągników zawarty jest w załączniku do niniejszego zarządzenia. Plan ten oparty jest na cyfrach kontrolnych, ustalonych na rok 1949 i stanowi drugą część zaopatrzenia na rok 1949, obejmując podział produkcji krajowej za okres od 1 lipca do 31

grudnia 1949 r. oraz dostawy zagraniczne przewidziane planem importu w II półroczu br.; plan obejmuje komplety ogumienia nowego (opona — dętka); w przypadku rozporządzania dodatkową ilością dętek, C. H. P. M. „Motozbyt” upoważniona jest do ich proporcjonalnego zadysponowania

Władze naczelne wyszczególnione w załączonym planie zaopatrzają wszystkie podległe sobie zaopatrywane przez siebie instytucje przy zachowaniu postanowień punktu 10 i 11 Uchwały K. E. R. M. z dnia 27 sierpnia 1948 r. w sprawie planu zbytu samochodów ciężarowych i przyczep.

3. Zwalnia się do sprzedaży na warunkach wymiany (w myśl punktu 7 i 8 Uchwały K. E. R. M. z dnia 12 lutego 1949 r.) oraz na doraźne przydziały w celach produkcyjnych opony regenerowane i protektorowane przeznaczane dla samochodów typowych.
4. Zwalnia się do sprzedaży wolnorynkowej:
 - a) ogumienie importowane o wymiarach 450 x 15, 450 x 17 i 525/550 x 17,
 - b) ogumienie nowe nietypowe do samochodów ciężarowych i motocykli, oraz ogumienie typowe używane.

**PRZEWODNICZĄCY PAŃSTWOWEJ KOMISJI
PLANOWANIA GOSPODARCZEGO
(—) H. Mine**

KOMENTARZ

Zarządzenie Przewodniczącego Państwowej Komisji Planowania Gospodarczego z dnia 11 sierpnia 1949 r. w sprawie planu zaopatrzenia pojazdów mechanicznych w ogumienie na II półrocze 1949 r. poza zatwierdzeniem rozdzielnika, który jest załącznikiem do wymienionego zarządzenia, precyzuje tryb zakupów ogumienia i zwalnia dalsze asortymenty ogumienia do sprzedaży wolnorynkowej, poza zwolnionym zarządzeniem z tej samej daty ogumieniem o wymiarach 525 x 16 i 600 x 16.

Niezmierznie ważne jest przestrzeganie punktu 1 b, który mówi o ewidencji zakupionych opon, nie będących w rozdzielniku. Szczegółowy tryb sprzedaży poza rozdzielnikiem ogumienia do wozów osobowych, o czym mowa w punkcie 1-szym, jest ustalony w instrukcji Nr 8 z dnia 12 marca 1949 r. wydanej przez C.H.P.M. „Motozbyt”.

W punkcie 3-cim przewiduje się zwolnienie do sprzedaży poza rozdzielnikiem opon regenerowanych, zgodnie z uchwałą KERM z dnia 12 lutego 1949 r., która była opublikowana w poprzednim numerze „Transport i Spedycja”.
(ar)

DZIENNIK TARYF I ZARZĄDZEŃ KOMUNIKACYJNYCH NR 25 i 26

Ostatnie dwa numery Dziennika Taryf i Zarządzeń Komunikacyjnych z dn. 26 lipca i z 30 lipca zawierają, poza zmianami taryfowymi, które są omówione na innym miejscu, szereg ważnych zarządzeń, o których powinni wiedzieć transportowcy.

W numerze 25 zamieszczono Zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 1 czerwca 1949 r. w sprawie przedłużenia terminu przystosowania pojazdów mechanicznych do wymagań rozporządzenia o wyglądzie zewnętrznym pojazdów mechanicznych, w którym przedłuża się termin przystosowania pojazdów do wymagań określonych w § 1 rozporządzenia Ministrów: Komunikacji, Administracji Publicznej i Ziem Odzyskanych z dnia 24 maja 1947 r. — do dnia 31 grudnia 1950 r.

W części D (Komunikacja Lotnicza) został podany tekst Zarządzenia Ministra Komunikacji z dnia 22 czerwca 1949 r. o zmianie taryfy osobowej, bagażowej

i towarowej Polskich Linii Lotniczych „Lot” — są to zmiany dotyczące linii zagranicznych.

Poza tymi zarządzeniami są obwieszczenia:

- 1) o wstrzymaniu przewozów na linii Myszyniec — Kolno na kolej wąskotorowej ostrołęckiej (DOKP — Olsztyn),
- 2) o podjęciu przewozów na odcinku Środa Śl. — Środa Śl. Miejska (DOKP — Wrocław). Poza tym:
- 3) wykaz zakładów naukowych, których wychowankom przysługują ulgi taryfowe przy przejazdach kolejami państwowymi, oraz
- 4) kolejowy kurs walut zagranicznych.

W Nr 26 (z dnia 30 lipca 1949 r.) znajdują się trzy ważne zarządzenia Ministra Komunikacji:

- 1) z dnia 25 lipca 1949 r. w sprawie ograniczeń przewozu towarów za bezpośrednimi listami przewozowymi

mi w komunikacji pomiędzy stacjami kolei normalnotorowych ze stacjami kolei wąskotorowych — chodzi tu o następujące stacje styczne:

a) Bytom, Chorzów i Karb na kolei wąskotorowej górnośląskiej,

b) Szczucin na kolei wąskotorowej jędrzejowskiej i

c) Łomża na kolei wąskotorowej ostrołęckiej;

2) z dnia 18 lipca 1949 r. w sprawie taryfy osobowej i bagażowej — Państwowej Komunikacji Samochodowej — z taryfą tą winni dokładnie zapoznać się wszyscy transportowcy; nie jest ona podana w samym zarządzeniu, lecz, jak w nim czytamy, można ją nabyć w Administracji Wydawnictw Ministerstwa Komunikacji oraz w Dyrekcji Państwowej Komunikacji Samochodowej w Warszawie;

3) z dnia 25 lipca 1949 r. w sprawie zmiany Tymcza-

sowej Taryfy Towarowej Państwowej Żeglugi na Wiśle — są to uzupełnienia dotyczące taryf wyjątkowych (dział III), wprowadzające nową taryfę wyjątkową (zh 11), dotyczącą piasku, żwiru, żwirku, rumowisk budowlanych i zapraw.

W dziale nieurzędowym znajduje się komunikat o nowych wydawnictwach z zakresu kolejnictwa. Zostały wydane podręczniki: Mgr. Z. Miłka: „Roszczenia przy przewozie towarów koleją”, E. Horniak: „Podręcznik dla służby konduktorskiej”, Wł. Gay i Dr. T. Bissaga: „Podręcznik do nauki przepisów o odprawie i przewozie przesyłek towarowych”. Wspomniane wydawnictwa są do nabycia w Administracji Wydawnictw Technicznych Min. Kom. w Warszawie, ul. Kazimierzowska Nr. 52.

(ar).

ZMIANY TARYF TOWAROWYCH PKP

TARYFY WEWNĘTRZNE

Dotychczasowe brzmienie poz. 214a) klasyfikacji towarów (Dział II Taryfy Towarowej P.K.P. część I B) uległo z dniem 30 lipca 1949 r. rozszerzeniu przez wprowadzenie do tej pozycji nowych rodzajów cementu mielnego, które są obecnie wytwarzane (cement hutniczy, cement 150 i inne).

Z dniem 22.VII.1949 r. włączono wrocławskie koleje wąskotorowe do komunikacji bezpośredniej.

TARYFY MIĘDZYNARODOWE

W komunikacji towarowej Polska — Włochy dopuszczono z dniem 26.VII.1949 r. wszelkie przesyłki drobne oraz przesyłki wagonowe pośpieszne.

W komunikacji towarowej Polska — Holandia w tranzycie przez Czechosłowację i strefy okupacyjne Niemiec (amerykańską i brytyjską) dopuszczono z dniem 26.VII.1949 r. wszelkie przesyłki drobne i przesyłki wagonowe pośpieszne oraz włączono dwa nowe przejścia graniczne niemiecko - holenderskie.

W komunikacji towarowej Polska — Niemcy (strefy okupacji amerykańskiej, brytyjskiej i francuskiej) dopuszczono z dniem 26.VII. 1949 r. wszelkie przesyłki drobne.

Z dniem 1.VIII.1949 r. wprowadzono regulamin dla komunikacji towarowej Polska — Wolny Obszar Triestu w tranzycie przez Czechosłowację, Austrię i Włochy.

W komunikacji towarowej Polska — Niemcy (strefy okupacji amerykańskiej, brytyjskiej i francuskiej) w tranzycie przez Czechosłowację dopuszczono z dniem 15.VII.1949 r. wszelkie przesyłki drobne.

W komunikacji towarowej Polska — Wolny Obszar Triestu w tranzycie przez Czechosłowację, Austrię i Jugosławię, albo przez Czechosłowację, Węgry i Jugosławię, dopuszczono z dniem 1.VIII. 1949 r. wszelkie przesyłki drobne i przesyłki wagonowe pośpieszne.

W komunikacji towarowej Polska — Belgia w tranzycie przez Czechosłowację i Niemcy (strefy okupacji amerykańskiej i brytyjskiej) dopuszczono z dniem 30.VII.1949 r. wszelkie przesyłki drobne i przesyłki wagonowo pośpieszne.

K.

ŁADOWNOŚĆ SAMOCHODÓW

Wykorzystanie ładowności samochodu ciężarowego jest podstawowym warunkiem racjonalnej eksploatacji przewozu transportem samochodowym.

Sprawa napozór wydaje się zupełnie łatwa. Samochód ciężarowy ma określoną ładowność np. 3 tony, ma skrzynię nadwozia zbudowaną przez fabrykę, a więc zdawałoby się, iż należy skrzynię załadować do pełna, a wtedy spełni się warunek wykorzystania ładowności samochodu. W rezultacie tak się to dotychczas praktykowało. W rzeczywistości jednak nie dowodzi to zupełnie, że ładowność samochodu została wykorzystana, albowiem po bliższym zbadaniu ciężaru i objętości przewożonego materiału okazać się może, iż samochód nasz jest przeciążony, albo nie wykorzystany należycie, bo pomimo pełnej skrzyni materiału, tonaż tego materiału jest mniejszy od trzech ton.

Zadajmy sobie trud zbadać tę rzecz dokładnie. Weźmy dla przykładu jeden z typowych samochodów ciężarowych 7-tonowy Fiat 666 N7, szeroko stosowany w państwowych przedsiębiorstwach przewozu publicznego.

Pierwszą wiadomość o ładowności naszego samochodu już mamy, bo wiemy, że jest zdolny do przewiezienia 7 ton. Drugą wiadomość, to jest pojemność skrzyni ładunkowej, bierzemy z katalogu fabrycznego, który nam mówi, że pojemność wynosi 6,23 m³. Bez katalogu fabrycznego też łatwo obliczymy sobie pojemność skrzyni, mnożąc jej długość przez szerokość i wysokość. Pozostaje trzecia niewiadoma, to jest ciężar i pojemność ładunku, który mamy przewieźć przy pomocy naszego samochodu. Powiedzmy, że jest to piasek suchy, przeznaczony na budowę. Kierowca, nie znający ani ciężaru, ani pojemności piasku, załaduje

pełną skrzynię swego samochodu. Popelni błąd, bo jedna tona piasku suchego ma objętość 0,66 m³, czyli 7 ton będzie raptem 4,62 m³. Ładując więc do pełna skrzynię nadwozia samochodu zabierze nie 7 ton, a ponad 9 ton, czyli przeciąży swój samochód. Niema potrzeby udowadniać, jak szkodliwe jest dla mechanizmów i ogumienia przeciążenie samochodu, nie mówiąc już o spowodowaniu nadmiernego zużycia paliwa. A więc, wykorzystując racjonalnie ładowność samochodu, kierowca nie powinien hypnotyzować się niedoładowaną do pełna skrzynią samochodu i wziąć tylko tyle metrów sześciennych piasku, ile mieści się w 7-miu tonach. Skąd ma kierowca wiedzieć, ile 7 ton zawiera metrów sześciennych piasku?

Na to pytanie odpowiada wydana ostatnio przez Ministerstwo Komunikacji „Instrukcja o ładowności samochodów ciężarowych”, ogłoszona w Dzienniku Taryf i Zarządzeń Komunikacyjnych Nr 16 z 1949 r. Ukazała się bardzo na czasie i jest niewątpliwie bardzo potrzebna dla użytkowników i kierowców samochodów ciężarowych. Dzięki niej będzie można racjonalnie wykorzystać tabor samochodowy nie przeciążając go, ani też nie dopuszczając do niewykorzystania jego ładowności. Np. ten sam 7-mio tonowy Fiat przy załadowaniu pełnej swej skrzyni burakami cukrowymi zabierze raptem 3,44 ton, bo objętość 1 tony buraków wynosi 12,47 m³, czyli, że 7 ton będzie wymagało pojemności 12,47 m³, t.j. blisko dwa razy większej pojemności od pojemności skrzyni samochodu. Cóż więc, czy kierowca wzgl. kierownik transportu ma się zadowolić widokiem pełnej skrzyni, przy której nośność samochodu będzie wykorzystana raptem w połowie swej nominalnej ładowności, czy też zadecyduje zbudowanie prowizorycznych nadstawek z desek na skrzynię

samochodową, aby wykorzystać pełną ładowność samochodu i zabrać 7 ton buraków.

Instrukcja, o której mowa, podaje oprócz wskazówki co należy czynić, aby właściwie wykorzystać ładowność samochodu, „Tabelę objętości i ciężarów towarów przewożonych samochodami”, oraz przykłady obliczeń ładowności. W tabeli znajduje się spis towarów najczęściej przewożonych w Polsce samochodami z podaniem, ile kilogramów waży 1 metr sześcienny towaru bez opakowania, oraz ile metrów sześciennych zawiera 1 tona towaru. Przy znajomości tych wszystkich danych, jakie zawiera Tabela, nie będzie trudności w określeniu, ile danego towaru można załadować na określony samochód. Ostatnia wreszcie tabela, jaką za-

wiera Instrukcja, to „Tabela ładowności nominalnej typowych samochodów ciężarowych”. Podaje ona ładowność (dopuszczalną maksymalnie) nominalną w tonach wszystkich samochodów typowych oraz dopuszczalny ciężar przyczepy wraz z ładunkiem, jakie poszczególne samochody ciężarowe typowe mogą pociągnąć.

Dla uprzyętnienia szerszym rzeszom użytkowników możliwości posługiwania się tą instrukcją, „Wydańnictwa Komunikacyjne” wydały ją w postaci taniej broszury, która jest przedrukiem rzeczony Instrukcji z Dziennika Taryf i Zarządzeń Komunikacyjnych.

Wojt.

»MOTOZBYT« SPRZEDAJE MOTOCYKLE NA RATY

Centrala Handlowa Przemysłu Motoryzacyjnego „MOTOZBYT” uzyskała zatwierdzenie swego projektu sprzedaży na raty dla świata pracy motocykli produkcji krajowej „SHL” i „Sokół” 125 cm³. W połowie lipca sklepy detaliczne „MOTOZBYTU” przystąpiły już do sprzedaży ratalnej wspomnianych motocykli w miarę posiadanego zapasu.

Do nabycia motocykla na raty uprawnieni są pracownicy fizyczni i umysłowi, należący do związków zawodowych, chłopci, będący członkami Związku Samopomocy Chłopskiej, jak również zawodowi wojskowi, funkcjonariusze M.O. i K.B.W. Cena ratalna motocykla wynosi łącznie z kosztami inkasa weksli 103 tysiące złotych, z czego gotówką wpłaca się 15 tys. zł., resztę zaś w 11 miesięcznych ratach po 8 tys. złotych. Przed sporządzeniem umowy niezbędne jest złożenie przez nabywcę zaświadczenia z miejsca pracy o wysokości miesięcznych poborów, ich źródle i ewentualnym obciążeniu, szczególnie z tytułu kupna na raty innego artykułu. Wzory takich zaświadczeń posiadają wszystkie placówki „MOTOZBYTU”. Drugie niezbęd-

ne zaświadczenie wystawić musi administracja, lub komitet blokowy domu, w którym zamieszkuje nabywca, celem stwierdzenia jego miejsca zamieszkania. Dalej należy złożyć 11 weksli z żyrami 2-ch osób, które muszą przedstawić takie same zaświadczenia, jak nabywca. Blankiety wekslowe nabyć można również w sklepach „MOTOZBYTU”. Nabywca obowiązany jest zakomunikować „MOTOZBYTOWI” każdorazowo zmianę adresu, dopóki wszystkie raty nie zostaną spłacone. Dodać należy, że zakupywany motocykl musi być ubezpieczony na koszt i nazwisko nabywcy. Na czas trwania spłaty rat nabywca ceduje polisę ubezpieczeniową na „MOTOZBYT”, otrzymuje ją zaś z powrotem po uregulowaniu całej należności.

Ponieważ zapotrzebowanie na motocykle znacznie przekracza rozmiary obecnej produkcji krajowej — placówki „MOTOZBYTU” prowadzą listy zgłaszających się reflektantów, którzy otrzymują motocykle według kolejności zgłoszenia, niezależnie od tego, czy w grę wchodzi kupno na raty, czy za gotówkę.

Kow.

TRANSPORTOWCY PISZĄ

EUGENIUSZ WILCZEK (Katowice)

MANIPULACYJNE OPŁATY CELNE

Artykuł zamieszczony pod powyższym tytułem w Nr 1 miesięcznika Transport i Spedycja porusza nad wyraz aktualne zagadnienie, w tej chwili nie dające chyba spokoju żadnej Centrali Handlu Zagranicznego i dlatego zasługuje na jeszcze szersze omówienie.

Na wstępie wypada zaznaczyć, że problem ten nie ogranicza się do odpraw przesyłek w portach, ale w całej rozciągłości dotyczy także odpraw granicznych lądowych.

Specjalnie przy eksporcie produktów hutniczych można zaobserwować trudności, wynikające, zdaniem moim, z nienależytej interpretacji tak postanowień prawa celnego, jako też rozporządzenia Ministra Skarbu z dnia 7.XII.1948 r., dotyczącego zmiany przepisów wykonawczych do prawa celnego. Jest rzeczą charakterystyczną, że np. kilku urzędników celnych na tym samym punkcie granicznym inaczej interpretuje pojęcie słów „jednolite — jednogatunkowe”, co w rezultacie wprowadza chaos i zupełnie niepotrzebną biurokrację przy normalnej i, zdawałoby się, prostej czynności urzędowej.

Ustawodawca tak przy kodyfikacji prawa celnego, jako też rozporządzenia Ministra Skarbu z dnia 7.12.1948 r. przy pojęciu towarów jednolitych umieszcza w nawiasie przy słowie „jednolitych” słowo „jednogatunkowych”. To ujęcie pojęć nie jest przypadkowe,

tylko celowe, dla podkreślenia, że za towar jednolity należy uważać towar jednogatunkowy. Który towar jest jednogatunkowy — na to daje odpowiedź odnosny Dział Produkcji.

Urzędy celne, które oba te pojęcia dzielą i odwrotnie wnioskuja, uważając, że ten towar jest jednogatunkowy, który jest jednolity pod każdym względem — wypaczają, zdaje mi się, myśl przewodnią ustawodawcy.

Przy wytworach hutniczych władze celne uznają obecnie za towar jednolity (jednogatunkowy):

a) blachę handlową, względnie dynamową, bądź transformatorową o równej grubości i równych wymiarach (poz. Tar. Cel. 930),

b) szyny kolejowe o równych profilach i długościach (poz. Tar. Cel. 932/1),

c) łubki, łapki względnie podkładki do szyn, o ile są w oddzielnych wagonach (poz. Tar. Cel. 933/4),

d) żelazo płaskie o równej szerokości, grubości i długości (poz. Tar. Cel. 929/1),

e) rury o równej średnicy, grubości ścianki i długości (poz. Tar. Cel. 955/1),

f) zestawy kół i obręcze do kół, o ile są w oddzielnych wagonach, parowozowe i wagonowe itd. (poz. Tar. Cel. 1138).

Fakt, że blacha jest w różnych arkuszach, zaś żelazo kształtowe w różnych długościach, nie odbiera zupełnie tym wytworom cech **jednogatunkowości** i jednolitości.

Gatunek pozostaje ten sam przy wszystkich długościach, bo analiza materiału jest ta sama, sposób produkcji ten sam, cena również ta sama.

Oferując w sprzedaży żelazo, czy blachy, oferuje się je w „normalnych długościach handlowych”, czy też „normalnych formatach handlowych”, tj. w takich długościach i formatach, w jakich wychodzą spod walców.

Przy sprzedaży szyn danej długości przewiduje się zawsze pewien procent szyn krótszych, a to celem zużycia odpadków przy produkcji. Załadunek do wagonu szyn dłuższych i krótszych — potrzebnych często — kroć z uwagi na warunki trasy, nie może być, zdaje mi się, kwalifikowany, jako towar niejednolity, a więc i niejednogatunkowy.

Tutaj jeszcze wypada zaznaczyć, że kompletowanie ładunków wagonowych wedle obecnie praktykowanej interpretacji urzędów celnych na miejscach produkcji jest niewykonalne, tak z braku tzw. placów manipulacyjnych, jako też ze względu na tempo produkcji, stale zwiększające się.

Tego tempa nie można hamować kompletowaniem ładunków jednolitych wymiarowo.

To ostatnie pojęcie „równych wymiarów” jest czymś nowym w ustawodawstwie celnym i wymaga bezwzględnie autorytatywnej interpretacji.

Wysokość stawki manipulacyjnej nie może być przy odprawie każdego niemal wagonu zagadką i to zagadką nie tylko dla eksportera, który winien kalkulować swoje koszty ściśle, ale także zagadką dla spedytora, a co najciekawsze, także dla odprawiającego towar urzędnika celnego.

Surówka odlewnicza o ściślejszej analizie chemicznej została przez urzędnika celnego uznana jako towar niejednolity, a więc niejednogatunkowy, bo gąski były nierówne. W drodze reklamacji uznano jednak ten towar za jednolity. To jest klasyczny przykład, do czego doprowadza niejasność i niewłaściwa interpretacja ustawy. W interpretacji pierwszego urzędnika celnego z uwagi, że każda gaska ma inny wymiar, uznano towar za niejednolity, pomimo analizy gatunkowej i pomimo, że **jako taki** został sprzedany, co zaświadcza atest hutniczy.

Jest rzeczą jasną, że tego rodzaju nieporozumienia muszą przestać istnieć.

Centrale handlu zagranicznego, zainteresowane poruszonymi tematami przy eksporcie, względnie imporcie swoich produktów, winny, zdaje się, w interesie usprawnienia eksportu względnie importu, złożyć swoje wnioski w Departamencie Planu i Koordynacji Ministerstwa Handlu Zagranicznego, który po zbadaniu wysuniętych wątpliwości nada sprawie odpowiedni bieg, co przyczyni się do zredukowania obecnych reklamacji, względnie znajdzie swój wyraz w nowej, w opracowaniu będącej, ustawie celnej.

INŻ. OSWALD BERES (Kraków)

WSPÓŁZAWODNICTWO W TRANSPORCIE

Apel, wystosowany przez „Transport i Spedycję” w 1-szym numerze miesięcznika poświęconego ekonomice transportu, nie powinien przebrzmieć bez echa. Przede wszystkim, iż apel ten słusznie wskazuje na to, że współzawodnictwo w transporcie samochodowym daleko pozostaje poza innymi zawodami i jest polem leżącym jeszcze odłogiem, które czeka na to, aby nim zajęły się zainteresowane koła, aby przy słusznym ujęciu sprawy wydać odpowiedni plon — podobny sukcesom uzyskanym w innych zawodach: górnictwie, hutnictwie, budownictwie i in.

Powody, dlaczego współzawodnictwo jest w zawodzie transportowym nie dość rozwinięte, są rozmaite. Przede wszystkim fakt, że współzawodnictwo rozwija się najchętniej w wielkich ośrodkach przemysłowych, wytwórczych — a nie w stospunkowo małych jednostkach, jakie poza PKS-em i PKP istnieją w transporcie Polski. Poza tym transport nie wytwarza — tylko obsługuje — naogół sukces tu jest mniej widoczny — bo obsługa klienta nie jest tak materialnie łatwa do uchwycenia, jak wytwórczość. Również utrudnieniem współzawodnictwa w transporcie jest okoliczność, że transport dzieli się na przewóz i spedycję. Jedna instytucja w Polsce, jak PKS, ogranicza się jedynie do przewozu, — inne, jak Hartwig, lub Spedytor, zajmują się przewozem i spedycją równocześnie. Dla objaśnienia dodajemy, że przewóz odznacza się tym, że daje do dyspozycji wyłącznie narzędzie transportu tj. np. samochód, lub ciągnik z przyczepą, — natomiast spedycja zajmuje się również poza przewozem za i wyładowaniem towaru — załatwieniem wykupu listów przewozowych P.K.P. — konwojem, to znaczy ochroną ładunku w czasie transportu. Dlatego też współzawodnictwo w transporcie spedycyjnym jest bardziej skomplikowane — na wynik składa się cały szereg elementów składowych pracy. Wiele z tych elementów trudno jest doprowadzić do współzawodnictwa — jak np. przy wyładowaniu towarów z wagonów P.K.P. na samochody, lub ciągniki — gdzie przepisy kolejowe kolidują z zarządzeniami innych władz. Kolej żąda wyła-

dunku wagonu w określonym czasie od podstawienia wagonu do wyładowania, niezależnie od tego, czy to dzień powszedni, czy święto, lub w czasie, który wypada już poza normalny dzień roboczy i zalicza postojowe za wagony niewyładowane w przepisanim czasie. Z drugiej strony zarządy firm spedycyjnych nie zezwalają zasadniczo na opłatę godzin nadliczbowych swym pracownikom. Współzawodnictwo jest utrudnione wskutek braku stałej pracy dla drugiej zmiany itp.

Z tych powodów — poza innymi, współzawodnictwo w transporcie nie zostało jeszcze ujęte w tak sztywne, stałe formy, jak w produkcji. Nie zostało jednak zaniedbane. Tylko klimat, tak, jak u pewnych roślin nie sprzyjający rozwojowi owocu, również w transporcie nie wydał odpowiednich owoców i nie stworzył Pstrowskich, Bugdołów, Zielńskich transportu.

Są jeszcze inne przyczyny, opóźniające efekt współzawodnictwa w transporcie. Nie można w nim stworzyć jednej platformy porównawczej — start nie jest jednolity. Samochód 10-cio tonowy ma znacznie większe możliwości osiągnięcia korzystnych wyników współzawodnictwa — jak samochód np. 3-tonowy. Nie stworzono jeszcze odpowiednich mierników dla tego współzawodnictwa między kierowcą, który podstawia samochód klientowi, opłacającemu tylko czas używanego samochodu dla swojego transportu, a kierowcą w spedycji, który musi rozwozić tzw. drobnicę do 40-tu nieraz firm, który inkasuje należność za przewóz kolejowy i samochodem.

Współzawodnictwo w poszczególnych firmach transportowych jest również nie łatwe, gdyż, jak już wspomnieliśmy wyżej, jedne przedsiębiorstwa ograniczają się tylko do przewozu, są przewoźnikami, inne załatwiają wszystkie czynności związane z transportem, jak za i wyładowanie, inkaso itp. Nawet firmy, trudniące się spedycją, różnią się między sobą formą pracy. Jedne pracują tylko trakcją samochodową, inne trakcją samochodową i konną. Niema między nimi wspólnego mianownika. Trudno o słuszną ocenę współzawodnictwa.

Dotychczasowe wyniki współzawodnictwa w transporcie nie są ścisłe, bo na nie złożyła się tylko część składowych elementów współzawodnictwa.

Można ściśle wycenić współzawodnictwo w takich elementach, jak oszczędność paliwa — gotowość do pracy — konserwacja. Już trudniej oszczędność ogumienia — gdyż zależy to od stanu dróg, na jakich dany samochód pracuje. Są to właściwie tylko elementy, które powodują oszczędność w pewnych działach, a nie podstawowe współzawodnictwo.

Współzawodnictwo wymaga równego startu dla współzawodników. W transporcie jest to bardzo trud-

ną rzeczą, aby stworzyć równy start — a handicapem nie da się nic wyrównać. Doświadczenie usuwa tu brak — na to potrzebny jest czas.

OD REDAKCJI: *Tę wypowiedź o charakterze negatywnym Redakcja zamieszcza dla celów dyskusyjnych, podkreślając, iż nie podziela większości opinii Autora. Oczekujemy dalszych wypowiedzi i konkretnych przykładów pozytywnego rozwiązania problemów współzawodnictwa pracy w transporcie i spedycji.*

FRANCISZEK KWISTEK (Wrocław)

O OSZCZĘDNOŚCI W TRANSPORCIE SAMOCHODOWYM

W związku z zainicjowanym obecnie systemem oszczędzania, wyłoniła się również kwestia usprawnienia transportu samochodowego i poczynienia oszczędności na tym polu.

O ile mi wiadomo, transport samochodowy ma być w przyszłości przekazany wyłącznie państwowym firmom spedycyjnym, a poszczególne instytucje posiadać będą samochody, przeznaczone wyłącznie do przewożenia towarów w obrębie miast, wzgl. do zwózki towarów z kolei do magazynów. Sądzę jednak, że zrealizowanie tego planu nastąpi dopiero w tym czasie, gdy będzie odpowiednia ilość typowych ciężarowych samochodów do dyspozycji, gdy przy obecnym stanie parku samochodowego i różnorodności typów z pozostałości poniemieckich, przeprowadzenie tego planu natrafiałoby na poważne trudności techniczne. Do chwili realizacji tego planu zaprowadzić można inny system, który również da poważne oszczędności, a mianowicie wykorzystanie pustych przebiegów wozów. Wystarczy w każdym mieście, przynajmniej powiatowym, lub w większych ośrodkach przemysłowych, stworzyć punkty zgłaszania pustych przejazdów w miejscowych państwowych placówkach spedycyjnych, lub w razie ich braku w miejscowych P.Z.G. lub P.S.S.

Każdy samochód ciężarowy wyjeżdżający pusty z danej miejscowości, lub przejeżdżający przez nią, miałby obowiązek zgłoszenia się w wyznaczonym punkcie, a tam winny się już znajdować zapotrzebowania miejscowych zakładów, instytucji, lub spółdzielni na przewozy towarów. W wypadkach, w których trasa samochodu pokrywałaby się z zapotrzebowaniem jednej z w. w. instytucji, samochód miałby obowiązek ładunek ten przewieźć. Firma, lub instytucja, do której samochód ten będzie należał, miałaby prawo wystawić firmie, która wykorzystała transport dla swych celów, rachunek za przewóz towaru, obliczony według istniejących norm przewozowych.

Punkty zgłoszeń winny zanotować uwagę w kontrolce jazdy, że kierowca zgłosił pusty przebieg wozu i otrzymał polecenie przewiezienia towaru, lub też transportu dla niego nie było. Organy kontrolne drogowe miałyby obowiązek kontrolowania, czy obowiązek zgłoszenia w punkcie wyznaczonym został spełniony i w razie stwierdzenia, że kierowca nie dopełnił swego obowiązku, zostałaby mu wyznaczona kara dyscyplinarna.

NOTATKI

MIĘDZYNARODOWY LIST PRZEWÓZOWY W KOMUNIKACJI DROGOWEJ

Bezpośredni przewóz przesyłki za jednym listem przewozowym w międzynarodowej komunikacji kolejowej wprowadzono przed pół wiekiem na podstawie Konwencji Berneńskiej. Obecnie palącą staje się konieczność wprowadzenia podobnego dokumentu, stwierdzającego zawarcie umowy o przewóz, w komunikacji międzynarodowej na drogach publicznych.

Inicjatywę w tej dziedzinie podjął Komitet Transportów Wewnętrznych — Komisji Ekonomicznej dla Europy, działającej w ramach Organizacji Narodów Zjednoczonych. Rozwój towarowych przewozów samochodowych po minionej wojnie przejawia się bardzo silnie między poszczególnymi krajami, a w związku z tym nawiązuje się współpraca przewozowa między licznymi przedsiębiorstwami, trudniącymi się przewozami samochodowymi w obrocie międzynarodowym. Przy tej współpracy jedną z najbardziej istotnych trudności jest konieczność wystawiania nowych dokumentów przewozowych przy przyjmowaniu przesyłek od jednego przedsiębiorstwa przewozowego przez drugie w celu dalszego przewozu do miejsca przeznaczenia przesyłek.

Powtarza się przy tej okazji zjawisko, które istniało przed dziesiątkami lat na kolejach, niezwiązanych przez wspomnianą na wstępie Konwencją Berneńską, że przedsiębiorstwa spedycyjne musiały pośredniczyć w odbiorze przesyłek i nadawać je ponownie do następnego przedsiębiorstwa w innym kraju, zanim przesyłka dotarła do właściwego odbiorcy.

Taki sposób postępowania długo jeszcze musi istnieć w przewozach między różnymi komunikacjami, jak morze — kolej, kolej — żegluga powietrzna, droga publiczna — żegluga śródlądowa. Jednak w komunikacjach mieszanych stosuje się, co prawda w ograniczonej jeszcze mierze, bezpośredni list przewozowy, szczególnie w zasięgu krajowym i na podstawie umów wielostronnych w komunikacji międzynarodowej.

Nie może przeto w tym postępie prawa komunikacyjnego być pominięta i międzynarodowa komunikacja na drogach publicznych.

Na zlecenie Komitetu Transportów Wewnętrznych ten problem przekazano do zbadania rzeczoznawcom, wyznaczonym przez: Międzynarodowy Instytut Unifikacji Prawa Prywatnego; Międzynarodowy Zwią-

zek Przewozów Drogowych i Międzynarodową Izbę Handlową.

Zadaniem rzeczoznawców jest opracowanie projektu ujednolicienia przepisów, obejmujących warunki umowy o przewóz towarów na drogach międzynarodowych, tj. Regulaminu Przewozów Towarowych, opracowanie wzoru międzynarodowego listu przewozowego i rozpatrzenie zasad, któreby obejmowały warunki przewozu podróży w międzynarodowym ruchu

osobowym na podstawie jednego biletu, uprawniającego do przejazdu na całej trasie, wiodącej przez dwa i więcej kraje.

Zamierza się wprowadzić międzynarodowe listy przewozowe i na okaziciela, które pod względem formy zewnętrznej, układu treści i innych wymogów prawa przewozowego będą prawie w całości odpowiadały podobnym dokumentom, stosowanym w międzynarodowym ruchu kolejowym.

B.

PLANOWANIE TRANSPORTU SAMOCHODOWEGO

(recenzja z książki Bronsztajna i Budrina)

W Nr 6 miesięcznika „Awtomobil” z czerwca 1949 roku ukazała się recenzja podręcznika pod powyższym tytułem. Ze względu na aktualność zagadnienia, oraz proste i jasne ujęcie tematu podręcznik powyższy powinien znaleźć się w każdym biurze planowania transportu. Z tego względu umieszczamy streszczenie recenzji.

Znaczenie i udział transportu samochodowego w gospodarce narodowej wzrasta nieustannie. Szczególnie wielkie są zadania transportu obecnie, w okresie odbudowy i dalszego rozwoju gospodarki narodowej ZSRR.

Celem pomyślnego wykonania zadania należy przede wszystkim usprawnić wykorzystanie i obsługę techniczną parku samochodowego, poprawić organizację eksploatacji, określić koszty własne oraz powiększyć sprawność gospodarczą przedsiębiorstw samochodowych.

Autorzy książki, podkreślili planowy charakter gospodarki socjalistycznej oraz przewagę gospodarki planowej nad systemem kapitalistycznym, wykazali w sposób przekonujący, że podstawowym dokumentem, na którym opiera się działalność produkcyjno-gospodarcza przedsiębiorstwa transportu samochodowego, jest plan finansowy, odpowiadający zadaniom, wynikającym z jednego narodowego planu gospodarczego.

Książka jest wynikiem doświadczenia czołowych pracowników transportu samochodowego, wskazujących na progresywne możliwości wykorzystania sprzętu samochodowego, co powinno pomóc do ujawnienia i wykorzystania istniejących rezerw oraz poprawy współczynników wykorzystania, obniżenia kosztów własnych i podniesienia dochodowości gospodarczej. Książka zawiera cenny materiał sprawozdawczy i normatywny, niezbędny do obliczeń techniczno-ekonomicznych finansowego planu transportu. Jednak należy zauważyć, że zakres materiału sprawozdawczego jest niezbyt wielki.

Rozdział IV poświęcony jest metodyce organizacji sprawozdawczości w transporcie samochodowym. W ten sposób autorzy podkreślają nierozdzielny związek pomiędzy planem i kontrolą jego wykonania, co stanowi jedną z cech charakterystycznych planowania socjalistycznego. Jednakże w rozdziale tym brak wzorów i wskazówek odnośnie jednego z najważniejszych wskaźników działalności gospodarczej przedsiębiorstw samochodowych — to jest kosztów własnych przewozów.

W książce znajdujemy prawidłowy wykład znaczenia planu przewozów i jego wpływu na wszystkie pozostałe wskaźniki planu finansowego, w szczególności, jeżeli chodzi o wybór typu sprzętu przewozowego. Okoliczność ta powinna być uwzględniona przez pracowników przedsiębiorstw samochodowych przy planowaniu należytego wykorzystania istniejącego taboru samochodowego oraz przez władze nadrzędne przy planowaniu uzupełnienia przedsiębiorstw samochodowych w nowy sprzęt.

Książka Bronsztajna i Budrina całkowicie prawidłowo i dostęпно wyklada metodykę i technikę sporządzania planów finansowych przewoźnictwa, dzięki czemu nadaje się do wykorzystania przez pracowników zatrudnionych praktycznie w transporcie.

Jeszcze uwaga o układzie książki. Konkretny przykład obliczania planu finansowego, ułożony stosownie do wskazanej metodyki, posiada poważne znaczenie dla pragnących poznać metody planowania. Dlatego należało odpowiednie przykłady przytaczać przy poszczególnych działach planu finansowego.

Bez względu na pewne usterki, które należałoby usunąć przy następnym wydaniu, książka Bronsztajna i Budrina zapełnia lukę w literaturze o planowaniu gospodarczym przedsiębiorstw samochodowych i powinna być wykorzystana, jako pomoc naukowa w praktyce planowania przedsiębiorstw samochodowych.

Opracował J. N.

ŻEGLUGA, PORTY I SPEDYCJA

Z. JĘDRZEJOWICZ (Gdynia)

KONFERENCJE ŻEGLUGOWE, A PORTY POLSKIE

Jednym z naczelných zadań naszej gospodarki morskiej jest niewątpliwie doprowadzenie do stworzenia w portach polskich warunków, które by te porty postawiły w szeregu portów bazowych świata.

Możliwości osiągnięcia tego celu są dziś znacznie większe, niż były kiedykolwiek, gdyż porty nasze w oparciu o rozwijające się pod względem przemysłowym własne zaplecze, jak również współpracując ściśle z krajami Demokracji Ludowej i dyspo-

nując ich masą towarową, zwiększają poważnie swoją atrakcyjność dla linii żeglugowych.

Jest kwestią oczywistą, że rozwój obrotów handlowych związany jest ściśle ze sprawną siecią połączeń regularnych o jak największej częstotliwości; nie mogąc sprostać zadaniu jedynie przy pomocy własnej floty handlowej musimy, by zapewnić prawidłową obsługę portów, szukać kontaktów z liniami zagranicznymi. Ten moment stawia nas przed koniecznością zapoznania się ze struk-

turą zagranicznych linii okrętowych i prowadzenia w stosunku do nich takiej polityki, która by umożliwiła ekspansję ruchu towarowego naszych portów.

Błędne byłoby mniemanie, że ekspansja nasza spotka się na świecie na ogół z przyjęciem przychylnym. Istnieją z dawna problemy konkurencyjności portów oraz tarcia pomiędzy zespołami linii regularnych, które porty te obsługują. Ważniejsze szlaki towarowe powiązane są z portami europejskimi liniami regularnymi o dawnych nieraz tradycjach, a linie te z kolei utworzyły ugrupowania, zwane konferencjami żeglugowymi.

Istnieją rozmaitego rodzaju konferencje żeglugowe; jedne, jak np. „United Baltic & Maritime Conference” grupują armatorów trampowych w celu obrony i popierania wspólnych interesów; działalność takich konferencji przypomina charakterem działalność związków branżowych. Konferencje żeglugowe linii regularnych mają jednakowoż cele sięgające dużo dalej i działalność ich można przyrównać do działalności karteli w gospodarce kapitalistycznej. Konferencje żeglugowe linii regularnych mają na celu wyłącznie utrzymanie rentowności poszczególnych partnerów przez wyeliminowanie konkurencji ze strony tzw. „outsider’ów” i monopolistyczne opanowanie odnośnego rynku. Środkami, za pomocą których konferencje osiągają swoje cele, są przede wszystkim wspólna taryfa, skalkulowana w zależności od koniunktury oraz system specjalnych rabatów, wypłacanych załadowcom po pewnym okresie czasu (przeważnie 1 rok) i to po dopełnieniu tzw. warunków lojalności w stosunku do linii konferencyjnych. Oznacza to w praktyce, że załadowca, który wysła jakieś partie towarów „outsider’em”, traci wszelkie nabyte w ciągu roku prawa do rabatów linii konferencyjnych. Rabaty konferencyjne, wynoszące przeważnie nie mniej niż 10% stawki zasadniczej, stanowią poważną atrakcję dla załadowców i przy tym systemie pozycja monopolistyczna linii konferencyjnych jest trudna do podważenia. Konferencje żeglugowe ustalają pewną ilość punktów zasadniczych, z których obowiązują stawki podstawowe, a dla szeregu innych portów, będących w dalszym zasięgu zainteresowań konferencji, wyznacza się dodatki doliczane do stawek zasadniczych, tzw. „additional ranges”. Oczywiście, nie wszystkie konferencje żeglugowe uznają te same porty, jako porty bazowe. Jako przykłady portów, uznanych przez większość konferencji, można przytoczyć z portów kontynentu: Marseille, Bordeaux, Le Havre, Antwerpen, Rotterdam, Amsterdam, Hamburg, Kobenhavn, Oslo i Goeteborg. Dodatki range’owe, zwane czasem dodatkami strefowymi, oblicza się, jak i sam fracht zasadniczy, „od tony frachtowej” tj. jedna tona metryczna, lub metr sześcienny, wzgl. jedna tona angielska, wzgl. 40 stóp sześciennych, zawsze w opcji linii okrętowej, która stosuje obliczenie od miary wzgl. wagi, biorąc pod uwagę, co daje wyższą sumę frachtową.

Przytoczone poniżej fakty i cyfry mogą zilustrować obecny stosunek większości konferencji żeglugowych do portów polskich.

Zajmijmy się w pierwszym rzędzie zespołem konferencji, działających przy eksporcie z kontynentu europejskiego; są to tzw. „Outward Freight Conferences”; następujące z nich uznały port Gdynia, jako port bazowy:

1. Outward Continental Brasil Freight Conference — porty brazylijskie;
2. Outward Continental River Plate Conference — porty Argentyny i Urugwaju;
3. Continental North Atlantic West Bound Freight Conference — porty USA i Kanady;
4. Association of West India Transatlantic Steamship Lines — porty Ameryki Środkowej, Wielkich i Małych Antylli;
5. New Zealand Conference — porty Nowej Zelandii;
6. European/South Pacific and Magellan Conference — porty Wybrzeża Pacyfiku Ameryki Południowej;
7. West Africa Lines Coordination Committee — obejmująca porty Afryki Zachodniej, stosuje system indywidualnego ustalenia stawek dla każdego towaru przy transportach z Gdyni. Stawki te są zasadniczo wyższe, niż dla portów zachodnio-europejskich, jednak stosowane są netto bez „range”.

Następujące konferencje nie uznały Gdyni za port zasadniczy i stosują przy eksporcie z portów polskich „range”:

1. Bombay Karachi Outward Freight Conference — do portów Pakistanu.
Poprzedni „range” sh 45/ — został obecnie od 16. 3. ub. r. zmieniony na sh 20/ — dla drobnicy i sh 10/ — dla cukru i cementu;
2. Madras and Calcutta Outward Freight Conference — porty Indii.
Poprzedni „range” sh 45/ — zmieniony na sh 20/ — dla drobnicy, sh 10/ — dla cukru i cementu.
3. Far East Conference — porty Dalekiego Wschodu.
Poprzedni „range” sh 30/ — zmieniony na sh 20/ — za drobnicę i sh 10/ — za cement.
4. The Carma Conference — porty Ceylonu.
Poprzedni „range” sh 45/ — zmieniony na sh 20/ — dla drobnicy i sh 10/ — dla cukru i cementu.
5. Australian Outward Freight Conference — do portów australijskich.
Konferencja ta stosuje „range” sh 52/6 przy transportach z przeładunkiem oraz sh 20/ — w wypadku o ile statki zawiąją bezpośrednio do portów polskich.
6. East African Conference — do portów Afryki Wschodniej.
Stosuje „range” sh 20/ — niezależnie, czy towar jest przyjęty z przeładunkiem, czy bezpośrednio.
7. South Africa Conference — do portów Południowej Afryki.
Stosuje „range” sh 40/ — przy transportach z przeładunkiem i sh 20/ — przy bezpośrednich zawiągnięciach.

Poza powyższymi konferencjami istnieją jeszcze porozumienia liniowe o charakterze konferencji i tak:

1. Peninsular & Mediterranean Conference — dla portów Morza Śródziemnego.
2. Levant Conference — dla portów Azji Mniejszej.

Oba te porozumienia nie stosują określonego „range” w stosunku do portów polskich, jednakowoż taryfa jest wyższa, niż dla portów zachodnio-europejskich.

3. Porozumienie linii obsługujących porty Zatoki Perskiej. Do niedawna obowiązywał dodatek frachtowy sh 45/ —. Od maja 1949 r. dodatek ten został zmniejszony na sh 20/ —.

Jeśli chodzi o import do portów europejskich, to konferencje żeglugowe i to tzw. „Homeward Conference” nie stosują do tej pory jednolitej polityki w stosunku do portów polskich. Dwie z tych konferencji, tj. North Atlantic Baltic Freight Conference i Association of West India Steamship Lines, nie stosują w stosunku do portów Polski żadnych dodatków strefowych.

Inne, jak:

- Australian Conference,
- Bombay Karachi Conference,
- China & Hongkong - Europe Freight Conference,
- Philippines - Europe Freight Conference —
- z portów Malaj i Filipin,
- South Pacific & Magellan Conference —
- z portów Ameryki Południowej Wybrzeża Pacyfiku,
- South & East African Conference —
- z Afryki Południowej i Zachodniej —

stosują różnej wysokości dodatek strefowy, wzgl. do stawki zasadniczej do portów zachodnio-europejskich doliczają efektywne koszty przeładunku lokalnego i transportu do portów polskich.

Jak z tego wynika, obecna pozycja portów polskich pozostawia wiele do życzenia. Jeżeli jeszcze weźmiemy pod uwagę fakt, że większość konferencji przy ustalaniu „range” bierze pod uwagę jedynie port Gdynia, a Gdańsk i Szczecin wyłącza zupełnie, traktując je jako porty poza zasięgiem konferencji, niekorzystna sytuacja portów Polski uwytkła się jeszcze bardziej.

A. JAMOR (Gdynia)

WOLNY OBSZAR CELNY (WOC) W GDYNI

W innym miejscu naszego miesięcznika podana jest lakoniczna wiadomość o przeładunku w Wolnym Obszarze Celnym portu gdyńskiego przeszło 100-tonowego transportu drobnicy z Zatoki Meksykańskiej tranzytem do Szwecji i Danii.

W ten sposób została Gdynia wykorzystana, jako port przeładunkowy na wielkim szlaku oceanicznym, co jest niewątpliwie sukcesem akwizycyjnym naszych portów.

Poza wyraźną korzyścią dewizową w postaci wpływów za przeładunek i manipulację, znaczenie tego rodzaju transportów podkreśla fakt, iż cenny jest dla nas każdy ładunek drobnicy, zwiększający naszą pozycję w walce o prawo bazowe dla naszych portów. Manipulacja przeładunkowa zagranicznego towaru ze statku do magazynu i następnie na inny statek, bez konieczności załatwienia jakichkolwiek formalności celnych — co niewątpliwie przyczyniło się do sfinalizowania tej transakcji — możliwa była dzięki specjalnym ulgom, jakie ustawodawstwo celne zapewnia Wolnym Strefom.

Niewątpliwie na przestrzeni ostatnich kilku lat mamy do zanotowania pewne sukcesy pod względem uznania naszych portów jako zasadnicze, lub zmniejszenia dodatków, tym nie mniej droga, jaką mamy przed sobą do stworzenia z naszych portów — prawdziwych portów bazowych — jest jeszcze daleka. Zasadniczym elementem do przeprowadzenia naszych celów jest niewątpliwie zwiększająca się stale flota polska, która, umiejętnie użyta jako tonaż interwencyjny, może przeprowadzić cały szereg zmian w polityce zagranicznych konferencji żeglugowych, bądź to przyłączając się do niektórych konferencji i wywierając w ten sposób wpływ na ich decyzję, bądź też stosując w pewnych wypadkach, w razie niemożliwości dojścia do porozumienia, politykę wojny frachtowej.

Innym momentem, który zaważy niewątpliwie w przyszłości na kwestii uznania portów polskich, jako portów bazowych, jest dalsze usprawnienie przeładunków portowych, aby nie różniły one się w pracy od dużych, dobrze zorganizowanych portów zagranicznych.

Ostatnie lata przyniosły na tym polu znaczne osiągnięcia, jednakowoż przewidziana planem 6-letnim rozbudowa i modernizacja urządzeń przeładunkowych i magazynów postawi dopiero nasze porty na właściwym miejscu.

Dalszy istotny moment polega na naszej polityce w stosunku do wytypowanych linii zagranicznych, które w miarę wzrostu obrotów towarowych portów Polski znajdą swój własny interes, by postulaty tych portów odnośnie stosowania stawek bazowych przeprowadzić u odnośnych konferencji.

Zanim przystąpimy do szczegółowego omówienia znaczenia Wolnej Strefy dla portu, korzyści i, zresztą drobnych, ale mających swoje znaczenie lokalnych trudności, podam niżej krótkie objaśnienie, co to właściwie Wolny Obszar Celný (Wolna Strefa) oznacza.

Otóż Wolny Obszar Celný jest to obszar, wyłączony z obszaru celnego państwa, które jednak zachowuje swe prawo suwerenne nad tym obszarem, tzn. obszar, wyłączony spod działania ustawodawstwa celnego, obowiązującego dla reszty obszaru tego państwa. Wolny Obszar Celný traktowany jest więc pod względem celnym (a w państwach, gdzie istnieją ograniczenia dewizowe, również pod względem dewizowym), jako zagranica. Ruch środków przewozowych (statków i innych), składowanie i manipulowanie towarami wewnątrz Wolnego Obszaru Celnego traktowane jest pod względem celnym, jak gdyby odbywało się za granicą polityczną państwa, do którego ten wolny obszar należy.

Przywóz wszelkich towarów na teren WOC i wywóz towarów z tego terenu w zasadzie nie podlega ograniczeniom. Przywóz i wywóz towarów podlega ograniczeniom jedynie przy towarach mogących zagrażać bezpieczeństwu publicznemu, zdrowiu publicznemu, ochronie zwierząt i roślin, lub ze względów innych, które sobie państwo, posiadające WOC, specjalnie zastrzeże. Ograniczenia te są jednak uwarunkowane, np. można przywieźć materiały wybuchowe, lub łatwopalne, o ile na WOC istnieją odpowiednie urządzenia do ich przechowywania; można przywieźć skóry surowe zwierzęce, lub świeże ziemniaki, o ile na te towary posiada się świadectwo zdrowotności, stwierdzające, że nie będą one rozsadnikami zarazy; można przywieźć środki trujące, ale w stanie, który wyłącza powstanie niebezpieczeństwa dla zdrowia publicznego.

W Wolnym Obszarze Celnym nie obowiązują pobór opłat celnych, ani nie obowiązują przewidziane przepisami celnymi terminy do zgłoszenia przechowywania towarów, jako też nie obowiązują wszelkie inne formalności celne. Jedyne formalność celna polega na zgłoszeniu się przewoźnika w Urzędzie Celnym po przybyciu z zagranicy i przed wyjściem za granicę, oraz na złożeniu spisu przywożonych, wzgl. wywożonych towarów.

Towary krajowe wolnego obrotu, przeznaczone do złożenia na terenie Wolnego Obszaru Celnego, podlegają odprawie celnej na tych samych zasadach, jak gdyby wywożone były bezpośrednio za granicę.

Towary przywiezione, lub znajdujące się na terenie WOC, a przeznaczone na wewnętrzny rynek krajowy, podlegają takiej samej odprawie celnej, jak gdyby przybyły bezpośrednio z zagranicy.

Towary mogą być wewnątrz Wolnego Obszaru Celnego sortowane, przerabiane, przepakowywane itp.

To byłyby zasadnicze postanowienia ustawodawstwa celnego, typowe dla Wolnej Strefy, gwarantujące swobodną manipulację towarami, tak, jak gdyby znajdował się poza granicami kraju.

W dalszym ciągu postaram się omówić kilka przykładów korzyści, jakie daje Wolna Strefa dla towaru, w związku ze swoim charakterem.

Przy przesyłkach importowych umożliwia ona zagranicznemu sprzedawcy, w przewidywaniu zdobycia rynków zbytu, dowiedzenie jednorazowo większej partii towaru, a więc tańszym kosztem, do najbliższych rynków położonej Wolnej Strefy. Towary te mogą być zamagazynowane bez potrzeby załatwiania formalności celnych, a co najważniejsze, bez uiszczenia opłat celnych.

W miarę, jak się znajduje nabywca, mogą być towary te mniejszymi partiami, efektywnie sprzedawane, ekspediowane do odbiorców, a w razie niemożności sprzedaży i zrezygnowania z transakcji, mogą być one bez jakichkolwiek dalszych formalności i trudności wywiezione spowrotem.

Krajowy odbiorca ma możliwość dzięki temu obejrzenia towaru na miejscu, zapłacenia towaru prawie jednocześnie z terminem dostawy, a więc bez zamrażania czasami bardzo poważnych sum dewizowych i kupowania go w takich partiach, jakich

on w danej chwili potrzebuje. W dalszym ciągu nabyty towar może krajowy odbiorca reeksportować dalej za granicę, bez załatwiania jakichkolwiek formalności.

Podobnie przedstawia się sprawa również przy eksporcie za granicę, jak i przy tranzycie przez nasze porty.

Biorąc pod uwagę rolę, jaką porty nasze mają do spełnienia w stosunku do zaprzyjaźnionych z nami krajów demokracji ludowej, znaczenie Wolnej Strefy w ruchu tranzytowym nabiera specjalnego ciężaru gatunkowego.

Chcę również wspomnieć, iż istniejące na terenie Wolnego Obszaru Celnego zakłady wytwórcze korzystają z pełnej swobody w przywozie wszelkich do produkcji potrzebnych surowców, czy produktów, a po ich przeróbce — ze swobodnego wywozu fabrykatów zagranicę.

Reasumując powyższe, należy stwierdzić, iż istnienie Wolnej Strefy jest niewątpliwie jednym z warunków rozwoju portu o znaczeniu światowym oraz atrakcyjności portu.

Niestety, jednakże lokalne warunki portu gdyńskiego — brak magazynów i placów — powodują, iż powstały w związku z obowiązującym w Wolnym Obszarze Celnym ustawodawstwem pewne — drobne zresztą w stosunku do całości zagadnienia, tym nie mniej dotkliwe trudności.

Otóż do WOC w Gdyni włączone są najlepsze i największe magazyny portowe, jak również place nabrzeżne. W związku z określeniem obszaru tego, jako zagranicy celnej, korzystanie z odnośnych magazynów i placów dla towaru, kierowanego w normalnym ruchu eksportowym wzgl. importowym zagranicę, lub do kraju, związane jest z poważną, nieproduktywną manipulacją, a specjalnie z bardzo-poważnymi kosztami dodatkowymi.

Uwzględniając, iż w najbliższym czasie nie może być mowy o zrezygnowaniu z magazynów tych i placów, a nawet z części tychże, jedynie na korzyść typowych dla Wolnej Strefy ładunków, należałoby jak najszybciej wydać zarządzenie, umożliwiające przynajmniej narazie aż do dalszej rozbudowy portu, pełne wykorzystanie odnośnych terenów, z ominięciem wzmiankowanej manipulacji.

Otóż obecnie obowiązujące zarządzenia brzmią:

„Po skuteczniejszej odprawie celnej przesyłki importowe muszą być w ciągu 3 dni zabrane z WOC“.

(Poprzednio obowiązywał termin 24 godzin, został on jednakże przedłużony w ostatnim czasie do 3 dni. Dla przesyłek oczekujących na sformowanie wagonu zbiorowego termin ten, w drodze wyjątku, został przedłużony do 7 dni).

„W razie niezabrania w określonych terminach wymienionych towarów z WOC, za przesyłki te obliczany jest dozór celny w wysokości zł 60,— za każdą dalszą godzinę nocną i zł 40,— za godzinę dzienną.

Jeśli chodzi o termin wyjątkowy, dotyczący wagonów zbiorowych, to w wypadku przekroczenia dni siedmiu ulga ta przestaje obowiązywać i dozór oblicza się już od czwartego dnia“.

W praktyce wygląda to następująco:

Centrala importowa poleca oclić od razu większą partię towaru:

- 1) ażeby móc, stosownie do produkcyjnych wymagań odnośnych fabryk i zakładów, dysponować natychmiast każdą potrzebną z danej partii ilością do wysyłki do kraju (dotyczy to specjalnie surowców włókienniczych);
- 2) ze względu na oszczędność kosztów, jak zresztą i czasu.

W wyniku za przesyłki te liczone są przez Urzędy Celne bardzo poważne sumy kosztów dozoru celnego.

Obawa przed wymienionymi kosztami powoduje również duży pośpiech w formowaniu wagonu zbiorowego, w związku z tym często nie całkowite wykorzystanie wagonu, co jest niewątpliwie sprzeczne z ogólnymi założeniami wykorzystania taboru kolejowego.

Trzeba zresztą przyznać, iż Dyrekcja Ceł w Gdyni stara się w swoim zakresie o polepszenie sy-

tuacji, jak np. przez wydzielenie części magazynów, znajdujących się w WOC, dla towarów krajowych, względnie przez nieliczenie do pewnego czasu dozoru za towary eksportowe, składowane na placach, lecz są to wszystko zarządzenia poławiczne, nie załatwiające generalnie sprawy.

W imię zasady: prostota manipulacji i oszczędność kosztów — w sprawie tej konieczny jest załatwienie, idące w kierunku zastosowania w odniesieniu do towarów krajowych, kierowanych przez Wolny Obszar Celny, tych samych przepisów, które stosowane są w odniesieniu do magazynów i placów, znajdujących się na pozostałych obszarach portu gdynińskiego.

Tego rodzaju zarządzenie, przez uproszczenie manipulacji towarem, pozwoli, poza oszczędnością pieniężną, na właściwe wykorzystanie zaangażowanej w nieproduktywnej manipulacji pracy ludzkiej.

ST. PŁONKA (Warszawa)

WSPÓŁPRACA SPEDYTORA Z CENTRALĄ HANDLU ZAGR. I BANKIEM

W związku z szybko postępującą rozbudową sieci polskich placówek spedycyjnych zagranicą, a przede wszystkim własnych placówek zagranicznych Międzynarodowych Spedytorów C. Hartwig S. A., w Warszawie, wydaje się celowe zwrócić uwagę na znaczenie współpracy spedytora z Centralami Handlu Zagranicznego i Bankami, finansującymi obroty towarowe z zagranicą.

Wykonanie planu w zakresie handlu zagranicznego uzależnione jest nie tylko, oczywiście, w pierwszym rzędzie od centrali handlu zagranicznego, kierującej tymi operacjami od momentu zawarcia kontraktu do ich ostatecznego rozwikłania, lecz nadto również od sprawności banku, finansującego te transakcje, oraz spedytora, do którego zadań należy przetransportowanie towarów z miejsca pochodzenia do miejsca przeznaczenia. Te trzy instytucje, które wspólnie realizują jedno zadanie, współpracując z sobą w trakcie wykonywania poszczególnych operacji. Współpraca ta jednak powinna być tak zorganizowana, ażeby wiadomości o każdej zmianie na rynkach zagranicznych docierała możliwie natychmiast do wiadomości wszystkich zainteresowanych i mogła być wykorzystana dla poprawienia rezultatów bieżących, lub przyszłych operacji z zagranicą.

Spedytor, posiadający sieć własnych placówek w głównych punktach przelotowych strumienia towarów, idącego do Polski, lub z Polski, obserwuje w codziennej pracy sytuację na rynku transportowym i powinien posiadać zawsze aktualne wiadomości co do najtańszego sposobu transportu, prze-

ładunku, składowania, asekuracji itp. Te wiadomości winny być uwzględniane przy zawieraniu kontraktów z partnerami zagranicznymi. Niedocenianie roli spedytora może spowodować umieszczenie w kontraktach kupna i sprzedaży niedogodnych dla nas warunków, jak np. czas i miejsce odbioru, wybór środka lokomocji, sposób opakowania itp., i w konsekwencji spowodować niepotrzebny wzrost kosztów transportu. Zasięganie opinii spedytora przed zawarciem kontraktu wydaje się nieodzowne we wszystkich wypadkach, kiedy przedmiotem dostaw ma być sprzęt szczególnie ciężki, który rozmiarami odbiega bardzo znacznie od standardowych wymiarów (urządzenia inwestycyjne i maszyny). Usługi, oddawane w ten sposób przez spedytora, mogą być bardzo różnorodne i dotyczyć nie tylko stawek frachtowych, asekuracyjnych, składowych, miejsca załadowania, przeładowania i ewentualnie składowania, rozkładów linii żeglugowych, terminów szczególnie korzystnych przesyłek zbiorowych, lecz nadto zagadnień, związanych tylko pośrednio z transportem, jak np. opakowanie, szczególnie przy towarach niestandardowych. Uwagi doświadczonego spedytora mogą zapobiec stratom, jakie mogą powstać na skutek niedostatecznego opakowania, ulegającego łatwo uszkodzeniu, lub przez zużycie na opakowanie stosunkowo mało wartościowego towaru zbyt cennego materiału. Dobrze wprowadzony spedytor może również wskazać źródła zakupu, lub możliwości zbytu, jak wreszcie służyć informacjami szczegółowymi o ewentualnych kontrahentach zagranicznych projektowanych transakcji towarowych.

Należyte uwzględnienie wszystkich tych sugestii spedytora może dać w rezultacie nie tylko usprawnienie i przyspieszenie transportu, lecz przede wszystkim zmniejszenie kosztów, to znaczy oszczędność w dewizach przy imporcie i powiększenie utargu dewizowego w eksporcie.

Wobec banku, finansującego obroty towarowe z zagranicą, spełnia spedytor rolę powiernika w szerokim zakresie.

W zasadzie należy do spedytora ekspedycja z miejsca pochodzenia do miejsca przeznaczenia towaru, stanowiącego podstawę i zabezpieczenie kredytu, uruchomionego przez bank na jego zakupienie. W czasie od uruchomienia kredytu do zainkasowania równowartości towaru, przeznaczonej na spłatę kredytu, odbywa towar drogę z zagranicy do kraju, lub odwrotnie, i znajduje się pod bezpośrednią opieką spedytora, podczas gdy w banku finansującym znajdują się dokumenty załadowcze. Jakakolwiek zmiana pierwotnie udzielonych instrukcji transportowych może być przyjęta jedynie od posiadacza dokumentu załadowczego, tj. banku. Z tego wynika wyraźnie konieczność stałej i jak najściślejszej współpracy pomiędzy spedytorem oraz bankiem finansującym i centralą handlu zagranicznego, gdyż wszelkie trudności, lub przeszkody, na jakie może napotkać towar w czasie transportu, muszą być komunikowane natychmiast centrali handlu zagranicznego i bankowi, a to celem umożliwienia spowodowania we właściwym czasie zmian, względnie uzupełnień dyspozycji składowych, przeładunkowych, transportowych, zleceń płatniczych, zleceń inkasowych, lub warunków akredytywy.

Na tym nie wyczerpuje się jednakże zakres współpracy spedytora z bankiem, gdyż szereg zagadnień z zakresu finansowania obrotu towarowego z zagranicą może być rozwiązany prawidłowo jedynie przy należytej rozbudowanej współpracy tych dwóch instytucji.

Przykładowo można przytoczyć zagadnienie kontroli dokumentów załadowczych przy wypłacie kredytu, przeznaczonego na finansowanie obrotu towarowego z zagranicą. Kredyty takie uruchamiane są nieomal z reguły wzajem za pobieranie dokumentów załadowczych. Dokumenty te badane są przez bank jak najstaranniej pod kątem widzenia ich zgodności z dyspozycjami centrali handlu zagranicznego oraz warunkami kontraktu kupna danej transakcji towarowej. Dla tych czynności mają banki personel rutynowany, lecz nawet najlepiej zorganizowany aparat bankowy nie jest w stanie wykonać tak szczegółowej i wnikliwej kontroli, jaką może przeprowadzić spedytor przy odbiorze towaru i jego dalszej ekspedycji.

Nadto spedytor ma prawo i obowiązek zakwestionować nieodpowiednie, niedostateczne, lub uszkodzone opakowanie, niezgodność co do ilości i jakości towaru i dopilnować w każdym wypadku, ażeby spostrzeżone rozbieżności pomiędzy otrzymaną dyspozycją, a odebrany towarem były wyraźnie zaznaczone na dokumentach załadowczych.

W wypadkach szczególnych, jak podejrzenie co do jakości towaru, rozbieżność zdań co do ilości (przy towarach nie standartowych nabywanych na sztuki) lub wadliwego opakowania — może i powinien sumienny spedytor, przy należytej zorganizowanej współpracy, komunikować bankowi i w ten sposób zapobiec wykupieniu dokumentów na towar nieodpowiedni, a w najgorszym wypadku umożliwić dochodzenie ewentualnych szkód i strat na podstawie ściśle wystawionych dokumentów załadowczych.

Z tych kilku uwag wynika wyraźnie, że stała i ścisła współpraca spedytora z bankiem, finansującym obroty towarowe z zagranicą, jest koniecznością, a należyte zorganizowanie tej współpracy może uprościć i ułatwić szereg czynności bankowych, poczynając od uruchomienia kredytu do jego spłaty, przy pełnym zachowaniu bezpieczeństwa kredytu bez konieczności nadmiernego rozbudowania tego działu aparatu bankowego.

Uspołeczniona gospodarka umożliwia i wymaga, ażeby wszystkie instytucje, których praca składa się na wykonanie jednego zadania, współpracowały ze sobą jak najściślej w dążeniu do osiągnięcia jak najlepszych rezultatów swojej pracy. Ta zasada winna być stosowana szczególnie starannie na odcinku obrotu towarowego z zagranicą ze względu na to, że szybko odradzający się potencjał gospodarczy Polski, a tym samym udział Polski w międzynarodowych obrotach towarowych, oceniany będzie na zagranicznych rynkach od sposobu wywiązywania się przez nas z kontraktów i wreszcie z uwagi przede wszystkim na to, że wyniki tak skoordynowanej pracy dadzą w rezultacie korzystniejsze kształtowanie się naszej gospodarki dewizowej.

WSPÓŁZAWODNICTWO W F. „HARTWIG“

(JM) Już w dniu 20 października ub. roku został powołany przy firmie C. Hartwig Komitet Współzawodnictwa Pracy, który opracował tymczasowy projekt indywidualnego regulaminu, zatwierdzony następnie przez Centralny Komitet Współzawodnictwa Pracy w Warszawie.

Dotychczas firma C. Hartwig ma za sobą dwa etapy współzawodnictwa:

1 etap od 1 stycznia do 1 maja 1949 r.

2 etap od 1 maja do 22 lipca 1949 r.

Na czoło przodowników pracy wybija się pakier, Bobke Władysław, długoletni pracownik firmy.

Ob. W. Bobke w uznaniu dla jego pracy został wysunięty w drodze awansu społecznego na kierownika Sekcji Spedycji Lądowej. Poza ob. W. Bobke awans społeczny w okresie ostatnich 6 miesięcy objął 16 kierowników i pracowników fizycznych.

W tym samym okresie odbyło się w firmie C. Hartwig 7 narad wytwórczych, które przyniosły bardzo poważne i realne osiągnięcia w kierunku usprawnienia i koordynacji pracy związanej z ekspedycją morską i przeładunkiem. W wymienionych naradach wytwórczych wzięły udział, poza pracownikami firmy C. Hartwig, wszystkie zainteresowane we współpracy i koordynacji czynniki, a więc pracownicy P. K. P., Portorobu, Urzędu Celnego, C. T. M. itd.

Poza tym z dniem 1 lipca przystąpiono również do współzawodnictwa zespołowego. Współzawodniczą ze sobą działy morskie i spedycji lądowej Gdynia z Gdańskiem oraz 5 placówek terenowych: Starogard, Wejherowo, Lębork, Kartuszy,

UBEZPIECZENIA

M. HUGET (Gdynia)

PRZEDSŁOWIE

Inaugurując tę rubrykę, chcielibyśmy zastrzec się przede wszystkim, że dalecy jesteśmy od myśli, aby przyznane nam łamy miały być wykorzystywane dla prowadzenia jakichkolwiek wykładów *ex cathedra* z dziedziny ubezpieczeń. W powierzonej nam rubryce chcemy przede wszystkim wzbudzić zainteresowanie dla zagadnień ubezpieczeniowych od strony praktycznej. Tej strony ignorować nie może żaden spedytor, żaden kupujący, żaden sprzedający, ani wreszcie żaden szary pracownik, który z racji swej pracy wciągnięty jest w obrót ekonomiczny gospodarki krajowej.

Podkreślając ten nasz cel uprządkowania, względnie laicyzowania t. zw. wiedzy ubezpieczeniowej, chcielibyśmy wskazać z całym naciskiem na to, że zagadnienia ubezpieczeniowe nie powinny nigdy i nie są niczym suchym, żadną oderwaną teorią, żadnym „celebrowaniem spraw tajemnych”. Przeciwnie, są związane jak najbardziej i w stosunku całkowitej bezpośredniości z życiem ekonomicznym w każdym z najdrobniejszych nawet jego przejawów. Poza drobiazgową rejestracją przejawów życia ekonomicznego i tworzeniem dla nich odpowiedników w systematyce ubezpieczeniowej, wymagają koniecznej dozy surowej logiki w wysnuwaniu należytych wniosków, są prawdziwą filozofią przewidywania, kalkulacji elementów niepewności, prawdopodobieństwa i ryzyka.

Jeden z wielkich ludzi w dziedzinie ubezpieczeniowej (a są i tacy na tym polu) powiedział niedawno, skierowując swe słowa do ubezpieczeniowców całego świata (w wolnym tłumaczeniu):

„Nie dopuścimy, aby nasza działalność miała się stać suchą sprawą prawniczego układu klauzul i warunków oraz tępej rutyny. Chcemy, aby była ona bogata w różnorodność i kolor, aby stała się polem, na którym wyobraźnia nasza miałaby pełną możliwość rozwinięcia się i wydobywania z tej dziedziny tego czegoś, co mogłoby się stać dla nas prawdziwą namiętnością”.

Surowcem, na jakim pracuje ubezpieczeniowiec, są w poważnej mierze jedynie zimne cyfry statystyki. Jednak konieczność wzięcia pod uwagę elementu ryzyka, tego „x”, które stanowi zasadniczy element zagadnień ubezpieczeniowych, daje sprawom ubezpieczeniowym pełny rumieniec życia, a to dlatego, że właściwa i słuszna ocena elementu „x” może być zrealizowana tylko przez bezpośredni kontakt i pełną znajomość wszystkich form i przemian życia ekonomicznego. Dla zdecydowanego wyeliminowania tak często zdarzających się w praktyce nieporozumień na tym tle, że ubezpieczony nie otrzymał odszkodowania, na które liczył przy zawarciu umowy, konieczne jest bezwzględnie stałe, wyczerpujące i pełne wzajemne informo-

wanie się obu stron. Tylko w tym przypadku sumienny ubezpieczeniowiec spełni swoje zadania i posiadzie możliwość zorientowania się w potrzebach ubezpieczonego i dania mu rzetelnej i właściwej ochrony ubezpieczeniowej. Dobra wiara i dobra wola obu stron jest zasadniczym warunkiem celowości i skuteczności każdej umowy ubezpieczeniowej. Dlatego też uważamy, że zawsze, wszędzie i przy każdej sposobności należy podkreślać konieczność wyczerpującego i szczerego wzajemnego informowania się, gdyż, w olbrzymiej większości przypadków, właśnie niespełnienie tego warunku jest jedyną przyczyną wszelkich nieporozumień i zadrażeń. Za ich powstanie odpowiadają zwykle obie strony. W praktyce przeciętny ubezpieczeniowiec pragnie jaknajszybciej dążyć do zawarcia transakcji i stara się — co jest ludzką rzeczą — unikać komplikacji, dlatego wtrąca daną transakcję w ramy znanych mu, ustalonych i uświęconych standartowych warunków. Z drugiej strony sam ubezpieczony uważa niejednokrotnie za swój obowiązek unikanie dyskusji w obawie, że wprowadzenie takich, czy innych dodatkowych elementów podróży koszt ubezpieczenia. Nie zdaje sobie przy tym sprawy, że w przypadku szkody moment ten będzie stanowił przeszkodę w uzyskaniu odszkodowania, a przecież tylko dla tego celu cała umowa ubezpieczeniowa była zawarta. Ten stan rzeczy powinien i musi być stale zwalczany, a ubezpieczający, przy podchodzeniu do zawarcia umowy ubezpieczeniowej, powinien zdawać sobie doskonale sprawę, od jakich ryzyk pragnie być ubezpieczony. W żadnym przypadku nie wystarcza takie określenie, jak to niestety w praktyce tak często się zdarza, że ubezpieczenie ma być zawarte „od wszystkich ryzyk”.

Wyrażenie „wszystkie ryzyka” („All risks whatsoever”, albo „All and every risk”) w języku ubezpieczeniowca nie oznacza wcale, że absolutnie wszystkie ryzyka są pokryte, gdyż klauzule takie mają umownie ograniczony zasięg, a nazwa ich nie może być wzięta dosłownie. Ubezpieczający musi również należycie poinformować ubezpieczeniowca o warunkach transportu (trasa, rodzaj środka przewozowego, przy statkach: na lub pod pokładem, rodzaj i stan opakowania, etc. etc.), gdyż wszystkie te warunki stanowią podstawę dla oceny ryzyka i pobrania słusznej składki. Żaden szczegół nie jest obojętny, a już w każdym razie o wadze tych szczegółów i ich wpływie nie powinien decydować sam ubezpieczający, ale raczej ubezpieczeniowiec. Jeżeli zatajone świadomie, lub nieświadomie szczegóły nie zostały podane ubezpieczeniowcowi do wiadomości, to poczucie krzywdy, które później budzi się w ubezpieczonym: w przypadku odmowy odszkodowania, jest niesłuszne. Ubezpieczony, jeżeli ma poczucie obiektywizmu, sam uzna się niejednokrotnie za poko-

nanego. Musimy bowiem zrozumieć sytuację ubezpieczeniowca, słusznie odmawiającego wypłaty odszkodowania, gdyż ten ze swej strony jest związany ścisłymi i prawnie należycie obwarowanymi umowami wobec swoich własnych dalszych kontrahentów (reasekuratorów). Przyjmując udziały w ryzykach, dzielają oni wprawdzie jego los w złą i dobrą doli, ale wtedy nie ma już miejsca na argumenty takie, jak: „nie wiedziałem”, „nie zdawałem sobie sprawy”. Te ostatnie umowy, jako zawarte między fachowcami, od których bezwzględnie wymaga się dokładnej znajomości używanych terminów i dokładnego zdawania sobie sprawy z wprowadzonych do umowy warunków i klauzul, nie dopuszczają już żadnych różnoznaczných interpretacji.

Dla ilustracji podamy przykład.

Ze względu na trudności magazynowania w porcie gdańskim pewna kategoria towarów składowana jest na barkach. Ponieważ towar ten jest przeznaczony na eksport, regularna droga tego towaru w obrocie portu gdańskiego przedstawia się następująco: załadunek na barki, składowanie na barkach, przeciąganie barek z miejsca załadunku na miejsce postoju, ewentualne zmiany miejsca postoju, przeciąganie barek do statku oceanicznego i załadunek na ten statek. Manipulacją ubezpieczeniową obarczono spedytora, który ubezpieczenie ogranicza do zgłoszenia: składowanie na barce. Zdarzyło się jednak, że, w czasie holowania do statku oceanicznego, barka, wioząca towar, została uderzona przez obcy statek, który spowodował jej zatonięcie wraz z całym ładunkiem.

I tak w poprawny dotychczas stosunek między ubezpieczonym, a odnośnym zakładem ubezpieczeń wkraśl się rozdzźwięk. Zakład ubezpieczeń, opierając się na podanym przez spedytora określeniu ryzyka, jako „składowanie na barce”, pobrał za ryzyko to składkę przewidzianą dla zwyczajnego składowania na barce w czasie jej postoju przy nadbrzeżu (magazyn), nie uwzględniając zatem żadnych dopłat za przeładunki, przeholowywania barek etc. Eksporter i spedytor natomiast powołali się w obronie swego stanowiska na fakt, że był to towar eksportowy, a więc należało się domniemywać, że towar ten będzie musiał przejść przez wszystkie wymienione na wstępie operacje. Zakład ubezpieczeń, opierając się na formalnym zgłoszeniu jedynie ryzyka składowania, stanął na stanowisku, że nie jest zobowiązany do domniemywania się, co było właściwą intencją ubezpieczonego i to tym bardziej, że odnośne generalne pokrycie na wszystkie ładunki przewidywało całkowitą swobodę zgłaszania poszczególnych ryzyk z osobna, a nie ustalało żadnej reguły dla ogólnego obrotu danym towarem. Spór zakończył się ostatecznie pomyślnie i zakład ubezpieczeń, w zrozumieniu pewnych aspektów tej sprawy, zgodził się na likwidację liberalną i wypłacił pełne odszkodowanie za utracony towar, naliczając ex post należną składkę dodatkową. Nie wszystkie jednak spory tak się mogą skończyć.

Jak z powyższego przykładu wynika, incydent został spowodowany zupełnie niepotrzebnie i przysporzył poważnych strat czasu i energii, zużytych na t. zw. „wałkowanie” sprawy, stwarzające zupełnie

zbędny klimat niepewności obrotu handlowego. Na tle tego przykładu musimy stwierdzić, że prawdziwą i niezawodną próbą umowy ubezpieczeniowej jest zawsze dopiero wypadek szkody. Nie wolno zatem ułatwiać sobie zadania w ten sposób, że zbywa się argumenty uzasadniające odmowę odszkodowania powiedzeniem: „gdyśmy zawierali umowę wszystko było dobrze, gdy przychodzi do płacenia, wylaniają się trudności”. Nie powinniśmy nigdy zapominać, że do zawarcia słusznej i rzetelnej umowy ubezpieczeniowej nie potrzeba nigdy specjalnej wiedzy ubezpieczeniowej, ale konieczne jest, abyśmy sobie jasno zdawali sprawę, jakie ryzyka chcemy mieć pokryte i na jakie ryzyka towar pozostający w naszej pieczy jest narażony.

W konkluzji tego przedślowia prosimy wszystkich, którzy sprawami ubezpieczeniowymi muszą i chcą się interesować, o zgłaszanie do wydawnictwa zapytań, stawianie problemów, czy też żądanie wyjaśnień, a my im udzielimy możliwie szybkiej i wyczerpującej odpowiedzi. Nie wątpimy, że obudzenie zainteresowania dla tych spraw pozwoli na udoskonalenie metody korzystania z racjonalnej i dobrze pojętej ochrony ubezpieczeniowej. Takie osiągnięcie da nam satysfakcję opanowanego władania tą potężną bronią, jaką nam daje ubezpieczenie przeciw zmiennej kolei losów, grożących powierzonym nam materialnym wartościom. Da nam uczucie pewności siebie, rodząc w nas — według cytowanej na wstępie wypowiedzi jednego z wielkich ubezpieczeniowców — szlachetną pasję dla tych zagadnień.

ELEKTRYFIKACJA KOLEI W POLSCE

Warszawski węzeł kolejowy posiadał przed wojną 270 km podmiejskich linii zelektryfikowanych, obsługiwanych przez 76 jednostek trójwagonyowych, łączonych w pociągi 3, 6 lub 9 wagonowe. Dzięki znacznej gęstości i szybkości przejazdów, ilość przewiezionych podróźnych wynosiła w r. 1938 — na liniach zelektryfikowanych — 45 milionów, wobec 16 milionów podróźnych na pozostałych liniach podmiejskich, obsługiwanych przez trakcję parową.

Po wojnie pozostała tylko jedna podstacja i kilkanaście mocno uszkodzonych jednostek. Reszta została zniszczona, lub wywieziona przez barbarzyńskiego okupanta. Jednakże dzięki wysiłkom polskich kolejarzy udało się w lipcu 1946 r. otworzyć ruch elektryczny na jednej linii. Dla dalszej odbudowy potrzeba było więcej czasu i zakupu nowych urządzeń zasilających, dopiero zatem wiosną 1949 r. otwarto ruch elektryczny na drugiej linii — przywrócenie ruchu na trzeciej linii przewiduje się na początek 1950 r.

Do końca 1953 r. będą zelektryfikowane jeszcze 4 linie podmiejskie, łącznie więc węzeł warszawski będzie posiadał 550 km torów zelektryfikowanych, na których ruch będzie utrzymywać 110 jednostek trójwagonyowych i 20 lokomotyw elektrycznych. Szacowana ilość przejazdów wyniesie wówczas około 70 milionów w ciągu roku.

Niezależnie od rekonstrukcji i rozbudowy elektryfikacji ruchu podmiejskiego w węźle warszawskim, Min. Komunikacji przystąpiło do prac nad elektryfikacją innych węzłów. Wykonanie planu 6-letniego (1950 — 1955) wniesie Polskim Kolejom Państwowym około 1200 km torów zelektryfikowanych.

KRONIKA

J. NOWAKOWSKI (Warszawa)

KRAJOWA NARADA SAMOCHODOWA

Istotnym i głębokim sensem ogólnokrajowych nadrad gospodarczych jest nie tylko wspólna wymiana zdań. Stokroć ważniejszym momentem, zwłaszcza, jeżeli chodzi o planowanie gospodarcze, jest z jednej strony możność rozwinięcia, uzasadnienia i podkreślenia zasadniczych koncepcji planu w bezpośrednim kontakcie z przyszłymi wykonawcami — w drugiej, wysłuchanie uwag i spostrzeżeń, przeważnie wynikających z doświadczenia osobistego i zawodowego przedstawicieli tak zwanego „terenu”, z którym, niestety, pracownicy instytucji centralnych zbyt rzadko mają okazję zetknąć się osobiście.

Jakie są zadania samochodowych przewozów publicznych w okresie planu 6-letniego, na jakich zasadach planujemy te przewozy i czego od nich oczekujemy?

Temat ten był przedmiotem obrad zjazdu Państwowych Przedsiębiorstw Transportu Samochodowego, podczas którego w obecności przedstawicieli Władz Centralnych, Partii i Związków Zawodowych zapoznano się w dn. 9 i 10.VIII w Warszawie z założeniami naszej polityki komunikacyjnej, jak również z planem samochodowych przewozów publicznych, tak od strony eksploatacyjnej, jak technicznej i z najważniejszym problemem, od którego w pierwszym rzędzie zależy wykonanie i powodzenie zamierzeń planu — problemem kadr, problemem człowieka.

W szczegółowych referatach, wygłoszonych przez przedstawicieli Departamentu Samochodowego Ministerstwa Komunikacji oraz Dyrekcji P.K.S. omówiono planowane zadania samochodowych przewozów publicznych, rozumianych, jako uzupełnienie i harmonijna współpraca pomiędzy podstawowym przewoźnikiem, którym nadal pozostaje kolej — a samochodem w służbie użyteczności publicznej, pomiędzy którymi nie ma mowy, jak w wielu państwach o ustroju kapitalistycznym, o wypieraniu się wzajemnym, lub konkurencji. Odwrotnie, pragniemy stworzyć logicznie powiązaną i ściśle współpracującą sieć komunikacyjną, dzielącą pomiędzy poszczególne trakcje powierzone zadania, zależnie od ich rodzaju, charakteru, odległości i kierunku transportu.

Przy analizie ruchu masy towarowej, rozróżniając w stosunku do sieci kolejowej przewozy samochodowe: równoległe i prostopadłe, dalekobieżne, do i odwozowe, dystrybucyjne i rolnicze — dochodzimy na podstawie kalkulacji i dotychczasowych doświadczeń do przewidywanego zapotrzebowania na przewozy oraz do określenia najbardziej pożądanego rodzaju taboru.

Samochodowe przewozy publiczne będą z roku na rok rosły w gwałtownym tempie, odpowiadającym

wskaźnikom rozwoju naszego przemysłu, rolnictwa, budownictwa i wszystkim zasadniczym przemianom naszego życia gospodarczego, socjalnego i kulturalnego. Tempo tego wzrostu w przewoźnictwie samochodowym określają liczby, przewidujące wzrost przewozów osobowych o 389%, a towarowych o 1051% w przewozach publicznych 1955 roku, w porównaniu do roku 1949. Przewozy te, zorganizowane w jednym wielkim przedsiębiorstwie państwowym spedycyjno-przewozowym, będą obejmowały wszystkie te przewozy masowe, które im przypadną w ramach naszej polityki komunikacyjnej, przejmą przewozy szczytowe w okresach nasilenia sezonowego, wreszcie odciążą te wszystkie przedsiębiorstwa państwowe, dla których utrzymywanie własnego taboru samochodowego okaże się zbędne, lub nierentowne.

Przewiduje się poważne usprawnienie transportu samochodowego na skutek zmniejszenia pustych przebiegów, racjonalnej eksploatacji i obsługi, opierania się na właściwych normach wykorzystania, stosowaniu racjonalizatorstwa, planowanych oszczędnościach i współzawodnictwie pracy.

Projektowane przedsiębiorstwo spedycyjno - przewozowe wtedy dopiero wykona powierzone sobie zadania, gdy z jednej strony, rozwijając się powiększając szybko, zatrudniając coraz liczniejsze rzesze nowych pracowników — potrafi z drugiej, dzięki oddziaływaniu dawnych wzorowych pracowników, zwłaszcza aktywno partyjnego i przodowników pracy, wychować pracowników nowych, ilość których w niedługim czasie przewyższy znacznie całkowitą ilość obecnie zatrudnionych.

Tu leży punkt ciężkości. Jest rzeczą oczywistą i zrozumiałą, że, jak słusznie i mocno podkreślono w referacie i dyskusji — troska o pracownika i jego warunki życiowe będą stanowić pierwszoplanowy problem Dyrekcji. Jednak sprawa właściwego doboru pracowników przyszłego przedsiębiorstwa, ich poziomu fachowego, ideowego i etycznego, sprawa poczucia koleżeństwa, ambicji zawodowej, zamiłowania do swego fachu i dbałość o dobre imię przedsiębiorstwa — winny stać się wspólną troską wszystkich transportowców polskich, zwłaszcza zatrudnionych w przewoźnictwie samochodowym.

Tak, jak kolejarz polski — kierowca, czy pracownik państwowych linii transportowych, lub komunikacyjnych, powinien być wzorem sumienności, fachowości i dyscypliny pracy.

Problem człowieka, nie mamy wątpliwości, wygra ją polscy transportowcy.

WSPÓŁZAWODNICTWO PRACY W „MOTOZBYT”

W Szczecinie odbyła się ostatnio trzydniowa, szósta z rzędu, ogólnopolska narada przedstawicieli Dyrekcji Naczelnej i placówek terenowych Centrali Handlowej Przemysłu Motoryzacyjnego „MOTOZBYT” z udziałem delegatów rad zakładowych i przodowników pracy.

Naradę otworzył przewodniczący obradom Naczelny Dyrektor „MOTOZBYTU”, inż. Stanisław Masztakowski, który w zagajeniu wskazał na ogromny rozwój przedsiębiorstwa, przejawiający się zarówno w rozbudowie sieci placówek terenowych, jak i we wzroście obrotów. Obroty te będą w roku bieżącym dwukrotnie większe, niż w roku ubiegłym.

Plan inwestycyjny „MOTOZBYTU” na okres planu sześcioletniego omówił Szef Działu Inwestycyjno - Budowlanego, inż. Grzybowski, który podkreślił, że dla wykonania wytkniętych w planie sześcioletnim zadań „MOTOZBYT” dokonać musi rozległych inwestycji w postaci budowy magazynów, stacji obsługi samochodów i sklepów detalicznych, przy czym wszystkie te placówki zaopatrzyć trzeba w niezbędne urządzenia. Liczba sklepów detalicznych „MOTOZBYTU” przekroczyła obecnie ilość 20, do końca br. wzrosnąć ma do 40, w następnym sześcioleciu przybędzie dalszych 200 placówek handlu detalicznego „MOTOZBYTU”. Powierzchnia użytkowa magazynów wzrośnie w tym

czasie 2,5 raza, a powierzchnia użytkowa trzech wielkich składnic: w Warszawie, Oświęcimiu i Toruniu zwiększyła się do roku 1955 przeszło sześciokrotnie. Każda wojewódzka ekspozytura rejonowa dysponować będzie własną hurtownią. Szczególnie duży nacisk położony zostanie na rozbudowie sieci stacji obsługi samochodów, przy czym będą to stacje I i II klasy, przeprowadzające również naprawy średnie.

Interesujące dane zawierał referat Dyrektora Ekonomicznego, mgr. Bronisława Nietykszy, p.t. „MOTOZBYT w planie sześcioletnim”. Mówca obrazował planowany rozwój produkcji krajowego przemysłu motoryzacyjnego, akcentując, że o ile import w r. bieżącym pokrywa jeszcze 92% naszego zapotrzebowania na sprzęt motorowy, to w roku 1955 odsetek ten spadnie do 19% mimo, że ilość pojazdów mechanicznych będzie wówczas o 60% wyższa. W związku z tym wzrosną również szybko obroty „MOTOZBYTU”, które w ostatnim roku planu sześcioletniego będą prawie pięciokrotnie wyższe, niż obecnie. Obok zaopatrzenia kraju w sprzęt motorowy, pochodzący z produkcji krajowej i importu, powierzono „MOTOZBYTOWI” zorganizowanie i wykonywanie obsługi tego sprzętu do naprawy średniej włącznie, dzięki czemu okres eksploatacji pojazdów przed oddaniem ich do naprawy głównej winien się przedłużyć o 15—20%.

Sprawa szkolenia fachowców stanowiła jeden z głównych tematów obszernej dyskusji, jaka wywiązała się po referacie dyr. Nietykszy. Fachowców tych bowiem jest obecnie niewiele, a dla prawidłowego rozwoju „MOTOZBYT” wchłoniąć musi w najbliższych latach poważną ich ilość.

Ostatniego dnia zjazdu obrady plenarne poświęcone były zagadnieniu współzawodnictwa pracy. Referat na ten temat wygłosił członek Centralnej Komisji Współzawodnictwa Pracy przy Naczelnej Dyrekcji „MOTOZBYTU” J. Rutkowski, który zakomunikował, że na terenie przedsiębiorstwa pojawiają się już pierwsi racjonalizatorzy. Najlepszym dowodem rozwoju współzawodnictwa pracy w „MOTOZBYCIE” jest stały wzrost liczby przodowników pracy, których jest już obecnie ponad 200. W dążeniu do ściślejszego powiązania z terenem centralnego organu, kierującego współzawodnictwem pracy na terenie przedsiębiorstwa, powołuje się do życia Komitet Główny Współzawodnictwa Pracy przy C.H.P.Mot. „MOTOZBYT”, w którym to Komitecie, obok dwóch pracowników Naczelnej Dyrekcji, zasiadać będzie 7 przedstawicieli placówek terenowych. Ponadto w terenie czynne będą Komitety Lokalne i Trójki Organizacyjne, czuwające nad dalszym rozwojem współzawodnictwa pracy.

J. Kow.

GAZYFIKUJEMY SAMOCHODY

W związku z przeprowadzaną gazyfikacją części taboru samochodowego — odbyła się w dniu 6 sierpnia 1949 roku konferencja w Katowicach z udziałem przedstawicieli P.K.P.G., Dep. Samochodowego Min. Komunikacji, Instytutu Motoryzacyjnego, Z.S.T., Centralnych Zarządów Przemysłów: Naftowego, Hutniczego, Chemicznego, Węglowego oraz Stow. Dozoru Kotłów, Dyrekcji Gazu Ziarnnego i Gazu Koksowniczego, Motozbytu i Spedytora.

Po złożeniu sprawozdań przez Komisję Gazyfikacyjną, przedstawicieli Dyr. Gazu Ziarnnego i Gazu Koksowniczego oraz Motozbytu i Z.S.T., sformułowane zostały między innymi wnioski następujące:

1. Po zatwierdzeniu przez P.K.P.G. instrukcji i schematów technicznych, zostaną one natychmiast przesłane do zakładów montażowych i do użytkowników.

2. Z.S.T. przystąpią natychmiast do dalszej przebudowy 158 samochodów.

3. Uruchomienie stacji postanawia się na dzień 1.10. br. Do tego czasu tabor w znacznym procencie powinien być przebudowany.

4. P.K.P.G. na wspólnej konferencji z przedstawicielami Min. Komunikacji i Min. Budownictwa omówi sprawę włączania taboru ciężarowego jednostek budowlanych, publicznych przedsiębiorstw transportowych i innych użytkowników do przebudowy samochodów na gaz.

5. Motozbyt w porozumieniu z Z.S.T. opracuje plan zaopatrzenia taboru w potrzebne urządzenia przebudowy, oraz rozpatrzy możliwości dostarczania użytkownikom samochodów ciężarowych powyżej 2,5 tony już z instalacją gazową.

6. Znak drogowy orientacyjny stacji „Autogaz” będzie przedstawiony Ministerstwu Komunikacji do zatwierdzenia.

7. Sprawa przydziału olejów smarnych przy napełnianiu na gaz będzie uregulowana.

8. Zostanie wydany regulamin premiowania kierowców, prowadzących samochody o napędzie gazowym.

N.

DROBNE WIADOMOŚCI

STATEK — PRZODOWNIK

(MOR) Z inicjatywy Inspektoratu GAL-u zainicjowane zostało współzawodnictwo pomiędzy statkami GAL-u w zakresie oszczędności paliwa.

W pierwszym okresie współzawodnictwa wysunął się na czoło statek — przodownik „Hel”.

Powyższa akcja przyniosła nadspodziewanie dobre wyniki, gdyż poza oszczędnościami paliwa doprowadziła częstokroć do zwiększenia szybkości statku. Wyniki więc tej akcji są nie tylko wynikami oszczędnościowymi, ale jednocześnie prowadzą pośrednio do powiększenia częstotliwości rejsów polskich statków. Akcja ta dobrze przysłużyła się całej sprawie naszej gospodarki morskiej.

PRAKTYCZNY KURS WSPÓŁPRACY KLIENTA ZE SPEDYTOREM

(MOR) Ciekawy kurs praktycznej współpracy ze spedytorem przeprowadzany jest obecnie w firmie C. Hartwig — Gdynia. Pracownicy poszczególnych Central delegowani są na tydzień do Gdyni, gdzie zapoznają się z wszelkimi szczegółami pracy spedytora zarówno w biurze jak i w porcie. Ciekawie ułożony program przeszkolenia przewiduje pierwsze 2 dni pracy w biurze w Wydziale Dyspozycyjnym, na-

stępnie 1 dzień w Dziale Celnym, następnie 2 dni w porcie, ostatni zaś dzień pozostawiony jest na omówienie końcowej fazy pracy spedytora portowego, a więc odbiór i wysyłka konosamentów, rachunki itd., po czym odbywa się wspólna odprawa pracowników Central i opracowujących dany dział pracowników Hartwiga pod kierownictwem Dyrekcji firmy. Na odprawie tej po dyskusji ustalane są dalsze wytyczne współpracy obojga działów. Na razie w kursie biorą udział pracownicy Metaeksportu i Elektrimu, przybywając kolejno po 5, względnie po 2 osoby naraz.

Należałoby sobie życzyć, ażeby wszyscy pracownicy zainteresowanych Central Eksportowo-Importowych przeszli podobne przeszkolenie, które z jednej strony wzbogaca ich wiedzę teoretyczną, z drugiej zaś zbliża ich praktycznie do wszelkich elementów pracy spedytora. Pozwoli to niewątpliwie w przyszłości na uniknięcie szeregu dotychczasowych błędów.

ELEKTRYFIKACJA WĘZŁA GDAŃSKIEGO

(o) W Gdańsku przystąpiono do wstępnych prac przy budowie szybkiej kolei elektrycznej pomiędzy Gdańskiem i Nowym Portem. Jest to pierwszy etap prac elektryfikacji Wybrzeża. Według wytycznych planu 6-letniego przewiduje się budowę linii elektrycznej z Pruszcza Gdańskiego przez Gdańsk i Gdynię do Wejherowa.

MINISTER ŻEGLUGI WYRAZIŁ UZNANIE ZASŁUŻONYM PRACOWNIKOM RESORTU MORSKIEGO

(SI) W związku z V rocznicą Manifestu Lipcowego, Minister Żegluga wyraził najwyższe uznanie za obywatelską postawę i za wybitne zasługi położone przy odbudowie Polskiej Ludowej następującym pracownikom resortu morskigo:

ALBEKIEROWI Franciszkowi, Sekretarzowi Komitetu Zakładowego R.P.P. „Portorob” Gdynia — Port.
DOERFEROWI Jerzemu — Kierownikowi Wydziału Budowy Okrętów Zjednoczonych Stoczni Polskich,
GNIEWKOWSKIEMU Władysławowi — Brygadierowi R.P.P. „Portorob”,
KOSTRZEWIE Kazimierzowi — Naczelnemu Dyrektorowi R.P.P. „Portorob”,
LISOWI Franciszkowi — Pracownikowi R.P.P. „Portorob”,
RECOWI Stanisławowi — Zastępcy Kierownika Wydziału Budowy Okrętów Zjednoczonych Stoczni Polskich,
SPYRŁAKOWI Wincentemu — Kierownikowi Samodzielnego Referatu Prac Zastępczych R.P.P. „Portorob”.

Ponadto 11 innych pracowników resortu morskigo otrzymało od Ministra Żegluga podziękowanie za świadome i obywatelskie pełnienie obowiązków wobec Polski Ludowej i za wkład w odbudowę kraju.

ROZWÓJ PAŃSTWOWEGO MAKLERSTWA MORSKIEGO

(SI) Państwowe przedsiębiorstwo maklerskie „Baltica” zafrachtowało w pierwszym półroczu br. 83 proc. ilości towarów, jaka była zafrachtowana przez to przedsiębiorstwo w ciągu całego roku 1948.

Uzyskane stawki frachtowe na ładunki zafrachtowane w pierwszych sześciu miesiącach 1949 roku przyniosły pośrednio dla naszej gospodarki narodowej oszczędności w walutach obcych na sumę przeszło 181 milionów złotych.

Do dnia 18 lipca br. przedsiębiorstwo „Baltica” dokonało 3.000 klarowań statków, w porównaniu do liczby 3.134 klarowań za rok 1948.

W lipcu br. przeładowano półmilionową tonę towarów przewiezionych na statkach we własnej eksploatacji przedsiębiorstwa „Baltica”.

DZIAŁ KOMUNIKACJI NA WYSTAWIE PRZEMYSŁU LEKKIEGO W MOSKWIE

(o) Wśród licznych eksponatów polskiego przemysłu, jakie dostarczono na Wystawę w Moskwie, znalazły się również eksponaty ilustrujące osiągnięcia polskiego kolejniarstwa.

Ministerstwo Komunikacji przesało na Wystawę: parowóz Pt47 przeznaczony dla pociągów pośpiesznych o wadze do 600 ton z szybkością do 110 km/godz., wagon osobowy, wagon restauracyjny, wagon — lodownię i wagon pocztowy nowego typu — produkcji powojennej polskich fabryk taboru kolejowego; liczne wykresy i planseje ilustrujące postępy odbudowy transportu w okresie minionego 5-lecia, osiągnięcia kolejowej akcji socjalnej (wczasy, lecznictwo, opieka nad matką i dzieckiem, sport, higiena i bezpieczeństwo pracy), wreszcie portrety wybitniejszych racjonalizatorów i wynalazców oraz przodowników pracy różnych gałęzi służby kolejowej. W dziale wydawniczym zaprezentowano książki i broszury fachowe m. in. „Przegląd Komunikacyjny”, „Przegląd Kolejowy”, „Drogownictwo”, „Kolejarz - Związkowiec” itp.

KOLEJARZE REALIZUJĄ HASŁA OSZCZĘDNOŚCIOWE

(o) Planowy system oszczędzania ma przynieść w r. 1949 we wszystkich sektorach gospodarki narodowej około 115 miliardów zł. oszczędności.

Z tej kwoty, przewidywanej dla całego państwa, zaplanowano do zaoszczędzenia dla całości PKP kwotę 10,3 miliarda złotych.

Dla realizacji tych zadań we wszystkich jednostkach służbowych PKP odbyły się narady oszczędnościowe. Hasło oszczędności stało się podstawą współzawodnictwa pracy i racjonalizacji, świadomej, planowej gospodarki we wszystkich działach pracy. Dla osiągnięcia zaplanowanych oszczędności kolejarze postanowili m. in.:

- 1) skrócić średni obrót wagonów towarowych do 6 dni,
- 2) podnieść współczynnik pracy manewrowej do 13,7 dni,
- 3) podnieść stan utrzymania torów, nie przekraczając planowych kosztów konserwacji,
- 4) wykonać naprawy bieżące parowozów przy utrzymaniu średniego wskaźnika 10,8 pracogodzin na 100 par/km.,

5) obniżyć zużycie węgla prelininowanego na parowozy do ilości planowanych w systemie oszczędnościowym 57 kg. na 1000 brutto/tono/km.

6) obniżyć ilość pracogodzin na jedną naprawę średnią parowozu do 5050 pracogodzin.

Wszystkie te zadania postanowiono osiągnąć przy jednoczesnym podniesieniu jakości pracy.

Wykonanie tych wszystkich zadań przyniesie w wyniku dodatkowo 1,6 miliarda zł. ponad zaplanowane uprzednio 10,3 miliarda złotych.

TRANSPORTOWCY — UWAGA NA PRZEJAZDACH KOLEJOWYCH

Ostatnio w Przemysle Węglowym miały miejsce 2 wypadki samochodowe zderzenia się z pociągami na przejazdach kolejowych.

Straty: ranni i uszkodzenia samochodów. Ofiar śmiertelnych nie było.

W jednym z wypadków dochodzenia wykazują winę strażnika kolejowego, który nie spuścił zaporę we właściwym czasie — dochodzenie jeszcze nie ukończono.

W drugim wypadku tuż przed przejazdem kolejowym hamulce odmówiły posłuszeństwa — dochodzenie w toku.

Wypadki te niech będą dla Oddziałów Transportowych i kierowników przestroga i momentem, skierującym uwagę na właściwą i sumienną obsługę techniczną, oraz na właściwy sposób jazdy.

PIERWSZE PÓŁROCZE WSKAZUJE DAJSZY ROZWÓJ GOSPODARKI MORSKIEJ

(SI) Obliczenia za pierwsze półrocze 1949 r. wykazują dalszy postęp gospodarki morskiej w porównaniu z latami poprzedzającymi. Przeładunki w portach morskich wyniosły 117 proc. ilości towarów przeładowanych w pierwszych sześciu miesiącach 1948 roku. Szczególnie wielki wzrost przeładunków wykazuje port szczeciński, który osiągnął 186 proc. obrotów z I półrocza ubiegłego roku.

Niemniej pomyślne są rezultaty uzyskane w żegludze morskiej. Polskie statki pełnomorskie przewiozły w okresie 6-miesięcznym 119 proc. ilości towarów i 110 proc. ilości pasażerów z odpowiedniego okresu 1948 r. Na specjalne wyróżnienie zasługuje pozycja przewozu towarów na liniach regularnych, gdzie zanotowano 157 proc. przewozów w porównaniu z liczbami z roku ubiegłego.

Wartość produkcji stoczni morskich osiągnęła 175 proc. liczb z pierwszego półrocza 1948 r. Jednocześnie wzrosła do 115 proc. ilość roboczogodzin produkcyjnych.

Wartość ryb złowionych w połowach bałtyckich i dalekomorskich zwiększyła się do 131 proc. wartości połowów z I półrocza 1948 roku.

ODPOWIEDZI REDAKCJI

Ob. Styczyński (Warszawa). — Niestety, nie zamieścimy — prosimy o dalszą współpracę.

Ob. M. Madeyski (Gdańsk): Nie zamieścimy, ponieważ artykuł został już opublikowany w „Przeglądzie Komunikacyjnym”.

„Samopomoc Chłopska” — Koszalin: — Odpowiedź na Wasze pytanie odnośnie zakupu opon i regeneracji (protektorowania) znajdziecie w Dziale Informacyjnym tego i poprzedniego numeru „Transport i Spedycja”.

Administracja miesięcznika „Transport i Spedycja” komunikuje, że prenumerować miesięcznik mogą nie tylko instytucje, ale również osoby prywatne na tych samych warunkach. Warunki i adres Administracji są podane na ostatniej stronie.

Redakcja prosi o nadsyłanie materiałów do druku przepisanych na maszynie jednostronnie z interlinią w dwóch egzemplarzach.

Wydawca: P.P.W. „POLSKIE WYDAWNICTWA GOSPODARCZE”

Redaguje Komitet Redakcyjny.

Adres Redakcji: Warszawa, Plac Trzech Krzyży 5, PKPG — Dep. Komunikacji i Łączności, pokój nr 375.

Sekretariat Redakcji czynny codziennie za wyjątkiem świąt w godz. 14.30—15.30. Tel. 81.481.

Adres Administracji: Warszawa, ul. Młodzieży Jugosłowiańskiej 15, tel. 820-22.

Konto PKO nr I—1887.

Cena egzemplarza zł 125. Prenumerata półroczna zł 750.

Zdjęcia: Film Polski, Foto WAF, Z. Wdowiński.

Zakł. Graf. RSW „Prasa” Warszawa, ul. Smolna 10. B-85402