

TRANSPORT SPEDYCJA

MIESIĘCZNIK

POŚWIĘCONY EKONOMICE TRANSPORTU

ROK I

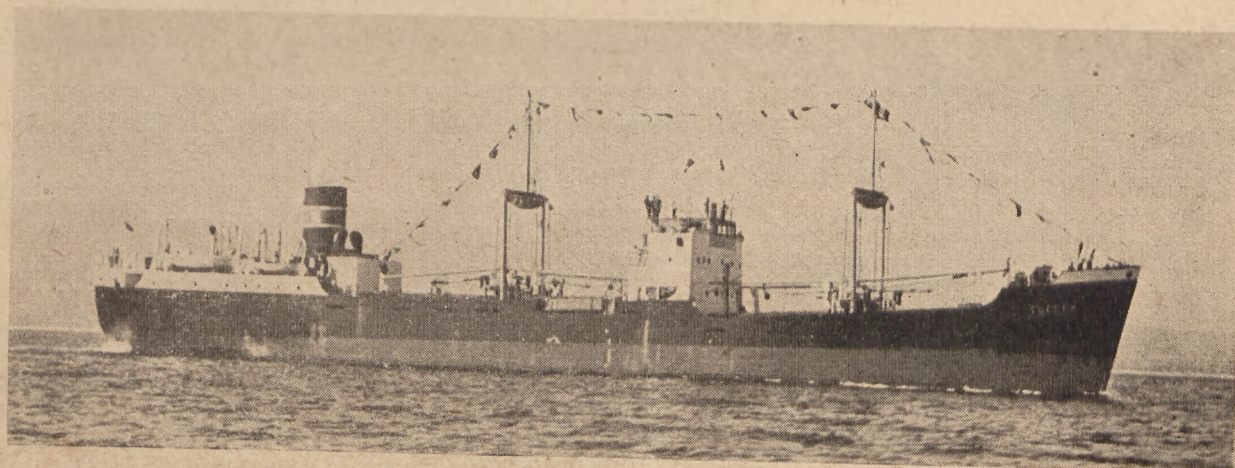
WARSZAWA, GRUDZIEŃ 1949

Nr 6

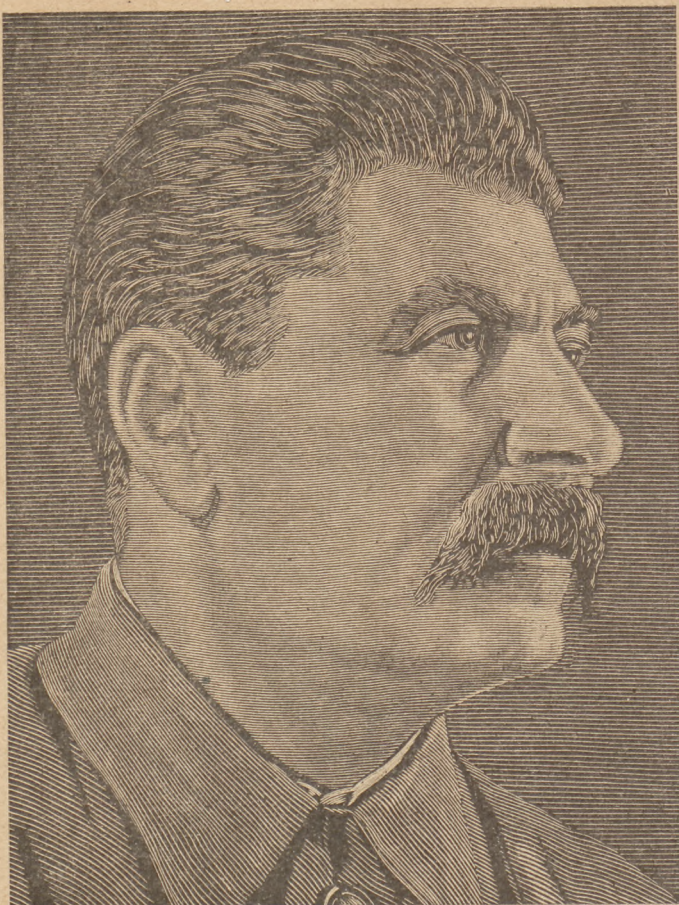
s/s Soldek wyszedł w morze

Dzięki twórczemu wysiłkowi robotnika i inżyniera, dzięki postawie świata pracy Polski Ludowej, rozumiejącego potrzebę pokojowego rozwoju gospodarki morskiej — zbudowany został po raz pierwszy w dziejach naszego narodu pełnomorski statek handlowy s/s SOŁDEK.

Statek, nazwany imieniem stocznego przodownika pracy, jest żywym świadectwem twórczych sił, wywołanych w narodzie polskim przez historyczne przemiany ustrojowe. Statek, pierwszy z serii polskich rudowęglowców, został wykonany całkowicie z krajowego materiału.



SPIS TREŚCI: □ 70-LECIE URODZIN GENERALISSIMUSA JÓZEFA STALINA □ 3-LETNI PLAN ODBUDOWY GOSPODARCZEJ WYKONANY □ POLSKA GOSPODARKA MORSKA PRACUJE DLA POKOJU □ L. Skoczylas — O WSPÓŁZAWODNICTWO W SAMOCHODOWYCH PRZEWOZACH WŁASNYCH □ I. Cieplak — WSPÓŁZAWODNICTWO W TRANSPORTIE SAMOCHODOWYM □ NAPRAWY GŁÓWNE SAMOCHODÓW W WARSZTĄTACH OBCYCH □ J. Wojtusiak — ORGANIZACJA TRANSPORTU W CZPWĘGL. □ W. Napiórkowski — SPÓŁDZIELNIA MECHANIKÓW SAMOCHODOWYCH W KOSZALINIE □ DZIAŁ INFORMACYJNY □ TRANSPORTOWCY PISZĄ □ KRONIKA □ NOTATKI □ ŻEGLUGA, PORTY I SPEDYCJA: E. Obertyński — POLSKA JAKO MAKLER PAŃSTW DEMOKRACJI LUDOWEJ □ A. Rusin — ATRAKCYJNOŚĆ PORTÓW □ K. Laszecki — SPEDYTOR JAKO AGENT CELNY □ UBEZPIECZENIA: M. Huget — POJĘCIA I KATEGORIE W UBEZPIECZENIU TRANSPORTÓW MORSKICH □ J. Miller — UBEZPIECZENIA TRANSPORTOWE W POLSCE LUDOWEJ □ DROBNE WIADOMOŚCI.



70-lecie urodzin Generalissimusa Józefa Stalina

W dniu 21 grudnia br. przypada doniosła rocznica 70-lecia urodzin wielkiego kontynuatora nauki Marksa — Engelsa — Lenina, przywódcy i nauczyciela międzynarodowego ruchu robotniczego, wodza bolszewickiej partii kraju zwycięskiego socjalizmu, Generalissimusa Józefa Stalina.

Masy pracujące całego świata zamanifestują w obliczu tej doniosłej rocznicy głębokie przywiązanie i bezgraniczną wdzięczność dla genialnego budowniczego pierwszego w dziejach państwa socjalistycznego, wodza światowego obozu pokoju, demokracji i postępu.

Pod kierownictwem Józefa Stalina naród radziecki zbudował w swoim kraju socjalizm i kroczy zwycięsko po drodze wiodącej do komunizmu, osiągając coraz to nowe sukcesy.

Od zwycięstwa do zwycięstwa prowadzi naród radziecki komunistyczna partia bolszewików — partia, którą zorganizowali i wychowali wielcy wodzowie proletariatu — Lenin i Stalin, partia, której pod względem wielkiego autorytetu i potęgi nie ma i nie było równej w dziejach ludzkości.

Józef Stalin, kontynuując dzieło wielkiego Lenina, uzbudował partię bolszewicką w przodującą teorię rewolucyjną, przekształcił ją w partię nowego typu, w partię rewolucji społecznej i dyktatury proletariatu, w partię, która zwycięsko obroniła interesy mas pracujących i zrealizowała w praktyce idee naukowego socjalizmu.

Pod kierownictwem Józefa Stalina partia bolszewicka, realizując słynne stalinowskie pięcioletki, potrafiła w krótkim okresie czasu przekształcić Związek Radziecki z zacofanego i uzależnionego od zagranicy kraju, jakim była carska Rosja, w potężne państwo wielkiego przemysłu i uspołecznionego rolnictwa.

Pod kierownictwem Józefa Stalina partia bolszewików poprowadziła naród radziecki do zwycięstwa nad niemieckim faszyzmem, uwalniając narody Europy od niewolnictwa i śmierci. W rezultacie tego zwycięstwa jeszcze bardziej wzrosła potęga kraju socjalizmu, okrzepły siły demokracji i socjalizmu na całym świecie.

Umacniając partię bolszewicką i wychowując ją jako partię nowego typu — Józef Stalin wskazywał na konieczność ścisłego powiązania partii z masami, z których ona wyrosła. Idąc w kierunku wytkniętym przez Józefa Stalina partia bolszewicka słuchała zawsze głosu mas, uczyła masy, ucząc się jednocześnie u nich. W swojej praktycznej działalności partia bolszewicka opierała się konsekwentnie na milionach pracujących, mobilizując do praktycznej działalności najlepsze siły narodu.

Pod kierownictwem Józefa Stalina partia bolszewicka osiągnęła ogromne sukcesy w dziele wychowania nowego człowieka. Radzieccy ludzie — to zupełnie nowi ludzie — to aktywni budowniczowie komunistycznego społeczeństwa, wychowani w duchu radzieckiego patriotyzmu, w duchu internacjonalizmu i przyjaźni pomiędzy narodami.

Doświadczenie bohaterskiej walki bolszewickiej partii kierowanej przez genialnego Stalina i ideologiczne bogactwo tej walki posiada ogromne znaczenie dla międzynarodowego ruchu robotniczego.

Nauki Stalina o strategii i taktyce proletariatu wywarły ogromny wpływ na przebieg wypadków na całym świecie, wskazując pracującym wszystkich krajów właściwą drogę, wiodącą do wyzwolenia z imperialistycznego ucisku.

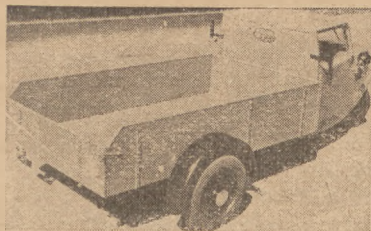
W wyniku realizowanej konsekwentnie przez partię bolszewicką stalinowskiej polityki obrony pokoju Związek Radziecki stanął na czele potężnego demokratycznego obozu pokoju. Siły tego obozu ustawicznie krzepną i rosną, stając się niezwykłymi. Narody całego świata, widząc w Związku Radzieckim ostateczny pokój światowego, jednoczą się wokół niego, w zdecydowanej walce przeciwko podżegaczom wojennym.

Naród polski w obliczu zbliżającej się rocznicy urodzin Józefa Stalina da wyraz szczególnej wdzięczności, jaką żywi dla wielkiego przyjaciela Polski, którego słowa o wskrzeszeniu „Polski woinej, silnej i niepodległej” wypowiedziane w 1943 r. wiodły do boju patriotów w ramach I-ej Armii w ZSRR, dodając im sił w walce z niemieckim najeźdźcą. Te wiekopomne słowa zostały zrealizowane w wyniku zwycięstwa Armii Czerwonej, która wyzwoliła nasz kraj, zapewniając nam suwerenny byt państwowy.

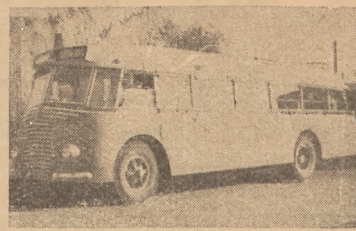
Imię Stalina wiąże się w naszym kraju z dwukrotnym odzyskaniem niepodległości, z odrodzeniem Wojska Polskiego, z odzyskaniem przez nas ziem nad Bałtykiem, Odrą i Nysą. Imię to wiąże się nierozdzielnie w sercach polskiej klasy robotniczej z wyzwoleniem jej od wyzysku kapitalistycznego, z możliwością zbudowania w naszym kraju ustroju socjalistycznego — ustroju lepszego jutra.

Wypełniając zalecenia Ogólno - Krajowego Komitetu Obchodu 70-lecia urodzin Józefa Stalina, każdy obywatel powinien zaznajomić się z życiem i walką Józefa Stalina oraz z jego decydującym wkładem w dzieło historycznego zacieśnienia przyjaznych stosunków między narodem polskim i narodami ZSRR.

Znajomość życia i walki Józefa Stalina, znajomość jego prac — to gwarancja dalszych osiągnięć w dziele budownictwa socjalistycznego w naszym kraju.



TRANSPORT SPEDYCJA MIESIĘCZNIK



Rok I.

WARSZAWA, GRUDZIEŃ 1949 R.

Nr. 6

3-letni Plan Odbudowy Gospodarczej wykonany

Państwowa Komisja Planowania Gospodarczego komunikuje, że Trzyletni Plan Odbudowy Gospodarczej wykonany został w okresie 2 lat i 10 miesięcy.

Przemysł państwowy w okresie 2 lat i 10 miesięcy wykonał trzyletni plan produkcji wg wartości. Ministerstwa przemysłowe oraz Ministerstwa: Leśnictwa i Żeglugi osiągnęły wartość produkcji 35,7 miliarda zł wg cen z 1937 roku, co oznacza wykonanie planu w 100,6 proc.

W rolnictwie wg tymczasowych danych zadania w zakresie planu powierzchni zasiewów zostały wykonane i przekroczone, podobnie zadania w zakresie planu zbiorów, jak też w zakresie stanu pogłowia koni i pogłowia bydła. Przekroczono również plan w zakresie kontraktacji roślin i trzody chlewnej, w zakresie liczby traktorów rolniczych, zaopatrzenia rolnictwa w maszyny i urządzenia rolnicze oraz w nawozy sztuczne.

W okresie do końca października br. wg tymczasowych danych trzyletni plan przewozów kolei normalnotorowych został wykonany następująco:

przewozy towarowe:	102 %
przewozy osobowe:	114 %

W tym samym okresie czasu stan taboru kolejowego osiągnął w parowozach i wagonach towarowych 102% planu, a w wagonach osobowych 106% planu.

Państwowa Komunikacja Samochodowa wykonała trzyletni plan przewozów towarowych w 120%, a przewozów osobowych w 117%.

Przeładunki w portach morskich nie osiągnęły jeszcze wysokości przewidzianej w planie trzyletnim.

Plan trzyletni w zakresie przesyłek pocztowych w przeliczeniu na 1 mieszkańca został wykonany w 104%.

W ten sposób, dzięki ofiarnemu wysiłkowi mas pracujących z klasą robotniczą na czele, trzyletni Plan Odbudowy Gospodarczej, zgodnie z wezwaniem rzuconym przez I Kongres PZPR, został w swoich zasadniczych działach wykonany na 2 miesiące przed terminem.

Obecnie produkcja odbywa się już z przekroczeniem zadań postawionych przez plan trzyletni.

W całej gospodarce narodowej Polski masy pracujące walczą o przedterminowe wykonanie planu rocznego i uzyskanie najlepszych pozycji wyjściowych dla wykonania planu sześcioletniego.

Szczegółowemu omówieniu wykonania 3-letniego Planu Odbudowy Gospodarczej w komunikacji, w gospodarce morskiej i przedsiębiorstwach współpracujących, będzie poświęcony jeden z najbliższych numerów mies. „Transport i Spedycja“.

Polska gospodarka morska pracuje dla pokoju

(SI). W splecionej sieci przeciwieństw politycznych, gospodarczych i społecznych świata kapitalistycznego, gospodarka morska krajów bloku zachodniego odczuwa coraz poważniejsze trudności.

Wspaniały przemysł stoczniowy Włoch rozpoczął już, pod naciskiem trudności gospodarczych, wyprowadzkę swoich urządzeń do Ameryki Południowej, gdzie spodziewa się znaleźć ucieczkę przed presją dolarową. Projekty dalszej rozbudowy włoskiej floty handlowej przy wykorzystaniu funduszy z tzw. „pomocy” marshallowskiej, natrafiły na gwałtowny sprzeciw Stanów Zjednoczonych, które nie chcą finansować swoich potencjalnych konkurentów w żegludze handlowej.

W Grecji, kraju, który ma już nie setki, a tysiące lat tradycji żeglarskiej, opiekunowie amerykańscy zapewnili sobie praktycznie monopol transportu morskiego, podczas gdy grecka flota handlowa stoi unieruchomiona. To samo zjawisko zaczyna coraz silniej występować w innych krajach marshallowskich, zwłaszcza w Anglii i państwach skandynawskich.

Nie mogąc wywikłać się z trudności gospodarczych, kapitalizm zachodni szuka wyjścia w polityce imperia-listycznej i na tej drodze nieuchronnie dochodzi do porozumienia z wczorajszym wrogiem, aby go pchnąć raz

jeszcze przeciw siłom pokoju i postępu. W cztery lata po wojnie Anglosasi zezwalają na odbudowę flot handlowych w zachodnich Niemczech i w Japonii oraz popierają przemysł stoczniowy tych krajów, nie chcąc pamiętać, jaką rolę odegrał transport morski w przygotowaniu i przeprowadzeniu faszystowskiej agresji. Przychylność wobec floty niemieckiej wywodzi się m. in. z amerykańskiej polityki „divide et impera” w żegludze morskiej i ma wyraźny cel antyangielski, antyfrancuski i antywłoski.

Jakże odmiennie wygląda na tle świata zachodniego sytuacja w naszej gospodarce morskiej. W przeciwieństwie do Polski lat międzywojennych, Polska Ludowa, Polska robotniczo-chłopska nie dała się uwieść mirażom morskiego romantyzmu, lecz, tak jak w innych dziedzinach życia gospodarczego, podeszła realistycznie do zagadnień morza. Dzięki przyjaźni i współpracy gospodarczej ze Związkiem Radzieckim oraz krajami Demokracji Ludowej, zagospodarowanie rozległego wybrzeża Bałtyku oparło się u nas po wojnie na podstawach planowości, trwałości i pokoju. O tym, jak pojmujemy zadania naszego odcinka morskiego w służbie demokracji i postępu świadczą codzienne osiągnięcia polskich portów, stoczni, żeglugi i rybołówstwa. O tym, jak rozu-

miemy pokojową współpracę narodów na tym odcinku, świadczy podpisana niedawno w Pradze umowa, zapewniająca Czechosłowacji — niezależnie od możliwości korzystania z usług wszystkich portów polskich — możliwość dokonania i eksploataowania własnych inwestycji portowych, co dzieje się w ramach ogólnych polskich przepisów prawnych, bez specjalnych przywilejów, natomiast w takim stopniu faktycznym, który ściśle odpowiada czechosłowackim potrzebom gospodarczym. A zatem nasza polityka morska zdecydowanie zeszła z krętych dróg kapitalistycznego światopoglądu, nastawionego na zysk za wszelką cenę i nie cofającego się przed żadną akcją dyskryminacyjną lub jakąkolwiek formą wyzysku kontrahenta. Podobną chęcią współpracy na warunkach równouprawnienia i swobody nacechowana jest nasza polityka żegluga, czego daliśmy wyraz, podpisując umowy eksploatacyjne z żeglugą szwedzką i brytyjską.

Zachodnio-europejskie sfery żeglugowe, które pod presją Ameryki nie mają odwagi protestować przeciwko odbudowie milionowego tonażu flot handlowych Ja-

ponii i Niemiec, dają w prasie fachowej wyraz zaniepokojeniu, jakie w nich wzbudza trzykrotne powiększenie polskiego tonażu w planie 6-letnim. Jest to typowym przykładem mylnych wniosków, jakie wynikają z oceny gospodarki planowej przy kapitalistycznym sposobie myślenia. Polska istotnie zamierza powiększyć trzykrotnie swoją flotę handlową, ale czyni to nie dlatego, aby atakować banderą obce porty i odbierać komukolwiek jego udział w przewozach morskich. Rozbudowa polskiego tonażu podyktowana jest koniecznością zaspokojenia własnych, zwiększonych potrzeb gospodarczych, jakie wynikną z realizacji planu 6-letniego oraz zadośćuczynienia odpowiednim potrzebom zaprzyjaźnionych krajów Demokracji Ludowej. Z podobnych pobudek wynikają również plany rozwinięcia innych gałęzi naszej gospodarki morskiej. Są to pobudki, nie mające nic wspólnego z kapitalistyczną ekspansją morską. Wnoszą one nowe, nieznanne i niezrozumiałe w świecie kapitalistycznym wartości do współpracy międzynarodowej, torując drogę dla postępu ludzkości i dla upragnionego przez ludzi pokoju.

LUDWIK SKOCZYŁAS (Warszawa)

O współzawodnictwo w samochodowych przewozach własnych

Samochodowe przewozy własne, to jest przewozy wykonywane przez właściciela środka przewozowego na jego rzecz, są obecnie pięciokrotnie większe, niż samochodowe przewozy publiczne (zarobkowe).

Roczny koszt, jaki łoży gospodarka narodowa na eksploatację i utrzymanie uspołecznionego taboru samochodowego, zatrudnionego w przewozach własnych, wyraża się kwotą około czterdziestu miliardów złotych.

Kwota ta w latach następnych będzie wzrastała i to dość znacznie. Jednocześnie z ustaleniem przez Ministerstwo Komunikacji norm: zużycia ogumienia, materiałów pędnych, olejów i smarów, norm przebiegów międzyremontowych itd. — zaistniały warunki do znacznego zmniejszenia wydatków, ponoszonych przez gospodarkę narodową na utrzymanie transportu samochodowego. Na odcinku samochodowych przewozów publicznych, aczkolwiek z wielkim opóźnieniem, wykorzystano dość wszechstronnie możliwości zredukowania kosztów utrzymania transportu przez szerokie rozwinięcie socjalistycznego współzawodnictwa pracy. Inicjatywa twórcza wyszła od robotników transportu, którzy, będąc świadomi, że pracują u siebie i na siebie, mając do dyspozycji najnowocześniejszy sprzęt samochodowy, władają coraz doskonalej tym sprzętem. Ostatnia regulacja płac, aczkolwiek jeszcze daleka od doskonałości, przez zakordowanie dość znacznej ilości robót oraz ustalenie całego szeregu premii, jak za oszczędne użycie materiałów pędnych i ogumienia, za zwiększenie przebiegów międzynaprawczych, za jazdę bezawaryjną, za przekroczenie planu eksploatacyjnego itd. — stworzyła właściwy klimat dla rozwoju współzawodnictwa pracy i racjonalizatorstwa.

Z zadowoleniem można stwierdzić, że Zw. Zaw. Transportowców R. P. odpowiednio wykorzystał ten twórczy entuzjazm mas, organizując Radę Współzawodnictwa Pracy w Transporcie przy Zarządzie Głównym oraz organy kierownicze, jak: Główny Komitet Współzawodnictwa Pracy przy Zarządzie Głównym, Komitety Okręgowe przy Zarządach Okręgowych. Zostały bardzo starannie rozpracowane regulaminy, przystąpiono do zawierania umów i samego wykonywania współzawodnictwa. Od czasu rozwinięcia współzawodnictwa pracy, tj. od listopada r. ub. Związek Zawodowy Transportowców R. P. zorganizował 120 Komitetów Zakładowych i objął socjalistycznym współzawodnictwem pracy około 40% robotników uspołecznionego samochodowego transportu publicznego.

Współzawodniczący transportowcy z biegiem czasu pogłębili współzawodnictwo pracy, początkowo przez przejście ze współzawodnictwa indywidualnego do zespołowego, a od zespołowego do wyższej formy, do współzawodnictwa pomiędzy przedsiębiorstwami. Współzawodnictwo w transporcie samochodowym, pomijając to, że podciągnęło słabszych i wydoskonalilo lepszych robotników, wykuło szczerą formę pomocy socjalistycznej, zorganizowanej przez pracowników najwyższej uświadomionych technicznie i politycznie dla swoich towarzyszy pracy. Dziś długa jest już lista współzawodniczących i lista racjonalizatorów, gdyż obejmuje ona 365 przodowników pracy, między którymi mamy już tak zasłużonych, jak ob. Katanę Walentego, trzykrotnego przodownika pracy w transporcie samochodowym, w trzech kolejnych etapach, odznaczonego Orderem Sztandaru Pracy I kl., Koczkę Tadeusza, nagrodzonego Sztandarem Pracy II kl. i wielu, wie-

lu innych. Nie brak również nagrodzonych racjonalizatorów, jak np. ob. ob. Małozewski Kazimierz, Duzia Stanisław i inni. Najważniejsze jest to, że ich pomysły racjonalizatorskie znalazły powszechne zastosowanie, przysparzając gospodarce narodowej bardzo duże oszczędności.

Został spontanicznie zapoczątkowany piękny ruch „stutysięczników“. Kierowcy deklarują i dokonują przebiegi międzynaprawcze, przekraczające sto tysięcy kilometrów. Kierowca PKS Oddział Wrocław, ob. Sznajder Adam na autobusie nietypowym Vomag, złożonym z części starych wraków, przejechał bez naprawy i wypadku już 100.474 km i zobowiązał się do przejechania na tym wozie jeszcze 20.000 km pomimo tego, że samochód ten został przeznaczony do likwidacji.

Ob. Sznajder Adam zaoszczędził dwie naprawy średnie wszystkich zespołów i trzy naprawy średnie przedniego mostu. Jeszcze bardziej imponujący jest rekord ob. Dziemienczuka Mikołaja z PKS, który na samochodzie ciężarowym marki G.M.C. podomobilowym dokonał 132.000 km bez naprawy głównej. Lista „stutysięczników“ nie zamyka się wyżej wspomnianymi bohaterami pracy, ruch ten upowszechnia się coraz bardziej i wyniki są coraz piękniejsze. Ob. ob. Kobylński, Skoczylas, Jankowski, Tekiel i wielu innych — to dalsi „stutysięcznicy“. Wniosek z tego jasny, że kierowcy nasi opanowują coraz doskonalej nową technikę.

O ile na odcinku samochodowych przewozów publicznych we współzawodnictwie pracy mamy niewątpliwie dość poważne osiągnięcia, to niestety, we własnych przewozach samochodowych sprawa wygląda wprost beznadziejnie. Coprawda pracownicy transportu samochodowego z własnej inicjatywy organizują współzawodnictwo, mogą się już pochwalić nawet bardzo poważnymi osiągnięciami, jednakże ten twórczy entuzjazm mas nie został wykorzystany przez organizacje zawodowe i administrację; w rezultacie tego nie uzyskano wszystkich możliwości podniesienia wydajności pracy. Co gorsze, w niektórych wypadkach nawet ten nieorganizowany ruch współzawodnictwa transportowców jest dezorganizowany brakiem współzawodnictwa w innych dziedzinach pracy tego samego przedsiębiorstwa, jak np. w budownictwie, gdzie są wypadki, że brak współzawodnictwa u pracowników magazynowych powoduje przetrzymywanie samochodów pod za i wyładunkiem i hamuje współzawodnictwo transportowców, na co skarżą się kierowcy. Są też wypadki, że gdy kierowcy są na stawce miesięcznej, nie są zainteresowani w wykonaniu większej ilości tonokm, nie uczestniczą we współzawodnictwie, w rezultacie hamują rozwój współzawodnictwa u ładowaczy i na całej budowie.

Prawie we wszystkich branżowych związkach zawodowych sprawą współzawodnictwa pracy robotników, zatrudnionych w transporcie samochodowym, nikt się nie zajmuje, aczkolwiek mało kto w Polsce nie wie o tym, że poczynając od taboru, a skończywszy na materiałach eksploatacyjnych, wszystko w motoryzacji importujemy za cenne dewizy, a więc właściwe wykorzystanie tych środków, lub uzyskanie oszczędności w dziedzinie motoryzacji ma szczególne znaczenie.

Mamy cały szereg doświadczeń i pomysłów racjonalizatorskich zarówno w samochodowych przewozach publicznych, jak i własnych, ale doświadczeń tych

w przewozach własnych nie rozpowszechniano, bo nikt o to nie dbał. Tu prawie zgodnie dopuścili się poważnego zaniedbania prawie wszystkie branżowe związki zawodowe, mniemając widocznie, że organizując szeroko ruch współzawodnictwa w produkcji zasadniczej i osiągając pozytywne rezultaty, wykonały swoje zadania.

Niestety, tak nie jest; wzrost wydajności w zasadniczej produkcji zostaje często zmarnotrawiony przez niewłaściwie zorganizowany transport samochodowy. Niewiele również dokonała administracja dla rozwoju współzawodnictwa w samochodowych przewozach własnych. Bardzo często samochodowa gospodarka finansowa i materiałowa jest tak ustawiona, że bardzo poważnie utrudnia jakkolwiek kontrolę kosztów własnych, co przy wszechstronnym ujęciu współzawodnictwa będzie wielką trudnością, o usunięciu której winno się jak najrychlej pomyśleć. Tym nie mniej jest dość elementów, które umożliwiają już obecnie szerokie stosowanie współzawodnictwa.

Mam przed sobą bardzo przykrą notatkę, z której wynika, że ludzie, którym zlecono zagadnienie współzawodnictwa pracy transportowców w Zarządach Głównych poszczególnych Związków Zawodowych, nie doceniają należycie jego głębokiego sensu i znaczenia, ani nie dostrzegają jego źródeł.

Generalissimus Stalin na XVII zjeździe WKP(b) sprecyzował w sposób następujący cztery źródła socjalistycznego współzawodnictwa:

1. Podstawą ruchu stachanowskiego było przede wszystkim gruntowne polepszenie materialnego położenia robotników.

2. Drugim źródłem jest fakt, że w warunkach gospodarki socjalistycznej człowiek pracuje nie na wyzyskiwaczy, ale na siebie, na swoją klasę, na społeczeństwo; jeżeli pracuje dobrze i daje społeczeństwu to, co może dać — jest bohaterem pracy, jest owian sławą.

3. Trzecim źródłem jest nowa technika.

4. Czwartym źródłem są nowi ludzie spośród robotników i robotnic, którzy opanowali nową technikę, oni to stali się siłą, która ukształtowała i pchnęła naprzód ruch stachanowski.

Nasz uspołeczniony transport samochodowy całkowicie powyższemu odpowiada, jest więc trudno zrozumieć, skąd biorą się w takich Zarządach Głównych Związków Zawodowych jak np. Prac. Przemysłu Cukrowniczego, Prac. Państwowych, Metalowców itd. niedopatrzienia odnośnie możliwości, słuszności i potrzeby wprowadzenia w samochodowych przewozach własnych współzawodnictwa pracy.

Przykład ob. Bronisława, Wasilewskiego, kierowcy Zarządu Miejskiego w m. Łodzi, który na samochodzie „Chevrolet-Fleetmaster“ przejechał bez wypadku i bez napraw już 100.000 km, oszczędzając jednocześnie ponad 15% benzyny — jest mocnym oskarżeniem dla Związków i Administracji. Takich Wasilewskich w samochodowych przewozach własnych jest więcej, ale ani nimi, ani ich bogatym doświadczeniem nikt się nie zajmował, a możliwość uzyskania przez nich oszczędności dla naszej gospodarki wyraża się w miliardach. Analogicznie przedstawia się sprawa oszczędności materiałowych.

W jednym tylko przedsiębiorstwie, podlegającym Zarządowi Miejskiemu m. st. Warszawy, oszczędzają

średnio miesięcznie więcej, niż tonę benzyny. Przy przerachowaniu tylko na odcinku przewozów własnych daje to około dwóch miliardów złotych rocznych oszczędności.

Suma czterdziestu miliardów złotych, którą gospodarka narodowa łoży na eksploatację i utrzymanie uspołecznionego samochodowego transportu własnego może być o co najmniej 20% zmniejszona, o ile wprowadzimy i rozpowszechnimy należycie współzawodnictwo pracy. Oszczędności te są do osiągnięcia prawie na samej gospodarce materiałowej, jak oszczędność paliwa, oszczędność ogumienia, oszczędności na częściach zamiennych, nie licząc oszczędności wynikających na skutek zwiększenia przebiegów międzynaprawczych, właściwego wyzyskania taboru, zmniejszenia pustych przebiegów. Wszystkie wyżej podane elementy w ostatecznym rezultacie prowadzą do bardzo wydajnej obniżki kosztów własnych, dając dodatkowo wewnętrzne nagromadzenie socjalistyczne, które będzie mogło być przeznaczone na dalszy wzrost dobrobytu mas pracujących.

IGNACY CIEPLAK (Warszawa)

Współzawodnictwo w transporcie samochodowym (Zasady organizacyjne)

Współzawodnictwem pracy w transporcie samochodowym, morskim, śródlądowym i lotniczym kieruje Związek Zawodowy Transportowców RP. Dla tego celu przy Zarządzie Głównym powołana jest Rada Współzawodnictwa Pracy w Transporcie i cztery Główne Komitety branżowe.

Podstawą form organizacyjnych i zakresu pracy poszczególnych komórek są zasady, ujęte w „Regulaminie organizacyjnym pracy pracowników transportowych ZZT”.

Organy kierownicze współzawodnictwa w transporcie samochodowym dzielą się na:

- 1) Główny Komitet Współzawodnictwa Pracy przy Zarządzie Głównym ZZT;
- 2) Okręgowy Komitet Współzawodnictwa Pracy przy Zarządzie Okręgu ZZT;
- 3) Zakładowy Komitet Współzawodnictwa Pracy;
- 4) Trójki organizacyjne.

Prezydium Okręgowego Komitetu stanowią: przewodniczący, sekretarz, 3-ch przewodniczących komisji, referent ekonomiczny Okręgu ZZT.

Prezydium Zakładowego Komitetu: przewodniczący, sekretarz, 3-ch przedstawicieli komisji, komisarz oszczędnościowy.

ZADANIA KOMITETÓW

Główny Komitet.

— Opracowuje i uzgadnia z administracją stojącą na wyższym szczeblu wykonanie planu produkcyjnego (usług), warunki techniczne, opracowanie norm, bezpieczeństwo i higienę pracy oraz podział nagród.

— Śledzi rozwój współzawodnictwa i przez rejestrację wyników przekazuje doświadczenia poszczególnym komitetom terenowym, czuwa nad całością akcji.

— Przeprowadza arbitraż w sprawach współzawodnictwa.

— Popularyzuje ruch i metody współzawodnictwa pracy; otacza opieką przodowników pracy, racjonalizatorów, mistrzów oszczędności przy pomocy wszelkich

W tych warunkach jest zupełnie jasne, że przed Centralną Radą Związków Zawodowych staje zadanie niezwłocznego powołania Międzyzwiązkowego Komitetu Współzawodnictwa Pracy robotników uspołecznionego samochodowego transportu przewozów własnych, który to Komitet przystąpiłby natychmiast do zorganizowania współzawodnictwa pracy i racjonalizatorstwa we wszystkich branżowych związkach zawodowych oraz zająłby się koordynacją współzawodnictwa w transporcie samochodowym.

Wykonanie planu 6-letniego, jako planu budowy socjalizmu i dobrobytu mas pracujących, bez wspierania ruchu współzawodnictwa pracy jest nie do pomyślenia.

Wzrost produkcji w dziedzinie motoryzacji, mechanizacji rolnictwa oraz utransportowanie wsi i całego kraju wymaga podniesienia kultury technicznej, a najlepszą szkołą dla osiągnięcia tego jest właściwy rozwój współzawodnictwa pracy i racjonalizatorstwa.

środków będących w dyspozycji komitetów i Zarządu Głównego ZZT.

— Kontroluje i koordynuje prace komitetów niższych stopni.

Okręgowy Komitet.

— Wykonuje na swoim szczeblu wszystkie prace, jak Komitet Główny. Usprawnia działalność i kontroluje Komitety Zakładowe. Dopilnowuje terminów i poziomu narad wytwórczych w terenie.

Komitet Zakładowy.

— Przygotowuje i uzgadnia łącznie z administracją terminy i programy narad wytwórczych, a protokoły z ich przebiegu przysyła Okręgowemu Komitetowi oraz zainteresowanym jednostkom administracyjnym.

— Przedkłada Okręgowemu Komitetowi materiały popularyzacyjne z akcji współzawodnictwa pracy, oraz projekty i realizuje wprowadzenie różnych środków popularyzacji, jak to skrzynek pomysłów, tablice wyników indywidualnych i zespołowych, biuletynów ściennych, wykresów, prasy miejscowej, radia, kina, tablice honorowych itp.

— Zawiera umowy o współzawodnictwo pracy pomiędzy zakładami, przyjmuje zobowiązania indywidualne i pośredniczy w umowach zespołowych.

— Troszczy się, aby administracja zapewniła pomoc i opiekę przodownikom pracy, racjonalizatorom i mistrzom oszczędności.

— Współdziała z administracją w usuwaniu ujawnionych ujemnych zjawisk, hamujących akcję współzawodnictwa pracy i racjonalizatorstwa.

— Przestrzega, aby nowe metody pracy były wprowadzone w całym zakładzie. Przeciwdziała wszelkiemu marnotrawstwu pracy i materiałów.

— Zapewnia — łącznie z administracją — pomoc techniczną wykonawcom i racjonalizatorom.

— Wyrabia w pracownikach dyscyplinę pracy, poczucie obowiązku i odpowiedzialności.

— Kieruje i kontroluje działalność trójek organizacyjnych.

Trójki organizacyjne.

Celem powiązania i ujednolicenia pracy w terenie wprowadza się dla ciągłego i ścisłego kontaktu trójki organizacyjne, jako organy pomocnicze Komitetów Zakładowych. Zadaniem ich jest wiązanie poszczególnych działów zakładu pracy z Komitetem Zakładowym.

Trójki organizacyjne należy tworzyć przy odrębnych grupach składających się na całość danego zakładu pracy, a zatrudniających 12 osób. Trójki te prowadzą pracę współzawodnictwa zlecone przez Komitety Zakładowe.

OBOWIĄZKI KOMITETÓW

1. Przestrzegają oraz wykonują zarządzenia i zlecenia wyższych Władz Związkowych, Władz Partyjnych oraz postanowienia regulaminu współzawodnictwa pracy.

2. Kierują akcją współzawodnictwa, biorąc udział we wszelkiego rodzaju posiedzeniach i zebraniach. Wypełniają wszelkie zlecenia Władz Nadrzędnych pod rygorem odpowiedzialności organizacyjnej.

3. Wykorzystują wszystkie dostępne środki dla prawidłowego przebiegu współzawodnictwa.

4. Starają się przy poparciu władz Związku i Partii o usuwanie wszelkich przeszkód w realizowaniu zakreślonych celów, jak brak dyscypliny pracy, brak właściwej gospodarki materiałami technicznymi, lub niewłaściwa gospodarka narzędziami itp.

5. Przestrzegają zachowania czujności klasowej.

6. Wykorzystują wszystkie wnioski i postanowienia z narad wytwórczych dla rozwiązania zagadnień połączonych z gospodarką na swoim terenie — po linii ekonomicznej i politycznej.

7. Propagują, realizują i kontrolują system oszczędnościowy w zakresie wszelkich spraw w transporcie.

8. Analizują i wprowadzają właściwe normy wydajności i wskaźniki kosztów własnych.

*

W celu należytego i wszechstronnego opracowywania zagadnień współzawodnictwa pracy tworzone są komisje: a) organizacyjno-popularyzacyjne, b) techniczno-ekonomiczne i c) wyników. Do pracy w komisjach winni być wciągnięci fachowcy — nie koniecznie członkowie komitetów.

Komisje organizacyjno - popularyzacyjne są powoływane przy Komitetach wszystkich szczebli i mają za zadanie:

a) Komisja przy Głównym Komitecie — ustalanie wytycznych dla Komisji niższego szczebla;

b) Komisje przy Okręgowych Komitetach śledząc istniejące formy organizacyjne przepracowują i ulepszają organizację współzawodnictwa w zakładach pracy zarówno we współzawodnictwie indywidualnym, jak i między zakładami. Przygotowują lub pośredniczą w zatwierdzaniu umów współzawodnictwa. Współpracują w tworzeniu regulaminów i instrukcji. Łącznie z Komisjami Techniczno - Ekonomicznymi przygotowują Narady Wytwórcze. Kierują pracą popularyzacyjną, wydają wspólnie z redakcją gazetki ściennie, biuletyny, tablice wyników itp.;

c) Komisje przy Zakładowych Komitetach wykonują wszystkie czynności w myśl regulaminów, przedstawiają wnioski z odbytych Narad Wytwórczych Komisjom przy Okr. Komitetach, dają wskazówki trójkom organizacyjnym oraz oceniają ich pracę.

Komisje Techniczno-Ekonomiczne.

a) Komisja przy Głównym Komitecie opracowuje ramowe regulaminy mierników współzawodnictwa, narad wytwórczych, sposobu pomocy racjonalizatorom, wynalazcom i mistrzom oszczędności oraz ustala możliwości szkolenia za pomocą kursów, odczytów, rad itp.

b) Komisje przy Okręgowych Komitetach — po ocenie możliwości zastosowania na swoim terenie opra-

cowanych przez Komisję przy Głównym Komitecie regulaminów — przekazują je do wykonania Komisjom przy Komitetach Zakładowych.

c) Komisje przy Zakładowych Komitetach rozwiązują na swoich terenach, jako bezpośrednich warsztatach pracy, przepracowane i uzgodnione regulaminy.

Komisje wyników wszystkich szczebli są odpowiedzialne za właściwe wytypowanie przodowników, racjonalizatorów i mistrzów oszczędności oraz za wszelkie dane o ich pracy, znajdujące później odzwiek w prasie.

a) Komisja przy Gł. Komitecie analizuje zestawienia wynikowe i zatwierdza je do nagród.

b) Komisje przy Okr. Komitetach zbierają wyniki od Zakładowych Komitetów ze swego terenu i z odpowiednimi wnioskami przedkładają Komisji przy Głównym Komitecie. Na podstawie badań ustalają właściwe osiągnięcia, jak również błędy i niedociągnięcia, przekazując je właściwym Komitetom celem usunięcia.

c) Komisje przy Zakładowych Komitetach opiniują przodowników pracy, racjonalizatorów i mistrzów oszczędnościowych, a w zależności od uzyskanych przez nich wyników — opiniują co do ilości i wysokości nagród i odznaczeń. Co do wyników Komisje zasięgają informacji u innych Komisji.

*

Władze ZZT ściśle współpracują ze wszystkimi komórkami, pamiętając, że współzawodnictwo w dużej mierze zdecydowało o wykonaniu Planu 3-letniego i będzie miało olbrzymi wpływ na wykonanie Planu 6-letniego.

Władze związkowe, jak i administracyjne winny dołożyć wszelkich starań dla ułatwienia pracy Komitetom Współzawodnictwa, spełniającym podstawowe zadania gospodarki narodowej naszego Państwa Ludowego.

Polskie Wydawnictwa Gospodarcze P.P.W.

Zawiadamiają że miesięcznik

„Przegląd Ustawodawstwa Gospodarczego”

wydawany dotychczas łącznie z dwutygodnikiem „Życie Gospodarcze” dostępny będzie od 1.I.1950 r. również w oddzielnej prenumeracie. Zamówienia na prenumeratę „Przeglądu Ustawodawstwa Gospodarczego” na rok 1950 przyjmuje administracja „Życia Gospodarczego” Katowice — 3 Maja 23.

Prenumerata wynosi:

rocznie zł 900

1/2 rocznie „ 450

kwartalnie „ 225

„PRZEGLĄD USTAWODAWSTWA GOSPODARCZEGO” ukazuje się 15 każdego miesiąca w objętości 24 stron. Pismo jest przewodnikiem po obowiązującym ustawodawstwie, związanym z życiem gospodarczym, — podaje objaśnienia nowych dekrety i rozporządzeń, orzecznictwo sądów powszechnych i wojskowych oraz komisji arbitrażowych, — omawia przypadki z praktyki administracji gospodarczej, — objaśnia prawo lokalowe, przepisy o dostawach, robotach i usługach. Egzemplarze okazowe wysyła na żądanie Administracja „Życia Gospodarczego” Katowice — ul. 3 Maja 23.

Naprawy główne samochodów w warsztatach obcych

W Nr. 8 miesięcznika „Awtomobil“, organie Ministerstwa Transportu Samochodowego RFSRR, inż. M. Bergman opublikował artykuł pod powyższym tytułem. Ze względu na ciekawe rozważania i prosty sposób uzyskania potrzebnych danych, artykuł ten podajemy w tłumaczeniu.

Naprawa główna samochodów może być przeprowadzana:

*

- 1) całkowicie we własnych warsztatach jednostki transportowej, pod warunkiem, że dysponuje ona niezbędnym do przeprowadzania napraw zespołów i samochodów wyposażeniem technicznym;

- 2) częściowo w warsztatach jednostki transportowej, a częściowo w warsztatach obcych, które przeprowadzają naprawę zespołów;

- 3) całkowicie w warsztatach obcych — poza jednostką transportową.

Wybór tego, lub innego sposobu przeprowadzenia naprawy głównej (wybór warsztatu) w każdym wypadku powinien być dokonany z uwzględnieniem możliwości produkcyjnych warsztatu własnego (stopnia wyposażenia technicznego) drogą porównania kosztów naprawy głównej przy każdym z w/w sposobów jej wykonania.

Przy rozwiązaniu tego problemu powinny być uwzględnione niżej podane składniki, określające w sumie „całkowity“ koszt naprawy głównej samochodu, lub jego zespołów.

Lp. i umowne oznaczenie	Określenie poszczególnych składników całkowitego kosztu naprawy głównej	Charakterystyka danego składnika
1. W _g W _w	Koszt własny naprawy głównej samochodu, wykonywanej przez: a) warsztat własny, b) warsztat obcy.	Składa się z podstawowej płacy zarobkowej, kosztów nakładowych, kosztów materiałów i części zapasowych. Zmniejsza się przy powiększeniu przepustowości warsztatu własnego, lub obcego.
2. S _g S _w	Koszty stałe, związane z przestojem samochodu w naprawie głównej (w warsztacie własnym, lub obcym).	Określa się na jeden samochododzień przez rozdzielenie wszystkich kosztów stałych jednostki transportowej na wszystkie samoch.-dni w jedn. transp. (tak w eksploatacji, jak i naprawach). Czasokres przestoju w naprawie zmniejsza się w miarę powiększania przepustowości warsztatu własnego, lub obcego.
3. K _{tr}	Koszty transportu samochodu z jednostki transportowej do warsztatu i z powrotem, oraz koszt zdania — odbioru.	Składa się z kosztu transportu kolejowego, lub sam. i należności personelu konwojującego.
4. S _{tr}	Koszty stałe przypadające na przestój samochodu oddawanego do warsztatu obcego, w czasie transportu i w czasie zdawania — odbierania.	jak pkt. 2
5. W _g W _w	Koszty własne naprawy głównej zespołów, wykonywanej przez: a) warsztat własny, b) warsztat obcy.	jak pkt. 1
6. S _g S _w	Koszty stałe, przypadające na przestój w naprawie kompletu zespołów.	Należy przyjąć analogicznie, jak w pkt. 2, odpowiednio do stosunku między kosztem wymienionych zespołów, a całkowitym kosztem samochodu.
7. K _{tr}	Koszty transportu zespołów z jedn. transp. do warsztatu obcego i koszt zdania — odbioru.	jak pkt. 3
8. S _{tr}	Koszty stałe, przypadające na przestój zespołów oddawanych do naprawy w warsztacie obcym w czasie transportu i w czasie zdawania — odbioru.	jak pkt. 4 z uwzględnieniem pktu 6.

W celu określenia wartości każdego poszczególnego czynnika, wchodzącego w skład „całkowitego“ kosztu naprawy głównej samochodu i jego zespołów, były wykorzystane i uogólnione istniejące normy i materiały sprawozdawcze z eksploatacji i napraw głównych samochodów ciężarowych.

Związek pomiędzy poszczególnymi składnikami kosztu naprawy głównej samochodu lub jego zespołu może być ujęty w sposób następujący:

$$A = R + T \quad (1)$$

gdzie, korzystając z oznaczeń podanych w powyższej tabeli:

$A = Wg + Sw$ i oznacza całkowity koszt naprawy głównej, wykonywanej w warsztacie własnym.

$R = Wg + Sw$ i oznacza całkowity koszt naprawy głównej, wykonywanej w warsztacie obcym.

$T = Ktr + Str$ i oznacza całkowity koszt transportu samochodu, lub jego zespołów, z jednostki transportowej do zakładów naprawczych.

Z powyższego wynika:

— jeżeli $A > R + T$ to jest celowe przeprowadzenie naprawy w zakładzie naprawczym;

— jeżeli $A < R + T$ to jest celowe przeprowadzenie naprawy głównej w warsztacie własnym jednostki transportowej;

— jeżeli $A = R + T$ to z punktu widzenia kosztu naprawy głównej jest całkowicie obojętne, gdzie przeprowadzenie

Rozpatrzmy równania:

$$A + R = T \quad (2)$$

Z podanej tabeli wynika, że:

$$A = f(Ma); R = f(Mp) \text{ i } T = f(k)$$

gdzie:

Ma — wielkość jednostki transportowej (stan ewidencyjny pojazdów);

Mp — przepustowość warsztatu (możliwa do wykonania ilość napraw głównych w ciągu roku);

k — odległość pomiędzy jednostką transportową, a warsztatem w km. Dlatego też równanie (2) możemy wyrazić w sposób następujący:

$$f(Ma) = f(Mp) + f(k) \quad (3)$$

Ponieważ wartości Ma , Mp , i k są wielkościami zmiennymi, chcąc ustalić bezpośrednią zależność między nimi, możemy równanie (3) wyrazić w sposób następujący:

$$Ma = f(Mp \times k) \quad (4)$$

$$Mp = f(Ma \times k) \quad (5)$$

$$k = f(Ma \times Mp) \quad (6)$$

Pomiędzy równaniem (2), a równaniami (4), (5) i (6) zachodzi poważna różnica.

Podczas, gdy równanie (2) określa bezpośredni stosunek pomiędzy kosztem naprawy, a kosztem transportu, to w równaniach (4), (5) i (6) jest określony stosunek pomiędzy wielkością jednostki transportowej i warsztatu, a odległością między nimi.

Ta różnica nadaje specjalne znaczenie równaniom (4), (5) i (6), ponieważ daje możliwość uniknięcia szeregu dodatkowych warunków, związanych ze zmianą marki i ładowności naprawianego samochodu i z możliwymi okolicznościowymi zmianami kosztów naprawy i transportu przedmiotów naprawianych.

Dlatego też zadanie sprowadza się do rozwiązania równań (4), (5) i (6).

Jednakże zależności pomiędzy A , R i T z jednej strony, Ma , Mp i k z drugiej, wyprowadzone na podstawie danych sprawozdawczych, statystycznych, taryfowych itd., noszą charakter czysto empiryczny i mogą być wyrażone tylko w postaci odpowiednich krzywych.

Rozwiązanie równań (4), (5) i (6) drogą analityczną jest wielce skomplikowane, wobec czego autor postawił sobie za cel rozwiązanie tych równań drogą wykresową i opracowanie metody wykresowego rozwiązania.

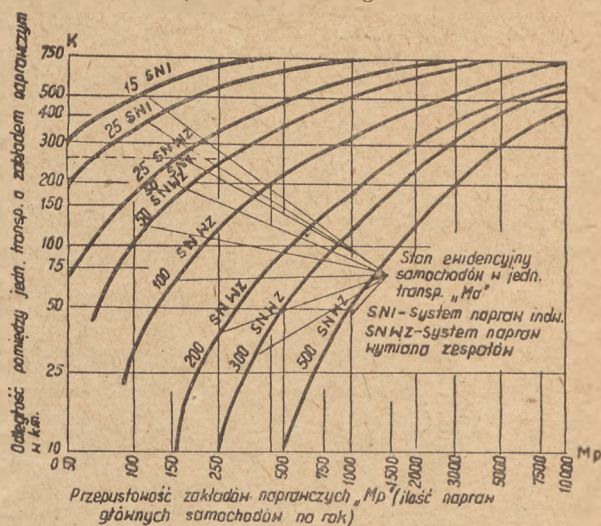
Metoda ta polega na tym, że przy pomocy szeregu pomocniczych obliczeń i konstrukcji dla jednostek transportowych różnych wielkości wyprowadza się krzywą, stanowiącą miejsce geometryczne określonych odległości między jednostką transportową i zakładami naprawczymi o różnej przepustowości.

Te wzajemne odległości są określone przy założeniu, że koszt naprawy głównej we własnym warsztacie, po odliczeniu kosztów transportu do zakładu naprawczego o dowolnej przepustowości i z powrotem, jest równy kosztowi naprawy głównej w warsztacie obcym.

Inaczej mówiąc, taka krzywa jest miejscem geometrycznym punktów, dla których

$$A - T = R \quad (7)$$

Wyprowadzenie krzywej jest oparte na całym szeregu pośrednich obliczeń i wykresów, co dla uproszczenia nie zostaje podane, ale wyniki zastosowania tej metody do rozwiązania postawionego zadania mogą być przedstawione w postaci wystarczająco prostych i wygodnych w użyciu wykresów i nomogramów.



Rys. 1. Odległość ekonomiczna zakładów naprawczych samochodów

Rys. 1. Jest to wykres, dający możliwość rozwiązania każdego z trzech równań dla naprawy głównej samochodów ciężarowych.

Na osi poziomej $O-Mp$ są odłożone przepustowości zakładów naprawczych — Mp , od 50 do 10 tysięcy napraw głównych rocznie.

Na osi pionowej $O-k$ są odłożone odległości między jednostkami transportowymi, a zakładami naprawczymi — k , od 10 do 750 km.

Krzywe odpowiadają jednostkom transportowym różnej wielkości — Ma , od 15 do 500 samochodów w stanie ewidencyjnym.

Na konkretnych przykładach podajemy sposób korzystania z tego wykresu:

1. Rozwiązanie równania $Ma = f(Mp \times k)$. Zakład naprawczy o przepustowości 1000 napraw głównych na rok (Mp) leży w odległości 500 km (k) od jednostki transportowej. Zachodzi pytanie, przy jakim stanie ewidencyjnym samochodów w jednostce transportowej jest uzasadnione oddanie samochodu do danego zakładu?

W celu uzyskania odpowiedzi na to pytanie należy wystawić prostopadłą do osi $O-Mp$ z punktu odpowiadającego 1000 napraw głównych oraz prostopadłą do osi $O-k$ z punktu odpowiadającego odległości 500 km.

Jak widać na wykresie, punkt przecięcia leży na krzywej, odpowiadającej jednostce transportowej o stanie 50 samochodów

Znaczy to, że dla takiej jednostki, a tym bardziej dla mniejszej oddanie samochodu do naprawy głównej do warsztatu obcego jest uzasadnione. Dla jednostki o większym stanie samochodów korzystniejsze będzie zorganizowanie napraw głównych we własnym warsztacie.

2. Rozwiązanie równania $Mp = f(Ma \times k)$. Jednostka transportowa o stanie 100 samochodów (Ma) leży od zakładu naprawczego w odległości 200 km (k). Zachodzi pytanie, przy jakiej przepustowości zakładu naprawczego opłaca się oddać samochód z danej jednostki do naprawy głównej do tego zakładu.

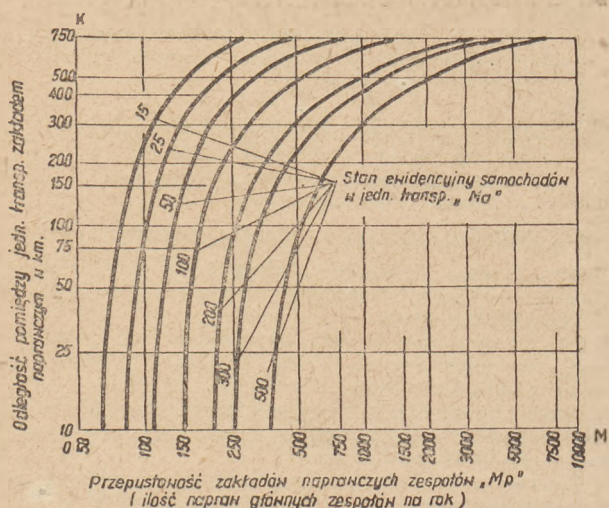
W celu uzyskania odpowiedzi na to pytanie, należy wystawić prostopadłą do osi $O-k$ z punktu odpowiadającego odległości 200 km. Z punktu przecięcia się tej prostopadłej z krzywą, odpowiadającą jednostce transportowej o stanie 100 samochodów (Ma), należy opuścić prostopadłą do osi $O-Mp$. Otrzymany w ten sposób punkt na osi $O-Mp$ odpowiada zakładowi naprawczemu o przepustowości 500 napraw głównych na rok (dokładniej — 450 napraw głównych).

Wobec tego jeżeli w danej odległości znajduje się zakład naprawczy o przepustowości nie mniejszej, niż 500 napraw głównych, to oddanie samochodu do naprawy głównej do danego zakładu jest uzasadnione. Przy mniejszej przepustowości warsztatu naprawczego korzystniejsze będzie organizowanie napraw głównych we własnym warsztacie jednostki transportowej.

Rozwiązanie równania $k = f(M_a \times M_b)$ wykonuje się analogicznie, jak dwóch poprzednich.

W szeregu wypadków, jak wiadomo, zamiast oddania całego samochodu do naprawy, stosuje się oddawanie do naprawy samych zespołów. W tym celu są organizowane samodzielne zakłady naprawcze zespołów, albo też naprawa zespołów jest organizowana przy zakładach naprawczych samochodów.

Przy naprawach głównych zespołów obowiązują te same zasady, jakie były podane powyżej dla napraw głównych samochodów i mogą być również podane wykresowo.



Rys. 2. Odległość ekonomiczna zakładów naprawczych zespołów

Rys. 2 — jest to wykres, dający możliwość rozwiązania każdego z wyżej podanych równań, w odniesieniu do naprawy głównej zespołów. W wykresie tym przepustowość zakładu jest określona ilością możliwych do przeprowadzenia w ciągu roku napraw głównych zespołów. Jako zespoły, podlegające oddaniu do naprawy w warsztacie obcym, przyjmuje się: silnik ze sprzęgłem i skrzynią przekładniową oraz tylny most.

Rozwiązanie w/w równań przy pomocy tego wykresu jest identyczne, jak na poprzednim wykresie, dlatego też przykładów nie podaje się.

Należy jednak zwrócić uwagę na pewną ważną cechę tego wykresu.

Porównując rys. 1 z rys. 2 widzimy, że krzywe, odpowiadające jednostkom transportowym o różnym stanie ewidencyjnym samochodów, przy naprawach głównych samochodów (rys. 1) odchylają się bardziej w prawo, niż przy naprawach głównych zespołów. Oznacza to, że dla jednych i tych samych danych jednostek transportowych i warsztatów naprawczych, odległość k , przy której jest uzasadnione oddanie do naprawy głównej do zakładu naprawczego, może być przyjęta dla zespołów większa, niż dla samochodów.

Objaśnimy to na przykładzie.

Załóżmy, że mamy jednostkę transportową o stanie 50 samochodów ciężarowych i zakład naprawczy o przepustowości 250 napraw głównych samochodów i tyleż napraw głównych zespołów (Mp).

Rozwiązujemy zadanie, jak poprzednio, tj. wystawiamy prostopadłą do osi $O-M_p$ na obydwóch wykresach z punktu, odpowiadającego 250 naprawom głównym. Z punktu przecięcia z krzywą, odpowiadającą jednostce transportowej o stanie 50 samochodów, opuszczamy prostopadłą do osi $O-k$.

Otrzymane w ten sposób na osi $O-k$ punkty odpowiadają: na rys. 1 odległości 275 km, a na rys. 2 od-

ległości 400 km. Identyczne wyniki otrzymujemy przy innych założeniach, odnośnie wielkości jednostki transportowej i przepustowości zakładu naprawczego.

Spowodowane jest to tym, że koszt transportu w stosunku do kosztu naprawy głównej stanowi dla zespołów mniejszy procent, niż dla samochodów.

Poza pytaniem, gdzie naprawiać samochód i zespoły (w warsztacie własnym, czy obcym), może zaistnieć inne pytanie: co oddawać do naprawy — samochód, czy zespoły?

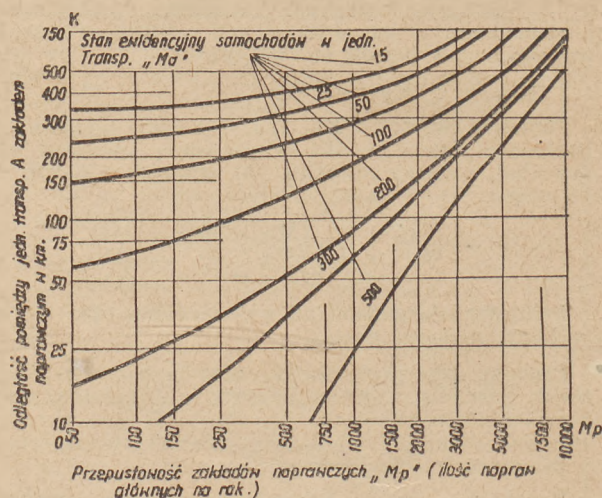
Na to pytanie daje odpowiedź wykres, podany na rys. 3, który w swym założeniu jest nieco różny od poprzednich wykresów.

W celu opracowania tego wykresu przyjmuje się umownie, że samochód składa się z 2 części:

- 1) kompletu zespołów w składzie silnika ze sprzęgłem i skrzynią przedkładniową oraz tylnego mostu;
- 2) podwozia w składzie reszty zespołów, ramy i nadwozia.

Wykres opracowano przy założeniu, że podwozie może być oddane do naprawy głównej do zakładu naprawczego oddzielnie od zespołów.

Określimy, analogicznie jak poprzednio, odległość, przy jakiej jest uzasadnione oddanie do naprawy głównej podwozia oddzielnie od zespołów, z jednostki transportowej o stanie 50 samochodów do zakładu naprawczego o przepustowości 250 napraw głównych.



Rys. 3. Odległość ekonomiczna zakładów naprawczych przeprowadzających naprawy samochodów i zespołów.

Wykres na rys. 3 podaje, że odległość ta wynosi 200 km.

Chociaż podwozia nie oddaje się oddzielnie do naprawy głównej, tym nie mniej powyższy przykład i cały wykres ma zupełnie realną wartość.

Dla w/w konkretnego przykładu możemy nasz wywód sformułować następująco:

Jeżeli przy odległości do 200 km naprawa podwozia w warsztacie naprawczym jest uzasadniona, to tym bardziej będzie uzasadniona naprawa całego samochodu.

Poczynając od 200 km. koszt naprawy głównej podwozia w zakładzie naprawczym, po odliczeniu kosztu transportu, staje się, dla danego przypadku, wyższy od kosztu naprawy głównej w warsztacie własnym. Jednakże opłaca się jeszcze oddać samochód w całości do naprawy w zakładzie naprawczym, do odległości 275 km (patrz wyżej).

Znajduje to wytłumaczenie w tym, że przy odległości do 275 km wzrost kosztu naprawy głównej podwozia w zakładzie naprawczym (po odliczeniu kosztów naprawy) w porównaniu do naprawy podwozia w warsztacie własnym jednostki, wyrównywuje się przez zmniejszenie kosztu naprawy zespołów w zakładzie naprawczym (również po odliczeniu kosztów transportu).

Jednakże, jeżeli dana jednostka transportowa będzie oddawać do zakładu naprawczego, poczynając już od odległości 200 km, tylko zespoły, a podwozia będzie naprawiać we własnych warsztatach, to obniży ogólny

koszt naprawy głównej samochodu, gdyż nie będzie mieć przekroczenia kosztu naprawy podwozia, spowodowanego przekroczeniem ekonomicznej odległości do warsztatu naprawczego.

Reasumując powyższe, dochodzimy do następujących wniosków:

- 1) Jeżeli dana jednostka transportowa, z jakiegokolwiek przyczyn (braku zespołów wymiennych, braku zakładów naprawczych zespołów, zastosowania systemu napraw indywidualnych itp.) nie może oddawać zespołów do naprawy głównej do zakładów naprawczych, to w celu określenia ekonomicznej odległości tych warsztatów należy korzystać z wykresu 1.
- 2) Jeżeli dana jednostka transportowa może oddawać tak samochody, jak i zespoły do naprawy głównej do zakładów naprawczych, to w celu określenia ekonomicznej odległości tych warsztatów należy korzystać z wykresu 3.

W celu określenia ekonomicznej odległości zakładu naprawczego zespołów należy korzystać z wykresu 2.

Wszystkie powyższe zagadnienia nie mają charakteru teoretycznego, jak by to mogło wydawać się ze sposobu ich rozwiązania, lecz mają wydatnie praktyczne znaczenie.

Walka o podniesienie rentowności pracy transportu samochodowego zmusza do wykorzystania wszystkich nowych dróg i źródeł, mających wpływ na obniżenie kosztów własnych transportu samochodowego, a w tym i na obniżenie wydatków na naprawy główne samochodów i zespołów.

Właściwa organizacja współpracy pomiędzy jednostkami eksploatacyjnymi, a zakładami naprawczymi samochodów i zespołów, będzie miała wpływ na obniżenie wydatków na naprawy główne.

Podana powyżej metoda obliczeń powinna być uwzględniona również przy projektowaniu nowych zakładów naprawczych, określeniu ich umiejscowienia w terenie, ich charakterystyki i przepustowości.

Opracował CZ. BLOK (W-wa).

JULIAN WOJTUSIAK (Katowice)

Organizacja transportu w C.Z.P. Węgl.

Duży zakres działania Przemysłu Węglowego obejmujący dziesiątki kopalni węgla kamiennego, brunatnego, koksowni, elektrowni i przedsiębiorstw usługowych nakłada na transport szczególnie ważne zadanie przewozu masy towarowej, którą stanowią głównie węgiel, piasek, materiały techniczne, pędne, wybuchowe oraz siły robocze.

Poniżej przedstawiona organizacja transportowa w Centralnym Zarządzie P. W. nie dotyczy transportu wewnętrznego ściśle produkcyjnego, obejmującego olbrzymią sieć kolejek przewozu podziemnego dla odstawienia węgla od przodka pracy w kopalni na podszybie do sortowni. Transportem tym zajmują się komórki organizacyjne kopalni.

Podana organizacja dotyczy transportu, który ma zapewnić dowóz materiałów potrzebnych do produkcji, jak drzewo, materiały wybuchowe i inne materiały niezbędne dla ruchu kopalni, oraz wywóz natychmiastowy węgla spod sortowni transportem kolejowym. Zakres pracy transportu jest bardzo szeroki i jest związany ściśle z wydobywaniem.

Główne zadania transportu są następujące:

- a) dowóz do zakładów potrzebnych materiałów — zaopatrzenie;
- b) natychmiastowe odtransportowanie wydobytego węgla spod sortowni według planu zbytu i transportu;
- c) zadania pogotowia technicznego, pożarniczego, sanitarnego;
- d) wykonanie dowozu i odwozu górników do i z pracy;
- e) zadania nadzoru i inspekcji.

Zadania wymienione wykonuje transport:

- a) kolejowy,
- b) samochodowy i konny

Transportem tym zajmują się komórki administracyjne C.Z.P. Węgl. i Zjednoczeń.

Transport kolejowy jest zasadniczym rodzajem transportu Przemysłu Węglowego.

Transport samochodowy i konny jest transportem pomocniczym.

Wydobywiec węgla jest stałe i bez przerwy. W zasadzie węgiel nie powinien być zrzucony na zwalę, lecz odtransportowany natychmiast spod sortowni transportem kolejowym, tym samym transport ten winien być ciągły i pewny. Nie może zaistnieć żadna przerwa, czy opóźnienie w transporcie, gdyż ciągłość pracy górniczej byłaby przerywana, a to powoduje milionowe straty dla Przemysłu Węglowego.

Fakt ten podkreśla specjalnie ważność zagadnienia transportu w P. W. 90 proc. przewozów wykonuje się transportem kolejowym. Odcinek kolejowy położony

między sortownią, a punktem zdawczo-odbiorczym PKP jest bardzo ważnym ogniwem łączącym bezpośrednio i bez przerwy wydobywiec ze zbytem. Ten odcinek kolejowy między sortownią, a punktami zdawczo-odbiorczymi PKP jest pod bezpośrednim nadzorem Przemysłu Węglowego.

Transport samochodowy jest uzupełnieniem kolejowego i posiada również wielkie znaczenie dla przewozów gospodarczych, terminowych, pilnych, awaryjnych i spedycyjnych. Tabor, który wynosi ponad tysiąc pojazdów mechanicznych przy kilkuset zakładach nadzorowanych przez Centralny Zarząd P. W. składa się z taboru osobowego, ciężarowego, pożarniczego i sanitarnego.

Przytoczony powyżej ogólnie zakres pracy transportu w Przemysle Węglowym, wysokość kosztów oraz specjalny charakter przewozu — nakłada na Centralny Zarząd Przemysłu Węglowego szczególne zadania nadzoru, planowania, koordynacji oraz asprawnienia wszystkich zagadnień transportowych Przemysłu Węglowego. Organem nadzorującym i koordynującym całość zagadnień transportu w Przemysle Węglowym jest Dział Transportowo - Taryfowy w Naczelnej Dyrekcji Administracyjnej C. Z. P. Węgl., składający się z Oddziału Gospodarki Samochodowej i Oddziału Kolejowego.

W Zjednoczeniach Rejonowych P.W. gospodarkę samochodową prowadzą Oddziały Transportowe, gospodarkę kolejową Oddziały Kolejowe.

Organizacja i zakres pracy Działu Transportowo-Taryfowego CZP Węgl.

Dział Transportowo - Taryfowy obejmuje swą działalnością zagadnienia nadzoru, koordynacji planowania i usprawnienia transportu we wszystkich jednostkach P. W. Do zadań Działu Transportowo - Taryfowego w oparciu o obowiązujące przepisy władz nadrzędnych tak pod względem gospodarczym, jak i fachowo-transportowym, w szczególności należy:

- a) koordynacja planów transportowych, które będą służyły, jako podstawa do opracowania planu wyższego rzędu w Ministerstwie Górnictwa i Energetyki i w Ministerstwie Komunikacji,
- b) inspekcja fachowa i instruowanie podległych jednostek,
- c) analiza obowiązującej sprawozdawczości nadchodzącej z jednostek podległych, oraz sporządzanie sprawozdań dla władz nadrzędnych,
- d) podejmowanie rzeczowej inicjatywy w kierunku usprawnień zagadnień transportu, taryf i spedycji,

e) utrzymanie ścisłej łączności i współpracy z Wydziałem Transportu Departamentu Planowania Ministerstwa Górnictwa i Energetyki

Wykonanie tych zadań nakłada na pracowników Działu Transportowo-Taryfowego konieczność posiadania wysokich kwalifikacji pod względem fachowym.

Stosownie do zarządzenia Ministerstwa Przemysłu i Handlu Oddziałowi Gospodarki Samochodowej podlegają funkcyjnie wszystkie komórki transportu samochodowego w Zjednoczeniach, Centralach i w Centralnym Zarządzie Przemysłu Węglowego. W zakres zagadnień gospodarki samochodowej wchodzi nadzór nad gospodarką samochodową tak pod względem technicznym, jak ekonomicznym i administracyjnym, a co za tym idzie, właściwa organizacja funkcjonowania komórek dysponujących taborem, nadzór nad ekonomicznym i celowym wykorzystaniem taboru, staranna opieka techniczną, racjonalną gospodarką materiałową, a dalej kontrola, sprawozdawczość oraz planowanie zaopatrzenia w tabor samochodowy, w części zapasowe i materiały pędne. Oddział Gospodarki Samochodowej obejmuje 4 sekcje:

- 1) sekcję techniczną,
- 2) sekcję ruchu i eksploatacji,
- 3) sekcję sprawozdawczości i analizy,
- 4) sekcję zaopatrzenia.

Każda z tych sekcji ma do prowadzenia oddzielną gałąź gospodarki samochodowej, odnoszącą się do całego przemysłu węglowego.

Do zadań Oddziału Transportu Kolejowego należy nadzór i planowa gospodarka środkami i urządzeniami transportowymi kolejowymi w przemyśle węglowym. Oddziałowi Transportu Kolejowego podlegają funkcyjnie wszystkie komórki transportu kolejowego w Zjednoczeniach P. W. Oddział Transportu Kolejowego obejmuje 4 sekcje:

- 1) sekcję koordynacji i planowania,
- 2) sekcję taryfową,
- 3) sekcję gospodarki taborem,
- 4) sekcję sprawozdawczości i analizy.

Obecnie poza Oddziałem Gospodarki Samochodowej i Oddziałem Transportu Kolejowego ma powstać w Dziale Taryfowym w CZPWęgl. SAMODZIELNA SEKCJA GOSPODARKI TABOREM KONNYM w celu uporządkowania w całym przemyśle węglowym gospodarki konnej. Zadaniem tej Sekcji będzie:

- a) obniżenie ilostanu koni do stanu niezbędnego,
- b) opracowanie instrukcji w sprawie jednolitego prowadzenia gospodarki konnej,
- c) nadzór i kierowanie bieżące gospodarką konną w przemyśle węglowym.

Należy jeszcze dodać, że poza pracami wykonywanymi w sekcjach, Dział Transportowo - Taryfowy reguluje bieżącą gospodarkę transportową przy pomocy KOMUNIKATÓW TRANSPORTOWYCH, wydawanych co miesiąc oraz NARAD TRANSPORTOWYCH, odbywających się co 2 miesiące. W naradach biorą udział przedstawiciele wszystkich oddziałów transportowych, bądź kolejowych, Zjednoczeń i Central przemysłu węglowego.

Organizacja i zakres prac Oddziału Transportu Samochodowego w Zjednoczeniach i Centralach Przemysłu Węglowego

Oddział Transportowy jest gospodarzem taboru samochodowego i konnego wszystkich zakładów i Dyrekcji Zjednoczenia. Zadaniem Oddziału Transportowego jest bezpośrednie kierowanie gospodarką transportową. Organizacja i ilość pracowników Oddziału Transportowego zależna jest od warunków lokalnych danego przedsiębiorstwa P. W. — ilości, wielkości i odległości zakładu pracy — ilostanu taboru samochodowego. W wypadku małego ilostanu taboru samochodowego (poniżej 25 pojazdów mechanicznych), gospodarkę samochodową prowadzi samodzielna SEKCJA TRANSPORTOWA, powyżej 25 pojazdów mechanicznych — ODDZIAŁ TRANSPORTOWY. Oddział Transportowy w zasadzie składa się z 4-ch sekcji:

- a) sekcji technicznej,
- b) sekcji ruchu i eksploatacji,
- c) sekcji sprawozdawczo-ogólnej,
- d) sekcji kontroli.

W wyjątkowych wypadkach, np. kiedy tabor samochodowy jest scentralizowany w jednym miejscu, Oddział Transportowy może być zmniejszony z 4-ch sekcji do 3-ch sekcji przez eliminację sekcji kontroli, której zakres działania zostaje podzielony między pozostałe 3 sekcje. Skład samodzielnej sekcji transportowej przy taborze poniżej 25 pojazdów mechanicznych zależy jest od ilostanu taboru i waha się od 1 do 4 pracowników.

Ilość pracowników Oddziału Transportowego może się wahać od 5 wwyż, w zależności od ilostanu i warunków pracy taboru samochodowego. W zasadzie przy taborze wynoszącym 25 pojazdów mechanicznych powinno być 5-ciu pracowników Biura Oddziału Transportowego, na każde dalsze 25 samochodów winno dochodzić po jednym pracowniku do obsady Biura Oddziału Transportowego. Poza Biurem Oddziału Transportowego w skład Oddziału Transportowego wchodzi pracownicy umysłowi prowadzący garaże, warsztat i magazyn techniczny. Ilość tych pracowników jest zależna od wielkości taboru i obiektów, oraz usług wykonywanych i waha się w granicach od 1—3 pracowników.

Poza tym w wypadku, gdy pewna ilość taboru musi być zdecentralizowana i znajduje się przy zakładach pracy, gospodarkę taborem przydzielonym do zakładów pracy prowadzi sekcje transportowe, podległe bezpośrednio Oddziałowi Transportowemu. Skład tych Sekcji jest również zależny od ilostanu taboru — przy ilostanie do 5 samochodów 1 pracownik (który może mieć zlecone również inne zadania, poza gospodarką samochodową) — przy ilostanie 5—10 pojazdów mechanicznych — 1—2-ch pracowników.

Organizacja i zakres prac Oddziału Kolejowego w Zjednoczeniach Rejonowych Przemysłu Węglowego

Oddziały Kolejowe Zjednoczeń Przemysłu Węglowego prowadzą gospodarkę i kontrolę wszystkich zagadnień natury kolejowej na odcinkach eksploatowanych przez Zjednoczenia i Zakłady.

Oddziały Kolejowe Zjednoczeń współpracują z następującymi komórkami:

- a) bułowlaną — w zakresie budowy i utrzymania nawierzchni toru na bocznicach;
- b) maszynową — w zakresie gospodarki środkami i urządzeniami transportowymi;
- c) ekspedycjami Zjednoczeń i ekspedycjami kopalń w zakresie czynności nadania i odbioru przesyłek oraz zamawiania wagonów od P.K.P.;
- d) kierownikami ruchu powierzchniowego na kopalniach, w zakresie prowadzenia ruchu kolejowego na bocznicach oraz gospodarki taborem własnym i wagonami P.K.P.;
- e) z P.K.P. w zakresie organizacji transportu.

Oddział Kolejowy Zjednoczenia, podległy Dyrekcji Administracyjnej (Dział Handlowy), przy obsadzie 5 osób składa się z 3 sekcji:

- a) planowania i koordynacji,
- b) taryfowej,
- c) gospodarki taborem.

Przy podanej powyżej organizacji możliwa jest realizacja zasad ekonomicznej gospodarki transportowej.

Akcja oszczędnościowa, a więc walka o racjonalizację, o lepsze wykorzystanie urządzeń i środków transportowych, o zwiększenie wydajności pracy, o ekonomię zużycia materiałów i energii dla łagodzenia marnotrawstwa i niegospodarności — tylko wtedy da wyniki, gdy:

- a) w gospodarce transportowej będą zatrudnieni transportowcy, ekonomiści i technicy o odpowiednich kwalifikacjach fachowych — specjaliści;
- b) gdy metody i systemy oszczędzania będą rozpracowane i znane wszystkim pracownikom;
- c) gdy współzawodnictwo transportowe, zapoczątkowane w Przemysle Węglowym, obejmie jak najszersze rzesze transportowców, kierowców i mechaników;
- d) gdy nadzór techniczny i stan techniczny środków i urządzeń transportowych będzie zadowalający.

Organizacja podana jest jednym z rozwiązań, pomyślanym w duchu jak najlepszego prowadzenia transportu. Życie i praktyka w wielu wypadkach zmuszają do rewizji organizacji i zakresu pracy poszczególnych sekcji w kierunku ostatecznego, ekonomicznego uchwycenia całości zagadnienia gospodarki transportu.

Podając powyżej przedstawioną organizację i zakres

pracy komórek transportowych Przemysłu Węglowego, proszę transportowców o krytykę i wypowiedzenie się. Każde słowo rzeczowej krytyki, oceny, uzupełnienia będzie dużym wkładem do obrania jak najbardziej właściwej drogi, dążącej do celu, którym jest ekonomiczna i planowa gospodarka transportowa.

W. NAPIÓRKOWSKI

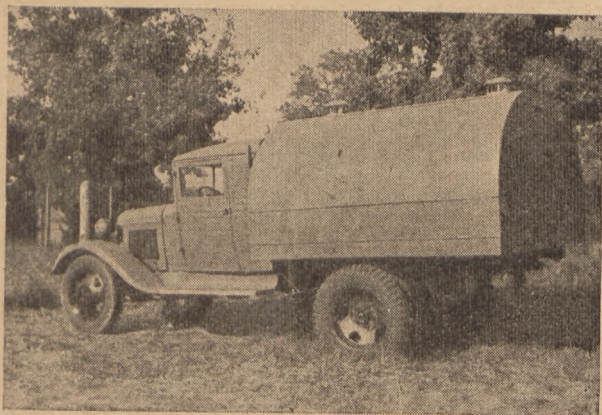
Spółdzielnia Mechaników Samochodowych

Zagadnienie samochodów specjalnych w Polsce wchodzi na drogę właściwego rozwiązania.

Ostatnie Dep. Komunikacji i Łączności P.K.P.G. zlecił Pierwszej Zachodnio - Pomorskiej Spółdzielni Mechaników Samochodowych wykonanie samochodu specjalnego do przewozu mięsa.

Konstrukcja nadwozia samochodu do przewozu mięsa została opracowana przez wspomnianą Spółdzielnię w porozumieniu z „Motozbytem“ i Centralnym Zarządem Przemysłu Mięsnego. Prototyp wykonano, jazdy próbne i oględziny techniczne wykazały całkowitą przydatność i sprawność samochodu. Samochód do przewozu mięsa — a właściwie samo nadwozie — wykonano na podwoziu GAZ A A.

Wygląd zewnętrzny samochodu do przewozu mięsa przedstawia niżej zamieszczone zdjęcie.



Konstrukcja jego i wykonanie uwzględnia warunki higienicznego przewozu z zachowaniem niskiej temperatury wewnątrz skrzyni. Szkielet nadwozia wykonany jest z drzewa twardego, wzmocniony wspornikami żelaznymi, obciągnięty z dwóch stron kilkuwarstwową klejonką, która z kolei pokryta jest również blachą. Cała skrzynia wewnątrz łącznie z podłogą pokryta jest blachą białą nierdzewną, zewnątrz — blachą żelazną malowaną. Podłoga o kształcie lekko korytkowym, z zastosowaniem ścieków, w dachu — dwa wentylatory (wyciągi).

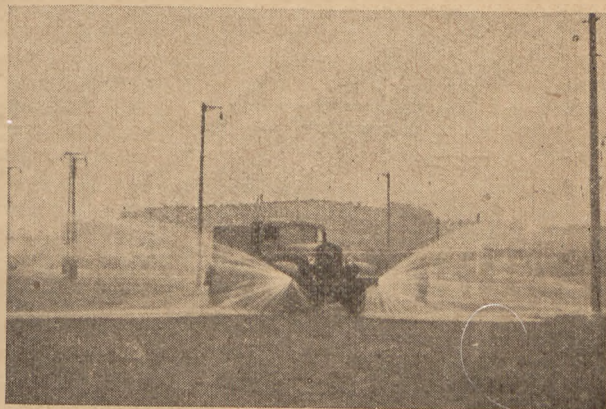
Załadowanie i rozładowanie odbywa się z obydwu boków, które otwierają się całkowicie (4 klapy: 2 górne podnoszone mechanicznie i 2 dolne — wszystkie uszczelnione przed możliwościami przedostania się kurzu). Pod sufitem skrzyni przewidziane są 2 lodówki. Wnętrze szoferki zostało również przerobione tak, że mieści się w niej poza kierowcą dwóch ludzi, którzy będą wyładowywali mięso. Błotniki — z wojennych prostych — zamieniono na właściwe temu samochodowi sprzed okresu wojennego. Całość wygląda gładko, prosto i estetycznie. Samochody te już są w produkcji i w niedługim czasie będą obsługiwały sklepy mięsne.

Innym równie ciekawym i pożądanym przez mieszkańców miast samochodem specjalnym, jest polewaczka-zamiataczka.

Ileż to „westchnień“ i „życzeń“ płynęło pod adresem ZOM-ów w upalne dni letnie, w czasie wielkich prac przy odgruzowywaniu i odbudowie. Sprowadzone z Francji do września 1939 r. polewaczki-zamiataczki marki De Dion Bouton, bez części wymiennych, zużyły się prawie całkowicie i tylko niedobitki — remontowane z wielkim wysiłkiem — pracują w Warszawie. Tym typem samochodu — już z własnej inicjatywy — zajęła się również w/w Spółdzielnia. Bez szumu i wielkiej reklamy, w skromnych warunkach — niewiele lepszych, niż warsztatowe — Spółdzielnia opracowała i wykonała pierwszy w Polsce, na podwoziu i z motorem „ZIS 5“, samochód polewaczki-zamiataczki. Samochód ten otrzymał, jak powiedziano wyżej, tylko motor i podwozie marki „ZIS 5“, które do tego celu wyjątkowo się nadają (są wolno-obrotowe i mocne). Wszystkie pozostałe części i urządzenia wykonane są w kraju i z krajowych materiałów, z wyjątkiem materiału na szrotkę.

Wyprodukowana przez Spółdzielnię polewaczka-zamiataczka spełnia szereg prac i może mieć różne zastosowania. Oprócz bowiem znanego polewania (skrapiania) i zmiatania posiada urządzenie do zmywania jezdni gładkich, służyć może jako samochód przeciwpożarowy (strażacki) — co szczególnie mieć może zastosowanie w małych miastach (słup wody, jaki daje, sięga 5-go piętra) i jeszcze jedno — pozornie mało ważne, ale mające dość duże znaczenie — posiada urządzenie rozpylające mgłę wodną. Dotychczas przy polewaniu ulic, gdy krople wody padały na jezdnię, czy chodnik, z pewnej wysokości, kurz wzbijał się do góry, unosił się w powietrzu i przez otwarte okna dostawał się do mieszkań. Urządzenie rozpylające mgłę wodną zapobiega temu całkowicie. Dane techniczne tego samochodu:

- 1) zbiornik o pojemności 4 m. sześć. z komorami wewnątrz i z włazem z góry;
- 2) zdolność polewania — strumień szerokości 25 m. poleje 15 km. jezdni w ciągu 1 godz. z doliczeniem 8 minut dla napełnienia zbiornika 4 m. sześć. wody;



- 3) szerokość zmiatania 2 m.;
- 4) zdolność zmiatania 20.000 m. kwadr./godz. (dla ilustracji: na zamiecie ul. Marszałkowskiej od Pl. Zbawiciela do Ogrodu Saskiego — zmiatając czterema pasami — zużywa się 1 godzinę);
- 5) pompa ssąco-tłocząca, która daje około 800 l/min., pozwala na zastosowanie tego samochodu nawet w miastach, które nie mają wodociągów.

Samochodów takich wykonała Spółdzielnia szt. 7; pracują one we Wrocławiu, Chorzowie, Tarnowie i Świętochłowicach. W produkcji znajduje się dalsze 15 szt. Obecnie produkcję polewaczek zainteresował się Dep. Komunikacji i Łączności PKPG i „Motozbyt”. Z „Motozbytem” Spółdzielnia zawarła umowę, na mocy której „Motozbyt” dostarczać będzie Spółdzielni podwozia z motorami; urządzenia polewające i zmiatające wykona i zamontuje Spółdzielnia. „Motozbyt” wprowadzi gotowe już samochody między ZOM-y. Koszt całkowity wykonania polewaczki-zmiataczki w kraju nie przekracza 2.500.000 zł. Tak więc nie tylko dewizy zostają w kraju, nie tylko przemysł się rozwija, ale za niewspółmiernie mniejszą sumę — wypłaconą polskiemu robotnikowi, rzemieślnikowi, technikowi — uzyskujemy samochód niewiele ustępujący zagranicznemu (zewnątrznie), którego urządzenia są bardziej dostosowane do naszych warunków i potrzeb. Części, mogące ulec po pewnym czasie zużyciu, są również produkowane przez Spółdzielnię. Mówiąc o sprzęcie, produkowanym przez Spółdzielnię, wspomnieć należy posypywaczkę przeciwlodową. Zastosowanie jej jest proste. Doczepia się ją do samochodu, a nawet końskiego wozu, na którym znajduje się piasek. Piasek łopatą narzuca się na siatkę leja posypywaczki; dolny talerz, na który spada piasek, jest ruchomy i nawet przy wolnej jeździe obraca się szybko

(napęd kół), co powoduje rozprysk piasku, lub soli o b. dużym zasięgu (25 m).

A teraz kilka słów o Spółdzielni, która zajmuje się karosowaniem samochodów specjalnych.

Spółdzielnia rozpoczęła swoją działalność w 1945 r. Obiekt warsztatowy zawierał mało użyteczne remanenty niemieckie (magazyn) — natomiast narzędzi, przyrządów i maszyn (obrabiarek) nie było. Zarząd Spółdzielni przystąpił do organizowania warsztatów, mając na uwadze cele i zadania, przed jakimi stanąć muszą warsztaty samochodowe.

Obecnie Spółdzielnia prowadzi warsztaty remontowo-produkcyjne. Remontuje samochody i montuje samochody specjalne. Wobec nawiązanej z „Motozbytem” współpracy, plany i zamierzenia Spółdzielni przedstawiają się następująco:

Warsztaty Nr 1 zachować w stanie, jak obecnie, tzn.:

- a) produkować tam nadwozia samochodów specjalnych, jak: polewaczki-zmiataczki, wozy mięsne, wozy bezpyłne, do wywozu fekalii itd.;
- b) przeprowadzać remonty wozów nietypowych z tamtego terenu; ponieważ jest ich niewiele, zachodzi konieczność pomniejszenia działu remontowego, a rozbudowanie działu montażowego.

Warsztaty Nr 2. Spółdzielnia zamierza rozbudować tak, aby mogły:

- a) produkować nadwozia samochodów specjalnych, jak polewaczki-zmiataczki, wozy mięsne, wozy bezpyłne, do wywozu fekalii itd.;
- b) przeprowadzać remonty (do kapitalnych włącznie) samochodów nietypowych;
- c) urządzić stację obsługi.

DZIAŁ INFORMACYJNY¹⁾

Taryfy i Zarządzenia Ministerstwa Komunikacji

A. W komunikacji kolejowej:

Z dniem 28.X.1949 r. uległ rozszerzeniu dotychczasowy § 10, pkt. 2 (lit. d) działu IV Taryfy Towarowej PKP, część I B, który wprowadza 8-mio godzinny termin wolny od postojowego również dla przesyłek dolomitu, pirytu i markazytu, nadawanych na kopalniach rudy cynkowej i ołowianej.

Po wprowadzeniu nowego cennika za naprawę opon, (płatn. brezentowych), wynajmowanych przez kolej (Dz. T. i Z. K. z 1949 r., nr 29, obwieszczenie 12), wprowadzono z dniem 28.X.1949 r. obowiązek złożenia przez nadawcę kaucji w wysokości 15.000.— złotych, która stanowić ma zabezpieczenie rozczeń kolei z tytułu odszkodowania za uszkodzoną lub zagubioną oponę (płatn. brezentową) przez nadawcę lub odbiorcę.

W klasyfikacji towarów Taryfy Towarowej PKP, część I B rozszerzono treść następujących pozycji:

1) poz. 465, która otrzymała nowe brzmienie: „Spirytus skażony: a) zwykły i b) odwodniony”, przy czym dla towaru z podpoz. a) pozostawiono dotychczasowe klasy, dla towaru zaś z podpozycji b) ustalono klasę I dla przesyłek drobnych i klasę 2 dla przesyłek wagonowych;

2) poz. 497 a) objęła także „wysiewki tytoniowe” z klasą I dla przesyłek drobnych i klasą 2 dla przesyłek wagonowych;

3) poz. 906 objęła również „połowice kopalniane” z klasą II dla przesyłek drobnych i klasą 6 dla przesyłek wagonowych.

W Taryfie Towarowej PKP, część II, zeszyt 1 włączono „połowice kopalniane” do taryfy wyjątkowej f5, obejmującej drewno kopalniane (kopalniaki), oraz deski okordowe (okorki), poz. 906 k.t.

W wykazie odległości taryfowych kolei żelaznych, część I wprowadzono szereg zmian, które wynikają z przejęcia kolei wąskotorowych Gnieźnieńskiej, Kalisko - Tureckiej i Wrzesińskiej przez PKP oraz włączenia tych kolei do obszaru Dyrekcji Okręgowej K.P. w Łodzi.

Z dniem 1.XI.1949 r. wszedł w życie dodatek VI do Międzynarodowej taryfy związkowej na przewóz towarów między stacjami portowymi PKP w Gdańsku, Gdyni i Szczecinie, a stacjami Czechosłowackich Kolei Żelaznych, obowiązującej od dnia 15.IV.1948 r. Dodatek ten zawiera zmiany do wykazu odległości taryfowych i przepisów kierunkowych oraz zmiany do niektórych taryf artykułowych. Poza tym dodatek ten wprowadza nową taryfę artykułową 116 na przewóz szkła z Czechosłowacji do portów morskich.

Z dniem 1.XI.1949 r. dopuszczono przewóz również przesyłek drobnych w komunikacjach towarowych przez Trelleborg — Odra Port między krajami: Szwecja — Węgry, Norwegia i Dania — Czechosłowacja, Szwecja — Czechosłowacja, Norwegia — Austria oraz Szwecja — Austria.

W polsko - węgierskiej taryfie związkowej na przewóz olei mineralnych i ich pochodnych zawieszono z dniem 1.XI.1949 r. stosowanie bezpośrednich stawek taryfowych od rumuńsko - węgierskich punktów granicznych do polskich stacji odbiorczych.

Międzynarodowa taryfa towarowa na przewóz węgla kamiennego i koksu z węgla kamiennego z Polski do Szwajcarii, obowiązująca od dnia 1.IX.1949 r. ob-

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

jęła z dniem 10.X.1949 r. również przewóz mialu z węgla kamiennego z opłatami dla węgla kamiennego, obniżonymi w granicach od 32 do 36 centimów szwajcarskich za 100 kg.

W ramach Polsko - Czechosłowackiego związku kolejowego dla komunikacji sąsiedzkiej weszła z dniem 1.XI.1949 r. w życie Międzynarodowa taryfa związkowa na przewóz towarów między stacjami PKP, a stacjami Kolei Czechosłowackich. Taryfa ta wydana w języku polskim i czeskim składa się z 2-ech części, z których: 1) część I zawiera postanowienia dodatkowe do KMT, postanowienia taryfowe, opłaty dodatkowe i wykaz odległości taryfowych, 2) część II zawiera spis taryf artykułowych, alfabetyczny spis towarów oraz taryfy artykułowe.

Taryfy artykułowe zawierają stawki odcinkowe oddzielnie za przebieg na Polskich Kolejach Państwowych i oddzielnie za przebieg na Kolejach Czechosłowackich.

Stawki przewozowe tej taryfy są wyrażone w halbach czechosłowackich. Taryfę stosuje się na żądanie nadawcy. Przewoźne za odcinek polski opłaca się w Polsce; za odcinek zaś czechosłowacki w Czechosłowacji.

W Międzynarodowej taryfie na przewóz węgla kamiennego i koksu z węgla kamiennego z Polski do Szwajcarii, w rozdziale B-IV (opłaty dodatkowe) wprowadzono nowe postanowienie, wg którego za załatwienie formalności wymaganych przepisami celnymi, podatkowymi, policyjnymi i statystycznymi Czechosłowackie Koleje Żelazne nie pobierają opłat, a Austriackie Koleje Związkowe pobierają je tylko za przesyłki przechodzące przez Lochau i St. Margrethen.

W Międzynarodowej taryfie związkowej na przewóz towarów między stacjami portowymi PKP w Gdańsku, Gdyni i Szczecinie, a stacjami Węgierskich Kolei

żelaznych, w części II, w taryfie artykułowej nr 116 na cukier buraczany, rafinowany itd. dodano nową stację węgierską „Szolnok személy p. u.“.

B. W komunikacji drogowej:

Z dniem 31.X.1949 r. weszło w życie zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 5.X.1949 r., które wprowadza nowe opłaty za badanie techniczne pojazdów mechanicznych. Opłaty te wynoszą:

250 zł	od każdego motocykla
400 „ „ „	fabrycznie nowego samochodu osobowego lub ciężarowego,
700 „ „ „	używanego samochodu osobowego lub ciężarowego,
700 „ „ „	fabrycznie nowego autobusu,
1000 „ „ „	używanego autobusu,
250 „ „ „	każdej przyczepy samochodowej.

Opłatą tą jest objęte badanie techniczne pojazdu mechanicznego oraz stwierdzenie usunięcia braków technicznych, zauważonych przy badaniu. Jeżeli braki techniczne nie zostały usunięte w wyznaczonym terminie, wówczas opłata za każde dodatkowe badanie wynosi 50 proc. opłaty zasadniczej.

Opłata za zbadanie techniczne pojazdu mechanicznego, związana z wydaniem zaświadczenia dopuszczalności typu, pobierana będzie przez Ministerstwo Komunikacji na podstawie rzeczywistych kosztów badania z dodatkiem 5 proc. kosztów manipulacyjnych.

Z dniem wejścia w życie tego zarządzenia straciło moc obowiązującą zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 29.IV.1947 r. o opłatach za dodatkowe badanie techniczne pojazdów mechanicznych (Dz. T. i Z. K. nr 8, poz. 45).

(K).

ST. R. HERMANN (Warszawa)

Międzynarodowe taryfy związkowe (2)

Polsko - Szwajcarska Taryfa Związkowa

W ramach polsko - szwajcarskiego związku kolejowego weszła w życie z dniem 1 września 1949 r. Międzynarodowa Taryfa na przewóz węgla kamiennego i koksu z węgla kamiennego, nadawanego w zwyczajnych przesyłkach wagonowych od stacji Polskich Kolei Państwowych do stacji Szwajcarskich Kolei Związkowych wymienionych w taryfie.

W polsko - szwajcarskim związku kolejowym uczestniczą oprócz zarządu PKP — koleje szwajcarskie, czechosłowackie, niemieckie i austriackie. Koleje szwajcarskie są zarządem kierującym w tym związku.

Taryfa związkowa zbudowana jest w formie taryfy stacyjnej, ze stawkami wyrażonymi w cyfrach globalnych, obowiązujących od polskich stacji nadania naszego Zagłębia węglowego do stacji przeznaczenia w Szwajcarii.

Stawki taryfowe obliczone są w centymach szwajcarskich za 100 kg.

Taryfa obejmuje ogółem 450 stacji odbiorczych w Szwajcarii i 43 stacje nadawcze polskie, przy czym te ostatnie zebrane są dla węgla w cztery grupy wysyłkowe (od 1 do 4), zaś dla koksu w pięć grup nadawczych (od 10 do 14).

Jako drogę przewozu ustalono w tej taryfie najkrótszą drogę pomiędzy polskimi stacjami nadawczymi a szwajcarską granicą.

Droga ta tworzy się w zależności od położenia geograficznego polskiej stacji nadawczej, względnie szwajcarskiej stacji odbiorczej — w sposób następujący:

- przez Czechosłowację, Austrię i Niemcy — granica szwajcarska;
- przez Czechosłowację, Niemcy — granica szwajcarska;
- przez radziecką strefę okupacji Niemiec — Bizonię — granica szwajcarska.

Na wyżej wymienione drogi przewozu przeniesiono najtańszą łączną stawkę taryfową, która bez wyjątku tworzy się na drodze przewozu przez Niemcy (Tuplice — granica szwajcarska).

Opłaty przewozowe zawarte w polsko - szwajcarskiej taryfie węglowej, są średnio od 5 do 23 franków szwajcarskich na tonie tańsze, aniżeli opłaty dotychczas zaliczane na drodze przewozu przez Czechosłowację i Austrię.

Opłacanie przewoźnego następuje do granicy szwajcarskiej — przez nadawcę, a od tej granicy do stacji przeznaczenia w Szwajcarii — przez odbiorcę.

Nadmienia się również, że w komunikacji promowej przez jezioro Bodeńskie Friedrichshafen — Romanshorn uważa się stację Friedrichshafen za szwajcarski wejściowy punkt graniczny.

Stawki przewozowe służące do obliczenia sumy przewoźnego (frankatury), którą nadawca opłaca przy na-

daniu, podane są przy nazwach 4 stacji Friedrichshafen, St. Margrethen, Basel Bad Bf. i Schaffhausen Reichsbahn.

Taryfę związkową stosuje się tylko do przesyłek pomiędzy stacjami włączonymi do taryfy bez specjalnego żądania nadawcy, o ile nadawca nie zażąda w liście przewozowym zastosowania innych taryf lub załatwienia formalności celnych lub innych na stacji, która nie leży na drodze przewozu, przewidzianej przepisami kierunkowymi polsko - szwajcarskiej taryfy związkowej.

Z ważnością od dnia 10.X.1949 r. uzupełniono omawianą taryfę stawkami na przewóz mialu węglowego, co nastąpiło na wniosek szwajcarskich sfer gospodarczych. Dla tych przesyłek obowiązują opłaty, przewidziane w taryfie dla węgla kamiennego, obniżone o 36 cent. szwajc. za 100 kg w grupie wysyłkowej pierwszej, następnie o 32 cent. szwajc. za 100 kg w grupach wysyłkowych trzeciej i czwartej.

Wydanie w okresie powojennym polsko - szwajcarskiej taryfy związkowej na przewóz węgla, zaspokoiło w pełni dążeń naszych sfer gospodarczych odnośnie otwarcia dogodnej i taniej drogi przewozu przez radziecką strefę okupacyjną Niemiec dla najważniejszego naszego produktu eksportowego, przeznaczonego dla tak poważnego odbiorcy naszego węgla, jakim jest Szwajcaria.

Polsko - Węgierska Taryfa Związkowa

Dla najtańszego przewozu węgla kamiennego, mialu węglowego i koksu węglowego z Polski do Węgier, wprowadzono w życie z dniem 1 października 1949 r. w ramach polsko - węgierskiego związku kolejowego dla komunikacji lądowej Międzynarodową Taryfę Związkową na przewóz tych produktów w zwyczajnych przesyłkach wagonowych, od stacji Polskich Kolei Państwowych do stacji Węgierskich Kolei Żelaznych.

W polsko - węgierskim związku kolejowym dla komunikacji lądowej, uczestniczą oprócz zarządu kierującego PKP — ponadto koleje czechosłowackie i węgierskie.

Taryfa związkowa zbudowana jest w formie taryfy stacyjnej, tj. zawiera ona wyliczone stawki taryfowe od stacji nadawczych PKP, naszego Zagłębia węglowego

do stacji przeznaczenia M.A.V. — wymienionych w taryfie.

Stawki taryfowe wyrażone są w centymach szwajcarskich za 100 kg i składają się z dwóch stawek odcinkowych:

a) stawka odcinkowa oznaczona literą „p” — służy do obliczenia tej części przewoźnego, którą opłaca nadawca w Polsce i obejmuje ona opłatę za przebieg polski i czechosłowacki,

b) stawka odcinkowa oznaczona literą „m” — służy do obliczenia tej części przewoźnego, którą opłaca odbiorca na Węgrzech za przebieg kolei M.A.V.

Taryfę związkową stosuje się bez żądania nadawcy i tylko na drogach przewozu ustalonych w przepisach kierunkowych ujętych w taryfie.

Jako drogę przewozu przewidziano w tej taryfie najkrótszą drogę pomiędzy polskimi stacjami nadawczymi Zagłębia węglowego a węgierskim punktem granicznym.

Dla całości zagadnienia przepisów kierunkowych nadmieniam, że w komunikacji do lub od punktów granicznych obowiązują już wewnętrzne przepisy kierunkowe uczestniczących zarządów kolejowych.

Opłacanie przewoźnego następuje — od granicy czechosłowacko - węgierskiej przez nadawcę w Polsce, a od tej granicy do stacji przeznaczenia — przez odbiorcę na Węgrzech.

Taryfa zawiera ponadto wyliczoną tabelę opłat za deklarowanie wartości dostawy, przy czym opłatę tę oblicza się w walucie taryfowej tj. w centymach szwajcarskich za łączną drogę przewozu.

Stawki taryfy związkowej można stosować również i do przesyłek nadawanych do węgierskich stacji nie objętych taryfą związkową, lecz tylko na drodze przewozu położonej między stacjami do niej włączonymi.

W tym przypadku nadawca obowiązany jest wskazać w liście przewozowym stację kolei węgierskich, do której należy stosować niniejszą taryfę.

Wydanie polsko - węgierskiej taryfy związkowej na przewóz węgla, dla której opracowania wszystkie uczestniczące zarządy kolejowe oddały na swoich przebiegach znaczne zniżki opłat przewozowych, ułatwia eksportowi naszego węgla korzystanie z taniej i najkrótszej drogi przewozu do Węgier.

(C.d.n.)

Obsługa bocznic kolejowych

Ministerstwo Komunikacji w okólniku z dnia 26. II. 1948 M.K. Dep. Ruchu Kol. Nr IV.3J 804/19/48 rozesłanym do wszystkich D.O.K.P. — udzieliło następujących wyjaśnień odnośnie obsługi bocznic kolejowych:

1. Przy opóźnionej obsłudze bocznic parowozem od pociągów przechodzących w porze dziennej czas rzeczywistego podstawienia wagonów na bocznicę należy uważać, jako czas planowej obsługi i od tego czasu należy liczyć bieg terminu wolnego od postojowego. Np. planowa obsługa bocznic o godz. 7-ej, lecz wskutek opóźnienia pociągu zbiorowego w rzeczywistości podstawiono wagony na bocznicę dopiero o godz. 12-ej, czas podstawienia wagonów należy uważać, jako czas opóźnionej planowej obsługi i od godz. 12-ej należy liczyć bieg terminu wolnego od postojowego. Jeżeli opóźnienie w planowej obsłudze bocznic przekracza 2 godziny „wówczas zgodnie z pktm 3§ 13 ogólnych warunków” należy o tym telefonicznie zawiadomić posiadacza bocznic, wskazując mu w przybliżeniu, zależnie od opóźnienia pociągu zbiorowego, kiedy będzie dokonana przewidziana planem obsługa bocznic. Każde telefoniczne zawiadomienie powinno być zanotowane w książce rozmów telefonicznych. Jeżeli posiadacz bocznic nie posiada telefonu, wówczas po uzgodnieniu z nim należy ustalić inny sposób zawiadamiania go o opóźnieniu planowej obsługi bocznic. Należy zawiadamiać posiadacza bocznic o opóźnieniu planowej obsługi oczywiście tylko wtedy, gdy na bocznicę znajdują się wagony do zabrania lub w pociągu zdążającym w kierunku stacji obsługującej znajdują się już dla

niego wagony, które mają być podstawione na bocznicę.

Posiadacz bocznic obowiązany jest przyjmować wagony w każdej porze doby z wyjątkiem przypadku przewidzianego w pkt 2 § 11 „Ogólnych warunków”. Przy opóźnionej planowej obsłudze bocznic posiadacz jej nie ma prawa żądać liczenia biegu terminu wolnego od postojowego od najbliższej (następnej) planowej obsługi, gdyż będąc zawiadomiony o opóźnieniu planowej obsługi bocznic, może się przygotować do naładunku lub wyładunku wagonów.

2. Przy obsłudze bocznic w porze dziennej parowozem od pociągów przechodzących, każdą opóźnioną obsługę bocznic należy uważać za dotrzymaną (dochowana), gdyż w planie obsługi bocznic (treść druku) zaznaczone jest, że oprócz wskazanych godzin, obsługa bocznic dokonywana będzie parowozem od danego pociągu np. planowa obsługa bocznic raz na dobę o godz. 10-ej parowozem od pociągu zbiorowego. Wskutek opóźnienia pociągu zbiorowego wagony podstawiono na bocznicę dopiero o godz. 13-ej.

Bieg terminu wolnego od postojowego dla tych wagonów należy liczyć od godz. 13-ej i planową obsługę bocznic (choć opóźnioną) uważa się za dotrzymaną (dochowana).

3. Postanowienia ustępu 4 pktu I § 15 „Ogólnych warunków” (Dz. T. i Z.K. Nr 13 poz. 86 z 1947 r.) dotyczące biegu terminu wolnego od postojowego w porze nocnej dla wagonów podstawionych według planowej

obsługi bocznic. Jeżeli wagony zostaną podstawione na bocznicę według planu obsługi (bez względu na to, czy obsługa opóźniona, czy nie) lub na wniosek posiadacza bocznic, wtedy bieg terminu wolnego od postojowego nie ulega zawieszeniu. Jeżeli natomiast kolej z własnej inicjatywy i dla własnej wygody podstawia wagony poza ustalonym planem obsługi, wówczas bieg terminu wolnego od postojowego należy liczyć od najbliższej (następnej) planowej obsługi bocznic.

Należy jednak rozróżniać podstawianie wagonów na bocznicę poza planem obsługi od podstawionych na bocznicę wagonów według opóźnionego planu obsługi np.:

1) Planowa obsługa bocznic 3 razy na dobę w godzinach 6 — 7, 13 — 14 i 20 — 21. W pierwszych dwóch obsługach bocznic wagony podstawione ściśle o czasie przewidzianym w planie obsługi bocznic, przy trzeciej zaś planowej obsłudze podstawiono wagony dopiero o godz. 23-ej, zamiast w godzinach 20 — 21. Wagonów podstawionych o 23-ej nie należy uważać, jako podstawionych poza planem obsługi, lecz należy je uważać, jako podstawione według opóźnionej obsługi bocznic.

2) Planowa obsługa bocznic 3 razy na dobę w tych samych godzinach 6 — 7, 13 — 14 i 20 — 21.

We wszystkich trzech planowych obsługach bocznic podstawione wagony ściśle w czasie przewidzianym w planie.

O godz. 23-ej podstawiono wagony dodatkowo wskutek przybycia ich już po dokonanej (trzeciej planowej obsłudze bocznic, a kolej z braku miejsca na stacji obsługującej bocznicę lub z innej przyczyny dla własnej wygody podstawiła je na bocznicę). Wagonów podstawione na bocznicę dodatkowo o godz. 23-ej należy uważać, jako podstawione poza planem obsługi i bieg terminu wolnego od postojowego należy dla tych wagonów od najbliższej planowej obsługi po ich podstawieniu, tj. od godz. 6-ej.

Postanowienia ustępu 1 pktu 2 § 15 „Ogólnych warunków“ dotyczy w ogóle biegu terminu wolnego od postojowego w ciągu całej doby tj. w porze dziennej i w porze nocnej. Jeżeli wagony podstawione na bocz-

nicę na godzinę lub 2 godziny wcześniej przed planową obsługą bocznic, to bieg terminu wolnego od postojowego należy liczyć od godziny wskazanej w planie obsługi bocznic. Jeżeli wagony podstawiono na bocznicę o godzinę lub 2 godziny później od czasu wolnego od postojowego należy liczyć od chwili faktycznego podstawienia wagonów np.: planowa obsługa bocznic 4 razy na dobę o godz. 4, 10, 16 i 22. Przy pierwszej planowej obsłudze bocznic podstawiono wagony na bocznicę o 2 godz. wcześniej, zamiast o godz. 4-ej podstawiono je już o godz. 2-ej, bieg więc terminu wolnego od postojowego dla tych wagonów należy liczyć od godz. 4-ej a nie od godz. 2-ej, gdyż posiadacz bocznic nie prosił (nie zgłosił pisemnego żądania), aby mu podstawić omawiane wagony wcześniej. Przy drugiej planowej obsłudze bocznic podstawiono wagony z godzinowym opóźnieniem tj. podstawiono je o godz. 11-ej zamiast o godz. 10-ej. Bieg terminu wolnego od postojowego należy liczyć od godz. 11-ej tj. od chwili faktycznego podstawienia wagonów, gdyż posiadacz bocznic nie może ponosić konsekwencji za opóźnioną obsługę bocznic z winy kolei.

Przy trzeciej planowej obsłudze podstawiono na bocznicę wagony zgodnie z ustalonym planem o godz. 16-ej. Przy czwartej planowej obsłudze podstawiono na bocznicę wagony również z opóźnieniem i to wynoszącym aż 3 godz., tj. o godz. 1-ej zamiast o godz. 22-ej. Bieg terminu wolnego od postojowego należy liczyć dla tych wagonów od godz. 1-ej, a więc od chwili rzeczywistego podstawienia wagonów. Zwraca się jednak uwagę, że przytoczone wyżej przykłady nie są równoznaczne z tolerowaniem tak dużych opóźnień przy obsłudze bocznic, a są jedynie podane dla należytego wyjaśnienia zgłoszonych wątpliwości, uzasadnione opóźnienia bowiem nie powinny przekraczać kilku, a maksimum kilkunastu minut.

Zasadniczo czas wskazany w planie obsługi bocznic powinien być zgodny z rzeczywistym czasem podstawienia wagonów na bocznicę i do tego celu właśnie należy dążyć. Powyższe wyjaśnienia dowodzą, że ustęp 4 pktu 1 § 15 „Ogólnych warunków“ jest zgodny z ustępem 1 pktu 2 tegoż paragrafu.

Wyciąg z zarządzenia Przewodniczącego P. K. P. G.

z dnia 27 października 1949 r.

w sprawie zabezpieczenia ruchu zakładów i przedsiębiorstw w okresie zimowym

Celem uniknięcia zaburzeń w działalności gospodarczej zakładów przemysłowych w okresie zimowym zarządzam dokonania wszelkich przygotowań zabezpieczających tok produkcji przed trudnościami, jakie mogą spowodować mrozy i ewentualne komplikacje komunikacyjne.

W związku z powyższym kierownictwo zakładów winno zmobilizować wszystkie środki prewencyjne dla dokonania przygotowań, uwzględniając następujące zagadnienia:

w zakresie zabezpieczenia transportu:

- a) sprawdzić i przygotować stan taboru samochodowego, przeprowadzić jesienną konserwację okresową, przygotować mieszankę niezamarzającą i napęścić nią system chłodzenia silnika, zaopatrzyć samochody w wyposażenie zimowe.
- b) wyznaczyć brygady robocze do odśnieżenia dróg, bocznic, torów i innych urządzeń komunikacyjnych, fabrycznych.

Wymienione powyżej punkty nie obejmują wszystkich środków zaradczych dla całkowitego zagwarantowania zakładom pracy w czasie zimy ich regularnej działalności i dlatego Ministerstwo Górnictwa i Energetyki, Ministerstwo Przemysłu Ciężkiego, Ministerstwo Przemysłu Lekkiego, Ministerstwo Przemysłu Rolnego i Spożywczego, Ministerstwo Handlu Wewnętrznego zleca Centralnym Zarządom Przemysłu

opracowanie w oparciu o niniejsze zarządzenie PKPG zarządzeń szczegółowych w powyższej sprawie dostosowanych do warunków pracy w danym przemyśle.

Od Redakcji

Przygotowanie taboru samochodowego do eksploatacji w zimie omówiliśmy w poprzednim (5-ym) numerze mies. „Transport i Spedycja“ jeszcze raz przypominamy o instrukcjach w tej sprawie. Są to:

1. Zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 22 grudnia 1947 r. o przygotowaniu pojazdów mechanicznych do eksploatacji zimowej (Dz. Taryf i Zarz. Kom. Nr 2 (48)).
2. Instrukcja dla kierowców (Dz. T. i Zarz. Komunikacyjnych Nr 28 (48)).
3. Instrukcja dla kierowców wraz z komentarzami (broшура Wydawnictw Komunikacyjnych).
4. Tabela polecająca oleje i smary do samochodów, motocykli i traktorów wydana przez CPN.
5. Instrukcja obsługi pojazdów mechanicznych w zimie wydana przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu — Dep. Planowania L. dz. PL/0/9/28 z dnia 19.10. 1948 r.

Premie za wynalazczość i usprawnienia

Dla dalszego rozwoju ruchu racjonalizatorstwa i nowatorstwa ma duże znaczenie rozesłana we wrześniu br. przez CRZZ do wszystkich ogniw związkowych uchwała Komitetu Ekonomicznego Rady Ministrów z dnia 21 czerwca 1949 roku w sprawie premii za usprawnienia techniczne i wynalazki pracownicze w przemyśle państwowym.

Uchwałą powyższą określono sposób przyznawania — na podstawie obowiązujących przepisów — premii za usprawnienia i wynalazki pracownicze.

A. Zakłady pracy i jednostki gospodarcze zatrudniające do 100 pracowników same premii nie przyznają i nie wypłacają, lecz stawiają wnioski w tej sprawie do jednostek, którym bezpośrednio podlegają.

B. Przyznają i wypłacają premie zakłady pracy i jednostki gospodarcze:

1) zatrudniające ponad 100 pracowników — do wysokości 10.000 zł;

2) zatrudniające ponad 250 pracowników — do wysokości 25.000 zł;

3) zatrudniające ponad 500 pracowników — do wysokości 50.000 zł.

C. Premie ponad 50.000 zł do 100.000 zł mogą być przyznawane i wypłacane przez zakłady pracy i jednostki gospodarcze wymienione pod B) za uprzednią zgodą jednostek bezpośrednio nadrzędnych (Zjednoczeń, Przedsiębiorstw Wielozakładowych) a premie ponad 100.000 zł do 250.000 zł. za uprzednią zgodą naczelnych jednostek nadrzędnych (Centralnych Zarządów Przemysłu, Dyrekcji Monopolu).

D. Premie ponad 250.000 zł przyznaje właściwy Minister, któremu podlega dany zakład pracy, lub jednostka gospodarcza, zawiadamiając o wypłaceniu Państwową Komisję Planowania Gospodarczego.

*

Ocena przydatności zgłoszonego pomysłu racjonalizatorskiego i zakwalifikowanie go do przyjęcia powinno być dokonane niezwłocznie po zgłoszeniu.

O ile pomysł zakwalifikowano do przyjęcia — przyznanie i wypłata premii powinna nastąpić w przypadkach, przewidzianych w pkt. A i B w ciągu 14 dni, zaś w pozostałych przypadkach w ciągu jednego miesiąca od daty zakwalifikowania do przyjęcia.

Ustalona powyżej właściwość co do przyznawania premii, obowiązuje w odniesieniu do wszystkich pomysłów racjonalizatorskich, zgłoszonych po dniu 1 maja 1949 roku, jak również do zgłoszonych poprzednio, o ile do tej daty nie została już przyznana i wypłacana premia.

Przez określenie uprawnień zakładów pracy w zakresie przyznawania premii i określenie czasu na wypłatę premii — stworzono lepsze warunki dla szerszego rozwoju ruchu racjonalizatorskiego. Nie wątpimy, że uregulowanie tej sprawy przyczyni się do wzmocnienia wynalazczości wśród pracowników wszystkich rodzajów transportu w całym kraju.

Bazy zużytego ogumienia

W numerze 2-gim „Transport i Spedycja“ z sierpnia br., jako uzupełnienie uchwały KERM w sprawie gospodarki zużyтым ogumieniem podaliśmy na str. 50 „Wykaz baz zużytego ogumienia“. Nazwy baz i ich adresy uległy w międzyczasie poważnym zmianom. W związku z tym podajemy poniżej aktualny wykaz baz zużytego ogumienia C. O. U.:

Baza	Adres	telefon
1. P. Z. W. Białystok	ul. Częstochowska 5	tel. 90
2. „ „ Bydgoszcz	ul. Św. Trójcy 31/33	„ 29-78
3. Zbiorn. Odpad. B. Subczyński	Żary, ul. Podchorążych 44	
4. P. Z. W. Gdańsk	ul. Kamienna Grobla 29	„ 42-777
5. Zbiorn. Odp. Z. Witkowski	Piotrków Tryb. Targowa 12	

6. Podzbiornica Katowice	ul. Floriana 19	„ 34-643
7. Podzbiornica Bielsko	ul. Rzeźnicka 10	„ 23-00
8. Podzbiornica Gliwice	ul. Tomaszewska 14	„ 28-75
9. Podzbiornica Opole	ul. Chorzowska 20	„ 416
10. P. Z. W. Kraków	ul. Dietla 44	„ 57-225
11. P. Z. W. Warszawa	Al. Jerozolimskie 67	„ 86-349
12. Zbiorn. Odp. Użytk. Gdynia	ul. Abrahama 27	
13. P. Z. W. Łódź	ul. Południowa 44	„ 276-89
14. Zbiornik Odp. U-żytk. Z. Defiński	Łódź, ul. Proletariacka 4/5	„ 219-35
15. Podzbiornica Olsztyn	ul. Liszczewskiego 1	
16. P. Z. W. Poznań	ul. Ostrowska 9	„ 30-68
17. Podzbiornica Gozów	ul. Składowa 9	
18. Podzbiornica Ostrów Wielk.	ul. Kaliska 35	
19. P. Z. W. Szczecin	ul. Bolesława Krzywoustego 72	„ 21-66
20. Podzb. Zielona Góra	ul. Dąbrowskiego 51	
21. „Zelod“ Zbiorn. Złomu i Odpadków	Będzin, ul. 22 Lipca 13	„ 71-838
22. Zbiorn. Odpadk. U-żytk. Łódzk. Skł. Surowca	Łódź, ul. Traugutta 21/23	„ 142-80
23. Podzb. Jel. Góra	ul. Kasprowicz 64	
24. P. Z. W. Lublin	ul. Peowiaków 5	„ 27-95
25. Podzb. Wrocław	ul. Robotnicza 18	

Samochody GAZ-AA i GAZ-MM typowymi

Redakcja miesięcznika „Transport i Spedycja“ została poinformowana przez Dep. Komunikacji i Łączności PKPG, iż C. H. P. Mot. „Motozbyt“ i Zakłady Sprzętu Transportowego otrzymały polecenie traktowania samochodów „GAZ-AA“ i „GAZ-MM“ na równi z samochodami typowymi. C. H. P. Mot. „Motozbyt“ zastosuje zasady przyjęte przy zakupie samochodów typowych również w odniesieniu do tego typu wozów.

Nowa książka

„Wydawnictwa Komunikacyjne“ wydały nową książkę w opracowaniu Dr. Tadeusza Heynara pt. „Jak wypełniać list przewozowy i obliczać przewoźne na PKP“. Podręcznik ten w cenie 160 zł będzie można nabyć w „Wydawnictwach Komunikacyjnych“ — Warszawa 12, ul. Kazimierzowska Nr 52, skrz. poczt. PKO — I — 8523.

Przedsiębiorstwo przeładunkowe dla małych portów

(SI) Z dniem 1 stycznia 1950 r. zostanie utworzone Państwowe Przedsiębiorstwo Przeładunkowe dla Małych Portów, powołane do pełnienia czynności przeładunku, sztauerki, trymerki, składowania, magazynowania i cumownictwa w trzech małych portach centralnego wybrzeża, tj. Uście, Darłowie i Kołobrzegu. Plan przerzutów towarów przewiduje dla wymienionych portów na rok 1950 przeładunki węgla, zboża i drobnicy. W związku z przewidywaną aktywizacją zaplecza małych portów, mogą dojść do tego również przeładunki towarów masowych specjalnych i wysokowartościowej drobnicy.

Zarządzenie Ministra Żeglugi w sprawie premii za usprawnienia i wynalazki

(SI) Minister Żeglugi wydał w porozumieniu z Przewodniczącym Państwowej Komisji Planowania Gospodarczego zarządzenie, regulujące tryb przyznawania premii za usprawnienia techniczne i wynalazki pracowników w zakładach pracy resortu morskiego.

W myśl powyższego zarządzenia prawo samodzielniego przyznawania i wypłacania premii mają zakłady zatrudniające więcej, niż 100 pracowników, przy czym od ilości zatrudnionych zależy granica dopuszczalnej dla danego zakładu wysokości premii. Premie w wysokości od 50 do 100 tysięcy złotych mogą być przyz-

nawane i wypłacane za uprzednią zgodą Biura Inwestycyjno - Technicznego Ministerstwa Żeglugi, zaś w przemyśle stoczniowym za zgodą Dyrekcji Zjednoczonych Stoczní Polskich. Dla przyznawania i wypłacenia premii w wysokości powyżej 100.000 złotych niezbędne jest uprzednie uzyskanie zezwolenia Ministra Żeglugi na wniosek Biura Inwestycyjno-Technicznego.

Zarządzenie kładzie nacisk na szybkie badanie i kwalifikowanie zgłoszonych pomysłów, oraz ustala termin wypłaty premii od 14 dni do 1 miesiąca.

Zarządzenie weszło w życie z dniem 1 listopada rb.

INFORMACJE SZKOLENIOWE

Szkolnictwo morskie w r. 49/50

(SI) W rozpoczętym w pierwszych dniach października roku szkolnym 1949/50, szkolnictwo morskie zostało oparte na nowej organizacji zakładów naukowych, dostosowanej do powiększonych potrzeb w zakresie szkolenia i przeszkalanía fachowców morskich.

Najważniejszą z wprowadzonych zmian jest nadanie nowego statutu Państwowemu Centrum Wychowania Morskiego w Gdyni. Instytucja ta centralizuje obecnie administrację całego szkolnictwa morskiego. Podlegają jej wszystkie szkoły morskie oraz statki szkolne. Zadaniem PCWM jest staranne i stałe wychowywanie uczniów w duchu socjalistycznym na świadomych, wiernych i oddanych Polsce Ludowej obywateli, zdyscyplinowanych pracowników floty handlowej i rybackiej.

W roku szkolnym 1949/50 Państwowe Centrum Wychowania Morskiego prowadzi Państwową Szkołę Morską (Wydział Mechaniczny) w Gdyni, Państwową Szkołę Morską (Wydział Nawigacyjny) w Szczecinie, oraz Państwowe Liceum Budownictwa Okrętowego w Gdańsku. Ponadto od nowego roku szkolnego PCWM uruchomiło dwie szkoły zawodowe, tj. Państwową Szkołę Jungów oraz Państwową Szkołę Rybaków Morskich z wydziałami Pokładowym i Mechanicznym.

Doszkalanie fachowców morskich rozmaitych branż odbywa się na kursach zawodowych, których liczba do końca br. wzrośnie do 58. Główny nacisk położony jest na kursy związane z przygotowaniem wyspecjalizowanych kadr na potrzeby 6-letniego planu gospodarki morskiej.

Organizacja transportu wykładana na Politechnice

Na Politechnice Warszawskiej są prowadzone wykłady przez inż. J. Dąbrowskiego pt. „Organizacja Transportu i Komunikacji”.

Tytuł wykładów nie określa należycie ich treści — nie dotyczą one wyłącznie organizacji i stanowią raczej przegląd zagadnień z dziedziny transportu i komunikacji.

Wykłady odbywały się w roku ubiegłym w półroczu letnim dla 4 roku (8 semestru) dawnego programu, a w roku bieżącym odbywają się w półroczu zimowym dla 4-go roku (7 semestru) grupy magisterskiej.

Obejmują jedną godzinę na półroczu, a więc razem ok. 15 godzin.

Wykłady te przeznaczone są dla słuchaczy Wydziału Mechanicznego Sekcji Komunikacyjnej.

Plan wykładów obejmuje:

Pojęcia podstawowe z ekonomiki transportu	2 godz.
Geografia komunikacyjna	1 „
Koleje żelazne	2 „
Transport i komunikacja samochodowa	2 „
Żegluga śródlądowa	1 „

Komunikacja lotnicza	1 godz.
Komunikacja miejska	1 „
Koszty przewozu	2 „
Współpraca różnych środków transportu	2 „
Transport i komunikacja w gospodarce planowej	2 „

Organizacja transportu wykładana w Szkole Inżynierii

Wykłady pod powyższym tytułem są prowadzone w W. Szkole Inżynierskiej im. Wawelberga i Rotwanda przez inż. T. Sokołowskiego. Na program tych wykładów składają się następujące zagadnienia:

I. Część ogólna:

1. Potrzeby transportu — Szlaki — Drogi. Przyczyny powstawania potrzeb transportu.
2. Rozwój tr. i zależność od mechanizacji wytwórczości.
3. Przedmioty tr. — Osoby — Towary i ich charakterystyka.
4. Zasięg potrzeb tr. Wpływ odległości na masę tr. i na wybór rodzajów środków tr. dla zaspokojenia potrzeb.
5. Zaspakajanie potrzeb tr. środki techniczne: droga, siła, pojazd, urządzenia pomocnicze, organizacja: operacje, utrzymanie drogi, urządzeń, taboru, sprzedaż usług (taryfy), administrowanie dochodami i rozchodami, planowanie.
6. Zasadnicze warunki dla środków techn. (bezpieczeństwo, sprawność, zależność kosztów).
7. Oporo ruchu. Dążność do zmniejszenia tych oporów. Różne rodzaje tr. Różne rodzaje dróg — woda — szyny — drogi tzw. kołowe — powietrze.
8. Różne rodzaje tr. — na morzu — na lądzie — w powietrzu.
9. Porównanie różnych rodzajów środków techn. tr. pod względem możliwości wykorzystania czasu pracy i wykonanej pracy.
10. Czynniki personalne. Porównanie zatrudnienia w różnych rodzajach tr.
11. Porównanie trwałości różnych środków techn. tr.
12. Organizacja tr. Zarząd nad 4 składnikami: droga — siła — pojazd — urządzenia, wielkość jednostek organizacyjnych — ich formy — rola spedycji.
13. Stosunek kapitału zakładowego do obrotowego (porównanie wszystkich rodzajów tr.). Inwestycje.
14. Przewóz publiczny i własnego użytku.
15. Przewóz daleko, średnio i krótkobieżny.
16. Synteza ekonomiczna różnych rodzajów tr.

II Transport samochodowy.

1. Tabor pod względem ekonomicznym (jego zastosowanie).
2. Cechy charakterystyczne taboru.
3. Praca taboru (podstawowe pojęcie, obliczanie pracy, charakterystyka przewozów, transport stały, obsługa techniczna).

4. Planowanie Plany: eksploatacyjne, techniczny, zaopatrzenia, zatrudnienia, fin. gosp. i postępu techn.
5. Sprawozdawczość i statystyka.
6. Obliczanie kosztów własnych. Taryfa towarowa według pracy w ton/km oraz klas i kategorii towarów.

Odprawy szkoleniowe P.R.M.

Przeprowadzone przez Prezydium Rady Ministrów badania eksploatacji samochodów należących do przedsiębiorstw uspołeczniczonych, stwierdziły szereg niewłaściwości i niedomagań oraz niejednokrotnie nieprzestrzeganie obowiązujących w tym zakresie przepisów, wynikające często z ich nieznajomości.

W wyniku tego stanu Prezydium Rady Ministrów w porozumieniu z Ministerstwem Komunikacji przystępuje do zorganizowania cyklu obowiązkowych dwudniowych odpraw szkoleniowych dla personelu kierowniczego

go komórek transportowych instytucji, znajdujących się na terenie m. st. Warszawy.

Odprawa szkoleniowa trwać będzie 2 dni po 4 godziny dziennie w godzinach poza służbowych.

Tematem odprawy szkoleniowej, której termin przewidziany jest w I połowie grudnia 1949 r., będą następujące zagadnienia:

- I. Dokumentacja eksploatacji taboru mechanicznego,
- II. Omówienie celu i sposobu kontroli kierowców przez kierownictwo wydziału (referatu) transportu.
- III. Kontrola właściwej eksploatacji taboru samochodowego przez jednostki kontroli wewnętrznej.
- IV. Omówienie obowiązujących przepisów Ministerstwa Komunikacji.

Odprawy tego rodzaju w przyszłości zostaną zorganizowane również w innych województwach. Biorący udział w odprawie kierownicy taboru samochodowego są zobowiązani do zorganizowania analogicznych odpraw dla podległego sobie personelu.

TRANSPORTOWCY PISZĄ

W sprawie usprawnienia transportu w hutnictwie

W państwowych planach gospodarczych odrodzonego państwa polskiego wysunęła się konieczność przyspieszenia obrotu wagonów PKP w stosunku do terminów, przyjętych przed wojną. Wymagał tego wielki wzrost przewozów, głównie dla rozwijającego się przemysłu, a przy tym i nakaz zachowania zasad ekonomiki w kolejowej gospodarce taborem, który miał być optymalnie wykorzystany.

Przyjęcie tej zasady wymaga wysiłku od kolei, by powtórny naładunek wagonu następował jak najprędzej po poprzednim, tj. by czas manipulacji wagonami oraz czas dostawy przesyłki jak najbardziej skrócić. Ale nie tylko Kolej ma udział w wynikach tej akcji; bardzo poważną rolę grają też zakłady przemysłowe. Nie mogą one przetrzymywać wagonu podstawionego im przez PKP w stanie pełnym do wyładunku lub próżnym do załadunku — ponad ściśle określony czas maksymalny, na który Kolej może oddać swój wagon przemysłowi, w ramach skróconego czasokresu jego planowego obrotu.

Czas ten, ogólnie biorąc, określony został, jako okres czterokrotnie krótszy, niż w gospodarce przedwojennej.

Konieczności szybkiej odbudowy kraju narzuciły decyzję, by nowy termin wprowadzić od razu, bez przejściowego okresu powolnego dostosowywania się zakładów przemysłowych; na zakłady opóźniające obrót nałożono przy tym wysokie opłaty za przetrzymanie wagonu ponad nowy termin tzw. postojowe. Przez opłaty te Kolej zmusza zakłady do organizowania szybkiego przeładunku wagonów u siebie, z drugiej strony zaś — w wypadkach przetrzymania wagonu — uzyskuje zwrot straconego przez przetrzymanie drugiego frachtu (przewoźnego), obliczonego na średnią odległość.

Wynikły stąd, siłą rzeczy, początkowo poważne trudności techniczne i finansowe w tych zakładach przemysłowych, które miały, przy zwiększonym dla produkcji obrocie wagonowym, gorsze warunki sprawności i szybkiego wyładunku wagonów. Do tych należą m. in. niektóre huty żelaza.

Czterokrotne w zasadzie przyspieszenie „małego” wewnętrznego obrotu wagonu na hutach w stosunku do metod przedwojennych i możliwości technicznych wydajności organów transportu zakładowego było i jest jeszcze w pewnych wypadkach nieosiągalne, tak z powodu ciasności bocznicy, wcisniętych przeważnie w osiedla, jak ich przestarzałej rozbudowy w stosunku do nowoczesnie rozwijającej się produkcji. Nowsze huty, mniejsze i lepiej w transporcie zmechanizowane, opanowały dobrze nowe zadania transportu; gorzej jest ze starszymi, wielkimi hutami, gdzie konieczną

okazała się przebudowa, nieraz poważna, całości instalacji i pracy transportowej.

Trzeba było stworzyć cały skomplikowany plan stopniowego przyspieszania obrotu wagonów, aż do wielkich inwestycji włącznie. Głównym jego celem było obsłużenie operatywne rosnącej produkcji, drugim unikanie zatorów wagonowych na zakładzie i na kolei oraz kosztów postojowego.

To ostatnie zadanie łączy się ściśle z ekonomiką transportu i z akcją oszczędnościową przemysłu.

Wykonanie planu przyspieszenia obrotu wagonów w hutnictwie nie poszło łatwo i nie jest zakończone.

Struktura organiczna transportu hutniczego, tj. prawie sześciokrotny tonaż dostaw tworzyw w stosunku do tonażu wysyłek, zmusza do położenia nacisku na szybkość wyładunku tych dostaw. Zależy on od kilku czynników: od regularności dostaw, regularności terminu przewozu, dziennej przepustowości bocznicy i wydajności dziennej aparatu transportowego zakładu. Jak widać, dwa pierwsze z nich nie są w pełni w zarządzie jednego przemysłu, w tym wypadku hutnictwa; dostawy rud np. płyną głównie z importu, inne przeważnie od obcych dostawców, przewoźnikiem zaś jest kolej. W tych dziedzinach więc zorganizowanie dobrych warunków odbioru przesyłek przez huty zależy od optymalnego uzgodnienia z dostawcami i z PKP.

Pod tym względem są znaczne postępy, jednak są zawsze trudności z dostawami zagranicznymi, kolej zaś zagwarantowała tylko nieskupianie przesyłek powyżej 2 dni — wahania dostaw pozostały więc w zasadzie w granicach 100% dziennego przeciętnego planowego dowozu.

W dziedzinie przepustowości i wydajności transportu zakładów, akcja przemysłów, tj. ich Centralnych Zarządów, względnie Dyrekcji terenowych (operatywnych), idzie przede wszystkim w dwóch kierunkach: racjonalizacji i postępu technicznego.

Racjonalizacją objęto planowanie zamówień dostaw przez zakłady, wysyłkę ich przez dostawców, obsługę boczną przez stacje kolejowe oraz właściwą organizację pracy transportowej zakładu.

Postęp techniczny obejmuje usprawnienia techniki wyładunku i plan techniczny transportu, dążenie do mechanizacji, uniezależnienie się od wahań dostaw dziennych kolei przez stworzenie składów Central i na zakładach — obejmuje wreszcie przebudowę torów, powiększenie trakeji i taboru, urządzeń mechanicznych i in.

Walka o oszczędność w transporcie trwa stale w łączności ze stale rosnącą produkcją i ze zmiennymi

warunkami chwili, stwarzającymi zatory, lub zahamowania. Obfituje ona w momenty krytyczne: każda źle wykonana dostawa, każda awaria urządzenia mechanicznego, gorzej przemyślany plan dowozu zaopatrzenia, opóźniona, a skumulowana dostawa kolejowa — powodują trudności wyładunkowe i natychmiastowe koszty postojowego. Reklamacje zaś trwają miesiącami, czasem latami.

W tym trudnym zadaniu pomocą służbie transportowej przemysłu stało się stopniowe zrozumienie trudności przez kolej i w ślad za tym poprawa obsługi; w samym przemyśle zaś poprawa systemu płac brygad ładowych zakładów, akcja wynalazcza, racjonalizatorska i współzawodnicza oraz techniczna realizacja haseł systemu oszczędności.

Radykalnym jednak rozwiązaniem trudności zakładów przemysłowych w dziedzinie przyspieszenia obrotu wagonów na nich, będą w wielu wypadkach dopiero dobrze przemyślane inwestycje, często kosztowne, czasem nie tylko przemysłowe, ale i kolejowe, jak np. usprawnienie torów i urządzeń stacji obsługujących, lub

przerzucenie obsługi ze stacji przeciążonej na sąsiednią, dogodniejszą.

Ale i tu są granice nakładów: bywają wypadki, że nakład inwestycyjny starego zakładu musiałby być zbyt duży w stosunku np. do strat finansowych, powodowanych postojowym (bez nakładu).

W tych wypadkach myślą wytyczną rozwiązania zdaje się być interes ogólnopanstwowy, a więc skrupulatne wyliczenie — czy nakład jest rzeczywiście gospodarczo konieczny, czy możnaby znaleźć ewentualnie inne, „kompromisowe” rozwiązanie.

W obliczu wykonania planu 6-letniego i kolej i przemysły mogą się znaleźć przed niejednym lokalnym problemem tego typu. Już dziś trafiają się poważne wątpliwości przy opracowywaniu niektórych planów koncepcyjnych, czy nawet już projektów wstępnych.

Toteż wydaje się, że jest czas właściwy poruszyć to zagadnienie, by ustalić konieczną linię wytyczną, koordynującą koncepcyjne rozbieżności, wyłaniające się w konkretnych wypadkach między nakazami ekonomiki eksploatacji taboru wagonowego z jednej, a limitami nakładów inwestycyjnych z drugiej strony.

(K.J.)

E. WILCZEK (Katowice)

Odpowiedzialność kolei za przesyłki konwojowane

(artykuł dyskusyjny)

W procesie odszkodowawczym z powodu zaginięcia konwojowanego wagonu, załadowanego blachą ocynkowaną, Sady orzekły w 3-ch instancjach prawomocnie, iż PKP — przy wagonach konwojowanych — są zwolnione od wszelkiej odpowiedzialności.

Sąd Najwyższy oparł się na § 28 Regulaminu Przesyłek Towarowych i orzekł, że skoro strona dla uniknięcia ewent. szkody ustanowiła konwojenta, uwidoczniając to ustanowienie w liście przewozowym i w ten sposób we własnym zakresie zabezpieczyła przesyłkę od niebezpieczeństwa kradzieży — tym samym zwolniła kolej od odpowiedzialności za szkodę, wynikającą z tego niebezpieczeństwa. Przepis § 28 pkt 1 g (RPT) odnosi się również do przesyłek nie wymienionych w § 4, co do których — stosownie do § 28 — zawarta została umowa o ustanowieniu dozorczy i co zostało zaznaczone w liście przewozowym. Przy ustanowieniu konwojenta regulamin nie odróżnia przesyłek cało-wagonowych od przesyłek dokonywanych w innych wagonach, pozostawiając troskę o przesyłkę we wszystkich wypadkach, w których ustanowiono dozorcę, temuż dozorczy i tym samym pozostawiając mu wybór zastosowania sposobu opieki nad przesyłką, wedle jego uznania. Zadaniem konwojenta było więc pilnowanie przesyłki od chwili nadania jej do przewozu na kolei, aż do chwili wydania jej odbiorcy.

Jest obojętne, czy przesyłka zginęła z winy konwojenta, czy też bez jego winy, w całości, lub części. Kolej jest wolna od odpowiedzialności, przy czym jest rzeczą nieistotną, czy kolej zastosowała się do postanowień § 16 regulaminu, nakazującego zawiadomienie adresata o przybyciu przesyłki, ponieważ bez względu na to, czy przesyłka doszła do miejsca przeznaczenia kolej była zwolniona od obowiązku pilnowania przesyłki. Wyżej cytowane rozstrzygnięcie nie jest znane szerokim rzeszom klienteli PKP, a z interpretacji regulaminu kolejowego w praktyce są wysnuwane odmienne wnioski, wskutek czego zachodzą nieporozumienia, które wymagają bezwzględnie wyjaśnienia. W uartęj praktyce dotychczasowej ani klient, ani spedytory nie posiadają świadomości następstw dodania konwojenta w rozmiarach, ustalonych naprowadzoną judykaturą sądową. Nadawca, wyznaczając konwojenta, jest raczej mniemania, iż przez to wzmacnia bezpieczeństwo, którym kolej otacza transporty. Domniemanie, iż klient dodając konwojenta zręka się odpowiedzialnością kolei, wydaje się być koncepcją prawną zbyt sztuczną, a w każdym razie nie docierającą do świadomości stron, umawiających się o przewóz.

Umowa o przewóz jest umową dwustronną. Zawartą pod tytułem obciążającym, więc wola obu stron, wyrażająca się treścią listu przewozowego, musi być jasna, a nie domniemana. Wpisanie nazwiska konwojenta (dozorczy) do listu przewozowego uważa się w praktyce za legitymację do interwencji na rzecz towaru wzgl. nadawcy, na co kolej — umieszczając nazwisko w liście przewozowym — wyraża swoją zgodę.

Zrzeczenie się praw do wszelkiego odszkodowania musiałoby być, wzgl. winno być jaśniej sprecyzowane.

Kolej w umowie, zawartej z klientem, zobowiązuje się nie tylko do transportu towaru, ale i do dozoru nad całością i bezpieczeństwem towaru. Za tę ostatnią czynność pobiera nawet dodatkowe opłaty. Jeżeli więc klient dodaje do tych wszystkich opłat jeszcze dodatkowe koszty konwojenta (dozorczy), to logicznie rozumując, kolej chcąc się równocześnie zwolnić od obowiązku dozoru, winna zbonifikować klientowi jakąś sumę. Tymczasem, w obliczu judykatury, stanowisko kolei jest wręcz paradoksalne, gdyż klient do kosztów transportu i bezpieczeństwa dodaje koszt dozorczy, a za to kolej redukuje zakres swych zobowiązań nie tylko umownych, ale i ustawowych, gdyż odpowiedzialność przewoźnika — wg zasad prawa handlowego — trwa do czasu wydania towaru.

Również w aspekcie międzynarodowego prawa przewozowego (konwencje międzypaństwowe), które wprowadziło jednolity list przewozowy w międzynarodowej komunikacji, nie jest rzeczą obojętną interpretacja treści tego listu. Konwencje te regulują odpowiedzialność cywilno - prawną kolei za uszkodzenia wzgl. ubytek towaru. Interpretacja tych przepisów — zdaje się — winna być zgodna we wszystkich krajach należących do Konwencji, wzgl. nie może być inna w stosunku do klienta krajowego, a odmienna dla nadawcy zagranicznego. Przyjmujemy jednak, że wzmianka o wyznaczeniu dozorczy, zamieszczona przez nadawcę w liście przewozowym przyjętym przez kolej, jest dostatecznym dowodem zawarcia takiej umowy (a właściwie układu) i mieści się w przepisach § 28 pkt g) RPT. (Zobacz mgr. Z. Mika „Roszczenia przy przewozie towarów koleją” str. 73/74). Czy mamy równocześnie przyjąć domniemanie, wyrażone w wyroku Sądu Najwyższego, że jest rzeczą obojętną, czy przesyłka zginęła z winy konwojenta, czy też bez jego winy, czy w całości, czy w części, gdyż kolej jest wolna od odpowiedzialności?

Z tym stanowiskiem kolei — bo Sąd wyrokował zgodnie z żądaniem kolei — trudno się pogodzić i tutaj tkwi sedno całego poruszonego zagadnienia.

Nigdy do konwojenta (dozorcy) nie może należeć obowiązków czuwania także nad należytym wypełnianiem obowiązków przez pracowników kolejowych i należytym technicznym wyposażeniem pociągu przewożącego dany towar. Jeśli towar znajdował się w wagonie oplombowanym i wagon ten został w drodze przez organa kolejowe odczepiony z powodu wady technicznej, a następnie w całości ginie, to trudno pogodzić się z logiką judykatury, że kolej jest wolna od odpowiedzialności, bo był wyznaczony dozorca.

Kolej winna była przeprowadzić dowód, że do obowiązków danego dozorca należało właśnie zapobieżenie temu niebezpieczeństwu, z powodu którego nastąpiła szkoda.

Jeżeli osoba ponosząca szkodę dowodzi, że szkoda powstała z winy kolei, czyli że między szkodą, a winą kolei zachodzi związek przyczynowy, chyba nie ulega wątpliwości, iż Sąd jest obowiązany tego rodzaju momenty badać, a nie pomijać dowodów jedynie z tej przyczyny, że dodanie dozorca zwalnia kolej od wszelkiej odpowiedzialności.

Taryfa Towarowa Cz. IA nigdzie nie wspomina o takich intencjach ustawodawcy, a gdyby ustawodawca

miał na myśli tego rodzaju wykładnię przepisów dot. odpowiedzialności kolei, to dałby temu wyraz, jeśli nie w § 28 pkt 1, to w przepisach § 16 i 23 RPT.

Dla całokształtu można powołać jeszcze praktykę Powszechnego Zakładu Ubezpieczeń Wzajemnych, który udziela 10 proc. rabatu stawki ubezpieczeniowej przy dodaniu konwojenta (dozorcy). Czy, przy interpretacji judykatury obecnej, PZUW miałby interes prawny udzielania rabatu, nie mając żadnych widoków przy wypłacie odszkodowania na uzyskanie tegoż od PKP?

Instytucja konwojentów (dozorców) w takiej sytuacji prawnej ukazuje się nie tylko zbędną, ale wręcz szkodliwą.

Usprawnienie transportu i bezpieczeństwo tegoż nad czym wszyscy pracujemy, wymaga jasnej sytuacji w dziedzinie podstaw prawnych, na których opierają się transport i spedycja.

Sądzę, że poruszam sprawę w wysokim stopniu aktualną, która zainteresuje tak prawników-spedytorów, jak też taryfowców i spowoduje dyskusję w tym kierunku, czy interpretacja przepisów RPT odnośnie odpowiedzialności kolei przy dodaniu konwojenta jest zgodna z osnową naprowadzonego na wstępie wyroku.

S. J. (Warszawa)

Apteczki samochodowe

Jak w każdej dziedzinie życia, tak i w transporcie samochodowym nie można ustrzec się od wypadków. Wypadki są łejsze i cięższe. Jedne wymagają pierwszej pomocy na miejscu, bez potrzeby dalszej opieki lekarskiej, drugie tej opieki wymagają. Sprawy te są ułatwione w ośrodkach miejskich, gdzie pierwszej pomocy może udzielić miejscowa służba zdrowia. Gorzej jest natomiast w drodze, gdzie pomocy tej nie ma, trzeba ją wzywać telefonicznie, lub przez wykorzystanie przygodnych środków lokomocji.

W celu umożliwienia pierwszej pomocy, tak kierowcom pojazdów mechanicznych, jak i ich ewentualnym pasażerom, winny być pojazdy mechaniczne zaopatrzone w specjalne apteczki samochodowe z dołączoną do nich instrukcją.

Zawartość apteczki winna być następująca:

- a) jodyna 1 fl. 35 g
- b) woda utleniona 1 fl. 30 g
- c) benzyna chem. czysta 1 fl. 30 g
- d) amoniak 1 fl. 30 g
- e) krople inoziemcowa 1 fl. 30 g.
- f) krople walarianowe 1 fl. 30 g
- g) wata hygroskopijna 100 g
- h) lecoplast 1 cm 2 szt.
- i) leucoplast 3 cm 1 szt.
- j) wata żelazna 1 pakietek
- k) guma zaciskowa 1 szt.
- l) nożyczki 1 szt.
- l) łupki 30 cm 2 szt.
- m) chustka trójkątna 1 szt.
- n) bandaż 4—6 sztuk
- o) wazelina borna 1 pudełko
- p) gaza sterylna $\frac{1}{2}$ m² — 2 paczki.

Instrukcja winna zawierać następujące punkty:

1) Wszystkie czynne samochody ciężarowe i osobowe należy zaopatrzyć w apteczki samochodowe.

2) Apteczka samochodowa stanowi część wyposażenia samochodu i winna być zapisana w ewidencji apteczek oraz w ewidencji wyposażenia samochodu.

3) Apteczkę otrzymuje kierowca pod swoją opiekę i korzystanie z niej jest dozwolone tylko w czasie podróży i w chwili zaistnienia wypadku.

4) Korzystanie z apteczki w czasie postoju pojazdu w garażu jest zabronione, a w razie wypadku w miejscu postoju uszkodzowany winien korzystać z pomocy apteczek warsztatowych, względnie biurowych itp.

5) Z chwilą przekazania apteczki kierowcy, apteczka winna być zaplombowana, wewnątrz winien znajdować się spis leków oraz książeczka, w której należy wpisywać rodzaj i ilość zużytych leków w czasie udzielania pomocy sanitarnej uszkodzowanym w czasie podróży, czy wypadku.

6) Zdjęcie plomby może nastąpić w chwili udzielania pomocy uszkodzowanym w czasie podróży.

7) Raz w roku należy komisyjnie dokonać otwarcia apteczki i sprawdzić, czy zawarte w niej leki i środki opatrunkowe nie uległy zepsuciu, lub uszkodzeniu.

Z chwilą stwierdzenia braków, apteczkę należy uzupełnić nowymi środkami leczniczo - opatrunkowymi.

8) W razie korzystania z apteczki w czasie wypadku i zużycia leków, bądź środków opatrunkowych, należy natychmiast po powrocie samochodu do stałego miejsca pracy — uzupełnić apteczkę w brakujące środki leczniczo - opatrunkowe oraz wpisać w kontrolce pracy samochodu w rubryce „uwagi jadącego” umotywowanie użycia leków i środków z apteczki.

9) Za zniszczenie, względnie zagubienie apteczki samochodowej jest odpowiedzialny kierowca pojazdu, któremu przydzielono pojazd.

10) Odpis instrukcji należy za pokwitowaniem dołączyć każdemu kierowcy samochodu.

KRONIKA

Stocznie morskie przedterminowo wykonały plan trzyletni

(SI) Minister Żeglugi otrzymał meldunek od Zjednoczonych Stoczní Polskich w Gdańsku o przedterminowym wykonaniu planu trzyletniego według wartości produkcji.

Stały wzrost wartości produkcji w stoczních morskich (obliczonej według cen z roku 1937) ilustruje procentowe wykonanie planu w poszczególnych latach.

I tak, w roku 1947 wykonano 22,1 proc. całości planu trzyletniego, w roku 1948 — 33,4 proc., zaś do 5 listopada br. wykonano resztę planu, tzn. 44,5 proc.

Produkcja okrętowa w stoczních morskich wykazuje poważny wzrost na przestrzeni ostatniego trzylecia. W roku 1947 produkcja okrętowa stanowiła tylko 1 proc. ogólnej produkcji stoczníowej, podczas gdy w roku 1948 już 27 proc., zaś w roku 1949 — 36 proc. Ogółem w okresie wykonywania planu trzyletniego wodowano szereg nowych statków morskich prócz licznych jednostek rybackich.

Poza produkcją okrętową remonty statków morskich stanowiły nadal poważny dział pracy stoczníowej.

W okresie wykonywania planu trzyletniego nastąpił w Zjednoczonych Stoczních Polskich poważny wzrost wydajności pracy. Wartość roboczogodziny produkcyjnej (według cen z roku 1937) wzrosła, jak następuje:

W roku 1947	zł 3,32
„ 1948	„ 4,51
„ 1949 średnia za trzy kwartały	„ 5,06
W trzecim kwartale 1949 roku	„ 6,12

Stanowi to wzrost wydajności pracy o 84,3 proc.

Liczba ta świadczy o wielkim wysiłku robotników i techników stoczníowych i jest wynikiem stałego rozwoju akcji współzawodnictwa i racjonalizatorstwa pracy wśród stocznówców.

25 lat pracy ZIS

Moskiewskie Zakłady Samochodowe im. Stalina uroczyście obchodzą w niedzielę dnia 20 listopada br. 25-tą rocznicę swego istnienia. Historia tych zakładów znakomicie ilustruje potężną dynamikę rozwoju przemysłu samochodowego ZSRR, oraz twórczy, rewolucyjny entuzjazm radzieckich robotników i techników. Oto kilka obrazków z tej historii.

Rok 1918. W dniu 28 czerwca Lenin przybywa na wiec robotników warsztatów AMO w Moskwie, warsztatów, z których rozwinęły się Zakłady Samochodowe im. Stalina, a które powstały w miejscu, gdzie dawniej znajdowała się fabryka kapitalisty Rjabu-szyńskiego i Ski. Lenin stawia przed robotnikami ambitne zadanie produkcji własnych, radzieckich samochodów. W tym czasie naczelny inżynier tej pierwszej radzieckiej fabryki samochodów chodzi pieszo z powodu... braku samochodu.

7 listopada 1924 pierwsze 10 samochodów ciężarowych krajowej produkcji radzieckiej bierze udział w demonstracji z okazji rocznicy Rewolucji.

W 1931 r. ma miejsce pierwsza rekonstrukcja warsztatów. Przeprowadzona w latach 1934—37 druga rekonstrukcja przekształca zakłady w największe radzieckie przedsiębiorstwo produkcji samochodów, najbardziej nowoczesnie wyposażone pod względem technicznym. Rozpoczyna się produkcja samochodów osobowych, obok ciężarowych. Na przedmieściu Moskwy wyrasta całe miasto samochodowe, z dzielnicą mieszkaniową dla pracowników zakładów, z najwspanialszym w Moskwie Pałacem Kultury; powstaje piękne „miasteczko“ dla dzieci pracowników fabryki w Ramieńskim pod Moskwą, gdzie rok rocznie odpoczywa 3000 pionierów, podmoskiewski dom wypoczynkowy dla pracowników, sanatorium nad Bałtykiem, wysokogórski obóz sportowy na Kaukazie itd.

W okresie ostatniej wojny część zakładów ewakuowano, budując na wschodnich obszarach ZSRR nowe potężne zakłady samochodowe. Równocześnie trwa w Moskwie intensywna produkcja sprzętu wojennego, m. in. znanych w Polsce samochodów ciężarowych ZIS-105, które świetnie zdały egzamin z ciężkiej pracy na froncie.

Z chwilą zwycięskiego zakończenia wojny przeciw hitleryzmowi Zakłady powróciły do normalnej, pokojowej pracy. Ambitna załoga Zakładów opracowała po wojnie nowy model ciężarówki — ZIS-150. Samochód ten wszedł na taśmę. Niedługo będziemy mogli go oglądać w Polsce dzięki stale i pomyślnie rozwijają-

cym się stosunkom handlowym ze Związkiem Radzieckim.

Zakłady im. Stalina są przedsiębiorstwem przodującym. Załoga Zakładów zdobyła 42 razy Czerwony Sztandar Państwowego Komitetu Obrony, który to sztandar obecnie stał się własnością Zakładów. Zakłady zostały odznaczone Orderem Lenina i Orderem Czerwonego Sztandaru Pracy. 9 robotników Zakładów zdobyło podczas ostatniej wojny tytuł bohatera Związku Radzieckiego. Wielu pracowników zakładów uzyskało w wyniku zorganizowanego przy Zakładach szkolnictwa i dzięki pracy nad sobą poważny awans społeczny. M. in. konstruktor samochodu ZIS-150, dwukrotny laureat premii stalinowskiej, inż. Michajłow, ze zwykłego kreślarza awansował na zastępcę głównego konstruktora Zakładów. 27 inżynierów, techników i robotników Zakładów uzyskało tytuł laureata premii stalinowskiej.

Z okazji 25-lecia Rada Najwyższa ZSRR powzięła uchwałę o odznaczeniu Zakładów Orderem Lenina, a Generalissimus Stalin przekazał załozce specjalnym listem gratulacje, słowa uznania i życzenia nowych sukcesów.

(er)



Sprawność portu w Gdyni

(SI) Ministerstwo Żegluga otrzymało od Robotniczego Przedsiębiorstwa Przeładunkowego „Portorob” szereg autorytatywnych wypowiedzi, stwierdzających wysoką sprawność prac przeładunkowych w porcie gdyniskim.

M. in. „Portorob” przedstawił Ministerstwu pismo Bałtyckiej Agencji Morskiej „Baltica” treści następującej:

„Działając w imieniu i z polecenia reprezentowanego przez nas armatora, The East Asiatic Company, Limited, Copenhagen, czujemy się w miłym obowiązku zakomunikowania Panom zadowolenia, jakie wyraził Kapitan m.s. „Jutlandii” z powodu despatchu, jaki uzyskał statek w czasie postoju w Gdyni.

Zdaniem Kapitana — mimo w pewnym zakresie lepszego wyposażenia technicznego innych portów, do których zawiąja m.s. „Jutlandia” w czasie swej podróży na trasie Gdynia — Kopenhaga — Nowy Jork, wyniki pracy uzyskane w Gdyni stawiają ją na czele najbardziej usprawnionych portów.”

A oto pismo Polskiego Towarzystwa Żeglugowego „Navigator”:

„Z przyjemnością możemy przekazać Panom z polecenia reprezentowanej przez nas linii holenderskiej Koninklijke Nederlandsche Stoomboot Maatschappij, której statki zawiąja regularnie do naszego portu, wyrazy uznania odnośnie pracy zarówno „Portorobu”, jak przede wszystkim formanów i robotników Waszego zespołu. Kilkakrotnie już ze strony kapitana statku „Draco” slyszyliśmy wyrazy pochwały, odnośnie sposobu wykonywania sztawerki, jak również wydajności pracy. W dniu dzisiejszym ładuje w Gdyni „Ornen”, bandera szwedzka, na którym holenderską linię reprezentuje kapitan Darnhower. Wymieniony prosił nas o wyrażenie

nie Panom uznania za sprawność i dokładność załadunku statku. Podkreślił specjalnie, że współpraca z jaką spotkał się w naszym porcie oraz zrozumienie ze strony przodowników jest godne uznania. Dla porównania podkreślił, iż rzadko spotyka się zagranicą z takim zrozumieniem, a praca naszych robotników portowych może stanowić przykład dobrej organizacji pracy. Przyjemnie jest nam przekazać te słowa uznania, tymbar dziej, że w naszej praktyce współpracy z Panami możemy jedynie przyłączyć się do powyższych słów uznania.”

Opinia przedsiębiorstwa zagranicznego „American Scantic Line w Polsce” jest również niemal jednoznaczna:

„Pragnęlibyśmy wyrazić Panom nasze uznanie za sprawny i szybki rozładunek statku s.s. „Mormacwawe V-13”, który nadszedł do Gdyni w dniu wzorajszym, szczególnie wobec przyjazdu na tym statku jednego z 2 współwłaścicieli linii, który przeprowadził inspekcję poszczególnych baz bałtyckich statków naszej Linii i miał możliwość przekonać się, jak szybko i sprawnie statki nasze są załadowane przez przedsiębiorstwo Panów, wyrażając swoje szczere zadowolenie z osiągniętych wyników.

Raz jeszcze dziękujemy Panom za Ich doskonałą współpracę przy statku s.s. „Mormacwawe” jak i innych statkach naszej Linii i wyrażamy głębokie przekonanie, że dalsza współpraca Panów z naszą Linia, tak w dziedzinie przeładunków, jak i magazynowania, da jak najlepsze rezultaty.”

Przytoczone wyżej opinie klientów polskich i zagranicznych są wystarczającym dowodem sukcesu, osiągniętego drogą uspołecznienia prac przeładunkowych i magazynowych w zespole portowym Gdynia — Gdańsk.

Wynalazki racjonalizatorów w „Portorobie”

Pomysły robotników i pracowników umysłowych R.P.P. „Portorob”, zmierzające do racjonalizowania prac przeładunkowych, zaczęły napływać w końcu roku 1948. — Ilość pomysłów, jak również ilość racjonalizatorów wzrasta z miesiąca na miesiąc i pomysły stają się coraz bardziej wartościowe. Założone zostały kluby racjonalizatorów, składające się z robotników i pracowników umysłowych.

Na szczególne podkreślenie zasługują niżej opisane pomysły racjonalizatorów, z których zwłaszcza licznik — automat mógłby znaleźć znacznie szersze zastosowanie.

Przyrząd ten służy do zastąpienia wzrokowo-mysłowego liczenia ilości sztuk przez liczenie mechaniczne. Pracuje na zasadzie dotyku z minimalnym wysiłkiem fizycznym. Ma za zadanie:

- 1) zapobiec pomyłkom przy pracach kontrolnych, wykonywanych przez naszych rzeczoznawców (liczmenów) portowych,
- 2) ułatwić liczenie magazynierom przy ustalaniu stanu faktycznego w magazynie.

Sposób pracy przyrządu: w momencie dotknięcia sztuki towaru pozostawia na niej znak (okrągła plama tuszowa plus sygnał słuchowy — uderzenie dzwienki dzwonkowej).

Przyrząd składa się z części stałej, obejmującej chwyt, w którym znajduje się pompka do nabierania tuszu i na którym umocowany jest licznik, oraz z osi ruchomej, wsuwającej się w część stałą przyrządu w chwili wyciskania znaku na towarze. Na końcu tej osi znajduje się cylinder z jednej strony otwarty, na którego dnie mieści się dany znak, który przy oparciu cylindra otworem o towar i naciśnięciu wysuwa się z cylindra i znaczy towar. Gdy nacisk na cylinder ustaje, znak zostaje cofnięty, licznik rejestruje kolejność i słyszymy sygnał. Dany przedmiot został policzony i naznaczony. — Przy normalnej pracy nie ma możliwości, aby towar (przedmiot) nie został policzony a naznaczony, lub odwrotnie. Przyrząd jest nieskomplikowany i prosty w użyciu, nie wymaga uprzedniego szkolenia personelu.

Waga dźwigowa — ma służyć do kontroli ilości towaru, zaczerpywanej każdorazowo przez chwytak dźwigu portalowego. Zbudowany na zasadzie dynamometru z zasadniczym błędem 32 kg na 7 ton. — Umieszczony będzie w kabinie dźwigu ze skalą przenośną z najmniejszą podziałką do 10 kg.

Zastosowanie znajduje przy rozładunku towarów sypkich przy użyciu dźwigów portalowych bez zasobnika. Przy dotychczasowym sposobie wagony zostają prze- lub niedoładowane. Regulacja odbywa się na wadze kolejowej. Rozbieżność jest dość duża, co wpływa ujemnie na szybkość obiegu wagonów. Zastosowanie wagi pozwoli na zredukowanie większości kosztów, związanych z regulacją naładunku (robocizna, ewentualne przestoje wagonów).

Zmniejszy to zużycie urządzeń wagowych i przyspieszy obiegowość wagonów. Urządzenie to nie obciąża konstrukcji i silników dźwigu. Składa się z dynamometru (z pracą na ściskanie), dźwigni umieszczonej prostopadle do obiegu lin ciągnących, z dwóch rolek, (na których oparte są liny ciągnące), osadzonych ruchomo na prowadnicy. Załamanie lin przy obciążeniu równa się 10, bez obciążenia 50.

Proste w użyciu i nieskomplikowane w konstrukcji.

Zasobniki. Urządzenie to służy do bezpośredniego rozładunku fosforytów i pyritów chwytakami ze statku do wagonów krytych. Jest to urządzenie o kształcie lejka, o średnicy górnej 2 m, dolnej 70 cm, o pojemności 3 m³, z kierunkiem zsypu w drzwi wagonu.

Zarzucając dawny sposób ładowania tak zw. kibla mi, uzyskujemy szybszy rozładunek statku (pojemność kibla 1 m³, chwytaka 2,5 m³).

Zasobnik podnosi wydatnie szybkość rozładunku, albowiem odpada całkowicie procedura rozmontowania dotychczas stosowanych pochylni. Bezpieczeństwo pracy zostaje również poważnie zwiększone. Przy jednoczesnym stosowaniu wyżej opisanej wagi dźwigowej, zostaną wyeliminowane w dużej mierze koszty egalizacji i zwiększy się poważnie częstotliwość obrotu wagonów krytych. — Niezależnie od tego zmniejszy się rozkurz i rozsyp towaru przy rozładunku.

J.M.

NOTATKI

Organizacja służby przewozowo-spedycyjnej w ZSRR

W myśl art. 7 ustawy kolejowej w ZSRR kolejom przysługuje prawo organizowania dostawy przesyłek i bagażu do składu odbiorcy. W związku z tym dla dokonywania czynności przewozowo-spedycyjnych mogą być otwierane biura spedycyjne.

Biura przewozowo-spedycyjne tworzą organizację p.n. „Zjednoczenie Biur Przewozowo-Spedycyjnych“, która podlega Głównemu Zarządowi Służby Przewozowej i Handlowej Ministerstwa Komunikacji. Zjednoczenie Biur Przewozowo-Spedycyjnych stanowi odrębną osobę prawną, posiada samodzielny budżet i rachunkowość oraz prawo posługiwania się pieczęcią państwową z oznaczeniem jego nazwy.

Zadaniem Zjednoczenia jest:

- a) załatwianie czynności przewozowo-spedycyjnych na stacjach kolejowych, w portach, na przystankach, w miastach, na budowach i w fabrykach;
- b) dostawa towarów od składu nadawcy i do składu odbiorcy;
- c) organizowanie i kierowanie przewozami przy użyciu kontenerów;
- d) grupowanie przesyłek drobnych na składach, celem przewozu ich w wagonach zbiorczych kursowych; awizowanie towarów dla wykorzystania nieobciążonych kierunków;
- e) organizowanie prac na i wyładunkowych, wykonywanych przez tworzone przedsiębiorstwa przewozowo-spedycyjne z uwzględnieniem mechanizacji tych prac;
- f) wywóz i dowóz towarów do stacji kolejowej;
- g) przewóz towarów samochodami w drodze na dużych węzłach i towarów wycofanych z kolei żelaznych z powodu krótkiej trasy przewozu kolejowego;
- h) wykonywanie czynności przewozowo-spedycyjnych przy towarach zagranicznego obrotu handlowego;
- i) przechowywanie towarów na składach;
- j) wykonywanie innych czynności przewozowo-spedycyjnych.

W związku z powyższymi zadaniami do Zjednoczenia należą:

- a) uruchomienie w ustalonym trybie węzłowych (zbiorczych), drogowych i lokalnych biur przewozowo-spedycyjnych na prawach punktów taryfowych dla nadania i przybycia przesyłek bagażowych i towarowych wszystkich szybkości, biur na i wyładunkowych, punktów kontenerowych i innych przedsiębiorstw;

- b) badanie i zatwierdzanie planów produkcyjnych i finansowych kwartalnych i rocznych, bilansów i rachunkowości;
- c) sporządzanie planów kapitalnego budownictwa i rozdzielanie między podległe organizacje środków przyznawanych na kapitalne budownictwo;
- d) zawieranie umów w przedmiocie wykonywania czynności przewozowo-spedycyjnych i prac na i wyładunkowych;
- e) instruowanie podległych biur w zakresie ich działalności;
- f) rozpracowywanie technologicznych procesów i technicznych norm pracy biur przewozowo-spedycyjnych na i wyładunkowych;
- g) rozpracowywanie zagadnień pracy i płacy robotników, zatrudnionych w biurach przewozowo-spedycyjnych oraz na i wyładunkowych;
- h) współdziałanie z Ministerstwem Komunikacji w zakresie szkolenia kadr dla potrzeb służby przewozowo-spedycyjnej oraz na i wyładunkowej;
- i) rozpracowywanie zagadnienia racjonalizacji czynności przewozowo-spedycyjnych oraz na i wyładunkowych.

Na czele Zjednoczenia stoi zastępca naczelnika Głównego Zarządu Służby Przewozowej i Handlowej Ministerstwa Komunikacji. Naczelnik Zjednoczenia jest mianowany przez ministra komunikacji względnie jego zastępcę, a głównego buchaltera mianuje naczelnik Głównego Zarządu Służby Przewozowej i Handlowej.

Naczelnik Zjednoczenia posiada szerokie uprawnienia administracyjne i finansowe. Ponosi on też odpowiedzialność za organizację i kierownictwo całości przewozowo-spedycyjnej oraz na i wyładunkowej pracy biur w transporcie kolejowym.

Zjednoczenie ma przyznany określony podstawowy fundusz, a ponadto obraca innymi funduszami zgodnie z obowiązującym ustawodawstwem i zarządzeniami Ministerstwa Komunikacji.

Zjednoczenie przedkłada całą sprawozdawczość z wykonanych prac do Głównego Zarządu Służby Przewozowej i Handlowej. Rachunkowość i bilanse podlegają zwierzchniemu nadzorowi Głównej Buchalterii Ministerstwa Komunikacji.

Likwidacja Zjednoczenia może nastąpić na zarządzenie Ministerstwa Komunikacji, wydanego na podstawie decyzji Rządu.

F. ŚWIDERSKI
(Warszawa)

Żegluga śródlądowa i spław

(Autor: Z. Grzegorzewski)

Ostatnio ukazała się nakładem Gospodarczego Instytutu Wydawniczego książka pt. „Żegluga śródlądowa i spław“, opracowana przez Ziemowita Grzegorzewskiego. Książka ta zawiera zbiór przepisów, dotyczących handlowego prawa rzeczności i stanowi niezmienne cenną pozycję w zakresie polskiej literatury, omawiającej zagadnienia żegluga śródlądowej. Pozycja ta jest tym cenniejsza, że do chwili obecnej nie ma jeszcze jednolitego ustawodawstwa na tym odcinku. I tak, jeżeli na terenach b. Królestwa Kongresowego obowiązują przepisy Polskiego Kodeksu Handlowego, to na terenie województw pomorskiego, poznańskiego, wrocławskiego, szczecińskiego, gdańskiego, olsztyńskiego oraz części woj. śląsko-dąbrowskiego obowiązują nadal dwie ustawy z 1895 r. Pragnę udośćnić wszystkim te przepisy autor zadał sobie trud przetłumaczenia powyższych ustaw na język polski. (Jest to pierwsze tłumaczenie).

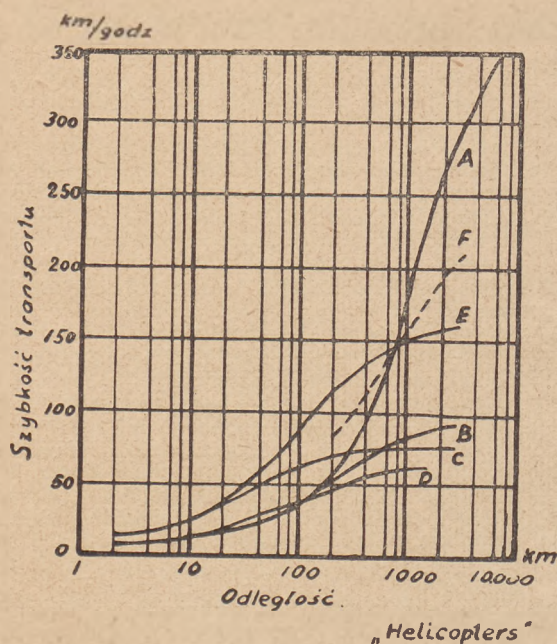
„Żegluga śródlądowa i spław“ zawiera ustawę z 15. VI. 1895 r. o stosunkach prywatno-prawnych w żegludzie śródlądowej, ustawę (Rzeszy) z 17. V. 1899 r. o sądownictwie niespornym, wyciąg z Kodeksu Handlowego, dotyczący przewozu, przepisy wprowadzające Kodeks Handlowy, ogólne warunki ubezpieczenia na śródlądowych drogach wodnych, ustawę z 15. VI. 1895 r. o stosunkach prywatno-prawnych, wynikających ze spławu, ustawę z 9. III. 1949 r. o zakładaniu rejestrów dla statków żegluga śródlądowej, których rejestry zaginęły, lub uległy zniszczeniu oraz rozporządzenie Min. Komunikacji z 1. III. 1949 r. o opłatach za specjalne świadczenia na śródlądowych wodach publicznych.

Książkę tę należy polecić każdemu pracownikowi przedsiębiorstw żegluga śródlądowej oraz interesantom tej żegluga, jako książkę, będącą zbiorem wszystkich przepisów prawnych, obowiązujących w zakresie żegluga śródlądowej.

(JKP)

INŻ. K. SURDYKOWSKI (Warszawa)

Szybkość transportu osobowego dziś i w przyszłości



- A — Samolot pasażerski
B — Kolej
C — Samochody prywatne i taksówki
D — Autobus
E — Helikopter
F — Prywatny lekki samolot

W transporcie osobowym, jak również w towarowym, podstawowym elementem przy wyborze środka lokomocji jest szybkość średnia, którą rozwija dany środek. Wpływa ona bezpośrednio na czas przejazdu oraz na ilość załatwionych spraw w określonym czasie i terenie. Należy pamiętać przy wyborze środka transportu, iż operujemy dwoma zasadniczymi pojęciami szybkości dla danego środka; pierwsza — to szybkość średnia (szybkość maksymalna plus minimalna dzielone przez dwa); druga — to szybkość handlowa (w której uwzględniamy przystanki, dojazdy i inne okoliczności ściśle związane z danym środkiem lokomocji). Wykres podany ilustruje krzywe szybkości handlowych transportu.

Krzywa B — Kolej.

Najbardziej rozpowszechnionym środkiem lokomocji i dostępnym dla przeciętnego obywatela w Europie jest kolej, w Ameryce zaś podróż tego rodzaju należy do luksusu, na który nie każdy może sobie pozwolić. W transporcie kolejowym odróżniamy dwa rodzaje pociągów: dalekobieżne i podmiejskie (do 100 km).

Pociągi dalekobieżne zatrzymują się w zasadzie w większych ośrodkach, z których pociągami podmiejskimi, lub innymi środkami komunikacji lokalnej dostajemy się do punktu docelowego.

Maksymalna szybkość kolei dalekobieżnej wynosi około 140 km na godzinę, podmiejskiej nie przekracza nigdy 90 km. Przyjrzyjmy się dokładnie krzywej szybkości handlowej. Na odcinkach małych jest ona najmniejsza. Wpływają na to przystanki i mały zryw pociągów. W czasach obecnych nie widzimy sposobu radykalnego podniesienia tej krzywej. Nieznaczny efekt otrzymujemy przez wprowadzenie pociągów elektrycznych, które posiadają znacznie łatwiejszy rozruch.

Krzywa D — Autobus.

W transporcie autobusowym mamy stosunkowo najmniejsze straty czasu na czynności uboczne. Najwłaściwsze wykorzystanie autobusów jest na odcinkach od 10 do 100 km — wyprowadzają one koleje. Krzywa układa się powyżej kolei, następnie słabo się wznosi przy

dalszych odcinkach i utrzymuje się poniżej krzywej kolei.

Krzywa A — Samolot transportowy.

Podróż samolotem jest korzystna dopiero na odległościach dużych i bardzo dużych. Powyżej 100 km krzywa wznosi się bardzo ostro. Na odcinkach małych (do 100 km) dojazd do lotniska i dojazd do miasta wpływają bardzo ujemnie na szybkość transportu do tego stopnia, iż duże szybkości samolotu schodzą na wykreślenie do szybkości handlowej równej pociągom i autobusom.

Krzywa E — Helikopter.

W przyszłości najlepiej rozwiążą problem helikoptery, które mogą startować i lądować z małych lotnisk prawie pionowo w górę. Lotniska mogą być porzucane po całym kraju. Helikoptery będą przerzucały pasażerów do miejsc docelowych, lub na lotniska, skąd samoloty transportowe dowiozą podróżnych do miejsca przeznaczenia. Krzywa helikoptera, jak widzimy, jest najkorzystniejsza.

Krzywa F — Samolot prywatny, lub taksówka.

Do dalszej jeszcze przyszłości należy transport samolotem małym osobowym, prywatnym lub wynajętym. Krzywa b. korzystna.

Krzywa C — Samochód indywidualny osobowy.

Średnia szybkość około 70 km na godzinę; można ją podnieść stosunkowo łatwo przez budowę pierwszorzędných dróg, któreby przebiegały, omijając osiedla. Jak widzimy krzywa ta jest najkorzystniejsza na odcinkach do 150 km.

W czasach dzisiejszych samochód odgrywa wielką rolę w życiu gospodarczym kraju. Staje się podstawowym narzędziem pracy zawodowej i społecznej. Upraszczając życie i umożliwia przyspieszenie tempa pracy.

Nowe książki

Nakładem Wydawnictw Technicznych Ministerstwa Komunikacji wydano dwie książki: mgr. Zbigniewa Miki — „Roszczenia przy przewozie towarów koleją” i Władysława Gaya i dra Teofila Bissagi — „Podręcznik do nauki przepisów o odprawie i przewozie przesyłek towarowych”.

Obie książki omawiają zagadnienia związane z przewozem towarów koleją. Ujęcie tematu jest potraktowane przez autorów różnie i dlatego porównanie obu książek daje wyczerpujące i fachowe naświetlenie tego problemu, zarówno pod względem formalnym, w oparciu o odnośne ustawy i przepisy, jak również od strony codziennej praktyki, co do zakresu i sposobu stosowania i przestrzegania obowiązujących postanowień, przez strony biorące udział w przewozie.

Książka „Roszczenia przy przewozie towarów koleją”, tak jak określił w przedmowie Podsekretarz Stanu Ministerstwa Komunikacji ob. mgr. Józef Ceglecki, jest pierwszą pracą w polskiej literaturze prawniczej z dziedziny kolejowego prawa przewozowego. Układ i treść książki posiada charakter zwyczajowej systematyki części prawa przewozowego, dotyczącego roszczeń, wynikających z tytułu przewozu towarów kolejami.

Autorzy w książce p. t. „Podręcznik do nauki przepisów o odprawie i przewozie przesyłek towarowych” wskazują czytelnikom praktykę stosowania zarządzeń kolejowych w takiej wersji, która wskazuje jakie przepisy kolejowe lub postanowienia regulaminowe mogą mieć zastosowanie w ściśle określonych przypadkach. Z tego względu bliższe omawianie tej książki wydaje się zbędne. Zainteresowani w przewozach przesyłek towarowych na kolejach znajdą w tej książce właściwą odpowiedź na pytanie, jakich należy dopełnić formalności przy odprawie i przewozie przesyłek towarowych, by zadość uczynić obowiązującym przepisom kolejowym. (Sz.)

ŻEGLUGA, PORTY I SPEDYCJA

EDWARD OBERTYŃSKI (Gdynia)

Polska, jako makler państw demokracji ludowej

Rola maklera okrętowego polega na pośrednictwie handlowym w dziedzinie transportu morskiego. Jest on ogniwem, które łączy towar ze statkiem. Zazwyczaj załadowca, posiadający towar na wywóz, nie orientuje się w możliwości transportu morskiego, szuka pomocy pośrednika, jakim jest makler, występujący również w podobnej roli w stosunku do armatora, posiadającego wolny tonaż statku.

W ustroju kapitalistycznym rola maklera prywatnego ogranicza się wyłącznie do działalności, obliczonej na zysk osobisty. Przejście do gospodarki socjalistycznej, opartej na zasadach planowania w skali państwowej, stawia przed maklerstwem inne zadania. Maklerstwo państwowe reprezentuje już nie jednostkowy odcinek pracy, obliczony na zysk bezpośredni, ale ma ono na widoku całokształt państwowego planu gospodarczego. Makler, idąc po linii interesu gospodarki państwowej, będzie dążył przy frachtowaniu statku do osiągnięcia najniższej stawki, aby nie obciążyć towaru — pomimo, że prowizja, jaką osiąga, będzie mniejsza; daje to w ogólnym efekcie gospodarczym szerszy wynik. Podobnie przy frachtowaniu własnego statku makler będzie dążył do możliwie najwyższych stawek, ze względów ogólnogospodarczych.

W oparciu o gospodarkę planową maklerstwo uzyskuje znaczenie na terenie szerszym, niż własny kraj, tam zwłaszcza, gdzie porozumienia międzypaństwowe krajów o wspólnych tendencjach polityczno - gospodarczych znajdują płaszczyznę współpracy.

Teren pracy maklera okrętowego jest zasadniczo jedynie wąskim wycinkiem wykonawczym ogólnych planów gospodarczych. Makler ani nie ma bezpośrednio wpływu na kształtowanie się polityki wymiany towarowej drogą morską, ani nie może oddziaływać na przebieg jej realizacji. Jego odcinek pracy uzależniony jest od postanowień traktatowych, czy kontraktów handlu morskiego. Ale z drugiej strony, znajdując się w newralgicznym punkcie stykowym, makler przez swą możliwość obserwowania i analizy może w znacznym stopniu przyczyniać się do ułatwienia wykonania planów gospodarczych. Jego ruchliwości i zdolności analizy towar może zawdzięczać uzyskanie dogodnych podstaw frachtowych, jego starania mogą zjednać dla towaru dogodniejsze możliwości transportowe.

Makler, choć na wąskim tylko odcinku, odgrywa dużą rolę w kształtowaniu się handlu morskiego.

Ten wąski teren pracy maklera na tle gospodarczej współpracy państw Demokracji Ludowej nabiera specjalnego znaczenia. Współpraca ta nie jest nastawiona na wyzysk wzajemny, czy wykorzystywanie słabszego, jak to ma miejsce w państwach, objętych planem Marshalla, ale celem ich jest wzajemna pomoc i uzupełnianie się gospodarcze.

Na tym tle wyłania się właśnie stanowisko Polski, jako państwa, mogącego odegrać rolę pośrednika maklerskiego w stosunku do innych państw Demokracji Ludowej.

Położenie geograficzne i szeroki dostęp do morza predystynują nas zgóry do roli pośrednika w handlu i w transporcie morskim.

W stosunku do Państw Demokracji Ludowej Europy Środkowej, leżących w zapleczu Polski, możemy odgrywać rolę pośrednika przy ich wyjściu na morze. Jakkolwiek w zasięgu zaplecza polskiego znajdują się dwa państwa posiadające dostęp do morza (Rumunia, Bułgaria), to jednak ze względu na charakter Morza Czarnego, jako zamkniętego morza ubocznego, bez powiązania go szlakami wymiany żeglugowej, nie wyrobiły one w sobie charakteru państw morskich. Większość państw Europy Środkowej w ustroju kapitalistycznym, w okresie przedwojennym, była państwami zacofanymi gospodarczo, nie uświadamiającymi sobie w pełni korzyści z rozwoju handlu morskiego i swej roli w tym handlu. A jeżeli nawet to uświadomienie było rozbudzone, jak w Czechosłowacji, to jednak kapitalistyczna pogoń za doraźnym zyskiem powodowała, że kraj ten, szukając oparcia w obcych portach, poddawał się kontroli i zależności ze strony handlu obcego, zamiast szukać własnych dróg niezależnej ekspansji handlowej.

I tu przed polskim maklerstwem okrętowym stoją poważne zadania i otwierają się wielkie możliwości. Na swym odcinku pracy gospodarczej, realizując w ramach planowej polityki wymiany handlową, makler polski, który dysponuje własnym dostępem do otwartego morza, wyczuwa sytuację transportu morskiego i styka się bezpośrednio z jego przejawami. Makler polski wyczuwa bezpośrednio możliwości, jakie współpraca Państw Demokracji Ludowej stwarza na odcinku morskim i on właśnie najbardziej jest powołany do przebudowy psychiki ludzi, nie rozumiejących zagadnień morskich i konieczności współpracy międzypaństwowej na tym odcinku.

Konkurencja innych portów.

Elementy pracy maklera są dość rozmaite, jednakże na terenie współpracy międzynarodowej ograniczają się one do:

- 1) frachtowania towarów masowych,
- 2) liniowego przewozu drobnicy.

Te dwa momenty pracy maklerskiej przewijają się w pracy wszystkich portów, opierających swoje plany pracy na akwizycji z terenu ich zaplecza.

Europa Środkowa, obejmująca Państwa Demokracji Ludowej, tworzy duży kompleks o znacznym zasięgu gospodarczym. Tendencje penetracyjne handlu zagranicznego na ten teren nie są rzeczą nową i nie z jednego tylko kierunku wychodzą. Apetyty państw Europy Zachodniej, Niemiec i Włoch nabierały już w okresie mię-

dzwojennym dużego nasilenia, przy którym starania Gdyni o zdobycie tego zaplecza były słabe w porównaniu do siły techniczno-finansowej takich kolosów handlu morskiego, jak Rotterdam, Hamburg, czy Triest.

Basen Morza Czarnego pomimo, że operuje takim atutem, jak ujście Dunaju, nie potrafi zaważyć silniej na obrocie morskim Europy Środkowej.

Basen Adriatycki dysponuje dwoma portami: Triest i Rieka. Opierając się na istnieniu monarchii austro-węgierskiej, Triest rozbudował silnie swój port i obroty, co pozwoliło mu ściągnąć znaczną ilość linii regularnych (pomimo, że sam znajduje się na uboczu zasadniczych szlaków morskich), a nawet stworzyć własne (Lloyd Triestino); z drugiej strony pozwoliło mu sięgnąć po towary czzechosłowackie i węgierskie. Przekształcony obecnie na Wolne Miasto, Triest stara się nadal o zapewnienie tranzytu. Jednak obroty portu wykazują zasadnicze zmiany. Od początku 1948 wzrasta silnie eksport austriacki, który osiąga 25% całych obrotów portu, a eksport czeski spada z 90% w 1947 r. na 70%. Również w imporcie wzrasta pozycja Austrii na 35%, przy spadku Czechosłowacji na 60%. Powodem tego jest znaczny wzrost intensyfikacji obrotów angielskiej i amerykańskiej strefy okupacyjnej przez ten port.

Z portów basenu Morza Północnego jedynie Hamburg powiększył silnie swoją akwizycję tranzytu, którego nasilenie osiąga w 1937 r. 60% całkowitych obrotów portu. Pracę swoją opiera Hamburg na silnym rozwinięciu linii regularnych oraz na finansowym wiązaniu obrotów tranzytowych z portem (finansowanie eksportu). W konsekwencji dużych zniszczeń wojennych obroty tranzytowe Hamburga zmniejszyły się w r. 1948 do około 60% w stosunku do 1937 r.

Jednakże, pomimo tych zmian, dzięki staraniom akwizycyjnym, obroty Czechosłowacji przez Hamburg są bardzo znaczne i opierają się przede wszystkim na wysoko wartościowej drobnicy.

Basen Atlantycki skupia trzy porty, z których dwa opierają swój rozwój na zorganizowaniu tranzytu i pośrednictwa przeładunków morskich. Rotterdam ma bardziej zaakcentowany charakter portu przeładunkowego, gdyż jego obroty tranzytowe obejmują 75% ogólnych obrotów portu, podczas, gdy w Antwerpii 41%, a w Amsterdamie 32%. Praca tych portów opiera się na silnej rozbudowie linii regularnych (Rotterdam 148 linii, Antwerpia 171) oraz na doskonałej organizacji technicznej i finansowej portu.

Stanowisko portów polskich.

Jak na tle tych starań obcych portów o opanowanie zaplecza Europy Środkowej wyglądała praca polskiego maklerstwa?

W początkach pracy port Gdynia nie posiadał dość silnych atutów organizacyjnych, aby wytworzyć atmosferę sprzyjającą ściągnięciu tranzytu środkowo-europejskiego. Nie przyczyniała się też do tego polityka sanacyjna, nie rozumiejąca korzyści zbliżenia gospodarczego z Czechosłowacją.

Jednakże pomimo tych nieprzyjaznych warunków, porty Polskiego Obszaru Celnego zaczynają wykazywać obroty tranzytowe. Pierwsze transporty czeskiego tranzytu już w 1928—9 r. osiągnęły 425.100 ton. Główną rolę w tranzycie odgrywają obroty Czechosłowacji, podczas, gdy Rumunia i Węgry uczestniczą w nim w małym procencie, a Bułgaria wogóle nie korzysta z naszych portów.

Sanacyjne czynniki gospodarcze nie starały się nawet zrozumieć roli, jaką polskie porty i polskie maklerstwo mogłyby odegrać w pośrednictwie morskim w stosunku do państw Europy Środkowej, a przede wszystkim Czechosłowacji. Przejawy tego widzimy w braku poparcia dążeń o potaniecie transportu kolejowego. Wojna celna, jaką Polska prowadziła z Niemcami, doprowadziła do tego, że taryfy tranzytowe niemieckie zostają niewspółmiernie obniżone. Dość wspomnieć, że przesłanie 100 kg. cukru od granicy polskiej (st. Kaczory) do Szczecina kosztowało 0,81 zł. (zboże 0,79 zł.) podczas, gdy ta sama odległość w transporcie polskim do Gdyni kosztowała zł. 2.67 (zboże 1,94 zł.). Sytuacji nie uratowały nawet stosowane później taryfy specjalne-portowe. Tendencje współpracy gospodarczej nie znajdują również wyrazu w pracy firm maklerskich, które będąc w ręku prywatnych kapitałistów, nastawione były na doraźny zysk i nie potrafiły wyjść poza jego ramy. Maklerstwo polskie patrzyło beczynnienie na starania portów konkurencyjnych w dziale frachtowania tonażu dla transportów czeskich. O wiele więcej zrozumienia wykazało maklerstwo polskie w dziedzinie linii regularnych, starając się o częstotliwość połączeń (przed wojną 53 linie) oraz o uznanie Gdyni-Gdańska za porty zasadnicze.

Toteż nic dziwnego, że w tych warunkach i wobec braku zachęty ze strony polskiej tranzyt Europy Środkowej znacznie silniej korzysta z pracy portów niemieckich i włoskich.

Obroty tranzytowe Państw Europy Środkowej przez porty polskie, niemieckie i Triest w 1934 r. (w-g B. Kasprowicz, Kierunki Handlu Zagranicznego Polski).

K r a j	przez P.O.C.	przez porty niemieckie	przez Triest	Obroty zamorskie ogółem
Czechosłowacja	369.292	1.572.320	298.815	2.240.427
Węgry	15.996	52.347	146.043	214.386
Rumunia	56.529	19.842	2.462	78.833
Austria	391	159.437	446.602	606.430
	442.208	1.803.946	893.922	3.140.076

Okres powojenny.

Otwarcie szerokiego dostępu do morza z 3 dużymi portami oraz 13 małymi stworzyło dla nas zupełnie no-

we podstawy gospodarki morskiej. Powstanie państwowych firm maklerskich w Polsce wprowadziło nowy element do tej pracy. Zbyt krótki okres czasu nie pozwolił jeszcze na dokładne poznanie naszych morskich

możliwości, ale już istnieją realne dowody, że poszczególne narody Państw Demokracji Ludowej nabierają zaufania do pracy polskiego maklera i do możliwości korzystnej współpracy morskiej z Polską.

Praca maklerstwa polskiego dla tranzytu Państw Europy Środkowej rozpoczęła się po wojnie w latach 1917—48, a nabrała pełnego rozmachu od lutego 1948 r. Na podstawie obrotów za 2 lata możemy zanalizować charakter tranzytu przez porty polskie.

Klasyfikując obrót towarowy w naszych portach stwierdzić należy, że na pierwszym miejscu utrzymuje się Czechosłowacja, wyrównująca swoje przedwojenne obroty. Tranzyt ten jest nadal wyższy w dziedzinie importu, niż eksportu. Przyczyną tego jest prawie wyłącznie oparcie go o rudę. Tak, jak w 1937 r., gdy przy 1.000.000 ton tranzytu przez Gdynię-Gdańsk 700.000 ton obejmowała ruda, tak samo i obecnie ciąży ona zasadniczo na charakterze importu czeskiego. W obrocie powojennym Szczecina np. suma tranzytu za 1948 r. prawie wyłącznie obejmuje rudę. Na drugim miejscu w imporcie czeskim przez nasze porty znajduje się bawelna.

W eksporcie, który osiąga mniejsze cyfry, pozycję najwyższą stanowią wyroby żelazne.

Jest charakterystyczne, że obroty towarowe Państw Demokracji Ludowej przez porty polskie mają wyraźną tendencję przerzucania na nie tanich wyrobów masowych, głównie rudy, podczas, gdy obroty wysokowartościową drobnicą są lokowane w innych portach.

I tu wyłania się rola Polski, jako maklera, jako tego czynnika, który musi pomóc krajom Demokracji Ludowej przestawić się na wykorzystanie swych bezspornych preferencji morskich.

Cechą zasadniczą gospodarczego porozumienia Państw Demokracji Ludowej winna być wzajemna współpraca celem stworzenia wspólnych warunków rozwojowych. Akwizycja towarów dla portów polskich nie będzie miała w tym wypadku charakteru dochodowego alimentu towarowego, ale będzie miała na celu skierowanie towarów Państw Demokracji Ludowej na naturalne drogi, gdzie ma on pewność wolności obrotu i niezależności gospodarczej. Wyrazem tych dążeń jest polsko-czechosłowacki układ komunikacyjny, przewidujący wprowadzenie specjalnych stawek opłat przeładunkowych i składowych, a nawet wolnego składowania w portach. W tym kierunku idzie stworzenie bazy czeskiej w porcie Szczecina.

Jeśli jeszcze ze strony Państw Demokracji Ludowej nie zawsze jest pełne zrozumienie dla wartości, jaką tego rodzaju wolna współpraca gospodarcza narodów daje na odcinku morskim i jeśli jeszcze nadal gros cennej drobnicy przepływa przez porty obce, to jest naszym obowiązkiem uświadomienie korzyści, jakie Państwa Demokracji Ludowej mogą osiągnąć z tej współpracy. Należy zupełnie wyraźnie postawić sprawę, że jeśli nawet towar tranzytowy znajduje dobre warunki w portach Europy Zachodniej, to nie jest to wynikiem faktu, że porty polskie nie mogą dostarczyć tych samych, lub nawet lepszych.

Tezę tę ilustrują najlepiej następujące przykłady.

1) Porty polskie nie posiadają jeszcze dość silnie rozwiniętej sieci linii regularnych. Powodem tego jest fakt, że towar jedynie polski nie daje takiego alimentu tonażowego, aby móc ściągnąć bardziej częstotliwą obsługę linii. Pozyskanie tranzytu dopomogłoby do rozwoju własnych linii Państw Demokracji Ludowej, lub wolnego, nie kontrolowanego przez porty zachodnie wykorzystania częstotliwych linii w portach polskich.

2) Tranzyt reklamuje, że stawki linii regularnych portów Europy Zachodniej są tańsze. Powyższy fakt oparty jest na charakterze pracy linii regularnych, które ujęte są w pewnych kierunkach w porozumienia, tzw. konferencje. Porozumienia te w układzie swych taryf uznają dwa rodzaje portów: a) port zasadniczy (base port), który obsługiwany jest przez linie regularne bezpośrednio, a w którym znaczna podaż towarowa zapewnia liniom odpowiedni aliment towarowy; b) porty uboczne (range ports), w stosunku do których przy stawce zasadniczej (base rate) stosowany jest dodatek (range addition), uzasadniający przyjęcie towaru z przeładunkiem, lub zawinięcie doraźne do tego portu. Porty Zachodniej Europy i Niemiec są naturalnie, jako leżące na głównych szlakach żeglugowych, portami zasadniczymi i stosują konferencyjne stawki taryfowe. W stosunku do portów polskich konferencje obciążają stawki dodatkiem range. Starania o uznanie Gdyni-Gdańska za port zasadniczy rozpoczęte jeszcze przed wojną, obecnie wzmogły się na siłę, przy czym wielką pomocą byłaby całkowita współpraca z państwami Demokracji Ludowej, ponieważ uznanie za port zasadniczy jest znacznie ułatwione przy dużych obrotach towarowych.

I jeszcze jeden ważny element. Makler polski, jeśli ma dać dobrą usługę, musi być wprowadzony w dane obroty. Zafrachtowanie tonażu, czy zorganizowanie transportu liniowego, nie może mieć miejsca, gdy towar już czeka w porcie. I tu współpraca Państw Demokracji Ludowej powinna ułatwić maklerowi polskiemu zdobycie potrzebnych informacji wcześniej, tak, aby mógł je odpowiednio opracować. Polski makler musi mieć dostęp do towaru. Jeśli te wiadomości są znane zagranicznemu agentowi, jeśli kontroluje on towar jeszcze przed przyjściem do portu, to makler polski musi również mieć możliwość równorzędnego opracowania tego towaru i starania się o wypracowanie tańszego, planowego transportu przez odpowiednio rozpracowane stawki.

Teren pracy maklera jest odcinkiem wykonawczym ogólnej gospodarki. Przez utworzenie Rady Współpracy gospodarczej Państw Demokracji Ludowej został dany wyraz wspólnoty gospodarczej tych państw. Wspólnota ta musi również na odcinku pracy morskiej znaleźć swój praktyczny wyraz.

Tylko zrozumienie prawdziwie demokratycznych podstaw współpracy w obrotach morskich, gdzie wszyscy uczestnicy są wykonawcami wspólnej myśli i tych samych dążeń, może dać maklerstwu polskiemu silne podstawy do realizacji morskich dążeń Państw Demokracji Ludowej. Realizacja tych dążeń wytworzy silne podstawy gospodarcze Europy Środkowej.

Przewóz kolejowo-wodny w ZSRR

W zależności od tego z udziałem jakiej drogi odbywa się przewóz, obowiązują w mieszanej komunikacji ZSRR:

— przepisy ustawy kolejowej — na odcinku przewozu liniami kolejowymi;

— przepisy ustawy o transporcie na wodach wewnętrznych — na odcinku przewozu drogą wodną;

przepisy kodeksu dla żeglugi morskiej handlowej — na odcinku drogi morskiej.

Porządek i warunki prac przewozowo-ekspedycyjnych w punktach zetknięcia się kolei żelaznych z drogami wodnymi ustala się w drodze osobnych umów, zawartych przez zainteresowane resorty, lub ich wykonawcze agendy.

Nadanie przesyłki w komunikacji mieszanej odbywa się za bezpośrednim listem przewozowym. Przyjęta jest ogólna zasada, że za oddzielnym listem przewozowym należy nadawać taką ilość towaru, jaką można pomieścić w dwuosiowym wagonie. Żegluga rzeczna i morska mogą przyjmować towary ładowane zsympem za jednym listem przewozowym na cały statek, lub na całą partię towaru, o ile są one nadawane pod adresem jednego odbiorcy i do jednej stacji przeznaczenia przez jeden i ten sam punkt przeładunkowy. W tych przypadkach linia żegluga obowiązuje jako jedna i ta sama w punkcie przeładunkowym oddzielne listy na każdy wagon, zaznaczając, że ładunek należy do listu przewozowego, wystawionego pierwotnie przy nadaniu w porcie, lub przystani. Wagę ładownych wagonów ustala żegluga.

Koleje żelazne, żegluga rzeczna i morska są obowiązane zapewnić w punktach przeładunkowych w bezpośredniej komunikacji mieszanej dostateczną ilość środków transportowych (wagonów i statków), w ramach miesięcznych planów przewozu.

Po zamknięciu żeglugi wszystkie przesyłki komunikacji mieszanej, przybyłe do przystani i portów celem dalszego przewozu koleją, powinny być wywiezione w okresie 1,5 miesiąca. Termin dostawy tych przesyłek przedłuża się o ten czas.

Aby lepiej można było wykorzystać tonaż w okresie nawigacji i zapewnić żegludze rzecznej i morskiej dostateczną ilość przesyłek, kolej żelazna przechowuje w punktach przeładunkowych, na ulgowych warunkach, towary pod przyszły przewóz. Terminy i warunki przyjęcia takich towarów podaje się w telegramach i ogłoszeniach.

Do przewozu w komunikacji mieszanej kolejowo-wodnej nie dopuszcza się przesyłek, zawierających płyny bez opakowania w cysternach i statkach oraz przesyłek drzewa w tratwach. Również nie dopuszcza się do tego przewozu takich przesyłek, których przewóz drugim środkiem transportu odbywa się na trasie krótszej, niż 10 kilometrów.

Zainteresowane resorty przedstawiają do 1 października każdego roku Ministerstwu Transportu Rzecznego i Morskiego zgłoszenia w zakresie nawigacji, wydzielając przewozy w miesiącach kwietniu i maju.

Ministerstwo Transportu Rzecznego i Morskiego uzgadniając wspólnie z Ministerstwem Komunikacji i zainteresowanymi resortami do dnia 25 października każdego roku rozmiary przewozów w komunikacji mieszanej na okres nawigacji, a następnie do 1 listopada zawiadamia się o tym odpowiednie linie żeglugowe i koleje.

Na dzień 10 miesiąca poprzedzającego miesiąc przewozów planowanych przedstawiają, jak wyżej podano, zainteresowane resorty zgłoszenia miesięczne towarów, przeznaczonych do przewozu w komunikacji mieszanej, według nomenklatury stosowanej przez żeglugę rzeczna i morską oraz ze wskaźnikami linii żeglugowych, przystani, portów i punktów przeładunkowych. Ministerstwo Komunikacji otrzymuje w związku z tym zgłoszenia przewidywanego zapotrzebowania wagonów w ramach miesięcznej komunikacji. Przewóz całej zaplanowanej ilości towarów następuje więc według planów miesięcznych.

Dla przewozu towarów na każdy miesiąc ustala się w miesiacu poprzedzającym miesiąc planowany na podstawie zatwierdzonych zgłoszeń nadawców.

Koleje żelazne oraz linie żeglugi rzecznej i morskiej mogą uzgadniać między sobą również przewozy, przekraczające plan, jeśli zajdą tego rodzaju potrzeby.

Towary łatwo psujące się, ciężkie (powyżej 1 tony), długie (o długości powyżej 3 m, o wysokości powyżej 2,1 m i szerokości 2,6 m) lekkie, zapalne, ładowane zsympem — nadawcy obowiązani są zgłaszać, podając szczególne właściwości odnośnych przewozów, z uwagi na potrzebę uzgodnienia technicznych warunków tych przewozów przez poszczególnych przewoźników.

Terminy rozpoczęcia przyjmowania przesyłek przez żeglugę rzeczna i morską od kolei w punktach przeładunkowych przy otwarciu nawigacji i terminy zaprzestania przyjmowania przesyłek aż do zamknięcia nawigacji podaje do użytku kolei żegluga rzeczna i morska telegraficznie nie później, niż na 20 dni przed ich wprowadzeniem. Ogłasza się je w zbiorze przepisów przewozowych i taryf rzecznej, morskiej i kolejowej transportu.

Przesyłki przyjęte do przewozu przez koleję, przed zawiadomieniem o terminie zaprzestania przyjmowania przesyłek w punktach przeładunkowych i przybyłe na te punkty po ich wprowadzeniu przez żeglugę rzeczna i morską, mogą być przedadresowane przez drogę dokonującą przeładunku niezwłocznie po uzgodnieniu tego z klientami.

Regulamin przeładunków ustanawia się dla każdego punktu przeładunkowego drogą umów między koleją, a żeglugą, najpóźniej do 1 marca.

Podstawianie wagonów przez koleję na punkty przeładunkowe następuje według ustalonego rozkładu pracy.

Roboty przeładunkowe towarów ze statków na wagony i do składów oraz odwrotnie, dokonuje żegluga rzeczna i morska swoimi środkami. Jeśli jednak roboty przeładunkowe mają miejsce w sąsiedztwie stacji kolejowej, dokonuje je kolej żelazna.

Na żądanie strony przyjmującej przesyłki powinny być przeważane przy zdaniu ich na koleję na wodę i odwrotnie. Opłaty za przeważanie wpisuje się do dokumentów przewozowych i pobiera się je od odbiorcy. Przy niektórych cenniejszych towarach ładowanych zsympem, wymienionych w wykazie uzgodnionym przez Ministerstwa: Komunikacji, Transportu Rzecznego i Morskiego, obowiązuje sprawdzanie tary wagonów.

Załadowanie wagonów zgodnie z ustanowionymi normami technicznymi obowiązuje żeglugę rzeczna i morską, jeśli ona te czynności wykonuje. Za prawidłowość załadowania wagonów (ułożenie, skrajnia, umocowanie itp.) odpowiada kolej żelazna.

Przy masowym przeładunku towarów, nadchodzących z kolei na wodę, żegluga rzeczna wspólnie z koleją i nadawcami uzgadniają w punktach przeładunkowych plan podstawiania statków. Plan sporządza się na każdy tydzień na 5 dni naprzód. Odpowiednio do tego i do dziennych norm przeładunków na statki nadawcy nadają potrzebne ilości towarów.

Przy udziale w przewozie mieszanym żeglugi morskiej plany przeładunków sporządza się na każdy miesiąc.

W przypadku, gdy nadawca nie zabezpieczy pełnej normy towarów na odnośny dzień przeładunkowy, żegluga może cofnąć statek, lub też wyprawić go w drogę z rzeczywistą ilością ładunku, uprzedzając o tym na 24 godziny naprzód drogę dokonującą przeładunku. Wówczas przewoźne za drogę wodną oblicza się od rzeczywistej wagi, a różnicę między nią i wagą planowaną oraz karę opłaca nadawca.

O ile przy przeładunku towarów z wody na koleję wymaga się dodatkowego zabezpieczenia ładunku na wagonach, potrzebne do tego szczyty, materiał do związania, nakrycia itp. obowiązany jest przewoźnikom dostarczyć nadawca w punkcie przeładunkowym.

W przeciwnym razie nadawca ponosi pieniężną odpowiedzialność za przestój statku, wagonów i przetrzymanie towarów.

Jeśli nawigacja zostaje zamknięta, gdy przesyłka znajduje się w drodze, w dalszym ciągu przewozi się ją koleją do najbliższego punktu graniczącego z drogą wodną najkrótszą trasą i za dotychczasową taryfą. Za drogę wodną oblicza się przewoźne według rzeczywistej odległości. O ile jednak brak jest bezpośredniego połączenia z koleją, o zatrzymanej przesyłce w miejscu przerwania transportu wodnego donosi się punktowi nadania i przeznaczenia przesyłki, celem zawiadomienia o tym nadawcy i odbiorcy. Właściciel towaru powinien w terminie 10 dni albo przejąć towar, albo zawrzeć umowę o przechowywaniu go, gdy był on przyjeżdżający do przewozu po upływie wyznaczonego w tym zakresie terminu.

Przechowywanie towarów zasadniczo odbywa się bezpłatnie do czasu otwarcia na nowo nawigacji, a następnie przewozi się go według przeznaczenia, o ile od klienta nie nadejdzie żądania wydania towaru w miejscu jego zatrzymania. Dopuszczalne jest żądanie przewiezienia takiego towaru w nowe miejsce przeznaczenia; wówczas taki przewóz odbywa się za nowym dokumentem; a przewoźne z poprzedniej umowy o przewóz oblicza się według rzeczywistej odległości. O wydaniu towaru w punkcie zatrzymania, lub o przewozie go do nowego miejsca przeznaczenia zawiadamia się punkt nadania przeładunku i pierwotny punkt przeznaczenia.

Niezależnie od odpowiedzialności dyscyplinarnej i karnej winnych pracowników, koleje żelazne oraz żegluga rzeczna i morska ponoszą pieniężną odpowiedzialność za niewykonanie miesięcznych planów przewozów wskutek niedostarczenia towarów w ilości przewidzianej, nie podania wagonów pod naładunek, lub przeładunek oraz za odmowę przyjęcia tych wagonów.

Za przetrzymywanie wagonów przy załadunku ponad ustanowiony czas, a także za przetrzymanie ładownych wagonów — Żegluga rzeczna i morska opłaca kolei karę, wynoszącą 2 ruble za każdą godzinę. Taką

samą karę opłaca kolej za opóźnienie podstawienia próżnych, lub ładownych wagonów.

Przypadające do pobrania kary rejestruje się w specjalnym wykazie i reguluje przez centralne organy.

Terminy dostawy przesyłek przewożonych w komunikacji mieszanej oblicza się, łącząc:

a) termin za odcinek przewozu koleją na podstawie przewozów kolejowych;

b) termin za odcinek drogi wodnej na podstawie przepisów ustalających terminy dostawy w transporcie rzeczonym i morskim;

c) termin na przeładunek z kolei na wodę i odwrotnie.

Odpowiedzialność kolei żelaznych i żeglugi rzecznej i morskiej za całość przyjętego do przewozu ładunku określa się na podstawie ustawy kolejowej, ustawy o wewnętrznym transporcie wodnym i kodeksu dla żeglugi morskiej handlowej, zależnie od tego, jaka droga jest winą powstania szkody.

W razie ustalenia winy kilku przewoźników w niewykonaniu dostawy przesyłki, zaspokojenie roszczeń na brak obciąża wszystkich przewoźników, proporcjonalnie do braku stwierdzonego u każdego z nich.

Oplaty za przewóz przesyłek w komunikacji mieszanej uiszczą się gotówką, lub czekami.

Przy przesyłkach nadanych na kolej opłaca się je za odcinek kolejowy na stacji nadania, za odcinek zaś wodny opłaca się je w punkcie przeznaczenia.

Przy przesyłkach nadanych z portów i przystani opłaca się je za odcinek wodny w punkcie nadania, a za odcinek kolejowy na stacji przeznaczenia.

W punkcie nadania pobiera się także opłaty za przeładowanie. Przewoźne za towary masowe (zboża, sól, węgiel, drzewo, cement, rudy i inne) można pobierać w drodze scentralizowanych rozrachunków.

S. F.

KAROL LASZECKI (Warszawa)

Spedytor, jako agent celny

W jednym z poprzednich numerów tego pisma ukazał się artykuł*), podkreślający konieczność ścisłej współpracy polskiego handlu zagranicznego ze spedytorem w płaszczyźnie usprawnienia związanych z tym funkcji finansowania naszego obrotu towarowego z zagranicą.

Na gruncie ewolucyjnych przemian, zmierzających do uporządkowania naszego systemu transportowego, jako całości i nadania mu zaled jednolitego i planowego aparatu obsługi przetrzutu towarów, wylaniają się stale zagadnienia, domagające się sprecyzowania i skryształowania zakresu działalności spedytorskiej. Można bowiem zaryzykować twierdzenie, że pojęcie spedycji może być niemal tak samo rozległe i rozciągliwe, jak pojęcie transportu. Nie chodzi tu nam o taką, czy inną interpretację tego określenia; przesłanką planowania jest jednak konkretne i wyraźne określenie zadań poszczególnych podmiotów gospodarczych.

Spedycja stanowi niewątpliwie ważne ogniwo obsługi towaru, będąc niejako przedłużeniem samego procesu produkcyjnego. Musi być ona w naszych warunkach wolna od wszelkich cech autonomizmu. Spedytor międzynarodowy jest powiernikiem towaru, czuwa nad stworzeniem dlań optymalnych warunków przewozu. Jednocześnie organizuje on przetrzut masy

towarowej, koordynuje i celowo reguluje rozdział i natężenie potoków towarowych w poszczególnych relacjach transportu. Zadanie spedytora winno w tym sensie polegać na stałym konfrontowaniu potrzeb przewozowych towaru ze stojącymi do dyspozycji własnymi i obcymi środkami przewozu.

W tych okolicznościach jednym z warunków dobrej pracy spedytora jest jego elastyczność. Realizacja tego postulatu, pozornie niewymierna, odzwierciadla się jednak pośrednio w cyfrach oszczędności transportowych, oszczędności czasu i środków, zainteresowaniu nowych rynków zbytu sprawnością dostaw, w korzyściach dewizowych, wreszcie w pomyślnym wykonaniu planu obrotów naszego handlu zagranicznego.

Wyda się jednak, że jeżeli nasz aparat spedycji międzynarodowej ma sprostać wymogowi elastyczności, winno się go wyposażać w te wszystkie elementy działania, w to minimum własnych środków operacyjnych, które umożliwi mu normalną pracę w interesie polskiego towaru, celem terminowego i należytego doprowadzenia zaopatrzenia dla rynku wewnętrznego, zapewnienia dobrej opinii polskiego handlu u naszych kontrahentów zagranicą, wzmocnienia naszej pozycji na światowych rynkach przewozu morskiego, lądowego i rzeczno-.

Od stycznia 1950 roku uchwałą KERM całość spedycji międzynarodowej ma zostać powierzona przedsiębiorstwu C. Hartwig. Nadanie tych praw tej instytucji nie rozstrzyga jednak jeszcze o wszystkich elementach tej pracy.

*) St. Płonka — Współpraca spedytora z Centralą Handlu Zagr. i bankiem — T. i S. Nr 3.

Wiadomo, że w zakresie spedycji wchodzi normalnie czynności, związane z odprawą celną. Jeżeli celem ujednolicenia obsługi naszych obrotów z zagranicą ujęto tę obsługę w jeden aparat, należałoby ustalić, komu przypadną obowiązki, związane z odprawą celną towaru. Dotąd bowiem czynności te dublowane są przez dwóch państwowych agentów celnych: Kolejowe Agencje Celne i firmę C. Hartwig.

1. Kolejowe Agencje Celne — „pomocnicze przedsiębiorstwo PKP” — istnieją od roku 1920. Konwencja Międzynarodowa o przewozie towarów kolejami żelaznymi z r. 1924 (art. 15) oraz Regulamin Przewozu Towarów PKP (§15), mówi, że dopóki przesyłka jest w drodze, formalności, wymagane przez władze celne, podatkowe, skarbowe, policyjne, lub inne władze administracyjne, załatwia kolej. Jednakże kolej może bądź sama podjąć się ich załatwienia, bądź też zlecić ich załatwienie na własną odpowiedzialność spedytora.

Działając z ramienia PKP, Agencje Celne PKP dokonują powyższych czynności „z urzędu”. Obok tych funkcji KAC wykonywały i wykonują załatwianie formalności celnych nie tylko z urzędu, lecz także na zlecenie stron, a także podejmują się wszelkich czynności spedycyjnych o charakterze zarobkowym. Jeżeli przed rokiem 1939 na tle licznych prywatnych spedytatorów celnych, wzajemnie ze sobą konkurujących, KAC mogły częściowo spełniać funkcje regulatora usług celnych, to nie mają już one tego charakteru w gospodarce planowej.

2. C. Hartwig jako agent celny — występuje w interesie nie tylko poszczegółnej partii ładunku. Będąc spedytorem monopolistą, może i powinien prowadzić jednocześnie jednolitą politykę spedycyjno-transportową w obrotach z zagranicą.

KAC są instytucją pomocniczą kolei, praca ich opiera się na postanowieniach, wydanych jeszcze w roku 1920, z istoty swej nastawione są one na pracę manipulacyjno - ewidencyjną wobec ładunku. Spedytor państwowy traktuje ładunek od strony handlowej.

Obecnie odprawy celne dokonują KAC przy asyście personelu spedytorskiego. Na danym punkcie granicz-

nym istnieją więc dwa aparaty o identycznych niemal zadaniach, jeżeli chodzi o formalności celne. Nadto spedytory wykonuje przy tym szereg innych czynności, związanych z obrotem handlowym towaru (awizacja, kontrola stanu towaru, odsyłanie dokumentów przewozowych, wystawianie zaświadczeń spedytora dla realizacji akredytywy itd.).

Z punktu widzenia celowości wykorzystania personelu fachowego i całego aparatu obsługi celnej, należałoby wyeliminować jeden z tych elementów — KAC, względnie spedytora — wszędzie tam, gdzie zachodzi dublowanie pracy. Wydaje się, że tam, gdzie obecność spedytora jest niezbędna przy odprawie celnej (w punktach o dużym nasileniu transportów skomplikowanych, wymagających obecności przedstawiciela towaru), należałoby poddać rewizji starą koncepcję Kolejowych Agencji Celnych. W tych punktach czynności KAC mogłyby ulec ograniczeniu do formalności celnych „z urzędu” — przy wykluczeniu czynności na zlecenie stron (KAC w dalszym ciągu oczywiście zawiadywałyby z ramienia PKP magazynami i terenami kolejowo - celnymi, związaną z tym robocizną itd.). Konsekwencją tego rozgraniczenia byłoby więc przyjęcie zasady, że we wszystkich urzędach celnych wewnątrz kraju i w tych urzędach granicznych, gdzie istnieją placówki C. Hartwig, KAC nie pełniłyby funkcji agenta celnego.

Przez usunięcie dublowania czynności przy odprawie celnej uzyskanoby duże oszczędności na odcinku personelu fachowego, nie pozbawiając jednocześnie towaru tej opieki, jaką dać może tylko wykwalifikowana obsługa spedycyjna, nie ograniczającą się do urzędowych czynności charakteru formalnego, a wymagająca elastycznego sprostania różnorodnym wymogom współpracy handlowej z zagranicą.

Pewne dodatkowe obciążenie towaru, związane z obsługą spedycyjną na punktach granicznych, trudno byłoby wykluczyć. Należałoby jednak wybrać między pozornymi oszczędnościami, a gwarancją doraźnie mniej efektywnej, lecz dla naszego obrotu z zagranicą istotnej opieki nad towarem.

UBEZPIECZENIA

M. HUGET (Sopot)

Pojęcia i kategorie w ubezpieczeniu transportów morskich

W poprzednim artykule w dziale „Ubezpieczenia” zapowiedzieliśmy omówienie awarii wspólnej. Wydaje się jednak, że zanim do tego skomplikowanego i ciekawego tematu przejdziemy, należałoby zastanowić się nad zagadnieniem *ryzyka*, jako pojęciem podstawowym dla ubezpieczeń w ogóle, a dla ubezpieczeń transportowych w szczególności.

Ubezpieczenie transportowe jest niewątpliwie tym działem ubezpieczeń, który odznacza się wyjątkowym skomplikowaniem zagadnień, pojęć i interpretacji. Jeżeli zaś będziemy się zajmować ubezpieczeniami morskimi, to złożoność zagadnień dozna jeszcze większego spotęgowania. O ileż łatwiejsze zadanie czeka każdego w innych działach ubezpieczeń, jak np. przy ubezpieczeniach od ognia, kradzieży, gradobicia, przy ubezpieczeniach życiowych etc.!

Dlaczego tak właśnie się ułożyło i to pomimo niewątpliwego, zda się, faktu, że ubezpieczenie transportowe —

choćby tylko w formie i w ramach instytucji awarii wspólnej — jest najstarszym działem ubezpieczeń i dysponuje najdłuższą tradycją i najbogatszym materiałem interpretacyjnym? Przyczyna tego leży w pierwszym rzędzie — (abstrahując od wszelkich innych aspektów, jak elementu przestrzeni, czasu, natury środków transportowych, sposobu transportu, złożonego charakteru wszelkich manipulacji transportowych) — w różnorodności wypadków, na jakie narażony jest ładunek w czasie transportu, a w szczególności w czasie transportu morskiego. Wypadki takie nauczyliśmy się, w pewnej mierze może i niesłusznie, nazywać *ryzykiem*. Dlaczego niesłusznie? Dlatego, że niejednokrotnie to samo określenie „ryzyko” używane bywa również dla określenia natury, względnie charakteru szkody, jaką poniósł dany transport. I tak np. potrafimy powiedzieć w jednym zdaniu: „ryzyko holowania” lub „ryzyko przeładunku”, a także „ryzyko pogięcia” lub

„ryzyko lodu“. Różnica pomiędzy tymi pojęciami jest bardzo istotna. W pierwszym przypadku używamy pojęcia „ryzyka“ na określenie pewnej kategorii wypadków, które mogą się zdarzyć w pewnych określonych warunkach, a więc np. w czasie holowania statku, względnie barki w obrębie portu znanego ze swoich niewygodnych basenów, kanałów, śluz etc., a z którymi np. o wiele rzadziej można się liczyć w innych warunkach, jak np. w czasie żeglugi na wodach pełnego morza. Mówimy także o „ryzykach morza“, lub „ryzykach morskich“, mając na myśli wypadki, na jakie narażony, względnie wystawiony jest transport znajdujący się pod—czy też na pokładzie statku, odbywającego podróż morską. Jest przy tym rzeczą charakterystyczną, że mówiąc o transportach morskich, używamy właśnie jak najogólniejszych wyrażen, co wpływa z niczego innego, jak tylko z obawy nieujęcia pewnych wypadków, które się do tej kategorii zaliczają, a które moglibyśmy niesłusznie pominąć. Inaczej jest w warunkach lądowych. Mówiąc o „ryzykach transportu kolejowego“, mówimy o nich w formie konkretnej, a więc o „ryzyku katastrofy kolejowej i wypadków żywiołowych“ z dodaniem, w razie potrzeby, „ryzyka kradzieży całych coli“ i ewtl. „ryzyka kradzieży częściowej“. Gdybyśmy w ten sam sposób chcieli mówić o ryzykach morskich, prawdopodobnie nie doszlibyśmy nigdy do porozumienia, gdyż wyliczanie pokrytych, względnie wyłączonych wypadków zajęłoby nam zbyt dużo czasu, a nawet żaden z nas, choćby tylko z uwagi na zawodność pamięci, nie byłby nigdy w stanie należycie wymienić wszystkich kategorii wypadków, które by podpadały pod pojęcie „ryzyka morskiego“.

Drugim znaczeniem pojęcia „ryzyka“, które mamy na myśli, używając tego wyrażenia, jest — jak wspomnieliśmy wyżej—c h a r a k t e r s z k o d y i wtedy mówimy o „ryzyku ognia“, samozepsucia, zgnicia, zaparzenia, zamoczenia, wyrzucenia za burtę, zmycia z pokładu, awarii wspólnej, o ryzyku wojny, min, lodu, kolizji z przedmiotami stałymi lub pływającymi etc.

To zidentyfikowanie tych dwóch w zasadzie różnych pojęć spowodowane zostało prawdopodobnie wieczną tendencją do zbytnej symplifikacji, która jest tak często zjawiskiem niepożądanym, a do ubezpieczeń transportowych, mam wrażenie, przedostało się raczej od innych działów ubezpieczeń, dla których różnica nie jest tak istotna. W ubezpieczeniu od ognia mamy do czynienia jedynie z ryzykiem ognia, tak, że dla ujęcia samego charakteru szkody w zasadzie nie potrzeba żadnego specjalnego określenia. Toteż nie mówimy o ubezpieczeniu od „ryzyka“ ognia, tylko o „ubezpieczeniu od ognia“, a pojęcie ryzyka rezerwujemy jedynie dla przyczyn powstania ognia, a więc dla wypadków, konsekwencji w których powstał ogień.

W ubezpieczeniu transportowym odnajdujemy tylko jedną analogię z tym stanem rzeczy i to wtedy, gdy mówimy o „ubezpieczeniu od straty całkowitej“. Wtedy na ogół nie używamy słowa „ryzyko“ i rzadko spotykamy się z określeniem „ubezpieczenie od ryzyka straty całkowitej“. Wyjaśnienie tego leży po prostu w fakcie, że przy ubezpieczeniu od straty całkowitej również charakter szkody nie wymaga różniczkowania, a ryzyko w takim wypadku jest jedno, chociaż i wtedy nawet — w ubezpieczeniu transportowym — mówimy również o stracie całkowitej „absolutnej“, „relatywnej“, albo „konstrukcyjnej“, lub nawet „umownej“, względnie „kompromisowej“. We wszystkich innych

przypadkach, gdy chcemy mówić o charakterze, względnie o naturze szkody, grożącej danemu towarowi, zawsze mówimy o „ryzykach“, jako poszczególnych kategoriach szkód, względnie strat.

Jest jeszcze trzecie, popularne pojęcie „ryzyka“, jako „szansy“ w znaczeniu oderwanym.

Dlatego dłużej zatrzymaliśmy się nad tym raczej teoretycznym zagadnieniem? Przyczyną tego, jak już wzmiankowaliśmy, jest chęć przyczynienia się do usunięcia nieporozumień, jakie często na tym tle powstają pomiędzy fachowcem ubezpieczeniowym, a laikiem. Dla zilustrowania rodzaju tych nieporozumień pozwolę sobie przytoczyć następujący praktyczny przykład.

Zgłoszony został do ubezpieczenia transport skór, przy czym ubezpieczenie zostało zawarte na standardowych warunkach od tzw. „pełnych ryzyk morskich“, tj. z włączeniem szkód własnych (wg. angielskiej nomenklatury „with average“). Do warunków tych nie włączono *expressis verbis* ryzyka zgnicia. Transport nadszedł w stanie uszkodzonym i wykazał 10 proc. skór zgniłych. Zakład ubezpieczeń (pomimo niewłączenia ryzyka zgnicia), szkodę w całości wyrównał. Dlaczego? Ponieważ okazało się, że w czasie transportu morskiego statek wskutek silnej burzy i gwałtownej pracy na fali poczał ciec i do ładowni, w której znajdowały się skóry, dostała się woda morską, powodując ich gnicie. Gdyby fakt ten nie zaistniał, pretensja odszkodowawcza zostałaaby przez odnośny zakład niewątpliwie odrzucona. Na tym przykładzie praktycznym uwydatnia się z całą wyrazistością różnica pomiędzy pojęciem ryzyka żeglugowego, jako w y p a d k u żeglugowego, a „ryzyka zgnicia“, użytego na określenie charakteru szkody. Jeśliby jednak pokrycie zawierało wyrażenie włączenie „ryzyka zgnicia“, to wtedy zakład ubezpieczeń byłby zobowiązany do wypłaty odszkodowania bez względu na to, czy zgnicie powstało na skutek i w konsekwencji jakiegoś zewnętrznego wypadku żeglugowego, czy też powstało z jakiegokolwiek innej przyczyny, choćby przyczyna ta miała leżeć we właściwościach wewnętrznych ładunku.

Kończymy ten ustęp apelem, aby wszyscy, którzy z racji swych zajęć, względnie zainteresowań mają do czynienia z dziedziną ubezpieczeń, to dwojakie pojęcie „ryzyka“ mieli na uwadze i używali je dla siebie i w stosunku do innych we właściwym znaczeniu.

Obecnie możemy sobie postawić pytanie, jakie ryzyka (wypadki) obejmuje podstawiczą polisa na ubezpieczenie morskie. W pierwszym rzędzie te wypadki, które uważać musimy jako charakterystyczne dla podróży morskiej. Chcąc pojęcie to zdefiniować, moglibyśmy przytoczyć wielką ilość rozmaitych mniej, lub więcej rozbieżnych interpretacji. Z tego bogatego zapasu wybieramy jedną, która, być może, nie jest całkowicie wyczerpująca, ale najbardziej jasna i precyzyjna.

W uzasadnieniu jednego z wyroków odnajdujemy następujące określenie pojęcia wypadków morskich (w wolnym tłumaczeniu): „Należy przyjąć za rzecz jasną, że wyrażenie „ryzyka morskie“ nie pokrywa k a ż d e g o wypadku, jaki może zdarzyć się przedmiotom, dla których zawarto ubezpieczenie. Musi to być „r y z y k o m o r z a“ w ścisłym tego słowa znaczeniu. Prócz tego należy również przyjąć za pewnik, że nie każda strata i nie każda szkoda, która została spowodowana bezpośrednio przez warunki żeglugi morskiej, jest pokryta ubezpieczeniem. Ubezpieczenie nie daje ochrony np. przeciwko tym naturalnym i nieuniknionym działa-

niom, których konsekwencja może być określona jako zużycie. Musi to być wypadek, tzn. coś, co nie może być uznane za konieczną okoliczność podróży morskiej. Celem polisy bowiem jest zabezpieczenie odszkodowania dla tych wypadków, które mogą się zdarzyć, ale nigdy dla tych, które muszą wystąpić. Wypadkami takimi będą: burza, wieher, działanie silnych fal, mgła, nieprzewidziane osiągnięcie na mieliźnie, kolizja z innym statkiem, uderzenie o nabrzeże, śluzę, rozbicie się o skały, utknięcie w lodach etc. Wszystkie te wypadki są pokryte jednak tylko wtedy, jeżeli z ich zaistnieniem można się liczyć, a nie musi się liczyć. I tak np., gdy jeden ze statków, posiadających zbyt silne zanurzenie, wszedł do portu, w którym głębokość basenów nie była dla niego wystarczająca, a statek w konsekwencji osiadł na gruncie, pretensja odszkodowawcza została odrzucona, ponieważ nie był to wypadek w ścisłym tego słowa znaczeniu, ale nieunikniona konsekwencja zawinięcia do portu w tych warunkach. Taką samą nieuniknioną konsekwencją, a nie wypadkiem, czy też ryzykiem ubezpieczeniowym, będzie fakt „zagrzenia się” zboża, jeżeli zostało ono załadowane wprawdzie zewnętrznie w dobrym stanie i warunkach, ale w rzeczywistości zbyt szybko pę żniwach, co uniemożliwiło należyte stwardnienie i osuszenie się ziarna. Taka szkoda nie powstała z działania żadnego zewnętrznego wypadku, który mógł, ale nie musiał być przewidywany. Przeciwnie, konsekwencja ta musiała nastąpić z całą pewnością, istotną jej przyczyną była „wewnętrzna wada wzgl. właściwość”, która leżała innymi słowy, w „wewnętrznym charakterze” samego towaru. Jeżeli węgiel zostanie załadowany w nieodpowiednim stanie i jeśli nie zabezpieczono należytej wentylacji, może on ulec samozapaleniu. I w tym wypadku, o ile ogień powstał nie w konsekwencji działania zewnętrznych przyczyn (np. zwilgotnienie węgla pod wpływem fali morskiej, która dostała się do luku w konsekwencji burzy, kolizji etc.) pretensja odszkodowawcza będzie odrzucona, o ile w warunkach polisowych wyraźnie nie postanowiono inaczej, a więc nie włączono tzw. ryzyka samozapalenia.

Dla zilustrowania pojęcia „zużycia” podajmy następujące uwagi: jest nie do pomyślenia ubezpieczenie np. samochodu w ruchu od powolnego i stopniowego uszkodzenia się w związku z jego eksploatacją. Takie stopniowe zużywanie się jest przecież nieuniknioną konsekwencją ruchu samochodu, wzgl. działania jego części składowych. Zdaje mi się, że żaden ze zdrowo myślących ludzi nie żądałby z tego tytułu odszkodowania i to nawet wtedy, gdyby samochód był ubezpieczony, używając — per analogiam — terminologii zapożyczanej od ubezpieczeń morskich, od tzw. „wszystkich ryzyk”. Czyż nie tak samo przedstawia się sprawa przy ładunkach o opakowaniu „zużytym”, „z drugiej ręki”, gdy przyczyną występujących szkód jest nie innego, jak właśnie mniej, lub więcej poważny stopień zużycia opakowania i związane z tym mankamenty? Jeśli towar został załadowany w opakowaniu nowym i wystarczającym wprawdzie dla transportu kolejowego w wagonach zamkniętych pomiędzy Warszawą, a Gdynią, ale uznanym za zbyt słaby (niehandlowy) dla transportu morskiego na trasie Gdynia — Szanghaj — to czyż, w takim wypadku szkody tym spowodowane nie będą konsekwencją „właściwości towaru”? Przecież rodzaj i jakość opakowania jest — pomiędzy innymi —

funkcją właściwości własnych towaru, który ma być ochroniony. Możemy sobie wyobrazić przewóz węgla luzem, ale nie moglibyśmy pojąć przewozu 100 ton koniaku flaszkowego luzem na pokładzie statku.

Mógłby ktoś odpowiedzieć, że zużycie samochodu w ruchu jest bezwzględną pewnością, podczas gdy szkody powstałe wskutek zużytego, czy też słabego opakowania nie muszą wystąpić i że może się zdarzyć, że, przy szczęśliwym zbiegu wszystkich okoliczności, także transport 100 ton koniaku flaszkowego, luzem na pokładzie, dojdzie szczęśliwie do Australii. Zgoda — ale czy, z drugiej strony, nie będzie każdy musiał przyznać, że baza kalkulacyjna momentu ryzyka (szansy) będzie tak diametralnie inna od warunków przeciętnych, że nie da się pogodzić z najistotniejszą ideą ubezpieczenia, której celem, w zrozumieniu zaangażowanych stron, przy wzajemnej absolutnie dobrej wierze, nie powinno być nic innego, jak ochrona ubezpieczonego przed nieszczyśliwym zbiegiem okoliczności, a nie jako spekulacja ubezpieczającego na szczyśliwym zbiegu okoliczności i że w tym, drugim przypadku umowa przybierze raczej charakter hazardu, czy zakładu i utraci w poważnej mierze swój istotny sens i charakter usługi społecznej.

Jak widzimy zatem, niezawodnym warunkiem powstania słusznej pretensji odszkodowawczej w ramach umów na ubezpieczenie morskie jest — przy zachowaniu dobrej wiary i należytych wypełnieniu obowiązków z niej płynących — istnienie wypadku zewnętrznego, pokrytego polisą i jego pozostawanie w związku przyczynowym z poniesioną szkodą, przy czym sam wypadek musi nosić charakter ewentualności, a nie może mieć charakteru konieczności.

Czy, w tej sytuacji, tylko konsekwencje tych właśnie i takich wypadków mogą wchodzić w zakres ubezpieczenia? Oczywiście nie. Umowa ubezpieczeniowa jest przewidziana, jako instrument handlowy i nie posiada charakteru nienaruszalnej świętości. Celem każdego instrumentu handlowego i jego zadaniem jest umożliwienie dokonania zawartych transakcji i jako taki musi on posiadać pełną elastyczność. Dlatego też powyższe ryzyka należy traktować, jako ryzyka podstawowe, na których opierają się standartowe warunki ubezpieczeń morskich wszystkich krajów, nie wyklucza to oczywiście możliwości włączenia ryzyk specjalnych, jak np. ryzyka samozapalenia, samozepsucia, zgniecia etc. i to już bez względu na przyczynę szkody, a więc bez względu na to, czy jest ona konsekwencją działania wypadku zewnętrznego, czy też jakichkolwiek innych przyczyn. W wypadku uzasadnionej konieczności pokrycia tego rodzaju szkód (a więc nawet wtedy, gdy występują one w niezależności od działania pokrytych ubezpieczeniem wypadków zewnętrznych, o których mówiliśmy poprzednio), intencja pokrycia tych szkód musi być ujawniona w odnośnym wniosku ubezpieczeniowym, zgodą na ich pokrycie ze strony zakładu uzyskaną, a ich pokrycie musi znaleźć swój wyraz w postanowieniach odnośnej umowy ubezpieczeniowej.

Aksjomat o dochowaniu dobrej wiary u wszystkich zainteresowanych stron jest niewzruszalny, gdyż tylko wtedy możemy mieć gwarancję słusznego podziału praw i obowiązków pomiędzy zaangażowane strony; umowa winna być ujęta w taki sposób, aby in-

tencja stron wynikała z niej jasno i niedwuznacznie. I dlatego w jednym z poprzednich aratykułów zwróci-
liśmy uwagę na niestosowność żądania pokrycia „wszystkich ryzyk”. Oczywiście takie rozszerzenie po-
krycia podraża koszt ubezpieczenia, co znowu niejedno-
krotnie ze względu na naturę danego towaru jest uci-
ażliwe, a w zasadzie nawet całkowicie zbędne. Byłoby
nonsensem kryć np. złom od „wszystkich ryzyk”, co
wprawdzie dawałoby pokrycie od np. pogięcia, czy po-
łamania w czasie załadunku, ale równocześnie niepo-
trzebnie mogłoby podrożyć koszt ubezpieczenia, powo-
dując zbytnie obciążenie towaru na rachunek konsu-
menta krajowego (przy imporcie), względnie osłabiając
konkurencyjność naszego eksportu na rynkach zagra-
nicznych.

Kryteriów dla ustalenia zakresu pokrycia jest wiele
— ale ograniczmy się na razie tylko do paru przykła-
dów: przy ubezpieczeniu towarów wysokowartościo-
wych ryzyko „manka” jest np. b. istotne i powinno być
włączone w zupełnej niezależności od przyczyny jego
powstania. Sama natura towaru jest również elemen-
tem, który należy wziąć pod uwagę przy kryciu ryzyk
dodatkowych. I tak np. uszkodzenie worka z towarem
sypkim, np. z cukrem, przez hak dźwigu wzgl. liny
dźwigowej, w czasie za- lub wyładunku może dać po-
ważne manko na skutek wysypania się towaru, pod-
czas, gdy to samo ryzyko dla innych towarów wysoko-

wartościowych, ale o innej konsystencji, jak np. weł-
na w belach prasowanych, byłoby nieistotne.

Obecnie postawimy sobie pytanie, jakie ryzyko jest
wspólne dla wszystkich kategorii towarów i to w zu-
pełnej niezależności od ich wartości, natury, rodzaju
opakowania etc.? Takim ryzykiem o charakterze naj-
ogólniejszym w zakresie ubezpieczeń morskich, które
z równą siłą grozi towarowi odpornemu na działanie
wody i ognia, jak i mniej odpornemu, towarowi bar-
dziej, jak i mniej wartościowemu, lepiej, jak i gorzej
opakowanemu, jest ryzyko awarii wspólnej. Ryzyko to
bowiem nie dotyczy wyłącznie danego towaru i nie kry-
je b e z p o ś r e d n i o żadnych jego uszkodzeń,
ani utraty wartości, ale obciąża, jak to zobaczymy póź-
niej, solidarnie, w równej mierze (ale w proporcji do
wartości) statek, fracht, towar uszkodzony i nieusko-
dzony. Każdy towar powinien być od tego ryzyka w ca-
łości pokryty i to nawet w tych wypadkach, gdy z góry
można przewidzieć, że towar posiada taki charakter,
względnie jest tak opakowany, że żadne niebezpieczeń-
stwo podróży morskiej, odbywanej w najgorszych choć-
by warunkach, nie może mu grozić. Od obowiązku po-
krycia tego ryzyka nie powinien zwalniać się żaden
przewidujący kupiec. Idąc w ramach zakreślonej kolej-
ności zagadnień, pozwolimy sobie w pierwszym rzędzie
omówić zagadnienie awarii wspólnej, co już awizowaliśmy
w poprzednim artykule.

Mgr. JÓZEF MILLER (Warszawa)

Ubezpieczenia transportowe w Polsce Ludowej

W Polsce Ludowej, tak szybko i pomyślnie rozbudowującej swoje życie gospodarcze, zagadnienie
transportu nabiera szczególnego znaczenia. Konieczność dokonywania wielkich inwestycji, wzrost
produkcji przemysłowej, rozwój handlu zagranicz-
nego, konieczność regularnego zaspakajania potrzeb
rynku konsumcyjnego — wysuwają sprawę trans-
portu na jedno z czołowych miejsc naszej polityki
ekonomicznej.

Powodzenie realizacji zadań, obciążających trans-
port, w znacznej mierze zależy od stabilizacji wa-
runków, w jakich odbywa się praca transportu.
Czynnikami tej stabilizacji jest właśnie ube-
pieczenie transportowe.

Tylko niezrozumieniu roli, jaką odgrywa w go-
spodarczym rozwoju naszego Państwa ubezpiecze-
nie transportowe przypisać należy, że jest ono czę-
sto niedoceniane, bądź też uważane za zbędne ob-
ciążenie kosztów inwestycji, produkcji lub handlu.
Czynniki oficjalne doceniają wagę i znaczenie tego
rodzaju ubezpieczenia, a życie uczy nawet scepty-
ków, że bez tej ochrony majątek narodowy wysta-
wiany jest bardzo często na wielkie niebezpieczeń-
stwo. Zwłaszcza w panującym u nas ustroju demo-
kracji ludowej na kierownictwie życia gospodarcze-
go ciąży odpowiedzialność tym większa, że majątek
Państwa jest własnością całego narodu.

Rząd Polski Ludowej w wydanych dwu dekre-
tach z dnia 3 stycznia 1947 r.: o uregulowaniu ubezpie-
czeń rzeczowych i osobowych (Dz. U. R. P. Nr. 5,

poz. 23 z dnia 15. I. 1947 r.) i o Powszechnym Za-
kładzie Ubezpieczeń Wzajemnych (Dz. U. R. P.
Nr. 19, poz. 72 z dnia 22. II. 1947) wykluczył z tere-
nu działalności ubezpieczeniowej towarzystwa pry-
watne, zarówno krajowe, jak i zagraniczne i na mo-
cy art. 6 pkt. 1 dekretu o uregulowaniu ubezpie-
czeń rzeczowych i majątkowych przyznał P.Z.U.W.
wyłączne prawo prowadzenia ubez-
pieczenia transportowego.

Rozporządzenie wykonawcze Ministra Skarbu
z dnia 28 kwietnia 1948 r. w sprawie umownych u-
bezpieczeń rzeczowych, prowadzonych przez Pow-
szechny Zakład Ubezpieczeń Wzajemnych (Dz. U.
R. P. Nr. 26 poz. 179 z dnia 14. V. 1948 r.) w § 2,
pkt. 1 głosi:

„Umowne ubezpieczenia transportowe (lą-
dowe, śródlądowe, morskie i powietrzne)
P. Z. U. W. prowadzi — zgodnie z art. 6
ust. 1 dekretu z dnia 3 stycznia 1947 r.
o uregulowaniu ubezpieczeń rzeczowych
i osobowych (Dz. U. R. P. Nr. 5 poz. 23)
— na zasadzie wyłączności”.

Rząd Rzeczypospolitej Polskiej w pełni docenia
 wagę i znaczenie tego ubezpieczenia dla gospodarki
narodowej. Powagę zadań, jakie ma do spełnienia
w ustroju Polski Ludowej ubezpieczenie transpor-
towe, potwierdzają bardzo pomyślne osiągnięcia,
jakie na tym odcinku pracy uzyskał P. Z. U. W.
w okresie 1945 — 1948 r.

Rok	Polis generalnych	Polis pojedynczych	Zebrana składka w zł.
1945	23	297	4.000.000.—
1946	184	11.338	256.000.000.—
1947	348	41.259	725.540.000.—
1948	1100	55.000	2.498.963.300.—

Przytoczone zestawienie świadczy o wielkim dynamizmie tego rozwoju ubezpieczenia, o podjętych wysiłkach przez P. Z. U. W. — Dyрекję Ubezpieczeń Transportowych i o odczuwanej przez nasze życie gospodarcze potrzebie zapewnienia transportom towarowym ochrony ubezpieczeniowej.

Wyrazem zrozumienia ważności roli ubezpieczeń transportowych dla naszej sytuacji finansowej jest Uchwała Podkomitetu dla Międzynarodowych Spraw Gospodarczych przy Komitecie Ekonomicznym Rady Ministrów z dnia 26 października 1946 r., która głosi:

„Ze względu na bilans płatniczy należy umożliwić P. Z. U. W. objęcie ubezpieczeniem jak największej części polskiego importu i eksportu. W szczególności winny być zasadniczo ubezpieczone w P.Z.U.W. ryzyka związane z transakcjami eksportowymi, dokonanymi loco zagranica oraz z transakcjami importowymi, dokonywanymi loco zagranica. Odchylenia od tej zasady mogą mieć miejsce za zgodą Ministerstwa Skarbu”.

A dalej, odnośnie waluty, w jakiej ma być zawarte ubezpieczenie:

W tym celu zezwala się P. Z. U. W. na zawieranie umów ubezpieczeniowych tak z kontrahentami zagranicznymi, jak i krajowymi w walutach obcych“.

„W przypadku zawarcia umowy ubezpieczenia w walucie obcej wszystkie rozra-

chunki zagraniczne z tytułu takiej umowy będą dokonywane w danej walucie, (składka, odszkodowanie, prowizja itp.), zaś rachunki krajowe — w walucie polskiej, na podstawie obowiązujących dla walut kursów towarowych”.

W związku z uchwałą Rady Ministrów z dnia 9 lutego 1949 r. o wprowadzeniu planowego systemu oszczędzania w gospodarce narodowej (Monitor Pol. Nr. A — 11 z 25. III. 1949 r.) Departament Ogólny b. Ministerstwa Przemysłu i Handlu podał wytyczne, zmierzające do racjonalnego oszczędzania na odcinku ubezpieczeń majątkowych i osobowych. Zasluguje na szczególniejsze podkreślenie następujące sformułowanie:

„Nie należy wprowadzać oszczędności drogą zakazu ubezpieczeń w działach zalecanych (np. kradzież z włamaniem i rabunek, ubezpieczenie transportów, pojazdy mechaniczne itp.), lecz przeprowadzać racjonalną selekcję przedmiotu ubezpieczenia”.

Z powyższego wynika, że czynniki oficjalne przestrzegają odpowiedzialnych kierowników naszego życia gospodarczego, zwłaszcza sektora państwowego, by w dążeniu do uzyskania oszczędności nie uciekali się do łatwej metody eliminowania ubezpieczenia, lecz poddawali gruntownej analizie zagadnienie ochrony powierzonego im pieczy majątku państwowego i dokonywali odpowiedniej selekcji ryzyk.

DROBNE WIADOMOŚCI

SUKCES POLSKIEJ ŻEGLUGI

(SI) Zjednoczenie eksportów bawełny w Aleksandrii podpisało umowę z Konferencją Lewantyńską na przewóz Bawełny z Egiptu w okresie od 1.9.1949 r. do 31.8.1950 roku. Polskie Linie Żeglugowe GAL, występując jako członek Konferencji Lewantyńskiej, starały się o utrzymanie stawki przewozowej na możliwie niskim poziomie. Zaproponowana przez GAL stawka została zaakceptowana przez pozostałych członków Konferencji. Tym sposobem działalność naszej żeglugi ponownie przyczyniła się do zmniejszenia obciążeń, jakie ponosi gospodarka narodowa z tytułu kosztów frachtu morskiego za towary importowane.

TOWARY Z GDYNI DO HAVANY NA KONOSAMENT BEZPOŚREDNI.

(SI) Możliwości przewozowe naszej żeglugi morskiej stale się zwiększają. Linie żeglugowe przyjmują obecnie do przewozu na konosament bezpośredni towary z Gdyni do Vera Cruz, Tampico i do Havany lub odwrotnie. Z Gdyni towar jest załadowywany na m/s „Batory” i przeładowywany po przybyciu do Nowego Jorku. Przy ustalonej taryfie dopłacie przyjmowane są również towary z Gdyni do innych portów kubańskich, jak Santiago da Cuba, Matanzas, Cardenas, Sagua le Grande, Caibarian, Cienfuegos. Do Havany zabierane są również ładunki, wymagające przewozu w pomieszczeniach chłodzonych.

UBEZPIECZENIE TOWARÓW SKŁADOWANYCH OD RYZYKA OGNI

(BICTM) Zwracamy uwagę Centrali H. Z., które nie posiadają własnych magazynów i przenoszą gestię ubezpieczenia swoich towarów składowanych w cudzych magazynach na ich właściciela nie podlegającego Ministerstwu Przemysłu na fakt nizej omówiony.

Towar stanowiący własność Centrali H. Z. zostaje złożony do magazynów należących do innego przedsiębiorstwa, nie podlegającego Ministerstwu Przemysłu. W umowie zawartej pomiędzy Centralą H. Z. a właścicielem magazynu, gestia ubezpieczenia towaru składowanego przeszła na tego ostatniego. Ponieważ, zgłaszając ubezpieczenie nie podano na rzecz kogo towar się ubezpiecza, Powszechny Zakład Ubezpieczeń Wzajemnych przyjął, że właścicielem towaru jest zgłaszający. W związku z tym, żadne ulgi i rabaty, wynikające z umowy pomiędzy Powszechnym Zakładem Ubezpieczeń Wzajemnych a Ministerstwem Przemysłu nie mogły być zastosowane. Biorąc pod uwagę znaczne wartości towaru i długi okres składowania, w wypadku właściwego zgłoszenia towaru koszty ubezpieczenia byłyby mniejsze o h. poważne sumy. Niewłaściwe jest w tym wypadku umieszczenie w polisach ubezpieczeniowych klauzuli winkulacyjnej, w wypadku szkody na rzecz Centrali H. Z., aby w ten sposób podkreślić, że Centrala H. Z. a nie zgłaszający jest właścicielem towaru. Klauzula winkulacyjna dotyczy tylko strony finansującej. Powszechny Zakład Ubezpieczeń Wzajemnych może nie zwrócić uwagi na niewłaściwy sposób zgłoszenia towaru do ubezpieczenia, nie zawsze orientując się kto jest jego właścicielem, a Centrala H. Z. musi ponosić niepotrzebne koszty.

S/S „KUTNO” — STATEK REKORDZISTA.

Ostatnie rejsy s/s „Kutno” są najlepszym dowodem, że społeczna postawa kierownictwa i załogi oraz zbiorowa dążeń do usprawnienia pracy na statku może dać w efekcie pierwszorzędne rezultaty. Jak się dowiadujemy, w dn. 7.10 b. r. o godzinie 16-ej zawinął do portu gdańskiego s/s „Kutno” przegotowany w czasie drogi do załadunku tak że mógł być bezpośrednio podstawiony pod załadunek węgla. Wieczorem podstawiono prowiant, rano dokonano wypłaty. Następnego dnia do południa statek był już załadowany i o godz. 16-tej odpłynął do Holandii, zabierając 3.100 ton węgla.

O sprawność wszystkich czynności portowych, o szybkość załadunku i zmniejszenie godzin postoju troszczy się nie tylko kapitan statku ob. Rostisław Chojnowski wraz ze starszym oficerem Ławrymowiczem i starszym mechanikiem Ciszewskim. Statek wiele ma pod tym względem do zawdzięczenia całej załodze a przed wszystkim II mechanikowi Modrzejewskiemu, starszemu marynarzowi Szymczykowi i Gierszewskiemu, chłopcu pokładowemu Tatelskiemu, oraz bosmanowi Szeferze Maksymilianowi. Załoga statku zaoszczędziła także w poprzedniej podróży swojej mnożstwo czasu postojowego, przegotowując statek do załadunku w czasie drogi do portu przeznaczenia. I tak płynąc z Antwerpii do Londynu pod balastem kompletnie przegotowano w czasie drogi statek na przyjęcie ładunku koksu w ilości 3.215 ton. Praca odbywała się z zapalem, pomimo, że była niedziela i pomimo, że przeciągnęła się przez całą noc. Przegotowanie statku do załadunku zboża i koksu wymaga montowania specjalnych rusztowań i umocnień.

Była to rekordowa ilość przyjętego załadunku dla tego statku uzyskana dzięki umiejętnemu i oszczędnemu skalkulowaniu przez kapitana koniecznych na tę podróż zapasów wody i bunkru.

Załoga statku „Kutno” czyni również wysiłki w kierunku zwiększenia szybkości statku. Ostatnio udało się jej zwiększyć szybkość o pół mil na godzinę (wynosi ona obecnie dla s/s „Kutno” 9 i pół mil.).

9 TYSIĘCY MIL BEZ AWARII.

(M) W czasie ostatniej podróży załoga s/s „Opole” w jednym z portów lewantyńskich dokonała dokładnego przeglądu mechanizmu i kotłów, dzięki czemu statek przebył 9 tysięcy mil bez żadnych przeszkód. W drodze powrotnej załoga wykonała szereg prac malarskich, oraz omyła statek po ładunku, celem przyspieszenia czynności związanych z wyjściem w nowy rejs.

POLSKIE KSIĄŻKI URZĄDZEN PRZELADUNKOWYCH.

(M) Dyrekcja GAL zarządziła wprowadzenie na statkach polskich „Książki urządzeń przeładunkowych”, do której wpisywane będą poczynione zmiany, daty prób, inspekcji urządzeń itd., przeprowadzanych na statkach. Stare angielskie „Dock Regulations” będą przechowywane na statku do czasu wygaśnięcia ważności wszystkich dat, wpisanych w niej do dnia otrzymania polskiej „Książki urządzeń przeładunkowych”.

ILE „ŻYJE” SAMOCHÓD W U.S.A.

(BM) Według aktualnych danych przeciętny „wiek” samochodu w Stanach Zjednoczonych wynosi obecnie 12 lat użytkowych, w czasie których samochód przebiega około 145.000 km (czyli średnio 12.000 rocznie, a więc ok. 33 km dziennie — niewiele!).

Charakterystyczne jest, że analogiczne dane w 1935 r. wynosiły 8 lat i 3 mies. „życia” samochodu oraz wszystkiego około 93.000 przejechanych km (około 30 km dziennie).

NOWE PUNKTY GRANICZNE DLA PRZESYLEK POMIĘDZY POLSKĄ I SZWAJCARIĄ

(k) Z dniem 1 paźdz. zostały otwarte nowe punkty graniczne na granicy niemiecko - szwajcarskiej dla przesyłek polsko - szwajcarskich, a mianowicie: Waldshut, Singen (Hohentwiel) oraz Konstanz. Tym samym zostały otwarte wszystkie punkty graniczne szwajcarsko - niemieckie dla przesyłek do i z Polski.

CIĘŻARÓWKA DO PRZEWÓZU CAŁEGO STADA

(BM) Zakłady Samochodowe „Diamond” skonstruowały na użytek Australii specjalną ciężarówkę do przewożenia bydła. Samochód ten zaopatrzony jest w silnik Diesla o mocy 200 KM. Wóz ma 14 metrów długości, a wraz z dwiema przyczepkami 54 m długości. Szczególny ten pojazd zabrać może na raz 90 sztuk bydła, lub 60 ton wełny.

POCIĄGI W POLSCE KURSUJĄ CORAZ SPRAWNIEJ.

(o) W wyniku licznych usprawnień i postępującej odbudowy urządzeń komunikacyjnych pociągi zarówno osobowe jak towarowe kursują w Polsce coraz sprawniej.

W okresie wykonania planu 3-letniego tj. 1947 — 1949 r. regularność biegu poc. pasażerskich podniosła się z 69,7 proc. do 92,6 proc., a regularność biegu poc. towarowych z 44,6 proc. do 75,8 proc.

USPRAWNIENIE ZAŁADUNKU ZBOŻA NA S/S „KOLNO”

(M) Załoga statku „Kolno” wykonała w kłapach luków specjalne wazy, celem umożliwienia pracy załadunkowej także w czasie niepogody. Dzięki temu ulepszeniu załadunek może się odbywać nawet w czasie największego deszczu, bez obawy o zamoknięcie towaru.

„MOJE DOŚWIADCZENIA NA PAROWOZIE”.

(o) Przedsiębiorstwo „Wydawnictwa Komunikacyjne” w porozumieniu z Gł. Komitetem Współzawodnictwa Pracy przy Zarz. Gł. ZZZ wystąpiły ostatnio z pozytywnej inicjatywą, podejmując nowy typ wydawnictwa p. n. „Biblioteczka przodowników i racjonalizatorów w komunikacji”.

Wobec żywiołowego rozwoju ruchu współzawodnictwa pracy racjonalizacji i wynalazczości władze kolejowe i związkowo pragną spopularyzować metody pracy produkcyjnych racjonalizatorów i ich doświadczenia, które mogą służyć jako cenne wskazówki dla najszerzych mas robotniczych. Dlatego oddają głos wybitniejszym przodownikom i racjonalizatorom, by podzielili się swymi spostrzeżeniami i obserwacjami, będącymi wynikiem długoletniej pracy i wielu prób — z kolegami mniej doświadczonymi, którzy pragnęliby ich naśladować.

Jako pierwsza z tego cyklu wydawnictw ukazała się ostatnio broszurka p. n. „Moje doświadczenia na parowozie”. Autor opisuje tu szczegółowo swoje metody pracy, które prowadzą do możliwie najracjonalniejszej i najoszczędniejszej eksploatacji parowozu.

KSIĄŻKI OBSŁUGI SAMOCHODÓW „SKODA 1101”

(B.M.) Ekspozytura rejonowa „Motozbytu” wydają bezpłatnie książki obsługi samochodów „Skoda 1101” wszystkim ich użytkownikom.

Instytucje, posiadające większą ilość wozów, proszone są o zbiorowe pobieranie książek obsługi. Jako dowód zakupu samochodu w „MOTOZBYCIE” należy przedstawić akt zdawczo-odbiorczy.

NOWY KANAŁ W RUMUNII

(K) Jesienią tego roku rozpoczęły się w Rumunii prace przygotowawcze do budowy nowego kanału, który połączy Dunaj z Morzem Czarnym. Kanał ten skróci drogę pomiędzy Dunajem a Morzem Czarnym o około 350 kilometrów. Posiadać on będzie znaczenie nie tylko komunikacyjne lecz także ogólnie - gospodarcze. Wzdłuż kanału zostaną zbudowane baseny, które będą służyły jako porty zimowe, brak których jest bolączką żeglugi na Dunaju.

Równocześnie z budową kanału nastąpi osuszanie bagien doliny Carasul, które obecnie są źródłem malarii, a w przyszłości będą oddane pod uprawę roli. Stworzy to równocześnie możliwość uprzemysłowienia tej części kraju.

MIĘDZYNARODOWY KONGRES TRANSPORTOWY.

(K) W Mediolanie obradował w końcu września pierwszy międzynarodowy kongres transportowy. Prace kongresu miały charakter wyłącznie informacyjny. Wygłoszone zostały następujące referaty: samolot, jako konkurent innych środków przewozowych, zasady koordynacji międzynarodowego przewoźnictwa lotowego, aspekty polityki przewozowej w Europie, frachtowanie samolotów a handel międzynarodowy, zastosowanie energii atomowej do przewoźnictwa towarów.

TRUDNOŚCI ŻEGLUGI AMERYKAŃSKIEJ.

(BIG) Aktualne trudności żeglugi amerykańskiej są omawiane w artykule nowojorskiego tygodnika „Journal of Commerce” pod tytułem: „Mroźny powiew na oceaniczny handel”.

Tytuł ten należałoby uzupełnić dodaniem na końcu wyrazu — U.S.A., ponieważ treścią zawartą pod tym tytułem jest ubolewanie nad trudnościami, jakie napotyka amerykańska żegluga oceaniczna. Podkreśla się, jako sygnał alarmowy, fakt, że kilka towarzystw okrętowych sprzedaje swoje statki i zwraca uwagę na linię do Południowej Afryki, „Agwiline” wyszedł z obsługi linii do Puerto Rico, a „Black Diamond Line” uciekło ze swymi statkami spod amerykańskiej flagi.

Jako powody tego faktu cytowany artykuł wymienia ingerencję rządową w żegludę, wzrost cen eksploatacyjnych, stosowanie w handlu oceanicznym obronnych restrykcji przez poszczególne kraje dla forytowania własnej żeglugi itd. itd., ale przede wszystkim podkreśla stale wzrastającą konkurencyjność ze strony tak państw europejskich, jak i południowo-amerykańskich. W artykule w dalszym ciągu wyrażona jest opinia, że w tym wyjątkowo ciężkim okresie dla żeglugi amerykańskiej, bez widoków na polepszenie się sytuacji, przedsiębiorstwa okrętowe winny być subsydiowane, a poza tym rząd Stanów Zjednoczonych powinien mieć na tyle siły, by rozwiązać te problemy przez usunięcie dyskryminacji flagi, stosowanej między statkami różnych narodów, przez przełamanie barier, stosowanych we frachtach oceanicznych i przez spowodowanie odprężenia w tych portach, gdzie mają miejsce wzajemne restrykcje w odniesieniu do żeglugi.

O ile to się nie da zrealizować, „Journal of Commerce” nawołuje do zastosowania polityki restrykcji w celu protekcji własnego shipping'u w odniesieniu do eksportu i importu. W przeciwnym razie kontynuuje „Journal of Commerce”, statki amerykańskie nie utrzymają obecnych szlaków.

Należałoby przypomnieć, że restrykcje tego rodzaju zostały wprowadzone przez Komitet Marynarki Handlowej Kongresu Amerykańskiego z dniem 1 lipca 1949 r. w stosunku do ładunków W.C.A. i to w stosunku do krajów, którym Ameryka rzekomo niesie pomoc w ramach planu Marshalla.

UTWORZENIE „EXPORT PACKERS ASSOCIATIONS OF NEW - YORK, INC.“

(t) Przed niedawnym czasem założony został w Nowym Jorku związek pod powyższą nazwą, mający na celu prace nad rozwiązaniem zagadnień, dotyczących opakowania towarów eksportowych, oraz sposobu ich umieszczania w środkach przewozowych.

Związek ten, współpracując ściśle z organizacjami handlowymi, związkami żeglugowymi i Zarządem portu w Nowym Jorku, postawił sobie za zadanie opracowanie typów opakowań w zależności od towarów i ich właściwości, aby sprawa należytego opakowania stała się współczynnikiem, zmniejszającym dotychczasowe straty, wywołane opakowaniem wadliwym.

UWAGA PRZY WYSYŁKACH DO ZATOKI PERSKIEJ.

(K) Linia okrętowa Holland — Perzische Golf Lijn w Rotterdamie podała do wiadomości swoich załadowców, że fracht morski za przesyłki kierowane do Basrah i Bagdadu musi być opłacany w porcie załadowczym. Konosamenty muszą więc być pieczętowane „freight paid“.

JESZCZE MINY MAGNETYCZNE?

(K) Koła żeglugowe w Holandii przewidują, że niebezpieczeństwo min magnetycznych będzie istniało do roku 1965. Mała ilość awarii na skutek wybuchu min spowodowana jest tym, że statki płyną szlakami oczyszczonymi od min, oraz odmagnetyzowaniem większych jednostek.

Alfabetyczny wykaz punktów sprzedaży mięs. „Transport i Spedycja”

LISTA Nr 2

Legionowo	Kiosk kolejowy	Rawicz	Księgarnia
Leszno	Kiosk kolejowy	Rembertów	Kiosk kolejowy
Lębork	Rozdzielnia „Czytelnik“	Rumia	Kiosk kolejowy
Lipiny Śląskie	Kiosk kolejowy	Rybnik	Rozdzielnia „Czytelnik“
Lublin	Rozdzielnia „Czytelnik“	Rzeszów	Rozdzielnia „Czytelnik“
Łańcut	Kiosk kolejowy	Sandomierz	Kiosk pocztowy
Łeba	Kiosk miejski	Sanok	Sklep — Zarska Jadwiga
Łowicz	Sklep — Wojciersowska Janina	Siedlce	Sklep — „Czytelnik“
Łódź	Sklep — „Czytelnik“	Siemianowice	Kiosk kolejowy
Łódź Kaliska	Kiosk kolejowy	Skarżysko	Rozdzielnia „Czytelnik“
	Księgarnia „Czytelnik“ Nr 2	Ślupsk	Kiosk kolejowy
	Sklep — „Czytelnik“	Sopot	Rozdzielnia „Czytelnik“
Łódź Fabr.	Kiosk kolejowy		Rozdzielnia „Czytelnik“
Łuków	Kiosk kolejowy	Sosnowiec	Kiosk kolejowy
Mikołów	Kiosk kolejowy	Stargard	Kiosk kolejowy
Mragowo	Rozdzielnia „Czytelnik“		Rozdzielnia „Czytelnik“
Mysłówice	Sklep — „Czytelnik“	Szczecin	Rozdzielnia „Czytelnik“
Nowy Sącz	Rozdzielnia „Czytelnik“		Kiosk kolejowy
Nowy Targ	Rozdzielnia „Czytelnik“		Kiosk kolejowy I peron
Nysa	Sklep — Rajski Mieczysław	Szczecinek	Sklep — „Czytelnik“
Oliwa	Rozdzielnia „Czytelnik“		Rozdzielnia „Czytelnik“
	Rozdzielnia „Czytelnik“	Szczytno	Kiosk kolejowy
Olsztyn	Kiosk kolejowy	Starogard	Kiosk kolejowy
	Kiosk kolejowy	Szopienice	Kiosk kolejowy
Opole	Księgarnia „Czytelnik“	Śmigiel	Rozdzielnia „Czytelnik“
Orłowo	Rozdzielnia „Czytelnik“		Sklep
Ostrolęka	Kiosk kolejowy	Swinoujście	Sklep — „Czytelnik“
Ostrowiec	Kiosk kolejowy	Tarnowskie Góry	Rozdzielnia „Czytelnik“
Otwock	Kiosk kolejowy	Tarnów	Rozdzielnia „Czytelnik“
	Sklep „Czytelnik“, ul. Kolejowa	Tczew	Kiosk kolejowy
Pelplin	Sklep — „Czytelnik“	Toruń	Rozdzielnia „Czytelnik“
Pila	Kiosk kolejowy	Toruń Gł.	Kiosk kolejowy
Podkowa Leśna Gł.	Kiosk E.K.D.	Ursus	Kiosk kolejowy
Poznań	Rozdzielnia Miejska I.	Wadowice	„Oświata“
	„ „ „ II.	Wejherowo	Kiosk kolejowy
	„ „ „ III.	Wielawek	Kiosk kolejowy
	„ „ „ IV.		Rozdzielnia „Czytelnik“
	Kiosk kolejowy Dw. Główny	Wrocław	„Czytelnik“ ul. Nowotki
	„ „ „ Dw. Zachodni		ul. Stalina
	„ „ „ Poczekalnia Kl. 2	Wrocław Dw. Gł.	Kiosk kolejowy Nr 1
	„ „ „ „ Kl. 3		„ „ „ Nr 2
Pruszków	Księgarnia „Czytelnik“	Wrocław Nadodrze	Kiosk kolejowy
Przemyśl	Sklep — „Czytelnik“	Wrzeszcz	Sklep — „Czytelnik“
Puck	Rozdzielnia „Czytelnik“		Rozdzielnia „Czytelnik“
Radom	Kiosk kolejowy	Września	Kiosk kolejowy
	Kiosk kolejowy	Wschowa	Sklep — „Czytelnik“
	Księgarnia „Czytelnik“	Zabrze	Rozdzielnia „Czytelnik“
		Zakopane	Kiosk pocztowy
		Zielonogóra	Kiosk kolejowy.

Spis treści miesięcznika „Transport i Spedycja” za rok 1949

I. DZIAŁ OGÓLNY.

Jędrzychowski St.	Nr 1	str. 2
O trwały pokój	1	98
70-lecie urodzin Generalissimusa Józefa Stalina	6	162
Święto Lotnictwa	3	66
3-letni plan odbudowy gospodarczej wykonany	6	163
W rocznicę Wielkiego Października	5	130
W 5-tą rocznicę manifestu PKWN	1	3
W — Z	2	34

II. ZAGADNIENIE OGÓLNOTRANSPORTOWE.

Assanowicz B. — W sprawie 6-letniego planu komunikacji	1	4
Co czytać?	1	27
Gołębiowski J. — Transport ryb	2	57

Himmel B. — O właściwą ocenę transportu	Nr 5	str. 150
J. P. — Wzmóźmy bezpieczeństwo ruchu.	4	102
Rojek K. — Transport ważnym elementem gospodarki społecznej.	3	67
Rostocki A. — Problem szkolenia transportowców.	2	42
Świdorski F. — Organizacja służby przewozowo-spedycyjnej w ZSRR.	6	185
Świerczyński T. — Przewozy łatwo psujących się towarów.	4	112
Surdykowski K. — Szybkość transportu osobowego dziś i w przyszłości.	6	186
Transport w gospodarce leśnej.	4	117
Wojtuski J. — Organizacja transportu w CZIPWęglowego.	6	171
Wojtuski J. — Głos z terenu.	1	13
W sprawie usprawnienia transportu w hutnictwie.	6	180

III. TRANSPORT KOLEJOWY.

- Bissaga T. — Dążenie do likwidacji skutków wojny.
 Elektryfikacja kolei w Polsce.
 Kaczmarowski J. — Tabor cysternowy w przemyśle i handlu.
 Klechniowski Z. — Normy regulujące międzynarodową komunikację kolejową.
 Lewicki W. — Wagony sypialne „Orbis”.
 Lipowski Z. — Wyładunki wagonów na święta.
 Nowe książki Wydawnictw Technicznych M. K.
 Reinhard E. — O właściwe wykorzystanie taboru kolejowego.
 Wilczek E. — Odpowiedzialność kolei za przesyłki konwojowane.

IV. TRANSPORT SAMOCHODOWY I DROGI KOŁOWE

- Blok Cz. — Naprawy główne samochodów w warsztatach obcych
 Bissaga T. — Światowa konferencja drogowa
 Butkiewicz A. — Kontenery samochodowe.
 25 lat pracy ZIS.
 Gazyfikujemy samochody.
 Jasiński H. — W trosce o planową dystrybucję części zamiennych.
 Jeszcze w sprawie samochodów elektrycznych.
 J. N. Znakowanie pojazdów mechanicznych.
 Kiesler S. — Gazyfikacja samochodów
 Kołyszko K. — Etatyzacja pojazdów mechanicznych.
 K. S. W sprawie autobusów spalinowo - elektrycznych.
 Lipowski Z. — Na marginesie gospodarki ogumieniem.
 Max Z. — W sprawie techniki obsługi samochodów.
 Młodecki W. — Nowa organizacja przewozów publicznych.
 Międzynarodowy list przewozowy w komunikacji drogowej.
 Modzelewski W. — Transport drogowy w rolnictwie.
 Napiórkowski K. — Spółdzielnia mech. samoch. w Koszalinie.
 Nowakowski J. — Krajowa Narada Samochodowa.
 Nowakowski J. — Taryfy Samochodowe.
 Otwarcie stacji gazowych dla napędu samochodów (fotoreportaż).
 Planowanie transportu samochodowego.
 Podlowska J. — Drogi kołowe.
 Sokołowski T. — Kontrola planu przewozów samochodowych.
 Solński P. — 6-letni plan motoryzacji kraju I.
 Solński P. — 6-letni plan motoryzacji kraju II.
 Sprawy bardzo ważne możliwe do zrealizowania (warszt. remontowe samoch.).
 Starkschall J. — Normy budżetowe na naprawy główne samoch.
 Śmiela F. — Ukrócenie niewłaściwej gospodarki sam.
 S.J. — Apteczki samochodowe.
 V. ŻEGLUGA, PORTY I SPEDYCJA.
 Centrala Handlowa Żelaza i Stali.
 Chodorowski J. — Racjonalizacja opakowań.
 Europejskie połączenie żeglugowe GAL (mapa)
 Jamor A. — Problem manipulacyjnych opłat celnych przy odprawie przesyłek w portach.
 Jamor A. — Range.

- Jamor A. — Wolny obszar celny (WOC) w Gdyni.
 Jankowski L. — Walka o czas odprawy statku.
 Jędrzejewicz Z. — Konferencje żeglugowe, a porty polskie.
 Klauzula „Paramountu” w konosamencie i umowne ograniczenie odpowiedzialności armatora.
 Koselnik B. — Morska Komisja Arbitrażowa w ZSRR.
 Kostrzewa K. — Eksploatacja i zatrudnienia w „Portorobie”.
 Kostrzewa K. — Nowa taryfa przeładunkowa „Portorob”.
 Kunert J. — Reklamacje szkód i braków w ładunkach okrętowych.
 Kunert J. — Orzeczenie biegłego.
 Laszecki K. — Spedytor, jako agent celny.
 Moroczniak J. — Konkurencyjność portów.
 Moroczniak J. — Przeładunek artykułów żelaznych w portach.
 Nowoczesne opakowania eksportowe
 Obertyński E. — Polska jako makler państw Demokracji Ludów.
 Pawłowski Z. — W poszukiwaniu dobrego spedytora.
 Płonka St. — Współpraca spedytora z centralą handlu zagranicznego i bankiem.
 Polska gospodarka morska pracuje dla pokoku.
 Przepisy znakowania towarów eksportowych do Chin.
 Ringel K. — Współpraca przemysłu i handlu z żegluga śródlądową.
 Sprawność portu w Gdyni
 Stocznie morskie przedterminowo wykonały plan 3-letni.
 Szabłowski Ed. — Przedawnienie roszczeń w przewozie morskim.
 Tomorowicz J. — Aparat dyspozycyjny w handlu morskim.
 Wilczek E. — Manipulacyjne opłaty celne
 Zagórny K. — Oszczędności w polskiej żegludze.
 Z działalności firmy Hartwig.
 Żegluga śródlądowa i spław (recenzja).

VI. UBEZPIECZENIA.

- Huget M. — Przedślowie.
 Huget M. — Przedmiot ubezpieczenia.
 Huget M. — Pojęcia i kategorie ubezpieczenia transportów
 Miller J. — Ubezpieczenie w Polsce Ludowej.

VII. WSPÓŁZAWODNICTWO, RACJONALIZACJA, OSZCZĘDNOŚCIOWA I RACJONALIZACJA

- Beres O. — Współzawodnictwo w transporcie.
 Cieplak J. — Współzawodnictwo w transporcie samochodowym.
 Kwistek Fr. — O oszczędności w transporcie samochodowym.
 Mroczek St. — Planowanie oszczędności w transporcie.
 Pod znakiem akcji oszczędnościowej.
 Skoczyła L. — O współzawodnictwo w samochodowych przewozach własnych.
 Transportowcy — wzywamy Was!
 Współzawodnictwo pracy w „Motozbycie”.
 Współzawodnictwo w f-mie „Hartwig”.
 Wynalazki racjonalizatorów w „Portorobie”.

Z A M Ó W I E N I E

Do

Administracji Miesięcznika
" Transport i Spedycja "

W a r s z a w a .

ul. Młodz. Jugosłowiańskiej 15.

Niniejszym zamawiamy prenumeratę egzemplarza (y)
miesięcznika "Transport i Spedycja" od dnia1949r.

Należność za prenumeratę uregulujemy po otrzymaniu rachun-
ku.--

Egzemplarz (e) prosimy wysyłać pod adresem:

.....
.....

podpis i stempel

.....

POLSKIE WYDAWNICTWA GOSPODARCZE
PRZEDSIĘBIORSTWO PAŃSTWOWE WYODREBNIONE
Dział Czasopism
Warszawa, ul. Młodz. Jugosłowiańskiej 15.
tel. 8-20-22.

Warszawa, 1 i p i e d 1949r.

Załączając przy niniejszym Nr. 1 miesięcznika pt. "Transport i Spedycja" wydawanego przez "Polskie Wydawnictwa Gospodarcze" P.P.W. na zlecenie Państwowej Komisji Planowania Gospodarczego, Departament Komunikacji i Łączności, oraz pismo okólnie P.K.P.G. NKEO/4/1, - uprzejmie prosimy o wypełnienie załączonego zamówienia i zwrócenie nam odwrotną pocztą.

P.P.W. "Polskie Wydawnictwa Gospodarcze" wyjaśnia, że dostarczanie miesięcznika "Transport i Spedycja" może odbywać się bądź dla jednostek dla których będzie przeznaczony, bądź centralnie pod wskazanym adresem dla rozsyłania podległym jednostkom.

Cena pojedynczego numeru wynosi zł. 125; kwartalnie zł. 375; półrocznie zł. 750. Należność za prenumeratę należy wpłacać na konto PKO Nr. I-1887 "Transport i Spedycja" Pol. Wyd. Gosp., Warszawa, ul. Mł. Jugosłowiańskiej Nr. 15.

POLSKIE WYDAWNICTWA GOSPODARCZE
PRZEDSIĘBIORSTWO PAŃSTWOWE WYODREBNIONE
Dział Czasopism

Warszawa, dnia 24 maja 1949 r.

PISMO OKOLNE Nr. KŁO/4/1

w sprawie wydawania miesięcznika pn. "Transport i Spedycja".

Państwowa Komisja Planowania Gospodarczego zleciła przedsiębiorstwu państwowemu Polskie Wydawnictwa Gospodarcze "Polgos" wydawanie miesięcznika pn. "Transport i Spedycja". Pierwszy numer tego miesięcznika będzie wydany z datą 1.VII.1949 r.

Nadzór nad redakcyjną stroną miesięcznika został powierzony Departamentowi Komunikacji i Łączności P.K.P.G., który zorganizował Zespół Redakcyjny przy udziale niektórych zainteresowanych Ministerstw.

Miesięcznik "Transport i Spedycja" będzie pismem fachowym, poświęconym ekonomicznym i eksploatacyjnym zagadnieniom transportu. Jednym z istotnych celów Wydawnictwa jest szkolenie kadr transportowców, planistów i organizatorów, a również kierowników komórek transportowo-spedycyjnych w przemyśle i Handlu uspołecznionym, oraz w administracji państwowej. Przez bieżącą informację i interpretację wydawanych zarządzeń, oraz przez wymianę doświadczeń transportowców zatrudnionych w terenie miesięcznik "Transport i Spedycja" przyczyni się do usprawnienia gospodarki transportowej, do bardziej ekonomicznej, niż obecnej, eksploatacji środków przewozowych, oraz do zunifikowania metod pracy w transporcie.

Miesięcznik "Transport i Spedycja" winien być zaprenumerowany przez wszystkie urzędy, instytucje i przedsiębiorstwa stykające się z zagadnieniami transportu w codziennej pracy, bądź w formie gospodarki własnym taborem, bądź **korzystania z taboru przedsiębiorstw usług transportowych** (kdejs, żegluga, samochody i traktory, spedycja).

Miesięcznik ten winien w dostatecznej ilości egzemplarzy znaleźć się w dyspozycji pracowników każdej komórki transportowej centralnych instytucji i przedsiębiorstw, przedsiębiorstw branżowych, a nawet zakładów fabrycznych i terenowych placówek handlowych.

Dla ustalenia wysokości potrzebnego nakładu wydawnictwa P.K.P.G. prosi o zgłoszenie na adres Dep. Komunikacji i Łączności w terminie do dnia 15.6.1949 r. adresów podległych jednostek, którym publikacja ma być dostarczona.

Kierownik Zespołu Departamentów

DYREKTOR

(-) Zawadzki Stefan

Rozdzielnik

A,B,C,D,E,F,G.

Za zgodność:
Wydział Ogólny

(I. Jasnorzewska)
referendarz

VIII. INFORMACJE.

KOLEJ.

Dull M. — Przewozy towarów przeznaczonych na eksport.	2	5
Herman St. R. — Międzynarodowe taryfy związkowe.	4	111
Herman St. R. — Międzynarodowe Taryfy Związkowe. (2)	6	175
Jesienne przewozy P. K. P.	5	148
Leśniak T. — O usprawnienie transportu dłużyc.	4	110
Obsługa bocznic kolejowych.	6	176
Pismo Okólne Dep. Komunikacji i Łączności PKPG z dnia 31. 9. 49 w sprawie przyspieszenia obrotu cystern do przewozu kwasu siarkowego.	5	146
Zalecenie przewodniczącego PKPG z dn. 31. 5. 49 w sprawie stosowania wagonów czteroosiowych — omówienie.	1	15
Zmiany i uzupełnienia taryf PKP	1	16
Zmiany taryf towarowych PKP	2	52
Zmiany taryf towarowych PKP.	3	82
Zmiany w taryfach towarowych PKP.	4	112

MOTORYZACJA.

Pazy zużytego ogumienia	6	178
Jarosiński St. — Ciągniki do transportu w rolnictwie.	5	147
Likwidacja nadetatowych i zbędnych pojazd. mech.	2	52
Ładowność samochodów.	3	82
„Motozbyt“ sprzedaje motocykle na raty.	3	83
Normy zużycia materiałów pędnych i ogumienia.	2	51
Płyn hamulcowy.	5	149
Remonty ciągników „Steyer“.	2	56
Rostocki A. — Przepisy regulujące gospodarkę samoch.	4	105
Samochody GAZ-AA i GAZ-MM — typowymi.	6	178
Uchwała KERM z dn. 12. 2. 49 w sprawie remontów generalnych samochodów typowych i ich zespołów — komentarz.	1	13
Uchwała KERM z dn. 12. 2. 49 w sprawie skupu i regeneracji zużytego ogumienia samochodowego oraz sprzedaży ogumienia naprawionego — omówienie. Informacja wykonawcza — wyjaśnienie.	2	47
Uchwała z dn. 12. 4. 49 o sposobie szkolenia kierowców samochodowych dla potrzeb wojska.	1	14
Wojtyga A. — Formy przebiegów międzynaправczych.	4	109
Wojtyga A. — Ob. samochodów w zimie.	5	144
Wolnorynkowa sprzedaż ogumienia.	3	80

Wyciąg z uchwały KERM z dn. 12. 7. 49 w sprawie reorganizacji transportu drogowego i spedycji — komentarz.	3	79
Wyciąg z uchwały KERM z dn. 9. 8. 49 w spr. zbytu samoch. osob. „Skoda“ i wywrotek „ZIS“ na r. 1949.	3	79
Wyciąg z uchwały KERM z dn. 14. 10. 49 w spr. zbytu samoch. ciężarowych „Star 20“ na r. 1949.	5	149
Zarządzenie Przewodniczącego PKPG w spr. planu zaopatrzenia pojazdów mech. w ogumieniu na II pół. 1949 r.	3	81

ŻEGLUGA.

Pożyteczne wydawnictwo (J. Kunert — Transakeje w handlu morskim).	5	149
Przedsiębiorstwo przeładunkowe dla małych portów.	6	178
Wolny obszar celny (WOC).	5	149
Zarządzenie Ministra Żeglugi w spr. premii.	6	179
Zmiany stawek konferencyjnych.	5	149

SZKOLENIE.

II Kurs unifikacyjny transportowców.	2	55
Odprawy szkoleniowe PRM.	6	180
„Organizacja transportu“ wykładana na Politechnice.	6	179
„Organizacja Transportu“ wykładana w W. Szkole Inżynierii im. Wawelberga i Rotwanda w W-wie.	6	179
Szkolnictwo morskie w r. 49/50.	6	179
Zarządzenie Ministra Żeglugi z dn. 8. 3. 49 w spr. reorganizacji Szkoły Jungów.	1	16

INNE.

Dziennik Taryf i Zarządzeń Komunikacyjnych nr. 25 i 26.	3	81
Dziennik T. i Z. K. Nr. 27/28.	4	112
Premie za wynalazczość i usprawnienia.	6	178
PZUW obwiła taryfę.	5	148
Taryfy i zarządzenia Ministerstwa Komunikacji.	5	146
Taryfy i zarządzenia Ministerstwa Komunikacji.	6	174
Wyciąg z uchwały KERM z dn. 27. 5. 49 w spr. zasad wzajemnego przekazywania maszyn, urządzeń technicznych, środków transportowych i innych przedmiotów majątku trwałego przez urzędy, instytucje i przedsiębiorstwa państwowe.	3	80
Wyciąg z Zarządzenia Przewodniczącego PKPG z dn. 27. 10. 49 r. w spr. zabezpieczenia ruchu zakładów i przedsiębiorstw w okresie zimowym.	6	177
Z działalności przedsiębiorstwa „Spedytor“.	5	149

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.

Skład przyjęto dn. 23-XI-49 r. Druk ukończono dn. 23-XII-49 r. Nakład 6.500 egz. na papierze druk. sat. kl. VII, 70 gr. Zakł. Graf. RSW „Prasa“, Warszawa, Smolna 10/12. Zam. 2526. B-96115.