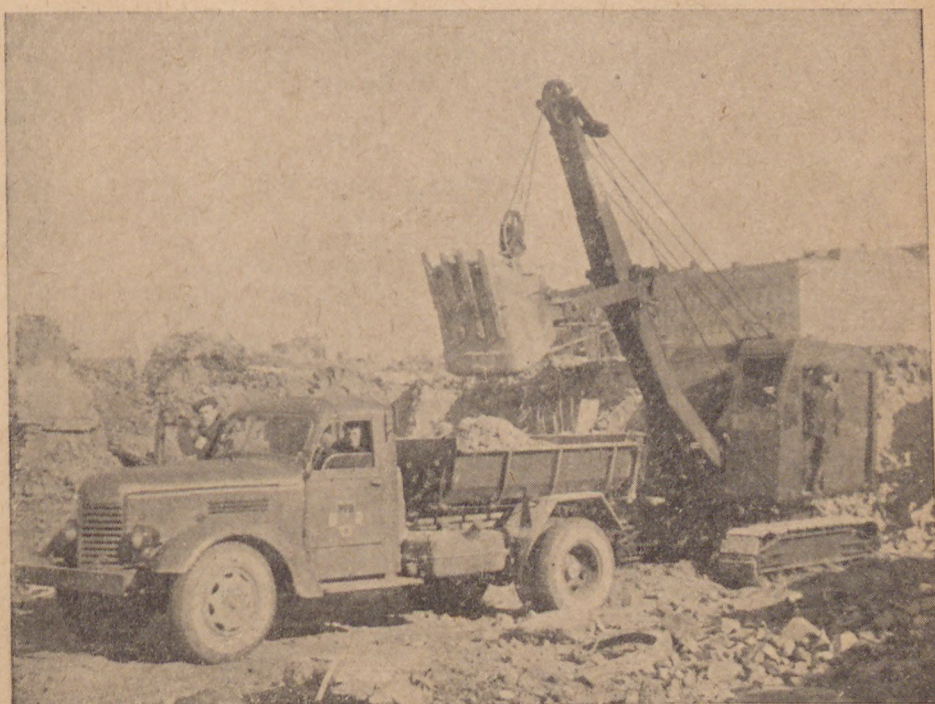


MIESIĘCZNIK POSWIĘCONY
EKONOMICE TRANSPORTU

Transport i spedycja

19



SPIS TREŚCI:

- Trzyletni plan odbudowy gospodarczej.
- Od Komitetu Redakcyjnego.
- Z. ZAKRZEWSKI — Eksploatacja taboru cysternowego.
- Z. ZAWADA — O obiektywne warunki rozwoju współzawodnictwa wśród transportowców.
- Z. PAWŁOWSKI — Nowa droga transportu samochodowego i spedycji.
- J. ENDER — Analiza sprawności taboru samochodowego.
- Z. MAJEWSKI — Kontenery w transporcie towarów.

SPRAWY PLANU 3-LETNIEGO

- L. GEHORSAM — 3-letni plan odbudowy PKP.
- J. TOMOROWICZ — Trzy lata rozwoju portów polskich (1947—1949).
- J. PAŃSKI — Trzy lata pracy żeglugi polskiej (1947—1949).
- AL. GAJKOWICZ — Wykonanie 3-letniego planu odbudowy dróg.
- R. RAKOWSKI — Samochodowe przewoźnictwo publiczne w okresie 1947—1949.
- B. BARAŃSKI — Trzy lata pracy transportu samochodowego w budownictwie (1947—1949).
- ST. RADZIMIŃSKI — Trzy lata pracy transportu w leśnictwie (1947—49).
- J. NOWAKOWSKI — Komunikacja lokalna w okresie 1947—1949 r.

ŻEGLUGA, PORTY I SPEDYCJA

- J. K. PASZKOWICZ — Komercjalizacja portów a klienci portowi.
- A. MICHEJDA — Zadania polskiej żeglugi morskiej.
- J. MONDALSKI — Konosament w świetle warunków akredytywy.

UBEZPIECZENIE

- W. HUGET — Awaria wspólna.

DZIAŁ INFORMACYJNY

- Uchwała Rady Ministrów dnia 9.IX.49 r. w sprawie ustalania etatów samochodowych.
- Zarządzenie przewodniczącego PKPG w sprawie trybu ustalania etatów pojazdów mechanicznych.
- Wyciąg z instrukcji o sposobie przeprowadzania etatyzacji pojazdów mechanicznych.
- Wyciąg z uchwały KERM z dnia 29.XI.49 r. w sprawie obsługi technicznej samochodów.
- Taryfy i Zarządzenia Ministerstwa Komunikacji.
- Premiowanie kierowców za właściwe docieranie samochodów.
- Informacje szkoleniowe.

TRANSPORTOWCY PISZĄ

- Z. LIPOŃSKI — O wydziałach transportowych.
- L. BOCHNIEWICZ — Polepszyć jakość technicznych przeglądów samochodów.

CO CZYTAĆ?

- Przegląd książek i prasy transportowej.

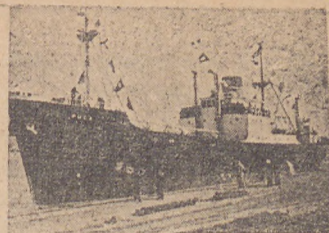
DROBNE WIADOMOŚCI

Zdjęcie na okładce przedstawia: samochód radzieckiej produkcji ZIS 151, pracuje przy odbudowie Warszawy



Transport i spedycja

MIESIĘCZNIK



Rok II.

WARSZAWA, STYCZEŃ 1950 r.

Nr 1

Trzyletni plan odbudowy gospodarczej

Prezydent Rzeczypospolitej Bolesław Bierut, przemawiając na III-cim plenum Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej, zakomunikował całemu narodowi polskiemu ważną i radosną wiadomość o przedterminowym wykonaniu planu trzyletniego Narodowego Planu Odbudowy Gospodarczej.

Fakt przedterminowego wykonania 3-letniego Planu Odbudowy Gospodarczej posiada szczególnie doniosłe znaczenie dla naszego życia gospodarczego i społecznego.

W rezultacie realizacji zadań planu nastąpił w naszym kraju szybki wzrost produkcji przemysłowej, która przekroczyła przeszło dwukrotnie poziom osiągnięty przed wojną. Wzrosła b. znacznie produkcja rolnicza, podniósł się poziom życiowy mas pracujących, nastąpił rozwój oświaty, kultury i ogólnego dobrobytu.

W parze z rozwojem gospodarczym naszego kraju odbywał się również szybki rozwój społeczny.

Dzięki wzrostowi produkcji przemysłowej nastąpiły doniosłe przemieszczenia w strukturze klasowej naszej ludności, wyrażone w masowym wzroście ilości za trudnionych w przemyśle.

W wyniku systematycznej walki z wrogiem klasowym, dzięki ustawicznemu wypieraniu i ograniczaniu elementów kapitalistycznych, nastąpił wzrost udziału sektora socjalistycznego w naszej gospodarce zarówno w dziedzinie przemysłu, handlu hurtowego i detalicznego, jak też i w dziedzinie produkcji rolniczej.

Dzięki skupieniu w ręku państwa aparatu produkcji przemysłowej, aparatu obrotu i dystrybucji nastąpiło wzmocnienie planowo regulujących funkcji Państwa w stosunku do indywidualnej gospodarki chłopskiej.

Wielkie te osiągnięcia w zakresie rozwoju gospodarczego i społecznego napawają słuszną dumą każdego człowieka pracy w Polsce. Świadczą one wymownie, że w okresie Planu Trzyletniego Polska weszła zdecydowanie na drogę budownictwa socjalistycznego.

Ogromne sukcesy osiągnięte w okresie 3 lat przez klasę robotniczą i cały nasz naród należy przypisać doniosłym przemianom politycznym, jakie zostały w naszym kraju zrealizowane zaraz po wyzwoleniu. Decydujące znaczenie dla szybkiej odbudowy gospodarczej miało zniesienie w naszym kraju podstaw ustroju kapitalistycznego — wielkiej i średniej własności środków i narzędzi produkcji.

Niemale znaczenie dla skutecznej realizacji Planu Trzyletniego miało oparcie zarówno jego zadań, jak i ich realizacji na przodującej, naukowej teorii marksizmu - leninizmu.

Decydujący wpływ na wykonanie zadań określonych w Planie 3-letnim posiadał fakt, że na czele klasy robotniczej i całego narodu stoi zahartowana w bojach z rodzimymi wyzyskiwaczami i obcymi ciemieżycielami partia klasy robotniczej — Polska Zjednoczona Partia Robotnicza, która potrafi skutecznie walczyć z wrogami naszego narodu i jak żrenicy oka strzec jednoci swoich szeregów.

Umocnianie przez Polską Zjednoczoną Partię Robotniczą łączności z najszerzymi masami klasy robotniczej i ludu pracującego spowodowało ogromny wzrost aktywności mas ludowych w zakresie budownictwa gospodarczego. Jedną z podstawowych dźwigni sukcesów w dziele realizacji Planu 3-letniego stał się rozszerzający wśród klasy robotniczej i mas pracujących ruch współzawodnictwa pracy, który ogarnął szereg dziedzin naszego życia gospodarczego, przejawiając ogromne bogactwo form walki o oszczędności, o powiększenie produkcji, poprawienie jej strony jakościowej itp.

Wielkie sukcesy, które osiągnęliśmy w zakresie realizacji Planu 3-letniego zawdzięczamy w dużej mierze zacieśnieniu przyjaznych stosunków ze Związkiem Radzieckim i krajami demokracji ludowej. Dzięki pomocy ZSRR i krajów demokracji ludowej mogliśmy pokonać szereg trudności w okresie odbudowy.

Przedterminowe wykonanie Planu 3-letniego — to wielkie zwycięstwo, którego znaczenie wykracza daleko poza granice naszego kraju. W obliczu narastającego w krajach imperialistycznych kryzysu, ucieczki od którego szukają imperialiści w przygotowywaniu nowej awantury wojennej, fakt zwycięskiego wykonania przez nasz naród Planu 3-letniego, — to jeszcze jeden niezbity dowód żywotności i dynamizmu rozwojowego naszego ustroju i zmurszałości oraz konieczności nieuchronnego upadku ustroju kapitalistycznego.

Zwycięska realizacja Planu 3-letniego — to poważny wkład w dzieło wzmocnienia obozu demokracji i postępu, to potężny wkład w dzieło umocnienia pok oju na całym świecie.

*

*

*

Inicjując przed pół rokiem wydawanie nowego miesięcznika p.n. „Transport i Spedycja” — wytknęliśmy sobie wyraźny cel zapełnienia istniejącej luki w naszej publicystyce fachowej.

Miesięcznik został poświęcony zagadnieniom transportu i spedycji od ich strony ekonomicznej i eksploatacyjnej, w ujęciu odpowiadającym potrzebom gospodarki naszego kraju na drodze do socjalizmu. Miał za zadanie stać się źródłem wszelkich informacji dla transportowców i spedytorów, usługobiorców i usługodawców, łącznikiem między nimi, organem ich szkolenia i wymiany doświadczeń z zakresu zainteresowań zawodowych.

Życzliwe przyjęcie, z jakim spotkał się nasz miesięcznik, napływające od Czytelników słowa uznania i zachęty, uzupełniane wielokrotnie pozytywną krytyką, radami i praktycznymi wskazówkami — wszystko to przekonuje Komitet Redakcyjny, że wytyczony dla miesięcznika cel został w dużej mierze osiągnięty, że nasz miesięcznik staje się korzystną i potrzebną pozycją w fachowej publicystyce transportowej.

Komitet Redakcyjny zdaje sobie jednak sprawę, że miesięcznik posiada jeszcze wiele braków. Skłoniło to Komitet Redakcyjny do przedsięwzięcia koniecznych kroków dla usunięcia tych braków, a przede wszystkim do jeszcze ściślejszego, niż dotąd, wiązania tematyki miesięcznika z bieżącymi potrzebami polskiej uspołecznionej gospodarki transportowo-spedycyjnej.

Dzięki powiększeniu objętości zostanie uzyskane wzbogacenie treści miesięcznika. Stała okładka da mu odpowiednią szatę zewnętrzną.

Kroki, przedsięwzięte przez Komitet Redakcyjny, dadzą jednak tylko częściowy efekt, o ile Czytelnicy nie wejdą w jeszcze bliższą, niż dotąd, współpracę z Komitetem. Tylko drogą pogłębienia stałej, postawionej na szerokiej płaszczyźnie współpracy, drogą kierowania do Komitetu Redakcyjnego życzeń i dezyderatów, drogą nadsyłania do opublikowania opracowań na tematy, interesujące szerokie rzesze transportowców, drogą dzielenia się posiadanym doświadczeniem fachowym — pomogą Czytelnicy Komitetowi Redakcyjnemu w utrzymaniu miesięcznika na właściwej linii rozwojowej.

O tę stałą współpracę Komitet Redakcyjny apeluje i jest przekonany, że ją otrzyma.

KOMITET REDAKCYJNY

ZBIGNIEW ZAKRZEWSKI (Warszawa)

Eksplatacja taboru cysternowego

W numerze 5 „Transportu i Spedycja” z r. ub. zamieszczony został artykuł inż. E. Reinharda pt. „O właściwe wykorzystanie taboru kolejowego”. Poruszono w nim zagadnienia niezmiernie istotne, które wymagają szczegółowego omówienia.

Będąc pracownikiem C. P. N., posiadającej własny tabor cysternowy, pragnę do wspomnianego artykułu dorzucić kilka uwag o taborze specjalnym, który stanowi drobną wprawdzie, ale niezmiernie istotną część całego parku kolejowego.

Wyliczenia inż. Reinharda wymagają pewnego uzupełnienia, mianowicie zysk wykazany przy skróceniu przeciętnego obrotu wagonu o 1 godz. wydaje się problematyczny.

Z obliczeń inż. Reinharda wynika, że jeśli przyspieszenie obrotu o 1 dzień zmniejsza potrzebny ilość roboczy wagonów o 20.000 jednostek, to przyspieszenie obrotu o 1 godz. zmniejszy ten ilość o $20.000 : 24 = 833$ wagonów.

Proste rozumowanie nas przekona, że zysk ten jest iluzoryczny. Ekspedując 20.000 wagonów dziennie przy obrocie 8-dniowym, potrzebny ilość roboczy wynosił 160.000 wagonów, co jest oczywiste. Uwzględniając wyliczone powyżej zmniejszenie zapotrzebowania przez przyspieszenie obrotu o 1 godz., zakładamy, że dla zabezpieczenia tej ekspedycji potrzeba tylko 159.167 wagonów i naturalnie popełniamy błąd, gdyż ósmego dnia będziemy posłali tylko 19.167 wagonów do naładunku i braku 833 jednostek nie pokryje wcześniejsze o godzinę nadejście w dniu następnym 20.000 wagonów. Fakt, że uzyskane przyspieszenie po 4 latach da jeden obrót dodatkowy, z pewnością nie

jest całkowicie bez znaczenia, ale, jak się przekonaliśmy, nie pozwala na oszczędności w inwestycjach.

Wylczenia inż. Reinharda byłyby więc praktycznie słuszne:

a) gdyby ekspedycja odbywała się z jednego miejsca i to przez ładowanie jednego wagonu po drugim kolejno. Tylko wtedy godziny przyspieszenia sumowałyby się i dały w efekcie wykazaną oszczędność. Na ułamek w tym wypadku musiałaby być zachowana idealna ciągłość ekspedycji i równomierne stałe jej przyspieszenie;

b) gdyby skrócenie średniego obrotu o 1 godzinę spowodowane zostało skróceniem obrotu pewnej części taboru o znaczniejszy okres czasu. Jest to warunek decydujący. Należy jasno zdać sobie sprawę z tego, że 1 godzina na każdym ze 160.000 wagonów praktycznie ma inną, mniejszą znacznie wartość, niż oszczędność 160.000 godzin, uzyskanych na obrocie np. 1.600 wagonów.

Zagadnienie wpływu przyspieszenia obrotu wagonowego na ilość roboczy środków transportowych winno być dokładnie opracowane, gdyż starania w kierunku skrócenia przebiegu połączone są często z inwestycjami na bocznicę kolejowe, urządzenia naładunkowe itp.

Dokładna analiza charakteru ekspedycji produktów nafto-pochodnych i obrotu cysternowego wykazuje, że istotną oszczędność i to proporcjonalną do uzyskanego przyspieszenia osiągnąć można dopiero przy zwiększeniu ilości całkowitych obrotów (bieg pełny i próżny) w ramach podstawowego okresu ekspedycyjnego, jakim jest np. w naszej organizacji 1 miesiąc.

Przyspieszenie obrotu o 1 dzień pozwala również na zmniejszenie ilości roboczego wagonów, ale w zupełnie innym stosunku. Dla przykładu przyjmijmy, że przy dwukrotnym całkowitym obrocie cysterny w ciągu miesiąca potrzebny ilości roboczy wynosi 9.000 jednostek. O ile uzyskamy 3-krotny obrót, zapotrzebowanie zmniejszy się do $9.000 \times 2 = 6.000$ jednostek.

Uzyskane przyspieszenie wynosi 6 dni, a więc przez przyspieszenie obrotu o 1 dzień należałoby zmniejszyć zapotrzebowanie o 600 cystern. Badania wzajemnej zależności tych czynników przy uwzględnieniu warunków spedycyjnych i dyspozycyjnych CPN dowodzą jednak, że praktycznie uzyskujemy oszczędność tylko 50% tej ilości, a więc 300 cystern zbędnych.

Nie będę dokładnie analizować tych pozycji i dowodził ich słuszności, gdyż odpowiadają one tylko warunkom pracy CPN. W tych kilku słowach pragnęłam podkreślić, że nie zawsze oszczędność czasu jest równoznaczna z oszczędnością inwestycji taboru kolejowego i, że tylko w wyjątkowych wypadkach obie te pozycje można obliczyć tym samym prostym rachunkiem.

Mimo, że jedna godzina przyspieszenia zwykle nie daje efektów pieniężnych, każdą nawet tak minimalną możliwość należy wykorzystać, gdyż zapewnia ona większą swobodę dysponowania. Ponadto trudno jest od razu przyspieszyć obrót o jedną dobę i na ten czasokres musi się złożyć wiele momentów jedno lub kilkugodzinnych, uzyskanych przez zmiany rozkładu jazdy, zwiększenie szybkości jazdy, usprawnienie obsługi bocznic, zwiększenie przełotowości stacji węzłowych, usprawnienie naładunku, rozładunku itp.

CPN poświęca wiele uwagi temu zagadnieniu. Dzięki pozytywnemu stanowisku Generalnej Dyrekcji K. P. już obecnie możemy zanotować takie osiągnięcie, jak skrócenie przebiegu cystern ropnych o 5 dni. W następnych latach, wobec zamierzonego wprowadzenia na pewnych odcinkach ruchu zwartych transportów, spodziewamy się uzyskać dalsze poważne rezultaty.

Na przyspieszenie obrotu wagonów ma, oczywiście, pewien wpływ sprawność rozładunku. Kwestia ta dla CPN, posiadającej tabor cysternowy, stanowi zupełnie odrębne zagadnienie i wiąże się ściśle z takimi elementami, jak manco, zaopatrzenie w części zamienne itp. Szybkość rozładunku cystern uzależniona jest od przełotowości spustów, a przy olejach również od urządzeń podgrzewawczych. Obecny tabor cystern naftowych jest wielce różnorodny i tylko w małym stopniu przystosowany do tego rodzaju przewozów.

Firma Techniczna Organizacja Produkcji opracowała typ uniwersalnego zaworu, który skraca wybitnie czas rozładunku, dając 4-krotnie większą przełotowość od przełotowości spustów Gestera.

Dzięki pomysłowi TOP-u w najbliższych już miesiącach CPN przystąpi do ujednolicenia zaworów, stosując najnowocześniejsze urządzenia, które rozwiążą szereg trudności natury technicznej i wpłyną na przyspieszenie obrotu wagonowego. W związku z tym CPN planuje w roku 1950 ograniczenie czasu na rozładowanie do 4 godzin, wobec 12 godzin obecnie obowiązujących. W pierwszej kolejności w zawory TOP zaopatrzone zostaną cysterny ropne i olejowe, przy których uzupełni się jednocześnie urządzenia podgrzewawcze. Aby skrócenie czasu rozładowania dało efektywne rezultaty w kierunku przyspieszenia obrotu, należy, oczywiście, zmienić odpowiednio obsługę bocznic.

Skoordynowanie 3 elementów: rozładunku wagonów, obsługi bocznic i rozkładu jazdy jest kwestią niezwykle ważną, decydującą o wykorzystaniu usprawnienia, osiągniętego na jednym z tych odcinków.

Zwiększenie szybkości jazdy nie przyda się na nic, o ile wagon nie będzie podstawiony i rozładowany bez

zwoiki; natychmiastowe rozładowanie nie da efektu, jeśli wagon próżny nie zostanie szybko zabrany z bocznic i wysłany w drogę. Jest to zagadnienie równie ważne, jak trudne do rozwiązania i wymaga wielkiej uwagi oraz ścisłej współpracy właścicieli bocznic i PKP.

Jakkolwiek żądania inż. Reinharda w odniesieniu do klientów kolei są najzupełniej słuszne, uważam, że równie wielkie możliwości w usprawnieniu obrotu towarowego ma PKP.

Rok gospodarki własnym taborem cysternowym daje nam pełną świadomość zarówno własnych niedociągnięć jak i braków, wykazywanych przez kolej.

Okresowy wzrost przewozów odczuwamy szczególnie dotkliwie w miesiącach jesiennych. Zjawisko to wywoływane jest gwałtownym wzrostem zużycia paliw płynnych oraz końcowym wykonywaniem zagranicznych umów handlowych. Przewidziane w najbliższych latach rozbudowanie składów wpłynie na zmniejszenie szczytów przewozowych, gdyż umożliwi wcześniejsze rozprówdzenie produktów na poszczególne rejon i stworzenie zapasów. Jednakże nawet idealne rozłożenie załadunku w ciągu wszystkich miesięcy nie rozwiąże naszych zagadnień transportowych, wyłaniających się z planu 6-letniego, wobec wielkiego wzrostu masy towarowej przy jednoczesnym ograniczeniu inwestycji.

Przewozy ostatnich miesięcy bież. roku przekonały nas, że jakkolwiek tabor CPN ilościowo jest wystarczający, zaopatrzenie rynku może natrafić na poważne przeszkody, o ile PKP nie usprawni obrotu wagonów we własnym zakresie, zwiększając przede wszystkim przełotowość stacji węzłowych.

Średni przebieg cystern w ostatnich miesiącach r. b. wydłużył się w stosunku do średniego przebiegu z czerwca r. b. Fakt ten wpłynął oczywiście zarówno na zwiększenie trudności w pokryciu zapotrzebowania na środki transportowe, jak i na terminowe wykonanie dostaw.

Zjawiska tego nie można lekceważyć, gdyż ma ono decydujące znaczenie i wszędzie tam, gdzie mówi się o właściwym wykorzystaniu taboru kolejowego, w pierwszym rzędzie powiedzieć trzeba o bezwzględnej konieczności rozwiązania tego zagadnienia. Kilkudniowe posyłki przesyłek na stacjach węzłowych, a nawet docelowych, muszą być skasowane. Ministerstwo Komunikacji z pewnością dobrze zna przyczyny tego stanu i możemy mieć nadzieję, że zdoła usunąć wszystkie trudności, paraliżujące sprawny obrót wagonów. Przepisy kolejowe przewidują zasadniczo jeden dzień przebiegu na każde rozpoczęte 150 km. Ta szybkość przebiegu nie jest, niestety w praktyce stosowana, przynajmniej w odniesieniu do pojedynczych cystern. P.K.P. nie ponosi żadnej odpowiedzialności wobec klienta za nieprzestrzeganie tej normy i w rezultacie przeważająca większość przesyłek cysternowych ma przebieg 2-u a nawet 3-krotnie dłuższy. Reklamacje, wnoszone z tego powodu przez klientów, dają w efekcie jedynie wyjaśnienie trudności, jakie spowodowały opóźnienie. Jest to rezultat bez znaczenia.

Pragnę podkreślić, że osobisty kontakt ze Służbą Ruchu Generalnej Dyrekcji P. K. P. przekonał nas o wyjątkowo pozytywnym stosunku tego urzędu do zagadnień ruchowych i wielu już trudności CPN pokonała przy jej pomocy, jednak najlepsze chęci nie wystarczają tam, gdzie brak jest odpowiednich przepisów.

Całkowita swoboda, jaką posiada Kolej w obrocie wagonowym, jest zupełnie nieuzasadniona.

P. K. P. dążąc zupełnie słusznie do usprawnienia obrotu wagonowego, skłonne są skrócić czas roz- i naładunku oraz podwyższyć opłaty postojowego, aby w ten sposób zmusić klientów do szybkiego zwracania

wagonów. Ze swej strony Kolej winna bezwzględnie gwarantować termin dostawy i w razie niedotrzymania go wpłacać kary określonej wysokości. Jest to jedyny sposób na uzyskanie wydatnego przyspieszenia obrotu wagonów i umożliwienie dokładnego planowania transportu przez przedsiębiorstwa posiadające własny tabor. Kolej stosująca ostre rygory wobec swoich klientów, musi ponosić równą z nimi odpowiedzialność za racjonalną eksploatację wagonów.

Sprawę tę oczywiście może unormować jedynie Państwowa Komisja Planowania Gospodarczego, jako czynnik nadrzędny, ustalając normy przebiegu i wysokość opłat. Terminowość dostaw ma również kolosalne znaczenie dla sprawnego zaopatrzenia rynku, zwłaszcza w produkty łatwo ulegające zepsuciu, bądź uciążliwe w magazynowaniu, z uwagi na konieczność posiadania specjalnych urządzeń, jak to ma miejsce np. przy produktach naftowych.

Nalożenie takiej odpowiedzialności na P. K. P. z pewnością da rezultaty przerastające znacznie wyniki osiągnięte przez oszczędność czasu uzyskaną na rozładunku, naładunku, pracy w niedzielę, święta itp.

Racjonalna eksploatacja taboru cysternowego wiąże się z szeregiem zagadnień specjalnych, typowych dla tej tylko gałęzi transportu. Takim zagadnieniem jest na przykład kwestia maksymalnego wykorzystania ładowności cystern. Cysterny znajdujące się w dyspozycji CPN wykazują wielką różnorodność typów. Momentem interesującym nas ze względu na wykorzystanie ich ładowności jest stosunek ładowności do pojemności kotła. Wynika to oczywiście z różnicy ciężaru właściwego poszczególnych produktów naftopochodnych.

Dla przykładu przyjmijmy, że cysternę o ładowności 20 ton i pojemności 220 hl przeznaczono pod przewóz benzyny, a cysternę o danych metrycznych 20 t — 265 hl pod oleje ciężkie. Naturalnie ładowność pierwszej cysterny nie będzie nigdy wykorzystana, gdyż pojemność kotła jest zbyt mała i pozwoli na załadowanie tylko 16 ton. W sumie więc do obu cystern załadujemy zaedwie 36 ton produktu. Jeśli zmienimy przydział cysterny w ten sposób, że drugi wagon przeznaczymy pod benzynę, a pierwszy pod oleje, to wobec znacznego ciężaru gatunkowego oleju i wystarczającego rozmiaru kotła cysterny, przeznaczonej pod benzynę, do obu wagonów załadujemy łącznie 40 ton. Naturalnie o zakwalifikowaniu cysterny pod produkt decyduje w pierwszym rzędzie jej budowa i wyposażenie specjalne, a nie rozmiary i dlatego też dotychczas z podanego wyżej względu tracimy ok. 15% ładowności niewykorzystanej dla przewozów. Prace remontowe i inwestycyjne, jakie podejmuje CPN, pozwolą na wybitne zredukowanie tych odsetek.

Przyczyn niewykorzystania ładowności jest znacznie więcej, nie mają one jednak tak zasadniczego znaczenia i stopniowo usunięcie ich jest mniej kłopotliwe. Między innymi CPN projektuje wmontowanie łąk, oznaczających górną granicę napełnienia przy całkowitym wykorzystaniu ładowności, a to w celu uniknięcia zdarzającego się nagminnie niedoładowania wagonów o wiekich kotłach, które nie mogą być napełnione całkowicie z uwagi na związane z tym przekroczenie nośności. W takich wypadkach wysokość napełnienia określa się przy pomocy prowizorycznych obliczeń, bądź też, jeśli obsługa boczniccy nie posiada tej umiejętności — do wysokości słupa cieczy, jaką pracownik uzna za właściwą w oparciu o doświadczenie. W obu wypadkach niedokładność przekracza często 10%.

Zwiększenie zdolności przewozowych uzyskanych przez podwyższenie procentu wykorzystania ładowności jest szczególnie korzystne, gdyż powstaje bez zwiększenia ilości przesyłek.

Jak z powyższego wynika CPN, jako jeden z klientów Kolej, ocenia należycie doniosłe znaczenie racjonalnej gospodarki środkami transportowymi i prawdopodobnie w niedługim stosunkowo czasie zdoła rozwiązać szereg złączonych z tym zagadnień.

Najwięcej trudności sprawia nam zlikwidowanie szczytów przewozowych i ograniczenie próżnych przebiegów, których ujemny wpływ dostatecznie uwypuklił inż. Reinhard.

Wobec konieczności zachowania odpowiedniej czystości kotła i wobec specyficznego charakteru przewozów, które poza produktami importowymi wykuczają możliwość ładowania cystern w biegu powrotnym, gdyż odbiorca nie posiada produktów naftowych do dyspozycji, zasadniczo bieg pełny musi być pokryty biegiem próżnego wagonu. Stosunek tych przebiegów pogarsza się jeszcze przez dodatkowe kursy próżne przy wysyłaniu cystern do naprawy, do czyszczenia, oddawaniu do Bazy Cysternowej, formującej transporty zagraniczne itp. Stosunek przebiegów pełnych do próżnych wynosi zwykle 9:11 i prawdopodobnie w najbliższych latach nie ulegnie zasadniczej zmianie.

C. P. N. posiada w tym kierunku możliwości bardzo niewielkie i raczej tylko dorywcze. Zasadnicze znaczenie miałoby wykorzystanie dla dystrybucji transportów importowych, które po rozładowaniu w bazach zaopatrzeniowych mogłaby właściwie wysłać do odbiorców z produktem, zamiast zwracać je w stanie próżnym do placówki formującej wahadła na ruch zagraniczny.

Ograniczona ilość cystern dopuszczonych do transportu, specjalnie ostre przepisy co do ich stanu technicznego i czystości oraz wielkie zapotrzebowanie na nie przekreślają jednak tę ewentualność.

Na zakończenie pragnę poruszyć jeszcze jedną istotną kwestię, a mianowicie kwestię wag na wagony 4-osiowe. Zgodnie z okólnikiem Komitetu Ekonomicznego Rady Ministrów w następnych latach budowane mają być wyłącznie wagony o 4-ach osiach. CPN posiada już obecnie pewną ilość cystern tego typu i napotyka na ogromne trudności w ich wykorzystaniu. Brak odpowiednich wag uniemożliwia stwierdzenie ilości ładunku, a ustalenie ciężaru przez podwójne ważenie, praktykowane obecnie, jest bardzo niedokładne i wywołuje sztuczne manko, bądź superaty.

Wobec wyłączenia szeregu cystern 4-osiowych z ruchu zagranicznego i trudności w wykorzystaniu ich, z podanego wyżej względu, dla dystrybucji wewnątrz kraju, obawiamy się, że pewna ilość wagonów znajdujących się w naszej dyspozycji będzie przynajmniej częściowo niewykorzystana, mimo doskonałego stanu technicznego. Dążąc do rozwiązania napotykanych trudności CPN przystąpiła do opracowania tabel litrażowych, których pierwszą część przedłożyła już Ministerstwu Komunikacji, prosząc o ich uznanie.

Zastosowanie tabel litrażowych do określania wagi produktów w cysternach jest niezmiernie korzystne w każdych warunkach, gdyż z pewnością wpłynie również na usprawnienie obrotu wagonowego, oszczędzając czas, potrzebny na ważenie i związaną z nim pracę parowozów. Z uwagi na to CPN planuje wyłitrażowanie niemal całego posiadanego taboru.

W tym krótkim artykule podkreśliłem jedynie zasadnicze kwestie, związane z racjonalną eksploatacją tej części taboru kolejowego, z jakiej korzysta CPN. Zagadnień tych jest znacznie więcej i z pewnością przedstawiają się one odmiennie w innych przedsiębiorstwach. Doceniając w pełni znaczenie zagadnienia, omówionego przez inż. Reinharda, zwracam się z apelem do wszystkich zainteresowanych o zabranie głosu w tej sprawie na łamach „Transportu i Spedycji”.

Z. ZAWADA (Warszawa)

O obiektywne warunki rozwoju współzawodnictwa wśród samochodziarzy

Kiedy się widzi wspaniałe osiągnięcia przodowników pracy, racjonalizatorów i mistrzów oszczędności wśród górników, hutników — a ostatnio robotników budowlanych, powstaje wśród pracowników transportu naturalne, a żenujące pytanie: dlaczego w szeregach pionierów współzawodnictwa pracy wciąż jeszcze znajduje się tak nie wielu transportowców? Czemu przypisać, że transportowcy opóźniają się w żywiołowym marszu mas robotniczych ku lepszej, socjalistycznej przyszłości naszego kraju? Dlaczego ruch współzawodnictwa ma o wiele bardziej masowy charakter wśród kolejarzy, niż wśród pracowników transportu samochodowego? Dlaczego obserwujemy powstawanie i rozwój ruchu współzawodnictwa, racjonalizatorstwa i oszczędności wśród pracowników samochodowego transportu publicznego, to jest w PKS-sie, natomiast prawie głucho o nim, jako o ruchu żywiołowym, masowym — wśród pracowników samochodowego t. zw. transportu własnego, t. zn. w Centralnych Zarządach Przemysłu, w Centralach Handlowych, w przedsiębiorstwach budowlanych, w leśnictwie i w tylu innych dziedzinach naszego życia gospodarczego, zatrudniających pracowników transportu samochodowego. Od trafnej odpowiedzi na te pytania zależeć będzie dobra diagnoza przyczyn wyraźnie istniejącego zaniedbania oraz możliwość przedsięwzięcia koniecznych kroków dla usunięcia wszystkich hamulców, tak negatywnie wpływających na rozwój ruchu współzawodnictwa, racjonalizatorstwa i akcji oszczędnościowej wśród transportowców, głównie zaś wśród pracowników nie publicznego transportu samochodowego.

Na istniejący fakt opóźnienia rozwoju współzawodnictwa pracy wśród samochodziarzy niejednokrotnie zwracano uwagę. Ostatnio pisali na ten temat m. in. E. Zonik w „Trybunie Ludu“ z dn. 28.XI.49 r., oraz L. Skoczyła w „Transport i Spedycja“ z grudnia rb. Ten ostatni wskazał kilka przyczyn, które spowodowały zaistnienie zjawiska, niepokojącego wszystkich, którym leży na sercu dobro naszej gospodarki i dobro imienia polskiego samochodziarza. Zdawać bowiem musimy sobie sprawę z tego, jakie marnotrawstwa tkwią wciąż jeszcze w naszej gospodarce samochodowej, marnotrawstwa obciążające naszą gospodarkę ogólnopolską, a możliwe do usunięcia w tempie przyspieszonym tylko przy współudziale rzeszy pracowników transportu samochodowego, przez żywiołowy rozwój masowego współzawodnictwa pracy, racjonalizatorstwa i akcji oszczędnościowej. O rzędzie wielkości zagadnienia niech świadczy fakt, że koszty technicznej eksploatacji taboru samochodowego w Polsce wynoszą obecnie ponad 50 mld. zł. rocznie, a przy końcu Planu 6-letniego wynosić będą ponad 100 mld. zł. rocznie. Uzyskanie w wyniku usprawnionej, bardziej ekonomicznej gospodarki oszczędności tylko w wysokości 5 proc. — co jest absolutnie możliwym minimum — dałoby w okresie 1950 — 55 r. ogólną oszczędność w wysokości szacunkowej około 20 — 25 mld. złotych, a więc sumę, którą by wystarczała na wybudowanie w tym okresie ponad 300 publicznych stacji obsługi z warsztatami napraw średnich o przepustowości rocznej około 700 samochodów. Znaczy to, że z uzyskanych w ten sposób oszczędności, bez dodatkowego obciążenia państwowego budżetu inwestycyjnego, moglibyśmy wybudować i wyposażać przynaj-

mniej jedną nowoczesną stację obsługi w każdym powiecie, — a więc stworzyć wspaniałe zaplecze techniczne dla dalszego rozwoju motoryzacji w naszym kraju, nie mówiąc już o ołbrzymim polepszeniu warunków pracy naszych kierowców i mechaników warsztatowych, wciąż jeszcze zatrudnionych w warunkach względnie prymitywnej technicznej. Stawka jest tak wielka, że warto, aby o jej zrealizowaniu dobrze pomyślał każdy samochodziarz w Polsce i aby do jej realizacji, nie zwlekając, jak najenergiczniej przystąpić.

Spróbujemy określić czynniki, sprzyjające powstawaniu współzawodnictwa pracy i wysunąć wnioski praktyczne płynące stąd dla omawianego w tym artykule sprawy współzawodnictwa wśród samochodziarzy.

Pierwszym takim czynnikiem jest niewątpliwie **uświadomienie polityczne mas pracowniczych transportu samochodowego**. Tylko bowiem pracownik uświadomiony politycznie może mieć aktywnie pozytywny stosunek do naszej rzeczywistości gospodarczej. Politycznie uświadomiony pracownik rozumie, że rozwój naszej gospodarki oznacza polepszenie warunków egzystencji mas pracujących, że praca, włożona w ten rozwój, nie rentuje dla kieszeni kapitalisty, który nie dba o poprawę bytu pracowników, ale rentuje bezpośrednio dla gospodarza-robotnika, technika, inteligenta w ustroju społecznym. Tylko politycznie uświadomiony pracownik może być w naszym ustroju dobrym gospodarzem — gospodarzem, który, patrząc w przyszłość, radzi się przewidując i zapobiegliwie, oszczędnie, racjonalnie. Dobry gospodarz wie, że za każde marnotrawstwo wcześniej, czy później, bezpośrednio, czy pośrednio musi zapłacić z własnej kieszeni, musi zapłacić obniżeniem poziomu swego bytu materialnego, albo zmniejszeniem możliwości polepszenia tego bytu. Dobry gospodarz wie, że opłaci mu się inwestować w postęp techniczny, w mechanizację, w lepsze, bardziej sprawne maszyny — bo postęp techniczny oszczędza mu pracy, ułatwia mu ją, wielokrotnie wyniki tej pracy. Uświadomiony politycznie pracownik może być dobrym gospodarzem, mając bowiem pełne zrozumienie rzeczywistości jest w stanie zarządzić swoją pracą i jej wynikami celowo i oszczędnie, jest w stanie nastawić swój umysł na szukanie dróg i sposobów uracjonalnienia swojej pracy.

Kto odpowiada za uświadomienie polityczne pracowników transportu samochodowego? Odpowiadają za nie przede wszystkim Związki Zawodowe, zrzeszające poszczególne grupy samochodziarzy. Dlatego też, mając na widoku istniejące zaniedbanie rozwoju współzawodnictwa wśród samochodziarzy, Zw. Zawodowe powinny niezwłocznie wszcząć energiczną akcję uświadamiania korzyści, płynących ze współzawodnictwa, inicjować i kierować rozwijającym się współzawodnictwem w poszczególnych grupach pracowników transportu samochodowego.

Za uświadomienie polityczne mas pracowniczych transportu samochodowego odpowiadają również wszyscy ci indywidualni, przede wszystkim partyjni pracownicy, którzy, będąc uświadomionymi, winni swoje zrozumienie, swoje przekonania, swój pozytywny, aktyw-

ny, twórczy stosunek do pracy przetransmitować na szerokie rzesze pracowników mniej uświadomionych, obywateli, a może nawet wrogo nastawionych do socjalistycznego stosunku do pracy.

Zorganizowana akcja pogłębienia politycznego uświadomienia pracowników transportu samochodowego stworzy niewątpliwie właściwy klimat dla rozpoczęcia masowego współzawodnictwa wśród samochodziarzy. Aby jednak to współzawodnictwo mogło należytocie się rozwijać, musi mieć silne podstawy organizacyjne. Podstawy te mają wieloraki charakter.

Stworzeniem tych podstaw winny się zająć przede wszystkim Związki Zawodowe. I to nie tylko Związek Zawodowy Transportowców, działający wśród pracowników przedsiębiorstw przewozów publicznych, ale również Związki branżowe, do których należą transportowcy zatrudnieni w przedsiębiorstwach nie przewozowych, a więc Związek Zawodowy Metalowców, Górników, Chemików, Budowlanych, Leśników itp. — L. Skoczylas w wyżej wspomnianym artykule słusznie wytknął tym Związkom zaniedbanie, którego się dopuścili i wykazał konieczność zlikwidowania tego zaniedbania. Koncencja rowniania Międzyzwiązkowego Komitetu Współzawodnictwa wśród transportowców, wysunięta przez L. Skoczylasa, wydaje się być warta szczególnego rozważenia.

Innego rodzaju podstawy organizacyjne dla rozwoju współzawodnictwa wśród transportowców - samochodziarzy winny być stworzone przez administrację przedsiębiorstw zatrudniających tych transportowców. Współzawodnictwo może bowiem szczególnie korzystnie rozwijać się tam, gdzie istnieją ku temu odpowiednie warunki techniczne. Do warunków tych zaliczyć należy przede wszystkim: planowanie pracy, dobra organizację wykonawstwa i właściwą opiekę techniczno-zaopatrzeniową w stosunku do narzędzi i maszyn, którymi posługują się transportowcy.

Planowanie pracy jest warunkiem sine qua non zarówno dobrej organizacji wykonawstwa, jak właściwej opieki techniczno-zaopatrzeniowej. Planowanie, opierające się na normach technicznych i finansowo-eksploatacyjnych, określa zadanie do wykonania i warunki, w których te zadania winny być wykonane. Planowanie ustala wydatek energii, kwoty materiałowe i kwoty finansowe oraz czas przewidziany dla wykonania zadań planowanych. Współzawodnictwo ma za zadanie przez bardziej sprawne niż przeciętnie planowane wykonawstwo, przez lepszą wydajność pracy, przez stosowanie pomysłów racjonalizatorskich uzyskać wykonanie planowanych zadań przy pomocy mniejszego zużycia materiałów i energii, mniejszym nakładem kosztów, w krótszym czasie — oszczędzając w ten sposób na potencjalnie materialnym, na pracu, na koszcie finansowym. Bez pracy w/c szczegółowego planu nie jest możliwe współzawodnictwo i obliczanie efektów tego współzawodnictwa.

Planowanie pracy jest podstawą dobrej organizacji wykonawstwa, zapewnia bowiem to, że wszystkie elementy potrzebne dla realizacji danego zadania znajdują się we właściwej ilości, we właściwym miejscu i we właściwym czasie. Dobre planowanie zaopatrzenia materiałowego zapewni niedopuszczenie do wszelkiego rodzaju nieprodukcyjnych przestoju obniżających wydajność pracy. Dobra organizacja pracy i należyte zorganizowana opieka techniczno-eksploatacyjna ułatwiają współzawodniczącym uzyskiwanie wysokich norm wydajności pracy, są więc czynnikiem katalizującym współzawodnictwo.

Trzy wyżej omówione elementy organizacyjne, tworzące techniczną podstawę współzawodnictwa, może

zapewnić masom transportowców - samochodziarzy tylko administracja, t. zn. dobrze pracujące Wydziały Taryfowo - Transportowe w Centralnych Zarządach Przemysłu, ew. równorzędne komórki w handlu, budownictwie itp. Niestety, stwierdzić należy, że kierownicy państwowych przedsiębiorstw nie zawsze doceniają rolę tych Wydziałów, a co gorsze — nie zawsze ją rozumieją. Oni też w dużej mierze ponoszą odpowiedzialność — pośrednio — za zaniedbanie, rowstałe na odcinku współzawodnictwa wśród transportowców, obsługujących kierowane przez nich przedsiębiorstwa. O zagadnieniu tym bardziej szczegółowo pisał mgr. B. Himmel w artykule pt. „O właściwą ocenę transportu“ („Transport i Spedycja“ nr 5 z listopada 1949 r.), dlatego nie będziemy sprawy tej, niewątpliwie bardzo istotnej, dokładnie omawiać. Wydaje się, że właściwemu postawieniu pracy Wydziałów Transportowych w aparacie podległym wiele uwagi powinny poświęcać odpowiednie departamenty Ministerstw. Odcinkiem planowania transportu, szczególnie samochodowego w przewozach nie publicznych, winien energicznie zająć się Der. Komunikacji i Łączności PKPG, oraz Dep. Samochodowy Min. Komunikacji.

Trzecim wreszcie czynnikiem, istotnym dla zaktywizowania współzawodnictwa wśród samochodziarzy, jest dobrze wypracowany system premiowania pracowników transportu. Opierając się na głosach z terenu stwierdzić należy, że obecny system nie zurecznie odpowiada potrzebom współzawodnictwa, ma luki i strony słabe, względnie nieprawidłowo rozwiązane. Sprawy tej warto poświęcić osobną publikację. Byłyby interesujące wypowiedzi w tej materii ze strony najbardziej zainteresowanych, t. zn. samych transportowców, których zachęcamy do nadsyłania swoich uwag na ten temat do Redakcji naszego czasopisma. Uwagi te, opublikowane ew. przekazane we właściwe ręce, przyczyniłyby się niewątpliwie do właściwego rozwiązania systemu premiowania pracowników transportu samochodowego. Inicjatywę w tej dziedzinie winien również wykazać Związek Zawodowy Transportowców.

Wydaje się, że trzy wyżej omówione czynniki, t. zn. pogłębienie uświadomienia politycznego rzeszy transportowców - samochodziarzy, stworzenie podstaw organizacyjnych tak od strony Związków Zawodowych, jak od strony administracji przedsiębiorstw państwowych, wreszcie rewizja systemu premiowania — są to najważniejsze czynniki dla powstania i rozwoju masowego współzawodnictwa wśród transportowców - samochodziarzy. Sprawa dojrzała już o tyle, przynajmniej w odniesieniu do zagadnień poruszonych tym artykułem jak i innymi wypowiedziami, że winna stać się przedmiotem praktycznych decyzji i praktycznych kroków wykonawczych ze strony zainteresowanych organizacji politycznych, społecznych i państwowych. Każdy dzień zwłoki oznacza bowiem dalsze, nielikwidowane marnotrawstwa w naszej gospodarce samochodowej.

Właściwemu zabarwieniu emocjonalnemu współzawodnictwa wśród samochodziarzy, zabarwieniu, które niewątpliwie byłoby jednym z dalszych ważnych czynników dla powstania i rozwoju współzawodnictwa, będziemy mieli, być może, możliwość poświęcić miejsce w jednym z następnych numerów miesięcznika „Transport i Spedycja“.

ZBIGNIEW PAWŁOWSKI (Warszawa)

Nowa droga transportu samochodowego i spedycji

Rok 1950 przyniesie duże zmiany w układzie państwowego transportu drogowego i spedycji. Zgodnie z uchwałą Komitetu Ekonomicznego Rady Ministrów z 12 lipca 1949 r. w dniu 1 stycznia br. Państwowa Komunikacja Samochodowa oraz przedsiębiorstwo państwowo-spółdzielcze „Spedytor” łączą się w jedno przedsiębiorstwo państwowe, podległe Ministrowi Komunikacji. Przedsiębiorstwo C. Hartwig S. A. ograniczy z tym dniem swoją działalność wyłącznie do spedycji zagranicznej. Tym samym powstaje jedno przedsiębiorstwo, grupujące cały tabor samochodowy przeznaczony do zarobkowego przewozu, spedycję krajową i składownictwo, pod nazwą Państwowa Komunikacja Samochodowa — Przedsiębiorstwo Transportowo-Spedycyjne.

Dotychczasowa działalność trzech najpoważniejszych przedsiębiorstw transportowo-spedycyjnych powodowała dla usługobiorców pewne trudności. Brak jednolitego ośrodka dyspozycyjnego zmuszał często zleceńdawców do zwracania się do wszystkich trzech przedsiębiorstw z zapotrzebowaniem na tabor, w wypadkach, gdy poszczególne przedsiębiorstwa z braku dostatecznej ilości pojazdów zleconego przewozu nie były w stanie wykonać.

Akcje masowe, wymagające zaangażowania dużej ilości taboru, z konieczności były dzielone między trzy przedsiębiorstwa, co nie wpływało dodatnio na sprawność wykonania danej akcji.

Istniejąca wprawdzie od lutego 1949 r. Komisja Koordynacyjna trzech przedsiębiorstw częściowo usuwała te trudności, w dotychczasowym układzie nie była jednak w stanie całkowicie ich usunąć.

Dokonana reorganizacja, stwarzająca jeden ośrodek dyspozycyjny taboru państwowym, zatrudnionym w publicznym przewozie zarobkowym, zlikwiduje te trudności i da możliwość:

- 1) sporządzenia i wykonania jednolitego planu przewozów drogowych w zakresie ruchu pasażerskiego i towarowego;
- 2) racjonalnego użycia posiadanego taboru;
- 3) koordynacji wszelkich środków przewozowych;
- 4) usprawnienia obsługi usługobiorców;
- 5) zapewnienia taborowi należytej obsługi technicznej;
- 6) odpowiedniego wykorzystania i szkolenia fachowych kadr pracowników transportu i spedycji.

Dotychczas wynajem taboru odbywał się prawie całkowicie bezplanowo. Usługobiorcy zamawiali samochody dorywczo w chwili powstawania pilnych potrzeb przewozowych, nie informując wcześniej przedsiębiorstw transportowych o zwiększeniu ich nasilenia. Powodowało to często niewykonanie zleceń i stawało się przyczyną poważnych trudności w pokonywaniu szczytów przewozowych.

Stan taki winien ulec radykalnej zmianie.

Publiczny transport samochodowy wtedy tylko spełni całkowicie swoje zadania, gdy jego plan eksploatacyjny będzie oparty na z góry podanych potrzebach usługobiorców.

Konieczne jest, by Centralne i Przedsiębiorstwa, niezależnie od podanych planów przewozu transportem publicznym, wprowadziły ściśle planowanie własnymi środkami przewozowymi.

Sharmonizowanie tych planów da możliwość Państwowej Komunikacji Samochodowej racjonalnego roz-

łożenia przewozów i zapobieganie dokonywaniu zamówień tabru w ostatniej chwili.

Jest rzeczą ważną, by usługobiorcy zawarli z P.K.S. długotrwałe umowy na przewozy, albowiem w pierwszym rzędzie wykonywane będą przewozy z góry zaplanowane, a dorywczo udzielane zlecenia będą realizowane w miarę istniejących w danej chwili możliwości. W ten sposób usługobiorcy zagwarantują sobie pełne i terminowe wykonanie zleconych przewozów i przyczynią się do zmniejszenia trudności, występujących w okresach największego ich nasilenia.

Dla usprawnienia usług wprowadzone zostaną dwa zasadnicze rodzaje przewozów taboru samochodowym; przewóz przesyłek towarowych oraz wynajem całych pojazdów.

Przewóz przesyłek dokonywany będzie na:

- a) liniach komunikacji towarowej;
- b) przewozach nieliniowych;
- c) przewozach lokalnych.

Przyjmowane będą do przewozu na liniach komunikacji towarowej przesyłki ekspresowe, względnie zbiorcze. Przesyłki mogą być różnych rozmiarów i wagi, od drobnych aż do wielobetonowych.

Przesyłki ekspresowe przyjmowane i zdawane będą w punktach, w których istnieją placówki P.K.S., leżące na danej linii komunikacji towarowej, włączając w to dowóz w ich miejskich obszarach dowozowych. Przesyłki tego rodzaju nie mogą być przyjmowane i wydawane w innych punktach linii, a przewożone będą w pojazdach kursów bezpośrednich (kursy ekspresowe), mających postoje w miejscowościach, w których istnieją placówki P.K.S.

Przesyłki zbiorcze mogą być przyjmowane do przewozu z dowolnych i do dowolnych punktów, leżących na danej linii komunikacji towarowej, albo w pasie dowozowym tej linii.

Przesyłce takiej towarzyszyć może osoba za biletu według opłat taryfy osobowej.

Przesyłki nieliniowe — to przesyłki całopojazdowe, przyjmowane do przewozu za listami przewozowymi z ekspedycji i domów leżących w ich miejskich obszarach dowozowych do innych ekspedycji i domów, gdy ekspedycje te nie są związane ze sobą liniami komunikacji towarowej, lecz włączone do podanego przez daną placówkę P.K.S. tak zwanego „zasięgu przewozów.”

Przesyłki lokalne — to przesyłki drobnicowe, przyjmowane do przewozu z dowolnego do dowolnego punktu położonego w miejskim obszarze placówki P.K.S.

Wynajem całych pojazdów może być dokonywany jako godzinowy, dobowy, kilometrowy i za ryczałtem od tony.

Ten ostatni rodzaj wynajmu będzie miał zastosowanie dla lokalnego przewozu, rozwózki, lub większych partii ładunków, związanych z robocizną, przede wszystkim przy zwózkach z wagonów do magazynów i t. p.

Przy przewozach przesyłek odpowiedzialność za całość i bezpieczeństwo powierzono towaru obciąża przedsiębiorstwo wykonujące przewóz, przy wynajmie pojazdów — użytkownika, mającego obowiązek dostarczenia odpowiedniego konwoju.

Takie zróżnicowanie przewozów wpłynie na usprawnienie obsługi zleceńodawców i pozwoli na wyeliminowanie tak zwanych „pustych przebiegów“.

Niektóre przedsiębiorstwa, mając tabor własny, z braku możliwości nadawania przesyłek liniowych, zmuszone były dotychczas do wysyłania samochodów na dalekie odległości z ładunkiem, względnie po ładunek, wykorzystując je praktycznie tylko w jednym kierunku.

Zastosowanie podanych powyżej rodzajów przewozów pozwoli na zlikwidowanie przebiegów z ładunkiem jednostronnym. Z chwilą, gdy linie towarowe pokryją sieć najpoważniejszych szlaków komunikacyjnych, zapewnią stałą i terminową dostawę zleconych towarów, dając możliwość Państwu zaoszczędzenia znacznych sum, które pochłaniały przebiegi samochodów bez ładunków.

Sprawność działania Państwowej Komunikacji Samochodowej w zakresie przewoźnictwa zostanie znacznie zwiększona przez ściśle powiązanie przewoźnictwa ze spedycją. Zapewni to usługobiorcy fachowe doradctwo w doborze właściwego środka przewozowego, odpowiednią organizację powierzonych do przewozu masy towarowej, a tym samym wykonanie zleconej pracy po najniższych kosztach.

W roku bieżącym wprowadzona zostanie nowa taryfa za usługi spedycyjne. Różni się ona od dotychczas stosowanej przede wszystkim:

- obniżką stawek;
- zryczałtowaniem opłat za usługi uboczne, związane ściśle z główną usługą;
- zróżnicowaniem niektórych opłat za równe usługi dla różnych przesyłek, zarówno pod względem jednorazowej wielkości masy towarowej, jak też pod względem właściwości towaru.

Stawki za usługi spedycyjne zostały znacznie obniżone.

Rozpiętość obniżek waha się w granicach od 5% do 60%.

Najpoważniejsze obniżki zastosowano w grupach:

przesyłki masowe	55%, 59%,
przesyłki specjalne	50%
przesyłki półmasowe	22%, 37%, 45%
przewóz mebli	
i przeprowadzki	23%, 26%, 32%
składowe	33%

Nowością obecnej taryfy jest zróżnicowanie opłat za przyjęcie i wydanie z magazynu, oraz za składowe.

Wprowadzona została klasyfikacja towarów. Kilkaśet rodzajów towarów podzielono na trzynaście grup i zastosowano różne opłaty dla każdej grupy. Tym samym zostaje usunięta poważna luka w dotychczasowej taryfie. Zdarzały się bowiem wypadki, że towar zmagazynowany nie wytrzymywał kosztów składowego z uwagi na swoją niską wartość. Obecna taryfa usuwa te niedomagania i wprowadza słuszną stawkę w zależności od rodzaju towaru.

Poważna obniżka taryfy spedycyjnej mogła nastąpić dzięki koncentracji dużej ilości zleceń spedycyjnych w państwowych przedsiębiorstwach transportowo-spedycyjnych. Została ona ustalona na podstawie wnikliwej analizy kosztów własnych. Zwiększenie się ilości usług spedycyjnych w jednym przedsiębiorstwie do tego powołanym, dysponującym kadrami odpowiednio przygotowanych fachowców, przyczyni się do podniesienia techniki spedycyjnej i da prawdopodobnie możliwość dalszego obniżenia stawek.

Niektóre Zjednoczenia, Centrale i Przedsiębiorstwa załatwiają czynności spedycyjne we własnym zakresie.

Czynności te wykonywane przez aparaty handlowe, jak gdyby na marginesie ich zasadniczych zadań, prowadzone są często niefachowo i drogo, przy czym rzeczywiste koszty są zwykle tylko częściowo ujawniane. Należy głęboko zastanowić się, czy stanowisko to jest słuszne, czy nie na eży wszystkich czynności spedycyjnych zlecać Państwowej Komunikacji Samochodowej, posiadającej szereg Ekspozytur w większych ośrodkach miejskich.

Dążeniem Państwowej Komunikacji Samochodowej będzie rozbudowanie sieci Ekspozytur oraz magazynów w mniejszych ośrodkach, co ułatwi szybką wymianę towarową między wsią i miastem. Artykuły dowożone do miast powiatowych kolejną rozprowadzane będą samochodami do gminnych spółdzielni, wsi i gromad wiejskich. Systematycznie zaopatrywane spółdzielnie gminne w artykuły przemysłowe zaspokoja wszystkie potrzeby ludności wiejskiej i wyeliminują konieczność szukania tychże w odległych nierzad miastach.

Przeprowadzona reorganizacja daje możliwość uporządkowania rynku usług przewoźniczo - spedycyjnych, tak ważnego czynnika życia gospodarczego kraju. Plan sześcioletni nakłada na transport drogowy doniosłe zadania. W oparciu o kadry wykształconych fachowców, rozwijając w dalszym ciągu ruch współzawodnictwa i realizatorstwa, zadania te będą wypełnione.

Komitet Redakcyjny miesięcznika „Transport i Spedycja” składa wszystkim Transportowcom serdeczne życzenia z okazji Nowego Roku 1950, pierwszego roku wykonywania Planu 6-letniego

JAN ENDER (Warszawa).

Analiza sprawności taboru samochodowego

Wprowadzona jednolita gospodarka pojazdami mechanicznymi systemem „Dorgan” nałożyła na wszystkie jednostki transportowe obowiązek prowadzenia całego szeregu mniej, lub więcej skomplikowanych dokumentów, dokonywania obliczeń wykorzystania przebiegu, nośności, zużycia mat. pędnych, kosztów oraz składania sprawozdań z eksploatacji pojazdów mechanicznych jednostkom nadrzędnym.

Zadne przedsiębiorstwo nie może się obejść bez prowadzenia aktualnej sprawozdawczości, która umożliwia aktualne stwierdzenie, stanu interesów danego przedsiębiorstwa.

Zarząd przedsiębiorstwa na podstawie wnikliwej analizy opracowanych zestawień sprawozdawczych ma możność śledzenia rozwoju przedsiębiorstwa, wykrywania słabych stron działalności handlowej, czy wytwórczej, wreszcie ma możność reagowania na zjawiska zachodzące w przedsiębiorstwie i możność właściwego nastawienia go na prawidłową drogę rozwoju.

Od właściwej analizy, od umiejętnego wyciągania prawidłowych wniosków, oraz od prawidłowego reagowania na stwierdzone słabe strony pracy, zależy powodzenie przedsiębiorstwa.

Również w transporcie prowadzona prawidłowo sprawozdawczość, oparta na rzetelnych zapisach w dokumentach pomocniczych, daje jasny obraz stanu technicznego taboru, stopnia wykorzystania, kosztów własnych itp., a wnikliwa analiza tych danych umożliwia właściwe reagowanie na niekorzystne zjawiska, zachodzące w gospodarce transportowej. Podstawą do

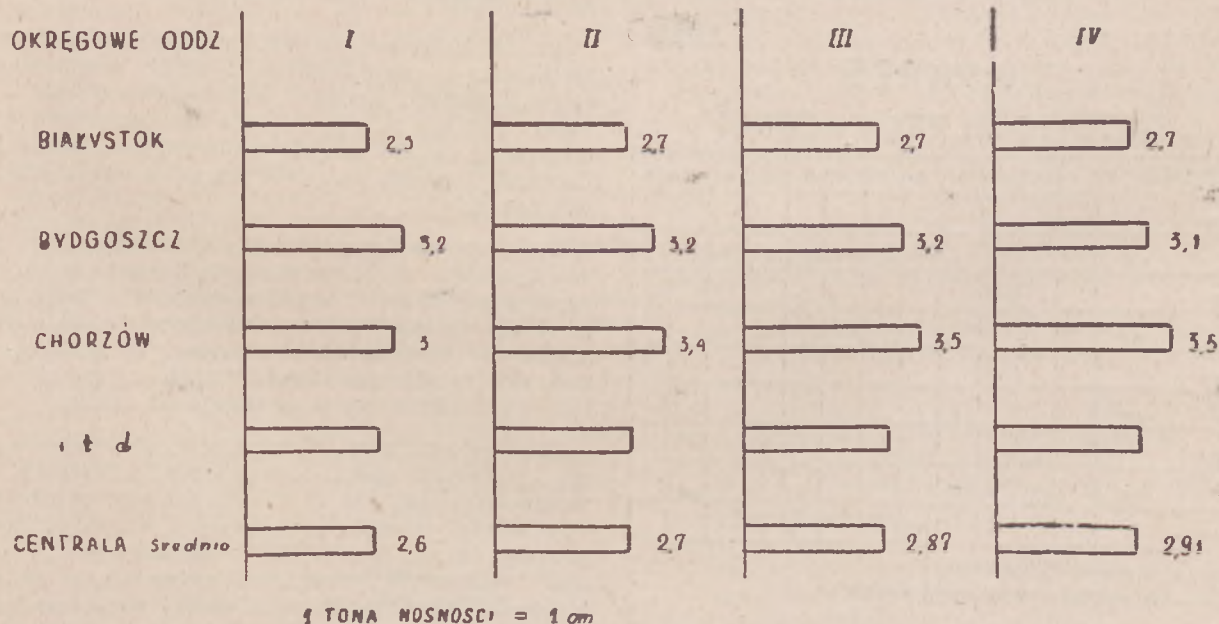
Pierwszy rzut oka na rubrykę 4 — „Marka” — daje odpowiedź, czy i w jakim stopniu nastąpiło ujednolicenie pojazdów.

Będzie to również wskazówką dla jednostki nadrzędnej, aby przy uzupełnianiu taboru brać pod uwagę możliwości tworzenia w jednostkach transportowych, w najgorszym razie większych grup jednakowego sprzętu, jeśli nie jest możliwe całkowite ujednolicenie taboru. Podsumowanie danych z rubryki 5, dotyczącej nośności pojazdów i wyprowadzenie średniej pozwala stwierdzić, czy przeciętna nośność posiadanych pojazdów jest odpowiednia do dokonywanych przewozów. Jest rzeczą zrozumiałą, że jednostka transportowa, dokonująca przewozów towarów masowych, jak: zboże, węgiel, mat. budowlane itp., będzie wymagała pojazdów o dużej nośności. Dla instytucji dokonującej przewozu drobnicy, np. rozwozki poczty po mieście, pojazdy o dużej nośności będą nie odpowiednie.

Porównanie przeciętnej nośności pojazdów w kilku podległych placówkach da możność stwierdzenia, która z nich posiada gorszą zdolność przewozu i która wymaga pomocy.

Dla śledzenia postępu wzrostu przeciętnej nośności, oraz wyrównania poziomu we wszystkich podległych jednostkach służyć może zestawienie graficzne, przedstawiające dane na ostatni dzień ubiegłego kwartału. Może ono być w formie graficznej prowadzone na arkuszu t. zw. papieru milimetrowego, przy czym 10 mm może przedstawiać jedną tonę nośności.

WYKRES KWARTALNY TAB. I.
PRZECIETNEJ NOŚNOŚCI POJAZDÓW MECHANICZNYCH



analizy tych zjawisk są m. i. dane, zawarte w miesięcznych sprawozdaniach z eksploatacji pojazdów mechanicznych”, sporządzane na podstawie kontroli pracy.

Jednym z zasadniczych warunków sprawnego działania każdej jednostki transportowej jest posiadanie jednolitego sprzętu oraz pojazdów o odpowiedniej nośności, dostosowanej do charakteru przewozów.

Jako przeciętną nośność należy przyjąć sumę nośności wszystkich pojazdów o własnym napędzie, t. j. samochodów i ciągników.

Porównanie długości odcinków, przedstawiających przeciętną nośność w poziomie — daje możność stwierdzenia wzrostu, lub spadku, a porównanie w pionie — różnice przeciętnej nośności w poszczególnych komórkach organizacyjnych.

Przy przewozie towarów masowych, gdy możliwe jest całkowite wykorzystanie ładowności, w miarę wzrostu nośności pojazdu obniża się koszt przewozu 1 tona-km. Wtedy posiadanie wozów wielkotonażowych jest pożądane.

Natomiast w razie konieczności rozprowadzania drobnicy, może się okazać najbardziej celowe, posiadanie pojazdów małych, gdyż w tych wypadkach wykorzystanie całkowitej ładowności, a więc i zdolności przewozowych pojazdu — rzadko będzie możliwe.

Analiza przeciętnej nośności w poszczególnych jednostkach transportowych może być pomocniczym elementem przy badaniu kosztów eksploatacji. Dane zawarte w tej tabeli powinny się stać podstawą polityki zakupu i rozdziału sprzętu transportowego.

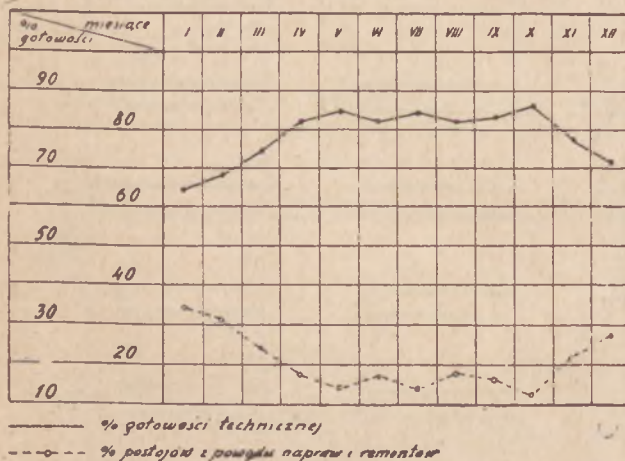
Następnym elementem, wymagającym dokładnej analizy, jest badanie współczynnika wykorzystania gotowości technicznej pojazdów i postojów z różnych przyczyn.

Porównanie ilości wozodni postoju z powodu napraw głównych i drobnych z ilością wozodni teoretycznie możliwych do wykorzystania w danym miesiącu daje obraz stanu technicznego pojazdów.

Ujęcie danych w sumy rubryk 7 i 8 oraz 9 i 10 w formie graficznej pozwala stwierdzić polepszenie się wzgl. pogorszenie stanu gotowości do eksploatacji oraz planowości wykonywania remontów w zależności od okresów nasilenia przewozów. W okresie zmniejszonych przewozów, związanych z sezonowym spadkiem obrotów, usprawiedliwiony, a nawet pożądany będzie spadek gotowości i wzrost postojów z powodu przeprowadzanych remontów. Na odwrót, wzrost postojów w okresie pełnego sezonu świadczą będzie o złym planowaniu remontów, wzgl. nieprawidłowej eksploatacji pojazdów, doprowadzającej do unieruchomienia ich wówczas, gdy pełna ich gotowość jest najbardziej potrzebna. Graficzne zestawienie gotowości przedstawia tab. II. Wykres może być prowadzony w postaci linii krzywej.

TAB. II

WYKRES GOTOWOŚCI TECHNICZNEJ



Podobnie może być przedstawiony % dni przestoju z powodu braku zapotrzebowania i innych przyczyn.

Przy obliczaniu % wozodni postoju należy posługiwać się następującym wzorem:

$$\frac{\text{Ilość dni postoju} \times 100}{\text{suma rubryk 7 i 8}}$$

Następnym elementem analizy sprawności przewozu jest współczynnik przebiegu w procentach.

Wysokość tego współczynnika jest uzależniona od charakteru przewozu oraz zdolności organizacyjnych kierownictwa jednostek transportowych, wzgl. dyspozytorów. Np. w jednostce transportowej, trudniącej się zwózką towarów masowych, np. zboża, węgla itp. ze stacji kolejowej do magazynów, zazwyczaj przekroczenie współczynnika 50% będzie trudne. Wykorzystanie pustych przewozów dla dowiezienia towarów na stację będzie również w tym wypadku godnym uznania wyczynem organizacyjnym. Przy przewozach np. mleka ze zlewni do mleczarni i opróżnianych naczyni z powrotem do zlewni, współczynnik może się zbliżać do 100%. Wykres współczynników wykorzystania, prowadzony podobnie jak tab. II, pozwoli na ocenę zdolności organizacyjnych personelu dysponującego taborem.

Spadek w % współczynnika wykorzystania przebiegu będzie sygnałem dla kierownictwa do interwencji i szukania przyczyn tego zjawiska. Dalszym elementem badania wysiłku organizacyjnego jest współczynnik wykorzystania ładowności przy przebiegu z ładunkiem.

Przy ustalaniu nośności pojazdu należy posługiwać się danymi fabrycznymi, wzgl. przepisami, zawartymi w „normach zużycia mat. pędnych“. Należy przyjąć wówczas, że współczynnik wykorzystania nie może przekraczać 100% dla pojazdu używanego bez przyczepy.

W razie, gdy pojazd używany jest z przyczepą, współczynnik wykorzystania ładowności poszczególnego pojazdu może wzrosnąć w granicach dopuszczalnego obciążenia na haku.

Wykres % wykorzystania ładowności może być sporządzony tak samo, jak inne z tym, że współczynnik może przekroczyć 100%.

Współczynniki wykorzystania przebiegu i ładowności mogą być umieszczone na jednej tabeli odmiennymi kolorami.

Analiza porównawcza współczynnika wykorzystania ładowności w różnych okresach czasu daje możliwość oceny gospodarki środkami transportowymi. Należy przyjąć, że przy przewozach regularnych np. codziennej zwózce mleka, wzrost wykorzystania ładowności powinien pokrywać się ze wzrostem sezonowej podaży.

W okresie spadku produkcji usprawiedliwiony będzie spadek % współczynnika, natomiast w okresie największej podaży przekroczenie 100% ładowności przez zastosowanie przyczep świadczyć będzie o prawidłowym dysponowaniu taborem. To samo będzie dotyczyło w pewnym stopniu innych artykułów, których podaż waha się w zależności od sezonu.

Dalszym elementem, wymagającym dokładnej analizy, jest zużycie materiałów pędnych, obliczonych na tonę nośności pojazdu na 100 km. Dla tego celu należy wyprowadzić przeciętną wg normy z rubryki 22 i faktycznego zużycia z rubryki 23, dla wszystkich pojazdów ciężarowych, przez podzielenie sumy danych z rubryki 22, wzgl. 23, przez ogólny tonaż posiadanych pojazdów. Przykład: 6 samochodów o łącznej nośności 18 tonn powinno zużyć wg normy na 100 km — 180, 4 litrów benzyny t. j. po 9,71 litra na tonę nośności. Faktyczne zużycie wyniosło 153,2 litra t. j. 9,06 litra mniej na 100 km.

Wykres, prowadzony w osobnych kolorach dla zużycia wg normy i dla zużycia faktycznego daje jasny obraz przekroczenia normy, wzgl. oszczędności w każdym miesiącu. (Przy sporządzaniu wykresu na pa-

pierze milimetrowym można przyjąć 1 cm równy 1 litrowi paliwa). Ponadto pozwala on śledzić, czy wzrost zużycia w pewnych miesiącach jest usprawiedliwiony warunkami atmosferycznymi, np. śnieżycą i t. p. Regularne powtarzanie się przekroczenia normy świadczyć może o zbyt niskim określeniu jej, albo też o małym wysiłku kierowców, zmierzającym do zaoszczędzenia mat. pędnych. Przekroczenie normy może również być spowodowane złym stanem technicznym pojazdów itp. Zużycie materiałów pędnych poniżej normy może świadczyć o zbyt wysokim ustaleniu normy lub o rzeczywistej oszczędności, wynikłej z wysiłku kierowców.

Pomocniczym elementem do analizy zużycia materiałów pędnych może być porównanie faktycznego zużycia przez ten sam typ pojazdów w różnych jednostkach transportowych, posiadających podobne warunki eksploatacji.

W omieszczeniu do strony kosztów eksploatacji analiza obejmować powinna koszty przebiegu 1 km, koszt 1 tona-km oraz stosunek kosztów z poszczególnych rubryk tabeli A sprawozdania miesięcznego. Analiza danych zawartych w tabeli A daje wszechstronny obraz gospodarki transportowej.

Koszty administracji, wyrażone w ‰ będą się wahały w stosunku odwrotnym do wzrostu kosztów ogólnych. W okresie zmniejszonych przewozów, a więc i mniejszych ogólnych kosztów utrzymania taboru, procent kosztów administracyjnych będzie stosunkowo duży i winien on maleć w miarę wzrostu natężenia przewozów.

Koszty wykazane w tabeli A można ująć w kilka najbardziej interesujących grup, np. procent kosztów mat. pędnych, procent kosztów napraw i remontów, wynagrodzenie kierowców, administracji ruchu.

Dane powyższe ujęte w formie graficznej, jako krzywe wzrostu i sparku, dają bogaty materiał, jako wynik analizy. Np. procent koszt. mat. pędnych i smarów powinien wzrastać w okresach wzmożonych przewozów, związanych z wzrostem obrotów sezonowych, procent kosztów i remontów powinien być najwyższy w okresie t. zw. martwego sezonu, przeznaczonego na akcje remontową, natomiast powinien on maleć w okresie nasilenia przewozów.

Krzywa kosztów napraw i remontów powinna swoim kształtem zbliżać się do linii, przedstawiającej postój z powodu remontów i napraw w tabeli II.

Krzywa, przedstawiająca w procentach wynagrodzenie kierowców, powinna obniżać się w okresie wzmózonej eksploatacji, związanej z sezonowym wzrostem obrotów, a natomiast podnosić się w okresie zmniejszonych przewozów. Należy się jednak liczyć z tym, że w miarę wzrostu przewozów wzrasta część ruchoma wynagrodzenia kierowców w postaci diety, ryczałtu za przepracowane nadgodziny i t. p.

W każdym razie ‰ kosztów utrzymania kierowców, zwłaszcza w stosunku do kosztów mat. pędnych, powinien maleć w miarę wzrostu przebytych kilometrów.

Ważnym elementem do analizy są koszty administracji ruchu. ‰ kosztów administracji jest uzależniony od dwóch najważniejszych czynników:

- ilości posiadanego taboru,
- stopnia wykorzystania zdolności przewozowych.

Jest rzeczą jasną, że przy porównaniu jednostek transportowych posiadających np. 10 i 15 pojazdów — ilość personelu administracyjnego w obu, a więc i koszty, ujęte w złotych, mogą być jednakowe. Przy obliczaniu w ‰, zakładając jednakowe natężenie przewozów, w jednostce posiadającej mniej pojazdów koszty administracyjnego mogą być wyższe, co należy uważać za usprawiedliwione.

Bez względu na wzrost natężenia przewozów, koszty administracji ruchu, obliczane w złotych, powinny

utrzymać się na ogół na tym samym poziomie. Niesłowne wahania mogą wynikać w związku ze wzrostem ruchomej części wyposażenia, np. premii za wykonanie planu, lub wykorzystanie ładowności.

Ciekawe wyniki daje porównanie kosztów przebiegu 1 km z kosztami przewozu 1 tona-km — wyrażone w ‰.

Przy użyciu samochodów o nośności 1 tony i zakładając 100% wykorzystania ładowności i przebiegu, koszt przewozu 1 tona-km powinien równać się kosztowi przebiegu 1 km.

W praktyce nie jest to możliwe, gdyż nieuniknione są chociażby krótkie przebiegi bez ładunku, a także nie zawsze możliwe jest wykorzystanie 100% ładowności.

Dla porównania należy przyjmować różnice pomiędzy kosztami przebiegu liczonymi na 1 tonę nośności pojazdu, a kosztami przewozu 1 tona-km. Np. koszt przebiegu 1 km samochodu 3 tonowego wynosi 81 zł, czyli na jedną tonę nośności — 27 zł. Koszt przewozu 1 tona-km równa się — 42 zł. Różnica wynosi $42 - 27 = 19$ zł, czyli 45%.

Przedstawienie tej różnicy kosztów w formie wykresu miesięcznego dla każdego samochodu oraz średniej dla całego taboru da jasny obraz wykorzystania pojazdu, jako ostateczny wynik wykorzystania przebiegu i ładowności.

Zmniejszenie się procentu wyrażającego różnicę będzie świadczyło o bardziej ekonomicznym wykorzystaniu zdolności przewozowych i naodwrot, podniesienie się ‰ będzie dowodem, że wykorzystanie nie jest na należytych poziomach.

Na wyższych szczeblach wykres taki może być prowadzony osobno dla przeciętnej różnicy kosztów w każdej podległej komórce transportowej oraz jeden wykres zbiorowy dla całej instytucji.

Wysoka różnica kosztu może być spowodowana szeregiem różnych okoliczności, które wymagają wnikliwej analizy.

Elementy poddawane ocenie mogą być różne dla każdej instytucji, w zależności od charakteru przewozów, np. współczynnik wykorzystania ładowności nie może być oceniony przy przewozie artykułów nie mierzonych na wagę np. dla samochodów przeznaczonych do opróżniania skrzynek listowych i t. p.

Podane wyżej przykłady nie wyczerpują całkowicie wszystkich elementów, które mogłyby podlegać analizie.

Nie mniej wzięcie pod uwagę podanych elementów umożliwia prawidłową ocenę działalności jednostek transportowych na odcinku eksploatacji pojazdów mechanicznych.

Analiza wyników eksploatacji powinna być prowadzona na wszystkich szczeblach organizacji komórek transportowych.

W komórkach najniższych — powinny być analizowane wyniki pracy poszczególnych pojazdów.

W komórkach transportowych nadrzędnych, na oddzielnych arkuszach można prowadzić wykresy każdej podległej komórki, a ponadto arkusz średnich wyników dla całości.

Wszelkie wyniki eksploatacji powinny być odnotowywane i analizowane bieżąco, natychmiast po otrzymaniu sprawozdania.

Umożliwia to natychmiastową reakcję i wszczęcie kroków celem zapobieżenia niedociągnięciom już w najbliższej przyszłości.

Odkładanie przeprowadzenia analizy i sporządzanie wykresów na dłuższy okres czasu obniża wartość całej pracy, gdyż uniemożliwia natychmiastową reakcję, która jest właściwym i najistotniejszym celem przeprowadzonej analizy.

Inż. ZYGMUNT MAJEWSKI (Warszawa)

Kontenery w transporcie towarów*)

Kontener (ang. i franc. „container”) jest to metalowa lub drewniana skrzynia przenośna (lub zbiornik), służąca do przewozu towarów drogą kolejową, kołową, morską, a nawet powietrzną w ten sposób, by przeładunek towaru z jednych środków transportowych na drugie odbywał się razem z kontenerem. Kontener dostarcza się najczęściej bezpośrednio do magazynu wysyłającego towar, a po zapakowaniu towaru do kontenera przewozi się go na miejsce przeznaczenia i dostarcza do magazynu odbierającego towar. W celu ułatwienia manipulacji kontenerem musi on być zaopatrzonej zewnątrz w odpowiednie uchwyty i pętle (dla przetrzucania dźwigami) oraz w urządzenia ułatwiające jego przesuwanie (np. doczepione kółka).

Cel i korzyść stosowania kontenerów

Zasadniczym celem użycia kontenerów jest dostarczenie towarów w pewnej grupie oraz w dogodnych warunkach bezpośrednio od nadawcy do odbiorcy.

Korzyści osiągnięte można określić w następujących punktach: ciągłość transportu oraz szybkość w przeładunkach; możliwość uproszczenia opakowania towaru, a tym samym obniżenie jego ceny; zwiększenie bezpieczeństwa transportu przez obniżenie ryzyka zniszczenia towaru, jego straty, lub kradzieży (z tego powodu towarzystwa ubezpieczeniowe przewidują w wypadku transportu w kontenerach niższe stawki ubezpieczeniowe); możliwość zastosowania kontenerów specjalnych, dostosowanych do przewozu specjalnych towarów (np. zbiorniki na kwasy), względnie w specjalnych warunkach (np. kontenery izotermiczne); zmniejszenie ilości manipulacji towarem na przestrzeni od nadawcy do odbiorcy, a tym samym obniżenie ogólnych kosztów transportu; przyspieszenie obrotu; uproszczenie w ew. formalnościach celnych itp.

Trudności w używaniu kontenerów.

Mimo szeregu bezsprzecznych korzyści, które daje stosowanie kontenerów w transporcie towarów, stosowanie ich nasuwa i szereg poważnych trudności, z których głównymi są koszty zakupu kontenerów oraz brak odpowiednich urządzeń przeładunkowych dla kontenerów, jak odpowiednie rampy załadownicze, dźwigi, windy itp.

Sposoby użycia kontenerów.

W krajach używających kontenery są stosowane najczęściej trzy formy ich użycia, a mianowicie:

kontenery będące własnością producenta towaru i kursujące wg jego dyspozycji z ładunkiem, lub puste;

kontenery będące własnością przedsiębiorstw transportowych, a głównie kolei żelaznych i stawiane do dyspozycji użytkowników mniej więcej na tych samych zasadach, jak wagony dla przewozu towarów;

kontenery należące do przedsiębiorstw handlowych, które używają je dla swych celów najczęściej na podstawie specjalnych umów zawartych z kolejami żelaznymi, czy innymi przedsiębiorstwami transportowymi.

Rodzaje kontenerów.

Ponieważ kontenery używane są często w transporcie międzynarodowym, dlatego też ustalono międzynarodowe warunki techniczne, którym muszą odpowiadać kontenery dopuszczone do międzynarodowego transportu. Na razie opracowano warunki techniczne dla kontene-

rów najbardziej celowych dla przewozu lądowego. W opracowaniu są warunki techniczne dla kontenerów nadających się do przewozu lądowego, wodnego, a nawet powietrznego.

Wszystkie kontenery dla przewozu lądowego podzielono na dwie zasadnicze grupy; kontenery wielkie i kontenery małe.

Do kontenerów wielkich zalicza się kontenery mające objętość powyżej 3 m³ i które mogą być ładowane na wagony otwarte zwyczajne, lub specjalne. Kontenery wielkie podzielono prócz tego na trzy kategorie, a mianowicie: kontenery zwyczajne, kontenery specjalne i kontenery z dopasowanym podwoziem.

Kontenery małe mają objętość większą, niż 1 m³, a mniejszą, niż 3 m³ i dzielą się na dwie kategorie — kontenery zwyczajne i kontenery specjalne.

Warunki techniczne kontenerów wielkich.

Kontenery wielkie zwyczajne służą do transportu towarów zwyczajnych i mogą być typu otwartego, lub zamkniętego. Są one podzielone na 9 klas, przy czym ich długość waha się od 1 m do 5 m dla typu zamkniętego, a od 1,5 m do 5 m dla typu otwartego. Wysokość wynosi 2,55 m. dla typu zamkniętego, a 2 m dla typu otwartego. Wymiary poprzeczne wynoszą dla obu typów 2,3 m. Ciężar ładunku tych kontenerów powinien być taki, by razem z ciężarem kontenera (tara) nie przekraczał 5 ton dla typu zamkniętego i 2,5 tony dla typu otwartego. Ostatnio przewozi się również kontenery o wadze ogólnej 7 ton. Przewożenie ich wymaga jednak specjalnych umów z zarządami kolejowymi.

Kontenery zwyczajne obojętnie, otwarte, czy zamknięte, muszą posiadać co najmniej na jednej ścianie bocznej zamykany otwór o określonych wymiarach w zależności od klasy. Kontenery zaopatrzone być muszą w odpowiednie uchwyty i pętle, by można było zaczepić liny, lub haki dźwigów, jak również w usuwalne, lub wyłączalne urządzenia do przesuwania.

Kontenery specjalne służą do przewozu towarów bądź to specjalnego typu, bądź też w specjalnych warunkach. Mogą one być typu otwartego, lub zamkniętego, wzgl. jako zbiorniki. Mogą one mieć specjalne kształty (np. zbiorniki) oraz urządzenia wewnętrzne (np. odpowiednie przegrody), ew. posiadać specjalne własności (np. kontenery izotermiczne). Muszą one odpowiadać warunkom technicznym, dotyczącym ogólnego ciężaru oraz maksymalnych wymiarów zewnętrznych, obowiązującym dla kontenerów zwyczajnych oraz posiadać odpowiednie urządzenia, umożliwiające ich napełnianie i opróżnianie. Prócz tego muszą one odpowiadać warunkom, stosowanym do kontenerów zwyczajnych, o ile chodzi o ich przenoszenie i przesuwanie.

Kontenery z podwoziem mogą być typu zwyczajnego, lub specjalnego. Wymagają one jednak do przewożenia na drogach żelaznych specjalnych wagonów i dlatego są stosunkowo rzadko używane.

Warunki techniczne kontenerów małych.

Kontenery małe zwyczajne służą do przewozu zwyczajnych towarów i używa się ich typu zamkniętego lub otwartego o ściankach pełnych, lub przewiewnych. Jedna z bocznych ścian podłużnych musi być zupełnie usuwalna, a co najmniej otwieralna. Otwór do ładowania musi odsłaniać co najmniej 1/3 długości kontenera. Kontenery o ściankach pełnych muszą mieć zapewnioną dobrą wentylację wnętrza.

*) opracowano na podstawie materiałów Międzynarodowej Unii Kolejowej.

Kontenery specjalne służą do przewozu specjalnych towarów i mogą być typu otwartego i zamkniętego jak również w formie zbiorników; dzielą się na trzy klasy w zależności od pojemności wewnętrznej. Dla każdej z tych klas ustalono ich wymiary zewnętrzne.

Kontenery małe wraz z ładunkiem nie mogą ważyć więcej, niż 1,5 tony.

Kontenery te muszą posiadać czterokołowe urządzenie do przesuwania oraz uchwyty zezwalające na ich ręczne przenoszenie, jak również uchwyty i pętle dla przenoszenia tych kontenerów za pomocą dźwigów. Koła muszą być tak przyłączone, by w razie potrzeby można je było wyłączyć.

Regulamin międzynarodowego obrotu kontenerami.

Kontenery dopuszczone do międzynarodowego obrotu muszą odpowiadać przepisom i warunkom technicznemu, wydanym przez Międzynarodowe Biuro Kontenerów wspólnie z Międzynarodową Unią Kolejową. Opracowano również specjalne przepisy, dotyczące przewozu kontenerów do miejsca przeznaczenia i spowrotem, określające maksymalne czasy załadunku i wyładunku kontenerów, trasę powrotną kontenera (która może różnić się od trasy pierwotnej), odpowiedzialność kolei za całość kontenerów, jak również odpowiedzialność użytkownika za prawidłowe ich użycie itp. Oczywiście, w razie nieprzestrzegania tych warunków są przewidziane odpowiednie odszkodowania i kary.

Taryfy kolejowe.

Państwa należące do międzynarodowej umowy dotyczącej obrotu kontenerów stosują specjalne taryfy kolejowe przewozowe, opracowane przez Międzynarodową Unię Kolejową. Na ogół stosuje się taryfy podobne, jak przy normalnym transporcie, przy czym są różnice pomiędzy taryfą dla kontenerów dużych i kontenerów małych. Stosuje się ciężar netto, czyli ciężar samego towaru przewożonego bez ciężaru kontenera. Przewiduje się tylko, że dla kontenerów dużych ciężar towaru nie może być niższy, niż 1000 kg, a na jeden zużyty wagon mniejszy, niż 2000 kg. Minimalny ciężar towaru dla kontenerów małych jest określony dla każdego typu kontenera. Do ciężaru kontenera nie wlicza się ewentualnych wewnętrznych urządzeń kontenera (usuwalnych w razie ich nieużywania), służących do odpowiedniego rozmieszczenia towaru (np. przegródki). Urządzenia te traktuje się,

jako opakowanie towaru, a tym samym pobiera za ich ciężar opłaty przewozowe. Kontenery państw nie należących do międzynarodowej umowy oraz kontenery nie odpowiadające przepisom warunkom nie korzystają z tych udogodnień taryfowych i są traktowane jako zwyczajne przesyłki. Międzypaństwowe rozliczenia w obrocie kontenerami przeprowadzane są podobnie, jak inne międzypaństwowe rozliczenia, dotyczące transportu.

W opracowaniu są specjalne kombinowane taryfy, dotyczące przewozu kontenerów drogą lądową, wodną i ew. powietrzną.

Obecny stan ilościowy kontenerów

Ilość kontenerów będących w ewidencji w państwach należących do Międzynarodowego Biura Kontenerów wynosi obecnie ok. 750.000 sztuk. Szacuje się, że w rzeczywistości jest ich więcej, gdyż wiele kontenerów nie zostało ewidencyjnie uchwyczonych. Z ogólnej tej ilości 72 proc. kontenerów odpowiada warunkom technicznym obowiązującym w międzynarodowym obrocie kontenerami.

Najwięcej kontenerów jest we Francji (ok. 30.000), a potem w Anglii (ok. 20.000). We Francji większość kontenerów to kontenery specjalne (izotermiczne, do przewozu owoców i jarzyn, zbiorniki na płyny, gazy itp.), gdy tymczasem Anglia ma przeważnie duże kontenery zwyczajne. Holandia posiada ok. 1.400 dużych kontenerów z dopasowanym podwoziem. Do przewozu tych kontenerów używa specjalnych wagonów kolejowych, na które wchodzi trzy takie kontenery. Po drogach kołowych przewozi się te kontenery ciągnąc je traktorem.

Obecne kierunki rozwojowe stosowania kontenerów

Obecnie produkuje się duże ilości kontenerów w pierwszym rzędzie specjalnych do przewozu specjalnych towarów lub w specjalnych warunkach, jak kontenery izotermiczne, głównie do przewozu środków żywności; dalej kontenery do przewozu towarów sproszkowanych lub zgranulowanych, kontenery specjalne do przewozu zwierząt i drobiu, kontenery o wymiarach specjalnych, optymalnie dostosowanych dla załadunku i przewozu statkami, kontenery do przewozu powietrznego, kontenery składane itp.

Równocześnie znacznie ulepszono i silnie rozbudowano urządzenia do przeładunku kontenerów.

W warunkach niestłuchanie ciężkich zniszczeń wojennych, które pochłonęły miliony istnień ludzkich i około 40% substancji całego polskiego majątku narodowego — rozpoczęła się planowa odbudowa gospodarcza naszego kraju.

W okresie opracowywania trzylatniego planu odbudowy gospodarczej wielu ludzimi plan ten wydawał się zbyt śmiały i niewykonalny. Ale klasa robotnicza i masy pracujące w olbrzymiej większości zaufały władzy ludowej, uwierzyły w realność planu i wykonały go zwycięsko na dwa miesiące przed terminem. Klasa robotnicza i masy pracujące naszego kraju mają więc prawo do radości i dumy, podsumowując wyniki swej twórczej pracy w okresie ubiegłym.

*(Z orędzia noworocznego Prezydenta R. P.
Bolesława Bieruta).*

SPRAWY PLANU 3-LETNIEGO

INŻ. L. GEHORSAM (Warszawa).

3-letni Plan Odbudowy PKP

Trzyletni plan Odbudowy był pierwszym planem wieloletnim w gospodarce narodowej. Znamionował on przejście od bezplanowej chaotycznej gospodarki kapitalistycznej na planową, zorganizowaną, socjalistyczną gospodarkę, opartą o unarodowiony przemysł i transport. Kolosalny, bo o 126% wzrost wartości produkcji przemysłowej w roku 1949 w stosunku do roku 1946, przy równoczesnym wzroście udziału sektora socjalistycznego z 83% do 90% wartości całej produkcji, stawiał przed PKP niezwykle trudne i poważne zadania.

Trzeba było założyć taką odbudowę straszliwie zniszczonego wojną kolejnictwa, aby w roku 1949 móc przewieźć około dwóch razy tyle towarów, co w roku 1946, a rok 1946 był rokiem zbliżenia wielkości przewozów do wielkości przewozów przed wojną.

Wzrost zadań przewozowych pomiędzy oddzielnymi latami planu trzyletniego wyrażał się 25%, 19% i 20%. Faktyczny trend wzrostu przewozów miał przebieg inny. Chociaż plan słusznie zakładał, że w latach późniejszych różnice wzrostu przewozów muszą być niższe, gdyż w pierwszym roku trzylecia odgrywała duże znaczenie niewykorzystana w poprzednich latach rezerwa przewozowa, której realizacja wymagała raczej ulepszeń organizacyjnych i personalnych, niż wielkich inwestycji technicznych, to jednak mimo zwiększenia zadania przewozowego na rok 1949 o 8,3% w stosunku do pierwotnego planu, wzrost wykonania zadań przewozowych w oddzielnych latach kształtował się: w 1947 — 31,6%, w 1948 — 29,6%, w 1949 — 15,8%.

Jeśli mowa o ukrytej rezerwie, to nie należy zapominać, że ten kolosalny skok przewozów między rokiem 1946, a 1947 nie był tylko wynikiem rezerw organizacyjnych, ale i odbudowy, która była przeprowadzana w latach 1945 do 1947 i która już w 1947 dała wyniki w zwiększeniu zdolności przewozowej. Cały okres trzylecia był wypełniony pracą nad odbudową torów, mostów, tuneli, węzłów, budynków, taboru, warsztatów, urządzeń zabezpieczenia ruchu itd.

W tym okresie odbudowano 618 mostów na ogólną długość 32.139 m. b., wymieniono szyn na długości 2.150 km toru, odbudowano 2.970.000 m³ budynków.

Odbudowano blokadę stacyjną na 394 stacjach, blokadę liniową na 1.372 km linii, ustawiono 10.406 sygnałów.

W wykonawstwie tych prac w okresie trzylecia występowało charakterystyczne dla okresu odbudowy zjawisko, że ilość oddawanych do eksploatacji obiektów była największa w roku 1947 i spadała w następnych latach. Zjawisko to tłumaczy się tym, że w miarę postępu prac związanych z odbudową, odbudowywano coraz bardziej zniszczone obiekty.

Ze wzrostem masy przewozowej w ciągu trzylecia następował wzrost przeciętnej dziennej ilości naładowanych wagonów towarowych. W roku 1946 przeciętny dzienny załadunek wagonów w szczytowym miesiącu listopadzie wynosił tylko 88% naładunku z roku 1938, ale w roku 1947 ładowaliśmy w listopadzie prze-

ciennie dziennie 110% tego, co w roku 1938. W roku 1949, szczytowym roku planu trzyletniego, zwiększyliśmy przeciętną dzienną ilość naładowanych wagonów towarowych w miesiącu listopadzie do 184% ilości wagonów ładowanych w roku 1946.

Podkreślić należy, że przeciętny dzienny ilostan roboczy wagonów towarowych w listopadzie 1949 wynosił 138% ilostanu z miesiąca listopada 1946.

Aby wykonać zwiększoną pracę przy dużo mniejszym wzroście ilostanu roboczego musiała kolej poprawić współczynnik obrotu wagonów.

Znaczenie tego współczynnika omówił w artykule pt. „O właściwe wykorzystanie taboru kolejowego”, zamieszczonym w Nr 5 z listopada br. w „Transportie i Spedycji”, ob. inż. Reinhard. Analiza współczynnika obrotu wagonów wykazuje, że 51% jego wartości stanowi postój na stacjach rozrządowych, 22% czas postoju na stacjach technicznych przejściowych, 16% czas w biegu i 11% czas zużyty na czynności ładunkowe.

Współczynnik obrotu wagonu określa gospodarkę wagonową PKP, wskazuje na racjonalność wykorzystania wagonu. Jednak średnioroczny współczynnik obrotu wagonów nie daje jasnego obrazu, ze względu na istniejące w pewnych okresach roku duże rezerwy wagonowe. Walka o poprawę współczynnika obrotu w okresie stojących w rezerwie wagonów nie zawsze jest uzasadniona ekonomicznie. O wiele jaśniejszy jest obraz uzyskany przez analizę współczynnika obrotu wagonów w okresie braku wagonów, to jest w okresie szczytu przewozowego.

W okresie planu trzyletniego w porównaniu z rokiem 1946 w miesiącu listopadzie, a więc w miesiącu największych naładunków, poprawiliśmy współczynnik obrotu wagonów o 2 doby. W stosunku do roku 1938 jest on lepszy o całą dobę. Jest to bezsprzecznie wielki sukces. Największa poprawa, bo o dobę i 19 godzin, nastąpiła między rokiem 1947 i 1948. Jest to wynikiem rozbudzenia inicjatywy mas kolejarskich, wyrażającym się w wielkim rozwoju ruchu współzawodnictwa pracy; jest to wynikiem wprowadzenia premii ruchowej, manewrowej itp. Rok 1948 był pierwszym rokiem przełomu w pracy kolejnictwa. Ulepszenie sposobów formowania pociągów, zorganizowanie pracy węzłów w oparciu o świadomy szeroki ruch współzawodnictwa pracy, spowodowało ten duży skok w wykorzystaniu wagonów przez obniżkę współczynnika obrotu. Rok 1949 nie przyniósł już takiej poprawy. W miesiącu listopadzie 1949 w stosunku do roku 1948 poprawiliśmy współczynnik obrotu wagonów już tylko o 2,5 godziny. Trzeba jednak stwierdzić, że tę poprawę, jak i każdą następną, będzie coraz trudniej uzyskać bez przebudowy naszych węzłów i bez inwestycji w linie kolejowych i urządzeniach przeładunkowych.

Z poprzednio przedstawionej analizy współczynnika obrotu wynika, że największą część, bo 51% zajmuje postój na stacjach rozrządowych. Drużyny przetokowe

zwiększyły w ciągu roku 1948 i 1949 ilość wagonów przerabianych w ciągu godziny pracy parowozu manewrowego o 31%, tj. do ilości 19 wagonów, czym znacznie skrócili czas postoju na węzłach. Znalazło to również odbicie w zwiększeniu szybkości handlowej w stosunku do roku 1948 o 40% w miesiącu listopadzie roku 1949. W stosunku do roku 1938 nastąpiło zwiększenie o 17%. Zwiększenie szybkości handlowej, to również wyraz inwestycji i prac przy utrzymaniu torów i urządzeń zabezpieczających, to również wynik usprawnienia odprawy handlowej wagonów. Walka o dalsze zwiększenie szybkości handlowej będzie trwać w okresie planu sześcioletniego w oparciu o nowe inwestycje, które uzbroją kolej w nowoczesne urządzenia techniczne.

Kiedy mowa o usprawnieniach, należy wspomnieć o wykorzystaniu ładowności wagonu. Zagadnienie to nie jest zagadnieniem błahym. W ciągu jednego roku 1949, przez poprawę przeciętnego załadunku wagonu o 1,2%, przewieźliśmy tym samym taborom dodatkowo 1.589 700 ton czyli 1589 pociągów bez specjalnych wysiłków z naszej strony. Gdybyśmy nie kontrolowali i nie dopilnowywali klientów w kierunku lepszego wykorzystania ładowności wagonu, to musielibyśmy dla przewiezienia tej ilości towaru użyć dodatkowych 850 pociągów. Wynika z tego konieczność stałego nacisku ze strony kolei na klienta, aby wykorzystywał pełną nośność wagonu.

Zagadnienie to łączy się z zagadnieniem przebudowy ustrojowej naszej gospodarki narodowej. Powstawanie dużych ośrodków przemysłowych, spółdzielni produkcyjnych na wsi, central handlowych — da dużą poprawę ładowności wagonów i dużą poprawę współczynnika obrotu. Masowe artykuły rolnicze ładuje się obecnie na całym szeregu drobnych stacji, gdzie często producenci nie są w stanie należycie wykorzystać nośności wagonu, a pociągi zbiorowe muszą dużo czasu stracić na zbieranie tych wagonów. Stworzenie pewnych punktów zbiorczych, na które producenci przywoził by swoje produkty samochodami, pozwoli na dalsze usprawnienie pracy kolei.

Współpraca kolei z transportem samochodowym staje się, w miarę wzrostu zadań przewozowych kolei, coraz bardziej palącym zagadnieniem. Zwłaszcza w wielkich miastach i dużych węzłach muszą klienci zaprzestać używania wagonów, jako namiastki samochodu. W czasie tegorocznych przewozów jesiennych problem ten z całą ostrością i ze wszystkim swymi ujemnymi następstwami zarysował się na węzłach: śląskim, gdańskim, warszawskim. Przesyłanie wagonów na odległość 15 — 20 km w obrębie węzła pogłębiało i tak już wielkie trudności ruchowe, jakie węzły te miały w czasie przewozów jesiennych. Z drugiej zaś strony wagon taki zużywał 48 godzin, albo i więcej na przejazd 15 km wtedy, kiedy przeciętny wagon towarowy zużywał na dokonanie tego przebiegu 5 godzin. A przecież nie mało wysiłku włożyli kolejarze w zwiększenie dobowego przebiegu wagonu towarowego. W stosunku do roku 1947 przedłużono dobowy przebieg wagonu towarowego o 38,6%.

Niezwykle ważnym zagadnieniem, poruszonym już przez inż. Reinharda w wymienionym powyżej artykule — to nierównomierność przewozów. Utrudniała i komplikowała ona pracę kolei w ciągu całego okresu

trzyletnia. Rok zaś 1949, mimo stałej walki kolei o skłonięcie klienta do równomierności załadunków, pogłębił jeszcze tę nierównomierność.

Wzrost inwestycji i ich poślizg w czasie przy dużym nacisku na ich wykonanie, wybitnie wzmógł przewozy materiałów budowlanych w okresie IV kwartału w październiku i listopadzie, miesiącach wzmoczonych przewozów sezonowych. A obok materiałów budowlanych przewieźliśmy 30% materiałów pędnych, 34% materiałów włókienniczych itp., co jasno wskazuje na złe planowanie przewozów ze strony klientów i co spowodowało niepotrzebne trudności wagonowe, tym bardziej nieuzasadnione, że w I, II i częściowo III kwartale mieliśmy wagony niewykorzystane, odstawione do rezerwy. Zagadnienie to wymaga bardziej obszernego omówienia, przekraczającego ramy niniejszego artykułu. Wspominam o nim dlatego, aby, wskazując na osiągnięcia kolei i na wysiłek włożony przez pracowników kolejowych w usprawnienie podstawowych naszych mierników, zwrócić równocześnie uwagę na ten nieuzasadniony ekonomicznie liberalizm, taki nasz klienci stosują do swoich zobowiązań względem kolei, do swoich miesięcznych planów, załadunkowych, wprowadzając w ten sposób zamieszanie w pracy kolei.

Walka o wykonanie trzyletniego planu przewozów towarowych, o poprawę zasadniczych wskaźników pracy, toczyła się równoległe do walki o zmniejszenie kosztów własnych, równoległe do walki o oszczędność.

Rozchód węgla na 1000 br. tonokm, który wynosił w roku 1948 — 977 kg., spadł w roku 1949 do 577 kg.; dało to oszczędność w ciągu tych trzech lat 39,76 kg węgla obliczeniowego na 1000 br. t. km.

Lepsze wykorzystanie parowozów, dzięki wzrostowi ciężaru brutto pociągów towarowych o 11% w stosunku do roku 1948 i 14,3% w stosunku do lat przedwojennych, dało duże oszczędności w parku parowozowym.

Również dodatnim zjawiskiem jest zmniejszenie przebiegów różnych wagonów do ogólnego przebiegu z 72% w roku 1948 do 60% w roku 1949. Śledzenie i kontrolowanie wzajemnego stosunku przebiegów próżnych do ogólnego przebiegu jest tym ważniejsze, że w pogoni za poprawą współczynnika obrotu wagonów można by naruszyć założenia ekonomiki przewozów przez zbyt częste pędzenie pustych wagonów po sieci kolejowej.

Ramy niniejszego artykułu nie pozwalają na szersze omówienie tego niezwykle bogatego materiału, jaki dało wykonanie trzyletniego planu przewozów towarowych. Niektóre z poruszonych tu tematów, jak nierównomierność przewozów, zagadnienie krzyżujących się przewozów, wykorzystanie ładowności wagonów przez specjalizację wagonów i zastosowanie pras i nowych metod pakowania itp. wymagałyby oddzielnych artykułów. Również nie było możliwym zmieścić w ramach jednego artykułu sorawodzenia i analizy z wykonania przewozów pasażerskich w okresie planu trzyletniego, przewozów, których kolosalny wzrost w okresie trzyletnia, obok wzrostu przewozów towarowych, świadczy najbardziej wymownie o rozkwicie naszego życia gospodarczego, świadczy o jego kolosalnej dynamice rozwojowej, która przekroczyła nasze najśmielsze założenia.

J. TOMOROWICZ (Warszawa)

Trzy lata rozwoju portów polskich (1947 — 1949)

W dniu 10 grudnia Szczeciński Urząd Morski, a w dniu 13 grudnia Gdański Urząd Morski, złożył meldunek o wykonaniu planów inwestycyjnych na 1949 r.

Przedterminowo wykonane plany inwestycyjne składają się na osiągnięcie określonej zdolności przeładunkowej portów, która powinna zapewniać nie tylko przeładunek zaplanowanych ilości towarów w transporcie, ale również dostateczną rezerwę dla najbardziej szczytowych natężeń przeładunku w ciągu roku.

Zadania portów nie ograniczają się jednak tylko do zapewnienia przeładunku całej masy towarowej, ale równocześnie winny zapewniać szybkość i taniść obsługi statku i towaru.

Na koniec 3-letniego i u progu 6-letniego planu narodowego, zespół portowy Gdańsk-Gdynia zajął trzecie miejsce na kontynencie, a port w Szczecinie w swojej dynamicznej rozbudowie stał się portem dla milionowych przeładunków masowych, z równoczesnym przeznaczeniem dla obsługi drobnicowych ładunków w tranzycie.

Nie łatwa była droga do osiągnięcia dzisiejszego poziomu pracy naszych portów.

Równolegle z odbudową i rozbudową portów dokonywana była przebudowa strukturalna portów, będąca naturalnym następstwem odzyskania 500 kilometrowego pasa wybrzeża i wynikającej stąd nowej roli, która przypadła portom naszym do spełnienia.

Pamiętamy jeszcze z maja 1945 roku obraz ruin, zgliszcz i zniszczeń w portach: rozsądzone nabrzeża i falochrony, spalone magazyny, zdewastowane urządzenia przeładunkowe, zniszczone sieci elektryczne i wodociągowe, zablokowane wejścia i baseny wrakami i złomem.

Nie były to jedyne trudności i przeszkody do zwalczania; z nimi robotnik polski szybko dał sobie radę, gdyż wiemy, że już w 1946 roku porty polskie przeładowały prawie 8 milionów ton ładunków.

3-letni plan narodowy postawił przed portami znacznie trudniejsze zadania, nie tylko dalszej rozbudowy, która zapewniłaby przeładunek ogromnej wielomilionowej masy towarowej, wynikającej z planowanych, szybko rosnących naszych obrotów zagranicznych. Trzeba było równocześnie ze zmianą strukturalną portów dostosować je najwłaściwiej do potrzeb własnych obrotów handlowych i obrotów naszego zaplecza, państw Demokracji Ludowych. Trzeba było przeorganizować i rozbudować cały bardzo skomplikowany aparat usługowy w portach, włączając go w planową gospodarkę.

Trzeba było osiągnąć szybki, wydajny i sprawny przeładunek, skrócić postój statków w portach i w efekcie obniżyć koszty transportu, przynosząc oszczędności dewizowe dla gospodarki narodowej. Wykonany przedterminowo plan inwestycyjny świadczy o spełnieniu zadania w zakresie zdolności przeładunkowej portów. W okresie trzyletnim ilość dźwągów wzrosła w Gdańsku (Gdyni dwukrotnie, a w Szczecinie przeszło pięciokrotnie. Długość nabrzeży wzrosła w Gdańsku) Gdyni o 30%, a w Szczecinie o 80%,

wzrost powierzchni magazynowej jest szczególnie duży w Szczecinie, prawie czterokrotny.

Ilość przeładowanych towarów w 1949 roku zwiększa się dwukrotnie w stosunku do 1946 r. Szczególnie jaskrawa jest dynamika rozwojowa przeładunku Szczecina, który w 1949 r., przeładował 6-krotnie więcej niż w 1947 r. W okresie trzyletnim porty zachowują charakter uniwersalny, stopniowo i tylko w niewielkim zakresie zaznaczając pewną specjalizację, a mianowicie Gdańsk/Gdynia dla drobnicy, a Szczecin dla ładunków masowych. Równocześnie jednak Szczecin ze względu na swoje naturalne, dogodne warunki, przystosowuje się do przeładunku towarów drobnicowych w tranzycie. W inwestycjach portu drobnicowego w Szczecinie udział bierze Czechosłowacja, budując własne nabrzeże na kanale Dembickim.

Momentem zwrotnym naszej polityki portowej w okresie trzyletnim był fakt połączenia Gdańska i Gdyni w jeden zespół portowy, co zlikwidowało fałszywy i szkodliwy separatyzm Gdyni i znacznie podniosło atrakcyjność portu.

W okresie tym przypada uruchomienie przeładunków w małych portach — Uście, Darłowie i Kołobrzegu oraz rozpoczęcie budowy bazy rybackiej w Swinojściu.

Jakie wymagania stawiał plan trzyletni w zakresie polityki portów? — Z całkowicie zrozumiałych powodów Polska musi prowadzić politykę niskich frachtów w przewozach swoich ładunków drogą morską, a więc nałożyła obowiązek na porty wzmaganie atrakcyjności, co się wyrażało przede wszystkim w walce o skrócenie czasu postoju statków w porcie.

Drugą zasadą polityki portów było doprowadzenie do poziomu konkurencyjności, co się wyrażało w usprawnianiu i potanieniu usług portowych dla ładunków, w szczególności w tranzycie.

W tym zakresie porty mogą pochwalić się dużymi sukcesami. Przestoje statków, za które jeszcze w 1947 r. musieliśmy płacić duże sumy w walutach obcych, a które równocześnie wpływały na wysokie stawki frachtowe, już w 1948 r. zniknęły.

Wydajność prac przeładunkowych wzrosła podwójnie, pozwalając na znaczne podniesienie raty przeładunkowej w umowach frachtowych, co od razu miało swój korzystny efekt na stawkach frachtowych. W ciągu 1949 r. mamy do zanotowania cały długi szereg przykładów, zarówno w przeładunku towarów masowych, jak i drobnicy, świadczących o osiągnięciu niejednokrotnie rekordowych czasów przeładunku.

Sukcesy te zawdzięczamy podjętemu przez klasę robotniczą współzawodnictwu pracy i stosowaniu pomysłów racjonalizatorskich.

Równocześnie z szybko wzmagającą się wydajnością pracy przeładunkowej następowała przebudowa całego aparatu usługowego w porcie, dostosowująca go do socjalistycznych form eksploatacji.

Wszystkie te osiągnięcia nie były łatwe, droga do nich prowadziła poprzez walkę z zacofaniem, z nieświadomością dokonywujących się przemian społecz-

nych i wreszcie z jawnymi i ukrytymi wrogami POLSKI LUDOWEJ.

Reprywatyzacja przedsiębiorstw portowych; koncepcja Gdyni, jako portu zasadniczego, pamiętająca jeszcze wąski korytarz dostępu do morza; penetracja kapitału zagranicznego; wyzysk robotników portowych przez prywatnych spedytorów — wszystkie te teorie i praktyki dawno zostały wypienione. Dzisiaj sprawnie przeładowują wielomilionowe masy towarowe dla Polski i dla Państw Demokracji Ludowych dwa wielkie porty Gdańsk/Gdynia i Szczecin.

Zwycięstwo to zostało osiągnięte dzięki rewolucyjnej sile klasy robotniczej, którą do wspólnego wysiłku pociągnęły masy pracujące Wybrzeża. Oczywiście zwycięstwo to jest osiągnięte dopiero na pierwszym etapie i przed portami stoi jeszcze długa i ciężka praca. Realizacja podstawowych założeń społeczno - gospodarczych planu 6-letniego stawia przed portami zadanie dalszej przebudowy struktury gospodarczej przedsiębiorstw, likwidacji pozostałości metod kapitalistycznych, pełnego wyzwolenia sił wytwórczych i zbudowania mocnych fundamentów socjalizmu.

JERZY PAŃSKI (Warszawa)

Trzy lata pracy żeglugi polskiej (1947 — 1949)

Powstanie i rozwój polskiej floty handlowej, w latach dwudziestych, po pierwszej wojnie światowej, było wynikiem rozwoju handlu zagranicznego drogą morską oraz rozwoju tranzytu przez porty naszego obszaru celnego, Gdynię i Gdańsk. Polski organizm gospodarczy rozpoczął wtedy scalanie się, w uwzględnieniu nowych granic politycznych, rozpoczął orientowanie się według nowych dróg i kierunków rozwojowych. Stawała się jasną koniecznością powiązania się z zagranicznymi rynkami zbytu i zapotrzenia, konieczność szczególnie paląca wtedy, w kraju uwikłanym w wojnę celną z Niemcami i odgradzającym się od Związku Radzieckiego nieprzebytym murem bojkotu politycznego i ekonomicznego. Na rozwoju naszej floty zaciążyła już od początku kardynalna słabość ówczesnego systemu gospodarczego, uzależnienie się od kapitału zagranicznego, oddanie się w eksploatację obcych ośrodków dyspozycyjnych. Budowa portu polskiego w Gdyni była przywitana przez kapitalistyczne państwa morskie Zachodu raczej przychylnie. Porty polskie zapewniały im zacieśnienie chwytu ekonomicznego, dawały możliwość łatwiejszej penetracji gospodarczej, zapowiadały tworzenie nowych przyczółków kapitalistycznej ekspansji w eksploatowanym kraju. Inaczej ustosunkowano się do powstającej żeglugi, stare państwa morskie widziały tu jasno niebezpieczeństwo emancypacji Polski, niebezpieczeństwo nawiązania bezpośrednich kontaktów ze światem, niebezpieczeństwo uaktywnienia jej organizmu gospodarczego. Zagraniczni armatorzy umacniają się na skrawku wybrzeża polskiego, przenikają w kierownictwa naszych przedsiębiorstw żeglugowych z jednym celem: opanować naszą żeglugę dla zatamowania jej rozwoju, dla skierowania jej wysiłków na ślepy tor alimentacji

Istnienie w okresie 3-ich lecia szeregu odrębnych środków dyspozycji i wykonawstwa w portach w zakresie czynności przeładunkowych i inwestycyjno - technicznych, nie pozwalało na wprowadzenie jednolitego planu zatrudnienia i planu inwestycyjnego. Nie pozwalało to również na pogłębienie i rozwinięcie współzawodnicwa pracy, na zaplanowanie jednolitej, wspólnej akcji socjalnej i szkoleniowej dla nowych kadr fachowych. Powodowało to natomiast dublowanie szeregu funkcji, różnorodność systemów premiovania, fluktuację sił roboczych i inne zjawiska, hamujące tempo postępu pracy w portach.

W październiku 1949 r. Komitet Ekonomiczny Rady Ministrów powziął Uchwałę o centralizacji dyspozycji w portach i komercjalizacji zespołu portowego Gdańsk/Gdynia i portu Szczecin.

W wyniku tej uchwały zostają uruchomione z dniem 1 stycznia 1950 r. dwa wyodrębnione z administracji państwowej przedsiębiorstwa produkcji usług: „ZARZĄD PORTU GDAŃSK/GDYNIA“ i „ZARZĄD PORTU SZCZECIN“.

wielkich portów składowo-rozdzielczych Europy Zachodniej. W roku 1926 powstaje przedsiębiorstwo ŻEGLUGA POLSKA, operujące początkowo trampami, głównie dla eksportu węgla do krajów skandynawskich, a następnie eksploatujące regularne linie dowozowe do portów bałtyckich i zachodnio-europejskich. W roku 1927 założono polsko-skandynawskie przedsiębiorstwo okrętowe POLSKAROB, posiadające 5 trampów węglowych, zatrudnionych wyłącznie w obsłudze eksportu węgla, koncernu sprzedaży węgla ROBURA. W roku 1929 przy współudziale brytyjskich armatorów powstaje POLSKO-BRYTYJSKIE TOWARZYSTWO OKRĘTOWE, prowadzące regularne linie dowozowe do portów brytyjskich, wreszcie w roku 1930 założono przy współudziale kapitału duńskiego POLSKO TRANSATLANTYCKIE TOWARZYSTWO OKRĘTOWE, przemianowane później na GDYNIA — AMERYKA LINIE ŻEGLUGOWE. Linia ta posiadała przy końcu okresu 6 statków obsługujących linie oceaniczne. W roku 1930 flota nasza posiadała 39 statków morskich o tonażu ca 120.000 ton BRT. Obsługiwano 15 linii regularnych, z tego 12 na obszarze Bałtyku i Morza Północnego. Wobec braku własnego przemysłu okrętowego, którego istnienie w większym stopniu, niż Żegluga, zagrażałoby dominującemu stanowisku zachodnich państw kapitalistycznych w Polsce, flota przedwojenna zaopatrzona była w statki najróżniejszych typów i pochodzenia. Nie myślano nawet o wypracowaniu typu statku odpowiedniego dla naszych warunków eksploatacji, uwzględniającego naszą specyfikę geograficzną i towarową. Z wybuchem wojny w roku 1939 prawie cała Polska flota morska przebywała za granicami kraju i stanęła do dyspozycji sojuszników. Biorąc czynny udział w operacjach

wojennych, nasze przedsiębiorstwa wykruszały stopniowy swój wyspecjalizowany tabor pływający, który w niedostatecznym tylko stopniu zastępowano seryjnymi statkami wojennej produkcji. Po wyzwoleniu kraju Marynarka Handlowa Polski Ludowej, państwa o istotnej niezależności ekonomicznej, posiadającego 500 kilometrowe wybrzeże uzbrojone w szereg portów morskich i terenów stoczniowych, mogła śmiało patrzeć w przyszłość. Lata początkowe postawiły nas jednak wobec szeregu trudności koncepcyjnych i technicznych. Nasze przedsiębiorstwa okrętowe utraciły w czasie wojny część tonażu i rozporządzały zaledwie 100.000 ton BRT. Personel pływający i eksploatacyjny żeglugi wykruszył się w znacznej części w czasie wojny. Zniszczone porty nie stanowiły należytej bazy zaopatrzenia i remontu. Handel morski był wreszcie dopiero w stadium organizacji, wypracowywał nowe drogi, odbudowywał się na nowych zasadach w rezultacie nowych granic państwa, nowych warunków politycznych i ekonomicznych. W latach 1945 i w roku 1946 zjednoczone przedsiębiorstwa żeglugowe, pracujące teraz pod zarządem linii „Gdynia — Ameryka”, przeniosły swoją siedzibę do kraju. Zorganizowały swoje biura eksploatacyjne, magazyny i warsztaty remontowe, dopełniły załogi okrętowe, wykruszone w czasie wojny.

U progu planu trzyletniego flota nasza miała już 35 statków o tonażu 160.000 ton dwt. Eksploatowano 7 linii regularnych do portów skandynawskich i zachodnio-europejskich oraz jedną linię oceaniczną do Stanów Zjednoczonych. Przejście żeglugi polskiej, pracującej dotychczas na zasadach kapitalistycznych, na gospodarkę planową, nie odbyło się bez zwalczania szeregu oporów psychicznych, nawyków i uprzedzeń.

Ekonomiści morscy wychowani na liberalnie-burzązajnych teoriach ekonomicznych ostrzegali, że żegluga kształtuje się w zależności od różnych czynników międzynarodowych, a te nie dadzą się zaplanować przynajmniej tak długo, dopóki wśród głównych partnerów usług żeglugowych, t. zn. wielkich państw morskich świata, nie zapanują założenia planistyczne. Na razie przewidywano możliwość co najwyżej pewnego kompromisu. Wypracowanie form tego kompromisu miało stanowić znaczną trudność. Przewidywano, że wobec zależności transportu morskiego od międzynarodowej konkurencji plany sporządzane przez organ centralny mogą mieć co najwyżej charakter perspektywiczny i ramowy. Wykonanie trzyletniego planu żeglugowego zadało całkowity kłam tym przypuszczeniom. Ustalono połączenia żeglugowe na podstawie planów eksportu i importu, zawartych umów handlowych oraz wskazanych przez względy polityczne i gospodarcze kierunków rozwoju naszego handlu zagranicznego. Przeprowadzono zasadę pełnego zatrudnienia floty, a więc pełnego wykorzystania sił wytwórczych dla podniesienia stopy życiowej mas pracujących. Zaplanowano program inwestycyjny floty, opierający się na zdolności wytwórczej i remontowej własnych stoczní. Zaplanowano cyfry przewozów pasażerów i ładunków, opierając się na zdolności prze-

wozowej statków i danych handlu zagranicznego. Przewidziano również rozrost regularnych linii żeglugowych, które stawały się obecnie instrumentem, umożliwiającym wymianę towarową kraju z rynkami towarowymi świata bez pośrednictwa wielkich portów handlowych Europy Zachodniej. Jednocześnie szkolono kadry floty, zarówno techniczne, jak i handlowe, usprawniano służbę zaopatrzenia i remontu floty, odnawiano dawne i nawiązywano nowe kontakty handlowe w świecie, słowem organizowano aparat eksploatacyjny, od sprawnego funkcjonowania którego zależy zdolność przewozowa i rentowność każdej żeglugi. Zorganizowano również nieznany dotychczas w kraju przemysł wydobywania statków, zatopionych na skutek działań wojennych, lub awarii morskich. Statki te przebudowano następnie na własnych stoczniach. Przy końcu okresu trzyletniego Polska flota morska wzrosła do 48 statków o tonażu 215.000 ton dwt. W latach 1948—1949 uruchomiono i rozszerzono linie regularne na Daleki Wschód, do Indii i Ameryki Południowej, które łączą obecnie porty polskie z portami 9 państw europejskich i 10 pozaeuropejskich. W roku 1949 nastąpił historyczny fakt wodowania 4 statków na stoczniach polskich. Statki te, rudowęglowce „Sołdek“, „Jedność Robotnicza“, „Brygada Makowskiego“ i „1 Maja“ były zbudowane całkowicie w Polsce. Pierwszy z nich „Sołdek“ został oddany do eksploatacji we wrześniu tego roku.

Kryzys frachtowy w żegludze światowej, który rozpoczął się na początku roku 1949 i pogłębił się następnie na skutek dewaluacji waluty państw marszallowskich, spowodował unieruchomienie 30% statków floty amerykańskiej oraz znacznej części tonażu we wszystkich większych morskich państwach Europy Zachodniej. Nie dotknął on jednak naszej żeglugi. Statki nasze wykazywały pełne, przewidziane planem zatrudnienie. W ciągu roku 1949 Marynarka Handlowa włączyła się do ruchu współzawodnictwa pracy. Zyskała na tym regularność i rentowność żeglugi. Na statkach „Lechistan“, „Gen. Walter“, „Śląsk“, „Warta“ i „Oksywie“, dzięki współzawodnictwu pracy zaoszczędzono poważne sumy na remontach statków; na statku „Bałtyk“ remont maszyn obliczany na 180 godzin wykonano w ciągu 48 godzin, na tym samym statku dzięki oszczędnemu gospodarowaniu wodą słodką zdołano zabrać 150 ton ładunku więcej. W ramach systemu oszczędności zdołano przerzucić znaczną część zaopatrzenia statków w prowiant na porty własne, uzyskując w ten sposób oszczędności dewizowe.

W ciągu trzechlecia żegluga nasza wypracowała zasady polityki eksploatacyjnej, usprawniła się organizacyjnie, nabrała doświadczenia planistycznego i przygotowała się do wielkich zadań Sześcioletniego Planu Rozbudowy.

W dniu 12 listopada Polska Marynarka Handlowa złożyła raport o wykonaniu Trzechletniego Planu Przewozów.

Inż. AL. GAJKOWICZ (Warszawa)

Wykonanie trzyletniego planu odbudowy dróg kołowych

W państwach kapitalistycznych rozwój transportu samochodowego pociągnął za sobą falę zajadłej konkurencji z innymi środkami transportu, a przede wszystkim z kolejami. Dzika, nieskoordynowana rozbudowa obydwu tych rodzajów transportu i wydzieranie sobie ładunków przez różne sztuczki taryfowe doprowadziła tam do wielkich strat w gospodarce narodowej, które w ostatnim obrachunku opłacali szerokie rzesze ludności. Powstawały, prawda, różne doraźne komitety dla uzgodnienia interesów kolei i transportu samochodowego, lecz komitety te nie mogły rozwiązać w sposób radykalny sprawy, gdyż zwykle miały na widoku nie obronę interesów gospodarswa narodowego, lecz obronę kapitału, zainwestowanego bądź w koleje, bądź w transport samochodowy, gdyż chodziło im o rentowność tych kapitałów, a nie ogólne obniżenie kosztów usług przewozowych i ich usprawnienie. W wyniku tej walki konkurencyjnej bankrutowały i były zamykane te, lub inne przedsiębiorstwa transportu kolejowego, lub samochodowego.

Nie konkurencja, lecz ściśle współdziałanie poszczególnych rodzajów transportu możliwe się staje jedynie w gospodarce planowej, w gospodarce socjalistycznej, gdzie decyduje nie interes grup kapitalistycznych, lecz interes ogólny, jak najszerszej rozumiane dobro gospodarki narodowej, dobro mas pracujących i dobro kultury społecznej.

Dodatnie cechy transportu samochodowego wyznaczają mu poważne miejsce w naszej gospodarce narodowej. Szybki rozwój naszego życia gospodarczego i przyspieszenie rozwoju kulturalnego naszego kraju przy słabym rozwoju, zwłaszcza na niektórych terenach, innych środków transportowych, wymaga szerokiego wykorzystania dodatnich właściwości transportu samochodowego. Przed wojną Polska pod względem motoryzacji stała na jednym z ostatnich miejsc w świecie. Polska Ludowa wykazuje wielkie zrozumienie dla rozwoju motoryzacji. Już obecnie, pomimo całkowitego wyniszczenia w czasie wojny parku samochodowego, pomimo braku własnych fabryk samochodów i ogromu pilnych potrzeb do zaspokojenia we wszystkich dziedzinach — posiadamy w kraju samochodów ciężarowych kilkakrotnie więcej, aniżeli przed wojną. Plan 6-letni przewiduje dalszy znaczny rozwój motoryzacji transportu drogowego, a przez budowę własnych fabryk samochodów i ciągników stwarza bazę do najbardziej zdrowych form rozwoju motoryzacji.

Aby dodatnie cechy transportu samochodowego mogły być wykorzystane, aby transport ten był rentowny — koniecznym jest posiadanie obok parku samochodowego — dostatecznie gęstej sieci dróg o twardej nawierzchni i o odpowiednim wyposażeniu technicznym.

Polska posiada gęstość sieci drogowej nierównomiernie rozłożoną na poszczególnych terenach, przy czym gęstość sieci drogowej na terenach ziem starych jest niewystarczająca. Również poziom techniczny dróg na terenach starych jest niski. Sieć drogowa i mosty na niej uległy bądź zaniedbaniu, bądź zniszczeniu w cza-

sie działań wojennych. Samo obniżenie poziomu technicznego dróg, spowodowane rabunkową gospodarką okupanta niemieckiego, wynosi około 30% wartości nawierzchni drogowych w stosunku do stanu przedwojennego; długość mostów zburzonych przekracza 50% ogólnej długości mostów drogowych. Ponadto okupant ogołocił drogi nasze ze wszelkich rezerw materiału, z maszyn, narzędzi.

Polska Ludowa, niezwłocznie po wyzwoleniu, jeszcze w czasie działań wojennych, przystąpiła do odbudowy zniszczeń w drogach i mostach. Z początku środki, przeznaczone na ten cel, były skromne. Stopniowo jednak, w miarę rozwoju podstaw gospodarczych Odrodzonego Państwa — powiększano również środki i na gospodarkę drogową.

Okres do 1946 r. włącznie należy uważać za okres przygotowań i prac wstępnych. Dopiero plan trzyletni dał podstawy do zapoczątkowania prawidłowej gospodarki drogowej. Stanowi on pierwszy etap do rozwiązania zagadnienia drogowego w Polsce.

Gdy mówimy o planie trzyletnim w gospodarce drogowej — to określony on jest ilością robót, dostosowaną do corocznie ustalanych limitów na roboty utrzymane w budżecie zwyczajnym i na inwestycje w P.P.I. O ile przyjmiemy limit na 1946 r. za 100%, to wzrost limitów w poszczególnych latach planu trzyletniego przedstawiał się następująco:

lata	budżet zwyczajny	P. P. I.
1946	100%	100%
1947	193%	189%
1948	339%	284%
1949	526%	363%

Powiększeniu środków, przeznaczonych na gospodarkę drogową, odpowiada zwiększenie z roku na rok zakresu wykonywanych robót drogowych i mostowych. Zwiększenie to nie jest proporcjonalne do wzrostu limitów, gdyż na rozmiar robót, poza wysokością limitów, ma wpływ ruch cen na materiały i zmiany stawek robocizny, odpowiadające podniesieniu stopy życiowej mas pracujących, jak również wzrost wydajności pracy, osiągany w wyniku rozwijającego się współzawodnictwa, oraz wpływ planowego systemu oszczędzania.

Należy stwierdzić, że środki, przewidziane na gospodarkę drogową tak w budżecie zwyczajnym, jak i w planie inwestycyjnym, były całkowicie wykorzystywane, a dostosowany do limitów plan robót na każdy rok był wykonywany.

O ile długość dróg przy przebudowie, odbudowie i odnowie w 1946 roku przyjmiemy za 100%, to stosunek procentowy robót drogowych, wykonanych w poszczególnych latach planu trzyletniego, przedstawia się w sposób następujący:

1946 r.	100%
1947 „	130%
1948 „	218%
1949 „	266%

Rzeczywisty wzrost zakresu robót drogowych jest większy, aniżeli to wynika z podanych wyżej cyfr, a to dlatego, że w latach 1948 i 1949 stosowano przy przebudowie dróg nawierzchnie typu cięższego, a więc bardziej kosztowne.

Poza konserwacją, odbudową i przebudową dróg i mostów — plan trzyletni uwzględniał szereg grup inwestycji pomocniczych, a mianowicie: rozbudowę klinkiarni i kamieniołomów, zapotrzenia w maszyny i sprzęt, budowę warsztatów drogowych i domów mieszkalnych dla służby drogowej.

Trzyletni plan uwzględniał potrzeby gospodarki drogowej w stopniu, na jaki zezwalała obecna możliwość zaopatrzenia w podstawowe materiały, jakimi dla gospodarki drogowej są: stal, kamień, smoła, asfalt, cement, klinkier, drzewo.

Za miarę natężenia robót drogowych w planie trzyletnim mogą służyć następujące fakty: faktem pierwszym jest to, że kamieniołomy nie mogą już, jak to było przed wojną, uskarżać się, że ich produkcja jest produkcją sezonową, co uniemożliwiało należytą organizację przemysłu kamieniarskiego; obecnie kamieniołomy pracują przez cały rok bez przerwy. Drugim faktem jest to, że w okresie planu 3-letniego zużywaliśmy rocznie dziesięć razy więcej smoły, aniżeli przed wojną. Oznacza to, że przed wojną zużywaliśmy smoły do celów drogowych b. mało; wskazuje to jednak również na znaczny wzrost zużycia smoły obecnie oraz jest wyrazem modernizacji stosowanych obecnie metod techniki drogowej. Trzecim faktem, ilustrującym kierunek i natężenie robót drogowych w planie trzyletnim było to, że cała ilość asfaltu, jaka mogła być przeznaczona na roboty drogowe, była przez gospodarkę

drogową całkowicie wykorzystywana do budowy ciężkich nawierzchni asfaltowych, do produkcji mas zalewowych i emulsji. To samo można powiedzieć o kostce, o grysach granulowanych, o klinkierach. Tyle zużywaliśmy tych materiałów do robót drogowych, ile był w stanie dać przemysł, produkujący te materiały. To samo dotyczy stali.

W wyniku wykonania planu trzyletniego możemy stwierdzić poważne osiągnięcia w gospodarce drogowej. Stan głównych arterii drogowych, łączących ośrodki naszego życia politycznego i gospodarczego, uległ znacznemu polepszeniu. Cały szereg arterii drogowych o wielkim znaczeniu ogólnopaństwowym został zaopatrzony w nawierzchnie nowoczesne na całej długości. Stan głównych traktów na ziemiach odzyskanych doznał również poważnej poprawy. Setki mostów stałych, stalowych i żelazo - betonowych oddano do użytku w różnych zakątkach naszego kraju, w tym szereg mostów na wielkich rzekach. Równoległe z rozwojem gospodarki na drogach państwowych rozwija się, aczkolwiek powolniej, gospodarka na drogach samorządowych. Samorządy w coraz większym stopniu uwzględniają potrzeby drogowe w swych budżetach, a rozpiętość, jaka dotychczas istniała pomiędzy wysokością środków, przeznaczonych na ten cel w budżetach powiatowych związków samorządowych — ulega coraz większej redukcji. Również znacznie się podniosła wartość świadczeń w naturze na roboty drogowe.

Plan trzyletni, jako plan odbudowy, nie uwzględniał budowy nowych dróg. Potrzeba jednak nowych dróg na niektórych terenach była tak silnie odczuwana, że samorządy powiatowe i gminne rozpoczęły budowę dróg i to na dość dużą skalę.

R. RAKOWSKI (Warszawa)

Samochodowe przewoźnictwo publiczne w okresie 1947 — 1949 r.

W początku 1947 r. publiczny przewóz samochodowy, podległy Ministerstwu Komunikacji, posiadał już zasadnicze podstawy organizacyjne.

Przedsiębiorstwem Państwowym powołanym do eksploatacji linii regularnej komunikacji autobusowej oraz do przewozu towarów samochodami była Państwowa Komunikacja Samochodowa. Przedsiębiorstwo to, zorganizowane w początku 1945 r. w ramach b. Państwowego Urzędu Samochodowego, było kontynuatorem lubelskiego „Autotransportu“, który powstał z chwilą wyzwolenia dla zaspakajania najpilniejszych potrzeb transportowych Władz i Urzędów organizujących się w tym okresie. Równocześnie, w miarę oswobodzenia kraju, zaczęły powstawać prywatne i spółdzielcze przedsiębiorstwa przewozu publicznego. W początku roku 1946 P. K. S. otrzymał podstawę prawną, jako przedsiębiorstwo państwowe na samodzielnym obrachunku gospodarczym i od tego czasu datuje się rozwój tego przedsiębiorstwa w obecnej formie. Liczne przedsiębiorstwa spółdzielcze i prywatne zostały zalegalizowane, o ile spełniały postawione im warunki, przez udzielenie koncesji na przewóz osób na liniach

regularnych, lub na przewóz na określonych terytoriach.

Stan przewoźnictwa publicznego w poszczególnych latach ostatniego 3-letnia charakteryzują następujące dane.

Rok 1947. Tabor P. K. S. składał się z nowych samochodów ciężarowych, dostarczonych przez Związek Radziecki, z samochodów przeważnie używanych, pochodzących z dostaw UNRRA oraz z demobilu alianckiego, a wreszcie ze stopniowo już wycofywanych z ruchu samochodów z demobilu W. P. i Armii Radzieckiej. Średnia ładowność taboru ciężarowego wynosiła zaledwie 3 t. Tabor autobusowy stanowiły poniemieckie autobusy wielomiejscowe bardzo różnorodne tak pod względem typów, jak i jakości. Tabor ten nie mógł sprostać niezwykle rozwiniętym potrzebom samochodowej komunikacji międzymiastowej dalekobieżnej, jak również rozwijającym się potrzebom komunikacji lokalnej.

P. K. S. stworzyła zaimprovizowany tabor autobusowy przez skasowanie, jako autobusy, znacznej ilości samochodów ciężarowych, jak również przez przy-

stosowanie pewnej ilości samochodów ciężarowych do przewozu osób na krótszych odległościach. W ciągu 1947 roku tabor samochodowy P. K. S. powiększył się przez wcielenie taboru b. E. K. D., który służył do eksploatacji warszawskich linii podmiejskich. Tabor ten składał się również z podwozi ciężarowych z nadwoziami autobusowymi zbudowanymi w kraju. Tabor przedsiębiorstw koncesjonowanych składał się przeważnie z samochodów ciężarowych i autobusów pochodzących z demobilu W. P. i Armii Radzieckiej oraz zakupionych z remanentów poniemieckich w U. L. Uruchomienie tego taboru wymagało dużo czasu, tak, że dopiero rok 1947 wykazał stałe powiększanie się taboru zwłaszcza towarowego, przedsiębiorstw koncesjonowanych.

Z końcem 1947 r. P. K. S. i spełniające rolę przewoźnika publicznego przedsiębiorstwo spedycyjne C. Hartwig S. A. pod zarządem państwowym posiadały łącznie około 40% taboru towarowego w przewozie publicznym. W komunikacji regularnej autobusowej P. K. S., eksploatując 58% ogółu linii, posiadała 68% taboru.

Tabor P. K. S. przewiózł w r. 1947 54% pasażerów w komunikacji autobusowej, a P. K. S. i Hartwig 21% w publicznym przewozie towarowym. W roku 1948 udział przewoźnictwa państwowego wzrósł w ruchu towarowym przez powierzenie przewozów publicznych nie tylko przedsiębiorstwu spedycyjnemu C. Hartwig, zwłaszcza w zasięgu b. Ministerstwa Przemysłu i Handlu, lecz również przez powierzenie taborowi „Społem“, jako firmie „Spedytor“, przewozów o takim samym charakterze. Udział państwowych przedsiębiorstw w zarejestrowanym taborze wyniósł 23% przy równoczesnym powiększeniu się ilości przewiezionych ton do 33%.

W tymże samym roku zaszła poważna zmiana na korzyść jakości towarowego taboru państwowych przedsiębiorstw przewozu publicznego na skutek dopływu pewnej ilości nowych samochodów ciężarowych z zakupów zagranicznych. Nowe samochody typu ciężkiego, wraz z bogatym asortymentem przyczep, wpłynęły na wzrost średniej ładowności taboru, a tym samym na jego zdolności przewozowe. Tabor towarowy przedsiębiorstw koncesjonowanych ilościowo wzrósł również, a jakościowo utrzymywał się na dotychczasowym poziomie, co należy uznać za zasługę kierowców i personelu obsługowego. Tabor autobusowy P. K. S. nie uległ zasadniczym zmianom.

Tabor autobusowy przedsiębiorstw koncesjonowanych wzrósł nieznacznie. Przyrost powstał wskutek uruchamiania t. zw. wraków, zakupionych w poprzednich latach z demobilów, które wymagały dłuższego czasu na naprawę i uzupełnienie brakujących części. Udział P. K. S. w przewozie pasażerów wyniósł w r. 1948 67% przy 62% eksploatowanych linii.

Z końcem tego roku pojawiły się dla uzupełnienia autobusowego taboru P. K. S. pierwsze autobusy zbudowane w kraju na specjalnych podwoziach autobusowych, zakupionych zagranicą.

W 1949 r. trwa dopływ nowych samochodów ciężarowych, przyczep, a w końcu roku nowych ciągników siodłowych o wysokiej ładowności z różnymi naczepami. Średnia ładowność taboru państwowych przedsiębiorstw publicznego przewozu wzrasta już bardzo znacznie. Ilość taboru towarowego samej

tylko P. K. S. wynosi 27% całego taboru towarowego dla przewozu publicznego, a wszystkich trzech przedsiębiorstw państwowych 56%. Przewóz w tonach wynosi 72% całego przewozu publicznego. Dopływ nowych, sprawnych jednostek wpływa korzystnie na wydajność roboczą samochodów i pozwala na usuwanie takich jednostek taborowych, których utrzymanie w stanie gotowości technicznej albo staje się zbyt kosztowne, albo wręcz niemożliwe, wskutek braku części zamiennych. — Tabor autobusowy jedyne państwowego publicznego przewoźnika w międzymiastowej komunikacji autobusowej, jakim jest P. K. S., ulega podobnemu przeobrażeniu na korzyść, podobnie jak tabor towarowy. Na liniach pojawiają się coraz to nowe wielomiejscowe autobusy z nadwoziami bądź krajowej, bądź to zagranicznej budowy. Autobusy zbudowane wyłącznie do przewozu osób dają możliwość zapewnienia podróżnym komfortu i bezpieczeństwa jazdy. Na liniach o wyjątkowo wysokim natężeniu ruchu zastosowano przyczepy wielomiejscowe. Ilościowy udział taboru P. K. S. w taborze, służącym dla publicznego przewozu wzrasta do 79% przy zdecydowanej przewadze jakościowej. W tym samym czasie udział w przewozie osób wzrasta do 80% przy 84% eksploatowanych linii.

W celu zabezpieczenia cennego i nowoczesnego państwowego taboru autobusowego przed szybkim zużyciem na złych drogach bez dostatecznie rozbudowanego zaplecza technicznego oraz w celu zlikwidowania niezdrowej konkurencji z przewoźnictwem autobusowym spółdzielczym i prywatnym koncesjonariuszy, eksploatujących częstokroć te same drogi, przeprowadzono w roku bieżącym reorganizację stref działania przedsiębiorstw. Reorganizacja ta, która obecnie jest wykonywana, polega na całkowitym przerzuceniu taboru autobusowego spółdzielczego, który, jak wyżej wspomniano, składa się z autobusów starych, na tereny dotychczas w ogóle nie posiadające komunikacji autobusowej.

Tak rozwiązane zagadnienie pozwoli na to, że już w 1950 roku cały kraj będzie pokryty siecią komunikacji autobusowej, przy czym rozkład jazdy autobusów będzie dokładnie skoordynowany z rozkładem jazdy pociągów P. K. P.

Rosnący nieustannie potencjał przemysłowy kraju w ramach planu trzyletniego i rozwój życia gospodarczego tworzył w tym okresie i tworzy w dalszym ciągu rosnące zapotrzebowanie na transport samochodowy.

Dotychczasowa praca trzech państwowych przewoźników, t. j. P.K.S., Hartwiga i Spedytora wymagała lepszych form organizacyjnych i dlatego na początku 1949 r. powołana została komisja koordynująca współpracę tych przedsiębiorstw w kierunku bardziej racjonalnego wykorzystania zdolności przewozowej taboru.

Nie poprzestano jednak na koordynacji przewozów, gdyż w drugiej połowie b. r. Państwowa Komisja Planowania Gospodarczego stosownie do Uchwały Komitetu Ekonomicznego Rady Ministrów powołała Międzyministerialną Komisję w celu opracowania zasad i dokonania połączenia organizacyjnego P. K. S., Hartwiga i Spedytora, w jedno przedsiębiorstwo transportowo-spedycyjne pod nazwą Państwowa Komunikacja Samochodowa, które od 1 stycznia 1950 r. rozpocznie swoją działalność.

Połączenie to w transporcie publicznym jest wydatkiem wielkiej miary, gdyż w związku z tym już jest opracowany jednolity plan, umożliwiający osiągnięcie ogromnych oszczędności tak w zakresie inwestycji, jak i eksploatacji.

Utrzymanie taboru w stanie sprawności technicznej natrafiało i natrafia jeszcze obecnie na poważne trudności. Wprawdzie już w 1945 r. dzięki inicjatywie b. P. U. S. i przy wydatnej i przychylniej pomocy Misji Radzieckich Inżynierów, z wybitnym przedstawicielem radzieckiego transportu samochodowego pułkownikiem Lewaszowym na czele, powstały pierwsze zakłady dla napraw samochodów (P. Z. S.), to jednak zaopatrzenie tych zakładów w części zamiennych stanowiło znaczne trudności. Te zakłady naprawcze stanowiły w początkowych latach główne zaplecze techniczne dla państwowych przedsiębiorstw przewozu publicznego. Równocześnie tak P. K. S., jak i przedsiębiorstwa koncesjonowane organizowały we własnym zakresie stacje obsługi i warsztaty naprawcze. Pomimo trudności tak materialnych, jak i personalnych, współczynnik gotowości technicznej taboru był utrzymany w ciągu trzechlecia na dostatecznej wysokości. Przełomowym momentem w rozwoju publicznego przewoźnictwa było wprowadzenie, przy dużym udziale Związku Zawodowego Transportowców, ruchu racjonalizatorów i zorganizowanie na terenie państwowych przedsiębiorstw publicznego przewozu współzawodnictwa pracy, które dziś poszczycić się może bohaterami pracy, posiadającymi zaszczytne odznaczenia Sztandaru Pracy I i II klasy. Dotychczasowe wyniki tych akcji i tempo ich rozwoju dają pewność wykonania z nadwyżką planu sześćdziesięcioletniego państwowych przedsiębiorstw samochodowego przewozu publicznego.

BOL. BARAŃSKI (Warszawa)

Trzy lata pracy transportu samochodowego w budownictwie (1947—49)

Zakończyliśmy okres trzyletni odbudowy gospodarczej kraju. W okresie tym budownictwo odegrało bardzo poważną rolę. Z budownictwem jest ściśle powiązany transport, jako jego część organiczna. Jest więc celowe i wskazane podsumować osiągnięcia w tym zakresie, zanalizować trudności, błędy i niedociągnięcia, aby, wyciągając właściwe wnioski, móc sprostać zadaniom jeszcze większym w rozpoczynającym się okresie planu 6-letniego.

Osiągnięcia transportu w budownictwie są niewątpliwie duże, tym większe, że uzyskane w niezwykle trudnych warunkach, wynikających zarówno z ogólnej powojennej sytuacji kraju jak i ze specyficznych warunków pracy transportu w budownictwie.

Mam na myśli transport w ramach b. Ministerstwa Odbudowy, a następnie Ministerstwa Budownictwa. Zaszło w międzyczasie formalne zmiany organizacyjne zupełnie wiernie odzwierciedlające charakter budownictwa w minionym okresie. W pierwszych latach powojennych dominuje „odbudowa”. Należało bowiem przywrócić do stanu używalności te obiekty, które najmniejszym wysiłkiem materiałowym, finansowym i ludzkim można było oddać do użytku społeczeństwa. W miarę upływu lat ilość obiektów łatwiejszych do odbudowy malała, sama odbudowa, obejmująca obiekty o coraz wyższym procencie zniszczenia, stawała się trudniejsza, natomiast stopniowo zwiększała się ilość

Brak danych statystycznych z pracy taboru służbowego do wykonywania przewozów dla własnego użytku nie daje możliwości porównania wyników pracy przewozu publicznego w stosunku do przewozu własnego.

Dzięki zjednoczeniu państwowych przedsiębiorstw przewozu publicznego i postawieniu temu transportowi wysokich, lecz realnych mierników pracy, z całą pewnością można twierdzić, że w roku następnym — nawet przy obecnym stanie taboru samochodowego — znacznie wzrośnie jego wydajność robocza.

Rozwój osobowej komunikacji autobusowej jest zależny przede wszystkim od rozwoju już istniejącej fabryki samochodów ciężarowych w kraju, gdyż na tych podwoziach mają być wkrótce budowane karoserie autobusowe.

Dalsze zwiększenie taboru autobusów w 1950 roku pozwoli na powiększenie usług, oraz na stopniowe likwidowanie prywatnego transportu osobowego, przy czym tabor autobusowy, będący własnością prywatnych właścicieli, zostanie wykupiony przez spółdzielnie transportowe, których praca przede wszystkim będzie polegała na ożywieniu i usprawnieniu komunikacji autobusowej na terenach dotychczas zaniedbanych.

Jak wynika z wykresów, państwowy przewóz publiczny uzyskał w okresie 1947—49 r. polepszenie wydajności roboczej jednostek taborowych w przewiezionych podróży, wzgl. tonach, co zostało osiągnięte przez polepszenie jakości taboru, powiększenie ładowności, oraz skrócenie odległości jazdy.

W tym samym czasie państwowe przewoźnictwo publiczne również pod względem ilościowym zajęło w naszym kraju dominujące stanowisko.

Obiektów nowych. Nowe budownictwo wg planów inwestycyjnych można szacować dla roku 1947 — na 15%, dla 1948 r. — na 20%, a dla 1949 r. — na 40%.

Ogólna kubatura budownictwa wyniosła w 1947 r. — ok. 16,5 mio m³, w 1948 r. — ok. 11 mio m³, w 1949 r. ok. 9 mio m³. Pewien spadek kubatury daje się łatwo wytłumaczyć powyżej opisanym przykładem budownictwa i nie jest wyrazem zmniejszenia zadań. Wymieniono przy tym jedynie ogólną kubaturę obiektów oddanych do użytku. Koniec 1949 r. zamknął się dużą ilością powoźnych obiektów rozpoczętych. Ponadto obok odbudowy i budowy budynków spotykamy się w miastach ze znaczną ilością koniecznych do przeprowadzenia robót dodatkowych, jak np. oczyszczanie z gruzów miasta, a w latach ostatnich nadto wielkie inwestycje uliczne (w Warszawie Trasa W-Z). Nicco odmienne wyglądała sytuacja w budownictwie wiejskim. Według danych rejestracji strat prawie ¼ drobnych warsztatów rolnych uległa zniszczeniu. W tak zwanych pasach masowych zniszczeń całe powiaty zostały zrównane z ziemią, a częściowo zaminowane. Na wielkiej polaci Polski Centralnej mamy do czynienia ze zniszczeniem prawie 100%. Na tych więc obszarach już od pierwszych lat trzeba było budować od podstaw. Charakter odbudowy miała akcja główna na terenach Ziemi Odzyskanych i części zachodniej Ziemi Dawnych. Według danych zaczerpniętych z biuletynu Naczelnego Komisa-

rza Budownictwa Wiejskiego z liczby 467.000 zniszczonych zagród odbudowano w zakresie jednego budynku na zagrodę w 1945/46 r. — 108.395, w 1947 r. — 66.776, w 1948 r. — 34.957, w 1949 r. około 12.800. Do tego należy dodać ok. 10.000 innych budynków użyteczności publicznej oraz 63.000 m³ baraków magazynowych.

Na tym szkicowo przedstawionym tle rysują się zadania transportu. W miarę lat zadania te wzrastały, przechodzenie bowiem z odbudowy na budownictwo nowe niewspółmiernie szybko powodowało wzrost masy towarowej do przewiezienia, zwłaszcza cegły, żwiru i piasku.

Należy podkreślić, że transport w budownictwie ma charakter masowy. Wynika to z ilości i asortymentów materiałów używanych w budownictwie, jak cegła, piasek, żwir, cement, wapno, żelazo, drewno. Ilość zużytych materiałów na 1 m³ budynku wynosi przeciętnie 0,5 ton, a łącznie z wywozem ziemi z wykopu dochodzi do 1,25 t/m³ (bez gruzu). Ogólną ilość ton materiałów, jaką należało przewieźć w poszczególnych latach, trudno jest ustalić z braku dokładnych danych sprawozdawczych, zwłaszcza, że stopień zniszczenia poszczególnych obiektów był różny.

W warunkach miejskich średnia odległość przewozu kształtowała się ok. 5,5 km na obszarach wiejskich była z reguły kilkakrotnie większa. W 1947 roku odległości te przekraczały jeszcze 20 km, a w 1948 r. zmniejszyły się do 10 km z dalszą tendencją do spadku w 1949 r., na skutek rozbudowy sieci magazynów materiałów budowlanych. Zresztą wyłącznie tonokilometrami nie można mierzyć trudności transportu w warunkach wiejskich, gdzie wchodziły nadto w grę, zwłaszcza na terenach masowych zniszczeń — bezdroża, brak mostów, zaminowanie terenów itd. Podobnie, choć w znacznie mniejszej skali zjawisko utrudnienia transportu w budownictwie spotykamy również w równym fragmencie budownictwa wiejskiego, przy budowie w Śląskim Zagłębiu węglowym nowych osad górniczych, poza obrębem istniejących miast.

W szczegółach na zadania transportu składają się:

- 1) zwózka do miejsc budowy materiałów, które będą wbudowane;
- 2) zwózka materiałów pomocniczych i sprzętu budowlanego, potrzebnych do urządzenia placu budowy;
- 3) wywóz ziemi z wykopów;
- 4) wywóz materiałów pomocniczych i sprzętu po zakończeniu budowy, względnie pewnej serii robót;
- 5) wreszcie w omawianym okresie poważną pozycję stanowi i w przyszłości stanowić będzie wywóz gruzu z miast.

Materiał budowlany od wytwórni (zakładu przemysłowego) do miejsca budowy przebywa drogą rzadko jednym rodzajem transportu. Rozmieszczenie wytwórni (zakładów przemysłowych), odległości przewozów, miejsca i rozmiar budowy mają wpływ na zastosowanie jednego, lub więcej rodzajów transportu. Najczęściej mamy do czynienia z transportem łamanym, chociaż zastosowanie jednego tylko rodzaju transportu występuje dość często. Omawianie szczegółów wykraczałoby poza ramy niniejszego artykułu, wspomnę tylko że udział kolei (kolejek) i środków kołowych w przewozie materiałów budowlanych jest dominujący, natomiast udział żeglugi jest stosunkowo niski i ogranicza się przeważnie do przewozu żwiru i piasku rzeczno na krótkich odległościach. Tłumaczy się to rozmieszczeniem wytwórni zdala od szlaków wodnych, ograniczeniem kierunku, a stąd koniecznością dodatkowych przeładunków, co jest nieopłacalne.

Interesują nas przede wszystkim przewozy końcowe, to jest od składu, stacji kolejowej, portu, lub miejscowej wytwórni do miejsca budowy, wykonywane

zmotoryzowanymi środkami kołowymi. Ten rodzaj transportu jest najściślej związany z budową, a jego środki są w bezpośrednim władaniu kierowników budów. Charakter materiałów budowlanych, ich właściwości oraz różne odległości przewozów skłaniają do posiadania różnego taboru, który w określonych warunkach jest najbardziej wydajny. Materiały sypkie — żwir, piasek, ziemia, gruz — umożliwiają zastosowanie mechanicznego ładowania i rozładowania bez uszczerbku dla ich jakości.

Istnieją za tym możliwości szerokiego zastosowania jednostek wywrotnych o dużej ładowności. Należy wspomnieć, że warunki pracy transportu kołowego w budownictwie są stosunkowo ciężkie. Składają się na to: trudności manewrowania na placu budowy, zwłaszcza zespołów o dużym tonażu; rozmokłym i gliniastym gruncie; wywóz gruzu i ziemi na wysypiska po ciężkiej odcinkami drodze. Powoduje to szybkie zużycie taboru, przemęczenie załogi oraz nadmierne zużycie materiałów pędnych.

Stan posiadania taboru w minionym okresie był wynikiem ogólnych możliwości kraju i składał się z jednostek z dostaw radzieckich (ZIS 5), które weszły do akcji najwcześniejszej i w momencie początkowym — najtrudniejszym; następnie z dostaw UNRRA i w drobnej części z demobilu B-6 i niemieckich. Ilość samochodów wywrotnych do 1949 r. wynosiła zaledwie 2,5%, natomiast w 1949 r. osiągnęła 18%. Procent ciągników do ogólnej ilości pojazdów dla całego resortu wynosił w 1947 r. — 16%, w 1948 r. — 15%, w 1949 r. — 16,5%. Stosunek przyczep do ciągników wyraża się obecnie, zależnie od przedsiębiorstwa, od 1,5 : 1 do 2 : 1.

Pierwsze lata powojenne cechuje mała zdolność przewozowa przedsiębiorstw budowlanych. Wojewódzkie Wydziały Odbudowy i Dyrekcje Odbudowy, chcąc wykonać swoje zadania, musiały z konieczności przyjąć na siebie obowiązek dostarczenia materiałów na miejsca budowy, albowiem w większości przypadków przedsiębiorstwa budowlane, podejmując roboty, uzależniały ich wykonanie od dostarczenia materiałów.

Jeżeli do tego dodać, że przedsiębiorstwa budowlane państwowe i uspołecznione swój zasięg działania ograniczały do miast większych, poza tym organizacyjnie w tym okresie jeszcze nie ockrzepły, to logicznym następstwem tego był przydział środków transportowych dla Dyrekcji Odbudowy i Wojewódzkich Wydziałów Odbudowy do akcji odbudowy wsi. Ten stan rzeczy, obarczania urzędów zadaniami usługowymi, aczkolwiek w zaistniałych warunkach usprawiedliwiony — trwał do połowy 1948 roku. W czerwcu 1948 r. ukazało się zarządzenie Ministerstwa Odbudowy, nakazujące likwidację środków transportowych w Dyrekcjach i w Wojewódzkich Wydziałach Odbudowy i przekazanie ich Państwowym Przedsiębiorstwom Budowlanym i Spółdzielni Budownictwa Wiejskiego. Jak wielką rolę odegrał transport samochodowy w akcji odbudowy wsi świadczy fakt, że w pierwszych latach akcji ponad 90% materiałów budowlanych zostało przetransportowane środkami Wojewódzkich Wydziałów Odbudowy (Architektów Powiatowych). Uziął w przewozach furmanki konnych rolników w latach 1946 i 1947 był niski (do 10% masy towarowej). W pasach masowych zniszczeń bez pomocy transportowej odbudowa wsi byłaby nie do pomyślenia.

Jest rzeczą oczywistą, że własne środki budownictwa nie były wystarczające dla wykonania przewozów całkowitej masy towarowej. Udział w przewozach środkami własnymi sięgał w 1947 roku ok. 65%, w 1948 r. — ok. 45%, w 1949 r. — ok. 50%. Pozostałe ilości masy towarowej były przewożone środkami przewoźników publicznych (PKS, Hartwig, Spedytor) oraz furmankami konnymi. Współpraca z przewoźnikami publicznymi

mi niezawsze układała się dla budownictwa korzystnie. Pomijając fakt nieprzystosowania taryf przewozowych do charakteru pracy w budownictwie, co wpływało na podniesienie kosztów budowy, współpraca ta w momentach krytycznych zawodziła, bowiem przewoźnicy publiczni byli pociągani do wykonania innych zadań z punktu widzenia ogólnopanstwowego—ważniejszych. Powodowało to trudności w dostawach materiałów na budowy i zahamowanie tempa pracy. Poza tym personel przewoźników publicznych cechuje niechęć do przewozu materiałów budowlanych, powodujących szybkie zużycie taboru, zwłaszcza przy mechanicznym ładowaniu.

Mimo dążeń, zmierzających do niwelacji nasilenia robót budowlanych w pewnych okresach, będą istniały zawsze dość znaczne różnice w tym nasileniu, powodujące równie duże nasilenia przewozów. Ministerstwo nie dąży do pokrycia całości przewozów własnymi środkami. Byłoby to z punktu widzenia gospodarki ogólnokrajowej nieuzasadnione. Dotychczasowe doświadczenia wykazują, że pokrycie w 60%-tach potrzeb środkami własnymi przy pogłębieniu planowania przewozów i ściślejszej współpracy z PKS-em usunie istniejące trudności.

Planowanie pracy transportu jest jeszcze bardzo utrudnione z powodu późnych opracowań dokumentacji technicznej oraz nieoczekiwanego wyrastania nowych zadań, trudnych do przewidzenia. Dużo pozostało do zrobienia w tym kierunku.

Próby ujednolicenia taboru, zmniejszenia ilości marek i typów, ewent. rejcniczacji—nie dały pozytywnych rezultatów. Źródłem tych niedomagań jest kolosalny wzrost zadań, trudności uzupełnienia taboru pożądanymi markami oraz często występującymi koniecznościami przesunięcia taboru do rejcenów, gdzie groziły przestoje w budowach z braku transportu.

Rozwój transportu w przedsiębiorstwach budowlanych państwowych i uspołecznionych następuje w drugiej połowie 1948 roku. W pierwszych latach powojennych wysiłek transportowy środków własnych kierowano na wieś, mając możność w miastach uzupełnienia transportu własnego transportem publicznym i prywatnym. Od połowy 1948 roku prawie całość otrzymywanych kontyngentów przydzielano przedsiębiorstwom budowlanym. Wzrost potencjału transportowego przedsiębiorstw nastąpił wskutek zwiększenia się ilościowego i jakościowego stanu posiadania. W szczególności rok 1949 był pod tym względem rokiem pomyślnym. Nie zmieniło to faktu, że wzrost zdolności przewozowej przedsiębiorstw nie podążał za wzrostem ilości masy towarowej, jaką należało prze-

wieźć. Jest rzeczą zmienną, że udział środków własnych w przewozach był najwyższy w 1947 roku.

Dość gwałtowny wzrost ilościowy pojazdów mechanicznych w przedsiębiorstwach budowlanych stworzył trudne warunki ich obsługi technicznej i garażowania. Poza nielicznymi wyjątkami daje się dotkliwie odczuć brak pomieszczeń, co powoduje, że znaczna ilość pojazdów garażowana jest pod gołym niebem. Stacje obsługi są jeszcze niedostatecznie wyposażone w urządzenia, aby móc sprostać zadaniom napraw bieżących i średnich. Obecny stan zaplecza technicznego wymaga szybkiej rozbudowy, by utrzymać stan techniczny pojazdów na właściwym poziomie. Nie dążono do rozbudowy zaplecza technicznego w Wydziałach i Dyrekcjach Odbudowy, uważając transport w ramach urzędu jako stan przejściowy.

Współzawodnictwo pracy indywidualne w poszczególnych przedsiębiorstwach dało znaczne wyniki, zwłaszcza przy budowie trasy W — Z. Osiągnięcia te wyraziły się przede wszystkim w zmniejszeniu zużycia materiałów pędnych, a zwiększeniu natomiast wskaźnika wykorzystania taboru i wskaźnika przebiegów. Zachodzi konieczność stosowania pracy akordowej i współzawodnictwa pracy przy wyładowaniu i ładowaniu ręcznym, co wpłynęło na jeszcze większe wydajności taboru.

Doświadczenia minionego okresu są bardzo bogate, pokaźne są również niedociągnięcia i błędy. Analiza tych błędów i niedociągnięć wskazuje na konieczność pogłębienia planowania przewozów dla zniwelowania szczytów przewozowych. Konieczne jest ujednolicenie organizacyjne komórek transportowych w przedsiębiorstwach oraz wprowadzenie sprawozdawczości eksploatacyjnej, która w obecnym stanie utrudnia analizę pracy taboru i obsługi. W planowaniu uzupełnień taboru musimy dążyć do zwiększenia stosunku przyczep do ciągników oraz uzyskania właściwego % zespołów wywrotnych. Należy ustalić najbardziej wydajne typy taboru w budownictwie. Przede wszystkim zaś rozwinąć współzawodnictwo zespołowe pomiędzy przedsiębiorstwami, przy czym w tej pracy muszą wziąć udział wszystkie komórki transportowe resortu.

Zmiany zachodzące w procesach budownictwa (elementy prefabrykowane, budowy szybkościowe) nakładają coraz większe zadania na transport. Wykonanie tych zadań będzie możliwe pod warunkiem zwiększenia środków, a przede wszystkim zwiększenia wydajności, co można będzie osiągnąć tylko w zespołowym współzawodnictwie pracy. Od wykonania zadań transportowych będzie w dużej mierze zależało powodzenie planu budownictwa w nadchodzącym okresie planu 6-letniego.

NIEZBĘDNA DLA HANDLU PRZEMYSŁU I RZEMIOSŁA

GAZETA HANDLOWA

ORGAN OGÓLNOPOLSKI

jest najlepszym informatorem przy kalkulacjach, analizach rentowności, sprawach podatkowych, rejestracji i prowadzeniu przedsiębiorstw

Redakcja WARSZAWA, ul. Foksal 15, Telef. 858-18, 880-44

Administracja: w WARSZAWIE, ul. Foksal 15, w KATOWICACH,

ul. 3 Maja 23, w ŁODZI. ul. 6 Sierpnia 7

Prenumerata miesięczna 90 zł. kwartalna 270 zł. Konto PKO III-308

Cena egz. 10 zł DO NABYCIA W NAJBLIŻSZYM KIOSKU Cena egz. 10 zł

ST. RADZIMIŃSKI (Warszawa)

Trzy lata pracy transportu w leśnictwie (1947 — 1949)

Jednym z czołowych a zarazem najtrudniejszym zadaniem stojącym przed administracją lasów państwowych jest transport drewna.

Przed wojną większość drewna sprzedawana była loco las. Korzystając ze specjalnej, katastrofalnej sytuacji naszej przedwojennej wsi, kupiec mógł za grosze korzystać z usług wozaka, a i te płacone grosze potrafił „odpowiednio odbić” sobie na konsumencie.

Transport, jako proces nowy, zaskoczył swą ważnością i ogromem nieprzygotowany ani formalnie, ani psychicznie zespół pracujących w administracji lasów ludzi.

Mimo tych wszystkich trudności 3-letni plan transportu wykonany został przed terminem w 108,1%.

Prezydent Bierut na III Plenum KC PZPR podał „ważną i radosną wiadomość, że 1 listopada na dwa miesiące przed terminem został wykonany 3-letni Narodowy Plan Odbudowy” i dalej:

„z tego czegośmy dokonali w ciągu 3-ich lat mamy prawo być dumni jako państwo i naród, jako klasa robotnicza i jako Partia”.

Administracja lasów państwowych na swoim odcinku obowiązków wypełniła.

Osiągnięcia te nie mogą jednak przysłonić poważnej ilości niedociągnięć, zaniedbań i braków, szczególnie właśnie na odcinku transportu na przestrzeni minionych 3-ich lat.

Transport drewna z lasu może być dokonywany:

- 1) trakcją konną,
- 2) trakcją mechaniczną,
- 3) kolejkami leśnymi,
- 4) „ linowymi,
- 5) wodą.

Dotychczasowa struktura gospodarcza Polski — jako kraju rolniczo-przemysłowego o niezwykle słabym rozwoju motoryzacji powoduje, iż transport drewna w lwiej części opiera się na transporcie konnym.

Transport konny opiera się z reguły na sprzężeniu najemnym. W terenach o dostatecznym pogłowiu koni, jak np. w centralnej Polsce, wywóz drewna nie nastręcza trudności. Inaczej przedstawiała się i przedstawia sprawa wywozu na terenach Ziemi Odzyskanych i w południowo-wschodnich województwach (rzeszowskie). Warunki gospodarcze, słabe zaludnienie, jako skutek działań wojennych oraz specyficzne warunki terenowe (góry, duże kompleksy leśne), powodowały niedostateczną podaż sprzężaju. Zjawisko

to w terenach np. Karkonoszy, Sudetów nosi charakter stały.

Wyżej przytoczone względy zmusiły administrację lasów państwowych do umieszczenia w tych okolicach własnych mechanicznych i konnych środków transportowych. Wobec powszechnych trudności transportowych i dla zaspokojenia bodaj najpilniejszych dostaw, w pierwszej fazie sprzężaj konny rozrzucony został po parę zaprzęgów po całym terenie. W miarę postępów osadnictwa oraz stabilizacji ogólnych warunków konie przesuвано do tych nadleśnictw, gdzie z jakiegokolwiek względów niedostateczna podaż środków transportu nosiła charakter stały. W związku ze zmasowaniem koni, sprawa administrowania nimi przekroczyła możliwości etatowego personelu nadleśnictw, stało się zatem konieczne powołanie do tego celu specjalnych organów.

Na terenie Dyrekcji Okręgowych zagadnienie to rozwiązano, tworząc Zarządy Transportu Drewna z siedzibami na obszarach najbardziej odczuwających brak sprzężaju. Zarządy te zostały podzielone na kilka kolumn, liczących od kilku do kilkunastu zaprzęgów. Przy ustalaniu wielkości kolumn kierowano się potrzebami transportu oraz dążnością do zapewnienia ciągłości pracy, bez konieczności kosztownych przetrzów.

Kierownictwo kolumny powierzono specjalnemu brygadierowi, podlegającemu bezpośrednio Zarządowi Transportu Drewna, przed którym odpowiada on za całość prac i bezpieczeństwo powierzonych mu ludzi i zaprzęgów. Wydatny wzrost wywozu koni skarbowymi po przejściu na system takiej organizacji, potwierdza jej celowość.

Przeciętny miesięczny wywóz na 1 zaprzęg wzrósł z ca 40 m³ do ca 100 m³ surowca.

Indywidualne wyniki są znacznie wyższe, tak np. przodownik pracy ob. Bandura Franciszek osiągnął przeciętnie miesięcznie 160 m³ i 1927 m³/klm, ob. Ciastko Bronisław 153 m³ i 1788 m³/klm i ob. Siach M. 150 m³ i 1837 m³/klm.

Należy zaznaczyć, że wyniki te możliwe są do osiągnięcia przy odpowiedniej sieci dróg bitych, zastosowaniu wozów ogumionych i bezkolnicowym systemie ładowania. Przy tym systemie z łatwością daje się załadować na wóz 8 m³ dłuższe kopalnianych, a ładowność ograniczona jest przede wszystkim nośnością wozu i wytrzymałością opon.

Ministerstwo Leśnictwa zainicjowało w r. 1947/48 poważną akcję wprowadzenia do wywózki drewna wozów ogumionych i pragnie inicjatywę tę rozszerzyć na wozaków najemnych, którzy wciąż jeszcze używają zwykłych wozów, marnotrawiących w dużym procencie siłę pociągową konia.

W powyższym celu został opracowany i wyprodukowany uniwersalny wóz ogumiony, który może mieć zastosowanie nie tylko do wozenia drewna z lasu, ale także do wszelkich związanych z gospodarstwem rolnym robót przewozowych, lub może być użyty jako przyczepa do wolnobieżnych traktorów rolniczych. Przy zastąpieniu wozu zwyczajnego wozem ogumionym redukuje się dotychczasową pracę koni i woznicy przeciętnie do połowy, uzyskując bardzo poważne oszczędności i zwiększając wielokrotnie wydajność sprzężaju konnego.

Transport środkami mechanicznymi — to nowy dotychczas w zasadzie w gospodarstwie leśnym u nas nie stosowany sposób wywózki drewna z lasu.

Wśród wielu leśników panowało i pokutuje jeszcze przekonanie, że mechanizacja prac w lesie to daleka przyszłość i że w ogóle problem ten należy stawiać pod znakiem zapytania.



Dla uzasadnienia słuszności daleko posuniętej mechanizacji transportu leśnego bez uciekania się do szczegółowej analizy mogą wystarczyć następujące przykłady zaczerpnięte ze Związku Radzieckiego.

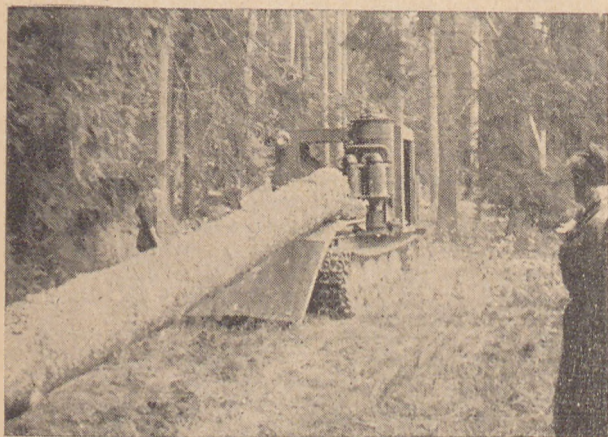
- 1) W pięcioletnim planie rozwoju gospodarstwa narodowego Z. S. R. R. na r. 1946 - 1950 z'eciono m. in.: „przebudować ścinę i wywózkę drewna tam, gdzie przewyższa praca ręczna, w szeroko rozwinięty mechaniczny przemysł“.
- 2) Pracownicy przemysłu leśnego i papierniczego po naradzie gospodarczej wysłali do Generalissimusa Stalina list w którym m. in. mówią:

„jasno zdajemy sobie sprawę, że tylko masowe wprowadzenie środków mechanicznych i rozumne ich wykorzystanie, odważne i zdecydowane zerwanie ze starymi, konserwatywnymi metodami pracy, jest koniecznym warunkiem dalszego wzrostu rozmiaru eksploatacji leśnej i pomyślnego wykonania planu“.

Organizując i rozbudowując transport środkami mechanicznymi, musimy pamiętać o zachowaniu (uwzględnieniu) pięciu podstawowych warunków jakimi są:

- odpowiedni i specjalny sprzęt,
- dodatkowe sprawne urządzenia za i wyładowcze,
- rozbudowana sieć dróg,
- zorganizowana obsługa techniczna, dobrze wyszkolony personel.

U progu 3-letniego planu żaden z tych warunków nie był dopełniony.



Zaczątki taboru mechanicznego — to duża ilość pojazdów różnego typu, przeważnie poniemieckich i z dostaw U. N. R. R. A. — wozów o małej nośności, nieprzystosowanych do pracy na złych drogach, napędzanych benzyną itp. Urządzeń załadunkowych i wyładowczych nie było żadnych. Sieć dróg leśnych odpowiednich do trakcji mechanicznej znikoma. Obsługa techniczna b. słaba i źle wyposażona. Personel niewykształcony.

Stan ten, chociaż ulegał stałej i powolnej poprawie, sprawiał wrażenie, że środki mechaniczne nie mogą należycie spełniać swego zadania w transporcie leśnym.

Mimo tych braków i poważnych niedociągnięć tabor mechaniczny uratował w wielu wypadkach dziesiątki tysięcy m³ drewna, któremu groziło zgnicie, bo brak pogłowia końskiego uniemożliwiał wywóz. W wielu też wypadkach użyty jako środek interwencyjny regulował wysokość stawek płaconych wozakom najemnym.

Ministerstwo Leśnictwa w kolejnych stadiach usprawnienia poszczególnych odcinków swojej gospodarki rozpoczęło akcję zmierzającą do usprawnienia i tego najtrudniejszego odcinka pracy w zakresie transportu mechanicznego.

W r. 1948/49 rozpoczęto szereg akcji, jak:

- wyeliminowanie nieodpowiedniego sprzętu,

- grupowanie sprzętu jednolitych i podobnych typów,
- przebudowa taboru na tanie paliwo tj. gaz drzewny;
- zaopatrzenie pojazdów w windy załadunkowe;
- opracowanie typu transportera o dużej sprawności załadunkowej;
- ustalenie najodpowiedniejszego sprzętu stosowanego do transportu drewna;
- przeszkolenie kadr transportowców itp.

Udział transportu mechanicznego, tak własnego, jak i obcego przy wywozie drewna w okresie planu 3-letniego przedstawia się następująco:

1946/47	—	9,5%
1947/48	—	12,1%
1948/49	—	13,0%

Zagadnieniem racjonalizowania transportu drewna został zainteresowany Instytut Badawczy Leśnictwa, a od r. 1947 zagadnienia te zostały wprowadzone do programu pracy Instytutu.

W r. 1948 zostały wprowadzone wspólnie z Instytutem Mechanizacji i Elektryfikacji Rolnictwa próby z konnymi wozami ogumionymi i z „Fiatem“ 601 (ciągnik gaśnicowy o miniaturowych rozmiarach, nadający się do zrywki drewna w warunkach gospodarki bezzrębowej).

W r. 1949 przeprowadzono próby z ciągnikiem K. T. 12 (produkcyjny radzieckiej — jedynym ciągnikiem na świecie skonstruowanym ze specjalną myślą o zrywce drewna szczególnie na zrębach czystych) i dwukółkami do zrywki drewna.

Rozpoczęto studia nad wprowadzeniem do transportu leśnego gazo-generatorów.

Zagadnienie to ma kapitalne znaczenie szczególnie w świetle ostatnich zdobyczy natym polu w ZSRR. gdzie skonstruowano nowy typ gazogeneratora C. N. I. I. M. E. — 17 i 18, dostosowany do pracy na drewnie zupełnie świeżym, bez potrzeby robienia kostki, a nawet do pracy na gałęziach, które dotychczas nie przedstawiały żadnej wartości.

W przyszłości przewiduje się dalszą rozbudowę i rozszerzenie prac Instytutu w tym zakresie.

Kolejki leśne — to jeden z najtańszych środków transportowych, przy uwzględnieniu jednak w warunkach leśnych niżej wymienionych postulatów:

- możliwość szybkiego i taniego przenoszenia;
- posiadanie odpowiedniego taboru, który może być eksploatowany w warunkach budowy torów lekich o charakterze polowym.

Niestety ani jeden ani drugi warunek nie jest u nas spełniony.



Stanowiąca własność administracji lasów państwowych sieć torów kolejowych wynosząca poważną ogólną długość ponad 1000 km, jest siecią stałą, wymagającą dużych nakładów na konserwację. Budowana przeważnie przed pierwszą wojną światową nie zawsze przebiega przez tereny o dużej eksploatacji.

Tabor przeważnie ciężki, wymagający drogiego typu szyn, odpowiedniej nawierzchni i podkładów, pędzony węglem.

Dotychczasowy udział kolejek leśnych w wywozie drewna zamyka się wynikiem 5%.

Wzorując się na praktyce w ZSRR Ministerstwo Leśnictwa będzie rozbudowywać kolejki leśne o charakterze przenośnym, polowym, bardzo tanie i szybko w budowie, nie wymagające wydatków na konserwację, po których może poruszać się specjalnie przystosowany motowóz 1 L.T.J. — 2, pędzony gazem drzewnym. Jest on bardzo tani w eksploatacji.

Spław — to najtańszy sposób transportu drewna, mający i tę jeszcze własność, że umożliwia magazynowanie w wodzie — będące najlepszą metodą konserwacji drewna.

Dotychczas spławia się zaledwie ca 3% ogólnej masy.

Ministerstwo Leśnictwa zwróciło specjalną uwagę na ten odcinek, który dla gospodarki leśnej ma kapitalne znaczenie. Wykorzystanie jednak w pełni spławu będzie możliwe dopiero po przebudowie, rozmieszczeniu i koncentracji zakładów przemysłu drzewnego,

przystosowanie wód i t. p. Jest to długofalowa praca, wymagająca drobiazgowego rozpracowania, praca zabiegająca się z wieloma resortami.

Kolejki linowe — to specjalny rodzaj transportu drewna w warunkach niedostępnych dla innych środków przede wszystkim stosowany w górach.

Dotychczas kolejek linowych u nas nie stosowano.

Ten pobieżny i ogólnikowy przegląd sposobów transportowania drewna z lasu charakteryzuje już wystarczająco, jaka różnorodność momentów wiąże się z transportem drewna, jakich wymaga nakładów pieniężnych, pokonywania trudności, czulego wnikania, analizowania, planowania i ciągłej kontroli.

W okresie planu 3-letniego rozmiar transportu rósł w szybkim tempie i jeżeli przyjmijmy ilość wywiezionego drewna w r. 1947 za 100, to w 1948 wskaźnik wywozu wyniesie 126, a w r. 1949 — 137.

Czerpiąc bogate doświadczenia, które dało nam wykonanie 3-letniego planu — wnikliwie analizując i wyciągając właściwe wnioski z popełnionych licznych błędów, musimy przystąpić do realizowania 6-letniego Planu Budowy Podstaw Socjalizmu nie tylko uzbrojeni w oręż tych doświadczeń lecz i z głębokim przeświadczeniem i postanowieniem, że w okresie tych sześciu lat transport leśny musimy przebudować, rozbudować i uczynić go transportem socjalistycznym, u którego podstaw musi leżeć nauka marksizmu-leninizmu i dla którego wzorem powinien być przykład zwycięskich osiągnięć na tym odcinku ZSRR.

Inż. J. NOWAKOWSKI (Warszawa)

Komunikacja lokalna w okresie 1947 — 1949

Pomimo ofiarnej pracy personelu oraz poważnych osiągnięć przy odbudowie i eksploatacji — przedsiębiorstwa komunikacji miejskiej i dojazdowej miały dotychczas przeważnie złą pracę. Przewozy lokalne noszą charakter wybitnie usługowy. Korzysta z nich przede wszystkim świat pracy, który często dojeżdża do miejsc zatrudnienia z osiedli dość odległych, korzystając zarówno z komunikacji miejskiej, jak i podmiejskiej. W godzinach szczytowego nasilenia warunki przejazdu są ciągle jeszcze bardzo ciężkie. Zbyt wielu reporterów szukało tu wdziesięcznego tematu do surowej, przeważnie zbyt surowej krytyki, zbyt często pasażerowie stłoczeni w przeludnionym wagonie, lub autobusie nie szczędzą przykrych epitetów służbie ruchu, zanadto mają i tamci mają niezmiennie trudne warunki pracy. Spróbujmy ocenić bezstronnie pracę komunikacji lokalnej i wyniki tej pracy, tym razem od strony usługodawcy.

Dwa momenty należy podkreślić szczególnie mocno, rozważając pracę przedsiębiorstw komunikacji lokalnej w okresie nowojennym. Są to: zniszczenia wojenne i ich skutki, nie do zatarcia w przeciągu paru lat oraz gwałtownie rosnąca z każdym rokiem frekwencja pasażerów.

a) Zniszczenia wojenne, które dla różnych miast wahały się w granicach od 30 do 70% urządzeń i taboru przedwojennego — spowodowały z jednej strony pokasowanie szeregu linii komunikacyjnych, zbędnych wobec zniszczenia dzielnic mieszkalnych, z drugiej — sprawiły ogromny spadek ilostanu i wartości taboru. Dla przykładu wymienimy Warszawę w której („Sprawy Komunikacji Lokalnej” nr z 20 linca 1946 r.): „Wojna okupacja i powstanie doprowadziły urządzenia MZK do kompletnej ruiny. W chwili oswobodzenia stolicy — z sieci jezdnej (ok. 250 km drutu pojedynczego) prawie nic nie zostało; tory (ok. 250 km toru podwójnego) były uszkodzone w 450 punktach, nie licząc odcinków zaspanych gruzem, skutkiem czego cała sieć była niezdolna do użytku. Zburzona była doszczętnie elektrownia tramwajowa oraz warsztaty tramwajowe na Woli; prawie zupełnie zniszczone by-

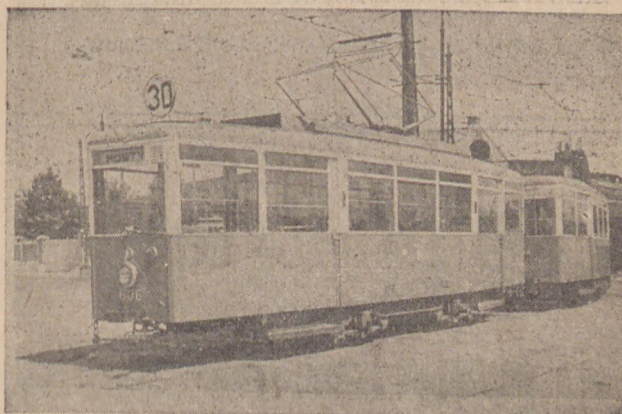
ły 3 podstawy prostownikowe, 5 zajezdni tramwajowych oraz magazyny ze wszystkimi zasobami”. Z osobowego taboru tramwajowego pozostały następujące niewielkie ilości wozów nadających się do remontu:

z 390 wozów silnikowych pozostało 90 wozów

z 398 wozów silnikowych pozostało 90 wozów

Tabor ten powiększył się w roku 1945 o dar Moskwy — 30 wozów trolleybusowych, natomiast zamiast 135 autobusów przedwojennych, uruchomiono 10 angielskich autobusów piętrowych, w stanie bardzo zużytych i 28 powojennych ciężarówek.

Rozmiary zniszczeń wojennych w Gdańsku, Wrocławiu, Szczecinie były podobne, poza tym dotkliwie ucierpiał Poznań, nie mówiąc o szeregu mniejszych miast. Ogólna wartość zniszczeń określona została szacunkowo na ca 45 mln. złotych przedwojennych. Straty te — pomimo wielkiego wkładu pracy w odbudowę — przez czas dłuższy odbijać się muszą na kształcie komunikacji lokalnej.



Nowe tramwaje krajowej produkcji pracują już w Warszawie

b) Znacznie większa ruchliwość ludności powojennej wynika z jednej strony z nowego układu osiedli mieszkaniowych i z konieczności osiedlania mieszkańców poza miastem, skutkiem czego większość pracowników wielkich zgrupowań osiedlowo-przemysłowych jak Warszawa, Śląsk, Gdynia, Gdańsk — dojeżdża z odległych miejscowości; z drugiej strony ze znacznie większej obecnie ilości osób zatrudnionych w rodzinie pracowniczej; wszyscy oni w mniej więcej tym samym czasie podążają do pracy. Ilość przejazdów na 1 mieszkańca Warszawy przed wojną wynosiła około 220 rocznie, dla innych miast była jeszcze niższa, podczas, gdy dziś liczba ta w ważniejszych ośrodkach wynosi:

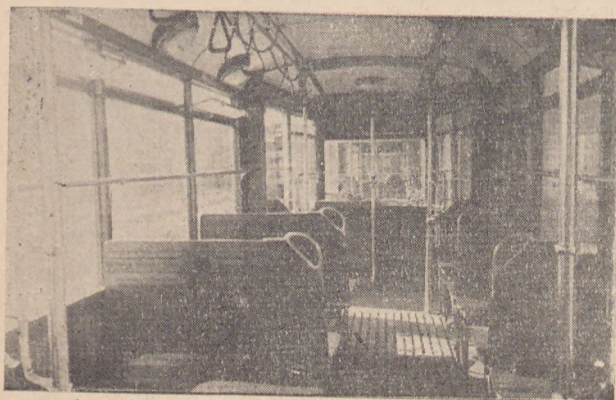
Warszawa	725
Łódź	500
Wrocław	470
Poznań	375
Kraków	300

i wykazuje nadal tendencję rosnącą.

Nic dziwnego zatem, że przewozy w godzinach szczytowych wobec mniejszego ilostanu taboru, a przewozów w innych godzinach — w cyfrach bezwzględnych — jak względnych — stanowiły zasadniczy problem komunikacji lokalnej prawie wszystkich ośrodków miejskich. Komunikacja lokalna w 1938 roku przy stanie 3 237 wozów przewiozła 547 mln. pasażerów, obecnie zaś liczby te kształtują się następująco:

	1947	1943	1949 (przewid.)
	(p a s a ż e r ó w)		
Tramwaje	886.000.000	1.142.000.000	1.224.000.000
Autobusy	41.000.000	84.000.000	146.000.000
Trolleybusy	23.000.000	41.000.000	50.000.000

Widzimy zatem, że przewozy już w 1947 roku były wyższe o 36% od przedwojennych i wzrastają nadal przeciętnie o 25% z roku na rok, podczas, gdy ilość taboru powiększa się znacznie wolniej, co wskazuje następująca tablica:



Wnętrze tramwaju produkcji krajowej

	1947	1948	1949
Tramwaje	2166 wozów	2223 wozów	2557 wozów
Autobusy	180 „	282 „	430 „
Trolleybusy	54 „	78 „	105 „
	2400 wozów	2583 wozów	2992 wozów

Stosunek poszczególnych trakcji, który w 1947 roku wykazywał 92% osób przewiezionych tramwajami, 2,5% trolleybusami i 5,5 autobusami — zmienił się o tyle, że w 1949 roku tramwaje przewiozły 84,5%, trolleybusy 3%, a autobusy 12,5%.

W porównaniu z rokiem 1938 przewozy wzrosły bliższko trzykrotnie, podczas, gdy tabor, pomimo usilnej odbudowy i zakupów jest ciągle jeszcze ilościowo nieco niższy od przedwojennego. Zapełnienie wozów skutkiem tego jest nadmierne i roza brakiem elementarnych wygod pasażerów odbija się niekorzystnie na stanie technicznym sprzętu. Frekwencja, która na wozokm powinna stanowić około 6 pasażerów — dziś jest ciągle nadmierna i w tramwajach wynosi — 9,5

osób na 1 wozokm, w autobusach — 6,8 osób na 1 wozokm, w trolleybusach — 11,3 osób na 1 wozokm.

Najwyższą frekwencję posiada Warszawa, gdzie w tramwajach ilość osób na 1 wozokm wynosi 14,4

Pamiętając, że w całym kraju przed rokiem z komunikacji miejskiej korzystało około 3,5 mln. osób dziennie, a że obecnie liczba ta zbliża się do 4 milionów, co stanowi 1/6 całej ludności kraju, bez względu na wiek — zrozumimy, jakiego odsetek społeczeństwa, a w tym przede wszystkim świat pracy — zainteresowany jest w sprawności komunikacji miejskiej.

Najtrudniejszy okres mamy poza sobą. Pomimo dość trudnych warunków przejazdu w godzinach szczytowych, w porównaniu z latami ubiegłymi łatwo można dostrzec znaczną poprawę częstotliwości i szybkości ruchu oraz lepszy stan techniczny i zewnętrzny sprzętu. Pokazała się już pierwsza seria wagonów tramwajowych produkcji krajowej, których ilość będzie rosła z każdym rokiem, w najbliższej przyszłości spodziewane jest przybycie pokaźnej partii autobusów węgierskich. Zarząd techniczny, dotychczas z konieczności niedostatecznie zainwestowany, weszło już w fazę racjonalnej rozbudowy i właściwego uwzględnienia w planach inwestycyjnych.

Reasumując należy stwierdzić, że trudna pod względem eksploatacyjnym sytuacja ulega stałej poprawie, do czego przyczynia się w znacznym stopniu lepsza z każdym rokiem obsługa techniczna, jak również np. wprowadzone w bieżącym roku w Warszawie rozłożenie początku zajęć w zakładach pracy i instytucjach. Przede wszystkim zaś lepszy stan komunikacji lokalnej jest wynikiem wytrwałej i pełnej poświęcenia pracy personelu i kierownictwa miejskich i międzykomunalnych zakładów komunikacyjnych.

P. S. Przytoczone dane liczbowe zaczerpnięto ze sprawozdania Związku Przedsiębiorstw Komunikacyjnych w Polsce.

Plan 6-letni — to plan budowy fundamentów socjalizmu w Polsce

ŻEGLUGA, PORTY i SPEDYCJA

Mgr J. K. PASZKOWICZ (Warszawa)

Komercjalizacja portów a klienci portowi

Uchwała Komitetu Ekonomicznego Rady Ministrów z dnia 4 października br. w sprawie centralizacji dyspozycji w portach morskich wprowadziła zasadnicze zmiany w organizacji zarządu portów. Zmiany te znajdują niewątpliwie oddźwięk w zakresie współpracy pomiędzy zarządem portu, a poszczególnymi klientami portowymi.

Dla należytej oceny tych zmian należy sobie przypomnieć w pierwszym rzędzie, jak wyglądała dotychczasowa organizacja zarządu i eksploatacji portów morskich, następnie zaś w jakim kierunku idą zmiany, nakreślone cytowaną wyżej uchwałą Komitetu Ekonomicznego R. M. Z porównania dawnej struktury organizacyjnej z nową dadzą się wyprowadzić pewne wnioski, dotyczące przyszłych form współpracy klientów portowych z zarządami portów.

Dotychczasowa organizacja zarządu i eksploatacji portów morskich oparta była w dużej mierze na przedwojennym wzorze portu gdyńskiego. Tak, jak i w okresie międzywojennym, tak i obecnie eksploatacja portu handlowego była zdecentralizowana. Urzędy Morskie, będące właściwymi gospodarzami portów i jednostkami eksploatującymi je, zajmowały się w rzeczywistości jedynie drobnymi fragmentami przeładunków, a mianowicie posiadały w swej dyspozycji pilotaż, niektóre nabrzeża, niektóre urządzenia przeładunkowe i niektóre magazyny. Z gestii Urzędów Morskich wyłączony był cały przeładunek węgla, cały przeładunek zboża, całość ładunków płynnych, drzewa oraz częściowo przeładunek drobnicy. Z jednostek, biorących udział przy przeładunku (w szerokim tego słowa znaczeniu) wyłączone były z dyspozycji dotychczasowego zarządu portu: holownictwo (znajdujące się w G.A.L.), cumownictwo (wykonywane przez przedsiębiorstwa spółdzielcze i prywatne), roboty fizyczne (stanowiące domenę ekspedytorów morskich).

Jak widać z powyższego bardzo szkicowego zresztą przedstawienia, właściwy gospodarz portów, jakim były Urzędy Morskie, miał stosunkowo niewiele do powiedzenia w samej kwestii przeładunku. Tym samym odpowiedzialność za należyte wykonanie przeładunku zarówno w stosunku do zadań, wynikających z planu gospodarczego, jak również i w stosunku do poszczególnych klientów portowych, rozłożona była w każdym wypadku pomiędzy kilka jednostek gospodarczych. Tym samym więc, jeżeli powstawały jakieś niedociągnięcia w tym zakresie, nie sposób było znaleźć winnego.

Klient portowy rozmawiał przede wszystkim z ekspedytorem morskim, który jako jeden z głównych działów prowadził ekspedycję portową. Jego zadaniem było zorganizowanie „przesuwu” ładunku przez port, co przy zdecentralizowanej dyspozycji nie było sprawą łatwą. Na tym też nie dochodziło do całego szeregu

nieporozumień i powstawał szereg błędów, które odbijały się niekorzystnie w pierwszym rzędzie na naszym handlu zagranicznym.

Pierwszym krokiem, zmierzającym do uporządkowania tych spraw było powołanie przedsiębiorstwa „Portorob”. Przejęło ono wszystkie roboty fizyczne w porcie na odcinku przeładunku rud i drobnicy. Ponieważ działalnością swoją „Portorob” nie objął wszystkich przeładunków portowych, tym samym więc sprawa całokształtu „przesuwu” towarów przez port nie została całkowicie uregulowana. W dalszym ciągu istniał zarówno podział poszczególnych fragmentów przeładunku, jak i podział przeładunków poszczególnych towarów pomiędzy rozmaitych dysponentów. Tą drogą nie można było rozwiązać w sposób właściwy zagadnienia skrócenia czasu odprawy statków w porcie, gdyż była ona zależna od szeregu rozmaitych czynników, nie posiadających wspólnej władzy. Najistotniejszy mierz pracy portów — czas odprawy statków — mający kolosalny wpływ na całokształt zagadnień handlu morskiego, wymykał się spod kontroli i odpowiedzialności za niego była nieuchwytna.

Taki stan rzeczy nie mógł być utrzymany na dłuższą metę. Ten system gospodarowania bowiem jest sprzeczny z zasadami gospodarki planowej i nie może prowadzić do osiągnięcia należytych rezultatów. Komitet Ekonomiczny Rady Ministrów stanął na stanowisku czystości form organizacyjnych. Uchwała, powołująca do życia specjalne przedsiębiorstwa zarządu portów, oddała im w ręce całość spraw przeładunkowych. Od 1 stycznia 1950 r. istnieć więc będzie jednostka faktycznie gospodarująca portem, centralizująca w swoim ręku zarówno wszystkie fragmenty przeładunku, jak i przeładunek wszystkich towarów. W ten sposób uzyskany zostanie jasny podział pomiędzy dysponentem ładunków, a wykonawcą samego przeładunku. Podział ten zlikwiduje dotychczasowe istnienie właściwie niezależnych portów węglowych, naftowych, czy drzewnych w obrębie jednej jednostki gospodarczej.

Nowopowstające przedsiębiorstwa zarządu portu w Gdańsku (Gdyni i w Szczecinie będą dysponowały zarówno pilotażem, holownictwem, cumownictwem, jak i urządzeniami przeładunkowymi, magazynami portowymi, robotnikami portowymi itp. Przedsiębiorstwa te wykonywać będą przeładunki wszystkich towarów. Rzecz oczywista, że przejęcie wszystkich przeładunków dokonywane będzie kolejno w miarę krzepnięcia organizacji nowopowołanych przedsiębiorstw.

To zupełnie zasadnicze przekształcenie zarządów portów znajdzie również swoje odbicie w zakresie stosunków pomiędzy klientami portowymi, a zarządem portów. W dotychczasowej bowiem organizacji zarządu i eksploatacji portów wielu z pośród klientów porto-

wych było równocześnie wykonawcami przeładunku. Dotyczy to w pierwszym rzędzie przemysłu węglowego, posiadającego dotychczas swoje własne Działy Przeładunków Morskich, dysponujące terenami, nabrzeżami, urządzeniami przeładunkowymi, robotnikami itd. W praktyce węc istniały odrębne porty węglowe w poszczególnych portach morskich. Obecnie całe wykonawstwo przeładunków przechodzi w ręce nowopowstałych przedsiębiorstw zarządu portów. Podobnie, chociaż w mniejszym stopniu zmiana organizacji zarządu portów odbija się na przemyśle zbożowym, naftowym i drzewnym. Przemysły te dotychczas same wykonywały przeładunki swoich produktów. Obecnie zaś przekażą te czynności nowym zarządom portów. W zakresie innych towarów zmiany nie są tak głębokie, aczkolwiek posiadają duże znaczenie dla całości życia gospodarczego.

Jedną kwestię należy przede wszystkim podkreślić. Jest nią to, że klienci portowi w nowym układzie stosunków będą mieć do czynienia z jednym kontrahentem. Jak bowiem wyżej wspomniano, całość czynności przeładunkowych znajdzie się w jednym ręku nowopowstałych przedsiębiorstw. Jeżeli obecnie odpowiedzialność za właściwe wykonanie przeładunku, odpowiedzialność za bezpieczeństwo towaru rozłożona była pomiędzy kilka jednostek gospodarczych, to obecnie obciążać ona będzie za całość czynności przeładunkowych tylko i wyłącznie nowopowstałe przedsiębiorstwa.

A. MICHEJDA (Sopot)

Zadania polskiej żeglugi morskiej

(artykuł dyskusyjny).

Rozpatrując zagadnienia żeglugi z punktu widzenia funkcji gospodarczej tej dziedziny usług należy sobie zdać sprawę, że jest ona czynnikiem, umożliwiającym wykonanie kontraktów wymiennych między odległymi krajami nadmorskimi, jest łącznikiem pomiędzy producentem i konsumentem, umożliwiającym doprowadzenie wymiany towarowej do realizacji.

Długa tradycja żeglugi wytworzyła reguły podziału pracy i czynności, tworząc z niej potężny przemysł usługowy, z rozbudowanymi normami prawnymi i zwyczajowymi, z szeroką praktyką uzansów i zwyczajów, których ilościowy materiał zmusił trzeźwiających się żeglugą do stosowania daleko sięgającej specjalizacji i podziału pracy.

Rozpatrując historyczny rozwój żeglugi, można stwierdzić charakterystyczny rozdział funkcji pomiędzy eksportem, a importem. Ogniwem, łączącym obydwu kontrahentów — t.j. importera i eksportera — jest oczywiście przewoźnik, inaczej zwany armatorem. Jego funkcja ogranicza się tylko do przewozu i technicznej strony eksploatacji statków; kwestia akwizycji towaru spoczywa w ręku maklera, agentem zaś importera, lub eksportera, jest spedytor, który, występując w imieniu jednego lub drugiego, w zależności od form kontraktu kupna, lub sprzedaży, jest istotnym łącznikiem pomiędzy przewoźnikiem, a załadowcą. Ten klasyczny podział funkcji w żegludze posiada swe zasad-

Zmiana ta posiada zupełnie zasadnicze znaczenie dla naszego życia gospodarczego. Dzięki niej bowiem używana zostanie w bardzo ważnym dziale gospodarstwa narodowego, jakim są porty morskie, czystość organizacyjna, jasność odpowiedzialności, co stanowić będzie niewątpliwym czynnikiem mobilizującym do jak najsprawniejszego wykonywania powierzonych sobie zadań.

Ta zmiana, chociaż w dużej mierze wpływa na współpracę pomiędzy klientem, a zarządem portu, posiada nierównie wielkie znaczenie dla całości gospodarstwa narodowego. Ujednolicenie form organizacyjnych przeładunku dla wszystkich rodzajów towarów, biorących udział w handlu morskim, sprecyzowanie odpowiedzialności za wykonawstwo tego przeładunku, zcentralizowanie dyspozycji portowej w jednym ręku, staje się czynnikiem podniesienia jakości usług świadczonych przez porty morskie. Ta zaś kwestia znajdzie swój oddźwięk w obniżeniu kosztów własnych gospodarstwa narodowego, powstających z tytułu handlu zagranicznego, co stanie się dalszym przyczynkiem do jego rozwoju.

Jeżeli początkowo można się było spotkać z rozmaitymi opiniami na temat projektowanej „komercjalizacji” portów, opiniami wyrastającymi niejednokrotnie z przesłanek tradycyjnych, to niewątpliwie najbliższa przyszłość rozwieje wszelkie istniejące jeszcze na tym tle wątpliwości i ukaże w całej wyrazistości słuszność reorganizacji zarządów portów w świetle dalszego rozwoju gospodarstwa narodowego Polski.

nienie i błędem byłoby sądzić, że historyczny podział tych funkcji jest koncepcją sztuczną.

Rozpatrując problem żeglugi i jej miejsca w gospodarce planowej, należy rozważyć zagadnienie, czy formy przez nią stworzone w dotychczasowej praktyce mają uzasadnienie, czy nie są błędne, jakiego rodzaju reform potrzebują i jaki cel żegluga winna posiadać w organizacji państwa kierowanego planowo. Słyszysz się często w dyskusjach, że żegluga, jako instrument usługowy, stykający się z kontrahentem zagranicznym, w dużej mierze rządzonego systemem gospodarczym liberalistycznym, winna w swych metodach pracy stosować się do form praktykowanych przez większość. Czy tego rodzaju poglądy są słuszne?

Niektórzy uważają, że planowość w żegludze może ograniczyć się tylko do koncepcji rozbudowy eksploatacji, oraz posilkowania się flotą, jako instrumentem interesów własnego eksportu, lub importu. W zasadzie jednak planowość nie może wychodzić poza granice wód terytorialnych, poza nimi zaś musi być podporządkowana zwyczajom, panującym w większości światowego tonażu.

Aby rozstrzygnąć, czy tego rodzaju teza jest słuszna, należy zdać sobie sprawę z funkcji żeglugi dla państwa o gospodarce planowej. Wylaniają się tutaj następujące aspekty:

1) flota handlowa jest producentem niewidzialnego eksportu i zarobkuje, zdobywając dla państwa dewizy;

2) flota handlowa winna obsługiwać narodowy handel kraju w imporcie i eksporcie, oszczędzając państwu dewiz i tym samym przyczyniając się do potanienia usług przewozowych;

3) flota handlowa winna być instrumentem planowej polityki państwa w zakresie właściwego rozdziału kosztów, obciążających transportowany towar, działając w kierunku obniżenia cen towarów przewożonych i zwiększenia efektywnej ceny zbytu towarów eksportowanych.

Trzy powyższe punkty wymagają głębokiej analizy, popartej dokładnymi wyliczeniami, obliczonej dla naszych warunków, której wyniki winny znaleźć wyraz w narodowym planie gospodarczym.

Punkt 1-szy nie ma dla naszych warunków znaczenia, bowiem może on być istotny tylko dla krajów o charakterze wybitnie morskim, jak np. Norwegia, gdzie przemysł i rolnictwo odgrywają stosunkowo niewielką rolę, a ilość tonażu morskiego wielokrotnie przewyższa zapotrzebowanie kraju.

W obecnym stanie naszej gospodarki stwierdzić należy, że nie stać nas na wysyłanie floty nawet dla zdobycia potrzebnych dewiz, skoro zaledwie drobną część własnego importu i eksportu przewożymy tonażem własnym.

Drugi aspekt zagadnienia winien być realizowany planowo, jednak, uwzględniając warunki obecnej struktury handlu międzynarodowego, zdać sobie należy sprawę, że przy dwustronnej umowie nie sposób dopuścić myśli, że odizolujemy flotę bander obcych i nawet w wypadku rozbudowy floty własnej doprowadzimy do koncentracji całego naszego przewozu pod naszą własną banderą.

Rola polskiej żeglugi musi więc wynikać dziś i nawet jutro z założeń nieco odmiennych.

Polska flota handlowa winna stać się instrumentem z góry zaplanowanej polityki, której celem będzie:

1^o dość znaczna koncentracja przewozów pod banderą własną w jak najszerszym wachlarzu kierunkowym, proporcjonalnym do masy ładunkowej i znaczenia poszczególnych dróg, których kierunki wytycza długookresowe planowanie eksportu i importu;

2^o takie skalkulowanie stawek przewozowych, aby decydowały one o stawkach dla reszty ładunków ciężących do danej linii, aby zmusiły partycypujące bandery obce do trzymania się tych samych kosztów transportu, a w rezultacie zgrania tych dwóch elementów potaniły ogólne koszty transportu i pośrednio wpłynęły na cenę towarów.

Z powyższego rozumowania wynika, że narodowa flota, służąca nie poszczególnym prywatnym armatorom, lecz państwowej gospodarce planowej, nie powinna być narzędziem zysku i celem jej zysk w żadnym razie być nie powinien.

Nawet deficyt własnej floty przy niskim udziale procentowym przewozów pod krajową banderą będzie wskaźnikiem ogólnego zysku, o ile strata na frachtach własnych zostanie wyrównana zyskiem pośrednim,

wynikającym z ogólnej zniżki kalkulacji towaru po dostarczeniu go na miejsce.

Błędną byłoby rzeczą przypuszczać, że jeśli statek polskiej floty drogo przewiezie towary na rachunek obcy, przynosi tym samym realny zysk państwu.

Rzecz sprowadza się do szczegółowej kalkulacji. Kalkulacja taka winna być przeprowadzona metodą naukową i bardzo skrupulatnie, winna być przeprowadzona dostatecznie szeroko i być możliwie elastyczną, aby stać się instrumentem polityki gospodarczej.

Należy zwrócić uwagę, że przy chaotycznym charakterze gospodarki kapitalistycznej gospodarka planowa ma tę bezwzględną wyższość, że może się opierać na podstawach naukowych i kierować się celami wyższymi, niż kieszeń poszczególnego właściciela, a tym samym w łatwiejszy sposób wygrywać kolizje interesów i chęć ekspansji, typową dla stosunków imperialistycznego kapitalizmu.

Przy założeniu, że na danej trasie przy 25% wolumenie ładunków przewożonych własnym tonażem 75% będzie należało do armatorów kapitalistycznych, swój własny tonaż możemy z powodzeniem wygrywać, jako tonaż interwencyjny, dyktujący warunki rozbijającym się o zysk prywatnym armatorom. Ma to znaczenie szczególnie ważne dzisiaj, przy obserwowanym zastoju w żegludze światowej i oznakach zbliżającego się kryzysu, dezorganizującego na nowo niezdrowe stosunki gospodarcze ustrojów liberalnych.

Analogicznie przedstawia się sytuacja w dziedzinie shippingu trampowego, gdzie winniśmy własny tonaż kierować tam, gdzie eksport, lub import towarów, mających decydujące znaczenie dla naszego rozwoju gospodarczego (węgiel, ruda) zależny jest od udziału w przewozie bander obcych, często dyktujących stawki frachtowe.

Niewielki procentowo udział własnego tonażu przy jednolitym kierownictwie i koncentracji dyspozycji musi przynieść pozytywne wyniki, o czym zresztą mogliśmy się niedawno przekonać na przykładzie układania się stosunków frachtowych.

Przy planowym kierownictwie, opartym na podstawach naukowych, po dokładnej przeprowadzonej kalkulacji i ustaleniu hierarchii ważności poszczególnych pociągów taktycznych przy pomocy floty handlowej jako instrumentu interwencyjnego, można uzyskać ogromne wyniki, oczywiście przy odrzuceniu koncepcji zaściankowości gospodarczej, a skierowaniu uwagi na dokładne zsynchronizowanie pracy żeglugi i handlu zagranicznego z ogólnymi wytycznymi gospodarki państwowej.

Kapitałne znaczenie posiada zagadnienie właściwego ustawienia aparatu handlowego, a mianowicie zespolenie go z transportem i wypracowanie dyrektyw dla najkorzystniejszych form zawierania transakcji, a więc sprzedaży jak najdalej od miejsca produkcji, zaś kupowania w początkowym miejscu zbycia towaru.

Dopiero współpraca handlu zagranicznego z żegluga pozwoli wygrać flotę, jako instrument polityki w zespoleniu elementów gospodarki planowej państwa.

JANUSZ MONDALSKI (Gdynia)

Konosament w świetle warunków akredytywy

Jednym z najczęściej stosowanych sposobów rozrachunku w transakcjach morskich jest dokonywanie zapłaty za pośrednictwem tzw. handlowej akredytywy dokumentowej (commercial documentary credit).

Mechanizm tego rodzaju kredytu bankowego polega na wymianie dokumentów ładunkowych (shipping documents), dostarczanych bankowi na polecenie kupującego przez sprzedawcę w zamian za dokonanie zapłaty. Realizacja akredytywy uzależniona jest przede wszystkim od przedstawienia właściwych dokumentów, w pierwszym rzędzie pełnej ilości oryginalnych konosamentów (full set), sporządzonych w wymaganej formie.

Banki finansujące transakcje na zlecenie klientów, jakkolwiek nie ponoszą odpowiedzialności za treść dokumentów ładunkowych, to jednak dla zabezpieczenia interesów zleceniodawców i własnych zobowiązane są do skrupulatnego zbadania i stwierdzenia, czy forma ich nie nasuwa żadnych wątpliwości, tak pod względem możliwości zidentyfikowania towaru, jak też swobodnego dysponowania nim.

W świetle wymagań bankowych dochodzi jednak do częstych nieporozumień między zainteresowanymi stronami na tle rozbieżności interpretacji treści i skuteczności prawnej „czystego” konosamentu (tzw. „clean” Bill of Lading). Praktyka ostatnich lat wytworzyła w tym zakresie szereg „zwyczajów”, pozbawionych logicznego uzasadnienia, które przez powszechność zastosowania przeradzają się niestety w szkodliwy dla prawidłowości obrotu finansowego automatyzm błędnego interpretowania międzynarodowych zasad, odnoszących się do pojęcia „czystego” konosamentu.

I tak niektórzy załadowcy, powołując się na wymogi bankowe i warunki akredyty, żądają od agentów linii przy wystawianiu (składniad „czystych”) konosamentów, zamieszczenia w treści klauzuli „clean on board”, która to klauzula ma utwierdzać dowód, że przedstawiony konosament rzeczywiście odpowiada warunkom „clean” i ułatwić wypłatę z akredytywy. W innych przypadkach stawiane jest wymaganie uzupełnienia konosamentu typu „Shipped” słowami — „on board”, zaniechania stemplowanych klauzul, lub też skreślenia z drukowanej treści Bill of Lading wierszy, które zdaniem załadowców przesadzają o ich „nieczystości”. Jak widać więc, spory interpretacyjne dotyczą zasadniczo dwóch momentów:

- a) rozbieżność opinii stron co do właściwej formy konosamentu „Shipped”,
- b) odmiennosć poglądów stron na skutki prawne, powodowane zamieszczeniem w treści konosamentu niektórych klauzul stemplowanych, odnoszących się do towaru.

Ponieważ istnienie tych i szeregu innych obiekty stanowi szczególne utrudnienie w przebiegu operacji bankowych, a przede wszystkim realizacji akredytyw dokumentowych, konieczne jest ujednolicenie wśród zainteresowanych stron interpretacji formy „czystego” konosamentu.

(a) Konosament wystawiony jest na podstawie kwitu sternika, tj. tymczasowego zaświadczenia o złożeniu towaru na statek. Kwit zawiera szczegóły odnoszące się do stanu ładunku, które przenoszone są do konosamentu pod rygorem odpowiedzialności armatora, za rozmyślne ukrycie wad towaru. Kwit sternika (mate's receipt) bez uwag precyzujących szczególne wady towaru względnie jego opakowania uważany jest za „czysty” i jako taki stanowi podstawę wydania załadowcy „clean” Bill of Lading.

Jeżeli towar przyjęty został na statek, armator zobowiązany jest wystawić załadowcy konosament typu „Shipped”, zwany również „On board” względnie „Received on board”, tj. dokument stwierdzający jedno-

znacznie, że towar znajduje się rzeczywiście na wymienionym statku. Stwierdzenie załadowania towaru znajduje wyraz w tradycjach zwrotnych, rozpoczynających treść konosamentu, a mianowicie:

„Shipped in apparent good order and condition... in and upon the steamer/motorship called...”

Załadowano w porządku i widocznie dobrym stanie... na statek parowy/motorowy...

Shipped at... in apparent good order and condition by... of... on board the vessel called...

Załadowano w... w porządku i widocznie dobrym stanie przez... z... na statek...

Received.

W wyżej cytowanych wypadkach, nie wyczerpujących zresztą wielu innych sformułowań stylistycznych konosamentów, mamy do czynienia z typowymi dokumentami „Shipped”, tj. konosamentami, które w sposób jaknajbardziej widoczny precyzują załadowanie towaru na statek. Nie widzi się logicznego uzasadnienia, usprawiedliwiającego żądanie bezpośredniego umieszczania po słowie „Shipped” dopisku — „on board”, jeżeli okoliczność ta wynika z dalszych słów konosamentu, nadto z faktu wymienienia konkretnej nazwy statku i daty załadunku.

Należy zatem podkreślić brak istnienia jakichkolwiek merytorycznych różnic między konosamentami typu „Shipped”, a „On board”, gdyż oba terminy są jednoznaczne, a dopatrywanie się istnienia rozbieżności nie znajduje potwierdzenia w prawie morskim i konwencjach. Na marginesie warto zaznaczyć, że termin „on board”, tak często wymagany przez załadowców, jako dodatkowe stwierdzenie załadowania towarów, przyjął się szczególnie w praktyce amerykańskiej, gdzie, podobnie zresztą jak w innych krajach, stał się synonimem konosamentu typu „Shipped Bill of Lading”.

Reasumując powyższe uwagi stwierdza się, że:

1) istnieją zasadniczo dwa typy konosamentów:

a) „Shipped Bill of Lading” zw. również „On Board B/L”, oraz

b) „Received for shipment B/L”.

Pierwszy typ dokumentu stwierdza aktualne załadowanie towaru na statek, dzięki czemu odpowiada warunkom akredytyw, wymagających takiego dowodu.

Drugi typ konosamentu potwierdza przyjęcie towaru do przewozu przez armatora, które nastąpi jednak w terminie późniejszym. W myśl Konwencji Brukselskiej konosament taki uzyskuje wartość konosamentu „Shipped”, jeżeli po słowie „Received” — zamieszczony zostanie dopisek — „on board”, a dalej nazwa statku, data załadunku i podpis agenta.

2) Nie ma żadnej różnicy między konosamentami „Shipped B/L” i „On board B/L”. Przenoszenie ze związanych warunków akredytywy identycznych co do znaczenia słów „On board” do konosamentu „Shipped” jest w zupełności nieuzasadnione.

b) Przechodząc do zagadnienia „czystości” konosamentu z punktu widzenia uwag odnoszących się do stanu towaru, precyzujemy pojęcie „clean” w oparciu o Konwencję Brukselską (z dnia 25.8.1924 r. Dz. U. R. P. nr 33 1937 r. poz. 258), ratyfikowaną przez Polskę oraz przez większość państw morskich. Z treści Konwencji „O ujednoliciu niektórych zasad dotyczących konosamentów” wynika, że przewoźnik nie zamieszcza w B/L uwag odnośnie stanu towaru, wystawia konosament „czysty”, potwierdzając milcząco, że nie ma widocznych braków. Istotnym będzie powołanie się na ujęcie tego zagadnienia przez dr Władysława Sowińskiego (Zarys morskiego prawa handlowego. Gdańsk 1946 r. str. 72), jak również na literaturę zagraniczną, a w pierwszym rzędzie na T. E. Scrutton'a (The Contract of Affreightment. London, str. 167),

który w następujący sposób definiuje pojęcie „czystego” kwitu sternika i konosamentu:

„Czysty kwit sternika jest to taki kwit, w którym potwierdzenie przyjęcia towaru nie zawiera wzmianek kwestionujących jego jakość i ilość.

Również „czystym” konosamentem jest ten, który nie zawiera żadnych wzmianek kwestionujących załadowanie określonej ilości towaru w dobrym porządku i stanie”.

W obu powyższych sformułowaniach podkreśla się, że o „czystości” względnie „nieczystości” konosamentu decyduje zamieszczenie szczegółowych uwag o brakach towaru. Jeżeli konsament zostaje opatrzony ogólnymi klauzulami, jak np.: „Not responsible for leakage” (bez odpowiedzialności za wycieczki), albo „Not responsible for damage” (bez odpowiedzialności za uszkodzenie), to nie traci on charakteru „czystego” konosamentu, gdyż klauzule te dotyczą późniejszego okresu przewozu, a nie momentu załadunku.

Nieuzasadnione są również protesty załadowców przeciwko klauzulom najczęściej drukowanym na marginesie konosamentów w brzmieniu „Weight, quality, measurement unknown” (waga, jakość, miara nieznane), lub „Value and contents unknown” (wartość i zawartość nieznana), następujących logicznie po słowach „Shipped in apparent good order and condition”. I w tym wypadku armator, po stwierdzeniu widocznie dobrego stanu ładunku, zastrzega się jedynie co do wiarygodności przyjętych od załadowcy w dobrej wierze danych, odnośnie wagi, jakości i ilości towaru, nie umniejszającej w niczym ciężącego na nim obowiązku dostarczenia go w całości do rąk odbiorcy.

Klauzule te mają skuteczność zwalniania od odpowiedzialności przewoźnika wówczas, kiedy po odbiorze towaru okaże się że waga rzeczywista różni się od wagi konosamentowej na niekorzyść załadowcy, który nie

będzie mógł przeprowadzić dowodu prawdziwości wagi zadeklarowanej.

W odniesieniu do żądań załadowców w sprawie skreślenia z treści konosamentów niektórych wierszy drukowanych, należy stwierdzić, że warunki takie są praktycznie niewykonalne, gdyż agent linii nie ma w żadnym wypadku prawa zmieniania dowolnym skreślaniem, na życzenie załadowcy, formy B/L, niezależnie od zasady, w myśl której przewozy ładunków drobnicowych odbywają się na jednolitych warunkach liniowych z wykluczeniem jakichkolwiek „przywilejów”. Dowlone przerabianie treści drukowanej odebrałoby konosamentom właściwości papierów wartościowych i towarowych i spowodowałoby tym samym daleko idące konsekwencje dla stron zainteresowanych w transporcie.

Tych kilka zagadnień, które nasunęły się w związku z obserwacją techniki rozliczeniowej w wyniku posługiwania się akredytywami dokumentowymi zasługuje na bliższe rozważenie przez zainteresowane instytucje. Rozbieżność w ocenie konosamentów powoduje nazbyt częste nieporozumienie między stronami, które, zmierzając do zabezpieczenia swych interesów, w istocie komplikują dokumenty ładunkowe i odbierają właściwą im przejrzystość.

Nie bez satysfakcji trzeba jednak podkreślić, że w ostatnim czasie ukazało się kilka kompetentnych w tym przedmiocie wypowiedzi ze strony banków, jak i przedstawicieli transportu morskiego, w których starano się osiągnąć jednolitą interpretację konosamentów w świetle warunków akredytyw.

Gdyby przyjęcie jednakowych zasad odnośnie formy dokumentów ładunkowych spotkało się ze zrozumieniem stron, uzyskano by poważne ułatwienia we współpracy linii okrętowych z załadowcami, a przede wszystkim zabezpieczenie pewności obrotu towarowego.

UBEZPIECZENIA

M. HUGET (Gdynia)

A w a r i a w s p ó ł n a

w swoim czasie, że ideę awarii wspólnej zrozumieć

Jeden z najlepszych znawców tej materii oświadczył można najłatwiej, jeżeli się ją analizuje w zupełnej niezależności od idei ubezpieczeniowej. I słusznie, bo jeśli ubezpieczeniem nazywamy umowę, przez którą jedna ze stron, wzamian za zapłatę pewnej uzgodnionej sumy, nazwanej składką ubezpieczeniową, przejmuje na siebie pewne ryzyka i niebezpieczeństwa strat, jakie ponosi, względnie może ponosić druga ze stron, w związku z jej zainteresowaniami w odniesieniu do przedmiotów, na które zawarto ubezpieczenie, to instytucja awarii wspólnej nie odpowiada w żadnym szczególe tej definicji. Jest ona częścią składową norm prawnych, regulujących umowę o przewóz morski, na zasadzie której załadowca przejmuje na siebie pewien obowiązek świadczeń za szkody, jakie mogły by się wydarzyć innym zainteresowanym, biorącym udział we wspólnej wyprawie morskiej, wzamian za udzieleną mu przez pozostałe strony zainteresowane gwarancji wynagrodzenia (w pewnych warunkach i w pewnych proporcjach) szkód, jakimi by sam miał być w swoim zainteresowaniu dotknięty. Jak więc widzimy, każda ze stron biorących udział w danym przedsięwzięciu morskim występuje w roli ubezpieczyciela i ubezpieczonego, w zależności od sytuacji bądź to udzielając gwarancji, jak gdyby ubezpieczeniowej, bądź też przyjmując tę gwarancję. Jeżeli chodzi o rolę ubezpieczeń w pełnym tego słowa znaczeniu w ramach instytucji awarii wspólnej, to rola ta ogranicza się jedynie do funkcji wtórnych w tym sensie, że ryzyka wynikające z przyjętej na zasadzie danej umowy

o przewóz odpowiedzialności pokryte są, jak gdyby w drodze reasekuracji, w ramach właściwej umowy ubezpieczeniowej.

Jeżeli do tego dodamy, że instytucja awarii wspólnej, która — jeżeli ktoś uprze się ją tak koniecznie traktować — jest gmachem ubezpieczeniowym samym dla siebie, tłucze się po wszystkich portach świata i po wszystkich krajach, mających coś do powiedzenia w żegludze morskiej, conajmniej od przeszło 3000 lat, podczas gdy najstarsze ślady właściwych umów ubezpieczeniowych odnajdujemy dopiero u schyłku wieków średnich, to tym wyraźniej występuje całkowita niezależność instytucji awarii wspólnej od idei ubezpieczeniowej. Jest to zjawisko zupełnie logiczne, gdyż idea awarii wspólnej jest prawie tak stara, jak i żegluga i nie rodziła się dopiero u stołów lombardzkich bankierów, w kantorach wymiany i innych instytucjach, których rację bytu stwarzały dopiero w późniejszym stadium spotęgowane obroty handlowe, rodzące konieczność centralizacji potężniejszych środków finansowych, ułatwienia regulacji zawartych transakcji na dalekich dystansach, a często nawet między kontynentami. Idea ubezpieczeniowa jest zatem instrumentem dokładniejszym i elastyczniejszym, dziś już niewątpliwie potężniejszym, bo obejmującym poza dziedziną transportów morskich cały szereg innych dziedzin ekonomicznych. Nie mniej jednak instytucja awarii wspólnej, prawie tak stara, jak stare są wysiłki człowieka w opanowaniu morzem, reprezentuje tak bogaty zbiór doświadczeń, że omawianie ubezpieczeń morskich bez dokładne-

go rozstrząśnięcia zagadnień, związanych z awarią wspólną, jest dzisiaj nie do pomyślenia.

Zrodziła się ona niewątpliwie w centrum ówczesnego świata żeglarskiego — w portach Lewantu, a Fenicjanie, naród o najpiekniejszej tradycji żeglarskiej w przeszłości, roznieśli ją prawdopodobnie po wszystkich portach Morza Śródziemnego, nad którym skoncentrował się cały ówczesny świat. Fenicjanie byli narodem żeglarzy, a nie pisarzy i dlatego to zapewne najstarszy ślad awarii wspólnej, na jaki natknęliśmy się dotychczas, pochodzi już z epoki po zmierzchu żeglarskiej potęgi Fenicjan i znany jest jako prawo rodyjskie. Wzruszająco naiwny w swej prostocie — jak na nasze dzisiejsze wymagania — jest ten pierwszy ślad. Wygląda on — w ujęciu zgrubsza — następująco:

„Jeżeli wrzucenie towaru za burłę podjęte jest w celu podniesienia statku, to pozwólmy, aby to, co zostało wyrzucone dla dobra wszystkich, było wynagrodzone przez wszystkich”. „Jeżeli statek, lub maszta zostanie utracony na skutek burzy, właściciele ładunku nie będą obowiązani do wynagrodzenia straty, chyba, że statek został uratowany przez to, że odrąbano maszt dla wspólnego bezpieczeństwa. Wzajemne rozliczenie udziałów dokona się, gdy statek zostanie uratowany”.

Późniejsze kultury przejęły idee awarii wspólnej, rozwijały ją dalej w miarę torowania coraz to nowszych szlaków żeglarskich, ale doniero trzcha było tak wysokiego napięcia myśli prawniczej, jakie posiadali Rzymianie. Aby zasady te, już w międzyczasie rozwinięte i wzbogaczone, doczekały się precyzji i ściślej kodyfikacji, której normy, dzięki sycyjskiej wprost precyzji i ujęcia, dziś jeszcze, jak bezcenne kamee, zachowały dla współczesnych nawet oczu klarowną jasność i czystość rysunku.

Oto parę ciekawszych fragmentów z tych norm:

„1) prawo rodyjskie ustala, że jeżeli towar zostanie wyrzucony za burłę, aby ulżyć statkowi, wszyscy zainteresowani winni wynagrodzić stratę przez udział w szkodzi, która została poniesiona dla dobra wszystkich”;

„2) jeżeli statek, bez uszczerbku dla towaru, odniósł szkodę, lub stracił część swego ładunku, nie będzie dokonywane rozliczenie udziałów, gdyż nie ma różnicy pomiędzy przedmiotami przewidzianymi dla użytku statku, a tymi przedmiotami, za które ktoś otrzymał wynagrodzenie, lub zapłatę; i słusznie, gdyż jeżeli kowal złamie swoje kowadło, lub młot, nie może szkoda obciążyć osch, która wynajęta go do pracy. Jednak, jeżeli zdarzy się to na żądanie kunców, lub też ze względu na jakieś niebezpieczeństwo, to wtedy szkoda musi być wynagrodzona”;

„3) jeżeli maszta, lub inna część wyposażenia statku odetnie się w celu uniknięcia wspólnego niebezpieczeństwa, to uczestniczenie w szkodzi jest słuszne”;

„4) jeżeli na statek piraci nałożą okup, to wszyscy są zdania, że okup ten winien być poniesiony przez wszystkich; jednak to, co rozchłinyca zabrałi, poniesione będzie tylko przez tego, czyli to było własnością”;

„5) gdy statek zatonał, lub rozbił się o skały, każdy zatrzyma dla siebie to, co zostało uratowane z jego własności”;

„6) rozdział udziałów zostanie dokonany zgodnie z szacunkiem wartości uratowanej i szacunkiem wartości poświęconej; na tę zasadę nie wpływa fakt, że to, co zostało poświęcone, mogłoby być sprzedane z zyskiem, ponieważ wynagrodzenie należne jest za poniesioną stratę, a nie za oczekiwany zysk. Jednak dla ustalenia wartości należy oszacowanie oprzeć nie na tym, jaki był koszt, ale na tym, za co to mogło być sprzedane”;

„7) jeżeli dokonano wyrzucenia za burłę, a pewne towary, pozostałe na statku, zostały uszkodzone, należy się zastanowić, czy właściciele tych towarów powinni być zmuszeni do zapłacenia udziałów, a to ze względu na fakt, iż nie powinni oni być obciążeni podwójną stratą, tj. stratą za udział i stratą za szkody poniesio-

ne przez ich towar. Słuszną zasadą zatem jest, aby opłacili swój udział obliczony na podstawie rzeczywistej wartości ich towaru i tak np. jeżeli każdy z dwóch ludzi miał towar wartości 20, a wartość towaru jednego z nich została przez zamoczenie obniżona do 10, to wtedy ten, który ma zdrowy towar, powinien uczestniczyć na zasadzie wartości 20, a drugi od wartości 10”.

„8) gdy na ten sam statek pewna ilość kupców załadowała rozmaite rodzaje towarów, a także pewna liczba pasażerów, niewolników i ludzi wolnych znajdowała się na pokładzie, a silna burza zaskoczyła statek, i gdy okazało się konieczne wyrzucić towar za burłę, to wtedy wystąpiły następujące kwestie: czy wszyscy powinni wziąć udział w wynagrodzeniu szkody? Czy także ci, którzy mieli na pokładzie taki towar, który statku nie obciążał, jak klejnoty, lub perły, powinni uczestniczyć w szkodzi, a jeżeli tak, to w jakich rozmiarach? Czy życie ludzi wolnych powinno być uwzględnione i w jakiej formie postępowania sprawa powinna być załatwiona? Ustalono, że ci wszyscy, dla dobra których dokonano wyrzucenia za burłę, powinni w szkodzi uczestniczyć, ponieważ winni byli uregulować okup należny za ich uratowaną wartość. Dlatego też i kapitan statku był zobowiązany do zapłacenia swego udziału, a ogólna suma szkody powinna być wynagrodzona w proporcji do wartości uratowanej własności”.

Tych kilka przykładów pozwoli nam, jak sądzę, ocenić zarówno kunszt rzymskiej myśli prawniczej, jak i olbrzymi szmat drogi, jaką od czasów fenickich przeżyła idea awarii wspólnej. Imperium rzymskie, a wraz z nim morska myśl prawnicza zginęły w mroku wieków średnich, ale idea awarii wspólnej żyła pokątnie życiem praktycznym i tknęła się nadal po wszystkich portach ówczesnego świata, a szczególnie po portach ówczesnej Francji i powróciła znów w pełnym blasku ponownych prób skodyfikowania norm prawa morskiego w Zbiorze Oleronkim, skąd przekopiowano ją żywcem do Anglii, Flandrii, Katalonii, Genui i Holandii. Normy te, a z nimi i reguły awarii wspólnej przejęte zostały przez Ligę hanzeatycką i wszystkie kraje żeglarskie ówczesnego świata. W Zbiorze Oleronkim spotykamy trzy następujące charakterystyczne reguły dotyczące awarii wspólnej:

„Art. 8. — Statek opuszcza Bordeaux, lub jakiś inny port i wtedy zdarza się, że burza zaskakuje go na morzu, a statek nie może się z niej wydostać bez wyrzucenia towaru za burłę. Kapitan powinien wtedy tak rzec do kupców: „Panowie! My nie możemy się ocalić bez wyrzucenia win i towarów do morza”. Kupcy, jeżeli jacyś są na statku, winni wykazać dobrą wolę w wyrażeniu zgody na wyrzucenie towarów za burłę i docenić słusność przytoczonych przez kapitana powodów; ale jeżeli by się oni nie mieli na to zgodzić, kapitan, niemniej jednak, nie powinien obawiać się wyrzucić za burłę tyle towaru, ile uzna za stosowne, zaprzysięgając sam siebie i co trzeciego ze swojej załogi na świętą Ewangelię, gdy zejdzie bezpiecznie na ląd, że nie uczynił tego ze złośliwości, ale aby ocalić ich życie, statek, towary i wino. Ci, których towar został zrzucony do morza, winni być wynagrodzeni w proporcji przez tych, których towar został ocalony, a wynagrodzenie winno być rozdzielone funt za funt pomiędzy kupców, a kapitan winien uczestniczyć w szkodzi na rachunek statku, lub frachtu, według jego wyboru. Każdy z marynarzy może zatrzymać frachtu 1 tonę, jako wolny od udziału, a z resztą należności winien uczestniczyć w stracie odpowiednio do tego co posiadał, jeżeli zachował się na morzu jak mężczyzna; a jeżeli nie zachował się na morzu, jak mężczyzna, nie może zatrzymać nic z frachtu, a przysięże kapitana da się pełną wiarę. I taki oto jest wyrok w tym wypadku”.

„Art. 9. — Zdarza się, że kapitan statku musi odrąbać maszt wobec siły burzy; winien on wtedy zawezwać kupców i wykazać im stosowność odrąbania masztu dla uratowania statku i towarów; a czasem zdarza się, że odcina się łańcuchy i kotwice, aby uratować statek i towary. To wszystko winno być rozliczone funt za funt, jak i wyrzucenie za burłę. I kupiec

winien uczestniczyć w stracie i płacić za swój udział bez zwłoki, zanim jego towar zostanie wyładowany ze statku; a jeżeli by statek był przetrzymany i opóźniony przez ich targi, kapitan nie powinien ponosić krzywdy, ale winien zabezpieczyć swój fracht na tym towarze, jaki sobie wybierze. I taki oto jest wyrok w tym wypadku".

„Art. 35 — Zarządza się i ustala, jako zwyczaj morza, że gdy dokonano wyrzucenia towaru za burtę, co słusznie zapisano w prawie rzymskim, wszystkie towary i wszystkie przedmioty znajdujące się na statku uczestniczyć będą w stracie funt za funt; jeżeli będzie więcej, niż jeden kubek srebrnych na statku, winien on uczestniczyć w stracie, a nawet i jeden kubek, jeżeli nie stał na stole dla użytku żeglarzy; tkaniny i płótna, jeżeli nie były jeszcze skrojone, lub noszone, winny również wszystkie uczestniczyć w stracie. I taki oto jest wyrok w tym wypadku".

Na tle tych trzech przykładów widzimy, jak bardzo różniczkowały się i rozwijały reguły i zasady awarii wspólnej w miarę rozwoju i różniczkowania się praktyki żeglarskiej i w miarę narastania problemów w postaci przysięg na świętą Ewangelię, kubków srebrnych, szat i win (a te ostatnie, jak widać, i wtedy już miały specjalną siłę atrakcyjną dla żeglarzy i cieszyły się ich wyjątkowym zainteresowaniem).

W porównaniu z surową, rzeźbiarską, kamienną wprost precyzją prawniczą Rzymian, myśl wieków średnich i młodych czasów nowożytnych zdaje się być chłotyczna i rubaszna, ale, nabrawszy fantazji i życia, dała przebogaty koloryt, pełen nieoczekiwanych efektów i bezpośredniości przeżycia, jakie się ma, gdy się życie czerpie żywcem i pełną garścią.

Dziś staramy się być znowu bardziej precyzyjni (może bardziej rzymscy) i nie bawimy się w szczególności, prócz wypadków praktyki, przechodząc nad nimi wielkodusznie do porządku dziennego. I dlatego może nowoczesne — lub prawie nowoczesne — definicje awarii wspólnej wyglądają dziś schludnie i trafnie, ale o ileż mniej interesująco:

France (Ordonnance de la Marine z czasów Ludwika XIV):

„Art. 1. — Każde nadzwyczajne koszty poniesione dla statku i towarów łącznie, lub oddzielnie i wszystkie szkody odniesione przez statek i towary od chwili ich załadowania i odpłynięcia do chwili ich powrotu i wyładunku uważane są za awarie;

Art. 2 — Nadzwyczajne koszty poniesione tylko dla statku, lub tylko dla towarów i wszelkie szkody wyrządzone statkowi, lub towarom oddzielnie są awariami zwykłymi, lub partykularnymi; a nadzwyczajne koszty poniesione i szkody wyrządzone dla dobra i wspólnego bezpieczeństwa towarów i statku są awariami wielkimi, albo wspólnymi".

W Anglii — najpopularniejszą definicją awarii wspólnej jest ujęcie następujące:

„Każda strata powstała w wyniku nadzwyczajnych poświęceń podjętych lub kosztów poniesionych dla zabezpieczenia statku i ładunku wchodzi w ramy awarii wspólnej i winna być poniesiona proporcjonalnie przez wszystkich zainteresowanych".

W Niemczech prawo tak określa awarię wspólną:

„Każde uszkodzenie statku, lub ładunku, lub obu łącznie, rozmyślnie wyrządzone przez kapitana statku, lub jego podwładnych wraz z wszelkimi dalszymi stratami, spowodowanymi tymi zarządzeniami, jak też i koszty dla tego celu poniesione, stanowią awarię wspólną".

W Stanach Zjednoczonych uważa się wypadek awarii wspólnej jeśli:

1) statek i ładunek znajdują się w obliczu wspólnej i bezpośredniego niebezpieczeństwa;

2) poświęcenia poniesione dla uniknięcia niebezpieczeństwa są dobrowolne;

3) ocalenie innych zainteresowań zostanie osiągnięte w rzeczywistości i w pełni.

A wreszcie przytoczmy jeszcze definicję uietą w międzynarodowo uznanych regułach Yorku — Antwerpii z r. 1924:

„Wypadek awarii wspólnej zachodzi wtedy i tylko wtedy, gdy zostały rozmyślnie i rozumnie poczynione, lub poniesione ofiary i nakłady dla wspólnego bezpieczeństwa w celu uchronienia własności zaangażowanej we wspólną wyprawę morską przed niebezpieczeństwem".

Reguły Yorku — Antwerpii stanowią najwcześniejsze skodyfikowanie awarii wspólnej, przy czym, w wyniku nacisku sfer shippingowych całego świata i coraz bardziej narzucającej się konieczności ujednolicenia tych reguł w płaszczyźnie międzynarodowej, pierwsza kodyfikacja nastąpiła w roku 1877 i została uietą jako reguły Yorku — Antwerpii z roku 1877. W miarę komplikowania się zagadnień i stałej konieczności ujednolicenia norm, reguły te zostały poddane rewizji i to poraz pierwszy w roku 1890, a następnie, poraz drugi, w roku 1924. Niezależnie od występującej — szczególnie w ostatnich latach — tendencji kwestionowania konieczności utrzymania instytucji awarii wspólnej, konserwatyzm i potrzebę shippingu są jednak tak silne, że nie tylko — w chwili obecnej — nie ma mowy o zlikwidowaniu tej zasady, ale, przeciwnie, okazała się potrzeba dalszego zmodernizowania reguł, czemu była poświęcona ostatnia międzynarodowa konferencja, która odbyła się w Amsterdamie w ciągu września rb. W wyniku tych obrad wprowadzono zrewidowane zasady, które shipping międzynarodowy przyjmuje jako reguły Yorku — Antwerpii z roku 1950.

Szczegółowa analizę tych norm i ich stosunek do praktyki odłożymy do następnego odcinka.

N. B. Wszystkie przekłady zawarte w niniejszej dysertacji dokonane zostały odcennie bez pretensji do drobiazgowej dokładności i oddania stylu dokumentów.

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 przyjmują „Polskie Wydawnictwa Gospodarcze, Państwowe Przedsiębiorstwo Wyodrębnione“ w Katowicach, ul. 3 Maja 23

Prenumerata wynosi: ROCZNIE ZŁ 900, PÓŁROCZNIE ZŁ 450, KWARTALNIE ZŁ 225

„Przegląd Ustawodawstwa Gospodarczego“ ukazuje się 15-go każdego miesiąca w objętości 24 stron. Pismo to jest przewodnikiem po obowiązującym ustawodawstwie, związanym z życiem gospodarczym — podaje objaśnienia nowych dekretów 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 wysyłają na żądanie: „POLSKIE WYDAWNICTWA GOSPODARCZE“ P. P. W.
W KATOWICACH UL. 3-GO MAJA 23

DZIAŁ INFORMACYJNY*)**Uchwała Rady Ministrów**

z dnia 9 września 1949 r.

*w sprawie trybu ustalenia etatów samochodowych dla urzędów i instytucji państwowych.***I.**

1. Komisja do Spraw Etatów Samochodowych, przewidziana w ust. III zasad gospodarki samochodami państwowymi, obowiązujących na podstawie uchwały Rady Ministrów z dnia 23 lutego 1948 r., składa się z przedstawicieli: Prezydium Rady Ministrów, Państwowej Komisji Planowania Gospodarczego oraz Ministerstw: Skarbu, Administracji Publicznej i Komunikacji przy stałym zapraszaniu do prac Komisji przedstawiciela Najwyższej Izby Kontroli.

2. Komisja ta rozpatruje wnioski zgłoszone przez właściwe władze naczelne, a dotyczące ustalenia na każdy rok budżetowy ilości pojazdów mechanicznych władz, urzędów i instytucji państwowych, a także przedsiębiorstw państwowych, podległych nadzorowi Prezesa Rady Ministrów.

3. Wyniki działalności Komisji w zakresie ustalenia etatów pojazdów mechanicznych są w zasadzie podstawą dla opracowania przez Ministerstwo Skarbu projektu preliminarza budżetowego i ustawy skarbowej oraz dla zatwierdzenia planów finansowo-gospodarczych przedsiębiorstw państwowych, o których mowa w pkt. 2.

4. Regulamin Komisji ustali Prezes Rady Ministrów.

II.

1. W ramach etatów pojazdów mechanicznych, ustalonych ustawą skarbową dla każdego resortu w poszczególnych działach i rozdziałach budżetu, właściwi ministrowie dokonają co roku przydziału etatów pojazdów mechanicznych dla podległych im poszczególnych jednostek służbowych w rozumieniu uchwały Rady Ministrów z dnia 23 lutego 1948 r. w sprawie zasad gospodarki samochodami państwowymi.

2. Właściwi ministrowie mogą wprowadzać zmiany w przydziale etatów pojazdów mechanicznych w okresie wykonywania budżetu przy równoczesnym zawiadomieniu o tych zmianach Komisji do Spraw Etatów Samochodowych, z tym jednak, iż zmiany powodujące przeniesienie etatu z jednego działu lub rozdziału, na inny dział lub rozdział danej części budżetu wymagają uprzedniej zgody Ministra Skarbu.

3. Przydział nowych etatów pojazdów mechanicznych dla poszczególnych jednostek służbowych dokonywany będzie tylko w ramach przyznanych ustawą skarbową etatów i kredytów na zakup pojazdów mechanicznych i ich utrzymanie.

III.

Wszelkie wnioski o zwiększenie etatów pojazdów mechanicznych ponad ilość etatów ustalonych w budżecie państwowym dla każdego resortu będą zgłaszane do Komisji do Spraw Etatów Samochodowych przy Prezesie Rady Ministrów, która wnioski te wraz ze swoimi wnioskami przekazuje Ministerstwu Skarbu.

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

IV.

1. Pojazdy mechaniczne przydzielone określonej jednostce służbowej nie mogą być oddawane na stałe do dyspozycji innej jednostki służbowej.

2. Czasowe dysponowanie pojazdem mechanicznym innej jednostki służbowej może mieć miejsce tylko w ściśle określonym terminie, za pisemnym zezwoleniem właściwego ministra.

V.

1. Państwowe pojazdy mechaniczne mogą być dopuszczone do ruchu i zarejestrowane tylko na jednostkę służbową, dla której przydział został dokonany zgodnie z ust. II i w granicach tego przydziału.

2. O dokonanych przydziałach pojazdów mechanicznych na poszczególne jednostki służbowe oraz o wszelkich zmianach właściwy minister powiadamia Ministra Komunikacji, który wydaje odpowiednie zarządzenia co do rejestracji pojazdów mechanicznych (ust. 1).

VI.

Przydział nowego pojazdu mechanicznego dla poszczególnych jednostek służbowych w granicach ustalonych etatów może nastąpić pod warunkiem posiadania przez te jednostki niewykorzystanych etatów lub wycofania z ruchu zużytego pojazdu.

VII.

Uchwała niniejsza nie dotyczy pojazdów mechanicznych władz wojskowych i służby bezpieczeństwa.

VIII.

Postanowienia niniejszej uchwały zastosują odpowiednio:

1. Państwowa Komisja Planowania Gospodarczego w odniesieniu do przedsiębiorstw państwowych, przedsiębiorstw państwowo-spółdzielczych i central spółdzielczo-państwowych oraz instytucji spółdzielczych.

2. Minister Administracji Publicznej za zgodą Rady Państwa w odniesieniu do władz urzędów i przedsiębiorstw oraz zakładów samorządowych.

3. Ministrowie w odniesieniu do organizacji społecznych, stowarzyszeń i innych instytucji, korzystających z dotacji lub subwencji Skarbu Państwa.

IX.

Wykonanie niniejszej uchwały porucza się Prezesowi Rady Ministrów, Przewodniczącemu Państwowej Komisji Planowania Gospodarczego i wszystkim Ministrom.

X.

Uchwała niniejsza wchodzi w życie z dniem ogłoszenia w Monitorze Polskim. *)

*) Uchwała ogłoszona w Monitorze Polskim z dnia 3.10.1949 r.

Zarządzenie

Przewodniczącego Państwowej Komisji Planowania Gospodarczego z dnia 26 listopada 1949 r.
nr KL4B-11-1/120

w sprawie trybu ustalania etatów pojazdów mechanicznych na r. 1950 w przedsiębiorstwach państwowych, państwowo - spółdzielczych, centralach spółdzielczo - państwowych, instytucjach spółdzielczych oraz jednostkach, utrzymujących pojazdy z funduszy inwestycyjnych.

Na podstawie punktu V pkt. 1 Uchwały Rady Ministrów z dnia 9 września 1949 r. w sprawie trybu ustalania etatów samochodowych dla urzędów i instytucji państwowych (Monitor Polski nr A-70, poz. 887) zarządzam, co następuje:

1. Ministrowie przeprowadzą w swoich resortach etatyzację pojazdów mechanicznych na rok 1950 zgodnie z załączoną instrukcją i przedłożą wnioski etatowe Państwowej Komisji Planowania Gospodarczego do zatwierdzenia. Wnioski należy składać do Dep. Komunikacji i Łączności PKPG.

2. Etatyzacja pojazdów mechanicznych winna objąć wszystkie przedsiębiorstwa państwowe, przedsiębiorstwa państwowo-spółdzielcze, centrale spółdzielczo-państwowe, instytucje spółdzielcze oraz te jednostki, które utrzymują pojazdy z funduszy inwestycyjnych, z wyjątkiem:

- a) przedsiębiorstw państwowych podległych nadzorowi Prezesa Rady Ministrów,
- b) przedsiębiorstw oraz zakładów samorządowych podległych Ministrowi Administracji Publicznej.

3. Zarządzeniem niniejszym nie są również objęte:

- a) organizacje społeczne, stowarzyszenia i inne instytucje korzystające z dotacji lub subwencji Skarbu Państwa, podległe odpowiednim Ministrom,
- b) Państwowa Komunikacja Samochodowa i Przedsiębiorstwo Transportowo-Spedycyjne.

4. Wszelkie wnioski o zwiększenie ilości pojazdów mechanicznych ponad ilość etatów ustalonych dla każdego Ministerstwa winny być zgłaszane do Departamentu Komunikacji i Łączności PKPG.

Przydział nowych etatów dla poszczególnych Ministerstw dokonywany będzie za zgodą PKPG w ramach przyznanych kredytów na zakup i utrzymanie pojazdów mechanicznych.

5. Przydział nowych pojazdów mechanicznych w 1950 roku dla poszczególnych jednostek służbowych w granicach ustalonych etatów może nastąpić pod warunkiem posiadania przez te jednostki niewykorzystanych etatów lub wycofania z ruchu zużytych pojazdów mechanicznych.

6. Wnioski etatowe pojazdów mechanicznych winny być przygotowane w myśl instrukcji stanowiącej załącznik do niniejszego zarządzenia i przedłożone Dep. Komunikacji i Łączności PKPG najpóźniej do dnia 15 stycznia 1950 r.

W y c i a g

z instrukcji o sposobie przeprowadzenia etatyzacji pojazdów mechanicznych na rok 1950 w taborach własnych przedsiębiorstw państwowych, przedsiębiorstw państwowo-spółdzielczych, central spółdzielczo-państwowych, instytucji spółdzielczych oraz wszelkich jednostek utrzymujących pojazdy z funduszy inwestycyjnych.

Zasady ogólne.

1. Etatyzacja pojazdów mechanicznych jest planowym ustaleniem ilości i rodzaju pojazdów mechanicznych, przeznaczonych do zaspokojenia rzeczywistych potrzeb transportowo-przewozowych danej jednostki organizacyjnej, w oparciu o ustalone zasady współpracy między jednostkami organizacyjnymi (przedsiębiorstwa państwowe, przedsiębiorstwa państwowo-spółdzielcze, centrale spółdzielczo-państwowe, instytucje spółdzielcze), a przedsiębiorstwami przewozów publicznych i zarobkowych (Polskie Koleje Państwowe, Państwowa Komunikacja Samochodowa, Żegluga Państwowa, inni przewoźnicy koncesjonowani).

2. Etaty pojazdów mechanicznych są sporządzane przez jednostki na wszystkich szczeblach organizacyjnych, komisyjnie, przy współudziale przedstawicieli komórek: transportowej, organizacyjnej, finansowej, inwestycyjnej, Komisarza Oszczędnościowego, Rady Zakładowej i ewent. innych, w zależności od struktury organizacyjnej danej jednostki.

3. Wnioski etatowe winny być sporządzone dla PKPG w ten sposób, aby we wniosku danego Ministerstwa zostały podane zbiorczo ujęte etaty jednostek bezpośrednio podległych, z rozróżnieniem dwóch grup niżej podanych:

- a) jednostek produkcyjnych, dystrybucyjnych, budowlanych, gospodarstw rolnych, jednostek o charakterze widowiskowo-kulturalnym, wszelkiego rodzaju spółdzielni oraz przedsiębiorstw państwowych tego typu, jak Polska Poczta, Telegraf, Telefon, PKP itp.

- b) jednostek administracyjnych nadzorujących i koordynujących pracę jednostek wymienionych w pkt. a), np. Centralne Zarządy, Zjednoczenia Administracyjne, Dyrekcje Przedsiębiorstw, Dyrekcje Okręgowe, Ekspozytury, Delegatury itp.

4. Etatowanie należy przeprowadzić oddolnie, poczynając od najniższych jednostek organizacyjnych, np. zakładów produkcyjnych, hurtowni itp. Jednostki bezpośrednio nadrzędne analizują uzasadnienie nadesłanych wniosków etatowych, podanych wg grupy a i b, wprowadzając ew. zmiany oraz sporządzają zestawienia zbiorcze, wliczając do nich własne etaty. Następnie przesyłają sporządzony w ten sposób wniosek hierarchicznie wyższej jednostce, w zależności od struktury organizacyjnej. Ministerstwa postępują jak wyżej, przedkładając wnioski etatowe Dep. Kom. i Łączności PKPG do zatwierdzenia.

5. Wnioski będą zatwierdzone po przeprowadzeniu analizy w Dep. Kom. i Łączności PKPG na specjalnej konferencji z każdym bezpośrednio zainteresowanym Ministerstwem, przy czym wnioskodawca winien jako materiał do analizy przedłożyć na tej konferencji projekty etatów i ich uzasadnienie, do ostatniej podległej sobie terenowej jednostki organizacyjnej włącznie. Wobec powyższego Ministerstwa winny dysponować zestawieniami etatów pojazdów mechanicznych wszystkich jednostek bezpośrednio, bądź pośrednio sobie podległych.

6. Przy ustalaniu wysokości etatów należy kierować się jak najdalej posuniętymi oszczędnościami, wynikającymi z pełnego i racjonalnego wykorzystania posiadanych już własnych środków i urządzeń transporto-

wych dla zapewnienia niezbędnych przewozów, związanych z pracą danej jednostki organizacyjnej.

Za przewozy niezbędne należy uważać te, które nie mogą być przejęte z przyczyn istotnych i uzasadnionych przez przewoźników publiczno-zarobkowych.

7. Wnioski etatowe należy opracować na formularzach według załączonych wzorów, obejmujących wszystkie rodzaje pojazdów mechanicznych, w myśl załączonego omówienia do każdego wzoru. W wypadku nie posiadania w jednostkach organizacyjnych któregoś z rodzajów pojazdów mechanicznych, np. specjalne — wzór nr 4, formularza tego wzoru nadsyłać nie należy, podając odnośną uwagę w piśmie towarzyszącym zestawieniu etatów.

Omówienie

Uchwała Rady Ministrów z dnia 9 września stworzyła formalną i prawną podstawę do ustalania etatów samochodowych dla urzędów i instytucji państwowych. Na tle tej uchwały Komisja do Spraw Etatów Samochodowych, powołana przy Prezesie Rady Ministrów, rozpatrzyła wnioski, zgłoszone przez poszczególne Ministerstwa, odnośnie ustalenia ilości etatów pojazdów mechanicznych na rok 1950 dla władz, urzędów i instytucji państwowych, objętych częścią „A” budżetu państwowego.

Natomiast tryb ustalania etatów pojazdów mechanicznych na odcinku przedsiębiorstw państwowych i spółdzielczych reguluje zarządzenie Przewodniczącego P. K. P. G. z dnia 26 listopada 1949 r. Załączona do powyższego zarządzenia instrukcja (zasady ogólne) punkt 3 rozróżnia w grupie przedsiębiorstw dwie podgrupy:

- a) pierwsza z nich obejmuje jednostki, które działalność swą opierają na planach finansowo - gospodarczych. Będą tu więc wchodziły zakłady produkcyjne i fabryki, przedsiębiorstwa handlowe, budowlane, gospodarstwa rolne, przedsiębiorstwa o charakterze widowiskowo - kulturalnym itp.
- b) druga obejmuje jednostki, które działalność swą opierają na Rachunku Narzutów Administracyjnych. Będą to więc jednostki typu administracyjnego, koordynujące i nadzorujące prace przedsiębiorstw państwowych, bądź spółdzielczych.

Właściwe przestrzeganie wyżej podanego podziału jest niezbędne ze względu na konieczność skoordynowania przez P. K. P. G. etatów pojazdów mechanicznych z pla-

nami finansowo - gospodarczymi, bądź z budżetami administracyjnymi.

Osobną grupę stanowią jednostki utrzymujące pojazdy z funduszy inwestycyjnych. Będą tu wchodziły urzędy i instytucje państwowe, które finansują utrzymanie pojazdów z funduszy inwestycyjnych (np. wydziały drogowe, prowadzące budowę i konserwację dróg przy pomocy taboru samochodowego).

Przy opracowywaniu etatów pojazdów mechanicznych na 1950 rok należy zwrócić uwagę na fakt, że w roku przyszłym przydział pojazdów mechanicznych będzie dokonywany na podstawie zatwierdzonych etatów. To winno skłonić zainteresowanych do skrupulatnego ustalenia niezbędnych im etatów, obliczonych na podstawie słusznych potrzeb transportowych.

Należy również wyjaśnić, że posiadanie i eksploatawanie pojazdów ponad zatwierdzone etaty jest zjawiskiem niewłaściwym i w roku 1950 nie może mieć miejsca.

Po zatwierdzeniu etatów pojazdów mechanicznych na rok 1950, tylko w przypadkach wyjątkowych i uzasadnionych (np. rozszerzenie zakresu działalności jednostki organizacyjnej, stworzenie nowej jednostki itp.) Ministerstwa będą mogły zwracać się do Dep. Komunikacji i Łączności P. K. P. G. o przyznanie dodatkowego etatu.

Ze względu na obszerność instrukcji o sposobie przeprowadzania etatyacji pojazdów mechanicznych, stanowiącej załącznik do Zarządzenia Przewodniczącego P. K. P. G. z dn. 26.11.1949 r., podaliśmy powyżej jej wyciąg, dotyczący zasad ogólnych etatyacji. Dokładniejsze omówienie poszczególnych wzorów formularzy, ustalających formę składania przez jednostki organizacyjne wniosków etatowych do władz zwierzchnich, znajdują zainteresowani w samej instrukcji, która jako załącznik do wyżej wymienionego Zarządzenia została drogą służbową przesłana poszczególnym jednostkom organizacyjnym.

Tryb ustalania etatów pojazdów mechanicznych na odcinku przedsiębiorstw oraz Zakładów Samorządowych, podległych Ministerstwu Administracji Publicznej, jak również organizacji społecznych, stowarzyszeń i innych instytucji korzystających z dotacji, lub subwencji Skarbu Państwa, znajdzie oddzielne rozwiązanie.

Zasady i wytyczne dla opracowania etatyacji pojazdów mechanicznych na rok 1950 omówione zostały w artykule K. Kołyszki „Etatyacja pojazdów mechanicznych”, zamieszczonym w nr 3 naszego miesięcznika.

K. K.

Wyciąg z uchwały Komitetu Ekonomicznego Rady Ministrów

z dnia 29.XI.1949 r. w sprawie obsługi technicznej samochodów.

W celu zapewnienia odpowiedniej obsługi technicznej samochodów, oraz zorganizowania dla tej obsługi sieci warsztatów i stacji obsługi, Komitet Ekonomiczny Rady Ministrów postanawia, co następuje:

1) Ministerstwo Komunikacji obejmuje:

A. Ogólnokrajowe planowanie w zakresie zapewnienia obsługi technicznej samochodów.

B. Koordynację rozbudowy sieci stacji obsługi i warsztatów napraw samochodów, z wyjątkiem stacji obsługi i warsztatów przedsiębiorstw wymienionych w pkt. 9.

2) W szczególności do zadań Ministerstwa Komunikacji w zakresie obowiązków wymienionych w pt. 1 będzie na czoło:

A. ustalenie ilości i rodzaju potrzebnych w kraju warsztatów i stacji obsługi;

B. ustalenie rozmieszczenia terenowego warsztatów i stacji obsługi;

C. prowadzenie ewidencji wszystkich warsztatów i stacji obsługi;

D. udzielanie zezwoleń na budowę nowych i rozbudowę istniejących stacji i warsztatów wymienionych w pkt. 3 lit. D;

E. składanie wniosków Państwowej Komisji Planowania Gospodarczego odnośnie przekazania istniejących stacji obsługi lub warsztatów, wymienionych w pkt. 3 lit. D, Centrali Handlowej Przemysłu Motoryzacyjnego „Motozbyt”.

W celu wykonania powyższych zadań Minister Komunikacji wyda odpowiednie zarządzenia.

3) Obsługę techniczną wykonywać będą następujące stacje obsługi i warsztaty:

A. Stacje Obsługi Samochodów Centrali Handlowej Przemysłu Motoryzacyjnego „Motozbyt”.

B. Spółdzielcze warsztaty i stacje obsługi.

C. Stacje Obsługi i warsztaty przedsiębiorstwa Państwowa Komunikacja Samochodowa.

D. Stacje obsługi i warsztaty dla obsługi samochodów, instytucji państwowych i samorządowych, przedsiębiorstw państwowych, spółdzielczych, państwowo-spółdzielczych, central spółdzielczo-państwowych i central spółdzielni.

4) Stacje Obsługi Samochodów wymienione w pkt. 3 lit. A będą przeznaczone dla publicznej obsługi samochodów typowych...

5) Spółdzielcze warsztaty i stacje obsługi (wymienione w pkt. 3 lit. B) będą przeznaczone do publicznej obsługi samochodów nietypowych. Do zadań tych warsztatów i stacji obsługi będzie należało:

- A. obsługa techniczna i naprawa samochodów;
- B. skup, segregacja i magazynowanie części zamiennych;
- C. skup i demontaż wraków.

6) Sieć spółdzielczych warsztatów i stacji obsługi wymienionych w pkt. 3 lit. B zostanie zorganizowana z istniejących już, względnie nowopowstających spółdzielni tego typu...

Ministerstwo Komunikacji w związku z niniejszą uchwałą opracuje projekt nowelizacji uchwały Komitetu Ekonomicznego Rady Ministrów z dnia 27 sierpnia 1948 r. w sprawie wyzbywania się przez urzędy, przedsiębiorstwa i instytucje państwowe zbędnych i nadetatowych pojazdów mechanicznych, wraków i ich zespołów oraz zarządzenia Ministrów: Przemysłu i Handlu, Komunikacji oraz Skarbu z dnia 18 listopada 1948 r. w sprawie trybu postępowania przy sprzedaży nietypowych, nadetatowych, lub zbędnych pojazdów mechanicznych, użytkowanych przez urzędy, przedsiębiorstwa i instytucje państwowe.

7) Stacje obsługi i warsztaty Państwowej Komunikacji Samochodowej będą przeznaczone dla wyłącznej obsługi taboru pojazdów mechanicznych PKS.

W związku z tym:

A. plany, związane z tymi warsztatami i stacjami obsługi, będą włączone do planów PKS;

B. Państwowa Komunikacja Samochodowa zostaje wyłączone spod obowiązków nałożonych na wszystkich użytkowników uchwałą Komitetu Ekonomicznego Rady Ministrów z dnia 12 lutego 1949 r. w sprawie remontów generalnych samochodów typowych i ich zespołów.

8) A. Stacje obsługi i warsztaty wymienione w pkt 3 lit D, już istniejące, mogą pozostać w użytkowaniu instytucji wymienionych w tymże punkcie w przypadkach, które określi zarządzenie Ministra Komunikacji.

Stacje te nie będą objęte wnioskami, o których mowa w pkt. 2 lit. E.

B. Zatwierdzenie kredytów inwestycyjnych przez Państwową Komisję Planowania Gospodarczego na budowę nowych, lub rozbudowę istniejących stacji obsługi i warsztatów, wymienionych w pkt. 3 lit. D, uzależnione będzie od zezwolenia, o którym mowa w pkt. 2 lit. D (nie dotyczy planów na rok 1950).

C. Ministerstwo Komunikacji ustali na podstawie uzyskanej ewidencji (pkt. 2 lit. C) i zaplanowania sieci placówek Centrali Handlowej Przemysłu Motoryzacyjnego „Motozbyt” (pkt. 4 lit. A) istniejące i będące w budowie obiekty, które powinny być przekazane Centrali Handlowej Przemysłu Motoryzacyjnego „Motozbyt” i przedstawi Państwowej Komisji Planowania Gospodarczego (pkt. 2 lit. E) wnioski w sprawie ich przekazania w uzgodnieniu z zainteresowanymi ministerstwami. Do przekazania obiektów ma zastosowanie art. 3 dekretu z dnia 26 kwietnia 1949 r. o nabywaniu i przekazywaniu nieruchomości niezbędnych dla realizacji narodowych planów gospodarczych (Dz. U. R. P. nr 27, poz. 197).

D. Rozpoczęta budowa obiektów, przeznaczonych przez Państwową Komisję Planowania Gospodarczego do przekazania Centrali Handlowej Przemysłu Motoryzacyjnego „Motozbyt”, nie powinna być wstrzymana w okresie przekazywania, a kredyty przeznaczone na ten cel powinny być równocześnie z przekazaniem obiektów przełane na rzecz Centrali Handlowej Przemysłu Motoryzacyjnego „Motozbyt”.

9) Postawienia niniejszej uchwały nie dotyczą remontów generalnych samochodów typowych, wykonywanych przez przedsiębiorstwo Zakłady Sprzętu Transportowego, oraz remontów generalnych i obsługi technicznej ciągników, wykonywanych przez przedsiębiorstwo Techniczna Obsługa Rolnictwa.

OMÓWIENIE

Uchwała KERM w sprawie technicznej obsługi samochodów reguluje ten ważny odcinek gospodarki samochodowej. Stan dotychczasowej obsługi technicznej, tak od strony organizacyjnej, jak i technicznej pozostawiał wiele do życzenia.

Ustalając generalnego gestora w zakresie planowania i koordynacji obsługi, Uchwała ukrótca dotyczącą partyzancką działalność poszczególnych użytkowników na tym odcinku i kładzie podwaliny pod racjonalne technicznie i ekonomicznie rozwiązanie zagadnienia.

Takie ujęcie pozwoli zarówno na prawidłowe rozmieszczenie stacji obsługi w terenie, jak też i na właściwe wykorzystanie ich potencjału usługowego.

Uchwała KERM ustala 3 zasadnicze pionu obsługi: 1) obsługa publiczna wozów typowych; 2) obsługa publiczna wozów nietypowych; 3) obsługa własna u niektórych użytkowników.

Organizacja pierwszego pionu zlecona została C.H.P. Mct. „Motozbyt”, która w ten sposób w swoją działalność handlową włączy równolegle działalność techniczną - usługową. Do wykonania zleconych jej zadań CHPMct. „Motozbyt” stworzy na terenie kraju planowo rozbudowaną sieć „Stacji Obsługi Samochodów” (SOS). Stacje te obsługiwać będą samodzielnymi typowe wszystkich użytkowników, za wyjątkiem stanowiących pion 3-ci, co w dalszym ciągu osobno omówimy. Zamierzenia „Motozbytu” idą w kierunku racjonalnej typizacji SOS i przewidują ich budowę oraz wyposażenie w oparciu o komisyjne przepracowanie przy udziale najwybitniejszych w kraju fachowców z tej dziedziny Typizacja ta przewiduje 2 klasy SOS, różniące się od siebie jedynie rozmiarem, a zatem potencjałem obsługowym. Ma to na celu jaknajbardziej ekonomiczne w odniesieniu do danego terenu zużycie posiadanych w dyspozycji środków. Zakres działania obydwu klas SOS będzie identyczny i obejmie konserwację, przeglądy, naprawy bieżące oraz zapobiegawcze samochodów typowych. W miarę stwarzających się możliwości „Motozbyt” dążyć będzie do tego, aby drogą wymiany w obsługiwanych samochodach poszczególnych zużytych, lub uszkodzonych zespołów, jak najbardziej przedłużyć przebieg samochodu między naprawami generalnymi. W takim układzie, rola Zakładów Sprzętu Transportowego, dokonywujących obecnie napraw generalnych samochodów typowych, po egalaby w dużym stopniu na naprawach głównych poszczególnych zespołów i stawianiu ich do dyspozycji SOS. Dałoby to niewątpliwie w wielu wypadkach znaczne skrócenie czasu unieruchomienia samochodu w naprawie, a zatem oszczędności w skali krajowej bardzo poważne. Do czasu wybudowania koniecznej ilości SOS typowych, musi oczywiście „Motozbyt” oprzeć się czasowo na już istniejących obiektach przystosowanych. 2-gi pion, tzn. obsługa techniczna wozów nietypowych, powierzona zostaje organizacji spółdzielczej. W związku z koniecznością utrzymania na obecnym etapie naszej gospodarki samochodowej, w parku uspołecznionym, poważnej ilości samochodów nietypowych, jako bazę materiałową dla działalności tej spółdzielczej organizacji omawiana uchwała KERM przyjmuje pojazdy z akcji likwidacyjnej. W tym celu została przewidziana nowelizacja uchwały z dnia 27.VIII.1948 r. w sprawie wyzbywania się przez urzędy, przedsiębiorstwa i instytucje państwowe nietypowych, zbędnych i nadetatowych pojazdów mechanicznych, wraków i ich zespołów.

Organizacja spółdzielcza w miarę lokalnych możliwości zajmie się całokształtem napraw i obsługi samochodów nietypowych, w oparciu o skup i demontaż samochodów używanych oraz ujawnionych w terenie remanentów części zamiennych.

Pion 3-ci dotyczy użytkowników, którzy będą mieć prawo posiadania własnych warsztatów naprawczych i stacji obsługi. Chodzi tu głównie o użytkowników takiego taboru, który z uwagi na swój specjalny charakter techniczny i eksploatacyjny musi mieć specyficzną obsługę techniczną. Do takich użytkowników należy w pierwszym rzędzie Państwowa Komunikacja Sa-

mochodowa (która wyłączona jest również częściowo z uchwały KERM z dnia 12.II.1949 r. w sprawie remontów generalnych samochodów typowych i ich zespołów). Inni użytkownicy będą mogli być załączeni do tej grupy przez Departament Samochodowy M.K. jedynie w przypadkach rzeczywiście uzasadnionej konieczności. Niezależnie od tego Ministerstwo Komunikacji występować będzie do PKPG z wnioskami przekazania „Motozbytowi” tych stacji obsługi u poszczególnych użytkowników, które w ramach SOS „Motozbyt” będą bardziej celowo i słuszenie wykorzystywane, jako publiczne stacje obsługi.

W ten sposób gospodarka uspołecznionym taborem samochodowym w naszym kraju robi kolosalny krok naprzód, zyskując niewątpliwie w aktualnych warunkach słuszne i racjonalne oparcie w uporządkowanym systemie technicznej obsługi samochodów.

Zwiększając żywotność naszego taboru przez właściwie zorganizowaną obsługę, stworzymy pomyślnie warunki do wykonywania przez transport samochodowy tych stale rosnących zadań, które stawia przed nim dynamiczny rozwój życia gospodarczego Polski Ludowej.

(max)

Taryfy i zarządzenia Ministerstwa Komunikacji

W Taryfie Towarowej PKP, część II, zeszyt 1 uległa ostatnio zmianom taryfa wyjątkowa e 6 (importowa), do której włączono saletrzak (saletrę wapniakową) i siarczan amonu, natomiast wyłączono z niej tomasyne azotniakową i azotan amonu (saletrę amonową).

Na przewóz wodno-kolejowy młatu koksowego (koksiku) ze Szczecina do Chorzowa wprowadzono dwie nowe taryfy wyjątkowe: a) żk 11 (drogą wodną) z obszarem ważności od portu Szczecin do portu Gliwice i opłatami 655 zł za tonę i b) k 17 (drogą kolejową) z obszarem ważności od stacji Gliwice Port do stacji Chorzów i opłatami 770 groszy za 100 kg.

W komunikacji towarowej między Norwegią i Szwecją, a Jugosławią przez Trelleborg-Odra Port dopuszczono do przewozu z dniem 15.XI.1949 r. również przesyłki drobne.

W Międzynarodowej taryfie związkowej na przewóz towarów między stacjami portowymi PKP w Gdańsku Gdyni i Szczecinie, a stacjami Węgierskich Kolei Żelaznych wprowadzono dwie zmiany: a) w taryfie artykułowej nr 117 na fasolę obniżono z dniem 20.XI.1949 w relacji Leoben-Mosonszentmiklos — Gdańsk/Gdynia stawkę 890 na 750 cent młw szwajcarskich dla 15 ton i taryfa artykułowa nr 116 na cukier objęła z dniem 15.XII.1949 r. nową stację węgierską Selyp.

W Dz. T i Z. K. nr 38 ukazało się zarządzenie, które uchyla z dniem 31.XII.1949 r. ważność Międzynarodowej taryfy związkowej na przewóz węgla kamiennego, młatu węglowego i koksów węglowego od stacji Polskich Kolei Państwowych do stacji Węgierskich Kolei Żelaznych, obowiązującej od dnia 1.X.1949 r. Ten sam numer Dz. T i Z. K. zawiera jeszcze dwa zarządzenia, które wprowadziły do tej taryfy na czas do dnia 31.XII.1949 r. niektóre zmiany, a w szczególności: a) włączono stawki na węgiel i miał węglowy w relacjach od niektórych kopalń polskich do stacji Budapeszt p.u., w następstwie czego uzupełniono odpowiednie przepisy kierunkowe i wykaz odległości taryfowych; b) obniżono stawki na węgiel i miał węglowy za odcinek węgierski o 44 centymy szwajcarskie za 100 kg w relacjach od wszystkich polskich kopalń do stacji węgierskiej „Obuda-gazgyar”; c) dopuszczono przewóz koksu od stacji Wałbrzych Fabryczny, Wałbrzych Główny i Wałbrzych Miasto do niektórych dworców budapeszteńskich i ustalono dla tych relacji stawki taryfowe.

W Międzynarodowej taryfie związkowej na przewóz towarów między stacjami portowymi PKP w Gdańsku, Gdyni i Szczecinie, a stacjami Czechosłowackich Kolei Żelaznych wprowadzono z dniem 1.I.1950 r. nowe stawki w taryfach artykułowych nr 202 (apatyty i fosfority mineralne), nr 203 (rudę itd.) i nr 204 (piryty) oraz wprowadzono nowe pozycje aneksowe nr 1203 i 1204.

Z dniem 1.I.1950 r. wchodzi w życie nowa Taryfa Towarowa PKP dla linii normalnotorowych, część I B, która zawiera postanowienia taryfowe, klasyfikację i skorygowane towary, tabele opłat przewozowych i opłaty dodatkowe. Z chwilą wejścia w życie tej taryfy traci moc obowiązująca dotychczasowa Taryfa Towarowa PKP (linie normalnotorowe), część I B oraz część II, zeszyt 1. Jeżeli jednocześnie z tą taryfą wchodzi w życie Taryfa Towarowa PKP dla linii wąskotoro-

wych, która zawiera odchylenia od Regulaminu przewozu przesyłek towarowych oraz od Taryfy Towarowej PKP dla linii normalnotorowych, część I B. Taryfa ta uchyla dotychczasową Tymczasową taryfę towarową kolei dojazdowych, część I i część II.

W Tymczasowej taryfie towarowej Państwowej Żeglugi na Wiśle, w Taryfie wyjątkowej żk 11 na przewóz piasku, żwiru itd. wprowadzono opłaty za odległości między portami rzecznyymi.

Z dniem 29.X.1949 r. weszło w życie zarządzenie Dyrekcji Generalnej K.P., które dopuszcza przyjmowanie do przewozu ziemniaków od stacji jednego województwa do stacji innego województwa tylko pod warunkiem, że nadawcami tych przesyłek będą: Centrala Rolnicza Spółdzielni „Samopomoc Chłopska”, Zjednoczenie Przemysłu Ziemiańczego, Państwowe Gospodarstwa Rolne, Zjednoczenie Przemysłu Gorzelniczego i Centrala Spółdzielni Spożyców „Społem”.

Z dniem 1.I.1950 r. wchodzi w życie zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 5.XII.1949 r. (Dz.T. i Z.K. nr 37, poz. 273), które zawiera Instrukcję o prowadzeniu kart drogowych pojazdów mechanicznych. Przepisy tej Instrukcji odnoszą się do wszystkich użytkowników pojazdów mechanicznych państwowych i przedsiębiorstw państwowych, jak również pojazdów mechanicznych stanowiących własność samorządu terytorialnego i przedsiębiorstw tego samorządu zrzeszeń spółdzielczych, korporacji publicznych i innych instytucji użyteczności publicznej, korzystających z dotacji, lub z subwencji Państwa, z wyjątkiem użytkowników pojazdów mechanicznych, należących do władz i oddziałów wojskowych. Nowa instrukcja ukazuje się w formie oddzielnego wydawnictwa, jako załącznik do tego zarządzenia. Jednocześnie z wejściem tego zarządzenia traci moc obowiązującą zarządzenia Ministra Komunikacji: z dnia 12.IX.1948 r. o wprowadzeniu kart kontrolnych pracy pojazdów mechanicznych (Dz.T. i Z.K. nr 31, poz. 217) i z dnia 3.IX.1949 r. o używaniu i kontroli ciężarowych samochodów specjalnych oraz samochodów zarobkowych (Dz.T. i Z.K. nr 12, poz. 75). Z dniem 1.I.1950 r. wchodzi w życie Tymczasowa Taryfa Towarowa przedsiębiorstw uprawiających zarobkowy przewóz pojazdami mechanicznymi. Taryfa ta zawiera szczególne warunki zawarcia umowy o przewóz przesyłek i wynajem pojazdów mechanicznych oraz dane do obliczania przewoźnego, opłat za wynajem tych pojazdów i opłat dodatkowych. Przy wykonywaniu przez te przedsiębiorstwa usług przewozowych mają zastosowanie przepisy regulaminu przewozu towarów pojazdami mechanicznymi (Dz.U.R.P. z 1932 r. nr 104, poz. 868) oraz przepisy kodeksu handlowego i kodeksu zobowiązań. Taryfa ta nie stwarza dla przedsiębiorstw uprawnień do wykonywania takich przewozów, które nie wynikają z udzielonych im koncesyj, lub uprawnień koncesyjnych. Taryfa zawiera nowe wzory dowodów przewozowych, przy czym w okresie do dnia 30.VI.1950 r. mogą być używane również dowody przewozowe według innych wzorów pod warunkiem, że zawierać będą dane wymagane w tej taryfie.

Taryfie tej poświęćmy specjalne omówienie w następnym numerze naszego miesięcznika.

(K)

Premiowanie kierowców za właściwe docieranie samochodów

Samochody po głównej naprawie, jak i też nowe, wymagają bardzo pieczołowitej i fachowej opieki — szczególnie w okresie „docierania”. Władze państwowe uznały tę konieczność, dlatego zezwoliły „Motozbytowi” wypłacić specjalną premię dla kierowców, w wysokości 5 000 zł, za okres docierania samochodów remontowanych w Zakładach Sprzętu Transportowego.

WARUNKI PREMIOWANIA KIEROWCY:

- 1) Przy dokonywaniu jakichkolwiek napraw gwarancyjnych — kierowca obowiązany jest przedstawić „Kartę Gwarancyjną” z „Kartą Napraw Reklamacyjnych” celem wpisania w niej dokonanej naprawy. Bez wpisania do „Karty Napraw Reklamacyjnych” stwierdzonych podpisem kierownika SOS — samochód nie zostanie wydany kierowcy (użytkownikowi).
- 2) Za staranne obchodzenie się z samochodem w okresie gwarancyjnym — biorąc pod uwagę dane z „Karty Napraw Reklamacyjnych” — ekspozytury rejonowe „Motobyt” wypłacać będą kierowcy premię w wysokości 5.000 zł. Premia zostanie wypłacona kierowcy samochodu w momencie wygaśnięcia gwarancji, o ile w czasie jej trwania samochodu nie poddawano żadnym naprawom, poza normalnymi przeglądami i konserwacją, zgodnie z kuponami 1, 2, 3 „Karty Gwarancyjnej”.
- 2) Podstawa premiowania:
 - a) stwierdzenie przez ekspozyturę rejonową ilości przejechanych kilometrów wg licznika;
 - b) data rozpoczęcia eksploatacji (odebranie samochodu) i data zakończenia okresu gwarancyjnego;
 - c) stwierdzenie wypełnienia obowiązków przeglądów okresowych;
 - d) stwierdzenia na podstawie zaświadczenia pracodawcy, że kierowca od początku eksploatacji obsługuje wymieniony w „Karcie Gwarancyjnej” pojazd mechaniczny.
- 4) Gwarancja obowiązuje do 5.000 km (3 000 mil ang.) z tym, że okres jej trwania nie może przekroczyć 3 miesięcy.

OBSŁUGA I KONSERWACJA SAMOCHODU PO KAPITAŁNYM REMONCIE

- I. 1) Przed zapuszczeniem silnika sprawdzić stan oleju w karterze silnika. Silnik zapuszczać na małych obrotach; w wypadku użycia zasysacza zaraz po zaskoczeniu silnika, należy otworzyć zasłonkę powietrza (wepchnąć gałkę).
- 2) Silnik rozgrzewać na średnich obrotach do temperatury ok. 80 st. (5 minut).
- 3) Co 200 km dopełniać olej w silniku do poziomu normalnego według miarki.
- 4) Bacznie uważać na ciśnienie oleju podczas pracy silnika; w wypadku stwierdzenia spadku ciśnienia (co wykazuje wskaźnik ciśnienia) silnik należy natychmiast zatrzymać i usunąć przyczynę.
- 5) Ruszać z miejsca pierwszym biegiem na małych obrotach.
- II. W okresie docierania kategorycznie zabrania się:
 - 1) Trzymać silnik na wysokich obrotach na biegu jałowym.
 - 2) Jechać na pełnym gazie podczas pracy pod obciążeniem.
 - 3) Jeździć na zassaniu.
 - 4) Przekraczać szybkość 40 km na drogach bitych i 25 — 30 km na drogach gruntowych (25 mil

ang. na drogach bitych, 15 — 18 mil na drogach gruntowych).

- 5) Nalewać zimną wodę do nagrzanego silnika i odwrotnie.

Wskazane jest, aby nie obciążać samochodu ponad 60% jego normalnej nieśności.

- III. 1) Po pierwszym wyjeździe z garażu i dostatecznym nagrzananiu silnika, należy dociągnąć nakrętki głowicy silnika, nakrętki rury ssącej i wydechowej.
- 2) Po każdym przebiegu 100 — 150 km samochód winien być przeglądany, przy czym należy: sprawdzić i dociągnąć nakrętki uchwytów resorów i nakrętki kół; sprawdzić i dociągnąć nakrętki i śruby mocujące poszczególne zespoły; sprawdzić system chłodzenia, smarowania i działanie hamulców; zauważone usterki usunąć.
- 3) Sprawdzić nagrzewanie się silnika, skrzynki biegów, skrzynki terenowej (jeśli jest), dyferencjału, bębnow hamulcowych.
W wypadku stwierdzenia poważnego grzania się poszczególnych zespołów, należy natychmiast zwrócić się do najbliższej Stacji Obsługi „Motozbyt”.
- 4) Sprawdzić ciśnienie powietrza w oponach, w razie braku dopompuwać.
- IV. 1) Po przejechaniu pierwszych 500 km, a następnie 1.500, 3.000 i po każdym następnym 1.500 km, należy zmienić olej w silniku, po uprzednim starannym przemyciu karteru silnika olejem silnikowym (od 1 — 2 litrów). Zmianę oleju dokonać przy silniku nagrzanym.
- 2) Co 500 km podwozie obmyć i przesmarować wszystkie punkty smarowania, oraz całe podwozie starannie skontrolować.
- 3) Po pierwszych 2.500 do 3 000 km opróżnić i dokładnie przemycić, a następnie napełnić świeżym olejem skrzynkę biegów, skrzynkę terenową (jeśli jest), dyferencjały i obudowę kierownicy, a następnie zmieniać olej co 10.000 km.
- 4) Sprawdzić i ustalić zbieżność kół.
- 5) Piasty kół dopełniać smarem łożyskowym co 2 500 — 3.000 km.

Niezależnie od powyższego, należy często przeczyszczać filtr powietrzny (u niektórych dolewać oleju), zwłaszcza w lecie, oraz co jakiś czas przeczyszczać filtr oleju.

U niektórych typów uzupełniać smary pompy wodnej. Podczas jazdy nie wolno trzymać nogi na pedale sprzęgła, a przy zmianie biegów należy unikać zgrzytu kół zębatych.

(rad)

INFORMACJE SZKOLENIOWE

Kolejowy Ośrodek Szkoleniowy

W Maczkach na Śląsku otwarto nowy ośrodek szkoleniowy dla pracowników kolejowych.

Jest to pierwszy na Śląsku ośrodek szkoleniowy, który umożliwi pracownikom kolejowym podniesienie kwalifikacji zawodowych, a tym samym spowoduje osiągnięcie awansu społecznego.

Obliczony na 250 słuchaczy ośrodek w Maczkach przeznaczony jest do szkolenia pracowników kolejowych we wszystkich rodzajach służb.

W chwili obecnej uruchomiono w ośrodku centralny kurs dla pracowników Służby Zdrowia Kolei, na którym w ciągu 6 tygodni przeszkolili się 102 słuchaczy na komendantów rejonowych SOK.

ODCZYTY W NOT.

Zarząd Sekcji Głównej Komunikacji Samochodowej Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji RP zawiadamia, iż w roku 1950 będzie organizowany cykl odczytów z dziedziny eksploatacji samochodów.

Pierwszy odczyt zostanie wygłoszony przez kol. inż. Wciślińskiego w dniu 26 stycznia 1950 r. o godz. 18 w sali konferencyjnej Naczelnej Organizacji Technicznej w Warszawie, ul. Czackiego 3/5 na temat:

„Stacje Obsługi, ich potrzeba i zadania”.

KURS PRZESZKOLENIA TURYSTYCZNEGO

(BBT) Biuro Turystyki Ministerstwa Komunikacji zorganizowało kurs przeszkolenia turystycznego.

Celem kursu było zaznajomienie wszystkich tych, którzy stykają się z turystyką, bądź wczasami, czy to

na stanowiskach urzędowych, czy też na polu pracy społecznej, z nowymi zagadnieniami, narosłymi w ostatnich latach i z dostosowaniem całego ruchu turystyczno-wypoczynkowego do wymogów dzisiejszej chwili.

Biuro Turystyki zaprosiło do wygłoszenia wykładów prelegentów, reprezentujących możliwie najwyższy stopień przygotowania tak teoretycznego, jak i praktycznego w danym zakresie.

Uczestnicy kursu zostali wydelegowani przez urzędy i przedsiębiorstwa państwowe, organizacje społeczne i turystyczne, przez Biuro Podróży „Orbis” itd.

Ogólna ilość słuchaczy wynosiła 100.

Program nauki obejmował część teoretyczną w ilości 120 godzin, oraz zajęcia praktyczne.

Po zakończeniu kursu odbędą się egzaminy. Absolwenci otrzymają świadectwa z ukończenia kursu, wystawione przez Biuro Turystyki M. K.

TRANSPORTOWCY PISZA

Z. LIPOWSKI (Łódź)

O wydziałach transportowych

(Artykuł dyskusyjny)

Praca wydziałów transportowych central handlowych oraz biur, wzgl. central sprzedaży, zakupu, skupu, zapatrzania itd. w przemyśle i spółdzielczości winna zmierzać w kierunku wykonania następujących zadań:

1) Zapewnienie jak najszybszego przewozu i dostarczenia na miejsce towarów kupowanych i sprzedawanych, wzgl. rozprowadzanych.

2) Zapewnienie, względnie dopilnowanie takich warunków transportu, które gwarantują wyeliminowanie, wzgl. zmniejszenie do minimum braków i szkód transportowych.

3) Zapewnienie najtańszego transportu i najtańszej spedycji przez odpowiedni dobór środków przewozu, kierunków przewozu oraz wykonawców spedycji.

4) Planowanie pracy transportowej i ilości oraz rodzajów potrzebnych do jej wykonania środków transportowych i obcych, jak również ilości i rodzajów sił ludzkich.

5) Ujęcie cyfrowe i statystyczne transportu i jego kosztów.

Swoje, wyżej wymienione zadania, wydziały transportowe wypełniają:

- wykonując przewóz przy pomocy przedsiębiorstw przewozowych (Kolej, Żegluga, PKS), a spedycję i dowóz we własnym zakresie, posługując się własnym taborom pomocniczym.
- Jak wyżej, lecz wykonywując spedycję i dowóz częściowo we własnym zakresie, a częściowo powierzając ją przedsiębiorstwom spedycyjnym.
- Załatwiając całą spedycję i dowóz przy pomocy przedsiębiorstw i środków dowozowych obcych.

Przy rozpatrywaniu możliwości stosowania każdego z powyższych sposobów pracy oraz ich stron dodatnich i ujemnych, nasuwają się następujące uwagi.

W pierwszym wypadku (a) Wydział Transportowy byłby niejako przedsiębiorstwem spedycyjno-transportowym, różniącym się od normalnych przedsiębiorstw tego rodzaju tym, że pracuje tylko dla jednego zleceniodawcy — swej instytucji macierzystej.

Takie przedsiębiorstwo wymaga utrzymywania stałego sztabu pracowników fachowych, stałego personelu pomocniczego, a i brygad robotniczych oraz taboru dowozowego.

Błędne jednak byłoby mniemanie, że wystarczy posiadać i eksploatować te środki pracy, ażeby spedycję i transport wykonać taniej, niż posługując się obcym przedsiębiorstwem spedycyjnym.

Opłacalność tych środków pracy uzależniona jest bowiem od posiadania takiej ilości pracy do wykonania, która gwarantuje całkowite i pełne zatrudnienie i maksymalne wykorzystanie posiadanych przez przedsiębiorstwo pracowników i środków przewozowych.

Opłacalność ta uzależniona jest poza tym od dobrej i ekonomicznej organizacji pracy, która w zasadzie w wydziałach transportowych stoi na poziomie niższym od organizacji pracy przedsiębiorstw spedycyjno-transportowych o charakterze publicznym, posiadających w tym kierunku dłuższą tradycję i doświadczenie i niepomierne szersze pole eksperymentalne.

Jeżeli chodzi o pełne i całkowite zatrudnienie i wykorzystanie pracowników Wydziału Transportowego i jego środków przewozowych, to znaczy o dokładne dostosowanie ich ilości, jakości i liczby do pracy, która ma być wykonana, to może ono być osiągnięte jedynie przy tak wysoko postawionym planowaniu pracy transportowej, przy którym przynajmniej na rok z góry wiadome jest, jaka masa towarowa w każdym kwartale i miesiącu, na jaką odległość i jakimi środkami przewozowymi będzie przetrzucana.

Planowanie pracy wydziałów transportowych znajduje się obecnie jeszcze w fazie początkowej, eksperymentalnej. Jednak sama praca w trakcie jej wykonania wykazuje zawsze pewne odchylenia od sporządzonego z góry planu, nawet przy najwyższym poziomie planowania.

Jeżeli chodzi o dobrą i ekonomiczną organizację pracy w wydziałach transportowych, to podstawa jej jest posiadanie fachowych sił ludzkich do pracy sztabowej i wykonawczej, a w tym w szczególności jestnia jeszcze dzisiaj duże braki, mimo kilkuletniej praktyki. Podczas której „uczyliśmy się przeważnie na omyłkach”.

Jeżelibyśmy nawet przyznali, że wydziały transportowe posiadają odpowiednie środki pracy, że ich planowanie transportu stoi na idealnym poziomie i że praca ich jest dobrze zorganizowana, to i wówczas więcej, niż rzekłoby twierdzenie, że wykonywanie spedycji i transportu przez instytucje we własnym zakresie kosztowałoby taniej, niż korzystanie z usług przedsiębiorstw spedycyjno-transportowych. Podstawą bowiem taniości pracy spedycyjno-transportowej, umożliwiającą

całkowite i maksymalne wykorzystanie środków pracy, jest jej komasacja. Wystarczy dla przykładu przytoczyć kilka możliwości potaniaenia pracy, wynikających z jej komasacji, np.:

1) jeżeli w danym dniu mamy do wysyłki 1 lub 2 wagony, to tylko po to, ażeby je zamówić, jeden nasz pracownik musi stracić 2 lub 3 godziny czasu, podczas, gdy spedytor mający więcej zleceń od nas przy tej samej stracie czasu może zamówić od razu np. 20 wagonów. Jeżeli spedytor solidnie pracuje i solidnie liczy, to w tym wypadku jest on w stanie załatwić to zamówienie dla nas taniej od nas samych i jeszcze może osiągnąć nadwyżkę.

2) Jeżeli mamy 500 kg towaru do odwiezienia na kolej i użyjemy do tego samochodu o ładowności 500 kg, to spedytor, mający więcej zleceń, może jednym samochodem 5-tonowym zabrać naszą przesyłkę i jeszcze 9 innych. Ponieważ przy wykorzystaniu do transportu samochodu 5-tonowego koszt przewozu tych 500 kg będzie znacznie tańszy, spedytor jest w stanie za tę odwózkę policzyć nam taniej, niż wynosi nasz własny koszt i jeszcze osiągnąć nadwyżkę; dysproporcja kosztu przewozu na naszą niekorzyść będzie oczywiście jeszcze większa, jeżeli do odwózki tych 500 kg towaru użyjemy z braku małego samochodu większego, a więc 1,5 lub 3-tonowego. Przykładów takich i innych (posiadanie przez przedsiębiorstwo spedycyjno - transportowe specjalnego sprzętu, urządzeń technicznych, ułatwiających pracę itp.), można by przytoczyć więcej.

Reasumując powyższe rozważania, trzeba dojść do wniosku:

Jeżeli istnieje należyta, tzn. dobra, ekonomiczna organizacja pracy przedsiębiorstw spedycyjno-transportowych, to praca ich kosztuje zawsze taniej, niż praca wydziałów transportowych.

Rozpatrując drugi wypadek, kiedy wydziały transportowe wykonują spedycję i transport częściowo we własnym zakresie, a częściowo korzystają z usług przedsiębiorstw spedycyjno-transportowych i opierając się na tych samych przesłankach, co przy rozpatrywaniu wypadku pierwszego, musimy dojść do przekonania, że jeżeli ich środki pracy są całkowicie i maksymalnie wykorzystane, a posługują się one przedsiębiorstwami spedycyjno-transportowymi jedynie przy nadwyżkach pracy, których same nie mogą wykonać, to praca ich powinna być z reguły więcej ekonomiczna, niż praca wydziałów transportowych, załatwiana całkowicie we własnym zakresie. Oczywiście, może to mieć miejsce jedynie wówczas, kiedy praca przedsiębiorstwa spedycyjno-transportowego jest tak zorganizowana, że komasacja tej pracy powoduje rzeczywistie jej taniłość.

Trzeci wypadek, kiedy wydziały transportowe wykonują całą spedycję i dowóz przy pomocy przedsiębiorstwa spedycyjnego musi być, w myśl tego co omówiono powyżej, uznany za najbardziej racjonalny.

Pierwsza teza, że: praca przedsiębiorstwa transportowego jest, wzgl. winna być tańsza od pracy wydziałów transportowych, jest słuszna jednak tylko do pewnej granicy. Granica słuszności tej zasady jest granica wydajności roboczej.

Po osiągnięciu granicy wydajności roboczej przedsiębiorstwa spedycyjno-transportowego, dalsze zwiększenie ilości jego pracy nie przynosi już rotaniaenia, a może powodować nawet podrożenie kosztów, gdyż wszystkie środki pracy są już maksymalnie wykorzystane, a dalsze powiększanie pracy stwarza konieczność proporcjonalnego zwiększania ilości pracowników i środków pracy. Komasowanie zaś pracy w nieskończoność muszałoby do tworzenia „giganta”, w którym nadbudówki administracji, kontroli, inspekcji itd. mogłyby podrożyć koszty samej pracy.

Przy dalszym regulowaniu spraw transportowych należałoby więc uwzględnić następujące zasady:

1) W wydziałach transportowych instytucji o wielkich masach towarowych, zapewniających Wydziałowi Transportowemu wykorzystanie wydajności roboczej, pozostawić załatwienie spraw spedycji i transportu we własnym zakresie.

2) Wydziały transportowe innych instytucji skasować, a obsługę spedycyjno-transportową tych instytucji przekazać całkowicie powołanym do tego przedsiębiorstwom państwowym.

OD REDAKCJI

Dyskusyjny artykuł ob. Z. Lipowskiego jest szczególnie na czasie właśnie obecnie, kiedy tworzy się nowa, potężna organizacja przewoźniczo - spedycyjna, t. zn. nowy PKS., w miarę rozwoju którego przed wielu przedsiębiorstwami przemysłowymi i handlowymi stanie konieczność powzięcia decyzji co do dalszego utrzymywania i rozwijania własnej komórki przewozowo - spedycyjnej, albo jej likwidacji i przekazania jej obowiązków najbliższemu oddziałowi PKS.

Końcowe wnioski autora nie wydają się całkowicie słuszne.

Pozostawienie spedycji i transportu Wydziałom Transportowym poszczególnych instytucji wtedy jest szczególnie wskazane, gdy rodzaj masy towarowej (np. ryby, mleko), albo charakter transportu (np. rozwójka pieczywa, mięsa itp.) wymaga laboru o specjalnie przystosowanym nadwoziu, albo personelu o specjalnym wykształceniu; również wtedy, gdy spedycja i transport nie dadzą się oddzielić od handlowych czynności zakupu i sprzedaży, czy dystrybucji, przeprowadzanych przez daną instytucję (np. skup jaj, albo zaopatrywanie punktów sprzedaży CPN w paliwa płynne). Wielkość masy towarowej w obrocie raczej nie jest czynnikiem istotnym. Obaw autora co do spadku wydajności pracy w t. zw. „gigantach”, jak wskazuje doświadczenie, nie należy zodzielać, przy założeniu sprawnej organizacji pracy i dobrego wykształcenia fachowego personelu. Autorowi chodzi prawdopodobnie o przekroczenie t. zw. „optimum koncentracji” — którego działanie daje się w wielkich przedsiębiorstwach socjalistycznych stosunkowo łatwo usunąć przez utrzymanie w nich zasady centralizacji i ogólnego kierownictwa przy równoczesnym wprowadzeniu zasady samodzielności wykonawczej oddziałów terenowych tego przedsiębiorstwa: wtedy każdy z tych oddziałów będzie pracował poniżej ogólnego „optimum koncentracji”. Konkretnym przykładem takiego „giganta” w naszych warunkach, i to w transporcie, jest PKP. Nie sądzimy, aby rozbić PKP na kilka przedsiębiorstw kolejowych usprawniło pracę naszego kolejnictwa.

Czynnikami decydującym o pozostawieniu poszczególnym instytucjom dokonywania spedycji i transportu we własnym zakresie winna być raczej — pomijając względy, wymienione powyżej — gotowość organizacyjna przedsiębiorstw publicznych przewozów i spedycji, t. zn. PKS'u.

Nie wydaje się również celowe kasowanie w jakiegokolwiek instytucji komórki transportowych, chyba, że chodzi wyraźnie o komórki, operatywnie dokonujące transportu i spedycji, t. zn. biura transportowe, lub spedycyjne. Jeżeli pod nazwą „Wydziały Transportowe” będziemy rozumieć komórki planujące, koordynujące, w pewnych przypadkach operatywne, interweniujące — to ich utrzymanie jest nie tylko wskazane, ale nawet konieczne.

Odnosnie merytorycznej strony artykułu ob. Z. Lipowskiego pozwalamy sobie zwrócić uwagę Autora na to, że konkluzja artykułu, zalecająca pozostawienie prac spedycyjno - transportowych Wydziałom Transportowym instytucji, dysponujących wielkimi masami towarowymi, ze względu na możliwość wykorzystania ich wydajności roboczej, jest sprzeczna z Jego główną i słuszną tezą, postawioną w tymże artykule, że „jeżeli istnieje należyta, t. zn. dobra, ekonomiczna organizacja pracy przedsiębiorstwa spedycyjno - transportowych, to praca ich kosztuje zawsze taniej, niż praca wydziałów transportowych” (podkreślenie nasze).

Traktując artykuł ob. Z. Lipowskiego, oraz powyższe uwagi Redakcji, jako materiał do dyskusji, zachęcamy naszych Czytelników do zabierania głosu w poruszonych sprawach.

INŻ. LESŁAW BOCHNIEWICZ (Warszawa)

Polepszyć jakość technicznych przeglądów samochodów*]

Głównym środkiem uprzedzenia przedwczesnego powstawania usterek (i w tej liczbie szybszego zużycia części) i utrzymania samochodów w dobrym stanie technicznym jest terminowe i dobre przeprowadzenie profilaktycznego technicznego przeglądu.

Techniczny przegląd składa się z następujących czynności: oczyszczenie, mycie i suszenie samochodu wraz z polerowaniem nadwozia oraz z przeglądu stanu i umocowania wszystkich mechanizmów, ich regulacji, przeglądu ogumienia, smarowania wszystkich części podwozia i nadwozia, zaopatrzenia w paliwo i smary.

Dla zmniejszenia postojów samochodów na skutek złego stanu technicznego i zwiększenia czasu ich pracy konieczne jest systematyczne wykonywanie czynności technicznych obsługi samochodu po określonym przebiegu (kilometrażu).

Prawidłowo ustalony porządek technicznej obsługi pojazdu mechanicznego ma wpływ nie tylko na zwiększenie okresu międzyremontowego, ale i na szereg współczynników eksploatacji, z których głównymi są:

- a) zwiększenie ilości dni pracy samochodu;
- b) zwiększenie ilości wykonywanych ton — lub pasażero — kilometrów;
- c) zmniejszenie zużycia części zapasowych i materiałów;
- d) zmniejszenie zużycia materiałów eksploatacyjnych (paliwo, smary, ogumienie);
- e) obniżenie kosztów własnych ton — lub pasażero-kilometrów.

Znaczenie jakości technicznej obsługi samochodów potwierdza się licznymi osiągnięciami kierowców w ZSRR, tzw. „stotysięczników“, którzy skracają do minimum przestoje samochodów skutkiem usterek technicznych i zwiększają przebiegi samochodów bez kapitalnego remontu nierzadko do 200 tys. — 300 tys. km przy równoczesnej oszczędności paliwa i materiałów smarnych.

Obsługa techniczna pojazdów mechanicznych jest głównym środkiem zapewnienia im stałej gotowości do pracy. Przy prawidłowo zorganizowanej obsłudze technicznej, przeprowadzonej systematycznie w/g ściśle ustalonego planu, zwiększają się znacznie przebiegi międzyremontowe, oddala się termin naprawy głównej, zwiększa się przebieg ogumienia i zmniejsza zużycie paliwa, a tym samym zmniejszają się koszty eksploatacji i napraw.

Odrotnie, na skutek złe postawionej obsługi technicznej, nieterminowego i wadliwego przeprowadzania prac konserwacyjnych, regulacyjnych i smarowania, zwiększa się zużycie zespołów, wzrasta zużycie paliwa, pogarszają się dynamiczne własności samochodu i zwiększają się przestoje, powodowane brakami technicznymi.

Drobne usterki samochodu, niedostrzeżone na czas, przekształcają się nierzadko w poważne uszkodzenia, dla usunięcia których zużywa się dużo czasu, części zapasowych, materiałów i pieniędzy.

Przemysł samochodowy w dobie obecnej produkuje coraz to lepsze, lecz o coraz bardziej skomplikowanej budowie samochody, wymagające lepszej i dokładniejszej obsługi technicznej.

Obecne możliwości naszych parków samochodowych pozwalają przypuszczać, że zagadnienie technicznej obsługi samochodów mogłoby być rozwiązane pomyślnie, gdyż posiadamy odpowiednio wyszkolone kadry kierowców i mechaników, jak też techników i inżynierów.

Doświadczenia pracy przodowników (kierowców stachanowców) i przodujących parków samochodowych w ZSRR wykazują w całej rozciągłości doniosłość zagadnienia technicznej obsługi. W parkach tych współczynnik gotowości pojazdów mechanicznych jest wysoki, przy jednoczesnym zmniejszeniu przestojów powodowanych ustawkami technicznymi.

Na podstawie doświadczeń z praktyki sowieckich parków samochodowych wynika, że pełne wykorzystanie środków finansowych na obsługę techniczną nie tylko nie zwiększa ogólnego kosztu eksploatacji samochodów, lecz przeciwnie, jest jedną z zasadniczych przyczyn uzyskania oszczędności i zmniejszenia wydatków na naprawy i remonty.

Należy stwierdzić, że ogólna sytuacja odnośnie technicznej obsługi jest u nas wysoce niezadawalająca. Większość samochodów w ogóle nie jest objęta planem obsługi technicznej, a pozostała część taboru obsługiwana jest w najlepszym wypadku sposobem gospodarczym, pozostawiającym wiele do życzenia. W szeregu instytucji i przedsiębiorstw istnieją niedociągnięcia w dziedzinie organizacji technicznej obsługi samochodów. Przyczyn tego należy szukać w tym, że duży procent kierownictwa technicznego nie dba o należyta kontrolę i odpowiednie zorganizowanie obsługi technicznej taboru, nie przestrzega pełnego wykonywania planów przeglądów i konserwacji. Jasne zaś jest, że bez należytego zorganizowanej obsługi technicznej nie może być mowy o normalnej pracy transportu.

Podstawowymi zadaniami dla usprawnienia pracy taboru są:

- 1) racjonalne zorganizowanie obsługi samochodów;
- 2) prawidłowa organizacja i należyte wyposażenie techniczne w stacjach obsługi (placówki terenowe);
- 3) dobranie wykwalifikowanego personelu;
- 4) ścisłe przestrzeganie przepisów obsługi technicznej.

Ministerstwo Komunikacji ZSRR zatwierdziło nową instrukcję w obsłudze technicznej samochodów. Pierwsza instrukcja z roku 1947 wymagała zmian, podyktowanych przez doświadczenia pracy przodujących parków i kierowców „stotysięczników“.

W przepisach tych zwiększono zakres prac obsługi codziennej samochodów, co pozwala zmniejszyć czas napraw bieżących i zmniejszyć przestoje z powodu braków technicznych. W codziennym przeglądzie technicznym przekontrolowano nie tylko wykonanie czynności: mycia, oczyszczenia i suszenia, ale i koniecznych czynności kontrolnych.

W organizacji technicznej obsługi należy położyć duży nacisk na szerokie użytkowanie doświadczeń kierowców racjonalizatorów, którzy, dzięki wysokiej jakości obsługi swoich samochodów, osiągają wysokie przebiegi międzyremontowe.

*) Opracowano na podstawie artykułu wstępnego pisma radz.ckiego „Awtomobil“ nr 10 z r. 1949.

CO CZYTAĆ

Przegląd książek i prasy transportowej

Należy stwierdzić z przyjemnością, że nasz rynek wydawniczy na odcinku interesującym transportowców ożywił się nieco podczas ostatnich kilku miesięcy. Awizowaliśmy już w „Transport i Spedycja” ukazanie się kilku nowych fachowych opracowań, między innymi z zakresu transportu kolejowego 2-ch książek Wydawnictw Komunikacyjnych, a to:

„**PODRĘCZNIK DO NAUKI PRZEPISÓW O ODPRAWIE I PRZEWOZIE PRZESYLEK TOWAROWYCH**” — Władysław Gay i dr Teofil Bissaga,

„**ROSZCZENIA PRZY PRZEWOZIE TOWARÓW KOLEJĄ**” — mgr. Zbigniew Mika.

Powinien też transportowców zainteresować zbiór ustaw i przepisów prawnych z zakresu żegluga śródlądowej, opracowany przez Grzegorzewskiego p. t. „**ŻEGLUGA ŚRÓDLĄDOWA I SPŁAW**”. Dalej tłumaczona z angielskiego na polecenie „Varimexu” książka J. Leeminga p. t. „**Nowoczesne opakowania transportowe**” (tom I). Do wydawnictw sprzed kilku miesięcy należy książka J. Kunerta p. t. „**TRANSAKCJE W HANDLU MORSKIM**”, ciekawa również dla wszystkich transportowców, pracujących w handlu zagranicznym.

Wspomniane ożywienie rynku nie może nas jednak jeszcze całkowicie zadowolić, a to z dwóch przede wszystkim względów. Po pierwsze dlatego, że ilość pozycji wydawniczych z zakresu gospodarki transportowej i obrotu towarowego, szczególnie, jeśli chodzi o opracowania uwzględniające nowe, zmienione warunki naszej gospodarki — jest wciąż jeszcze zaskakująco niewielka. Po drugie dlatego, że te nowe warunki wymagają przedstawienia się zarówno w sposobie myślenia, jak i w sposobie pracy u tych wszystkich, którzy swego transportowego, spedycyjnego, czy handlowego zawodu nauczyli się w warunkach gospodarki kapitalistycznej. Poza tym istnieje paląca konieczność przysięcia z pomocą przez zaopatrzenie ich w fachową, dobrą literaturę tym wszystkim, którzy dopiero teraz uczą się zawodu transportowca, albo którzy swoje wiadomości chcieliby uzupełnić i pogłębić. Z tych względów należałoby apelować do wszystkich, którzy posiadają dostateczny zapas wiedzy fachowej i wystarczające przygotowanie praktyczne, aby zechcieli dzielić się swoją wiedzą i swoim doświadczeniem z młodymi, czy mniej przygotowanymi, właśnie — drogą opracowywania i wydawania fachowych książek i podręczników.

Warunki dla tego rodzaju akcji wydawniczej zostały stworzone. Mianowicie przy pomocy zainteresowanych ministerstw Państwowa Komisja Planowania Gospodarczego opracowuje plany wydawnicze, w których znajduje się dużo pustych, niewypełnionych pozycji, oczekujących na autorów. Nic łatwiejszego, jak normalną drogą przez swoją macierzystą instytucję i swoje ministerstwo zgłosić zamiar opracowania danego tematu, uzyskać akceptację wstępną, wyostrzyć pióro i... napisać książkę. Oczywiście o jej wydaniu będzie decydować jej wartość, ale — czemu nie pokusić się? W najgorszym przypadku, o ile nawet książka nie zostanie zakwalifikowana do wydania, autor przy jej opracowywaniu pogłębi i uporządkuje swoje wiadomości, co mu niewątpliwie na dobre wyjdzie i stworzy bazę wyjściową pod następne, już bardziej udane opracowanie.

Z pewną, choć wydaje się, niewystarczającą pomocą przychodzą naszym transportowcom fachowe wydawnictwa radzieckie, z których kilka ukazało się w ostatnich miesiącach na naszym rynku.

Są to m. in.:

„**EKSPLLOATACJA AWTOBILNOWO TRANSPORTA**” — P. W. Kaniowski,

„**PLANIROWANIE I UCZOT AWT. TRANSPORTA**” — Bronszejn i Budrin,

„**EKSPLLOATACJA AWTOBILNOWO TRANSPORTA**” — Kramarienko i Afanasiew,

„**PLANIROWANIE NA ŻELEZNO-DOROŻNOM TRANSPORTIE**” — Bieliukow, Dmitrijew, Rajclert, Umblija, Czudow.

Niektóre z tych wydawnictw, jak wieść głosi, są już przetłumaczone, inne są tłumaczone. O ile nawet nie dojdzie do wydania przynajmniej niektórych z tych książek drukiem, to i tak ich oddziaływanie będzie znaczne, gdyż znajdują się one w czytaniu wśród osób, mających wpływ na kształtowanie się kierunków rozwojowych i metod pracy naszego transportu. Trzeba żałować, że sprowadzona ze Związku Radzieckiego ilość książek nie jest dostateczna; są one rozchwytywane do prywatnych księgozbiorów, a przez to trudno dostępne nawet dla tych wszystkich, którzy mogliby czytać je w oryginale. Należy sądzić, że i pod tym względem sytuacja zmieni się na lepsze.

Dużo lepiej przedstawia się sytuacja na naszym rynku, jeśli chodzi o radzieckie fachowe periodyki, o które znacznie łatwiej. Z najbardziej popularnych, mniej więcej regularnie, choć z opóźnieniem zaopatrujących nasz rynek, należy na odcinku gospodarki transportowej wymienić:

„**WOPROSY EKONOMIKI**” — które zawierają bogaty materiał, aktualny, omawiając sprawy polityczno i ogólnogospodarcze i osiągnięcia w dziedzinie przemysłu, handlu, a nie rzadko i transportu.

„**AWTOBIL**” — miesięcznik techniczno-naukowy, składający się z części artykułowej, działu eksploatacji transportu samochodowego i działu technicznego, omawiającego przede wszystkim remonty, warsztaty i urządzenia garażowe. Część ogólna poświęcona jest zwykle racjonalizatorstwu i ruchowi kierowców statystycznym.

Techników motoryzacyjnych będzie niewątpliwie interesować „**AWTOBILNAJA PROMYSZLENNOST**”, organ Ministerstwa Przemysłu Samochodowego i Traktorowego ZSRR.

„**RIECZNOJ TRANSPORT**” — publikuje artykuły, dotyczące budowy statków rzecznych, organizacji przewozów wodnych i racjonalizacji operacji załadunkowych.

„**ŻELEZNO-DOROŻNYJ TRANSPORT**”, organ Ministerstwa Dróg Komunikacyjnych ZSRR, miesięcznik techniczno-ekonomiczny oświeśla wszechstronnie zagadnienia eksploatacji i produkcji kolejowej.

Wszystkie wymienione czasopisma radzieckie można zakupić w czytelni Klubu Międzynarodowej Prasy i Książki — Warszawa, Bagatela 14.

W ostatnich numerach wymienionych wyżej czasopism ukazały się następujące artykuły, do zapoznania się z którymi szczególnie zachęcamy naszych czytelników:

„**WOPROSY EKONOMIKI** nr 11 — „Gigant przemysłu radzieckiego” — W. Benidze,

„**AWTOBIL** nr 10 — „ZIS — 150” i „Furgonki Moskiewskie”.

„**AWTOBIL** nr 11 — „Nowe warunki obsługi technicznej i remontu samochodów” — P. Ziemkow.

„**AWTOBILNAJA PROMYSZLENNOST** nr 11 — Przegląd wszystkich typów samochodów produkowanych dotychczas w ZSRR.

Omówieniu czasopism transportowych i spedycyjnych zachodnio-europejskich, ukazujących się na naszym rynku, poświęcimy miejsce w jednym z najbliższych numerów naszego miesięcznika. Obecnie wspomnieć należy o dość znanym na naszym terenie wiedeńskim periodyku „Verkehr“, oraz o szwajcarskim „Transport“.

Nasza fachowa prasa krajowa charakteryzuje się w niektórych pozycjach tym, że nie zawsze regularnie wychodzi (np. Gospodarka Wodna), przez co traci stały, tak potrzebny kontakt z czytelnikiem, albo obliczona jest na może zbyt szczupłe grono odbiorców (jak „Gospodarka Morska“), przez co znów wychodzi zbyt rzadko, nie może mieć dostatecznie wielkiego nakładu, dostatecznej ilości stałych czytelników — w wyniku ma zbyt mały zasięg. Nie można, oczywiście, kwestionować ceowości wydawania periodyków o bardzo wąskiej, a wysoko postawionej specjalizacji, ale — może byłoby warto pokusić się o jakieś inne, bardziej racjonalne rozwiązania, w których uczynilibyśmy zadość zarówno potrzebom popularyzacji ważnych problemów naszej gospodarki, jak i potrzebom nielicznych grup specjalistów.

Korzystnie na tle ogólnej sytuacji wygląda zespół czasopism „Wydawnictw Komunikacyjnych“, a to „PRZEGŁĄD KOMUNIKACYJNY“, „MOTORYZACJA“, „PRZEGŁĄD KOLEJOWY“ i „DROGOWNICTWO“.

Wszystkie one wychodzą regularnie, posiadają dobrą oprawę graficzną i ciekawą treść, obliczoną wprawdzie również na specjalistów, ale podawaną dydaktycznie, tak, że i „amatorzy“ mogą w ele się nauczyć, studiując uważnie poszczególne artykuły.

Rezygnując z braku miejsca z bliższego omawiania treści poszczególnych artykułów, na które chcielibyśmy zwrócić uwagę naszych Czytelników, pozwolimy sobie przynajmniej wyliczyć je, a mianowicie:

„MOTORYZACJA“ nr 12 — grudzień 1949 r.:

W. Rychter — „O naukę ruchu drogowego“ (art. dysk.)

J. Zarzecki — „Nadmierna szybkość i jej skutki“.

A. Bujak — „Niepożądane hałasy w samochodzie“.

„PRZEGŁĄD KOMUNIKACYJNY“ nr 11 — listopad 1949 r.:

Inż. T. Sokołowski — „Racjonalne wykorzystanie inwestycji na utrzymanie taboru samochodowego“.

ppłk. póż. K. Kosewski — „Problem obrony przeciwpożarowej w resorcie komunikacji“.

„DROGOWNICTWO“ nr 11 — listopad 1949 r.:

Inż. A. Gajkowicz — „Oslągnięcia radzieckiej techniki budownictwa drogowego“.

Podkreślić warto fakt, że nawet w prasie codziennej, oraz specjalnej branżowej, sprawy transportowe są coraz częściej omawiane. Szczególnie dużo miejsca tym sprawom poświęca „GAZETA HANDLOWA“, poza tym mamy do zanotowania artykuł J. Stankiewicza p. t. „Rola transportu w obrocie rybą“, zamieszczony w listopadowym numerze „GOSPODARKI RYBNEJ“.

Motoryzacyjnym wydawnictwom MON, oraz bliższemu omówieniu ostatnich periodyków z zakresu gospodarki morskiej poświęcimy miejsce w jednym z najbliższych numerów „Transport i Spedycja“.

(Zet-zet)

DROBNE WIADOMOŚCI

JAK KOLEJARZE POLSCY UCZCIŁI 70-LECIE URODZIN JÓZEFA STALINA

(o) Świat pracy w Polsce, przygotowując się do uczczenia 70 rocznicy urodzin Wielkiego Wodza Rewolucji, obrońcy pokoju Generalissimusa Stalina, podjął szereg zobowiązań w zakresie podniesienia wydajności pracy i norm produkcji. Do Moskwy wysłano z Polski cały pociąg darów, wykonanych własnymi rękami robotników, chłopów, kobiet, dzieci i młodzieży ze wszystkich zakątków kraju.

Wśród ofiarodawców nie zabrakło też kolejarzy polskich: liczne warsztaty, parowozownie i inne jednostki służbowe wykonały precyzyjne modele wagonów, parowozów, stacji i urządzeń kolejowych, narzędzi itp. jako dar dla Wielkiego Przyjaciela Polski, oraz podjęły dodatkowe zobowiązania produkcyjne i oszczędnościowe.

Fabryki taboru kolejowego również przygotowały dary; m. in. Zakłady Przemysłu Metalowego im. Józefa Stalina (dawn. fabryka „H. Cegielski“) wyprodukowały w darze dla swego wielkiego Patrona nowy parowóz, który zawiózł do Moskwy pociąg z darami świata pracy z całej Polski.

WZMOŻENIE RUCHU RACJONALIZATORSTWA W RESORCIE MORSKIM

(SI) W związku z ogólnokrajową akcją wzmoczenia ruchu wynalazczości pracowniczey i racjonalizatorstwa, Ministerstwo Żegluga wydało apel do rad zakładowych wszystkich podlegających mu instytucji i przedsiębiorstw, aby, po zapoznaniu się z treścią zarządzenia przewodniczącego Państwowej Komisji Planowania Gospodarczego oraz regulaminu Klubu Techniki i Racjonalizacji, przyczyniły się do samorządnego powstania takiego Klubu na własnym terenie pracy, w oparciu o regulamin zatwierdzony przez Centralną Radę Związków Zawodowych. Po założeniu Klubu, rada zakładowa winna wystąpić do dyrekcji zakładu pracy o poparcie finansowe niezbędne dla prowadzenia prac Klubu.

Kluby Techniki i Racjonalizacji powstały dotychczas w resorcie morskim przy Urzędach Morskich w Gdańsku i Szczecinie, Zjednoczonych Stocznich Polskich (Stocznia Północna w Gdańsku i Stocznia Gdynska) i Robotniczym Przedsiębiorstwie Przeładunkowym „Portoro“. Odkryto się już także zebranie organizacyjne wspólnego Klubu Techniki i Racjonalizacji dla przedsiębiorstw i instytucji rybackich. W innych przedsiębiorstwach działają komisje usprawnień, lub sekcje przy Komitetach Współawodnictwa Pracy, które w najbliższym czasie zostaną przekształcone w Kluby Techniki i Racjonalizacji.

Organizacja i sprawozdawczość w zakresie ruchu usprawnieniowo-racjonalizatorskiego w resorcie morskim, zostały scentralizowane w Ministerstwie Żegluga przez utworzenie odrębnej komórki organizacyjnej w Wydziale Postępu Technicznego, wchodzącym w skład Biura Inwestycyjno-Technicznego.

ZASŁUŻENI MARYNARZE UZYSKALI MOŻNOŚĆ AWANSU

Polska Marynarka Handlowa, powiększająca się stale o nowe jednostki, potrzebuje nowych kadr oficerskich. Rozumiejąc potrzebę przygotowania tych kadr Zarząd Związku Transportowców, Oddział Marynarzy i Dyrekcja GAL-u, podjęły akcję szkoleniową wśród marynarzy.

Akcja szkoleniowa obejmuje dwa etapy: pierwszy, przygotowawczy, trwa cztery tygodnie, drugi zaś, obejmujący dwadzieścia tygodni nauki kończy się egzaminem przed Państwową Komisją Egzaminacyjną. Ukończenie takiego kursu daje marynarzom prawo do stopnia oficerskiego, a mianowicie: porucznika żegluga przybrzeżnej lub mechanika V klasy.

W ramach współzawodnictwa w nauce marynarze mają możliwość podniesienia swych kwalifikacji zawodowych jeszcze o jeden stopień: mogą uczęszczać na dodatkowy skrócony kurs, dający nawigatorom stopień oficera żegluga małej, a mechanikom — oficera-mechanika IV stopnia.

Kandydaci na kursy szkoleniowe wybierani są spośród zasłużonych marynarzy, a wyboru dokonuje komisja, złożona z przedstawicieli ZZT Oddział Marynarzy, Wydziału Załogowego GAL-u i organizacji partyjnej PMH. Każdy kandydat składa egzamin wstępny z matematyki i języka polskiego z zakresu 7 klas szkoły podstawowej. Kursy: nawigacyjny i mechaniczny, z których na pierwszy uczęszcza 31 marynarzy, a na drugi 25 — zakończą się na początku 1950 r.

Będzie to pierwszy turnus szkoleniowy, dzięki któremu Polska Ludowa daje zasłużonym marynarzom możliwość awansu społecznego.

(Tr. Ludu)

WĘGIERSCY KOLEJARZE W WARSZAWIE

(o) W Warszawie bawili niedawno trzech przedstawicieli komunikacji węgierskiej w osobach: inż. Rudolfa Oczwara z Ministerstwa Komunikacji w Budapeszcie, dyr. Juliana Gesslera, dyrektora Państwowego Przedsiębiorstwa Budowlanego (odpowiednik naszego PPRK) oraz jednego z czołowych przodowników pracy Sznadora Bekesza.

Węgierscy kolejarze zwiedzili Warszawę, Kraków, Zakopane, Poznań, Szczecin, Gdynię, Gdańsk, Wrocław i Kałowice, interesując się postęпами odbudowy w Polsce, zwłaszcza na odcinku komunikacji: dróg kolejowych, mostów, portów i dworców kolejowych.

Goście węgierscy interesowali się również osiągnięciami kolejowej akcji socjalnej (opieka lekarska, opieka nad małą i dzieckiem, wczasy), akcji kulturalno-oświatowej.

ROBOTNICZY DYREKTORAMI W PSS We WROCŁAWIU

Na dyrektora działu produkcji powszechnej Spółdzielni Spożywców we Wrocławiu został ostatnio wysunięty tów. Tadeusz Puderewski, zatrudniony w tej instytucji dotychczas jako szofer w dziale transportu.

Tów. Puderewski odznacza się wybitnymi zdolnościami organizacyjnymi. Na stanowisku dyrektora produkcji cieszy się dużą popularnością wśród załogi pracowników i wykazuje dużą inicjatywę.

Zastępca kierownika wydziału transportu we wrocławskiej PSS został mianowany również szofer tów. Witkowski, który odznaczył się dużym talentem organizacyjnym i pomysłowością w usprawnieniu pracy.

(Tr. Ludu)

Z WYDAWNICTW KOMUNIKACYJNYCH

(o) W ramach „Biblioteczki przodowników i racjonalizatorów w komunikacji“, zatwierdzonej przez Główny Komitet Współzawodnictwa Pracy przy Zarządzie Głównym ZZK, ukazała się kolejno druga książeczka — pióra racjonalizatora z Dyrekcji Wrocławskiej ob. Zawodniaka.

Ob. Zawodniak, tokarz z parowozowni, mimo młodego wieku — liczy bowiem zaledwie 29 lat — wyprzedza w swej pracy starszych, doświadczonych rzemieślników. W I półroczu 1949 roku wyrabiał przeciętnie 185% normy. Ob. Zawodniak ciągle się doskonali, studiując fachowe pisma z dziedziny kolejnictwa, techniki i mechaniki, analizuje szczegółowe opisy wynalazków i pomysłów racjonalizatorskich, by wyciągnąć z nich praktyczne wnioski dla własnej pracy.

Sam jest autorem kilku pomysłów racjonalizatorskich; m. in. opracował własny system toczenia zespołów do skrzyń ogniowych. Jako wybitny przodownik i racjonalizator pracy otrzymał kilkakrotnie nagrody pieniężne i został odznaczony orderem „Sztandar Pracy“ II klasy.

KONFERENCJA W SPRAWIE ROZKŁADU JAZDY POCIĄGÓW TOWAROWYCH

(o) W Poznaniu obradowała w końcu grudnia 1949 r. ogólnopolska konferencja w sprawie rozkładu jazdy dla pociągów towarowych na rok 1950/51. W obradach uczestniczyło ponad 200 fachowców z całej Polski z dy-

rektorem Generalnej Dyrekcji Kolei Państwowych inż. Gehorsamem na czele.

Na konferencji Dyrekcji Poznańskiej DOKP inż. Stodolski podkreślił, że wobec rozbudowy naszego przemysłu i wstępującej wciąż produkcji zarówno fabryk jak i rolnictwa, przewozy kolejowe również będą nadal z każdym rokiem wzrastały. Dzięki opracowaniu odpowiedniego rozkładu jazdy pociągów towarowych, skróceniu postoju na stacjach węzłowych i rozrządowych oraz zwiększeniu szybkości handlowej, kolejarze polscy będą mogli wypełnić zwiększone zadania, jakie nakłada na PKP 6-letni plan gospodarczy.

POŁĄCZENIA ŻEGLUGOWE Z CHIŃSKĄ REPUBLIKĄ LUDOWĄ

(BICTM) Reprezentowane przez firmę „Baltica“ towarzystwo żeglugowe The East Asiatic Company Ltd. w Kopenhadze wznowiło przyjmowanie ładunków na konosamenty bezpośrednie do Tien-sinu z przeładunkiem w Hong-Kongu. Najbliższym statkiem odchodzącym w tym kierunku jest ms. „Morelia“ — Spodzieiwany w Gdyni w połowie grudnia br.

Mogą być też przesyłane ładunki do Szanghaju za konosamentem bezpośrednim, przy czym będą stosowane znaczne dodatki do stawek frachtowych. Przesyłki te będą przeładowywane w Hong-Kongu. Przypominamy, że port ten jest przepełniony towarem, w ciężar którego idą koszty za składowe.

Można też wysłać towary do portów Amoy, Canton, Foochow, Swatow i Macao z przeładunkiem w Hong-Kongu. We wszystkich wypadkach należy się uprzednio porozumieć z zainteresowaną linią żeglugową celem otrzymania najnowszych informacji.

DODATEK ZIMOWY DO PORTÓW FINLANDII I SZWECJI

Przypominamy, że do stawek liniowych frachtu morskiego obowiązuje w okresie zimowym dodatek:

do portów Finlandii — od 15.X do 31.XII
i od 1.IV do 31.IV — 25% dodatku;
od 1.I do 31.III — 50% dodatku.

20% dodatek zimowy do frachtów morskich do portów Szwecji zachodniej, jak Malmö, Göteborg — według ostatniego oświadczenia GAL-u nie będzie stosowany. To samo dotyczy dodatku zimowego do portów Szwecji wschodniej, m. in. do Sztokholmu oraz do portów Norwegii.

Niemniej zastrzega się, że w razie ostrej zimy i poważnych utrudnień w nawigacji, dodatek zimowy może być wprowadzony w życie.

KOLEJARZE GDAŃSCY KORZYSTAJĄ Z DOŚWIADCZEŃ RADZIECKICH

Na terenie DOKP Gdańsk załoga parowozu w składzie: Krygier, Czyrczyk, Szware, Kramp i Margański — podjęła wzorem maszynistów radzieckich walkę o utrzymanie parowozów w najlepszym stanie technicznym i ciepłym oraz walkę o dokonanie przebiegu do 90.000 km bez mycia kotła i naprawy bieżącej. Ponadto załoga dąży do uzyskania na dobę 500 km przebiegu przy jak największej oszczędności paliwa i smaru.

Po dwu miesiącach pracy specjalnie powołana komisja stwierdziła, że przebieg parowozu na dobę wynosił 570 km, zaś załoga w międzyczasie uzyskała 214 000 zł oszczędności. Obecnie do współzawodnictwa w tej dziedzinie przystępuje dalszych 10 załóg parowozowych.

(Tr. Ludu)

PODWYŻKA KOSZTÓW PRZEŁADUNKOWYCH W GENUI I W BOMBAJU

(M) W końcu roku ubiegłego koszty przeładunkowe w Genui zostały podwyższone w granicach od 10 do 15%.

Koszty przeładunkowe w Bombaju zostały podwyższone o około 25%.

Podwyżka ta dotyczy wszystkich przesyłek, które nadeszły do Bombaju po 1 grudnia ub. roku.

OBSŁUGA PORTU CHITTAGONG PRZEZ LINIE KONFERENCYJNE

(BICTM) Konferencyjne linie żeglugowe, które utrzymują połączenia pomiędzy portami północnego kontynentu, a Indiami, postanowiły rozpocząć wspólną obsługę — połączenia raz na miesiąc — portu Chittagong. Jak wiadomo, urządzenia przeładunkowe w tym porcie zezwalają na ściśle ograniczony przeładunek. Przeznaczone do Chittagong ładunki należy bieżąco zgłaszać odpowiedniej linii. Będą one w kolejności zgłaszania bukowane na statki. Towaru nie należy wysłać do portu bez uprzedniego zgłoszenia do załadunku na któryś z wchodzących w rachubę statków. Ładunki przeznaczone dla rządu pakistańskiego korzystają z prawa pierwszeństwa.

PODWYŻKI TARYF KOLEJOWYCH ANGIELSKICH I BELGIJSKICH

(M) Władze nadzorcze kolei brytyjskich wystąpiły z wnioskiem o podwyższenie taryfy kolejowej o 16,75%. Decyzja zapadnie prawdopodobnie w bieżącym miesiącu.

Taryfy kolejowe belgijskie zostały w miesiącu grudnia podwyższone o 10%. Podwyżka ta jednakże nie objęła specjalnych taryf tranzytowych z portów belgijskich na zachód i południowy-wschód. Podwyżka spowodowana jest poważnym deficytem kolei belgijskich.

PODWYŻKI TARYF MORSKICH

(M) Poważnemu podwyższeniu uległy w końcu ub. roku konferencyjne stawki z portów południowej i centralnej Ameryki do portów europejskich. Podwyżka wynosi przeciętnie ok. 15%. W związku z tym wskazane jest przy zawieraniu nowych umów importowych nie opierać się na poprzednio posiadanym materiale, lecz żądać dokładnych danych odnośnie nowych stawek.

SAMOLOTY RADZIECKIE NA SZLAKACH KOMUNIKACYJNYCH EUROPY

(M) Po doskonałych doświadczeniach odnośnie samolotów radzieckich typu „Iljuszyn“, kursujących dotychczas na trasie Praga — Paryż i Praga — Londyn, samoloty te będą również uruchomione na trasach Praga — Zurich i Praga — Amsterdam.

AKTYWNOŚĆ PORTÓW RUMUŃSKICH

(M) Bardzo poważną aktywność okazują ostatnio porty i koleje rumuńskie. Czynione są daleko idące starania w kierunku uzyskania tranzytu węgierskiego do portów lewantyńskich na drogę zarówno kolejową jak i dunajową, a następnie na port Galac i Konstanca.

W niedalekiej przyszłości należy się liczyć z uruchomieniem w porcie Konstanca wolnej strefy dla strony węgierskiej. Łączy się to również z ewentualnym skierowaniem na czas zamrznięcia Dunaju węgierskich statków dunajowych z Konstancy do Lewantu. Niewątpliwie posunięcia te będą miały swój poważny wpływ na ukształtowanie się ruchu lewantyńskiego z Węgier, dotychczas prowadzonego przez

porty Adriatyckie. Posunięcia te powinniśmy obserwować z poważnym zainteresowaniem, gdyż można się liczyć z tym, iż szereg transakcji pomiędzy nami, a rynkiem lewantyńskim, uzależnionych od jak najniższych kosztów przewozu, może być również w drodze tej zainteresowanych. Dotyczy to specjalnie artykułów ciężkiego przemysłu z naszych południowych polaci kraju.

„GOSPODARKA MORSKA“ (kwartalnik)

(BICTM) Chcielibyśmy zwrócić uwagę na wychodzący staraniem Instytutu Bałtyckiego, Gdańsk, ul. Elżbietańska 3, kwartalnik pt. „Gospodarka Morska“.

Zdajemy sobie sprawę jak ważne jest utrwalenie i rozprzestrzenianie wyników prac i doświadczeń naukowych nad zagadnieniami z dziedziny gospodarki morskiej przy równoczesnym włączaniu celów i metod gospodarki socjalistycznej. Ten cel spełnia w „Gospodarce Morskiej“ pierwszy dział każdego numeru, nazwany przez wydawców „artykułami“. Zajmują one około 1/4 120—130-stronicowego numeru.

Następnym działem są „materiały“ — są to opracowania na tematy aktualne, prace informacyjne, źródłowe, podające szczegółowo materiały (stąd ich nazwa) propozycje innowacji itp. Tematami tych prac, zresztą jak i opracowań wszystkich innych działów „Gospodarki Morskiej“, są wszelkie problemy żeglugi, portów i handlu zagranicznego, jako podstawy pracy portów i żeglugi, ich powiązań i planowania.

W dziale dalszym pt. „Problematyka morska w prasie krajowej“ podaje się, bez żadnych komentarzy i bez wyrażania stanowiska redakcji, w skrócie treść artykułów na tematy morskie, zamieszczanych w całej prasie polskiej. W ten sposób zwraca się czytelnikowi uwagę na rozsięgnięte po różnych dziennikach i czasopismach wypowiedzi na pewne tematy, stanowiące nieraz cenny materiał źródłowy lub dyskusyjny.

Recenzje i omówienia książek polskich i zagranicznych oraz bogaty i wartościowy „dodatek statystyczny“ o pracy portów, handlu zagranicznym, połowach, przewozach i finansach tak krajowych jak i państw obcych zamykają „Gospodarkę Morską“.

Odpowiedzi Redakcji

Inż. J. Hcłowiński (Sopot). W sprawie książki dr. T. Securiusa porozumiewaliśmy się z Min. Żeglugi. Nie możemy zamieścić. Prosimy nie zapominać o nas.

Inż. Z. Dunin-Marcinkiewicz (Warszawa). Fachowcy opiniują koncepcję dzierżawy wagonów negatywnie. Nie zamieścimy. Oczekujemy dalszych opracowań.

A. Unger (Kraków). Interesują nas artykuły ekonomiczno-eksploatacyjne w zakresie transportu. Przesłany artykuł typowo techniczny nie odpowiada charakterowi naszego pisma, dlatego też nie zamieścimy.

J. Stolarski (Gliwice). Koncepcja słuszna. Sprawa jednak przestaje być aktualną w związku z nowymi rozporządzeniami (uchwała KERM z dnia 29.XI.1949 r. — opublikowana w niniejszym numerze).

W. Todt (Bytom) Nie podzielamy stanowiska Obywatela. Nie opublikujemy.

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 150. Prenumerata półroczna zł 900. Prenumerata roczna zł 1800.

Skład przyjęto dn. 15-XII-49. Druk ukończono dn. 15-I-50. Nakład 6.500 egz. na papierze druk. sat.kl.VII,70gr: Zakł. Graf. RSW „Prasa“ Aleje Jerozolimskie 125. Zam. 2954—21.XII. B—97057.

Pozaeuropejskie połączenie GAL



Linia	TRASA	Częstotliwość rejsów
1	Gdynia — Kopenhaga — Southampton — Nowy Jork i vice versa	raz w miesiącu
2	Neapol — Genua — Cannes — Gibraltar — Nowy Jork i vice versa	raz w miesiącu
12	Gdynia — Antwerpia — Rio de Janeiro — Santos — Buenos Aires — Montevideo — Santos — Gdynia	raz w miesiącu
14	Gdynia — Antwerpia — Neapol — Port Said — Suez — Djibouti — Aden — Karachi — Bombaj — Kalkuta — Bombaj — Aden — Suez — Port Said — Neapol — Antwerpia — Hamburg — Gdynia	raz na 2 miesiące

Pierwsza i druga linia jest obsługiwana przez statki pasażerskie — trasa Gdynia — Nowy Jork przez m/s BATORY, trasa Neapol — Nowy Jork przez m/s SOBIESKI.

Linia 12, utrzymująca połączenie z Gdyni do Ameryki Południowej obsługiwana jest przez kilka statków towarowo - pasażerskich, jak s/s KOŚCIUSZKO, s/s PUŁASKI, m/s WARYŃSKI, m/s WARTA.

Linia 14 do Indii i Pakistanu obsługiwana jest przez 2 statki towarowo - pasażerskie m/s GENERAŁ WALTER i s/s KILIŃSKI.

Od stycznia 1950 r. „Transport i Spedycja” ukazywać się będzie w powiększonej objętości, w związku z tym cena egzemplarza wynosi zł 150.— prenumerata za pół roku zł 900.—.

POLSKIE WYDAWNICTWA GOSPODARCZE

wydają stale aktualny zbiór wszystkich przepisów prawnych i obowiązujących rozporządzeń pt.

» USTAWODAWSTWO GOSPODARCZE - TEKSTY «

Już są w sprzedaży pierwsze dwa tomy p.t.

„PRZEPISY O CENACH” — cena 1 egz. 700 zł

„DOSTAWY I RECEPTY” — cena 1 egz. 500 zł

Wydawnictwo oparte jest na systemie luźnych kartek, spiętych kołoszytem. W miarę ukazywania się nowych przepisów dosyłane będą nabywcom karty uzupełniające, tworząc stale aktualny zbiór przepisów prawnych danej dziedziny

Wkrótce ukażą się dalsze tomy „REGLAMENTACJA TOWAROWA”, „WYWŁASZCZENIA”

Zamówienia należy kierować:
Polskie Wydawnictwa Gospodarcze P. P. W.
Warszawa, ul. Hoża 35 Telefon 806-28

Ważne dla finansistów i buchalterów!

NAKŁADEM

**Polskich
Wydawnictw
Gospodarczych**

UKAZAŁ SIĘ

JEDNOLITY PLAN KONT

DLA PRZEDSIĘBIORSTW HANDLOWYCH

Zamówienia przyjmuje wydawca:

P.P.W. Polskie Wydawnictwa Gospodarcze

Warszawa, Hoża 35, tel. 874-10

Łódź, 22 lipca 7, tel. 114-79

Katowice, 3 Maja 23, tel. 317-71

Cena 1 egzemplarza zł 150

JUŻ JEST W SPRZEDAŻY

„KOMENTARZ DO JEDNOLITEGO PLANU KONT DLA PRZEDSIĘBIORSTW PRZEMYSŁOWYCH”

jako tom I Biblioteki Biura Organizacji Rachunkowości

KOMENTARZ zawiera szczegółowe opracowanie nowych zagadnień księgowości w formie dokładnych opisów, schematów kont, wykresów i tabel

KOMENTARZ jest niezbędną książką dla każdego finansisty i księgowego zatrudnionego w przemyśle

CENA EGZEMPLARZA 1.200,— zł

ZAMÓWIENIA PRZYJMUJE WYDAWCA:

P. P. W. POLSKIE WYDAWNICTWA GOSPODARCZE

Warszawa, Hoża 35, tel. 874-10, Łódź, 22 Lipca 7,
tel. 114-79, Katowice, 3 Maja 23, tel. 317-71

JUŻ JEST W SPRZEDAŻY

Cena egz. zł. 150