

MIESIĘCZNIK POŚWIĘCONY
EKONOMICE TRANSPORTU

Transport i Spedycja



T R E Ś Ć N U M E R U

H. MINC — Transport i komunikacja w Planie 6-letnim	273
PARYSKAJA Z. N., TOŁSTOJ A. N., MOC A. B. — Rodzaje nieracjonalnych przewozów kolejowych (Cz. I)	274
T. BISSAGA — Konwencja Warszawska	278
A. DOBIECKI — Tymczasowa samochodowa taryfa towarowa	280
FR. MAKULEC — Nowa taryfa towarowa PKP	282
ST. MASZTAKOWSKI — O dyscyplinę w zakupach sprzętu motoryzacyjnego za granicą	284
J. BRONISŁAWSKI — Kryzys Żeglugowy w USA	285
T. WINIARSKI — Najważniejsze obowiązki ubezpieczonego w postępowaniu awaryjnym	287
Z. MARIĄŃSKI — Odpowiedzialność czarterującego na czas jako przewoźnika	289
J. KUNERT — Waga i miara ładunku oraz fracht morski	292

DZIAŁ INFORMACYJNY

J. GRZEGDAŁA — Wykorzystanie załadunku statycznego wagonu kolejowego	293
J. CIEPLAK — O regulaminie współzawodnictwa pracy w transporcie konnym	294
K. K. — Uchwała KERM w sprawie zwrotu opakowań	295
K. K. — Instrukcja Przewodniczącego PKPG	295
K. K. — Zmiana rozporządzenia o odprawie celnej środków przewozowych .	296
K. K. — Taryfy i zarządzenia MK	297
INFORMACJE MOTOZBYTU	297
INFORMACJE SZKOLENIOWE	299

KRONIKA

Kronika Resortu Komunikacji	301
Jak pracują nasi transportowcy	302
DROBNE WIADOMOŚCI	303

CO CZYTAĆ

J. N. Omówienie wydawnictw transportowych	304
---	-----

POZNAJ GOSPODARKE MORSKĄ (7)

Zdjęcie na okładce przedstawia wagon restauracyjny polskiej produkcji.



H. MINC

Przewodniczący P. K. P. G.

Transport i komunikacja w Planie 6-letnim

(z przemówienia na V Plenum KC PZPR w dni: 15.VII.1950 r.)



Zadaniem transportu i komunikacji w Planie 6-letnim jest sprostać tym wielkim obowiązkom, które wypływają z poważnego wzrostu sił wytwórczych w okresie sześćciolecia. Transport i komunikacja musi sprostać zadaniom, wynikającym ze wzrostu produkcji przemysłowej i rolniej, z wielkiego rozwoju budownictwa, z konieczności szerokiego powiązania komunikacyjnego dawnych i nowych ośrodków przemysłowych oraz rozszerzenia powiązań komunikacyjnych między miastem, a wsią, z przewidywanego wzrostu tranzytu. Transport i komunikacja musi sprostać wreszcie zadaniom, wynikającym, w zakresie przewozów towarów i osób, w związku z przewidywanym wzrostem stopy życiowej mas pracujących.

W związku z rozwojem życia gospodarczego przewozy towarowe wszystkimi środkami transportu wzrosną w r. 1955 w stosunku do r. 1949 o 117 proc., przewozy zaś osobowe o 104 proc.

Jakie są główne linie rozwoju transportu i komunikacji w Planie 6-letnim?

1 Przewóz towarów na kolejach normalnotorowych wzrośnie w r. 1955 o 74 proc. w stosunku do r. 1949. W przeliczeniu na głowę ludności, przewiezione zostaną na kolejach normalnotorowych 8,5 ton towarów wobec 2,17 ton w 1938 r. Zwiększenie więc przewozu towarów na kolei jest w stosunku do r. 1938 niemal czterokrotne.

Przewozy osób na kolejach normalnotorowych wzrosną o 90,5 proc. Dla zapewnienia zwiększonych przewozów towarowych i osobowych transport kolejowy zostanie usprawniony przez przebudowę węzłów, wzmożenie przelotności na głównych magistralach oraz budowę nowych linii. Zostaną wybudowane nowe linie kolejowe o łącznej długości 704 km. Zostanie zelektryfikowany ruch osobowy w obrębie węzła warszawskiego, gdańsko-gdynińskiego oraz częściowo katowickiego. Zostanie zelektryfikowanych 541 km linii kolejowych.

2 Wydatnie zwiększy się przewóz publicznym transportem samochodowym towarów i osób. Publiczne samochodowe przewozy towarowe, skoncentrowane w jednym przedsiębiorstwie, wzrosną w sześćcioleciu jedenastokrotnie, co stanowi bardzo wysoki przeciętny roczny przyrost, a mianowicie 50 proc. Udział publicznego transportu samochodowego w przewozie towarów wzrośnie z 4 proc. w r. 1949 do 22 proc. w r. 1955, a udział w przewozie osób wzrośnie z 8 proc. do 15 proc. Ilość autobusów PKS wzrośnie do 2.377, a samochodów ciężarowych do 11.200. Jednocześnie ogólna liczba samochodów ciężarowych w kraju wzrośnie o przeszło 100 proc. W związku z tym zostanie rozbudowana sieć obsługi transportu samochodowego, a remonty samochodów zostaną oparte na zasadzie wymienności zespołów, co zmniejszy czas przestoju pojazdów w czasie remontu.

3 Zostanie wybudowane około 6.100 km dróg o nawierzchni twardej i przebudowane ok. 4.000 km nawierzchni drogowej na typ wyższy.

4 W żegludze śródlądowej przewozy na Odrze i Wiśle wzrosną o 104 proc. W okresie Planu zostanie podjęty i przeprowadzony pierwszy etap budowy wielkiej drogi wodnej łączącej Bug z Odrą. Ta wielka droga wodna, Wschód — Zachód, będzie miała olbrzymie znaczenie dla wewnątrz-krajowych przewozów oraz dla przewozów tranzytowych. Umożliwi ona przewóz drogą wodną rudy krzyworskiej dla hut polskich oraz węgla polskiego do ZSRR. Częścią składową budowy tej wielkiej drogi wodnej będzie kanalizacja Bugu na odcinku od Brześcia do Modlina. Zostaną w tym celu zbudowane cztery główne stopnie oraz przeprowadzone roboty regulacyjne. Na całej długości wielkiej drogi wodnej Wschód-Zachód, w pierwszym etapie budowy tej drogi, obejmującym okres Planu 6-letniego, zostanie zapewniona żeglowność dla barek o pojemności 250 ton. W następnych etapach podjęte zostaną prace, zapewniające uzyskanie żeglowności dla barek o pojemności 1.000 ton.

5 W żegludze morskiej i przybrzeżnej przewóz towarów stanowić będzie 316,7 proc. w stosunku do r. 1949, a przewóz osób 293,2 proc. Zostanie zapewniona zdolność przeładunkowa 32 mil. ton towarów w portach polskich. Ilość jednostek polskiej floty handlowej zostanie powiększona o 186 proc., a jej nośność o 208 proc. w stosunku do r. 1949.

Takie są główne zadania Planu Sześcioletniego w zakresie komunikacji i transportu.

Realizacja tych zadań umożliwi transportowi i komunikacji wypełnienie tych wielkich obowiązków, które przypadną im w związku z potężnym rozwojem sił wytwórczych w okresie sześciolecia.

Wskaźnik wzrostu przemysłu środków transportowych, który wchodzi w skład szeroko pojętego przemysłu budowy maszyn, wynosi 271, przy czym stosunkowo wolniej rośnie przemysł taboru kolejowego, który już w okresie Planu 3-letniego osiągnął względnie wysoki poziom, a główny nacisk położony jest na rozbudowę produkcji samochodów, z tym, że produkcja samochodów ciężarowych trzech i półtonowych osiągnie w r. 1955 — 13.000 szt., samochodów ciężarowych dwu i półtonowych — 12.000 szt. i produkcja samochodów osobowych — 12.000 szt. Poziom produkcji okrętowej będzie w r. 1955 dziewięciokrotnie wyższy niż w r. 1949, przy czym w okresie sześciolecia zostaną wybudowane statki morskie różnego typu o łącznym tonażu 575.000 TDW.

PARYJSKAJA Z. N., TOŁSTOJ A. N., MOC A. B.

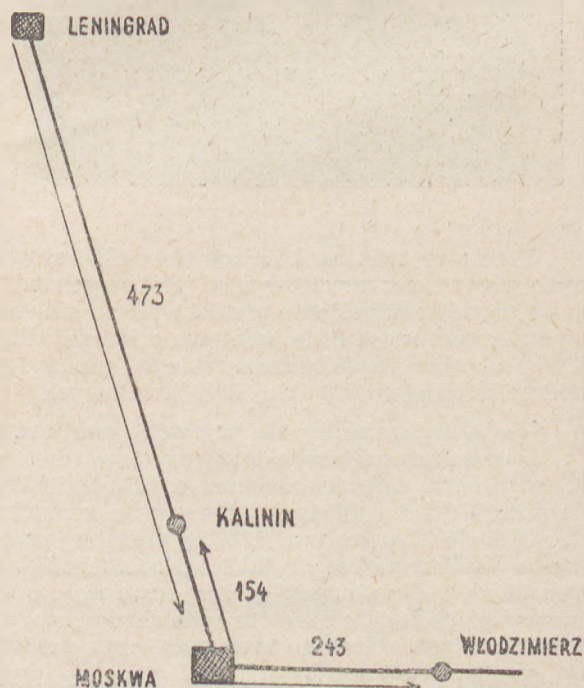
Rodzaje nieracjonalnych przewozów kolejowych (Cz. I)*

Nieracjonalnymi przewozami nazywamy takie, które powodują zbędny przebieg ładunku, bądź też komplikują działanie transportu bez zwiększenia niezbędnej przebiegu ładunków.

Do nieracjonalnych przewozów zalicza się: 1) przewozy przeciwbieżne (wstecznyje), jawne i ukryte; 2) przewozy z nieprawidłowym przecięciem, lub złaniem potoków ładunkowych (mas ładunkowych); 3) zbędnie dalekie przewozy; 4) zbędne przewozy; 5) przewozy łamane (izliszniye ugiowyje wagonopotocki); 6) przewozy niezabezpieczające dostatecznej „marszrutyzacji” ruchu pociągów; 7) przewozy nieprzewidujące prawidłowego wykorzystania różnych rodzajów transportu. W podanej klasyfikacji przewidziane są wszystkie rodzaje nieracjonalnych przewozów, zwiększających przebieg ładunków, a także nieracjonalne przewozy, komplikujące eksploatację transportów, które mogą być usunięte przez nadawców ładunków.

Przewozy przeciwbieżne. Przewozy takie mogą być jawne i ukryte. Jawnymi przewozami przeciwbieżnymi nazywamy przewozy jednorazowych ładunków w kierunkach ku sobie na jednym i tym samym odcinku drogi. Rozpatrzmy przykład jawnie przeciwbieżnych przewozów i ich następstw, spowodowanych przez nieprawidłowe planowanie sprzedaży wyrobów cukierniczych. W planie tym przewidywano zaopatrzenie miasta Kalinina wyrobami cukierniczymi moskiewskich fabryk, a miasta Włodzimierza — wyrobami fabryk leningradzkich. Przypuśćmy dla uproszczenia, iż z Leningradu do Włodzimierza, a z Moskwy do Kalinina

skierowano po jednym wagonie wyrobów cukierniczych jednakowego asortymentu. W tym wypadku powstaje wyraźna przeciwbieżność przewozów na odcinku kolei żelaznej Moskwa — Kalinin, który nazwiemy przeciwbieżnym (spotkaniowym) — (rys. 1).



* Z opracowania pt. „Planowanie Przewozów Towarowych (metody ustalania racjonalnych dróg obrotu towarowego)”. Wyd. z r. 1947. Przedruk z przekładu, wykonanego w Seminarium Ekonomiki Transportu i Komunikacji Akad. Handl. w Poznaniu. Nakład Stud. Spółdz. Wydawniczej, Poznań 1950.

Rys. 1

Przy prawidłowym skierowaniu ładunków, gdy miasto Kalinin będzie zaopatrywane z Leningradu, a miasto Włodzimierz z Moskwy, usunięte zostaną przewozy jawne przeciwbieżne (rys. 2).

W pierwszym przypadku przy skierowaniu ładunków jawnie przeciwbieżnych — praca transportu, wyrażona w wagono-kilometrach, wynosi:

Miejsca załadunku	Punkty przeznaczenia	Ilość wagonów	Odległość	Wagono-kilometry
Leningrad Moskwa	Włodzimierz	1	473 + 154 + 243	870
	Kalinin	1	154	154
	Razem	2		1024

Przy prawidłowym rozdziale ładunków, wykluczającym jawną przeciwbieżność przewozów, ogólna praca

transportu wynosi:

Miejsca załadunku	Punkty przeznaczenia	Ilość wagonów	Odległość	Wagono-kilometry
Leningrad Moskwa	Kalinin	1	473	473
	Włodzimierz	1	243	243
	Razem	2		716

Odliczywszy od pierwszej sumy wagono - kilometrów drugą, otrzymujemy różnicę $1024 - 716 = 308$ wagono-kilometrów.

Nadmierny przebieg (pieroprobe) ładunku w ilości 308 wagono - kilometrów powstał w rezultacie tego, iż w pierwszym przypadku jeden wagon ładunku przeszedł podwójnie odcinek przeciwbieżności, a w drugim wypadku z powodu usunięcia jawnej przeciwbieżności przewozu takiego ładunku nie było.

Nadmierny przebieg przy jawnej przeciwbieżności jednakowej ilości ładunków równa się iloczynowi po-

dwójnej długości odcinka przeciwbieżności, przemnożonemu przez ilość ładunku, dążącego w jednym z kierunków.

Dla przytoczonego przykładu stanowi to:

$$2 \times 154 \times 1 = 308 \text{ wagono-kilometrów.}$$

Weźmiemy drugi przykład, z nierówną ilością ładunków wysłanych w kierunkach przeciwbieżnych.

Przyjmujemy, iż z Leningradu do Włodzimierza skierowano 4 wagony, a z Moskwy do Kalinina 10 wagonów. Przy takim nieprawidłowym skierowaniu ładunków łączny wagono - kilometr wynosi:

Miejsca załadunku	Punkty przeznaczenia	Ilość wagonów	Odległość	Wagono-kilometry
Leningrad Moskwa	Włodzimierz	4	870	3480
	Kalinin	10	154	1540
	Razem	14		5020

Przy wykluczeniu jawnej przeciwbieżności łączny wagono - kilometr wynosi:

Miejsca załadunku	Punkty przeznaczenia	Ilość wagonów	Odległość	Wagono-kilometry
Leningrad Moskwa Moskwa	Kalinin	4	473	1892
	Włodzimierz	4	243	972
	Kalinin	6	154	924
	Razem	14		3788

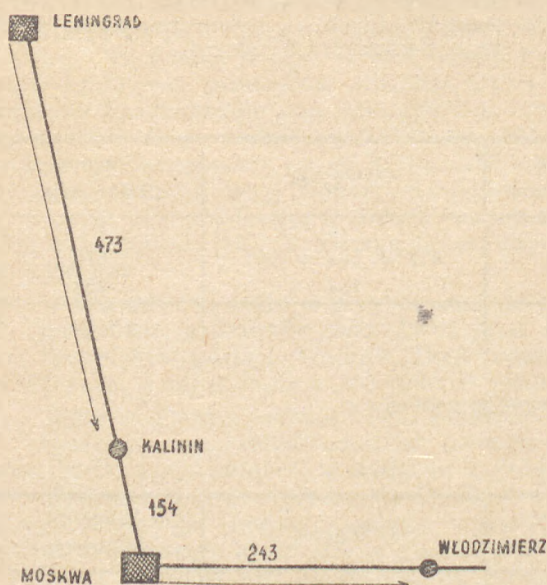
Odjęwszy od pierwszej sumy wagono-kilometrów drugą, otrzymujemy skrócenie przebiegu ładunku o 1232 wagono-kilometry ($5020 - 3788$). Skrócenie ogólnego przebiegu ładunku o 1232 wagono-kilometry uzyskano przez usunięcie podwójnego przebiegu 4 wagonów ładunku na odcinku 154 km. Nadmierny przebieg przy nierównej ilości ładunków, wysłanych w przeciwbieżnych kierunkach, równa się iloczynowi

podwójnej długości odcinka przeciwbieżności, przemnożonemu przez mniejszą ilość ładunku, wysłanego w jednym z kierunków.

W danym wypadku nadmierny przebieg wynosi:

$$2 \times 154 \times 4 = 1232 \text{ wagono-kilometrów.}$$

Przytoczymy jeszcze jeden przykład jawnej przeciwbieżności przewozu, zaszelej w planie przewozu cukru (rys. 3).



Rys. 2.

W planie tym przewidziana była wysyłka 11 wagonów cukru z Karabałtyńskiej wytwórni (Turksib) do Omska przy istnieniu masowych dostaw cukru z ukraińskich cukrowni przez Moskwę, Omsk i Nowosybirsk na Daleki Wschód.

W tym przypadku powstaje jawna przeciwbieżność przewozu cukru na odcinku Ob' — Omsk, równającym się 610 km.

Znając z przykładów poprzednich, czemu równa się nadmierny przebieg ładunków przy jawnej przeciw-

bieżności przewozów, można określić jego wielkość dla danego przykładu:

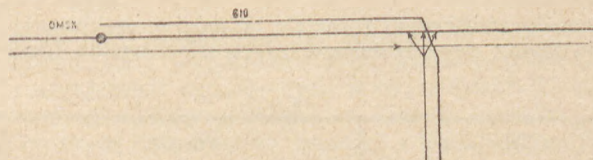
$$2 \times 610 \times 11 = 13.420 \text{ wagono-km.}$$

Ukrytymi przewozami przeciwbieżnymi nazywane są przewozy jednakowych ładunków w przeciwnych kierunkach po różnych odcinkach drogi.

Rozpatrzmy przykład ukrytego przewozu przeciwbieżnego.

Na rys. 4 wskazano 2 źródła ładunków (papierosy), położone w miastach Charków i Rostów n. Donem i 2 punkty przeznaczenia — m. Stalino i m. Liski, połączone między sobą szlakami transportowymi.

Przypuśćmy, iż m. Stalino zaopatruje się w papierosy w Charkowie, a Liski w Rostowie n. Donem. Taki rozdział ładunków powoduje powstanie ukrytej przeciwbieżności ładunków, ponieważ masy ładunkowe



RYS 3

z Charkowa do m. Stalino i z Rostowa n. Donem do m. Liski dążą w przeciwnych kierunkach, chociaż po różnych odcinkach drogi. Należy wziąć pod uwagę, iż przy ukrytej przeciwbieżności przewozów nie jest konieczna równoległość odcinków dróg, po których się one odbywają.

Obliczmy nadmierny przebieg ładunków, powstały w danym przykładzie. Niech z Charkowa do m. Stalino i z Rostowa n. Donem do miasta Liski zostanie skierowane po jednym wagonie papierosów; wówczas ogólna ilość wagono-kilometrów wyniesie:

Miejsca załadunku	Punkty przeznaczenia	Ilość wagonów	Odległość	Wagono-kilometry
Charków Rostów n. Donem	Stalino	1	324	324
	Liski	1	641	641
Razem		2		965

W drugim możliwym przypadku rozdziału ładunków, także powodującym powstanie ukrytej przeciwbieżno-

ści przewozów, ogólna ilość wagono-kilometrów równa się:

Miejsca załadunku	Punkty przeznaczenia	Ilość wagonów	Odległość	Wagono-kilometry
Charków Rostów n. Donem	Liski	1	370	370
	Stalino	1	223	223
Razem		2		593

Zestawiając ogólną ilość wagono-kilometrów obydwu wskazanych wariantów, otrzymujemy, iż nadmierny przebieg przy nieprawidłowym rozdziale ładunków stanowi:

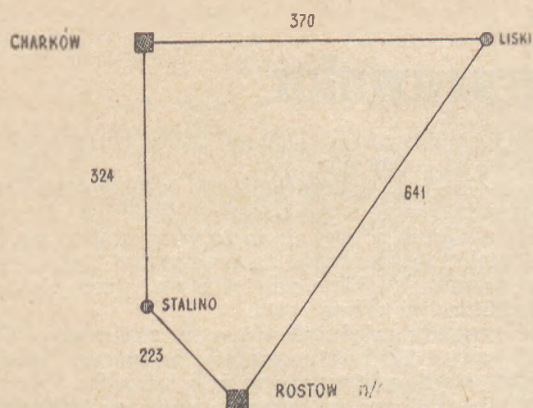
$$965 - 593 = 372 \text{ wagono-kilometrów.}$$

W ten sposób zadaniem planowania przewozów przy śledzeniu ładunków na różnych i przeciwnych odcinkach drogi, staje się określenie tych dwóch odcinków drogi, których długość jest mniejsza od innych. Przewozy z nieprawidłowym przecięciem, lub zlanem mas ładunkowych (gruzo-potoków). Przewozy, związane z przecięciem, lub zlanem mas ładunkowych

mogą być prawidłowe, czyli takie, które nie powodują zbytego przebiegu ładunków i nieprawidłowe — wywołujące zbyte przebieg ładunków.

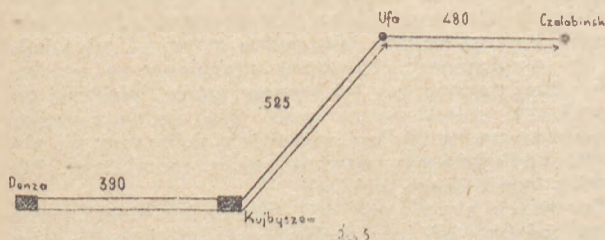
Prawidłowe przecięcie i zlanie mas ładunkowych powstaje wówczas, gdy krótsza droga z miejsc załadunku do punktów przeznaczenia przechodzi przez jeden i ten sam węzeł kolejowy, lub prowadzi przez jeden i ten sam odcinek drogi.

Przytoczymy konkretny przykład (rys. 5). Miejscami załadunku są miasta Penza i Kujbyszew, a punktami przeznaczenia — Ufa i Czelabińsk. Przypuśćmy, iż z miejsc załadunku skierowano ku punktom przeznaczenia po jednym wagonie ładunku.



RVS.4

W tym wypadku krótsza droga z Penzy i Kujbysze-
wa do Ufy i Czelabińska prowadzi od punktu złania
mas ładunkowych (Kujbyszew), przez jeden i ten sam
odcinek.



Podsumujemy ogólny przebieg ładunku wg obydwu
możliwych wariantów wysyłki ładunku.

I wariant

Penza — Ufa	390 + 525 = 915 km
Kujbyszew — Czelabiński	525 + 480 = 1005 km
Razem	1920 km

II wariant

Penza — Czelabiński	390 + 525 + 480 = 1395 km
Kujbyszew — Ufa	525
Razem	1920 km

W ten sposób w obydwu wariantach ogólny przebieg
jest jednakowy, ponieważ ładunek przechodzi te same
odcinki drogi i dlatego każdy z punktów przeznacze-
nia, Ufa i Czelabiński, może być powiązany z dowol-
nym miejscem załadunku (Penzą, lub Kujbyszewem).

W praktyce nie zachodzi konieczność przeprowadze-
nia obliczeń ogólnego tonu lub wagono-kilometrażu
w tych przypadkach, gdy od źródeł załadunku do
punktu przeznaczenia nie ma innej, krótszej drogi,
poza tą, która przechodzi przez jeden i ten sam węzeł
kolejowy, względnie prowadzi przez ten sam odcinek
drogi.

Dla metodologii planowania przewozów ma wielkie
znaczenie usunięcie nieprawidłowego przecięcia, lub
złania mas ładunkowych.

Przytoczymy przykład z nieprawidłowym przecię-
ciem mas ładunkowych, jakie zaszło w planie sprze-
daży (realizacji) wyrobów cukierniczych (rys. 6).

Według planu sprzedaży (realizacji) wyrobów cu-
kierniczych wyznaczono wysyłkę 20 t wyrobów cukier-

niczych z moskiewskiej fabryki do Rostowa n. D. i taką
sąmą ilość z charkowskich fabryk do Saratowa.

Podsumujemy ogólny tono-kilometraż obydwu mo-
żliwych wariantów wysyłki ładunków:

I wariant

Moskwa — Rostów n. D	20 t 1267 km = 25.340 tkm
Charków — Saratow	20 t 976 km = 19.520 tkm
Razem	44.860 tkm

II wariant

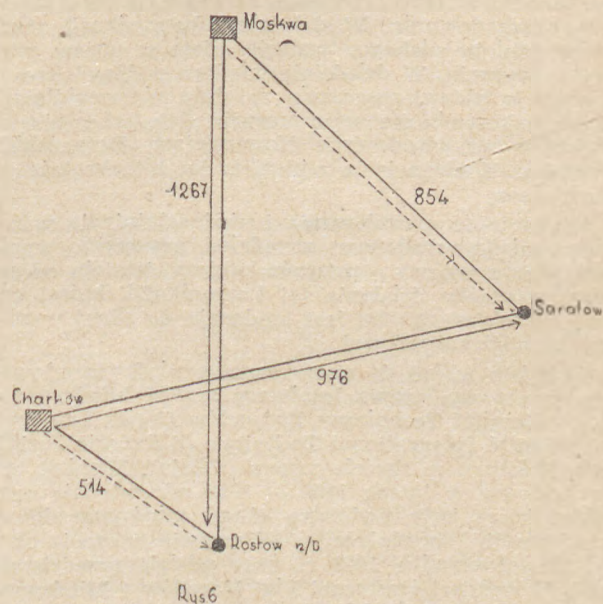
Moskwa — Saratow	20 t 854 km = 17.080 tkm
Charków — Rostów n/D.	20 t 514 km = 10.280 tkm
Razem	27.360 tkm

Odjawszy od pierwszej sumy tono-kilometrów dru-
gą, otrzymujemy: 44.860 — 27.360 tkm. Dopuszczone
w tym wypadku nieprawidłowe przecięcie mas ładun-
kowych wywołuje nadmierny przebieg ładunku w su-
mie 17.500 tono-kilometrów.

Nieprawidłowe złanie mas ładunkowych prowadzi
do takich samych następstw.

W planie przewozów wyrobów cukierniczych prze-
widywano zaopatrzenie Włodzimierza z fabryk lenin-
gradzkich (40 t) i Kirowa — z moskiewskich (ponad
40 t).

Przy takiej dystrybucji ładunków, począwszy od
Moskwy tworzy się nieprawidłowe złanie mas ładun-
kowych. To złanie mas ładunkowych jest nieprawidło-
we z tego względu, iż z Leningradu do Kirowa istnieje
droga krótsza, przy czym sieć transportowa byłaby
przeciążona w mniejszym stopniu.



Podsumujemy tonno-kilometraż dla obydwu istnie-
jących możliwości przewozu.

I wariant

Leningrad — Włodzimierz	40 t 870 km = 34.800 tkm
Moskwa — Kirow	40 t 951 km = 38.040 tkm
Razem	72.840 tkm

II wariant

Leningrad — Kirow	40 t 1247 km = 49.880 tkm
Moskwa — Włodzimierz	40 t 243 km = 9.720 tkm
Razem	59.600 tkm

W następstwie, rezultatem nieprawidłowego złania
mas ładunkowych jest zbędny przebieg ładunku, sta-
nowiący 13.240 tkm (72.840 — 59.600).

Dr TEOFIL BISSAGA (Warszawa)

Konwencja Warszawska

W okresie między obu wojnami byliśmy świadkami nieustannego rozwoju międzynarodowego transportu powietrznego. Po drugiej wojnie światowej natężenie przewozów lotniczych przybiera takie rozmiary, że w niektórych krajach można poważnie mówić o groźnej konkurencji lotnictwa dla innych rodzajów komunikacji i transportu. Wystarczy wskazać przykładowo na bardzo znamienne zjawisko, że podczas minionej zimy w komunikacji przez Atlantyk między Stanami Zjedn., A. P. i Wielką Brytanią więcej podróżnych korzystało z drogi powietrznej, aniżeli z drogi morskiej.

Obok przewozu podróżnych na szlakach powietrznych, łączących poprzez morza i oceany najodleglejsze kontynenty, z każdym rokiem powiększa się stale ilościowo i rodzajowo powietrzny transport towarowy. Nie tylko złoto, platyna, zegarki, biżuteria, drogie kamienie, cenne artykuły mody, egzotyczne kwiaty, wczesne owoce i jarzyny, wozory i próby towarowe, lecz również maszyny wszelkiego rodzaju, zwierzęta dla ogrodów zoologicznych, bydło zarodowe, konie wyścigowe, rybki, a nawet pospolity cement korzysta już z drogi powietrznej. Oczywiście wprowadzono nowy typ samolotu, zwany transportowcem i oddzielono przewóz podróżnych od przewozu towarów.

Na tle rosnących przewozów powietrznych z natury rzeczy między nadawcą i odbiorcą przesyłek z jednej, a przewoźnikiem z drugiej strony muszą niekiedy zaistnieć wzajemne roszczenia, wynikające z tytułu wykonania umowy o przewóz, wyrażające się w żądaniu odszkodowania. W dziedzinie komunikacji morskiej istnieją wiekowe tradycje, ujęte w normy prawa i zwyczaju. W dziedzinie międzynarodowej komunikacji kolejowej roszczenia z tytułu nieprawidłowości w wykonaniu umowy o przewóz ujęto już w pierwszych międzynarodowych Konwencjach Berneńskich z 1893 r. Konwencje te z biegiem lat kilkakrotnie uzupełniano.

Konieczność uregulowania i ujednostajnienia w zasięgu międzynarodowym zagadnień prawnych, wynikających z umowy o przewóz lotniczy, istniała od samego początku działania tej komunikacji, której cechą charakterystyczną jest tendencja do silnej współpracy międzynarodowej.

Poważny wkład do unormowania międzynarodowego prywatnego prawa lotniczego wniósł Międzynarodowy Komitet Techniczny Ekspertów Prawa Lotniczego (Comité International Technique d'Experts Juridiques Aériens) w skrócie zwany „Citéja”. Komitet ten przygotował w latach 1926 — 1929 odpowiednie projekty, które były podstawą obrad międzynarodowej konferencji, obradującej w Warszawie w czasie od 4 do 12 października 1929 r., przy udziale przedstawicieli 35 państw, ówczesnej Ligi Narodów i Międzynarodowej Komisji Żeglugi Powietrznej. Konferencja opracowała następujące dokumenty: Międzynarodową Konwencję o ujednostajnieniu niektórych prawideł, dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, w skróceniu zwana „Konwencja Warszawska”. Protokół Dodatkowy i Protokół Końcowy.

Konwencja Warszawska przełamała wiele trudności między poszczególnymi państwami, usunęła niektóre wzajemne unierzężenia, wykazała konieczność współpracy w dziedzinie międzynarodowej komunikacji powietrznej oraz dała podstawy i otworzyła szerokie horyzonty dla przyszłego rozwoju międzynarodowego prywatnego prawa lotniczego. Do końca 1939 r. Konwencję podpisały i ratyfikowały 33 państwa, między innymi Polska i Związek Radziecki.

Poznanie jej charakterystycznych postanowień, niezmierznie rzadko omawianych w polskiej prasie komunikacyjnej, jest niezbędne dla ogółu interesujące-

go się specjalnymi problemami, które wnoszą w życie transport i spedycja.

Konwencja ma zastosowanie do każdego przewozu międzynarodowego osób, bagażu i towarów, dokonywanego statkiem powietrznym za wynagrodzeniem. Ma ona również zastosowanie do przewozów bezpłatnych, dokonywanych statkiem powietrznym przez lotnicze przedsiębiorstwo przewozowe.

Jako przewóz międzynarodowy w rozumieniu Konwencji uznaje się każdy przewóz, w którym, zgodnie z umową stron, miejsce wyruszenia i miejsce przeznaczenia, nie zważając na przerwy przewozu i przeładowania, położone są: bądź na obszarze dwóch państw, bądź też na obszarze jednego z nich, jeśli przewidziane jest lądowanie na obszarze podlegającym suwerenności, mandatowi, lub władzy innego państwa, nawet nieumawiającego się. Przewóz bez takiego lądowania pomiędzy obszarami podlegającymi suwerenności, mandatowi, lub władzy tego samego państwa, nie jest w rozumieniu Konwencji uważany za przewóz międzynarodowy.

Przewóz, który ma być dokonany przez kilku następujących po sobie przewoźników uznaje się przy stosowaniu Konwencji jako jeden przewóz, jeśli uważany był przez strony, jako jedna czynność, niezależnie od okoliczności, czy został umówiony na podstawie jednej umowy, czy też szeregu umów. Nie traci on charakteru międzynarodowego, jeśli jedna z umów, lub szereg umów ma być całkowicie wykonany na obszarze podlegającym suwerenności, mandatowi, lub władzy tego samego państwa.

Konwencję stosuje się do przewozów dokonanych przez państwo, lub inne osoby prawą publicznego, przy zachowaniu warunków przewidzianych wyżej. Nie stosuje się jej natomiast do przewozów dokonywanych na podstawie międzynarodowych umów pocztowych.

Przewoźnik odpowiedzialny jest za szkody wynikłe w razie śmierci, zranienia, lub wszelkiego innego uszkodzenia ciała, którego doznał podróżny, jeśli wypadek powodujący szkodę zdarzył się na pokładzie statku powietrznego, lub podczas wszelkich czynności, mających związek z wsiadaniem i wysiadaniem.

Przewoźnik odpowiedzialny jest za szkody, wynikłe z powodu zniszczenia, zagubienia, lub uszkodzenia oddanego do przewozu bagażu, lub towaru, jeżeli wypadek, który spowodował szkodę, nastąpił podczas przewozu lotniczego. Przewóz lotniczy w rozumieniu poprzedniego ustępu obejmuje okres, w którym bagaż, lub towar znajduje się pod opieką przewoźnika, niezależnie od tego, czy znajduje się on na lotnisku, na pokładzie statku powietrznego, lub w jakimkolwiek innym miejscu w razie lądowania poza lotniskiem.

Okres przewozu powietrznego nie obejmuje żadnego przewozu lądowego, morskiego, lub rzecznego, dokonanego poza obrębem lotniska. Jeśli jednak taki przewóz dokonywany jest w wypełnieniu umowy o przewóz lotniczy i w celu załadunku, dostawy lub przeładunku, istnieje domniemanie z donuszczeniem przeciwnowodu, że wszelka szkoda powstała z wypadku wynikłego podczas przewozu lotniczego.

Przewoźnik odpowiedzialny jest za szkody wynikłą z opóźnienia w przewozie lotniczym pasażerów, bagażu i towarów. Przewoźnik nie jest odpowiedzialny, jeżeli dowiedzie, że on i jego personel zastosowali wszystkie potrzebne środki dla uniknięcia szkody, lub, że niemożliwe było te środki przedsięwziąć. Przy przewozie bagażu i towarów przewoźnik nie jest odpowiedzialny, jeżeli dowiedzie, że szkoda nie wynikła z błędu w pilotażu, ani w prowadzeniu statku powietrznego i że pod wszelkimi innymi względami zarówno on, jak i działający w jego imieniu pracownicy zastosowali wszystkie potrzebne środki dla uniknięcia szkody.

W razie, jeśli przewoźnik dowiedzie, że szkoda nastąpiła z winy poszkodowanego, lub wina ta przyczyniła się do niej — sąd może nie uznać, lub złagodzić odpowiedzialność przewoźnego.

Przy przewozie osób odpowiedzialność przewoźnika w stosunku do każdego podróżnego ograniczona jest do sumy stu dwudziestu pięciu tysięcy franków franc. W razie, jeśli odszkodowanie może być według prawa sądu orzekającego ustalone w formie renty, kapitał tej renty nie może przekroczyć powyższej granicy. Jednak podróżny może w drodze specjalnej umowy z przewoźnikiem ustalić wyższą granicę odpowiedzialności.

Przy przewozie bagażu i towarów odpowiedzialność przewoźnika ograniczona jest do sumy dwustu pięćdziesięciu franków za kilogram, z wyjątkiem przypadku złożenia, w chwili oddania przesyłki przewoźnikowi, specjalnej deklaracji o wartości dostawy przesyłki i uiszczenia należnej dopłaty. W tym przypadku przewoźnik obowiązany jest płacić aż do wysokości zadeklarowanej sumy, chybaby dowiódł, że suma ta przewyższa rzeczywistą wartość dostawy dla nadawcy.

Co do przedmiotów, którymi opiekuje się podróżny — odpowiedzialność przewoźnika ograniczona jest do pięciu tysięcy franków w stosunku do jednego podróżnego.

Powyższe sumy odnoszą się do franka francuskiego, zawierającego sześćdziesiąt pięć i pół miligrama złota dziewiętniej próby. Sumy te mogą być przeliczone w cyfrach okrągłych na każdą inną walutę, co obecnie po przeliczeniu daje np. 72 franki szwajc. za 1 kg bagażu, lub towaru.

Wszelkie klauzule, zmierzające do uwolnienia przewoźnika od odpowiedzialności, lub do ustalenia niższej jej granicy, niż ustalona w Konwencji, uważane są za nieistniejące i nie wywołujące żadnych skutków prawnych. Klauzula ta nie unieważnia jednak umowy specjalnej, która podlega postanowieniom Konwencji.

Przewoźnik nie ma prawa powoływania się na postanowienia Konwencji, które wykluczają, lub ograniczają jego odpowiedzialność, jeśli szkoda wynikła z jego podstępów, lub winy, uznanej według prawa sądu orzekającego za równoznaczną z podstępem. Prawo to nie przysługuje przewoźnikowi, jeśli szkoda została spowodowana w tych samych warunkach przez jego pracowników, działających w wykonaniu swych obowiązków służbowych.

Przyjęcie bagażu i towarów przez odbiorcę bez protestu stanowi domniemanie, z dopuszczeniem przeciwdowodu, że towar dostarczony został w dobrym stanie i zgodnie z listem przewozowym. Odbiorca winien w razie uszkodzenia skierować protest do przewoźnika natychmiast po stwierdzeniu uszkodzenia, a najpóźniej w ciągu trzech dni w stosunku do bagażu i siedmiu dni w stosunku do towarów, licząc od dnia ich przyjęcia. W razie opóźnienia, protest powinien być zgłoszony najpóźniej w ciągu 14 dni, licząc od dnia, w którym bagaż, lub towary oddane zostały do rozporządzenia odbiorcy. Wszelki protest winien być dokonany w formie zastrzeżenia napisanego na liście przewozowym, lub w inny sposób w formie pisma, wysłanego w terminie przewidzianym.

W braku protestu w przewidzianych terminach, żadna skarga przeciw przewoźnikowi nie może być wniesiona, z wyjątkiem wypadku oszustwa ze strony przewoźnika. Skarga winna być skierowana na obszarze jednego z należących do Konwencji państw wedle wyboru powoda, bądź do sądu zamieszkania przewoźnika, głównej siedziby jego przedsiębiorstwa, lub miejsca, gdzie posiada przedstawicielstwo, które umowę zawarło, bądź do sądu w miejscu przeznaczenia przesyłki.

Postępowanie podlega prawu sądu orzekającego.

Skarga winna być wniesiona pod rygorem wygaśnięcia w ciągu dwóch lat od chwili przybycia do miejsca przeznaczenia, lub od dnia w którym statek powietrzny powinien był przybyć.

Sposób obliczania terminu określa prawo sądu orzekającego.

W razie przewozu przez kilku następujących po sobie przewoźników — każdy z nich, przyjmując pasażerów, bagaż lub towary, podlega postanowieniom Konwencji i uważany jest za stronę umawiającą się o przewóz w tym stopniu, w jakim umowa ta odnosi się do części przewozu, dokonanej pod jego kontrolą. W razie takiego transportu podróżny, lub jego następcy prawni będą mogli skarżyć tylko przewoźnika, który dokonał przewozu, podczas którego zaszedł wypadek, lub opóźnienie — z wyjątkiem wypadku, w którym pierwszy przewoźnik na mocy wyraźnego postanowienia wziął na siebie odpowiedzialność za cały przewóz.

O ile chodzi o przewóz bagażu i towarów, wysyłający może skarżyć pierwszego przewoźnika, a odbiorca, posiadający prawo do odbioru przesyłki — ostatniego, a jeden i drugi mogą poza tym działać przeciwko przewoźnikowi, który dokonał przewozu, podczas którego nastąpiło zniszczenie, zagubienie, uszkodzenie, lub opóźnienie. Przewoźnicy ci odpowiedzialni są solidarnie w stosunku do nadawcy i odbiorcy.

Postanowienia Konwencji stosuje się także w stosunku do przewozów kombinowanych, dokonywanych częściowo powietrzem, a częściowo wszelkim innym sposobem transportu — lecz tylko do części przewozu, obejmującej drogę powietrzną.

Wszelkie klauzule w umowie przewozowej i wszelkie poprzedzające szkody umowy specjalne, na mocy których strony uchwałyby postanowienia Konwencji, bądź przez określenie prawa, które winno być zastosowane, bądź przez zmianę zasad, dotyczących kompetencji — uważane są za nieważne. Jednak przy przewozie towarów dopuszczalne są klauzule rozjemcze, w granicach postanowień Konwencji, kiedy rozjemstwo ma zastąpić kompetencje sądów powszechnych.

Konwencja nie zabrania przewoźnikowi odmówienia zawarcia umowy o przewóz, lub ułożenia przepisów, które nie stałyby w sprzeczności z postanowieniami Konwencji.

Konwencji nie stosuje się do międzynarodowych przewozów powietrznych, dokonywanych przez przedsiębiorstwa przewozowe lotnicze tytułem wstępnej próby w celu utworzenia regularnych linii lotniczych, ani do przewozów wykonywanych w wyjątkowych warunkach i poza wszelkimi normalnymi czynnościami eksploatacji linii lotniczych.

Nie wszystkie państwa uczestniczące w międzynarodowej komunikacji powietrznej przystąpiły do Konwencji Warszawskiej, co w znacznym stopniu utrudniło jednolite ujęcie następujących się roszczeń o odszkodowanie. Zagadnieniem tym zajęła się IATA (International Air Traffic Association — Międzynarodowe Zrzeszenie Przewoźników Powietrznych), skupiające około 70 przedsiębiorstw przewozu powietrznego z całego świata. (Do IATA należą także PLL „LOT“). Zrzeszone w tej organizacji przedsiębiorstwa zgodnie stosują „Ogólne warunki odbioru towarów w komunikacji powietrznej“ w tych przypadkach, gdy na pewnym obszarze nie obowiązuje Konwencja Warszawska. „Ogólne warunki“ tylko bardzo nieznacznie odbiegają od Konwencji.

W zakresie przewozów wewnętrznych obowiązują ustawy krajowe, jak kodeks cywilny, lub handlowy, bądź jak w niektórych krajach, a także i w Polsce, specjalne prywatne prawo lotnicze, ogłoszone u nas jako rozporządzenie Prez. Rz. z dn. 14 marca 1928 r. o prawie lotniczym (rozdział IX — przewozy; rozdział XII — odpowiedzialność).

Mgr A. DOBIECKI (Warszawa)

Tymczasowa samochodowa taryfa towarowa

Od nowego roku weszły w życie dwie nowe taryfy, pozostające ze sobą w ścisłym związku. Są to: „Taryfa towarowa przedsiębiorstw uprawiających zarobkowy przewóz towarów pojazdami mechanicznymi” (wydana drukiem) i „Taryfa opłat za usługi spedycyjne itp.”, obejmująca także spedycję konną. Pierwsza została wprowadzona na skutek zarządzenia Ministra Komunikacji, druga zarządzeniem Ministra Handlu Wewnętrznego, lecz obie skoordynowane ze sobą i wzajemnie się uzupełniające.

Ukazanie się taryfy zbieгло się w czasie z powstaniem nowego przedsiębiorstwa transportowo - spedycyjnego PKS, scalonego z dawnego PKS, z działu krajowego ME C Hartwig i przedsiębiorstwa państwowe - spółdzielczego „Spedytor”. Ta wzmocniona i skoncentrowana działalność państwowa w transporcie samochodowym publicznym i spedycji wymagała uporządkowania postanowień taryfowych i opłat, które, w zasadzie podobne, różniły się w szczegółach dość znacznie. Również należało ustalić jednolitą dokumentację i powiązanie transportu ze spedycją.

Po drugie należało uwzględnić zasadę, że element opłat i dopłat powinien być możliwie stały i niezależny od wielkości przedsiębiorstwa, wykonującego transport, czy spedycję. Nowe taryfy obowiązują wszystkich przewoźników, a opłaty i dopłaty transportowe i w mniejszym stopniu, spedycyjne, są jednakowe dla całego terenu, zaś ulgi poza przewidzianymi w taryfach są zakazane.

Po trzecie, należało przystosować choć z grubsza opłaty transportu samochodowego do taryf kolejowych, dążąc do ograniczenia dalekich przewozów samochodowych.

Po czwarte, należało zaprowadzić system dogodniejszy dla zleceniodawców i tańszy, niż praktykowany dotychczas wynajem pojazdów. Są to przesyłki samochodowe, różnych wielkości (drobne, całopojazdowe) i rodzajów, przy których jednokierunkowy przewóz odbywa się na odpowiedzialność przewoźnika i za opłatą w jedną tylko stronę (z miejsca nadania do miejsca przeznaczenia).

Wreszcie taryfa samochodowa wypełniła bardzo poważną lukę, jaką był dotąd brak specjalnego prawa transportowego, poza szczupłymi przepisami kodeksu handlowego (przesyłki, spedycja) i zobowiązań (najem) i poza opartą na nich wykładnią i przestarzałym orzecznictwem. Lukę tę zapelniono oczywiście tylko prowizorycznie, do chwili, aż właściwy regulamin transportowy stworzy regulację bardziej podstawową.

TRANSPORT A SPEDYCJA

Rozmaicie tłumaczony sens i zakres transportu i spedycji sprecyzowany został przez nowe taryfy. Ponieważ transport samochodowy zastąpił konie przy dowozie na kolej i zaczął być stosowany również do bezpośredniego przewożenia z domu do domu z ominięciem kolei — przeto wielu spedytorów obydwie czynności (dowóz i transport bezpośredni) obejmowało jedną nazwą spedycji. Stawki opłat za transport bezpośredni z ominięciem kolei były wymienione w taryfie spedycyjnej i stosowano dlań też dokumentację spedycyjną. Wielki rozrost różnych form bezpośredniego transportu samochodowego doprowadził jednak obecnie do oddzielenia pojęć transportu (czystego) i spedycji, do podziału taryf na transportową i spedycyjną. Czysty transport drogowy przypomina niekiedy koleję na drogach i opiera się na umowach, czy to najmu pojazdów, czy przewozu. Natomiast spedycja, oparta o umowę o tzw. „ekspedycję”, obejmuje czynności zleconego przez strony nadania czy odbioru przesyłek, przewożonych środkami komunikacyjnymi nie należą-

cymi do spedytora (kolej, woda, lotnictwo, poczta, obce linie samochodowe). Własne środki (samochody, konie) użyte są tu tylko przy dowozie i rozwózce. Najistotniejsze różnice pomiędzy czystym transportem, a spedycją, połączoną, lub niepołączoną z dowozem przedsiębiorcy przyjmującego zlecenie, polegają na odmiennej dokumentacji, która dla czystego transportu jest znacznie uproszczona.

Rozdwojenie taryf nie stwarza żadnych trudności, a wynika też w części i stąd, że na razie nadzór państwowy nad transportem i spedycją należy do dwu różnych ministrów. W szczególności w przypadku spedycji połączonej z dowozem samochodowym zleceniodawcy — stosowany jest jeden dokument i jedna umowa, a spedycja połączona z dowozem konnym należy w ogóle do zadań czysto spedycyjnych, regulowanych wyłącznie przez taryfę spedycyjną.

PRZEPISY PRZEWOZOWE TARYFY SAMOCHODOWEJ

Zadaniem ich jest stworzenie pomostu między ogólnym prawem zobowiązaniowym i handlowym, a praktyką właściwą dla transportu i spedycji, zwłaszcza samochodowej. Przepisy te określają ogólne warunki transportu, wymieniając podstawowe rodzaje transportu, ograniczenia transportowe ze względu na bezpieczeństwo, kolejność uwzględniania zleceń według hierarchii potrzeb i zleceniodawców; ustalają też miejsca i pory przyjmowania zleceń i ładunków oraz ogólne zasady stosowania opłat, np. zakaz ulg nietaryfowych itp.

Szczególnie ważne są przepisy, ustalające sposób zawierania umów, dokumenty dla ich spisywania, generalne warunki obowiązujące z samego prawa, a wreszcie sposób wykonania umów, zakres odpowiedzialności i postępowanie reklamacyjne.

Podobnie, jak w systemie taryf kolejowych, przepisy przewozowe tworzą część pierwszą taryfy, w drugiej zaś podane są postanowienia taryfowe, precyzujące szczególne rodzaje transportu, sposób obliczania opłat i odległości taryfowych oraz opłaty podstawowe i dodatkowe.

Różnica jest tylko ta, że przepisy przewozowe taryfy samochodowej nie stwarzają żadnych odchyłeń od prawa podstawowego, a tylko precyzują jego zastosowanie jakby w postaci generalnych warunków.

Przepisy przewozowe ustalają dwa podstawowe rodzaje transportu samochodowego, a mianowicie: wynajem pojazdów i przewóz przesyłek.

WYNAJEM POJAZDÓW

Polega on na dostarczaniu najemcy pojazdu lub nawet samej przyczepy, za ustalonym dokumentem; pojazd jest wynajmowany z kierowcą i paliwem. Transport następuje na ryzyko strony. Świadczone są tu więc jedynie usługi ruchowe, bez zajmowania się przez przedsiębiorstwo towarem i bez odpowiedzialności za towar, który pozostaje pod opieką najemcy, lub jego przedstawiciela (dozorcy ładunku). Najem odnosi się do całego pojazdu i musi być opłacony za całą drogę, lub czas od opuszczenia zajezdni do powrotu, choćby pojazd potrzebny był tylko w jedną stronę.

Jak widać, jest to forma prymitywna, nie nadająca się do transportu małych ilości towaru, kosztowna dla najemcy (próżne przebiegi, dozorcy). Dla przedsiębiorcy jest ona wygodna, bo można się tu obejść bez ekspedycji handlowej, magazynów, konduktorów, taksacji, specjalnej buchalterii i etc. Natomiast gospodarka narodowa ponosi tu często wielkie straty wskutek złego wykorzystania pojazdów, ich przetrzymywania na postojach i wskutek dużego obciążenia obrotu kosztami transportu.

Wynajem traktowany być zatem powinien jako forma jedynie przejściowa, likwidowana szybko na rzecz formy przesyłkowej.

PRZESYŁKI SAMOCHODOWE

System przesyłek wysuwa się na czoło taryfy i, jak na okres początkowy, jest wyczerpująco uregulowany. Przesyłką jest towar przyjmowany przez przedsiębiorcę od nadawcy za ustalonym dokumentem, celem przewozu pod opieką przedsiębiorcy i wydania go odbiorcy. Sposób wykorzystania taboru ustala przedsiębiorca, który odpowiada za towar od chwili jego przyjęcia do chwili wydania. Przesyłki mogą być drobne i całopojazdowe, a opłata pobierana jest za wagę rzeczywiście i za rzeczywistą odległość, przebytą przez przesyłkę, a nie za pojazd, który może przewozić przesyłki różnych nadawców. Przedsiębiorca ma tu do czynienia z dwoma stronami, nadawcą i odbiorcą.

Jako dokument służy samochodowy list przewozowy (rzadziej kwit bagażowy), prostszy od zleceń spedycyjnych, ale bogatszy w rubryki od kolejowego, gdyż obejmuje także czynności dowozowe z domu i do domu. Odpowiada on przepisom międzynarodowym, stanowiąc przy tym praworząd dla przyszłego listu bezpośredniej komunikacji kolejowo - samochodowej. W przeciwieństwie do dokumentu najmu zawiera on zarazem rachunek za przewóz; obrazując na jednym arkuszu cały przebieg transportu, dowozu i czynności ubocznych, oraz pozostając w odtłokach u nadawcy i w placówkach przedsiębiorstwa, posiada dużą wartość handlową.

Realizacja systemu przesyłkowego wymaga poważnych zmian organizacyjnych przedsiębiorstwa w zakresie służby ruchu i handlowej oraz odpowiednich urządzeń odprawczych. Toteż wprowadzana może być w życie tylko sukcesywnie. Trudno jest zwłaszcza od razu narzucić przedsiębiorcom obowiązek przewozu drobnych partii towaru w dowolnych relacjach, co prowadziłoby do nieekonomiczności transportu, nie mniejszej, jak przy wynajmie. Trudno jest też stworzyć od razu potrzebną olbrzymią sieć ekspedycji towarowych, choć tu wykorzystanie urzędów i agencji pocztowych może odegrać poważną rolę (magazyn, waga, telefon). Wysoka odpowiedzialność wymaga przygotowania odpowiednich kadr. Stąd taryfa stwarza na razie obowiązek przedsiębiorcy do przewozu przesyłek tylko na obranych przezeń liniach, obszarach i w obrębie obszaru miejskiego ekspedycji towarowej. Odpowiada to trzem gatunkom przesyłek: liniowych, obszarowych i miejscowych.

PRZESYŁKI LINIOWE

Linia komunikacji samochodowej przypomina kolejową, lecz z przydaną jakby nieograniczoną ilością bocznic, dochodzących do wszystkich pobliskich domostw. Gdy przedsiębiorca (uprawniony koncesyjnie) za pomocą ogłoszenia zawiadomi o uruchomieniu linii między dwoma ekspedycjami, zobowiązuje się tym samym do przyjmowania przesyłek dowolnej wielkości (także najmniejszych) wg podanego rozkładu jazdy, który przewidywać musi co najmniej jeden kurs na tydzień, ściśle ustalony, a zresztą kursy uzależnione są od nagromadzenia się przesyłek. Kursy mogą być ekspresowe, lub zbiorcze. Pierwsze — przyjmują przesyłki tylko z ekspedycji do ekspedycji i obszarów miejskich, w których ekspedycje są położone (z domu do domu). Drugie mają na celu przyjmowanie i wydawanie przesyłek w dowolnych punktach trasy, choćby na żądanie zgłoszone doraźnie. Przy czym dowóz przesyłek zbiorczych nastąpić może w tzw. pasie dowozowym wzdłuż całej trasy, w dowolnym jej punkcie, do dowolnego i z dowolnego domostwa odległego do 3,6 lub 9 km w bok od trasy, za osobną dopłatą, pobieraną jednak co najmniej za 300 kg. Co więcej, pojazd kursu zbiorczego zabiera również osoby towarzyszące

przesyłkom, za opłatą biletu. Gdy zadaniem kursów ekspresowych jest szybki transport międzymiastowy — kursy zbiorcze przeznaczone są przede wszystkim do powiązania gospodarczego miasta ze wsią.

PRZESYŁKI OBSZAROWE

Regularny przewóz liniowy obejmuje, jak widać, tylko ko pewne pasy wzdłuż tras. Aby wynajem przynajmniej częściowo wyrugować i na pozostałym terenie, przewiduje taryfa obszary przewozowe dla nieregularnej i tylko całopojazdowej komunikacji. Obszar ustala się również przez ogłoszenie, które wymienia punkty, do których przewozi się całopojazdowe przesyłki za opłatą przesyłkową. Są to albo ekspedycje nie połączone liniami, albo przynajmniej punkty, gdzie można w razie nieodebrania przesyłki zmagazynować, a skąd można spodziewać się powrotnych ładunków (np. fabryki itp.).

PRZESYŁKI MIEJSCOWE

Wewnątrz miejskiego obszaru dowozowego ekspedycji przedsiębiorca obowiązany jest zawsze przewozić małe i duże przesyłki z dowolnego punktu do dowolnego punktu, za opłatą co najmniej za 300 kg. Tu zrealizowano, na ograniczonym obszarze, w całej pełni zasadę przewozu przesyłkowego.

Oczywiście opłaty za przesyłki nie mogą być jednakowe. Najtańsze są opłaty za przesyłki liniowe (zarówno ekspresowe jak zbiorcze), gdyż wobec regularności ruchu spodziewać się można najlepszego wykorzystania przebiegu pojazdów w obie strony. Przesyłki obszarowe opłacane są tylko za całe pojazdy i nieco drożej, bo istnieją mniejsze prawdopodobieństwo ładunku powrotnego, opłata wypada jednak taniej, niż w przypadku najmu, gdyż jest jednokierunkowa. Przesyłki miejscowe są dlatego stosunkowo najdrożej opłacane, gdyż stanowią przewóz na małe odległości, w warunkach zużywających silnik, przy czym zdarzają się nieraz długie postoje i wyjazdy po drobne partie towaru na peryferie miasta. Dla terenu nieobjętego liniami, ich pasami dowozowymi i obszarami, pozostaje na razie jedynie najem pojazdów, lecz ten będzie się stale kurczył, do czasu, aż cały teren kraju objęty będzie przez system przesyłkowy, przynajmniej całopojazdowy.

ZASADY BUDOWY OPŁAT TARYFY SAMOCHODOWEJ

Opłaty taryfowe obowiązują od 1.1.1948 r. bez zmian istotnych. Stosownie do zasad planowej gospodarki opierają się one przede wszystkim na zwrocie kosztów własnych plus amortyzacja taboru. Wartość towarów w zasadzie nie odgrywa roli. Klasyfikacja opłat wg stosunku pojemności towaru do jego ciężaru stosowana jest tylko pośrednio przez dopłatę za artykuły lekkie i przestrzenne. Jedynym ustępstwem na rzecz zasady wartości towarów jest opust (10%) za całopojazdowe przesyłki, złożone z jednego rodzaju towarów. Opłaty są proporcjonalne do odległości, lecz za najbliższy dopuszczalny transport uważa się pewne minima odległości, względnie opłat. Natomiast zastosowano obniżenie opłat w miarę stosowania coraz pojemniejszych pojazdów i pociągów drogowych. Ograniczono ulgi w pewnej mierze przy największych pojazdach na odległość powyżej 50 km, ze względu na taryfę kolejową, aby uniknąć konkurencji transportowej. Ponadto za wynajem pojazdów dla wielkich partii towarów, nadanych w oznaczonym czasie, stosuje się ulgi dodatkowe.

DALSZY ROZWÓJ TARYFY

Dalszy rozwój taryfy zapowiada się raczej w duchu pewnych uproszczeń. Jako wytyczna winna służyć taryfa radziecka, której opłaty tonokilometrowe (odpowiadające w zasadzie pojęciu naszej taryfy przesył-

kowej) zbudowane są z zastosowaniem 5 klas towarów, opartych nie na kryterium wartości towaru, lecz jego przestrzenności. Rozpiętość opłat jest b. znaczna i pod tym względem nasza dopłata przestrzenna jest środkiem raczej prymitywnym. Również wg taryfy radzieckiej należałoby przyjąć proporcjonalne narastanie opłat, poczynając dopiero od 50 km, stosując poniżej 50 km opłaty strefowe rosnące proporcjonalnie do skracania odległości. Taryfa radziecka przewiduje również najem pojazdów, lecz tylko kilometrowy, lub gozdi nowy i ograniczony do transportu wewnątrz zakładu, składu i do transportów ciężkich. Powrotne transporty korzystają z ustępstwa 30%, gdy u nas obowiązuje 50%. Istnieją poza tym nieznane w naszej ta-

ryfie postanowienia o terminach dostawy i opłatach zwrotnych przy postojach krótszych od normy. Obie taryfy przewidują natomiast dopłaty za przekroczenie tych norm. Na obronę naszej obecnej taryfy należy podkreślić, że jest ona dopiero pierwszą próbą regulacji zagadnienia w skali państwowej i w okresie, który jest wstępną fazą organizacji (pomimo koncentracji przedsiębiorstw państwowych). Mamy do czynienia jeszcze z różnorodnością przewoźników, klienteli, z przestarzałym prawem handlowym i koncesyjnym.

Do najważniejszych obecnie zadań należy szybka rozbudowa systemu przesyłkowego, który przyczyni się do potania i racjonalizacji transportu, na wzór taryfy radzieckiej.

FR. MAKULEC (Warszawa)

Nowa taryfa towarowa PKP

Krótkie nawet omówienie najbardziej istotnych cech nowej taryfy towarowej Polskich Kolei Państwowych wymaga choć paru uwag na temat jej poprzedniczki, która mimo wielu niedomagań przetrwała kilkuletni okres przemian w gospodarce polskiej na drodze do socjalizmu.

Kolejnictwo Wyzwolonej Polski, rozpoczynające swą pracę niemal dosłownie w chwili wyzwolenia kraju, z konieczności musiało się oprzeć na gotowych, przedwojennych pochodzeniach, zasadach taryfikacji, obciążonych wszelkimi wadami, właściwymi dla ustroju kapitalistycznego.

Pierwsza nasza taryfa towarowa z 20 sierpnia 1945 r., była więc tylko uproszczonym wydaniem przedwojennego wzoru, opartego o zasadę opłat przewozowych „ad valorem”. Wskaźnikiem wysokości opłat przewozowych była mniejsza, lub większa wartość towaru; koszt własny odgrywał raczej rolę drugorzędną.

Stosowanie tej zasady napotykało tylko na jedną granicę, mianowicie na „wytrzymałość” towaru na koszty przewozu, co z reguły dawało w okresie przedwojennym pole do wykorzystywania taryf na korzyść uprzywilejowanych użytkowników.

W ciągu niemal 5-letniego okresu działania, pierwsza nasza powojenna taryfa doświadczyła wielu zmian i uzupełnień.

Niektóre z nich, choć podyktowane były aktualnymi, lecz przemijającymi potrzebami, przetrwały do końca. Inne podyktowała konieczność natury fiskalnej. Zarówno jedno, jak i drugie, miały tę samą właściwość — dawały modyfikacje fragmentaryczne, zniekształcające pierwotną strukturę bez nadania taryfie towarowej jej właściwej roli w nowych formach gospodarki i bez zapewnienia Polskim Kolejom Państwowym należytego pokrycia kosztów własnych.

W skutkach tych okoliczności dawna taryfa stała się luźnym zespołem opłat, których liczba doszła do 49 pozycji, częściowo zasadniczych, częściowo pochodnych, obliczonych w formie procentu od opłat zasadniczych.

Opłaty te miały niespotykaną regresję poziomą. Rozpiętość między opłatą najniższą i opłatą najwyższą wyrażała się w stosunku 1:86. Regresja zaś pionowa, zależnie od długości, w niektórych taryfach wyjątkowych dochodziła do nieskończoności. W pewnych przypadkach przewóz na dalszych odległościach właściwie odbywał się za darmo.

Tego rodzaju układ opłat przewozowych zacierał niemal zupełnie znaczenie kosztu własnego, którego cechą charakterystyczną w transporcie kolejowym jest wysoki koszt przy przewozie na odległościach krótkich, spowodowany tym, że koszty niezależnie od odległości (czynności stałe na stacji początkowej i końcowej) są jednakowe zarówno dla odległości krótkich, jak i długich. Wysoki koszt tonokilometra odległości krótkich silnie spada na początku oraz ze wzrostem odległości, a przy dalszych odległościach wykazuje już tylko nieznaczny spadek.

Ponadto zarówno gromadzenie się postanowień wyjątkowych, jak i parokrotna, częściowa podwyżka taryf, znacznie zaciemniła ich układ, powodując, że faktyczne stosowanie taryfy napotykało na szereg trudności. Tak na przykład celem zastosowania odpowiedniej opłaty przy towarach zaliczonych do klasy zasadniczej 1-ej, należało przejrzeć spis towarów zawartych w taryfach specjalnych S 1 i S 18, aby ustalić, czy w danym przypadku ma zastosowanie pełna opłata, odpowiadająca klasie zasadniczej, czy opłata obniżona o 50%, czy wreszcie opłata odrębna według taryfy S 1.

Manipulacja taryfą stała się czynnością bardzo skomplikowaną, wymagającą dodatkowego szkolenia personelu. Poza stratą czasu ten stan rzeczy otwierał duże możliwości powstawania błędów, których następstwem był wzrost reklamacji.

Prace nad nową taryfą, opierające się o wskazania nauki radzieckiej, zmierzały przede wszystkim w kierunku uproszczenia układu taryf i zbliżenia opłat przewozowych do kosztu związanego z przewozem.

Przyjmując więc za podstawę koszt własny kolei, wartość towaru oraz gospodarcze znaczenie danego towaru w całokształcie zagadnień planowej gospodarki, wszystkie towary zaklasyfikowano do 26 klas, zniżając jednocześnie wszystkie taryfy specjalne i wyjątkowe, których stosowanie uzależnione było od spełnienia różnorodnych warunków.

Rozpiętość opłat między klasą najdroższą i najtańszą w nowej taryfie przedstawia się następująco:

Na odległość km	Opłaty klasy 1	Opłaty klasy 26	Wzajemny stosunek opłat
	złotych za 1 tonę		
50	1699	106	16 : 1
100	2516	156	16,1 : 1
300	5784	358	16,1 : 1
500	9052	560	16,2 : 1
800	13954	863	16,2 : 1

W stosunku do poprzedniego stanu rzeczy nastąpiło więc przeszło pięciokrotne zmniejszenie rozpiętości opłat (z 1:86 do 1:16).

Przeprowadzona zmiana nie może być jednak uważana za wystarczającą. Analogiczne rozpiętości w nowej taryfie radzieckiej zostały zredukowane do stosunku 1:13,3, w oparciu o zasadę zbliżenia wysokości opłaty do kosztu własnego.

Pogłębieniu tej zasady w naszej taryfie stanęła na przeszkodzie konieczność utrzymania w określonych granicach wysokości najniższych opłat przewozowych w odniesieniu do towarów masowych.

Osiągnięcie właściwej rozpiętości opłat będzie więc zadaniem następnego etapu przebudowy naszych taryf w myśl wskazań socjalistycznej teorii taryf.

Z uwagi na to, że w koszcie własnym opłaty stałe, niezależne od odległości, na odległościach bliższych są takie same, jak na dalszych, opłaty za tono-kilometr w klasach taryfowych na bliższych odległościach są znacznie wyższe, niż na odległościach dalszych. Degresję tę, zależną od odległości, ilustruje przykładowo następujące zestawienie:

Na odległość km	Klasa taryfowa		
	1	14	26
	złotych za tonokilometr		
5	193	23	12
50	34	4,08	2,12
100	25,16	3,02	1,56
300	19,28	2,31	1,19
500	18,10	2,17	1,12
800	17,44	2,09	1,08

Za przewóz zwierząt żywych luzem opłaty, ustalone według zasad podanych wyżej, przeliczono następnie na opłaty zależne od metrów kwadratowych zajętej podłogi wagonu. Przy przeliczaniu wzięto pod uwagę przeciętną wagę jednej sztuki każdego rodzaju zwierząt oraz ilość zwierząt ładowanych do wagonu.

Jednocześnie uproszczono sam sposób obliczania tych opłat przewozowych. W starej taryfie klasa Z dzieliła się na trzy rubryki, których opłaty stosowano w zależności od rodzaju zwierząt i ich załadowania do wagonu zwykłego lub piętrowego. Sposób obliczania przewoźnego i stosowanie odpowiednich rubryk podane były w różnych miejscach postanowień taryfowych i do obliczenia należności należało każdorazowo studiować te postanowienia, aby dla danego przewozu zastosować odpowiednie obliczenie, ponieważ jedna i ta sama rubryka stosowana była nie tylko dla różnych rodzajów zwierząt, lecz zależała jeszcze od sposobu ich załadowania. W nowej taryfie zamiast tego ustalono 8 klas, oznaczając je na początku literą Z, a w klasyfikacji towarów od razu ustalono dla poszczególnych rodzajów zwierząt i w zależności od ich załadowania odpowiednie klasy.

Dla przesyłek drobnych ustalono pięć klas taryfowych, przy czym klasa V, ustalona dla towarów masowych, ma charakter raczej teoretyczny dla przewozu tych towarów w przesyłkach drobnicowych.

Celem zachęcenia użytkowników kolei do grupowania przesyłek w większe partie, przy przesyłkach drobnicowych o wadze ponad 500 kg ustalono opłaty niższe o około 10% od opłat rubryki zasadniczej, stosowanej do obliczenia za wagę rzeczywistą przesyłki.

Przy przesyłkach wagonowych wzięto za podstawę wagi przesyłkę o wadze 15 ton. Aby jednak umożliwić nadawanie i przewóz przesyłek o wadze mniejszej w klasach 1—14, do których zaliczone są towary droższe, ustalono dodatkowe dwie rubryki, to jest rubrykę a przy obliczaniu najmniej za 5000 kg i rubrykę b przy obliczaniu najmniej za 10000 kg z opłatami podwyższonymi przeciętnie od 10% do 40% od opłat rubryki zasadniczej. W ten sposób z jednej strony częściowo rekompensuje się straty kolei z ty-

tułu przewozu w wagonie niewykorzystanym w pełnej ładowności, z drugiej strony zachęca się nadawców przesyłek do pełnego wykorzystywania ładowności wagonów, ponieważ przy wykorzystaniu pełnej ładowności wagonu obciążenie kosztem przewozu jednej tony towaru jest mniejsze.

W opłatach klas najtańszych od 19—26, według których w zasadzie przewozi się towary masowe, ustalono, jako podstawowe, opłaty za ładowność wagonu, a dla przesyłek mniejszych, które by nie wykorzystywały pełnej ładowności wagonu, pozostawiono opłaty wyższe o 10% z obliczeniem przewoźnego najmniej za 15 ton.

Przez wprowadzenie takiego sposobu obliczania unięknęto postanowień taryfowych o obliczaniu za towary masowe według ładowności wagonu. Postanowienia te powodowały stałe nieporozumienia między klientami, a koleją.

W opłatach klas pośrednich, to jest 15 do 18, przy podstawowej rubryce c z obliczeniem przewoźnego najmniej za 15 ton ustalono wyższe opłaty w rubryce b z obliczeniem najmniej za 10 ton.

Przeprowadzono zasadniczą zmianę obliczania przewoźnego za przesyłki pośpieszne przyspieszone. W starej taryfie były dwie klasy opłat dla przesyłek pośpiesznych wagonowych. Przy przesyłkach pośpiesznych przyspieszonych przewoźne za przesyłki pośpieszne podwyższało się o 25% lub 50%.

W nowej taryfie za przesyłki pośpieszne i pośpieszne przyspieszone potraktowano, jako dopłatę za pośpiech, lub przyspieszenie, dodaną do opłat za przesyłki zwyczajne.

Teoretycznie więc klas dla przesyłek pośpiesznych i pośpiesznych przyspieszonych jest tyle, ile klas dla przesyłek zwyczajnych.

Z uwagi na to, że dopłaty za pośpiech i przyspieszenie, jednakowe tak przy klasach drogie jak i przy klasach tańszych, obciążają towary masowe w znacznym stopniu, niż towary drogie, z przewozu w przesyłkach pośpiesznych i pośpiesznych przyspieszonych będą właściwie korzystały tylko towary droższe, dla których przyspieszenie przewozu jest bardziej uzasadnione.

Niezależnie od tego cały szereg towarów, których właściwości wymagają szybkiego przewozu, jak np. zwierzęta żywe, mięso, owoce świeże, masło itp. przy przesyłkach pośpiesznych został zwolniony od dopłaty za pośpiech, a przy przesyłkach pośpiesznych przyspieszonych dopłatę za przyspieszenie pobiera się w tych wypadkach w wysokości dopłaty za pośpiech.

Istotną zmianą, jaką przyniosła nowa taryfa, jest ujednolicenie opłat przewozowych na kolejach szerokotorowych i wąskotorowych. Te ostatnie posiadały dotąd odrębne taryfy o stawkach niejednokrotnie wyższych, niż na kolejach szerokotorowych.

Potraktowanie kolei wąskotorowych, jako przedłużenia zasadniczych linii kolejowych, przyniesie obok uproszczeń manipulacyjnych również i ujednolicenie kosztu transportu.

Omówione powyżej zmiany są poważnym krokiem naprzód w uporządkowaniu zagadnień taryfowych, nie oznaczają jednak w tym względzie ostatniego słowa. Należy nadal bacznie śledzić zdobycze nauki radzieckiej i doświadczenia uzyskiwane tam w tym zakresie.

W tym stanie rzeczy, nowa taryfa towarowa Polskich Kolei Państwowych, aczkolwiek daleka jeszcze od doskonałości, stanowi jednak dogodniejszy punkt wyjścia do dalszych zmian na drodze do realizacji zasad gospodarki socjalistycznej.

„Jeżeli rozwój naszej ekonomiki jest zależny od rozwoju obrotu towarowego, od rozwoju handlu radzieckiego, to rozwój handlu radzieckiego z kolei zależy jest od rozwoju naszego transportu zarówno kolejowego i wodnego jak i samochodowego“. (STALIN)

ST. MASZTAKOWSKI (Warszawa)

O dyscyplinę w zakupach sprzętu motoryzacyjnego za granicą

Stały rozwój gospodarki narodowej powoduje ciągle wzrastające zapotrzebowanie na środki transportowe. Zaspokojenie tego zapotrzebowania jest nieodzownym warunkiem zapewnienia gospodarcze narodowej prawidłowego i systematycznego rozwoju, szczególnie w dziale obrotu towarowego. **Pierwszym** więc i zasadniczej wagi zadaniem, jakie ciąży na organizacjach gospodarczych, powołanych do zapewnienia krajowi środków transportowych, jest **zadbanie o taką ilość i jakość tych środków**, ażeby życie gospodarcze kraju na odcinku transportowym nie ulegało zaburzeniom, które z kolei w sposób wysoce niekorzystny mogłyby odbić się na całości gospodarki. **Drugim** zasadniczej wagi zadaniem, ciążącym na wyżej wspomnianych organizacjach gospodarczych, jest **zapewnienie** kursującemu już w kraju taborowi takiej obsługi technicznej, aby mógł on spełniać swe zadania możliwie jak najdłużej, ażeby przerwy w jego eksploatacji skrócić do niezbędnego minimum.

Głównym środkiem transportu, którego znaczenie wzrosło u nas znacznie dopiero w warunkach gospodarki uspołecznionej, jest, poza koleją, samochód i to zarówno dla przewozów towarowych, jak i osobowych. W niniejszym artykule zajmiemy się wyłącznie zagadnieniami transportu samochodowego w aspekcie tych dwóch głównych zadań, o jakich wspomnieliśmy na wstępie.

Z doświadczeń innych krajów, a także z doświadczeń własnych lat ubiegłych, wiemy, że ze wspomnianych wyżej dwóch zasadniczych zadań znacznie więcej, niż pierwsze — przysparza trudności drugie zadanie, to jest zapewnienie kursującemu taborowi należytej obsługi technicznej. W transporcie samochodowym trudności te występują ze specjalną ostrością, znacznie większą, niż w stosunku do innych środków transportu, ze względu na odrębny i specyficzny charakter pojazdu i warunki, w jakich pracuje. Nawet zupełnie pobieżna i powierzchowna analiza zjawisk, jakie dały się zaobserwować na odcinku zaopatrzenia kraju w sprzęt motorowy i związanych z tym okoliczności ubocznych, wskazuje bezspornie na to, że ilość trudności, związanych z zapewnieniem taborowi należytej obsługi technicznej, jest wprost proporcjonalna do braku uwagi, jaką poświęca się należytemu wyborowi i doborowi typów samochodów oraz odwrotnie proporcjonalna do ilości tych typów. Innymi słowy: im mniej uwagi przykładamy do wyboru typów samochodów i im więcej typów samochodów dopuszczonych jest do eksploatacji, tym więcej i tym większe będziemy mieli trudności w zapewnieniu taborowi odpowiedniej obsługi technicznej.

Nim przystąpimy do dalszych rozważań, nie od rzeczy będzie, jeśli w sposób wyraźny określimy, że pod pojęciem obsługi technicznej, jaką winniśmy zapewnić taborowi, rozumiemy nie tylko zabiegi profilaktyczne i naprawy wszelkiego stopnia, aż do głównych, z wszystkimi konsekwencjami, jakie z tego wynikają, a więc rozbudową sieci stacji obsługi i zakładów napraw głównych — ale także i **przed wszystkim zapewnienie należytego i właściwego pod względem ilościowym i asortymentowym zaopatrzenia taboru w części zamienne i akcesoria**. Niejednokrotnie już w czasopiśmie gospodarczym i poświęconych zagadnieniom motoryzacyjnym omawiane były przyczyny obecnych trudności w zakresie zaopatrzenia taboru w części zamienne. Nie wdając się zatem w szczegółowsze rozważania, pokrótce tylko wspomnimy, że jedną z głównych trudności w tym zakresie jest fakt posiadania przez naszą gospodarkę transportową bardzo dużej

ilości marek i typów samochodów z dostaw UNRRA oraz demobilu, a także samochodów poniemieckich. Rok 1945, rok wyzwolenia Polski z jarzma hitlerowskiego przez Armię Czerwoną, był rokiem, w którym w bilansie otwarcia mieliśmy w pozycji tabor samochodowy — zero. Z pierwszą pomocą pośpieszył nam Związek Radziecki. Następnie, wobec coraz bardziej wzrastającego zapotrzebowania na środki transportowe, zwłaszcza zaś na samochody, które miały w pierwszym okresie dodatkowe zadania wskutek zniszczeń, jakie dotknęły naszą sieć i tabor kolejowy — zmuszeni byliśmy przyjmować dostawy samochodów z UNRRA i demobilów, bez zachowania koniecznych w normalnym czasie względów ostrożności, bez oglądania się na trudności, jakie w przyszłości mogą wyniknąć z faktu posiadania zbyt rozległego wachlarza typów i marek. Doraźne potrzeby transportowe kraju były silniejsze, niż wszelkie inne względy. Dlatego naszej ówczesnej gospodarki zaopatrzeniowej nie można winić za wytworzenie obecnego stanu, ani zarzucać jej krótkowzroczności. Niemniej jednak konsekwencje ówczesnej polityki zaopatrzeniowej, jakkolwiek uznajemy, że okoliczności, jakie ją spowodowały, są usprawiedliwiające — ponosimy do dnia dzisiejszego. Te błędy, konieczne wprawdzie, lecz jednak błędy, zaciążyły, jak grzech pierworodny, na dotychczasowej i obecnej naszej gospodarce samochodowej.

Pierwszym krokiem do naprawienia błędów jest uświadomienie ich sobie oraz poznanie ich przyczyn. Drugim krokiem — wyciągnięcie odpowiednich wniosków i możliwie ściśle ustalenie zasad przyszłego działania. Trzecim musi być konsekwentne i bezkompromisowe wprowadzenie ustalonych zasad w życie i pilnowanie bezwzględne ich przestrzegania.

Uświadomiwszy sobie zatem popełnione w początkowym okresie błędy oraz poznawszy ich źródła, powinniśmy byli ustalić zasady postępowania na przyszłość i zasady te bezwzględnie przestrzegać. Zdawałoby się, że nie stało na przeszkodzie, aby podjąć takie konsekwentne i planowe działanie. Zdawałoby się, że system gospodarczy, w który wkroczyliśmy, zapewnia wszelkie warunki dla racjonalnego rozwiązania tego zagadnienia. I tak istotnie jest: w warunkach, gospodarczych, stworzonych przez demokrację ludową, w warunkach w których każde działanie, każda funkcja gospodarcza musi być ściśle określona, zaplanowana i wykonana, w takich warunkach można było doprowadzić do ściśle planowego zaopatrzenia kraju w sprzęt motorowy, a w wyniku tego przeprowadzić planową likwidację konsekwencji błędów, popełnionych w pierwszym okresie po odzyskaniu niepodległości.

Dziś, w obliczu trudności, z jakimi wciąż jeszcze się borykamy, musimy przyznać, że o ile pierwszy krok uczyniliśmy w sposób stanowczy: stwierdziliśmy uczynione błędy i poznaliśmy ich przyczyny, to z uczynieniem drugiego kroku poszło nam już gorzej. Określiśmy sobie wprawdzie plan i metody działania, ale zrobiliśmy to w sposób niezbyt wyraźny, niezbyt stanowczy, nieco mglisty. Najgorsze jednak, że nawet tych niedoskonałości może jeszcze opracowanych planów i zasad zaopatrywania kraju w samochody nie potrafiliśmy w zdecydowany i bezkompromisowy sposób realizować. W konsekwencji tego wyraźnego braku dyscypliny trudności nasze na odcinku zaopatrzenia taboru w części zamienne i akcesoria bynajmniej się w okresie ostatnich kilku lat nie zmniejszyły, a przeciwnie — obserwujemy stałe i coraz dotkliwsze pogłębianie się kryzysu w zakresie zaopatrzenia w części zamienne. Sytuacja obecna nie pozwala na dalsze

niedoceniań i neglizowanie tego zasadniczej wagi zagadnienia. Należy przystąpić do niezwłocznej rewizji dotychczasowych metod, które, jak to wynika z doświadczenia, nie zapewniają w sposób dostateczny planowania nad planowym zaopatrzeniem kraju w sprzęt motorowy, nie zapewniają zatem możliwości zapewnienia taborowi należytej obsługi technicznej. Należy niezwłocznie wzmocnić i zaostriżyć dyscyplinę na odcinu planowania i wykonawstwa zakupów zagranicznych sprzętu motorowego.

Analizując zakupy sprzętu motorowego, dokonane na przestrzeni ubiegłych dwóch lat, ich przebieg i okoliczności im towarzyszące, należy stwierdzić jednak, aby dać świadectwo prawdzie, że przy wszystkich błędach, jakie przy okazji tych zakupów były popełnione, a było ich niemało — przeprowadzona została z wielką konsekwencją jedna myśl, jedna idea o zasadniczym znaczeniu dla przyszłości naszej gospodarki transportowej. Począwszy od połowy 1948 roku obserwujemy mianowicie stały wzrost naszych zakupów w ZSRR i w krajach demokracji ludowej. Dziś znakomitą większość naszych zakupów sprzętu motorowego dokonujemy w Związku Radzieckim, w Ludowej Republice Czechosłowackiej i Ludowej Republice Węgierskiej. Zdrowe podstawy takiej polityki nie mogą pozostać bez dodatniego wpływu na naszą gospodarkę transportową. Przyjacielskie i braterskie stosunki, jak najbardziej idące wspólność interesów i wciąż pogłębiająca się współpraca z tymi krajami — są najlepszą rękojmią systematycznego i dostatecznego zaopatrzenia zakupionego w tych krajach sprzętu w części zamienne. To stwierdzenie pozwala nam na postawienie pierwszego wniosku, pierwszej fundamentalnej zasady, której konsekwentne i ścisłe przestrzeganie w sposób zasadniczy przyczyni się do likwidacji skutków błędów przeszłości, a także do utrzymania zagadnienia w równowadze w przyszłości.

Tą fundamentalną zasadą jest: Jak najwięcej zakupów w ZSRR i w krajach demokracji ludowej.

Oprócz tej kardynalnej zasady polityki zakupów, bezwzględnie muszą być postawione i przestrzegane następujące wytyczne:

- 1) jak najdalej idące ograniczenie liczby typów i marek, przy równoczesnym zwiększeniu liczby zakupowywanych pojazdów w poszczególnych typach;
- 2) oparcie decyzji zakupów na wynikach przeprowadzonych prób i badań oraz na wytycznych i wskazaniach powołanych do tego instytucji;
- 3) zabezpieczenie w każdym kontrakcie zakupu sprzętu — odpowiedniego zaplecza technicznego w postaci należytych pod względem ilościowym, asortymentowym i terminowym dostaw części zamiennych i akcesoriów oraz katalogów i wszelkich niezbędnych pomocy i materiałów technicznych.

Można mieć pewność, że jeśli, przy zachowaniu wyrażonej linii polityki zakupów, jaką ma być skoncentrowanie zakupów w krajach zaprzyjaźnionych, zostaną wprowadzone i ściśle przestrzegane trzy wyszczególnione wyżej główne wytyczne, a równocześnie zostaną przedsięwzięte wszelkie kroki w celu zaopatrzenia w części zamienne już eksploatowanego w kraju taboru, to sytuacja, w jakiej w chwili obecnej znajduje się u nas transport samochodowy, ulegnie w stosunkowo niedługim czasie znacznej poprawie. Od niezwłocznego wprowadzenia i ścisłego przestrzegania ustalonych zasad i wytycznych zależy opanowanie w krótkim czasie sytuacji, zażegnanie pogłębiającego się kryzysu zaopatrzeniowego i skierowanie polityki zaopatrzenia taboru, a tym samym zapewnienia mu odpowiedniej obsługi — na nowe, właściwe tory. Do tego jednak, aby osiągnąć zamierzone skutki, niezbędna jest bezwzględna dyscyplina wszystkich czynników, mających wpływ na bieg rzeczy. Również niepośledniej wagi, jakkolwiek dalszą już sprawą, będzie ustalenie takich metod pracy i trybu postępowania, które dawałyby gwarancję pełnego zachowania tej dyscypliny.

J. BRONISŁAWSKI (Warszawa)

Kryzys żeglugowy w USA

Prezydent Bierut w swoim referacie na IV Plenum Komitetu Centralnego PZPR stwierdził objawy zbliżającego się kryzysu gospodarczego w Stanach Zjednoczonych.

Cyfry statystyki urzędowej w Stanach podają istnienie 4.500.000 zarejestrowanych bezrobotnych.

Jedną z najczulszych dziedzin gospodarczych, najwcześniej reagujących na spadek koniunktury w handlu zagranicznym okazała się amerykańska żegluga. Jak wiadomo, znaczna część ładunków morskich w handlu z Europą znajduje się w gestii eksportowej czynników amerykańskich, które używają swoich uprawnień do popierania własnej żeglugi. Również dyspozycja transportowa ładunków reliefowych i wojennych leży w gestii administracji planu Marshalla, która rezerwuje sobie przewóz połowy ładunków na liniach amerykańskich.

Mimo tych przywilejów zmniejszający się zapas dolarów w spauperyzowanych krajach Europy Zachodniej powoduje zmniejszanie się obrotów w handlu zagranicznym ze Stanami, który z natury rzeczy jest handlem morskim. W rezultacie amerykańskie linie regularne redukują częstość wyjazdów statków liniowych, zmniejszając liczbę eksploatowanych statków. Powoduje to oczywiście wzrastające bezrobocie amerykańskich marynarzy.

American Merchant Marine Institut, placówka propagandowa związku armatorów, ogłosiła komunikat, oceniający ilość bezrobotnych marynarzy w pierwszym

kwartale roku 1950 na 50 000 osób, przy czym ocena ta jest raczej optymistyczna.

W roku 1946, jak podaje Instytut, flota handlowa Stanów liczyła 5.832 statki, mierzące 59.000.000 ton deadweight; flota ta była utrzymywana w ruchu przez 250.000 marynarzy i oficerów. Obecna flota handlowa, licząca około 1.285 statków i 14.000.000 ton deadweight, zatrudnia zaledwie 110.000 marynarzy i oficerów.

Związek marynarzy wybrzeża wschodniego, National Maritime Union, podaje, że z 40.000 członków związku tylko 25.000 potrafiło obecnie znaleźć zatrudnienie. Na wybrzeżu zachodnim około 25% marynarzy jest bez pracy. Ciężka sytuacja na rynku pracy jest wykorzystywana przez armatorów dla obniżenia płac robotniczych i odebrania marynarzom uzyskanych przez nich w czasie wojny zdobyczy socjalnych. Przed wojną armatorzy powierzali werbunek załóg swoim biurom załogowym i prywatnym agencjom, które z jednej strony pobierały od marynarzy część ich uposażenia w zamian za dostarczanie posad, z drugiej zaś prowadziły politykę jawnej dyskryminacji w stosunku do marynarzy „podejrzanych“ o działalność związkową. W czasie wojny, w momencie, braku sił roboczych, związki zawodowe zdołały wywalczyć dla swoich członków zatrudnienie ich przez biura załogowe, będące pod kontrolą związków. Ustaliły nadużycia agentów, dających zatrudnienie za łapówki, ustaliły dyskryminacja kolorowych marynarzy i działaczy związkowych.

Po wojnie, korzystając z gorszej sytuacji na rynku pracy, armatorzy ponownie zażądali likwidacji zwią-

kowych biur załogowych, które „odbierały armatorom kontrolę nad ich własnością – statkami“. Rozbite i skłócone związki zawodowe morskie w szeregu strajków broniły tej zdobyczy, ze zmiennym powodzeniem. W kwietniu br. związek zawodowy oficerów marynarki handlowej przystąpił do akcji strajków w obronie prawa do zatrudnienia swoich członków przez biuro związkowe. Wobec solidarnej postawy oficerów i zapowiedzianej akcji strajkowej ze strony solidaryzujących się z oficerami związków marynarzy i radiotelegrafistów, armatorzy ustąpili po dwutygodniowej walce, podpisując umowę zbiorową na warunkach żądanych przez oficerów. Jednocześnie jednak przedstawiciele armatorów zwrócili się do amerykańskiego ministerstwa pracy (National Labor Relations Board) z żądaniem unieważnienia umów zbiorowych, zapewniających pracownikom wpływ na dobór kadr. W maju br. ministerstwo pracy ogłosiło, że wszelkie umowy zbiorowe, potwierdzające istnienie związkowych biur załogowych, tzw. hiring halls, są „dyskryminacyjne i nielegalne“.

Gromadzenie się w portach amerykańskich większych skupisk marynarzy i robotników portowych, bezrobotnych i pozabawionych środków egzystencji, zwiększyło ilość drobnych kradzieży ładunków w portach amerykańskich, jak podaje mr. Gulick, szef bezpieczeństwa w porcie nowojorskim. Port ten zażądał dodatkowej dotacji w sumie 4.000.000 dolarów na zorganizowanie i przeszkolenie nowych brygad policji portowej „dla obrony własności i porządku w portach“. W obecnym stanie rzeczy siły policyjne byłyby niezdolne do utrzymania porządku w razie większej akcji strajkowej w porcie.

Zwiększenie kadr policyjnych nie wpłynie jednak prawdopodobnie na działalność band szantażystów, grasujących w portach i wyciskających z robotników portowych haracz wzamian za udzielenie im zatrudnienia w firmach sztauerskich. Istnienie takich band, działających w porozumieniu z przekupną policją amerykańską, było ujawnione przez prasę w zeszłym roku, nie doprowadziło jednak do likwidacji tych band. Wobec istnienia wielkiej rezerwowej armii bezrobotnych pogarszają się również warunki życia na pracujących jeszcze statkach. Załogi okrętowe, domagające się dotrzymania przez administrację okrętową warunków umowy zbiorowej, są zwalniane po przybyciu do najbliższego portu amerykańskiego.

Jak podaje oddział nowojorski związku marynarzy NMU, płynność załóg zwiększyła się ostatnio, nie z winy marynarzy, dochodząc do 30% rocznie dla marynarzy i 20% dla oficerów zatrudnionych na statkach.

Oprócz nacisku na marynarzy, armatorzy amerykańscy wykorzystują depresję dla wydarcia coraz większej ilości subwencji, zapewniających im dochodową eksploatację statków, kosztem podatnika amerykańskiego.

Budowa nowych statków morskich jest oddawna już subsydiowana przez rząd amerykański. W czasie wojny statki, budowane na koszt państwa, były przydzielane do eksploatacji prywatnym firmom, przy czym przymusowe kierowanie ładunków wojennych gwarantowało tym armatorom dochodowość przedsięwzięcia. Bezpośrednio po wojnie ograniczono subwencjonowanie do linii regularnych frachtowych i pasażerskich, tworząc uprzywilejowaną grupę „kapitalistycznych przedsiębiorstw bez ryzyka“; ewentualne straty linii okrętowych, wynikające ze złej na ogół organizacji handlowej, były wyrównywane przez rząd za pośrednictwem ministerstwa żeglugi, tzw. Maritime Commission, przy czym zapewniono liniom 10% dochód od włożonego kapitału.

Subwencje liniowe usprawiedliwiano koniecznością „pokazania flagi amerykańskiej“ dla zwiększenia prestiżu państwa w krajach satelickich południowej Ame-

ryki i Zachodniej Europy. Linie okrętowe miały również popierać ekspansję towarów amerykańskich w handlu oceanicznym i szkolić kadry fachowe marynarki wojennej na wypadek wojny. Linie okrętowe, pobierające subwencje, zobowiązały się do zatrudniania co najmniej 50% obywateli amerykańskich na swych statkach, podczas, gdy inne linie korzystały na ogół z tańszych sił roboczych, rekrutujących się z „kolorowych“ imigrantów.

Wobec braku ładunków całookrętowych, związek armatorów trampowych zwrócił się w maju br. do Kongresu z żądaniem przyznania subwencji również dla eksploatacji statków trampowych. Żądaniu temu przeciwstawiła się grupa armatorów liniowych, przedstawiciel której w senacie amerykańskim, mr G. W. Morgan, oświadczył, że linie regularne przewożą na ogół w eksporcie do Europy dobrze płatne ładunki drobnicy, a dopełniają statki ładunkami masowymi. Subwencjonowanie trampów umożliwiłoby im konkurowanie z liniami i przejęcie części ładunków masowych, „co nie poprawiłoby sytuacji żeglugi w ogóle, lecz jedynie przesunęłoby ładunki z jednej grupy żeglugi do drugiej“.

Najwidoczniej wpływy grupy kapitalistów liniowych okazały się przeważające, gdyż w dniu 5 maja Kongres Stanów uchwalił subwencje w sumie 30 milionów dolarów dla 290 statków liniowych, z pominięciem żeglugi trampowej.

Ustawa subwencyjna, nazwana została „pogrzebem żeglugi amerykańskiej“. W jej wyniku przewiduje się dalsze wycofywanie z eksploatacji statków trampowych i zmniejszenie tonażu floty z 14 do około 12 milionów ton deadweight.

Poza wykorzystywaniem depresji na rynku żeglugowym dla uzyskania subsydiów i dotacji, armatorzy amerykańscy wywierają obecnie nacisk na sfery rządowe dla otrzymania ulg podatkowych. Zgodnie z memorandum, złożonym przez linię Isbrandtsen Co do Komisji Handlu Zagranicznego w senacie amerykańskim, armatorzy żądają obecnie zwolnienia żeglugi zagranicznej od opłacania podatku dochodowego, wypłacania przez marynarkę wojenną subsydiów załogowych, zwolnienia od opłat celnych wyposażenia okrętowego, nabytego za granicą oraz zwiększenia nieopodatkowanych odpisów amortyzacyjnych.

Coraz liczniejsze głosy nawołują obecnie w Stanach do zliberalizowania handlu zagranicznego, jako jedyne go środka do zwiększenia przewozów morskich i polepszenia sytuacji frachtowej.

Szef administracji marshallowskiej, P. Hoffman, wystąpił niedawno z enuncjacją, żądającą obniżenia barier celnych, chroniących wewnętrzny rynek amerykański przed konkurencją europejskich towarów przemysłowych. „Plan Marshalla“ — powiedział on — „spełnił częściowo swoje zadanie odciążenia rynku amerykańskiego ze zbyt licznych towarów; następnym krokiem winno być otwarcie amerykańskiego rynku dla towarów europejskich i umożliwienie państwu europejskim otrzymania dolarów, potrzebnych im dla zakupu towarów amerykańskich“.

Podnoszą się w Stanach również głosy za wzmocnieniem handlu z państwami Europy Wschodniej.

Urząd handlu zagranicznego w Waszyngtonie w wydanym komunikacie rejestruje wzrost handlu zagranicznego państw Europy Wschodniej, zarówno w stosunkach ze Związkiem Radzieckim, jak i z państwami kapitalistycznymi. Tradycyjne artykuły eksportowe Europy Wschodniej, żywność i surowce, coraz częściej są obecnie uzupełniane artykułami przemysłowymi; wzamian importuje się do Europy Wschodniej surowce przemysłowe i dobra inwestycyjne. Komunikat zestawia rosnący handel zagraniczny państw socjalistycznych ze stagnacją w handlu zagranicznym państw amerykańskich, w szczególności Stanów Zjednoczonych.

T. WINIARSKI (Sopot).

Najważniejsze obowiązki ubezpieczonego w postępowaniu awaryjnym

Zawarta umowa ubezpieczeniowa nakłada na ubezpieczonego pewne obowiązki, od których wypełnienia zależy, czy ubezpieczyciel uzna swą odpowiedzialność i w ramach umownie zakreślonych polisą warunków wypłaci ubezpieczonemu należne mu odszkodowanie. Dla uzyskania większej jasności przewidzianego tym artykułem tematu, przyjmijmy, że ubezpieczenie zostaje zawarte należycie, tzn. przy uwzględnieniu pokrycia właściwego zakresu ryzyk i przy zachowaniu obustronnie zresztą obowiązujących zasad dobrej wiary i dobrej woli.

Niemal wszystkie polisy morskie całego świata zawierają warunek natychmiastowego zawiadomienia asekuratora w przypadku otrzymania przez ubezpieczonego pierwszej wiadomości o szkodzie, stwierdzonej w ładunku podjętym z transportu morskiego. W tym celu wszystkie towarzystwa asekuracyjne dysponują odpowiednimi przedstawicielami w różnych portach świata, tzw. Komisarzami Awaryjnymi (Average Agents), bądź agentami Lloyd'u.

Odpowiednie klauzule standartowych warunków morskich wymieniają ten obowiązek, jako jeden z najbardziej podstawowych, którego dopełnienie jest warunkowane rygorem utraty praw do odszkodowania. Mające w polskich ubezpieczeniach morskich zastosowanie angielskie, klauzule, tzw. Institute Cargo Clauses, zawierają również ten warunek; ujęty on jest tłustym drukiem w końcowej treści wspomnianych klauzul.

Ponadto polisy morskie Powszechnego Zakładu Ubezpieczeń Wzajemnych wymieniają nazwiska reprezentujących go komisarzy awaryjnych w ważniejszych portach zamorskich krajów, z którymi łączą nas stosunki handlowe. W innych portach świata, dla których nazwiska komisarzy awaryjnych nie są wymienione, obowiązuje wezwanie agenta Lloyd'u, zaś w portach polskich powiadomienie najbliższej placówki PZUW.

Dla portów Gdyni i Gdańska funkcję przedstawicieli Zakładu spełnia od niedawna powołana specjalnie w tym celu komórka pod nazwą Komisariatu Awaryjnego, działającego przy Biurze Maklerskim Ubezpieczeń Morskich PZUW w Gdyni. Powołanie przez Powszechny Zakład Ubezpieczeń Wzajemnych do życia placówki BMUM na Wybrzeżu jest jednym z wyrazów dążności i troski ze strony Zakładu do zagwarantowania klientom koniecznej i należytej opieki ubezpieczeniowej, m. in. i na odcinku usług awaryjnych.

Należy zdać sobie sprawę, że ładunek w czasie przewozu morskiego wymyka się niemal całkowicie spod wpływów ubezpieczonego, przy czym samo stwierdzenie szkody odbywa się zazwyczaj już po przybyciu ładunku do miejsca przeznaczenia. Jeżeli ponadto weźmiemy pod uwagę olbrzymi wachlarz przyczyn powstawania szkód i różnorodność okoliczności, tworzących te przyczyny (element czasu, przestrzeni, opakowania, natury środka przewozu i samego ładunku itd.), to nie trudno będzie nam zrozumieć wagę i sens natychmiastowego podjęcia, w wypadku stwierdzenia szkody, tych wszystkich kroków, jakie są konieczne, już nie tylko dla zabezpieczenia ładunku przed ewentualnością powiększenia się szkody, ale i celem zbadania tych przyczyn i okoliczności, które wpłynęły na jej powstanie. Jest to konieczne zarówno w celu ustalenia zasady odpowiedzialności przez ubezpieczyciela, jak i dla umożliwienia mu uchwycenia w odpowiednim momencie dowodów winy osób trzecich za spowodowany wypadek.

Czynności te, wymagające niewątpliwie dużego zaszoku wiedzy i praktyki ubezpieczeniowej, znajomości przepisów oraz obowiązujących zwyczajów w danym

porcie, mogą być podjęte skutecznie i celowo — jedynie przez dobrze zorientowanego przedstawiciela Zakładu (Komisarza Awaryjnego).

Jednakże strona techniczna wykonania, np. zabezpieczenia ładunku przed powiększeniem się rozmiaru jego uszkodzenia, należy wyłącznie i przede wszystkim do ubezpieczonego. Niemniej ubezpieczonego obowiązują ścisłe kontaktowanie się w takich wypadkach z przedstawicielem Zakładu i racjonalne z nim współdziałanie. Ciężar tych obowiązków nie może być w żadnym wypadku przerzucany na ubezpieczyciela, z racji zawartej z nim umowy o ubezpieczenie.

Zaniedbanie wezwania przedstawiciela Zakładu, natychmiast po stwierdzeniu, że ładunek nadszedł w stanie uszkodzonym, bądź zawiadomienie opóźnione, może w konsekwencji spowodować nie tylko zakwestionowanie roszczeń przez ubezpieczyciela, ale może też narazić i skarb państwa na straty dewizowe, wobec uniemożliwienia skutecznych dochodzeń w stosunku do osób winnych powstałej szkody, np. armatora, spedytora, dostawcy, firmy sztauerskiej itp.

Dla zilustrowania tego zagadnienia posłużę nam kilka wziętych z życia przykładów.

W ubezpieczonej przez jednego z importerów przesyłce morskiej kilkuset ton tłuszczu, nadeszłego z jednego z portów południowo - amerykańskich, powołana na zlecenie tego importera jedna z firm kontrolnych stwierdziła manko wagowe w ilości kilku ton. Atest firmy kontrolnej zawierał wprawdzie wzmiankę o uszkodzeniu kilku beczek i przepakowaniu ich zawartości do beczek zastępczych, ponadto jednak żadnych dalszych istotnych danych o stanie ładunku nie zawierał. Zakład został powiadomiony o szkodzie w miesiąc później i przystąpił w odpowiednim czasie, tj. po skompletowaniu niezbędnych do likwidacji szkody dokumentów, do rozpatrzenia reklamacji. Ponieważ ubezpieczenie przewidywało pełne pokrycie ryzyk wg klauzuli „All and every risk“, bez zastosowania żadnych potrąceń (fransyzy), ubezpieczony wniósł roszczenia w pełnej wysokości, odpowiadającej równowartości ustalonego atestem blisko 3 ton manka, będąc przeświadczony zarówno o prawdziwości swego postępowania, jak i słuszności wniesionych roszczeń o odszkodowanie. Istotnie, zakres ryzyk został ustalony i pokryty rozsądnie, żadne istotne szczególności, których brak w momencie deklarowania ubezpieczenia mógłby stać się powodem np. nienaliczenia słusznej składki nie zostały pominięte, mimo to likwidacja szkody natrafiła na olbrzymie komplikacje. W motywach ostatecznie zajętego stanowiska Zakład zarzucił ubezpieczonemu zbyt późne powiadomienie o szkodzie, wskutek czego Zakład został pozbawiony możliwości wydelegowania swego przedstawiciela, który by mógł w sposób niewątpliwie ustalić przyczyny i okoliczności powstania tak znacznego ubytku wagi. Być może Czytelnikowi nasuwa się krytyczna ocena stanowiska Zakładu, podającego w wątpliwość roszczenia ubezpieczonego, które zostało podyktowane wyłącznie formalistycznym punktem widzenia. Zastanówmy się jednak, czy takie rozumowanie jest słuszne.

Zachodzi pytanie — czy atest firmy kontrolnej, ograniczający się jedynie do ustalenia wyniku działania arytmetycznego (odejmowania) przez porównanie danych wagowych na podstawie 100% przeważania beczek z danymi konosamentowymi, lecz nie uwzględniający przyczyn uzyskania tego wyniku, może stanowić wystarczający dokument z punktu widzenia ubezpieczonego. Bezsprzecznie dla ubezpieczyciela jest on niewystarczający dlatego, że, jak to już się dowiedzieliśmy z jednego z poprzednich artykułów, za-

mieszczonych w rubryce „Ubezpieczenia“¹⁾, nawet taki szeroki zakres ryzyk, jaki został pokryty w omawianym przykładzie, nie gwarantuje jeszcze ubezpieczonemu pokrycia mu w pełnym znaczeniu tego słowa *wszystkich* ryzyk, jak np. ubytków na wadze, spowodowanych naturalnymi właściwościami towaru, jako strat, które winny być przedmiotem normalnej kalkulacji kupieckiej, a więc nie zawierających w sobie elementu ryzyka, tego podstawowego elementu każdego zresztą ubezpieczenia. Takie właśnie przypuszczenie ubytku naturalnego mógł wzbudzić omawiany atest, ponieważ stwierdzone przez firmę kontrolną manco stanowiło na ogólną ilość przewożonego ładunku zaledwie niecały 1%.

Takiemu domniemaniu przeczył z drugiej strony fakt, że tally sheety liczmanów wykazywały w kilkudziesięciu pozycjach braki sięgające 1/3 — 1/4 zawartości na poszczególnych beczkach, co mogło nasuwać przypuszczenie działania przyczyn zewnętrznych. Brak jednak jakiegokolwiek wzmianki w atęcie o śladach uszkodzeń beczek, które by świadczyły o ich otwieraniu i kradzieży, bądź o zaciekach, lub też o śladach pozostałości tłuszczu w ładowniach statku, co mogłoby znów dowodzić wytopienia się tłuszczu w czasie długotrwałego przewozu, uniemożliwiało dojście prawdy.

Poza tym, zgłoszenie szkody Zakładowi nastąpiło dopiero w kilka tygodni po stwierdzeniu szkody, przy czym dalszą zwłokę w jej opracowaniu spowodował brak kompletu dokumentów. W rezultacie, po upływie dłuższego czasu Zakład nie mógł wyrobić sobie właściwego poglądu na całość sprawy, a nawet skontrolować poprawność samego działania arytmetycznego, dokonanego przez firmę kontrolną, którego wynik stanowił jedyną podstawę roszczeń poszkodowanego. Ostatecznie Zakład, w zrozumieniu aspektów gospodarczych tej sprawy, stanął na stanowisku, że chociaż ubezpieczony wskutek niedopełnienia obowiązku zawiadomienia Zakładu uniemożliwił mu ustalenie przyczyn stwierdzonego wyłącznie od strony rachunkowej manca, to jednak istniało pewne prawdopodobieństwo kradzieży, bądź wycieku. Wobec tego Zakład przyznał ubezpieczonemu odszkodowanie w pełnej wysokości wniesionych roszczeń.

Jest rzeczą zrozumiałą, że tego rodzaju pomyślnego rozwiązania sprawy ubezpieczony nie może się spodziewać w każdym przypadku, tym więcej, iż znany jest mu dobrze obowiązek wzywania przedstawiciela Zakładu w momencie stwierdzenia szkody.

Podobnych przykładów można by przytaczać setki. Jakiegokolwiek przeto próby podważania celowości usług przedstawiciela Zakładu pod osłoną takich argumentów, jak np. dążność do zmniejszenia obciążeń towaru, nosi tylko pozory słuszności, tym bardziej wobec bardzo niskiej taryfy usług awaryjnych i zwrotności opłat za te usługi, w przypadku uznania przez ubezpieczyciela odpowiedzialności.

Jest również niezaprzeczalny fakt ogromnej różnicy w charakterze i celach usług, oddawanych przez przedstawicieli Zakładu i przez firmy kontrolne; czynności tych pierwszych nie można utożsamiać z zadaniami i zakresem usług, wykonywanych przez tych ostatnich, już choćby pod kątem widzenia różnorodnych kwalifikacji zawodowych, jakimi dysponują pracownicy obu wymienionych wyżej aparatów.

Usługi oddawane odbiorcom przez firmy kontrolne stanowią o tyle materiał konieczny dla celów ubezpieczeniowych, o ile współpraca obu tych aparatów będzie ściśle ze sobą koordynowana, a w pewnym stopniu nawet i wzajemnie kontrolowana. Należy pod-

kreślić, że wynik operowania suchymi cyframi, uwzględnianymi w atestach firm kontrolnych, bez analizy przyczyn i okoliczności, które wywołują szkodę, nie może stanowić w żadnym wypadku materiału wystarczającego dla potrzeb ubezpieczeniowych.

Do podstawowych obowiązków, ciążyących na ubezpieczonym, należy również zaliczyć — w razie dostarczenia towarów w stanie uszkodzonym, z brakami, lub ich niedostarczenia w ogóle — natychmiastowe wniesienie reklamacji do armatora, dostawcy, bądź innych osób trzecich, odpowiedzialnych za wypadek. Obowiązek ten wprawdzie nie jest zastrzegany polisą ubezpieczeniową, ponieważ ubezpieczyciel w zasadzie do wysokości strat spowodowanych z winy tych osób nie jest odpowiedzialny; toteż obowiązek ten w stosunku do ubezpieczyciela wpływa raczej ze zwyczajowo stosowanych praktyk w handlu morskim. Zlekceważenie tego obowiązku może jednak zmniejszyć, bądź przekreślić skuteczność umowy ubezpieczeniowej, podobnie jak przez niezawezwanie przedstawiciela Zakładu. Ubezpieczyciele chronią się przed odpowiedzialnością za tego rodzaju szkody odpowiednimi klauzulami, z których konsumentem polskim ubezpieczeń morskich znana jest klauzula ujęta w § 8 Institute Cargo Clauses pod nazwą „Baile Clause“. W praktyce ubezpieczyciele rzadko korzystają z przywilejów wspomnianej wyżej klauzuli, pod warunkiem, że obowiązek uczynienia odpowiedzialnymi osób trzecich został dopełniony we właściwym czasie, zgodnie z aktualnie obowiązującymi w tym względzie przepisami i normami prawnymi. Respektowanie tej klauzuli nie może więc być pomijane przez ubezpieczonego, nawet w przypadku terminowego notyfikowania stron. Termin bowiem upływu przedawnienia przeciwko armatorom, zgodnie z artykułem 3 ust. 6 Konwencji Brukselskiej z r. 1924, traktującej o ujednastajnieniu niektórych zasad dotyczących konosamentów, wynosi jeden rok czasu, licząc od dnia wydania przesyłki morskiej, bądź od dnia, w którym powinna być ona wydana (w wypadku niedostarczenia) i mimo odmiennego traktowania o czasokresie przedawnienia według IV księgi k. h. n. z r. 1897, judykatura polska w orzecznictwie sądowym stosuje wyżej wspomniane przepisy Konwencji Brukselskiej. O ile więc Zakład z tych, czy innych przyczyn, a przede wszystkim, o ile stało się to z winy poszkodowanego, nie mógł wypłacić mu w międzyczasie odszkodowania, a tym samym nie mógł wejść w uprawnienia regresowe w stosunku do armatora, ubezpieczony obowiązuje dołożenie wszelkich starań i wykazanie należytej zapobiegliwości w celu samodzielnego wyegzekwowania odszkodowania, względnie ukończenia polubownego załatwienia roszczeń odszkodowawczych przed upływem prekluzyjnego czasu przedawnienia — pod rygorem konsekwencji, o jakich wyżej już wspominałem.

O ile przy tym należyte zabiegi ubezpieczonego nie dadzą pozytywnego rezultatu, ubezpieczony na żądanie ubezpieczyciela powinien skierować roszczenia na drogę sądową, oczywiście za zwrotem kosztów prowadzenia sprawy, jeżeli będzie zachodzić odpowiedzialność ubezpieczyciela.

Skoro te najbardziej podstawowe obowiązki ubezpieczonego zostaną dochowane, ubezpieczony dostarczy ubezpieczycielowi możliwie w najkrótszym czasie właściwych dokumentów, niezbędnych do rozpatrzenia roszczeń odszkodowawczych i wówczas może się on spodziewać z pewnością szybkiego i słusznego rozpatrzenia jego roszczeń przez ubezpieczyciela.

Dokumentacji roszczeń odszkodowawczych należałoby poświęcić również nieco miejsca, lecz będziemy to mogli uczynić dopiero w jednym z następnych artykułów.

¹⁾ Patr: „Transport i Spedycja“ Nr 3 z r. 1949. — M. Huget — Przedślowie.

„Co jest materialną oporą łączności między przemysłem a rolnictwem? — Jest nią transport...“ (LENIN)

Z. MARIANSKI (Gdynia)

Odpowiedzialność czarterującego na czas jako przewoźnika

Umowa o zacierowanie statku na czas jest jedną z najbardziej skomplikowanych umów prawa morskiego, zarówno ze względu na sprzeczne zapatrywania co do samej istoty tej umowy jak i co do skutków prawnych, będących następstwem jej zawarcia. W obrocie morskim rozróżniamy następujące trzy typy umów, określane popularnie mianem „czarterów na czas” (time charters).

1. Umowa o wynajęcie statku bez kapitana i załogi oraz normalnego wyposażenia, potrzebnego do odbywania podróży. Ten rodzaj umowy jest określany przez naukę angielską, jako „charter by demise”. Typowym przykładem takiej umowy są tak zwane „bare-boat charters”, w pewnych okresach bardzo często spotykane na terenie Wielkiej Brytanii i Stanów Zjednoczonych, gdyż na podstawie takich umów rządu tych państw wynajmowały w czasie wojny potrzebny im tonaż od prywatnych armatorów. W normalnych stosunkach handlowych umowy tego typu są raczej rzadko spotykane.

2. Umowa o oddanie do dyspozycji czarterującego statku wraz z kapitanem i załogą na pewien okres czasu, w celu używania go w sposób mniej lub więcej ściśle określony umową. Umowy tego rodzaju, często spotykane w handlu morskim, są zawierane zazwyczaj na okresy krótkoterminowe (przeważnie 3 — 6 miesięcy, rzadziej 1 — 2 lat) i pozwalają armatorom na okresowo zwiększanie potrzebnego im tonażu, bez konieczności inwestowania kapitału w budowę nowych statków. W miarę wzrostu żeglugi regularnej czartery na czas mogą znajdować coraz szersze zastosowanie, gdyż w okresach wzrastania względnie malenia nasilenia ruchu na pewnych liniach (wahania te mogą mieć charakter nie tylko koniunkturalny, ale po prostu sezonowy), na podstawie tych właśnie umów tonaż może być przesuwany tam, gdzie w danym okresie jest na niego większe zapotrzebowanie; w ten sposób zwiększona zostaje elastyczność mechanizmu żeglugi światowej.

3. Umowa o przewóz pewnej określonej ilości towaru w jednej, lub kilku podróżach, przy czym fracht jest płatny od jednostki czasu. Tego rodzaju umowy spotykamy stosunkowo najrzadziej, aczkolwiek miewają one niekiedy miejsce. Dajmy na to przemysłowiec, budujący fabrykę, sprowadza drogą morską zamówione urządzenia fabryczne, na co potrzeba oczywiście szeregu podróży jednego statku; zawiera on wtedy umowę z armatorem, zgodnie z którą zapłata za przewóz obliczana jest od jednostki czasu.

Z tych trzech typów umów tylko umowa wymieniona w punkcie drugim jest właściwym czarterem na czas, w danym przypadku nas interesującym. Umowa wymieniona w punkcie pierwszym — to z prawnego punktu widzenia po prostu zwykła umowa najmu statku, a więc umowa prawa cywilnego, a nie prawa handlowego morskiego. Mimo, że wewnętrzny stosunek umowny między stronami jest w tym przypadku normowany przepisami prawa cywilnego, jednak sytuacja prawna, będąca konsekwencją zawarcia takiej umowy, a w szczególności stosunek najemcy do osób trzecich, zawierających z nim umowy o przewóz, wymagają pewnego naświetlenia z uwagi na istniejące w tym względzie przepisy prawa morskiego. Natomiast, jeśli chodzi o trzeci opisany typ umowy, to wystarczy ograniczyć o treści stwierdzenia, że umowa tego rodzaju jest po prostu pewną odmianą czarteru na podróż (voyage charter), a więc normalną umową o przewóz w prawie morskim szczegółowo unormowaną. Treścią świadczenia, do którego w danym przypadku zobowiązuje się armator, jest przewiezienie określonej partii towaru, a nie oddanie do dyspozycji czarterującego statku

i usług załogi, co właśnie ma miejsce przy czarterze na czas.

Zanim jednak zajmiemy się bardziej szczegółowo właściwym czarterem na czas, zastanowimy się, jak wygląda z punktu widzenia prawa sytuacja tego, kto na podstawie „bare-boat charter” wynajął statek i następnie, obsadzając go swoim kapitanem i załogą, zaczął używać go do żeglugi zarobkowej. Otóż obowiązujące u nas prawo morskie niemieckie stoi na stanowisku, że taka osoba występuje na zewnątrz, a więc w stosunku do osób trzecich jako armator i jako taki musi być traktowana przez ustawę. Ma to oczywiście znaczenie tylko o tyle, o ile chodzi o charakter, w jakim występuje on w stosunku do osób trzecich, gdyż taki najemca statku, będący tylko jego posiadaczem, a nie właścicielem, nigdy formalnie nie może się stać armatorem w rozumieniu ustawy niemieckiej, zgodnie z którą armatorem może być tylko właściciel statku. Natomiast najemca, obsadzający statek własnym kapitanem i załogą, podpada pod pojęcie „armatora czasowego” (ang. temporary owner, niem. Ausruster), przy czym należy podkreślić, że pojęcie „Ausruster” zostało w Kodeksie Handlowym Niemieckim ściśle zdefiniowane. Jest nim ten, kto używa cudzego statku do żeglugi zarobkowej na własny rachunek i albo sam go prowadzi, albo też sam zleca jego prowadzenie kapitanowi. Dzięki tej bardzo ściśle ustawowej definicji pojęcie to jest ciaśniejsze i obejmuje mniej przypadków, niż angielskie pojęcie „temporary owner”, biorące swą treść z elastycznego prawa niepisanego (Common Law). Ponieważ właściwy polski termin dla tego pojęcia jeszcze nie został ustalony, wydaje się, że przyjęcie dla obecnych rozważań terminu „armator czasowy”, aczkolwiek nie bardzo piękny, nie będzie wielkim grzechem, zwłaszcza, że termin ten stosunkowo dobrze oddaje znaczenie tego pojęcia.

Sytuacja prawna „armatora czasowego” jest na ogół podobnie unormowana przez różne ustawodawstwa morskie. Praktycznie biorąc, można powiedzieć, że prawo morskie traktuje go prawie pod każdym względem tak samo jak zwykłego armatora, z tym jednak, że takie wynajęcie statku obcokrajowcowi, nie zmienia państwowej przynależności statku. Wszelkie konsekwencje prawne, wynikające z używania statku, ponosi „armator czasowy”, ale z drugiej strony przysługują mu te same przywileje w odniesieniu do ograniczenia odpowiedzialności, z których korzysta armator-właściciel. W przypadku więc, kiedy obowiązują przepisy Konwencji Brukselskiej o ograniczeniu odpowiedzialności armatora, postanowienia jej mają zastosowanie również do „armatora czasowego”, który ogranicza swoją odpowiedzialność w zależności od wartości, względnie tonażu używanego statku. Natomiast w wypadkach, kiedy zastosowanie mają postanowienia Niemieckiego Kodeksu Handlowego, stojącego na stanowisku rzeczowej odpowiedzialności armatora statkiem i frachtem, „armator czasowy” odpowiada również tylko rzeczowo statkiem i frachtem i to statkiem, nie będącym jego własnością. Właściciel statku musi zatem znieść cierpliwie to, że statek jego zostaje obłożony aresztem, lub że powstają na nim prawa zastawu i to bez winy z jego strony, lecz jedynie, jako skutki używania statku przez najemcę — czarterującego. Oczywiście, gdyby z tego tytułu miały wyniknąć dla właściciela statku jakieś straty, przysługuje mu regres w stosunku do najemcy. W okresie trwania umowy właściciel statku ma jednak zasadniczo tylko prawo do żądania zapłaty czynszu (czasami niesłusznie nazywanego frachtem) i kontrolowania, czy statek jest używany zgodnie z umową, o ile oczywiście umowa coś w tym względzie postanawiała.

Wobec osób trzecich, zawierających umowy o przewóz, występuje tylko najemca - czarterujący, podczas gdy właściciel statku pozostaje jakby w cieniu. Wynajmując „goły” statek bez swego kapitana i załogi, pozabawia się on tym samym kontrolą nad statkiem, czyniąc z najemcy - czarterującego w pełnym tego słowa znaczeniu posiadacza statku. Stosunek własności, łączący go ze statkiem, w żadnej mierze nie może go obchodzić. Dla osób trzecich istnieje tylko statkiem - najemca i kapitan, będący jego pełnomocnikiem. Oni to zawierają umowy o przewóz, a kapitan, podpisując konosamenty, czyni to w imieniu najemcy - czarterującego, a nie w imieniu właściciela statku. Nic więc dziwnego, że względy bezpieczeństwa obrotu i ochrony działających w dobrej wierze wymagały, aby cała odpowiedzialność z zawartych umów o przewóz i podpisanych konosamentów obciążała wyłącznie czarterującego - najemcę i aby odpowiadał on tak samo i w tym samym zakresie, jak gdyby był armatorem - właścicielem.

Nowoczesne ustawodawstwa morskie, a mianowicie Kodeks Handlowy Holenderski z r. 1924 i ustawa radziecka z r. 1929 poszły jeszcze dalej w tym kierunku, rozszerzając znaczenie pojęcia armatora. Armatorem w rozumieniu tych ustaw jest każdy posiadacz statku, a nie koniecznie właściciel, a zatem również i „armator czasowy”. Takie postawienie sprawy pozwala na uniknięcie wielu niejasności i jest dużym uproszczeniem.

Jak więc widzimy, kwestia odpowiedzialności przewoźnika - czarterującego, który wynajął statek na warunkach „bare-boat charter”, w stosunku do osób trzecich, zawierających z nim umowy o przewóz, przedstawia się dosyć prosto. Odpowiada on bowiem tak samo, jak przewoźnik - armator. Sprawa staje się jednak bardziej skomplikowana, kiedy przewoźnikiem jest czarterujący na czas, gdyż niepewność co do samej istoty prawnej tej umowy siłą faktu musi pociągać za sobą także wątpliwości co do jej skutków prawnych.

Umowy o zacierowanie statku na czas mogą być oczywiście zawierane na różnych warunkach, w zależności od woli stron. Ponieważ trudno byłoby rozważać warunki różnych typów czarterów na czas oraz modyfikacje, którym te standardowe umowy mogą ulegać, najbardziej wskazane będzie wziąć pod uwagę czarter „Baltime”, jako głównie spotykany na rynku frachtowym półn.-wschodniej Europy typ czarteru na czas, opracowany przez „The Baltic International Maritime Conference”.

Konsekwencją zawarcia umowy o zacierowanie statku na czas jest oddanie statku przez armatora do dyspozycji czarterującego wraz z kapitanem i załogą. Armator zobowiązuje się równocześnie do utrzymania statku w czasie trwania umowy w stanie zdatnym do żeglugi, natomiast wszelkie koszty związane z eksploatacją statku, jak bunkier, smary, opłaty portowe itp., są pokrywane przez czarterującego. Kapitan i załoga są opłacani przez armatora i są w pierwszym rzędzie jego podwładnymi, aczkolwiek w pewnym zakresie, a mianowicie, jeśli chodzi o czynności kapitana związane z handlową eksploatacją statku, kapitan jest podporządkowany rozkazom i dyrektywom czarterującego, co w czarterze zazwyczaj wyrażone jest słowami „...the Captain shall be under the orders and directions of the Charterers as regards employment agency of other arrangements...”.

Czarterujący ma prawo używać statku w zakresie określonym umową, mając jednak nałożony obowiązek chronienia armatora przed ewentualnymi skutkami prawnymi, które mogłyby go obciążyć z tytułu wykonywania przez kapitana poleceń czarterującego, a w szczególności podpisywania konosamentów i innych dokumentów.

Oprócz powyższych postanowień, regulujących wewnętrzny stosunek armatora i czarterującego, czarter na czas zawiera cały szereg klauzul, ograniczających odpowiedzialność armatora za przewożone jego statkiem ładunki.

Tak wyglądają w grubym zarysie te warunki czarteru na czas, które pozwalają nam na scharakteryzowanie go, jako pewnego typu umowy. Nie sposób nie zauważyć od razu zasadniczej różnicy między tą umową, a poprzednio opisanym czarterem „by demise”. Leży ona mianowicie w pierwszym rzędzie w stosunku kapitana i załogi do czarterującego i ten moment właśnie jest decydujący dla oceny charakteru umowy, a więc czy jest to czarter na czas, czy też czarter „by demise”, co oczywiście jest nie bez znaczenia dla jej skutków prawnych, a w pierwszym rzędzie dla stanowiska czarterującego w stosunku do osób trzecich.

W czarterze na czas, jak to już wyżej wspomnieliśmy, kapitan i załoga są zasadniczo podwładnymi armatora i tylko w pewnym zakresie są podporządkowani dyrektywom czarterującego. Za pośrednictwem kapitana statek przez cały czas trwania umowy pozostaje w dyspozycji armatora, a czarterujący może go tylko używać w ograniczonym zakresie i to pod kontrolą sprawowaną przez armatora za pośrednictwem kapitana. Natomiast przy czarterze „by demise” statek znajduje się w dyspozycji czarterującego, który sprawuje nad nim władzę osobiście, lub przez kapitana, jemu tylko podległego.

Czarter na czas nie jest zatem umową najmu statku tak, jak „bare-boat charter”. Nie jest on jednak również umową o przewóz, bo zobowiązaniem, wynikającym z niego, jest tylko oddanie statku do dyspozycji, a nie wykonanie jakiegoś określonego przewozu, co ma miejsce na przykład w czarterze na podróż. Zdefiniowanie istoty prawnej tej umowy od dawna nastrocza wielkie trudności nauce prawa morskiego. Ostatnio coraz bardziej utrwała się zapatrywanie, że czarter na czas jest umową specjalną, czyli umową „sui generis”.

Jako taką traktuje ją też postępowe ustawodawstwo morskie radzieckie i holenderskie, w których to ustawach czarter na czas po raz pierwszy właściwie został obszernie unormowany pozytywnymi przepisami.

A jakże wobec tego wygląda odpowiedzialność czarterującego na czas z zawartych przez niego z osobami trzecimi umów o przewóz, oraz łącząca się z tym ściśle odpowiedzialność z konosamentów podpisanych przez kapitana statku? Z praktyki sądownictwa brytyjskiego widzimy, że na tamtym terenie istnieje następujące podejście do tego zagadnienia.

Prawo morskie radzieckie i holenderskie przyjmuje zasadę osobistej odpowiedzialności tak armatora, jak i czarterującego, oraz uznaje konosamenty podpisane w imieniu przewoźnika (a nie koniecznie armatora). Odpowiedzialność przewoźnika - armatora i przewoźnika - czarterującego przedstawia się w tych ustawodawstwach całkiem podobnie.

W pierwszym rzędzie bada się na podstawie warunków umowy i intencji stron, komu był podległy kapitan. Jeśli był on podwładnym armatora, a zatem umowa nie była czarterem „by demise”, lecz zwykłym czarterem na czas, to taka umowa jest uważana w prawie brytyjskim, jako zwykła umowa o przewóz (kontrack of affreightment), czyli jak się u nas czasami mówi - umowa frachtowa, a wszelkie dalsze umowy o przewóz, zawierane przez czarterującego z osobami trzecimi, uważane są z zasady za wiążące armatora (podfrachtowanie). Do tego trochę dziwnego wniosku dochodzi się w oparciu o nieco sztuczną konstrukcję, polegającą na tym, że czarterującego, zawierającego umowy o przewóz z osobami trzecimi, uważa się za działającego w charakterze agenta armatora. Podpis kapitana, złożony na konosamencie, uważa się również za złożony w imieniu armatora, co jest zresztą logiczne, jeśli weźmiemy pod uwagę, że kapitan, będący podwładnym armatora, w pierwszym rzędzie jego reprezentuje. Zdarza się jednak, że kapitan podpisując konosament, wyraźnie zaznaczy, że czyni to w imieniu czarterującego. Wtedy odpowiedzialność obciąża oczywiście czarterującego, a dokument taki jest ważnym konosamen-

tem, gdyż prawo brytyjskie w przeciwieństwie do Kodeksu Handlowego Niemieckiego (w tej redakcji, w której obowiązuje on u nas) nie wymaga dla ważności konosamentu, aby był on podpisany przez armatora, lub w jego imieniu. Drugim wyjątkiem od powyższej zasady odpowiedzialności armatora statku jest przypadek, kiedy statek, wzięty w czarter na czas, jest używany przez czarterującego w obsłudze linii regularnej razem z innymi jego własnymi statkami. Wtedy bowiem czarterujący z reguły jest odpowiedzialny z zawartych przez się umów o przewóz, a konosamenty są podpisywane w jego imieniu.

Należy mieć jednak zawsze na uwadze, że armator, jak to już wyżej wspomnieliśmy, określił w czarterze granice swojej odpowiedzialności za ładunek. Jeśli więc czarterujący, zawierając na własną rękę umowy o przewóz, określił w nich granice odpowiedzialności przewoźnika szerzej, niż to uczynił armator w czarterze i kapitan podpisał odpowiednie konosamenty, odpowiedzialność armatora może w ten sposób ulec rozszerzeniu, wbrew jego sprecyzowanym w czarterze intencjom. Gdyby jednak w tych okolicznościach armator był zmuszony do zapłacenia odszkodowania odbiorcom ładunku, przysługiwałby mu oczywiście regres do czarterującego, który jest zobowiązany na podstawie warunków czarteru do chronienia armatora przed tego rodzaju konsekwencjami prawnymi. W rezultacie więc czarterujący będzie raczej sam dążył do zaspokojenia tego rodzaju pretensji, rozumiejąc, że w ostatecznym rezultacie i tak będzie musiał za nie materialnie odpowiadać.

Jeśli chodzi o obowiązującą u nas ustawę niemiecką, to w świetle jej przepisów sprawa odpowiedzialności czarterującego na czas z zawartych przez niego umów o przewóz komplikuje się zarówno ze względu na przyjęty przez tę ustawę system rzeczowo ograniczonej odpowiedzialności armatora, jak i brzmienie art. 642 khn, z którego wynika, że właściwy konosament może być wystawiony tylko w imieniu armatora. W grubym zarysie zagadnienie to przedstawia się następująco.

Czarterujący na czas, który zawarł umowę o przewóz z wysyłającym ładunek, może być z tej umowy bez wątpliwości pociągnięty do odpowiedzialności przez swego kontrahenta. Umowę o przewóz zawarł on bowiem we własnym imieniu i w stosunku do wysyłającego występuje on, jako przewoźnik. Fakt, że nie jest sam właścicielem statku, nie ma tutaj znaczenia. Czarterujący nie może jednak ograniczyć swojej odpowiedzialności w tym przypadku do czysto rzeczowej odpowiedzialności statkiem i frachtem, gdyż przywilej takiego ograniczenia przysługuje tylko armatorowi. Odpowiada on zatem osobiście.

Konsekwencją zawarcia umowy o przewóz jest jednak przyjęcie towaru i wystawienie konosamentów. Konosamenty podpisuje kapitan, będący podwładnym nie czarterującego, lecz armatora i działający z zasady w imieniu tego ostatniego. Co więcej, ustawa niemiecka

nie uznaje w ogóle innych konosamentów, jak tylko konosamenty „armatorskie”. Z konosamentu podpisanego przez kapitana odpowiada więc armator, lecz zgodnie z ustawą, odpowiada on ograniczenie - statkiem i frachtem. Tak więc osobistej obligacji czarterującego z umowy o przewóz towarzyszy rzeczowa obligacja armatora z konosamentu. Trzymając się ściśle przepisów KHN dochodzimy do wniosku, że również i w takim przypadku, kiedy zacarterowany na czas statek jest używany przez czarterującego w obsłudze linii regularnej razem z jego własnymi statkami, konosamenty podpisane przez kapitana nakładają obbligo na armatora, a nie na przewoźnika - czarterującego. Chyba że są podpisane przez agenta czarterującego, lub nawet przez kapitana, jednak z wyraźnym zaznaczeniem, że podpisuje w imieniu czarterującego. Dokumenty takie, jak już wspomnieliśmy, nie są jednak formalnie konosamentami w rozumieniu ustawy, aczkolwiek dają one niewątpliwie podstawę do wniesienia reklamacji przez odbiorcę towaru do czarterującego. Ten stan rzeczy jest oczywiście daleki od doskonałości. Może się bowiem zdarzyć, że odbiorca towaru, zgłaszający po pewnym czasie swoje pretensje do linii zostanie przez nią odesłany do zagranicznego armatora, którego kapitan podpisał konosament w czasie, kiedy statek był przez linię czarterowany. Orzecznictwu niemieckiemu znane są takie wypadki. Dlatego nowoczesne prawo niemieckie uznaje już obecnie odpowiedzialność z konosamentu nie tylko przewoźnika - armatora ale i przewoźnika - czarterującego. Na tym stanowisku stoi również i Konwencja Brukselska o ujednoliceniu niektórych zasad dotyczących konosamentów, która w swym tekście mówi o przewoźniku, a nie o armatorze. Konwencja ta, jak wiadomo, została przez Polskę ratyfikowana.

Na ogół w niemieckiej nauce prawa morskiego, a ostatecznie i w orzecznictwie, daje się zauważyć tendencja, aby czarter na czas traktować, jako umowę najmu, dając tym samym czarterującemu to samo stanowisko, które ma „armator czasowy” i uznając tym samym jego pełną odpowiedzialność z zawartych umów o przewóz i podpisanych konosamentów.

Zrozumienie powyższego zagadnienia ma specjalne znaczenie dla odbiorcy ładunku, który, nie uzyskawszy zaspokojenia swych ewentualnych roszczeń z tytułu braków, lub uszkodzeń towaru w drodze polubownej, zamierza wnieść skargę do sądu. Należy przy tym pamiętać, że odbiorcy towaru mogą być nieznane okoliczności, w jakich zawarta została umowa o przewóz i strony, które ją zawarły, lecz opiera on swoje roszczenia wyłącznie na konosamencie. Dlatego też musi on starannie zanalizować, kto ponosi odpowiedzialność z danego konosamentu, aby nie narazić się na to, że sąd skargę jego oddali ze względu na brak tak zwanej językiem prawniczym „legitymacji biernej” po stronie pozwanego, co ma miejsce wtedy, gdy pozywa się do sądu nie tę osobę, która zgodnie z ustawą jest w danym przypadku odpowiedzialna.

Sprostowanie

W nr. 2 „Transportu i Spedycji” z bieżącego roku, w artykule „Karta drogową pojazdów mechanicznych”, na str. 83 umieściliśmy wzór karty drogowej samochodu ciężarowego. Przy przepisywaniu tego wzoru z rękopisu na maszynopis zaszyły pomyłki w cyfrach na które zwrócił nam uwagę ob. G. Niewia-

domski z Warszawy, które prostujemy następująco:

w nagłówku:

- w klatce nr 3 należy dopisać literę „P”, która oznacza, iż jest to samochód roboczy;
- w klatce nr 7 (czas planowego powrotu) należy wpisać 17.30.

w dziale „F” — „Wykonanie zadania”:

- w rubryce 3 (czas odjazdu) jest 12.05, powinno być 11.55
- w rubryce 6 (czas odjazdu) jest 15.50, powinno być 15.40
- w rubryce 6 (w kolumnie 18) jest 20%, powinno być 0.6%
- w rubryce 7 (w kolumnie 18) jest 20%, powinno być —
- w rubryce 8 (czas odjazdu) jest 17.05, powinno być 17.00
- w rubryce 8 (w kolumnie 18) jest 5%, powinno być —

w dziale „G” — „Wyniki pracy”:

- w rubryce 1 jest 10.10, a powinno być 10.20
- w rubryce 2 jest 5.50, a powinno być 6
- w rubryce 15 jest 42, a powinno być 44.78
- w rubryce 17 jest 3, a powinno być 5.78

JÓZEF KUNERT (Gdynia)

Waga i miara ładunku oraz fracht morski

Fracht morski od ładunków oblicza się i pobiera w praktyce handlu morskiego w rozmaity sposób, ale zasadniczymi podstawami są tu waga i miara (przestrzenność) towarów. Warunki przewozu i taryfy frachtowe w żegludze liniowej przewidują z reguły, że fracht dla danego towaru będzie mógł być policzony bądź od wagi, bądź też od przestrzenności (kubatury), przy czym wybór zastrzeżony jest dla armatora. Linia graniczną jest w większości wypadków współczynnik sztauerski w wysokości 40 stóp kubicznych na tonę angielską (2.240 funtów) lub 1 metr kubiczny na tonę metryczną (1.000 kg). Towary, których przestrzenność wynosi do 40 stóp kubicznych (lub 1 m³) na tonę płacą fracht od wagi (od tony), natomiast te, których współczynnik sztauerski przekracza 40 stóp kub., płacą fracht od „tony przestrzennej“ (measurement ton), czyli od każdego 40 stóp kub. (lub od każdego m³). Czasami linią graniczną jest nie 40 stóp na jedną tonę, lecz 50,55 lub nawet 60.

Aby zrozumieć dlaczego oblicza się w ten sposób frachty morskie, musimy wpierw przyswoić sobie podane niżej wiadomości.

Każdy statek towarowy posiada swój własny współczynnik sztauerski, który równa się ilości metrów kubicznych, lub stóp kubicznych, pojemności netto na jedną tonę nośności netto. Np. pojemność statku dla ładunku wynosi 15.840 m³, a jego nośność 11.150 ton. Współczynnik sztauerski statku wyniesie więc:

$$\frac{15.840 \text{ m}^3}{11.150 \text{ ton}} = 1,42 \text{ m}^3/\text{t}$$

Inny przykład. Pojemność ładowni i międzypokładów statku wynosi 360.000 stóp kubicznych, a jego nośność 6.000 ton — ile wynosi współczynnik sztauerski tego statku?

$$\frac{360.000 \text{ stóp kub.}}{6.000 \text{ ton}} = 60 \text{ stóp kub./t}$$

Dla statku tego najkorzystniejszy ładunek stanowić będą towary sztaujące 60 stóp kub. na jedną tonę wagi. Przyjmując taki ładunek całookrętowy, statek będzie załadowany „full and down“, tzn. będzie miał pełne ładowanie przy zanurzeniu po linię ładunkową (czyli przy pełnym wykorzystaniu nośności).

Każdy statek posiada dwie „zdolności ładunkowe“ — jedną pod względem wagi, która jest jego nośnością, drugą pod względem przestrzeni, która jest pojemnością statku.

Weźmy dla przykładu statek o nośności 6.000 ton wagi (deadweight tons), posiadający 300.000 stóp kubicznych „pojemności dla bel“. Będzie on mógł załadować bądź 6.000 ton wagowych danego towaru, bądź też pomieścić 7.500 ton przestrzennych towaru, którego współczynnik sztauerski wynosi 50 stóp kub./t, gdyż:

$$300.000 : 40 = 7.500 \text{ ton przestrzennych}$$

Jeżeli współczynnik sztauerski ładowanego towaru wynosi więcej, niż 50 stóp kub. na tonę wagi, to omawiany statek nie będzie mógł przyjąć 6.000 ton wagi takiego towaru — np. przy współczynniku sztauerskim 60 stóp kub./t, przyjmie tylko 5.000 ton wagi (gdyż 300.000 : 60 = 5.000).

Stawki frachtowe liczy się zwyczajowo, jak o tym wspomnieliśmy, przeważnie od jednej tony wagi, lub od jednej tony przestrzennej. Jeżeli towar przyjmowany na statek posiada współczynnik sztauerski statku, to możemy zawsze stosować stawkę frachtową od wagi. Jeżeli jednak, z tych czy innych powodów, stosować musimy stawkę od tony przestrzennej, to czy

$$\begin{array}{l} 320.000 \text{ stóp kub.} = 8.000 \text{ ton przestrzen. po } 20 \text{ dol.} = 160.000 \text{ dol.} \\ 40.000 \text{ stóp kub.} = 1.000 \text{ ton przestrzen. po } 20 \text{ dol.} = 20.000 \text{ dol.} \\ \hline 9.000 \text{ ton} \qquad \qquad \qquad 180.000 \text{ dol.} \end{array}$$

stawka ta będzie wyższa, czy też niższa od stawki wagowej?

Różnica pomiędzy ilością ton wagi i ilością ton przestrzennych wynosi w wyżej przytoczonym przykładzie:

7.500 ton przestrzennych

6.000 ton wagi

1.500 ton — czyli 20 proc. ilości ton przestrzennych.

Stawka frachtowa za tonę przestrzenną może więc być o 20 proc. niższa od stawki za tonę wagową — wpływ z całookrętowego ładunku będzie ten sam. Jeżeli np. za tonę wagową liczyć będziemy 30 dolarów, to od tony przestrzennej liczyć możemy o 20 proc. mniej, czyli 24 dolary od 40 stóp kubicznych. W obu wypadkach fracht przyniesie nam to samo, gdyż:

6.000 ton wagowych po 30 dol. za tonę = 180.000 dol.

7.500 ton przestrzennych po 24 dol. za tonę = 180.000 dol.

W praktyce ładunki składają się z tzw. towarów wagowych (czyli ciężkich) oraz z tzw. towarów przestrzennych (czyli lekkich). Problem takiego dobrania dwóch ładunków (wagowego i przestrzennego), aby statek zapelniał i obciążył po linię ładunkową (czyli wykorzystać jego nośność) oraz uzyskać maksimum możliwego frachtu, jest stosunkowo łatwy do rozwiązania. Mając także dwa ładunki, obliczamy ilość ładunku przestrzennego według następującego wzoru:

$$X = \frac{V - (a \times T)}{b - a}$$

przy czym: X = ilość ton wagowych towaru lżejszego mającego wyższy współczynnik sztauerski,

V = „pojemność dla bel“ (bale capacity) statku, wyrażona w stopach kubicznych,

T = ogólna ilość ton wagowych (deadweight tons) jaką statek może zabrać,

a = współczynnik sztauerski towaru cięższego,

b = współczynnik sztauerski towaru lżejszego.

Przykład: Statek posiada nośność netto 6.000 ton i pojemność dla bel 360.000 stóp kubicznych. Mamy dwa ładunki — jeden sztauje 80 stóp kub. na tonę, drugi 20 stóp kub. na tonę. W jakiej proporcji należy oba towary załadować, aby uzyskać najlepsze wykorzystanie statku?

Rozwiązanie:

$$\frac{V - (t \times T)}{b - a} = \frac{360.000 - (20 \times 6.000)}{80 - 20} =$$

= 4.000 ton (wagowych) towaru sztaującego 80 stóp kub. i reszta, czyli 2.000 ton (wagowych) towaru sztaującego 20 stóp kub.

Sprawdzenie:

a) Stawka frachtowa wynosi 30 dol. od tony wagi:

ton 4.000 po 30 dol. = 120.000 dol.

ton 2.000 po 30 dol. = 60.000 dol.

ton 6.000 180.000 dol.

b) Stawka frachtowa wynosi 20 dol. od tony przestrzennej:

ton 4.000 po 80 stóp kub. = 320.000 stóp kub.

ton 2.000 po 20 stóp kub. = 40.000 stóp kub.

ton 6.000 360.000 stóp kub.

W wyżej przytoczonych wypadkach (a i b) stosowaliśmy bądź stawkę od tony wagi, bądź też stawkę od tony przestrzennej — do całego ładunku. Ale dla uzyskania maksymalnego wpływu z frachtu, armator li-

	2.000 ton wagi po 30 dol.	=	60.000 dol.
4.000 ton wagi =	8.000 ton przest. po 20 dol.	=	160.000 dol.
	10.000 ton „płatnych“		<u>220.000 dol.</u>

Bierzemy w tym wypadku fracht za 10.000 ton, z których 2.000 stanowią tony wagowe i 8.000 tony przestrzenne. Z tego wydedukujemy, że armator tak stosuje i pobiera stawki frachtowe, aby było jak najwięcej „ton płatnych“. Pod punktem a) liczyliśmy fracht od 6.000 ton, pod punktem b) od 9.000, w końcu obliczyliśmy fracht od 10.000 „ton płatnych“. To nam wyjaśnia, dlaczego od towarów wagowych pobiera się fracht od tony wagi, zaś od towarów przestrzennych od tzw. tony frachtowej, lub tony przestrzennej — chodzi tu o wpływ z frachtu i o wykorzystanie statku tak pod względem nośności, jak i pojemności. Eksporter, lub importer, kalkulując stawkę frachtową dla swego towaru, powinien wziąć powyższe pod uwagę i liczyć się z tym (w każdym wypadku, gdy warunki przewozu przewidują możliwość dwójakiego sposobu policzenia frachtu), że zawsze pobrana zostanie stawka frachtowa korzystniejsza dla przewoźnika.

Jeżeli mamy ułożyć rentowną proporcję więcej, niż dwóch ładunków (ciężkich i lekkich), to zadanie jest dość skomplikowane i rozwiązujemy je przez kolejne porównywanie rozmaitych proporcji.

W praktyce, szczególnie przy przewozie drobnicy,

czy stawkę frachtową od wagi (30 dol.) dla ładunku ciężkiego, a stawkę frachtową od kubatury (20 dol.) dla ładunku lekkiego:

trudno jest uzyskać zawsze pełne wykorzystanie całej kubatury ładowni i międzypokładów na statku — liczyć się trzeba z pewną „stratą sztauerską“. Niektórym trudno jest zrozumieć, skąd się biorą owe straty sztauerskie. Ale jest rzeczą pewną, że mając do przewiezienia np. 100 skrzyń, każda o kubaturze 45 stóp kubicznych, nie możemy liczyć, że skrzynie te zajmą w ładowniach statku $100 \times 45 = 4.500$ stóp kubicznych — zajmą bowiem na pewno więcej. Z tym liczyć się musi armator i podając stawkę frachtową za 1 m³, lub też za 40 stóp kub. danego towaru, powinien wiedzieć, ile towar ten „sztauje“, czyli ile więcej miejsca zajmie w ładowniach statku, niż wynosi ścisła kubatura jego masy i odpowiednio do tego skalkulować stawkę frachtową od kubatury. Stawka frachtowa od kubatury rozumie się bowiem od kubatury towaru, a nie od kubatury miejsca, który dany towar zajmuje w ładowniach statku. Jeżeli np. stawka frachtowa ustalona została od standardu petersburskiego (dla drzewa), liczącego 165 stóp kubicznych, to armator powinien wiedzieć, że jeden standart desek i bali zajmie w ładowniach statku około 225 stóp kubicznych, a nie 165.

DZIAŁ INFORMACYJNY*)

INŻ. JAN GRZEGDAŁA (Warszawa)

Wykorzystanie załadunku statycznego wagonu kolejowego

Celem zwiększenia stopnia wykorzystania ładowności wagonu towarowego Ministerstwo Komunikacji wprowadziło dla poszczególnych grup towarów masowych normy załadunkowe, z ważnością od 15 V br., ustalone w zależności od wagonu o typowych granicach ładowności.

Wszystkie towary, ujęte w wymienionych normach, w zależności od ich właściwości fizycznych, zostały podzielone na cztery zasadnicze grupy.

W grupie pierwszej znajdują się towary, które można i należy ładować powyżej przepisanej granicy ładowności wagonu.

Grupa ta odznacza się asortymentem towarów o wysokim ciężarze gatunkowym, jak np. cegła, dachówka, wyroby betonowe, sól, apatyty, fosforyty itp. Jakkolwiek ciężar jednostkowy tych towarów umożliwiałby wyzyskanie pełnej nośności wagonu, to jednak z uwagi na ich właściwości wodorotłonne (wprawdzie nieznaczne) należy zachować stopień bezpieczeństwa na wypadek niekorzystnych warunków atmosferycznych.

Stopień wykorzystania ładowności przez towary grupy pierwszej wynosi około 98% pełnej nośności wagonu.

Do grupy drugiej należą towary, które dopuszcza się ładować poniżej przepisanej ładowności wagonów (towary przestrzenne). W grupie tej znajdują się towary o niskim ciężarze gatunkowym, albo specyficznych kształtach, względnie posiadające te cechy łącznie.

Stopień wykorzystania ładowności wagonu dla niektórych towarów tej grupy jest różny i wynosi, np. dla koksu grubego około 90%, drzewa opałowego mięk-

kiego 73%, wiórów żelaznych i odpadków z blachy 72%, rur kanalizacyjnych betonowych 70%, wełny prasowanej 70%, wyłoków suszonych 50%, a słomy prasowanej zaledwie 30%. Przeprowadzona w pierwszym kwartale br. akcja wzorowego i pokazowego ładowania wagonów towarami przestrzennymi na terenie całej sieci PKP wykazała możliwości zwiększenia załadunku tych samych grup towarów w stosunku do okresu ubiegłego w granicach od 50 — 100%.

Akcja ta nie powinna być sporadyczna, ale przeciwnie, winna rozszerzać się i obejmować swym zasięgiem coraz to szerszy asortyment towarów.

Przy ładowaniu towarów, zaliczonych do grupy przestrzennych, należy zwrócić szczególną uwagę na dobór odpowiedniego typu wagonu w zależności od właściwości, charakterystycznych dla danej masy towarowej.

Grupa trzecia obejmuje towary, które można i należy ładować do granicy przepisanej nośności. W grupie tej znajdują się towary o dużym ciężarze gatunkowym, przewożone przeważnie w wagonach krytych, a więc niepodlegające wpływom atmosferycznym. Przewożone natomiast w wagonach otwartych, np. złom żelazny, wyroby hutnicze, kamień itp. nie chłoną wilgoci, a więc mogą być ładowane również do pełnej nośności.

Czwarta wreszcie grupa obejmuje towary, które bezwzględnie należy ładować do granicy przepisanej ładowności wagonu.

Niedopuszczalne jest natomiast ładowanie do granicy przepisowej nośności towarów, przewożonych w wagonach otwartych, które wybitnie ulegają zwiększe-

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

niu ciężaru wskutek dużej aktywności wodochłonnej.

Asortyment tych towarów obejmuje ponad 70% ogólnego tonażu, przewożonego przez PKP. W grupie tej znajdują się na przykład towary takie, jak: węgiel kamienny, miął, brykiety, koks drobny, drzewo opałowe twarde, tarcica, podkłady, żwir, piasek, glina, wytloki świeże itd.

Przewożone natomiast w wagonach krytych towary takie, jak np. celuloza w stanie prasowanym, tkaniny bawełniane itd. mogą przekraczać przepisową ładowność, zależnie od stopnia ich ściśliwości. Określone normy dla grupy tych towarów, przewożonych w wagonach krytych, stanowią granicę dolną, która musi być bezwzględnie zachowana.

Stopień wykorzystania ładowności wagonu posiada wielką wagę dla gospodarki narodowej. Zaplanowany średni ładunek wagonu w bieżącym roku, wykazujący w stosunku do roku 1949 polepszenie o 1,1%, pozwoli na wykonanie tych samych zadań przewożowych wydatnie zmniejszonym taborem. Poprawa o 1,1% zdawałaby się nieznaczna, a jednak pozwoli na przewiezienie przeszło 1,500 tys. ton towarów więcej bez dodatkowych nakładów. Dla przewiezienia tej masy towarowej należałoby uruchomić 1.600 par pociągów, a same oszczędności tylko na inwestycjach wagonowych wyniosły przeszło 1 miliard zł.

I. CIEPLAK (Warszawa)

O regulaminie współzawodnictwa pracy w transporcie konnym

W transporcie uspołecznionym, począwszy od II kwartału 1949 roku, rozwinęło się współzawodnictwo indywidualne pomiędzy woźnicami, w oparciu o regulamin, opracowany i zatwierdzony przez Główny Komitet Współzawodnictwa Pracy w Transporcie Samochodowym przy Związku Zawodowym Transportowców.

Regulamin ten może być podstawą prowadzenia współzawodnictwa pomiędzy woźnicami we wszystkich zakładach pracy, które posiadają tabor konny, z tym, że Zakładowy Komitet Współzawodnictwa może zarówno przedmioty współzawodnictwa, jak i samą punktację przystosować w zależności od charakteru pracy taboru.

Zasady regulaminu współzawodnictwa są następujące:

- 1) współzawodnictwo jest akcją dobrowolną; do współzawodnictwa może przystąpić każdy woźnica, który podpisze deklarację; deklarację przechowuje się w Komitecie Współzawodnictwa danego zakładu pracy;
- 2) okres współzawodnictwa trwa 3 miesiące i powinien pokrywać się z kwartałami roku z tym, że tymczasowe wyniki winny być obliczane i ogłaszane raz na miesiąc, najpóźniej do 10 następnego miesiąca);
- 3) praca zorganizowana jest w ten sposób, że Zakładowy Komitet Współzawodnictwa, w skład którego wchodzi przedstawiciel czynnika społecznego, administracji i współzawodniczących woźniców — wyznacza „trójkę organizacyjną” dla przeprowadzenia punktacji woźniców. Najlepiej, jeśli w skład trójki organizacyjnej wchodzi jeden z pracowników komórki dysponującej taborem (np. dysponent, lub kierownik ruchu) i przedstawiciel woźniców. „Trójka” punktuje woźniców codziennie według podanych poniżej norm, a sumaryczne zestawienia punktacji przedkłada po upływie każdego miesiąca Zakładowemu Komitetowi Współzawodnictwa;
- 4) po zakończeniu etapu (3-miesięcznego okresu) Zakładowy Komitet Współzawodnictwa ustala ilość wyróżnionych współzawodniczących, którzy uży-

Poważny wzrost przemysłu w roku bieżącym i w następnych latach Planu 6-letniego stawia PKP zadanie powiększenia zdolności przewozowej nie tylko kosztem zwiększonych inwestycji taborowych, lecz przede wszystkim przez lepsze wykorzystanie posiadanych środków przewozowych. Przedsiębiorstwo PKP samo jednak, bez wydatnej współpracy korzystających z usług klientów, nie jest w stanie sprostać zadaniu. Poza równomiernością przewozów, stopień wykorzystania maksymalnej zdolności ładunkowej wagonu stanowi najpoważniejszą pozycję w dziedzinie usprawnienia pracy eksploatacyjno - technicznej PKP, zależną prawie wyłącznie od klienta.

Opracowane na podstawie szeregu badań praktycznych normy ładunkowe zobowiązują obie strony do bezwzględnego ich przestrzegania. Znajomość zdolności ładunkowej poszczególnych serii wagonów PKP oraz możliwości ich wykorzystania, w zależności od asortymentu towaru, powinna być tematem szkolenia pracowników, odpowiedzialnych za należyte wykonanie operacji za i wyładowniczych.

Zakrojony na szeroką skalę ruch racjonalizatorski i współzawodnictwo również i w tej dziedzinie pracy wyzwolił niedostatecznie dotychczas wykorzystane środki obrotowe, niezbędne do wykonania Narodowego Planu Gospodarczego.

skali największą ilość punktów dodatnich (różnica pomiędzy punktami dodatnimi i ujemnymi).

Wysokość i ilość nagród w zakładzie pracy ustala Zakładowy Komitet Współzawodnictwa w porozumieniu z Dyrekcją Zakładu. Nagrody dla wyróżnionych we współzawodnictwie indywidualnym mogą wynosić w granicach:

od 6.000 — 10.000 zł —	I nagroda
od 3.000 — 6.000 zł —	II „
od 2.000 — 3.000 zł —	III „

Należy podkreślić, że fundusz współzawodnictwa pracy został określony dokładnie Uchwałą Komitetu Ekonomicznego Rady Ministrów z dnia 17 lutego 1950 roku; Zakładowy Komitet Współzawodnictwa gospodaruje tym funduszem w ramach zatwierdzonego preliminarza na dany kwartał.

Ilość wyróżnionych współzawodniczących oraz wysokość ich nagród w danym etapie podlega zatwierdzeniu przez Okręgowy Komitet Współzawodnictwa przy Okręgu Związku Zawodowego Transportowców.

Tabela punktacji we współzawodnictwie pracy woźniców

Lp	Punkty dodatnie	Ilość punktów
1	Za terminowe podstawienie pojazdu za każdy dzień	— 10
2	Za staranną pielęgnację i dbałość o konie Komitet Współzawodnictwa przyzna w stosunku miesięcznym na propozycję bezpośredniego przełożonego w porozumieniu z przedstawicielem woźniców — na 1 konia —	30
3	Za sprawne wykonanie przewozów zgodnie z otrzymanymi zleceniami — za każdy dzień —	10
4	Za szczególnie dobrą konserwację uprząży w stosunku tygodniowym na 1-go konia (przyznanie, jak w p. 2)	— 15
5	Za szczególną dbałość o wóz w stosunku tygodniowym (przyznanie, jak w p. 2)	— 20
6	Za szczególną wydajność w ilości kursów i przewiezionych ton w stosunku tygodniowym (przyznanie, jak w p. 2)	— 30

Punkty ujemne

- 1 Za każdy nieobsłużony kurs zlecony . . . — 5
- 2 Za każdy kwadrans spóźnienia przy podstawieniu wozu (do jednej godziny) . . . — 5
- 3 Za każdą godzinę spóźnienia przy podstawieniu wozu . . . — 20
- 4 Za każde powstałe z przyczyny woźnicy reklamacje klienta . . . — 20
- 5 Za każdy przypadek łącznego przewożenia towarów oddziaływujących ujemnie na inne towary załadowane na tym samym wozie . . . — 30
- 6 Za nienależytą konserwację wozu w/g orzeczenia i na propozycję bezpośredniego przełożonego w stosunku tygodniowym . . . — 20

- 7 Za brak stałego dozoru nad koniem w stosunku tygodniowym (określenie, jak w p. 6) — 20
- 8 Za nieszanowanie uprząży w stosunku tygodniowym (określenie, jak w p. 6) . . . — 5
- 9 Za każdy przypadek stwierdzenia nietrzeźwości . . . — 50
- 10 Za każdy stwierdzony przypadek nieprzestrzegania przepisów o ruchu kołowym . . . — 20

Doświadczenie wykazało, że regulamin powyższy stwarza ramy do słusznej oceny pracy woźniców, o zorganizowane współzawodnictwo w oparciu o tenże regulamin przyczyniło się w dużym stopniu do usprawnienia i zwiększonej wydajności pracy w transporcie konnym.

Uchwała KERM w sprawie zwrotu opakowań

W numerze 3 „Transport i Spedycja“ z r. ub. zamieściliśmy artykuł J. Chodorowskiego p. t. „Racjonalizacja Opakowań“.

Zagadnienie to, niezawsze u nas doceniane, znalazło swoje rozwiązanie w Uchwale Komitetu Ekonomicznego Rady Ministrów z dnia 12 maja 1950 r. w sprawie zwrotu opakowań (Biuletyn PKPG Nr 10 z 20.V.50 r., poz. 128).

Intencją Uchwały KERM jest właśnie wprowadzenie oszczędnej i racjonalnej gospodarki trwalszymi rodzajami opakowań towarów i artykułów przemysłowych, co znajduje swój wyraz w zastosowaniu jednolitych zasad zwrotu opakowań w stanie nadającym się do ponownego użytku.

Obowiązek zabezpieczenia, zwrotu i odbioru opakowań spada na jednostki zarówno gospodarcze, jak i administracyjne gospodarki uspołecznionej. Przedsiębiorstwa będą również zobowiązane przez właściwych Ministrów do podjęcia odpowiedniej akcji instruktoryjnej wśród pracowników, celem pouczenia ich o znaczeniu gospodarczym zwrotu pozostałych po towarach opakowań. Za niewykonanie obowiązków służbowych, związanych z omawianą akcją zwrotu opakowań, przewidziane jest pociągnięcie pracowników do odpowiedzialności

służbowej i dyscyplinarnej. Przypadki zaś rażącego niedbalstwa, lub roszczeniowego uszkodzenia opakowań będą potraktowane, jako szkoldnictwo gospodarcze i kierowane do sądu, lub Komisji Specjalnej do Walki z Nadużyciami i Szkoldnictwem Gospodarczym.

Polecono również przedsiębiorstwom uspołecznionym, by w umowach o dostawę towarów przedsiębiorstwom prywatnym umieszcili warunek zwrotu opakowań. Zostaną również zorganizowane przez Centralny Urząd Drobnej Wytwórczości ośrodki remontowe opakowań.

Omówiona Uchwała KERM przewiduje, iż Przewodniczący PKPG ustali w drodze zarządzeń, jakie opakowania podlegają zabezpieczeniu i zwrotowi oraz określi wytyczne organizacji zwrotów.

Po ustaleniu danego rodzaju opakowania za podlegające zwrotowi w terminie dni 30, Minister Handlu Wewnętrznego w porozumieniu z Przewodniczącym PKPG i Ministrem Finansów będzie wydawał zarządzenia, normujące zasady zwrotu, oddzielnie dla różnych rodzajów opakowań. Nadzór nad wykonaniem zarządzeń, wydanych na podstawie omawianej Uchwały, został zlecony Departamentowi Zaopatrzenia i Bilansów Materiałowych PKPG.

K. K.

Instrukcja Przewodniczącego PKPG

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

W numerze 3 „Transport i Spedycja“ z r. ub. na str. 80 opublikowaliśmy Uchwałę Komitetu Ekonomicznego Rady Ministrów z dnia 27 maja 1949 r. w sprawie objętej nagłówkiem niniejszej notatki.

§ 5 cytowanej Uchwały KERM mówi, iż celem jej wykonania Przewodniczący PKPG wyda w porozumieniu z Ministrem Skarbu szczegółową instrukcję.

Na tej podstawie wydana została instrukcja Przewodniczącego PKPG w porozumieniu z Ministrem Finansów, z dnia 2 czerwca 1950 r. (Monitor Polski z dn. 30.VI.50 r. Nr A-76, poz. 885).

Instrukcja obejmuje 4 części: I — postanowienia ogólne; II — ogólne zasady i tryb przekazywania; III — przekazywanie niektórych maszyn i urządzeń technicznych - produkcyjnych i wreszcie IV — przepisy końcowe.

Transportowic winien zapoznać się przede wszystkim z częścią II, która podaje zasady i tryb przekazywania, między innymi maszynami, środków transportu i komunikacji kolejowej, drogowej, powietrznej i wodnej. Zasady objęte częścią II instrukcji mają zastosowanie do wzajemnego przekazywania wymienionych środków transportowych pomiędzy urzędami, instytucjami i przedsiębiorstwami państwowymi.

Podstawowymi zasadami, o których mowa w części II instrukcji, są:

- 1) przekazywane mogą być tylko przedmioty zbędne dla jednostki posiadającej tzn. nieprzewidziane do planowego ich wykorzystania;
- 2) przedmioty majątku trwałego, uznane za zbędne, należy zgłosić władzy nadrzędnej;
- 3) przekazanie innej jednostce może nastąpić tylko na podstawie pisemnej decyzji władzy nadrzędnej, której jednostka przekazująca podlega, lub jest przez nią nadzorowana; przy czym nie wolno dysponować zgłaszanym przedmiotem do czasu uzyskania zgody władzy nadrzędnej.
- 4) obowiązek zabezpieczenia, jak i konserwacji zgłoszonego przedmiotu spoczywa na jednostce, w której posiadaniu znajduje się przekazywany przedmiot;
- 5) przekazanie następuje nieodpłatnie z tym, że odbierająca ponosi wszelkie koszty, związane z demontażem, opakowaniem, transportem i doprowadzeniem przedmiotu do stanu używalności;
- 6) dokumentem z czynności przekazania jest spisany przez obie strony protokół zdawczo-odbiorczy, wg ustalonego wzoru, stanowiącego załącznik do omawianej instrukcji. Protokół zdawczo - odbiorczy jest podstawą dla wykazów inwentarowych i księgowania. W przypadku gdy wartość rzeczy-

wista przedmiotu odbiega od inwentarzowej, lub w ogóle w inwentarzu nie została ujęta, obie strony dokonują bieżącej oceny z uwzględnieniem stopnia zużycia danego przedmiotu.

W odniesieniu do przedmiotów majątku trwałego, które są w posiadaniu jednostek położonych na terenach Ziemi Odzyskanych, podane są w II części instrukcji w § 9 dodatkowe przepisy, nakładające obowiązek otrzymania zezwolenia na przekazanie przedmiotu z wydziału przemysłowego Wojewódzkiej Rady Narodowej oraz Wojewódzkiej Komisji Planowania Gospodarczego.

Zasady, podane w części III instrukcji, nie dotyczą środków transportu i komunikacji kolejowej, drogowej, powietrznej i wodnej, natomiast z przedmiotów transportowych obejmują maszyny, bądź urządzenia techniczno-produkcyjne, które mają zastosowanie w transporcie wewnętrznym (dźwigi, transportery, suwnice itp.).

Większość przedmiotów, których zasady przekazywania są ujęte w III części instrukcji, podlegają obrotowi za pośrednictwem Centralnego Biura Obrotu Maszynami na podstawie zgłoszenia o ustalonym wzorze, stanowiącym załącznik do omawianej instrukcji.

Centralne Biuro Obrotu Maszynami opracuje w terminie jednomiesięcznym od daty ogłoszenia instrukcji wykaz rodzajów maszyn, których przekazywanie winno odbywać się za pośrednictwem CBOM.

Należy stwierdzić, że przepisy zawarte w omawianej instrukcji mają bardzo poważne znaczenie dla naszego życia gospodarczego. Wiele bowiem jednostek gospodarczych posiadało maszyny, bądź środki transportowe nieprzydatne w ich pracy, a brak szczegółowej instrukcji do Uchwały KERM z 27.V.1949 r. stwarzał pewne trudności odnośnie trybu ich wzajemnego przekazywania.

Omówiona instrukcja przyczyni się niewątpliwie do planowego ich wykorzystania.

K. K.

Zmiana rozporządzenia o odprawie celnej środków przewozowych

W numerze 26 Dziennika Ustaw RP pod poz. 241 ukazało się Rozporządzenie Ministra Finansów z dnia 14 czerwca 1950 r. w sprawie zmiany rozporządzenia o odprawie celnej środków przewozowych.

Ponieważ zagadnienie odprawy celnej środków przewozowych nie było przez nas jeszcze poruszane, postaramy się je pokrótce omówić.

Cytowane Rozporządzenie Ministra Finansów, wydane na podstawie art. 57 i 135 prawa celnego, nawiązuje do Rozporządzenia Ministra Skarbu z dnia 18 lipca 1935 r. o odprawie celnej środków przewozowych, częściowo zmienionego Rozporządzeniem Ministra Skarbu z dn. 2 lipca 1937 r.

Pod pojęciem środka przewozowego w brzmieniu Rozporządzenia Ministra Skarbu z 1935 r. rozumiemy samochody, motocykle, rowery, motorówki, łodzie, kajaki, pojazdy z zaprzęgiem oraz konie wierzchowe.

Dla zagranicznych środków przewozowych, wprowadzanych do polskiego obszaru celnego na pobyt czasowy, nieprzekraczający 1 roku, stosuje się odprawę warunkową, tj. czasowe zwolnienie od cła i ograniczeń przywózowych. Odprawa następuje na podstawie zgłoszenia, stwierdzającego tożsamość środka przewozowego. Należności celne wymierza się wg celnych stawek autonomicznych oraz zasad obowiązujących przy odprawie celnej ostatecznej, a zabezpieczonych w gotówce, lub papierach wartościowych, dopuszczanych do przyjmowania, jako kaucje celne. Od zabezpieczenia celnego przewidziane są również w pewnych przypadkach zwolnienia, stosowane przez Dyрекję Cel, lub w małym ruchu granicznym. Dowodem warunkowej odprawy jest zaświadczenie ustalonego wzoru z opisem środka przewozowego, wysokością zabezpieczenia celnego oraz terminem jego powrotnego wywozu za granicę.

W stosunku do członków zagranicznych klubów automobilowych, lub turystycznych, którzy chcą posługiwać się na polskim obszarze celnym samochodami, lub motocyklami, stosuje się również odprawę warunkową na podstawie książeczek z przepustkami granicznymi i tryptyków. Książeczki z przepustkami granicznymi są wystawiane przez zagraniczne kluby automobilowe i turystyczne, a honorowane są przez nasze urzędy celne w przypadkach, kiedy krajowy klub automobilowy, należący do międzynarodowego Związku Klubów Automobilowych, a upoważniony przez Min. Finansów, złoży gwarancję za należności celne. Tryptyki zaś wydawane są przez nasze kluby klubom zagranicznym, po uzyskaniu do tego upoważnienia Ministerstwa Finansów.

Na podstawie książeczek z przepustkami granicznymi i tryptyków mogą być odprawiane motocykle, samochody osobowe, ciężarowe, campingowe, sanitarne, pogrzebne oraz autobusy.

W stosunku do obywateli państw obcych, zajmujących stanowiska dyplomatyczne i konsularne, dla wprowadzenia przez nich środków przewozowych stosuje się osobne przepustki wg ustalonego wzoru. Przepustki są wydawane przez Ambasady i Poselstwa Polskie na okres 3 miesięcy.

Środki przewozowe, które zostały wprowadzone do polskiego obszaru celnego na podstawie omówionego rozporządzenia, nie mogą być używane do celów zarobkowych, jak również nie wolno ich odstępować, a więc sprzedawać, bądź wypożyczać innym osobom. Również zastosowanie ostatecznej odprawy celnej w stosunku do środków przewozowych, wprowadzanych na podstawie książeczek z przepustkami, lub tryptyku, może nastąpić tylko w wyjątkowych przypadkach za zgodą Min. Finansów.

Urzędy Celne prowadzą rejestr wszystkich zagranicznych środków przewozowych, odprawianych warunkowo.

Sposób postępowania celnego przy odprawie celnej środków przewozowych, niewymienionych w omawianym Rozporządzeniu, regulują odrębne instrukcje, np. kolejowo-celne, lotniczo-celne itp.

Wszelkie środki przewozowe, oprawiane warunkowo, są wolne od celnej opłaty manipulacyjnej, pobieranej z tytułu dokonania odprawy warunkowej.

§ 16 ust. 1 Rozporządzenia Min. Skarbu z dnia 18.VII.1935 r. po wprowadzeniu zmiany Rozporządzeniem Min. Skarbu z dnia 2.VII.1937 r. otrzymał brzmienie następujące:

„W razie wywozu za granicę samochodów i motocykli po upływie terminu ważności książeczek z przepustkami granicznymi, lub tryptyków (§ 11 ust. 1 i 2), urząd celny wyjściowy pobiera opłatę w wysokości 1 zł za każdy dzień opóźnienia; na wpłacone kwoty urząd celny wydaje pokwitowanie na ogólnych zasadach. Jeżeli podrożny odmówi uiszczenia tej opłaty, ściągają ją od klubu poręczającego“.

Jedyną zmianą, jaka została wprowadzona ostatnim Rozporządzeniem Ministra Finansów z dnia 14 czerwca 1950 r. w stosunku do przedwojennego Rozporządzenia Min. Skarbu o odprawie celnej środków przewozowych jest „ustalenie opłaty w wysokości 100 zł za każdy dzień opóźnienia“ w cytowanym wyżej § 16 ust. 1. Poza tym ostatnio wydane Rozporządzenie weszło w życie po upływie 7 dni od dnia ogłoszenia i ma zastosowanie również do opłat nieuiszczonych do dnia wejścia w życie rozporządzenia.

K. K.

Taryfy i zarządzenia MK

A. W komunikacji kolejowej:

Dziennik Taryf i Zarządzeń Komunikacyjnych nr 18 z 1950 r. zawiera zarządzenie w sprawie zmiany Międzynarodowej Taryfy Związkowej na przewóz towarów między stacjami Polskich Kolei Państwowych, a stacjami Kolei Czechosłowackich. Zmiana ta polega na dopuszczeniu zastępczego przewozu węgla i koksu z Polski do Czechosłowacji przez Zebrzydowice — Petrowice, a Bohuminem, zamiast przez Chałupki — Vrbice. W tym samym numerze Dz. T. i Z. K. ukazało się zarządzenie, które w komunikacji towarowej Polska — Wolny Obszar Triestu wprowadza dwa nowe punkty graniczne: San Candido i Bremer.

B. W komunikacji drogowej.

Z dniem 1.VII.1950 r. uległa zmianie Tymczasowa Taryfa Towarowa przedsiębiorstw, uprawiających zarobkowy przewóz towarów pojazdami mechanicznymi, przede wszystkim przez wprowadzenie nowego § 63a, który zawiera opłaty za zwózkę materiałów budowlanych na budowę lub z budowy łącznie z robocizną (ładowanie i wyładowywanie). Przepisy tego paragrafu obejmują czterdzieści pozycji z nazwami poszczególnych materiałów budowlanych, dla których ustala się dwie kolumny opłat A i B na odległościach 2 — 4 km za jedną tonę. Opłaty kolumny B mają zastosowanie na obszarze m. st. Warszawy oraz przy zwózce materiałów do budowy Nowej Huty, natomiast opłaty kolumny A (około 10 proc. niższe) obowiązują we wszystkich pozostałych miejscowościach kraju. Przy zwózce materiałów na odległościach ponad 4 km opłaty obu kolumn podwyższa

się o 10 proc., na odległościach zaś poniżej 2 km opłaty te obniża się o 10 proc. Do opłat kolumn nie stosuje się żadnych dopłat taryfowych (np. za towary luzem, za towary przestrzenne, za przetrzymanie wagonów itp.), ani żadnych ulg przewidzianych w taryfie. Opłaty omawiane nie obejmują należności za świadczenia spedycyjne, jak: a) wykupienie listu przewozowego, liczenie, nadzór przy wyładowywaniu i zdaniu towaru na placu budowy; b) sporządzenie protokołu kolejowego przy przesyłkach uszkodzonych, zawierających braki oraz prowizję wykładowe, przekazowe i inkasowe.

Należności za świadczenia spedycyjne wymienione pod lit. a) mogą być w drodze umownej zryczałtowane w postaci 4 proc. dodatku do opłat kolumn A i B i doliczane w rachunkach wystawianych zleceniodawcy. Jeżeli zwózka materiałów łącznie z robocizną oraz świadczenia spedycyjne są wykonywane po ustalonych godzinach pracy, lub w niedziele i dni świąteczne, wówczas opłaty obu kolumn podwyższa się: a) za pierwsze dwie godziny o 20 proc. i b) za następne godziny oraz za niedziele i dni świąteczne o 40 proc., przy czym podwyżka ta może być stosowana w drodze umownej w postaci 12 proc. dodatku do opłat obu kolumn i opłat za świadczenia spedycyjne i doliczana w rachunkach wystawianych zleceniodawcy. Przepisy tego paragrafu dopuszczają także możliwość przeliczenia opłat kolumn A i B w drodze umownej według innych jednostek miar (np. za m³, m², od sztuki itd.) po ustaleniu ze zleceniodawcą norm przeliczeniowych poszczególnych towarów.

K.

INFORMACJE „MOTOZBYTU”

Dział niniejszy powstaje z inicjatywy naszych Czytelników. Zadaniem jego jest zbliżenie „MOTOZBYTU” do klientów, tzn. odbiorców i użytkowników sprzętu motoryzacyjnego w Polsce poprzez systematyczne informowanie o aktualnym stanie handlu motoryzacyjnego, o bieżących zagadnieniach i wyłaniających się trudnościach. Informacje nasze winny pomóc klientowi w możliwie najbardziej skutecznym i celowym korzystaniu z usług „MOTOZBYTU”, winny zorientować go, gdzie, kiedy i jak będzie mógł najlepiej załatwić swą sprawę. Zaoszczędzi to czasu zarówno klientom, jak i pracownikom „MOTOZBYTU”, którzy nie będą potrzebowali powtarzać w nieskończoność tych samych informacji, czy odpisywać na podobne listy — a zyskany w ten sposób czas poświęcą bardziej produktywniej pracy. Równocześnie zaś publikacje nasze przyczynić się winny do racjonalniejszego wykorzystania i sprawniejszej obsługi sprzętu motorowego na terenie kraju.

Ponieważ liczne informacje pozostaną aktualne co najmniej przez czas dłuższy, a w dalszych numerach będą uzupełniane dodatkowymi danymi — pożądane jest, by zainteresowani kompletowali kolejne numery pisma.

Oczywiście zadanie, które stawiamy przed sobą, wykonane być może dobrze jedynie przy aktywnym współudziale Czytelników, mających kontakt z „MOTOZBYTEM”. Piszcie, jakiego rodzaju informacje pragniecie znaleźć w tym dziale, co — zdaniem Waszym — wymaga w „MOTOZBYCIE” usprawnienia, co w aparacie handlowym tego przedsiębiorstwa funkcjonuje źle i winno być wytknięte celem wyciągnięcia konsekwencji. Będziemy odpowiadali na Wasze listy i z pewnością wyjaśnimy przy tej okazji niejedno nieporozumienie, a sprawy, interesujące ogół, omówimy dokładniej. Przekonani jesteśmy, że to nawiązanie bezpośredniego kontaktu między przedsiębiorstwem, a jego klientami — tym razem nie przez urzędowe „okienko” — będzie pożyteczne dla stron obu.

HURTOWNIE „MOTOZBYTU”, ICH CHARAKTER I ZASIĘG DZIAŁANIA

Poczynając od maja br. wprowadzone zostały pewne zmiany w aparacie sprzedaży hurtowej „MOTOZBYTU”. Poprzednio istniała odrębna hurtownia na terenie każdego województwa, obok tego zaś działały, jako jednostki, podległe bezpośrednio Naczelnej Dyrekcji przedsiębiorstwa — składnice, terenem działania których był cały kraj. Okazało się jednak, że hurtownie i składnice dublowały w znacznym stopniu swą działalność, zwłaszcza, jeśli znajdowały się na terenie tej samej miejscowości. Ponieważ zaś znaczna część rozprawdanej przez „MOTOZBYT” masy towarowej przerzucona została na szczebel detalu, co znalazło swój wyraz w utworzeniu na terenie każdego województwa Terenowego Biura Sprzedaży Detalicznej — utrzymywanie tak rozbudowanego aparatu sprzedaży hurtowej okazało się zbędne. Wobec tego składnice

zostały zlikwidowane, jako odrębne jednostki połączone z miejscowymi hurtowniami. Hurtownie w Warszawie, Łodzi, Myśłowicach, Toruniu i Kaliszu uznane zostały za Hurtownie I kategorii. Są to hurtownie wielobranżowe, dysponujące pełnym asortymentem towarowym, przy czym zasięg ich działania rozciąga się na cały kraj. Działalność pozostałych hurtowni (II kat.) ograniczona jest w zasadzie do jednego województwa. Są one również wielobranżowe, ale nie dysponują pełnym asortymentem: nie rozprawdzają mianowicie części zamiennych.

Hurtownie w 5 miastach wojewódzkich uległy likwidacji. Chodzi tu o Białystok, Kielce, Kraków, Olsztyn i Szczecin. Likwidacja ta spowodowana została albo zbyt małym nasileniem sprzedaży hurtowej na terenie danego województwa, albo też — jak w wypadku Krakowa — łatwością obsłużenia tego terenu przez blisko położoną Hurtownię w Myśłowicach. Również teren innych zlikwidowanych hurtowni obsługiwany

jest przez hurtownie sąsiednie, a mianowicie województwo szczecińskie przez Hurtownię w Poznaniu, województwo kieleckie przez Hurtownię w Łodzi, województwo białostockie przez Hurtownię w Lublinie, a województwo olsztyńskie przez Hurtownię w Gdańsku.

Obecnie więc działają następujące Hurtownie „MOTOZBYTU“:

Hurtownie I kategorii

Warszawa, ul. Grójecka 78.
Łódź, ul. Piotrkowska 125.
Mysłowice, ul. Powstańców 23.
Toruń, Rynek Nowomiejski 18.
Kalisz, ul. Częstochowska 136.

Hurtownie II kategorii

Wrocław, ul. Żegiestowska 3.
Lublin, ul. Stalingradzka 27.
Gdańsk — Oliwa, ul. Grunwaldzka 339.
Poznań, ul. Skorupki 17.
Rzeszów, ul. Rynek Główny 5.

„MOTOZBYT“ POŚREDNICZY PRZY SPRZEDAŻY MOTOCYKLI UŻYWANYCH

Na podstawie uchwały Komitetu Ekonomicznego Rady Ministrów powierzono „Motozbytowi“ pośrednictwo przy sprzedaży używanych motocykli. Dotyczy to wypadków odstępowania przez urzędy i instytucje używanych motocykli własnym pracownikom, którzy z uwagi na swe funkcje winni być zaopatrzeni w tego rodzaju środki lokomocji.

Motocykle importowane w 1949 r. lub w latach następnych nie mogą być odstąpione pracownikowi przed upływem 2-letniego okresu użytkowego.

Formalności, związane ze sprzedażą używanego motocykla pracownikowi, przedstawiają się następująco:

Jednostka służbowa, która chce sprzedać swemu pracownikowi motocykl, posiadany w ramach przyznanych etatów motocyklowych, winna zgodnie z obowiązującymi przepisami poddać ten motocykl komisyjnej klasyfikacji, a następnie dostarczyć go do najbliższego TBSD „Motozbytu“ po uzgodnieniu z tym Biurem terminu dostawy. Komisja Kwalifikacyjna — Szacunkowa, w skład której wchodzi przedstawiciel kierownictwa zainteresowanej jednostki służbowej i kierownik jej komórki transportowej, dalej przedstawiciel „Motozbytu“ oraz przedstawiciel Urzędu Wojewódzkiego lub Zarządu Miejskiego (Wydział Komunikacyjny) — ustala kategorię motocykla, jego stan techniczny, ew. braki części i akcesoriów oraz stopień zużycia. Do zadań Komisji należy też wycena motocykli, nieobjętych cennikiem „Motozbytu“ według realnej wartości handlowej. Na podstawie protokołu Komisji TBSD ustala z kolei cenę sprzedaży, biorąc pod uwagę aktualną cenę nowego motocykla tej samej marki oraz stopień zużycia motocykla i wartość brakujących części czy wyposażenia — według cennika „Motozbytu“.

Oczywiście przekazując motocykl do TBSD zainteresowana jednostka służbowa winna równocześnie zgłosić na piśmie nazwisko reflektanta na ten motocykl. Po ustaleniu ceny sprzedażnej motocykla, TBSD zawiera z nabywcą umowę w przedmiocie odstąpienia mu motocykla, po czym wypłaca należność danej jednostce służbowej, potrącając na swą rzecz odpowiednią marżę zarobkową. Przy sprzedaży motocykli używanych nie udziela się z natury rzeczy żadnej gwarancji.

Motocykle używane mogą być sprzedawane pracownikom również na raty, jednakże na mocy uchwały KERM nie przewiduje się sprzedaży ratalnej dla pracowników, zatrudnionych w ministerstwach, urzędach, centralach oraz centralnych władzach instytucji gospodarczych i społecznych. Przy sprzedaży ratalnej cena motocykla jest wyższa o 4 — 8%, ilość rat nie

może przekraczać 20, a ich wysokość wynosić musi co najmniej 4.000 zł miesięcznie, przy czym wysokość pierwszej, płatnej gotówką raty ustalono na 10.000 zł. Pozostałą należność nabywca pokrywa weksłami, zrowanymi przez 2 żyrantów, którzy winni być pracownikami tej samej instytucji, co nabywca.

Motocykl przechodzi na własność nabywcy z chwilą uiszczenia całej należności i dopiero wówczas może być przerejestrowany na jego nazwisko.

SIEĆ STACJI OBSŁUGI „MOTOZBYTU“.

„MOTOZBYT“ posiada obecnie na terenie kraju 18 Stacji Obsługi Samochodów, a mianowicie: w Warszawie, Mysłowicach, Toruniu, Wrocławiu, Bydgoszczy, Gdańsku — Oliwie, Szczecinie, Poznaniu, Słupsku, Gdyni, Białymstoku, Katowicach, Pabianicach, Kielcach, Olsztynie, Rzeszowie, Lublinie i Krakowie. Nie są to jeszcze stacje typowe, tzn. budowane według wzoru, opracowanego przez Centralne Biuro Projektów Komunikacyjnych przy Ministerstwie Komunikacji, brak było bowiem odpowiednich budynków, a te, które istniały, zostały jedynie w granicach możliwości przystosowane do oczekujących je zadań. To też zarówno przebieg procesu technologicznego, jak i przelotowość istniejących stacji odbiega nieraz znacznie od tego, co w zasadzie być powinno i co będzie w nowobudowanych stacjach typowych. Niemniej stacje te zaopatrzone są w specjalne wyposażenie techniczne, potrzebne do stałej obsługi samochodów.

Zadaniem SOS jest prowadzenie obsługi stałej oraz dokonywanie przeglądów gwarancyjnych, przeglądów technicznych, przygotowań sezonowych, napraw bieżących i średnich. SOS obsługują w pierwszym rzędzie wozy typowe, natomiast sieć Stacji Obsługi dla samochodów nietypowych zorganizuje Dział Motoryzacyjny Związku Spółdzielni Pracy.

CZY MOŻNA NABYĆ MOTOCYKL?

Z takim pytaniem zwraca się stale wielu klientów do placówek handlowych „MOTOZBYTU“, podobne pytania znajdują się też w listach do redakcji szeregu pism. Nie brak skarg, że nabycie motocykla napotyka na nieoczekiwane przeszkody.

Istotnie: sytuacja na tym odcinku jest dość trudna. Wprawdzie krajowa produkcja motocykli stale wzrasta i w roku bieżącym jest o 100% wyższa, niż w 1949 roku. Jednakże zapotrzebowanie wzrosło w niewspółmiernie większym stopniu. Przyczyniło się do tego niemało wprowadzenie przez „MOTOZBYT“ sprzedaży ratalnej motocykli. Ułatwiło to zakup motocykla ludziorom pracy — ale też ogromnie zwiększyło ilość reflektantów. Wystarczy powiedzieć, że np. w warszawskim sklepie „MOTOZBYTU“ zapisało się na motocykle 2.000 osób. Rzecz prosta, nie mogą one liczyć na otrzymanie motocykla w ciągu najbliższych dni, a nawet tygodni i zmuszone są oczekiwać na swą kolejkę przez długie miesiące, tym więcej, że nabywcy indywidualni ustępować muszą pierwszeństwa instytucjom i ogarnizacjom, zakupującym motocykle dla swych pracowników do użytku służbowego. Każdy przyzna, że zaopatrzenie w taki środek lokomocji np. instruktora rolnego, czy powiatowego lekarza weterynarii, jest rzeczą pilniejszą, niż oddanie motocykla w ręce prywatnego miłośnika motocyklizmu. Oczywiście, problem rozwoju turystyki i sportu motorowego, a obok tego zagadnienie dostarczenia wielu ludziom pracy praktycznego środka lokomocji w dojeżdżie do fabryki, czy biura — są doceniane i gdy tylko rozwój produkcji krajowej na to pozwoli, potrzeby te zostaną zaspokojone. Dopóki jednak produkcja nie pokrywa całego zapotrzebowania, nabywcy indywidualni nie powinni mieć do „MOTOZBYTU“ żalu o to, że nie jest w stanie sprzedać im natychmiast żądanych maszyn.

Czy jednak zamiast motocykli krajowych „SHL“ i „Sokol“ 125 cm³ nie można nabyć motocykla zagranicznego, np. „Jawa 250“ produkcji czechosłowackiej?

Niestety, „Jawy“ nie znajdują się w sprzedaży wolnorynkowej. Pierwsza partia tych maszyn sprowa-

dzona została przed kilku miesiącami częściowo dla Polskiego Związku Motorowego, częściowo zaś dla aparatu, obsługującego przemysł. Obecnie nadchodzi dalsze transporty motocykli tej marki, a do końca roku przemysł czechosłowacki dostarczyć ma „MOTOZBYTOWI“ kilkaset „Jaw“. Jednakże wobec ograniczonej ilości motocykli te rozprawdzone zostaną na podstawie rozdzielnika, ustalonego przez władze nadzórne.

POLSKIE ROWERY SPORTOWE JUŻ W SPRZEDAŻY.

Obok motocykli wielkim powodzeniem cieszą się rowery i to zarówno produkcji krajowej, jak i zagranicznej, marki „Diamant“, dostarczone przez Niemiecką Republikę Demokratyczną. W wielu przypadkach popyt na rowery jest również większy od bieżących dostaw, a wówczas w sklepach „MOTOZBYTU“ brak jest przejściowo tego towaru, zaś po nadejściu nowego transportu niezwłocznie formują się kolejki i dostarczona do sklepu ilość rowerów zostaje szybko rozchwytna. „MOTOZBYT“ dąży do tego, by rowery trafiały przede wszystkim do rąk ludzi pracy. Dlatego też przyjmuje się zamówienia zbiorowe pracowników różnych zakładów pracy, które załatwiane są w pierwszej kolejności. Nie zmienia to jednak faktu, że ponieważ zapotrzebowanie przekracza rozmiary naszej produkcji — na rowery trzeba niekiedy czekać.

Zanotować należy fakt, że zapowiadane od dość dawna polskie rowery typu sportowego zostały wreszcie dostarczone „MOTOZBYTOWI“ i w lipcu br. pojawiły się w sprzedaży. W porównaniu ze sprzedawanymi dotąd rowerami turystycznymi nowe rowery są nieco niższe (26 cali) i posiadają krótsze ramy. Tylina piasta jest bądź wolnobieżna, bądź systemu „Torpedo“. Ramy rowerów sportowych lakierowane są w różnych kolorach — czego od dawna domagali się odźwornicy.

Pierwsza partia rowerów sportowych, jaka rzucona została w lipcu na rynek, liczyła kilkaset sztuk, które rozdzielono na teren całego kraju. Nic też dziwnego, że rowery te szybko zostały rozsprzedane. Należy

podkreślić z całym naciskiem, że produkcja rowerów typu sportowego została dopiero rozpoczęta, więc też nie wszyscy amatorzy mogą się natychmiast zaopatrzyć w rower nowego typu, zwłaszcza wobec ogromnego powodzenia, jakim cieszą się w ogóle rowery. Niemniej już w bieżącym trzecim kwartale Zjednoczone Zakłady Rowerowe dostarczyć mają „MOTOZBYTOWI“ dalsze transporty rowerów sportowych, które niezwłocznie rzucone zostaną na rynek. Produkcja rowerów sportowych będzie nieprzerwanie kontynuowana, stopniowo więc coraz więcej sprzętu tego typu znajdować się będzie w użyciu.

O NALEŻYTE WYKORZYSTANIE CIĘŻARÓWKI „GAZ—AA“.

Pełne wykorzystanie możliwości danego samochodu, w tych, czy innych warunkach eksploatacyjnych, zależy całkowicie od jego danych konstrukcyjnych. Jednak szereg użytkowników nie bierze tego pod uwagę i stąd pochodzą bardzo różne oceny, dotyczące tego samego typu pojazdu, wydane jedynie na podstawie osiągnięć eksploatacyjnych bez wzięcia pod uwagę faktu, czy pojazd ten ze względu na swą konstrukcję nadaje się do narzuconych mu prac. I tak np. samochód GAZ—AA nie cieszy się w Polsce specjalnie dużym popytem.

Zarzuca mu się dwie zasadnicze wady: małą nośność i duże zużycie paliwa. Tymczasem w ZSRR uważa się go za najbardziej odpowiedni typ dla wszelkich przewozów gospodarczych, transportu wiejskiego itp., gdyż wykazuje on duże zdolności poruszania się po drogach gruntowych, błotnych, lub o złej nawierzchni. Prostota jego konstrukcji nie wymaga specjalnie fachowego personelu, czy też sieci specjalnych warsztatów.

Biorąc pod uwagę założenie konstrukcyjne GAZ—AA oraz to, że nasze drogi wiejskie nie są lepsze od dróg w ZSRR — należałoby dążyć, by samochody te zostały użyte do prac w ramach potrzeb ZSch., PNZ i w gospodarstwach spółdzielczych, a wycofane z ruchu dalekobieżnego i miejskiego.

INFORMACJE SZKOLENIOWE

KURSY DLA PRACOWNIKÓW KOMÓREK TRANSPORTOWYCH W PRZEDSIĘBIORSTWACH PODLEGŁYCH MINISTERSTWU PRZEMYSŁU LEKKIEGO

Departament Szkolenia Zawodowego MPL przy współudziale Departamentu Zaopatrzenia i Zbytu MPL zorganizował akcje szkolenia transportowców, zatrudnionych w przedsiębiorstwach i zakładach produkcyjnych podległych MPL.

W roku 1950 odbyły się dwa turnusy kursu pracowników transportowych — w Łodzi, przy ul. Strzeleców Kaniowskich Nr 69, w gmachu Gimnazjum Przemysłowego Państwowych Zakładów Przemysłu Jedwabniczo-Galanteryjnego, gdzie słuchacze zamieszkujący poza Łodzią mieli zapewniony internat i całodzienne wyżywienie.

Program kursu obejmuje:

I Transport samochodowy:

- Eksplatacja, konserwacja, naprawy główne, średnie i drobne pojazdów mechanicznych oraz budowa pojazdów mechanicznych.
- Kalkulacja eksploatacji taboru mechanicznego.
- Właściwy dobór środków transportowych dla poszczególnych zakładów pracy w zależności od rodzaju branży.
- Kontrola pracy pojazdów mechanicznych (ćwiczenia praktyczne).
- Planowanie krótko i długofalowe transportu.

f) Sprawozdawczość — I i II etap systemu „Dorgan“ (praktyczne ćwiczenia).

g) Paliwa, oleje i smary — charakterystyka, właściwości, zastosowanie, magazynowanie, zużycie i oszczędność.

h) Organizacja transportu.

II Transport kolejowy.

- Regulamin przewozu przesyłek towarowych (RPT), technika zamawiania i dobór właściwych wagonów w zależności od masy towarowej, sposób wynajmu placów i magazynów kolejowych, zasady postępowania celnego w ruchu kolejowym.
- Pojęcie ogólne o taryfach, budowa taryf, taryfa towarowa część I B, taryfa towarowa kolei wąskotorowych, odległości taryfowe.
- Bezpieczeństwo towarów w przewozie kolejowym, znaczenie i rodzaje opakowania, wykorzystanie przestrzenności i ładowności wagonów, deklarowanie i sposób odprawy opakowania używanego.
- Listy przewozowe w komunikacji wewnętrznej i międzynarodowej, czynności przy wysyłce towarów z nadania, czynności przy odbiorze towarów z przybycia, reekspedycja (ćwiczenia praktyczne).
- Planowanie przewozów kolejowych, szczytowe nasilenie transportów.
- Sprawozdawczość, statystyka, wydawnictwa komunikacyjne.
- Rola bieżnic kolejowych w zakładach produkcyjnych, przepisy o przewozach na bocznicach.

h) Reklamacje kolejowe.

i) Komunikacja międzynarodowa — zarys ogólny regulaminy i przepisy, sposób odprawy (w skrócie).

III. Żegluga Śródlądowa.

a) Rozwój i możliwości żeglugi śródlądowej.

b) Tymczasowa taryfa towarowa żeglugi śródlądowej.

c) Planowanie.

IV. Współpraca ze spedytorem — przewoźnikiem publicznym.

V. Ubezpieczenia transportu.

Pierwszy turnus kursu obejmujący 108 godzin wykładów, trwający 6 tygodni (od dnia 23 stycznia do dnia 9 marca 1950 r.) ukończyło 46 osób.

Drugi zaś turnus, obejmujący 120 godzin wykładów, trwający od dnia 15 kwietnia do 3 maja 1950 r., ukończyło 50 osób.

Celem wyżej wymienionych kursów jest przygotowanie i wyszkolenie kadr transportowców w przemyśle lekkim. Na kurs Ministerstwo Przemysłu Lekkiego kieruje zdolnych pracowników i robotników transportowych oraz kierowców samochodowych, otwierając im możliwości awansu w pracy zawodowej.

Trzeci kolejny turnus odbędzie się w Łodzi w okresie od dnia 31 lipca do 20 sierpnia bieżącego roku.

Na kurs ten Ministerstwo Przemysłu Lekkiego kieruje 60 osób.

J. D.

PIERWSZE KONDUKTORKI OBEJMĄ SŁUŻBĘ NA KOLEJACH

Dnia 8 lipca br. odbyło się uroczyste wręczenie świadectw absolwentkom 3 miesięcznego kursu dla konduktorek rewizyjnych. Był to pierwszy tego rodzaju kurs w Polsce. Uczestniczkami kursu były pracownice fizyczne PKP, przeważnie robotnice sezonowe, zatrudnione w pracach na polu. Wytypowane przez koła ZZK i organizacje partyjne, skierowane zostały przez Dyрекcję Kolejową na kurs zorganizowany przez DOKP w Warszawie. Program kursu obejmował przedmioty fachowe, jak gospodarka wagonowa, przepisy ruchu, sygnalizacja oraz wiadomości o Polsce współczesnej.

Na 35 uczestniczek kurs ukończyło 30, z czego 25 obejmie służbę na podmiejskich pociągach osobowych, 5 zaś dalszych, wykazujących wybitne zdolności, skierowano na kurs dla dyżurnych ruchu.

DOKP zachęcona dobrymi wynikami pierwszego kursu jeszcze w bieżącym miesiącu organizuje następny kurs dla 45 osób.

KADRY DYŻURNYCH RUCHU SZKOLI DOKP WARSZAWA

Rozbudowująca się sieć naszych kolei, wzrastająca ilość posterunków wymaga coraz to nowych dyżurnych ruchu, zwrotniczych, nastawniczych. DOKP wyszkoliła dotąd na 7 kursach 350 dyżurnych ruchu. Dotychczas kursy te kończyli wyłącznie mężczyźni. Na obecnym kursie obok 52 mężczyzn uczy się 6 kobiet, które przodują w nauce. Wszyscy kursanci są pracownikami PKP. Dotychczas pracowali, jako konduktorzy, zwrotniczy, czy nastawniczy, a za swą ofiarną pracę zostali skierowani przez ZZK i organizacje partyjne na kurs. Przed przyjęciem na kurs zostali poddani egzaminowi wstępnemu oraz badaniom lekarskim i psychotechnicznym. Program kursu obejmuje gospodarkę wagonową i parowozową, przepisy ruchu, zabezpieczenie ruchu, geografię kolejową oraz wiadomości o Polsce współczesnej. Ponadto dwie godziny dziennie poświęcone są szkoleniu w służbie telegraficznej.

22 LIPCA RUSZYŁY W WARSZAWIE TRAMWAJE PROWADZONE PRZEZ KOBIETY

Dyrekcja MZK w Warszawie przeszkoliła na kursie dla motorniczych 9 kandydatek. Niektóre z nich pełniły już funkcje konduktorek MZK, kilka kobiet po raz pierwszy zetknęło się z pracą zawodową. Kandydatki na motorniczych przechodzą szkolenie teoretyczne i praktyczne pod kierownictwem instruktorów. W dniu 22 lipca zostały uruchomione pierwsze wozy tramwa-

jowe z obsługą wyłącznie kobiecą. W najbliższym czasie zostanie zorganizowany następny kurs dla kobiet motorniczych.

SZKOLENIE TRANSPORTOWCÓW W „SAMOPOMOCY CHŁOPSKIEJ“

W roku bieżącym przeszkolono już 120 kierowników działów transportowych Powiatowych Związków Gminnych Spółdzielni „Samopomoc Chłopska“. Dalsze kursy zostaną przeprowadzone w lipcu, sierpniu i wrześniu tak, że w końcu września w każdym PZGS będzie przeszkolony kierownik działu. Należy nadmienić, że czterotygodniowe kursy, którymi objęci są w tej chwili wyłącznie kierownicy działów (po 1 osobie na PZGS) nie wyczerpują zapotrzebowania. Wszystkim pracownikom zalecono zdobywanie i pogłębianie wiadomości fachowych drogą samokształcenia. Poza tym Centrala Rolnicza Spółdzielni wydała i rozesała do wszystkich PZGS instrukcję o organizacji i zakresie pracy działu transportowego.

Instrukcja ta dokładnie określa obowiązki poszczególnych pracowników zatrudnionych w transporcie, którzy są obowiązani do jej znajomości.

K. K.

ZAKOŃCZENIE II KURSU INŻYNIERÓW RUCHU KOLEJOWEGO

(o) 17 lipca br. odbyła się w Politechnice Warszawskiej uroczystość rozdania dyplomów absolwentom II dwuletniego Kursu Inżynierów Ruchu Kolejowego istniejącego przy Politechnice.

Dyplomy otrzymało 49 słuchaczy. Większość z nich to synowie kolejarzy, robotników lub chłopów. Warunkiem przyjęcia na kurs było posiadanie dużej matury oraz co najmniej dwuletniej praktyki na stanowisku dyżurnego ruchu. Toteż wszyscy absolwenci kursu są pracownikami PKP, a niektórzy z nich mają już za sobą długoletnią służbę na kolei. Obecnie jako dyplomowani inżynierowie będą zatrudnieni na stanowiskach naczelników wydziałów ruchu w dyrekcjach okręgowych, kontrolerów ruchu itp.

Min. Balicki przemawiając do absolwentów podkreślił poważną rolę, jaką mają oni do spełnienia w służbie transportu. Jako fachowcy i reprezentanci nowej, ludowej inteligencji technicznej powinni przyczynić się do zacieśnienia współpracy między inteligencją techniczną i robotnikami, do rozwoju ruchu racjonalizatorskiego oraz do realizacji postępu technicznego.

Zakończony kurs był II tego typu kursem, zorganizowanym w Polsce po wojnie. Z nowym rokiem akademickim rozpoczną się wykłady na III kursie, który wykształci dalszych 50 inżynierów ruchu kolejowego dla potrzeb naszego rozbudowującego się kolejnictwa.

SZKOLENIE KOBIET W WARSZTATACH KOLEJOWYCH

(o) Komitet Terenowy Współzawodnictwa Pracy, działający na terenie bydgoskich warsztatów PKP przystępuje obecnie do szkolenia kobiet we własnym zakresie i własnymi siłami. W najbliższym czasie będą zorganizowane 2 kursy dla kobiet: kurs ślusarski i kurs na spawaczy elektrycznych i acetylenowych, co w dużym stopniu przyczyni się do uzupełnienia kadr na tym odcinku pracy. Po 6-tygodniowym kursie umożliwi się przeszkolonym kobietom samodzielne wykonywanie prac wchodzących w zakres spawalnictwa a po dalszych 3 latach praktyki złożenie egzaminu czeladniczego.

400 PRACOWNIKÓW KOLEJOWYCH PRZESZKOLONO W SIANKACH

(o) Na terenie DOKP Gdańsk prowadzone jest systematyczne szkolenie nowych, wykwalifikowanych kadr pracowniczych. W ośrodku szkoleniowym PKP w Siankach w Gdańsku, gdzie niedawno nastąpiło zakończenie roku szkolnego przeszkolono w roku bież. 400 pracowników kolejowych,

KRONIKA

Kronika resortu komunikacji

NOWY SYSTEM PREMIOWY NA PKP

Na PKP wszedł w życie z dn. 1 lipca nowy system premiowania maszynistów i konduktorów. Nowy system w przeciwieństwie do poprzedniego nie uwzględnia ilości przepracowanych godzin, lecz premieje wyłącznie za osiągnięcia produkcyjne, tj. za ilość przejechanych kilometrów, punktualność ruchu itp.

Nowe przepisy premiowe dla drużyn parowozowych dają możliwość uzyskania wyższego zarobku premiowego rzetelnie pracującym maszynistom, którzy potrafią prowadzić cięższe pociągi, prowadzić regularnie pociągi po trudnych szlakach oraz tym, którzy potrafili zwiększyć przebiegi dzięki umiejętnemu zmiekszaniu wody przez zastosowanie „sodaforu”. Nowe zasady premiowania mają na celu skłonić pracowników PKP do podwyższenia swych kwalifikacji, do walki o postęp techniczny i harmonijną współpracę wszystkich służb.

KOLEJARZE W AKCJI ZWALCZANIA STONKI ZIEMNIACZANEJ

Prowokacyjna zaczepka imperialistów angloamerykańskich, którzy zrzucili na pola Niemieckiej Republiki Demokratycznej stonkę ziemniaczaną, została przyjęta na całym świecie z wielkim oburzeniem.

Stonka zrzucona z amerykańskich samolotów pojawia się także na terytorium Polski. W poszukiwaniu i niszczeniu tego groźnego szkodnika pomagali chłopom również kolejarze. Pracownicy DOKP Szczecin w liczbie 100 osób brali niedawno udział w niszczeniu ognisk stonki w okolicach wsi Przesocin, Koło i Mścicina.

PIERWSZA W POLSCE RUCHOMA STACJA OBSŁUGI PKS

W okręgu śląskim PKS, gdzie mechanicy i kierowcy wszystkich ekspozytur: gliwickiej, opolskiej, częstochowskiej, zawierciańskiej, bielskiej i 2 katowickich podjęli długofalowe współzawodnictwo pod hasłem: „minimum taboru — maksimum przejazdów”, utworzona została specjalna objazdowa stacja obsługi PKS, pierwsza tego rodzaju w Polsce. Umieszczona na dużym samochodzie ciężarowym, z przyczepą, wyposażona jest w urządzenia i narzędzia potrzebne do wszelkiego typu napraw, które będzie wykonywać fachowa, specjalna brygada.

Ruchoma stacja obsługi PKS odegra poważną rolę przy realizacji długofalowych zobowiązań, szczególnie na odcinku poprawy konserwacji.

Kierowcy i mechanicy okręgu śląskiego obliczają, że realizacja podjętych przez nich zobowiązań przyniesie z górą 13 mil. zł oszczędności miesięcznie.

KONKURS DYR. GEN. KP

Dyr. Gen. Kolei Państwowych (Zespół Postępu Technicznego) ogłosiła konkurs na przyrząd odiskierny. Przewidziane są 4 nagrody, od 100.000 zł do 500.000 oraz 6 nagród wyróżnienia po 25.000 zł.

Pomysły racjonalizatorskie i wynalazki, uznane za nadające się do zastosowania w kolejnictwie, będą honorowane niezależnie od nagród konkursowych, jako wnioski racjonalizatorskie.

OSIĄGNIĘCIA WSPÓŁZAWODNICTWA W PPRK

Wśród robotników budowlanych zatrudnionych w PPRK wybijają się ostatnio na czoło zespoły murarskie.

W PPRK Nr 1 trójka Szatkowskiego ułożyła przed kilku miesiącami 7000 cegieł tj. 488 procent starej normy. Wyniki te były wówczas rekordami w skali ogólnopolskiej.

W czerwcu r.b. trójka Łagodzkiego pobiła na nowo rekord Polski, układając ok. 17.000 cegieł, tj. 525 procent nowej normy.

PPRK Nr 2 zastosowało po raz pierwszy drogowe budownictwo szybkościowe, osiągając przeciętnie 150 procent normy.

PPRK Nr 3 zastosowało taśmową produkcję materiałów faszynowych, co zrewolucjonizowało dotychczasowe metody regulacji rzek.

Duże usprawnienia uzyskały zespoły elektryczno - instalacyjne, które osiągnęły 2.450 procent normy.

WSPÓŁZAWODNICTWO DŁUGOFALOWE W PKS

Pracownicy 4 dyrekcji okręgowych PKS — warszawskiej, katowickiej, poznańskiej i gdańskiej — podpisali umowę o przystąpieniu do zespołowego współzawodnictwa długofalowego.

Pierwszy etap współzawodnictwa będzie trwał od lipca do grudnia r.b. Podpisana umowa wysuwa na plan pierwszy walkę o przedterminowe wykonanie planów produkcyjnych i usługowych, o dalsze usprawnienie przewozów i obniżenie kosztów własnych.

Regulamin współzawodnictwa przewiduje punkty dodatnie za: 1) przekroczenie zaplanowanego procentu przewozów osobowych i towarowych; 2) zwiększenie przebiegu samochodów; 3) oszczędną gospodarkę paliwem; 4) wzorową konserwację i należytą eksploatację wozów; 5) sprawną naprawę taboru i właściwą obsługę techniczną. Za niewykonanie planu, za każdy wypadek samochodowy spowodowany nieprzestrzeganiem przepisów bezpieczeństwa i higieny pracy, za naruszenie dyscypliny pracy — będą wymierzane punkty karne.

WSPÓŁZAWODNICTWO DROGOWCÓW W WOJ. POZNAŃSKIM

Z dn. 1 czerwca podjęli długofalowe współzawodnictwo na okres 7 miesięcy pracownicy Powiatowych Zarządów Drogowych w Poznaniu i Obornikach.

Współzawodnictwo zostało podjęte ku uczczeniu wyborów przedstawicieli mas pracujących do Wojewódzkiej Rady Narodowej w Poznaniu i obejmuje następujące dyscypliny:

- 1) wykonanie planu rocznego robót;
- 2) wykonanie planu oszczędnościowego;
- 3) podniesienie socjalistycznej dyscypliny pracy;
- 4) maksymalne i najlepsze wykorzystanie maszyn i środków transportowych na drogach wszystkich kategorii.

Podobne umowy podpisali pracownicy drogowi ze Śremsu i Gostynia oraz Chełmna i Świecia.

RUCH RACJONALIZATORSKI W TARNOWSKICH WARSZTATACH PKP

Z okazji przekazania przez dyrekcję warsztatów PKP w Tarnowie nowego lokalu do dyspozycji klubu racjonalizatorów, odbyło się zebranie całej załogi, na którym omówiono cel i zadania klubu oraz stosunek inteligencji technicznej do zagadnień nowatorstwa.

Robotnicy warsztatów tarnowskich zgłosili 180 pomysłów i usprawnień, z których 108 zostało zatwierdzonych i nagrodzonych. Oszczędności, jakie uzyskano dzięki zastosowaniu pomysłów racjonalizatorskich, sięgają wielu milionów zł w stosunku rocznym. Min. Komunikacji, doceniając wkład pracy racjonalizatorów tarnowskich, wypłaciło 43 nowatorom nagrody pieniężne na sumę przeszło 700.000 zł. Ostatnio 8 przodujących racjonalizatorów otrzymało odznaki „Racjonalizatora Produkcji”.

PRACA WAGONU PROPAGANDOWEGO PKP

Wagon Propagandowo-Szkoleniowy PKP, który w czerwcu wyruszył w drogę z wystawą sanitarną p. n. „Zdrowie rodziny robotniczej w mieście i zdrowie rodziny chłopskiej pracującej na wsi“ odwiedził 18 miejscowości w woj. białostockim i olsztyńskim. Wygłoszo-

no w tym czasie 448 prelekcji i 103 pogadanki, wyświetlono 7 seansów filmowych z dziedziny zdrowia i pielęgnacji niemowląt. Wystawę w wagonie zwiedziło 26.000 osób.

Wagon wyruszył w drugą podróż na teren województw: szczecińskiego, koszalińskiego, gdańskiego i bydgoskiego.

Jak pracują nasi transportowcy

CZYN LIPCOWY MŁODZIEŻY KOLEJOWEJ

W ogólnym ruchu współzawodnictwa na PKP coraz liczniej biorą udział zespoły młodzieżowe ZMP.

Podjęły one ku uczczeniu 22 lipca szereg zobowiązań, wzorowanych na zobowiązaniach starszych kolejarzy.

Brigada młodzieżowa ze Zbąszynka — zobowiązała się przejechać na parowozie OK 1-220 — 100.000 km pomiędzy naprawami okresowymi i przy jednym czyszczeniu kotła na miesiąc.

Brigady młodzieżowe z Leszna — podjęły się przeprowadzić pociągi planowo, zmniejszając zużycie paliwa co najmniej o 4 proc., oraz dbać o estetyczny wygląd parowozu.

Brigada młodzieżowa z Siedlec — zobowiązała się przejechać na parowozie OK 1-171 — 90.000 km między naprawami średnimi i 5.000 między myciami kotła.

Brigada młodzieżowa z Łodzi Kaliskiej — zgłosiła, jako Czyn Lipcowy, zaoszczędzenie na swym parowozie PK 1-20 około 4 proc. węgla i 5 proc. smaru ponad normę i wezwała całą młodzież zatrudnioną na parowozach wszystkich dyrekcji do podejmowania długofalowego współzawodnictwa, poczynwszy od 1 lipca.

Załoga ZMP na stacji Trzebinia (DOKP Kraków) podjęła zobowiązanie na wzór słynnej radzieckiej przodownicy pracy Lidii Korabielnikowej i postanowiła zaoszczędzić przez racjonalne wykorzystanie parowozu podczas jazdy tyle smarów i węgla, by na zaoszczędzonym paliwie przejechać dodatkowo 24 godziny. Prócz tego młodzieżowcy z Trzebini postanowili przejechać 60.000 km bez średniej naprawy.

ZMP-owska brigada kolejowa z Nowego Sącza postanowiła przejechać bez remontu parowozu 150.000 km i zwiększyć oszczędność w zużyciu węgla.

WSPÓŁZAWODNICTWO KOLEJARZY Z POSIADACZAMI BOCZNIC KOLEJOWYCH

W Okręgowym Komitecie Współzawodnictwa przy DOKP Łódź podpisano długofalową umowę o współzawodnictwie międzybranżowym między stacjami węzła łódzkiego i posiadaczami bocznic kolejowych.

Współzawodnictwo to polega na polepszeniu obrotu wagonami, planowym przedstawianiu wagonów na bocznicę, terminowym wyładunku i załadunku wagonów na bocznicę, wykorzystaniu wagonów spod wyładunku pod załadunek, pracy bezawaryjnej itp.

Powyższą akcję Okręgowy Komitet Współzawodnictwa rozpowszechni na wszystkie stacje w Okręgu, które posiadają bocznicę kolejową.

ZOBOWIĄZANIA KIEROWCÓW SAMOCHODOWYCH DOKP

Współzawodnictwo długofalowe obejmuje wszystkie działy pracy na PKP. Ostatnio — jedenastu kierowców Samochodowni w DOKP Szczecin podjęło zobowiązania zwiększenia przebiegu samochodów między naprawami okresowymi o 20 proc. w stosunku do obowiązującej normy.

Jednocześnie kierowcy: Jan Bułkowski, Józef Leżanka, Antoni Pater i Jan Maj zobowiązali się przejechać od 3 tys. km do 10 tys. km na dotychczasowym ogumieniu swych samochodów.

Pracownicy warsztatu w Samochodowni zobowiązali się pomóc współzawodniczącym kierowcom przez do-

kładną konserwację wozów i usuwanie wszelkich usterek, które mogłyby stanowić przeszkodę w wykonaniu zobowiązania.

WSPÓŁZAWODNICTWO MIĘDZYWĘZŁOWE NA PKP

Wśród wielu zobowiązań produkcyjnych, podjętych przez kolejarzy w ramach Czynu Lipcowego zasługuje na uwagę nowa forma współzawodnictwa, zainicjowana przez kolejarzy toruńskich.

Jest to współzawodnictwo międzywęzłowe, w którym uczestniczą 4 węzły kolejowe: Bydgoszcz, Tczew, Gdańsk i Gdynia.

Wymienione węzły kolejowe będą współzawodniczyć w upłynnieniu remanentów materiałowych, przyspieszeniu biegu parowozów oraz regularności ruchu pociągów pasażerskich.

WYNIKI WSPÓŁZAWODNICTWA KOLEJARZY Z GÓRNIKAMI

We współzawodnictwie długofalowym, jakie podjęli z dn. 1 maja br. kolejarze i górnicy Zagłębia Wałbrzyskiego (5 kopalni, 1 szyb „Jan“ i 5 zakładów pracy PKP) w walce o lepsze wydobycie węgla i sprawniejszy jego przerzut do centralnej Polski i za granicę, jak również o podniesienie stopnia bezpieczeństwa jazdy i transportu — najlepsze wyniki osiągnęły dotychczas załogi: pierwszej kopalni w Zagłębiu „Bolesław Chrobry“ oraz stacji Wałbrzych Fabryczny.

ROBOTNICZY GDAŃSKIEGO PORTU USTANOWILI EUROPEJSKI REKORD W PRZEŁADUNKU CEMENTU

(MAP) Dla uczczenia Święta Odrodzenia robotnicy portu gdańskiego, odcinek Kanału Kaszubskiego, postanowili pobić rekord przeładunku cementu. Brigada Bernarda Okroja załadowała w ciągu 8 godzin, przy pomocy jednego ganku, 350 t cementu na statek „Ronald de Skobie“. Robotnicy pracowali bez transporterów, posługując się jedynie wózkami i dźwigami.

Brigada ustanowiła nowy rekord europejski w przeładunku cementu, który dotychczas wynosił 337 t na ganek w ciągu 8 godzinnej zmiany.

ODPOWIEDŹ ZAŁOGI S/S „BARBARA“

(MAP) W odpowiedzi na wezwanie załogi „Panny Wodnej“ do długofalowego współzawodnictwa pracy, marynarze s/s „Barbara“ zobowiązały się wykonać roczny plan przewozu pasażerów, pasażero - mil i wpływów w 130 proc., a analogiczny plan na lipiec br. w 140 proc. Załoga tego statku postanowiła również zaoszczędzić w sezonie nawigacyjnym 45 t. paliwa, 80 kg smarów maszynowych oraz 30 kg materiałów do czyszczenia. Dzięki powyższym zobowiązaniom załoga s/s „Barbara“ będzie mogła odbywać rejsy 3 dni w miesiącu na zaoszczędzonym paliwie i materiałach pomocniczych. Kapitan i I mechanik statku postanowili ponadto poświęcić więcej uwagi i czasu na szkolenie zawodowe, ideologiczne i w zakresie bezpieczeństwa pracy załogi.

Jednocześnie marynarze „Barbary“ zobowiązali się, tak, jak to już uczyniła poprzednio załoga „Panny Wodnej“, starannie konserwować urządzenia statku celem przedłużenia ich używalności ponad przewidziane

normy, zorganizować indywidualne współzawodnictwo, ściśle przestrzegać rozkładu, uprzejmie obsługiwać pasażerów, składać terminowo roczne zestawienia remontów, zlikwidować nieusprawiedliwione nieobecności i spóźnienia, niedopuszczyć do awarii maszynowej, lub nawigacyjnej, niedopuszczyć do powtórnego remontu w stoczni oraz regularnie publikować gazetkę ścienną.

Śladem załóg „Barbary” i „Panny Wodnej” poszli marynarze załóg wszystkich innych jednostek pływających „ŻP” w Gdańsku.

ZAŁOGA „KILIŃSKIEGO” SKRÓCIŁA POSTÓJ W OSŁO O 2 DNI

(MAP) W czasie pobytu polskiego statku „Kiliński” w Oslo załoga tej jednostki przystąpiła sama do prac przeładunkowych, poprzednio otrzymawszy na to zezwolenie Związku Robotników Portowych. Łącznie wyładowano 285 t siemienia lnianego i przeładowano 70 t bawełny. Nasi marynarze uzyskali przy przeładunku o wiele lepsze wyniki wydajności od robotników portowych Oslo. Dzięki ich wydajnej i sprawnej pracy udało

się skrócić czas pobytu statku w norweskim porcie o dwa dni.

Dla uczczenia nadchodzącej rocznicy wydania Manifestu PKWN załoga „Kilińskiego” zobowiązała się wykonać szereg poważnych prac, które w planie powierzono miały być Stocznii. Marynarze postanowili również zwiększyć dyscyplinę pracy oraz wezwali do podejmowania podobnych zobowiązań inne załogi statków Polskiej Marynarki Handlowej.

ZOBOWIĄZANIA RACJONALIZATORSKIE Z OKAZJI 22 LIPCA

(B. P.) Pracownicy Oddziału Usprawnień i Wynalazczości w ZPGG podpisali z okazji rocznicy Święta Wyzwolenia zobowiązanie opracowania pełnej technicznej dokumentacji 50 projektów racjonalizatorskich i przesłanie ich do Ministerstwa Żeglugi, PKPG i Urzędu Patentowego oraz do zastosowania w oddziałach ZPGG. Dodać należy, że w maju br. wysłano 17 projektów.

DROBNE WIADOMOŚCI

TRANSPORT SAMOCHODOWY CZECHOSŁOWACJI W PIERWSZYM ROKU PIĘCIOLATKI

(ko) Jak wynika z komunikatu Czechosłowackiego Państwowego Urzędu Planowania transport samochodowy wykonał z nadwyżką zadania, postawione mu w pierwszym roku pięciolatki. Uruchomiono szereg nowych linii autobusowych, których ogólna długość wzrosła o 14%. Jeśli chodzi o ilość przewiezionych pasażerów, to plan przekroczono o 28%. Plan przewozu towarów wykonano w 123%, przy czym na podkreślenie zasługuje fakt lepszego wykorzystania taboru i usprawnionej organizacji.

BULGARSKI TABOR SAMOCHODOWY

(ko) Dyrekcja państwowej komunikacji samochodowej w Bułgarii ma do dyspozycji ok. 1.000 samochodów ciężarowych „Skoda-Diesel” o nośności 7,5 tony, ponad 300 autobusów 44-miejscowych tej samej marki, 100 autobusów 32-miejscowych marki „Praga”, przeszło 300 ciężarówek 4-tonowych „Praga-Diesel”, przeszło 100 ciężarówek 15-tonowych „Tatra”. Drugie podobne przedsiębiorstwo „DAS” prowadzi komunikację autobusową, utrzymując połączenia między różnymi ośrodkami prowincjonalnymi. „DAS” dysponuje ok. 1.000 autobusów „Skoda”.

NOWA CIĘŻARÓWKA PRODUKCJI NRD

(ko) Upaństwowiona fabryka niemiecka „Framo” w Hainichen rozpoczęła niedawno produkcję seryjną nowego samochodu ciężarowego o nośności 0,75 tony. Pierwsza seria posiada silniki „Framo” o pojemności 500 cm³ i w porównaniu z modelami 1943 r. wykazuje szereg ulepszeń technicznych. Wozy dalszej serii, produkowanej w roku bieżącym, zostają zaopatrzone w nowy trzycylindrowy silnik dwutaktowy. Cena nowego, czterokołowego samochodu ciężarowego typu „Ifa-Framo V 501”, jaki opuścił niedawno fabrykę w Hainichen, wynosi 6 tys. marek.

SZKŁA ODBŁASKOWE NA ZAKRĘTACH DRÓG

(ko) Na drogach belgijskich — podobnie jak w Szwajcarii — wprowadzono oznaczanie zakrętów dróg przy pomocy szkieł odbłaskowych. Dzięki temu kierowca widzi już z oddali, że wjeżdża na zakręt. Jednakże z pewnej odległości nie widać czasami dobrze kierunku zakrętu. W Belgii paradowano sobie w ten sposób, że używa się szkieł odbłaskowych różnego zabarwienia. Szkieła te umieszczane są na trójkątnych słupkach na skraju dro-

gi, a ściśle mówiąc — na jej zewnętrznym łuku. Po prawej stronie słupka szkła są pomarańczowe, po lewej zaś białe, kierowca widząc na zakręcie odbłaski, orientuje się po ich barwie, w którą stronę skręca. Ułatwia to znacznie prowadzenie wozu w nocy.

„SVET MOTORU” O ROZWOJU MOTORYZACJI W POLSCE

(ko) Rozwój polskiego przemysłu motoryzacyjnego budzi coraz większe zainteresowanie za granicą. M. in. czeskie pismo motoryzacyjne „Svet Motoru” informuje swych czytelników, że w roku 1950 — pierwszym roku planu 6-letniego — produkcja pojazdów motorowych w Polsce wzrosła w porównaniu z rokiem ubiegłym przeciętnie o 90%. Produkcja ciężarówek „Star” zwiększyła się o 100%, produkcja przyczep o 60%, motocykli o 50%, a rowerów o 20% — podaje dalej „Svet Motoru”. Pismo stwierdza, że wozy ciężarowe „Star” dobrze zdają egzamin w eksploatacji również na złych drogach i że wyróżniają się one niewielkim zużyciem paliwa.

ODBUDOWA FLOTY HANDLOWEJ NRD

(J.M.) Jak wynika z oświadczenia oficjalnych czynników, dyskutowana jest możliwość podjęcia żeglugi zamorskiej przez NRD. W obecnej chwili prowadzone są rozmowy dotyczące postawienia do dyspozycji przez Związek Radziecki dawniejszych statków niemieckich. Należy się liczyć z tym, że pierwsze połączenia będą skierowane na Daleki Wschód, celem rozbudowy wymiany handlowej NRD z Chinami.

WPROWADZENIE PRZEZ RUMUNIĘ PRAWA DODATKOWEGO ZLECENIA DLA ODBIORCY

J.M.) Rumuński dziennik urzędowy nr 2099/569: 24124 przyniósł zarządzenie o zezwoleniu dla importera zmiany stacji przeznaczenia. W odchyleniu od § 21 TMT mogą wymienione w zarządzeniu Państwowe Przedsiębiorstwa Handlu Zagranicznego udzielić dodatkowej dyspozycji odnośnie zmiany wymienionej pierwotnie w liście przewozowym stacji kolejowej, na której nastąpiło oclenie, przy czym zmiana ta może nastąpić dopiero po załatwieniu wszelkich formalności celnych.

Należy stwierdzić, że zarządzenie to ma zasadnicze znaczenie i poważnie upraszcza manipulację przy dalszym kierowaniu przesyłek w kraju do właściwych odbiorców.

CO CZYTAĆ

Omówienie wydawnictw transportowych

„Gospodarka Planowa” kwiecień — maj 1950 r. zawiera m. in. dwa artykuły o tematyce bardzo aktualnej i ważnej dla każdego planisty — transportowca. Art. „O zaniżonym planowaniu i walce z nim” — M. Rakowskiego, omawia podstawy do ułożenia prawidłowego planu gospodarczego oraz konieczność walki z oportunistami, polegającym na ustalaniu planów łatwych do wykonania i przekroczenia. Autor wyciąga wnioski prowadzące zarówno do ulepszenia metod planowania, jak też oparcia systemu premiowania wykonawców na innych kryteriach, aniżeli wieloprocentowe przekroczenie planu. Drugim artykułem, który polecamy, to „O pogłębienie planowania przewozów towarowych” — St. Mrocza. Autor pragnie przez ścisłe powiązanie planów przewozowych z potrzebami gospodarki narodowej, czyli przez stworzenie szczegółowych regionalnych bilansów towarowych, ustalić plan międzyregionalnych potoków towarowych, celem uniknięcia marnotrawstw, stosowania współpracy poszczególnych środków transportu, scharmonizowania ruchu masy towarowej oraz zlikwidowania gwałtownych szczytów przewozowych. Zagadnienie to omawiał Z. Wojterkowski w nr czerwcowym „Transport i Spedycja”. Obydwa artykuły napisane są żywo i interesująco, konkretyzując szereg wniosków i wskazań.

Nr 5 „Przeglądu Komunikacyjnego” (maj 1950 r.) zawiera stosunkowo niewiele artykułów i wiadomości z dziedziny komunikacji. Polecamy K. Podleskiego „Oddolna rachunkowość kosztów własnych PKP”, oraz inż. J. Wyrzykowskiego „Przyczynki do zagadnienia planowania przewozów”, jak również inż. Dworczyka i Wyganowskiego „Organizacja współzawodnictwa pracy MZK w Warszawie”. Ostatni ten artykuł, w okresie gdy większość przedsiębiorstw komunikacyjnych opracowuje formy i kryteria współzawodnictwa, jest cennym przyczynkiem do naświetlenia jednego z najważniejszych elementów postępu i zwiększenia wydajności pracy. Poza tym numer powyższy zawiera dużo (może zbyt dużo) wiadomości i przepisów prawno-organizacyjnych.

W nr 5 „Motoryzacji” (maj 1950) inż. Sokołowski w art. „Mechanizacja czynności załadunkowo-wyładunkowych” omawia czynnik czasu za i wyładunku i wpływ tego czynnika na wydajność pracy, co ma znaczenie decydujące zwłaszcza przy krótkim promieniu pracy pojazdów. Problem ten nauczylśmy się już wprawdzie doceniać, niemniej powinien być nadal popularyzowany i opracowywany, gdyż otwiera wdzięczne pole praktycznej działalności wszystkim naszym racjonalizatorom często bowiem nawet prymitywnymi środkami niektóre czynności przeładunku mogą być znacznie usprawnione.

Polecamy poza tym uwadze naszych czytelników art. inż. Z. Andrzejewskiego „Konieczność kontroli technicznej przy wykonywaniu współzawodnictwa długofalowego”, podkreślający konieczność doceniania warunków technicznych pracy sprzętu.

Nr 6 „Drogownictwa” poza szczegółowym sprawozdaniem z XXIII Międzynarodowych Targów Poznańskich i ciekawymi zdjęciami sprzętu radzieckiego, demonstrowanego na tychże Targach, zawiera m. in. opracowanie z dziedziny interesującej transportowców, tj. opis wielotonowych radzieckich samochodów i przyczep samowyladowczych oraz art. inż. Topolewicz: „Obciążenie ruchome mostów drogowych”.

Z motoryzacyjnych pism zagranicznych Nr 5 „Automobilnej promyslenost” zajmuje się „Problemem smarów samochodowych” w art. Ramaja oraz „Konstrukcją mechanizmów hamulcowych” w art. Rozanowa.

Czechosłowacki „Svet Motoru” (Nr 79) zamieszcza artykuł pt. „Rozwój przemysłu samochodowego w ZSRR” oraz pomysłowo ułożony opis techniczny całego szeregu samochodów rozmaitych marek światowych. Nr 80 tegoż dwutygodnika zamieszcza ciekawy i umiejętnie ilustrowany artykuł na temat nieprawidłowego zużycia opon.

Z wydawnictw zajmujących się żegluga i transportem wodnym polecamy I zeszyt „Gospodarki Morskiej” (styczeń — marzec 1950), zawierający ciekawe opracowanie B. Kozłowskiego pt. „Marshallowska Klauzula 50 — 50”, w którym autor podaje na przykładach narzuconych umów i traktatów szereg ilustracji przedstawiających faktyczne podłoże ekonomiczne planu Marshalla, oraz jego zastosowanie w dziedzinie transportu morskiego. Poza tym zasługuje na uwagę art. M. Żołdaka — „Rozwój współzawodnictwa pracy w polskim transporcie morskim” i M. Boduszyńskiego — „Zagadnienia dyskryminacyjne bandery w praktyce państw kapitalistycznych”, odsłaniający głębokie i skomplikowane sprzeczności interesów gospodarki kapitalistycznej.

Nr 3 radzieckiego miesięcznika „Riecznoj Flot” przynosi nam artykuł instrukcyjny Stuckiego pt. „Metody opracowania norm progresywnych pracy statków”, z przytoczeniem szeregu przykładów życiowych z doświadczeń i pracy radzieckich jednostek handlowych, oraz artykuł z dziedziny organizacji przewozów pt. „Wpływ wskaźnika jakości tonażu na mierniki eksploatacyjne i analiza pracy statków parowych” — Szanczurowa.

Na tym przegląd wydawnictw w numerze bieżącym kończymy.

J. N.

Wydawca: „POLSKIE WYDAWNICTWA GOSPODARCZE”. Przedsiębiorstwo Państwowe Wyodrębnione.

Redaguje Komitet Redakcyjny.

Adres Redakcji: Warszawa, Plac Trzech Krzyży 5, P KPG — Dep. Komunikacji i Łączności, pokój nr 457

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

Adres Administracji: Warszawa, ul. Poznańska 15, tel. 85.271 i 73.646

Prenumerata i kolportaż. PPK „Ruch” — Warszawa ul. Srebrna 12, tel. 871-80. Konto PKO nr I—1887.

Cena egzemplarza zł 150. Prenumerata półroczna zł 900. Prenumerata roczna zł 1800.

Skład przyjęto dn. 30.VI.50. Nakład 7000 egz. na papierze druk. sat. kl. VIII, 70 gr.

Drukarnia „Prasa”, Al. Jerozolimskie 125. Zam. 1970. B-126114.

Poznaj gospodarkę morską (7)

PORTY MORSKIE (C. D.)

Niejednokrotnie używaliśmy w poprzednich odcinkach „Poznaj gospodarkę morską” określenia „towary (ładunki) masowe”, „towary (ładunki) drobnicowe”. Pojęcia te nie zostały nigdzie bliżej wyjaśnione. Toteż obecnie zajmijmy się określeniem tego, co nazywamy towarami masowymi, a co towarami drobnicowymi.

Przede wszystkim powiedzmy sobie co to są ładunki masowe w obrocie portowym. Do tej kategorii ładunków zaliczamy: węgiel, rudę, fosforyty, apatyty, złom, zboże, ładunki płynne, drzewo, przy czym trzy ostatnie noszą nazwę ładunków masowych specjalnych. Jaka jest charakterystyczna cecha tych ładunków? Można stwierdzić zasadniczo, że są to przeważnie ładunki:

- a) których cena jest niska;
- b) idące niemal wyłącznie partiami całookrętowymi;
- c) przewożone na ogół statkami żeglugi nieregularnej;
- d) nie przechodzące zasadniczo przez magazyny;
- e) korzystające ze specjalnych urządzeń przeładunkowych, jak np. taśmowce, dźwigi chwytakowe, dźwigi elektromagnetyczne, elewatory, pompy; wyjątek stanowi tu drzewo przeładowywane w portach polskich przy pomocy wincz (tj. wind) okrętowych.

Gdybyśmy chcieli zdefiniować ładunki masowe w obrocie portowym, wówczas może najściślejszym określeniem byłoby: ładunki masowe są to ładunki wymagające specjalnych urządzeń przeładunkowych bądź też dźwigów chwytakowych (które również można podciągnąć pod grupę specjalnych urządzeń przeładunkowych).

Pozostałe punkty wymienione uprzednio nie mogą należycie charakteryzować ładunków masowych, ponieważ:

- a) nie wszystkie ładunki są tanie (np. paliwa płynne);
- b) nie zawsze idą one całookrętowymi partiami;
- c) niejednokrotnie bywają przewożone statkami linii regularnych;
- d) niektóre korzystają z magazynów (np. zboże).

Jak teraz przedstawia się sprawa z ładunkami drobnicowymi? Należą do nich oczywiście wszystkie pozostałe ładunki. Znowu można znaleźć tutaj pewne cechy, które je z grubsza odróżniają od innych, a mianowicie:

- a) na ogół cena ich jest wysoka;
- b) przeważnie idą mniejszymi (drobniejszymi) partiami;
- c) wykorzystują przeważnie statki linii regularnych;
- d) przechodzą przeważnie przez magazyny lub place składowe;
- e) do przeładunku ich używa się przeważnie dźwigów zaopatrzonych w hak; do haka przymocowana jest albo siatka, w której są one układane, albo strop, na którym są ułożone, wzgl. lina itp.

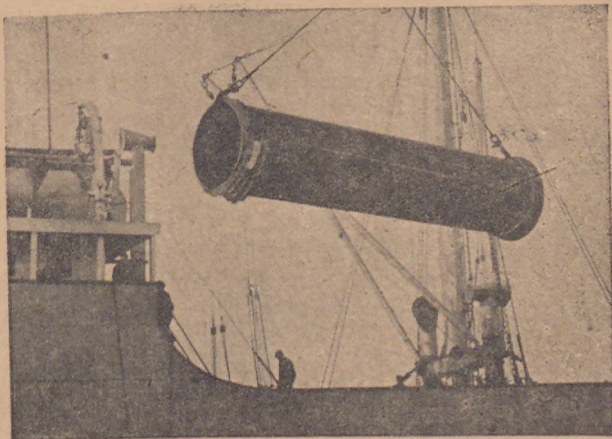
Znowu gdybyśmy szukali właściwego określenia ładunków drobnicowych należałoby powiedzieć, że nazwą tą określamy takie ładunki, które są przeładowywane zwykłymi dźwigami. W określeniu tym kryć się mimo wszystko będzie pewna nieścisłość. Mianowicie w ostatnich czasach stosuje się coraz częściej dla przeładunku drobnicy transportery, lub przenosi się je wprost na statek przy pomocy specjalnych wózków itp. Ten system przeładunku stosowany jest jednak tylko w niektórych portach morskich. W polskich zaś ładunki drobnicowe korzystają ze zwykłych dźwigów.

Dlaczego znowu wybraliśmy jako cechę charakterystyczną, wyróżniającą spośród innych towarów dźwig. Gdyż znowu poprzednie punkty nie zawsze są dotrzymywane. I tak:

- a) nie zawsze ładunki drobnicowe są wysokowartościowe;
- b) często wysyłane są ładunkami całookrętowymi;
- c) równie często korzystają ze statków żeglugi nieregularnej;
- d) mogą nie przechodzić przez magazyny ani przez place składowe.

Mówiąc o ładunkach drobnicowych należy jedno podkreślić. Wachlarz tych ładunków jest bardzo duży. Od krzesła wiklinowych, poprzez cement, cukier, bawełnę itd., aż do lokomotyw i wielkich maszyn — wszystko to towary drobnicowe. Nie należy więc z pojęciem drobnicy mieszać wagi ładunku, gdyż to są rzeczy zupełnie niezależne.

Z zagadnień związanych z ładunkami masowymi i drobnicowymi należy wymienić jeszcze jedno. Mianowicie przeładunek ładunków masowych jest w polskich portach morskich niemal całkowicie mechaniczny, tzn. do obsługi jego potrzeba stosunkowo niewielu ludzi. Ta mechanizacja powoduje, że przeważnie ładunki masowe są przeładowywane bez pośrednictwa wprost z dowozowych środków komunikacyjnych (wagon kolejowy, barka śródlądowa, samochód) na statek morski, wzgl. odwrotnie. Ładunek jest więc w porcie przeładowywany tylko jeden raz, wykonywana jest jedna operacja.



Inaczej przedstawia się sprawa z ładunkami drobnicowymi. Przeładunek drobnicowy jest znacznie mniej zmechanizowany, w związku z czym wymaga znacznie większej ilości pracy ludzkiej. Równocześnie na zwiększenie ilości tej pracy wpływa fakt, że ładunki drobnicowe w przeważającej mierze przeładowywane są kilkakrotnie, wykonywanych jest kilka operacji. I tak np. ładunek przychodzący statkiem może być wyladowany do magazynu manipulacyjnego, stamtąd przeładowany do magazynu długoterminowego, a na koniec dopiero do wagonu kolejowego. Jedna tona więc może być czterokrotnie przeładowana. W odróżnieniu od takiego przeładunku część towarów jest przeładowywana bezpośrednio, tzn. z pominięciem magazynów, czy placów składowych, a więc wprost ze statku na dowozowe środki komunikacyjne wzgl. odwrotnie.

Nasze dzisiejsze zdjęcie przedstawia fragment przeładunku rur żelaznych, które mimo swej znacznej wagi i rozmiarów, zaliczone są również do ładunków drobnicowych, tak jak np. koszyki z jagodami.



Cena 150 zł