

MIESIĘCZNIK POŚWIĘCONY
EKONOMICZNE TRANSPORTU

Transport i spedycja



TRESC NUMERU

O jedność transportowców na całym świecie	337
M. MADEYSKI — Komunikacja regionalna	339
E. REINHARD — o właściwe wykorzystanie taboru kolejowego	341
F. ŚWIDERSKI — W sprawie rewizji kolejowego prawa przewozowego	343
A. ROSTOCKI — Transport samochodowy, jako produkcja	345
A. WOJTYGA — Przewóz samoch. ładunków całowagonowych	347
K. TARNOWSKI — Transport morski produktów naftowych	348
Z. MARIAŃSKI — Areszt statku	350

DZIAŁ INFORMACYJNY

Z. W. — Plan przewozów kolejowych na IV kw. 1950 r.	353
K. K. — Okólnik Przewodniczącego PKPG	354
ST. R. HERMANN Międzynarodowe taryfy związkowe (4)	355
KAFL. — Taryfy i zarządzenia M. K.	354
I. C. — Współzawodnictwo wśród kierowców autobusowych PKS	356
— Odznaka i tytuł „Przodownika pracy“	358
— Informacje „Motozbytu“	359
— Informacje szkoleniowe	360

TRANSPORTOWCY PISZA

J. STARYNKIEWICZ — Jeszcze o racjonalizatorstwie	361
L. LEŚNIAK — Ograniczyć reekspedycję przesyłek kolejowych	362
B. WOJCIECHOWSKI — W sprawie bocznic zakładów przemysłowych	362
Z. OLENDZKI — Jeszcze o TS-90	364

NOTATKI

J. PODL. — Rejestracja inżynierów i techników	365
---	-----

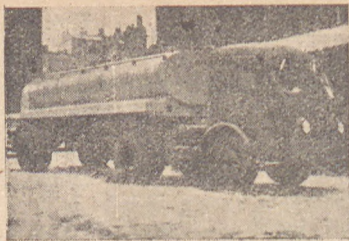
KRONIKA

Kronika resortu komunikacji	365
Jak pracują nasi transportowcy	366

DEOBNE WIADOMOŚCI

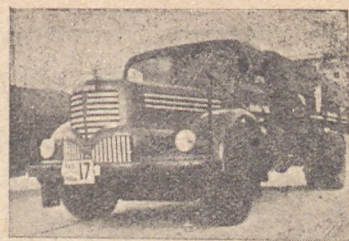
Raid samochodów ciężarowych	368
---------------------------------------	-----

POZNAJ NASZĄ GOSPODARKE MORSKĄ (9)



Transport i spedycja

MIESIĘCZNIK



Rok II.

Warszawa, październik 1950 r.

Nr 10

O jedność transportowców na całym świecie

W dniach 18 — 22 bm. obradowała w Warszawie Sesja Komitetu Administracyjnego Międzynarodowego Zrzeszenia Pracowników Transportu Lądowego i Powietrznego. W jej obradach, które miały na celu podsumowanie wyników działalności Zrzeszenia od chwili jego ukonstytuowania się, to jest od grudnia 1949 roku, omówienie zadań Zrzeszenia w walce o pokój oraz ustalenie wytycznych dla jego przyszłej działalności, udział wzięli przedstawiciele 25 krajów Europy, Azji, Ameryki i Afryki.

W czasie czterodniowych obrad zabierali głos przedstawiciele transportowców kraju zwycięskiego socjalizmu — Związku Radzieckiego, Chin Ludowych, krajów demokracji ludowych i wielu krajów kapitalistycznych, półkolonialnych i kolonialnych. Wszystkie ich wypowiedzi, zarówno, jak wygłoszone referaty, sprawozdania, czy uchwalone rezolucje wyrażały zgodnie te same dążenia wspólne dla wszystkich robotników na świecie — pragnienie pokoju oraz wolę walki o trwałą jedność ludzi pracy wszystkich narodów.

Obrady ujawniły, jak olbrzymie różnice istnieją pomiędzy warunkami życia i pracy robotników krajów budujących u siebie socjalizm i robotników krajów kapitalistycznych, czy kolonialnych.

Delegaci ZSRR i krajów demokracji ludowych, tj. Chin Ludowych, Polski, Czechosłowacji, Węgier, Rumunii, Bułgarii i Niemieckiej Republiki Demokratycznej mówili o wspaniałych warunkach, w jakich pracują transportowcy tych krajów, które zrzuciły z siebie jarzmo kapitalizmu, opowiadali o budowie nowych osiedli mieszkaniowych dla robotników, o stałym podnoszeniu się ich stopy życiowej, o nowych żłobkach i świetlicach, o rozwoju współzawodnictwa pracy i racjonalizatorstwa, o stałym wzroście wydajności pracy.

Przedstawiciele Columbii, Algieru, Francji, USA, krajów skandynawskich, Kuby, Włoch — opowiadali zebranym o mordach, popełnianych przez tamtejsze reakcyjne rządy na działaczach robotniczych, opowiadali o bezrobociu, o „dobrodziejstwach” planu Marshalla, które wyrażają się w codziennym zamykaniu fabryk, w stałych redukcjach i w obniżaniu się stopy życiowej robotników, opowiadali wreszcie o swej nieustępliwej walce o prawa i interesy mas pracujących, o strajkach, tłumionych krwawo i wybuchających mimo to ze wzrastającą siłą, o prowadzonej pomimo terroru akcji zbierania podpisów pod Apellem Sztokholmskim, w której biorą udział miliony transportowców.

Przedstawiciel Kuby, szofer z Hawany — Rafael Awila, zabierając głos w dyskusji, powiedział między innymi: „Pomimo terroru i szikan wzmacnia się poczucie międzynarodowej solidarności wśród robotników Kuby. Wyrazem ich uświadomienia jest fakt, że tysiączne rzesze podpisały w tym kraju Apel Sztokholmski”.

To samo stwierdzają przedstawiciele innych, najbardziej nawet uciśnionych przez kapitalizm krajów. Równocześnie omawiają oni bardzo szeroko zagadnienie jedności wśród robotników całego świata.

Obrady wykazały jeszcze raz, że jedność wszystkich robotników jest podstawowym, nieodzownym warunkiem powodzenia w walce o lepsze jutro. W krajach kapitalistycznych i kolonialnych liczne związki rozbita są na kilka niezależnych, a nawet zwalczających się organizacji. Przywódcami central związkowych są tam niejednokrotnie sługusy międzynarodowego kapitału i imperializmu. Włączają oni swe związki do tzw. „Żółtej Międzynarodówki”, tj. międzynarodowej organizacji związkowej rządzonej przez „socjaldemokratów”, reformistów, zdradzących klasy robotniczej zaprzeczając angloamerykańskiemu imperialistom. Zrozumiałe jest, że podległe im „Żółte Związki Zawodowe” prowadzą politykę zdrady interesów robotniczych, usiłują tłumić i łamać strajki — najsilniejszą broń robotników walczących o swe prawa, propagują dobroczynne znaczenie Planu Marshalla itp.

Przedstawiciele krajów kapitalistycznych, biorący udział w konferencji, wzywali do otwartej, nieustępliwej walki z Żółtą Międzynarodówką.

Równocześnie delegaci podkreślali, że masy robotnicze ich krajów z dnia na dzień lepiej rozumieją podłość rozbijający ruch robotniczego, z dnia na dzień bardziej pragną jedności związkowej i konsekwentniej walczą o tę jedność. Dowodem zwycięstw odnoszonych w tej walce jest fakt, że w czasie obrad sesji do międzynarodowego Zrzeszenia transportowców przystąpiły organizacje związkowe Australii, Finlandii, Kuby, Nigerii oraz Dakaru.

Sprawa jedności transportowców łączy się ściśle z walką o pokój. Walka ta, jak wykazały obrady, prowadzona jest przez wszystkich transportowców świata. W ZSRR i krajach, budujących u siebie socjalizm, walczą oni o pokój, podnosząc poziom swej produkcji, zwiększając wydajność pracy i przyczyniając się przez to do wzmocnienia organizmów gospodarczych swych krajów. W krajach kapitalistycznych walka ta, to uświadamianie najszerszych mas o zbrodniczych celach imperializmu, to przeciwdziałanie zamierzeniom imperialistycznym na każdym kroku. W chwili obecnej, jak stwierdził w swym referacie na temat walki o pokój wśród transportowców delegat włoski — Cezare Massini, nie ma ani jednego kraju kapitalistycznego, w którym transportowcy nie prowadziliby walki z podżegaczami wojennymi. Wszędzie: w krajach zachodniej Europy, USA, Ameryki Łacińskiej, Australii, w koloniach i półkoloniach pracownicy transportu coraz aktywniej przeciwdziałają ich zbrodniczemu planom. Nawet w Jugosławii, nie bacząc na okrutny faszystowski terror zdraździeckiej bandy Tito, robotnicy transportowi podpisują po kryjomu Apel Sztokholmski.

Bohaterskie działania kolejarzy francuskich i włoskich, którzy bez względu na okrutne represje, zatrzymują transporty wojskowe, podchwytywają również kolejarze Belgii, Holandii, Północnej Afryki, Zachodnich Niemiec i innych krajów. W działaniach tych kolejarze występują razem z marynarzami, odmawiającymi przewozić materiałów wojennych, z dokerami, którzy nie chcą ładować i wyladowywać tych materiałów, z metalowcami, odmawiającymi produkcji broni,

Wraz z rozszerzaniem się walki o pokój na świecie i następuje powrót do szeregów Światowej Federacji przez rozbijaczy.

Sesja Międzynarodowego Zrzeszenia Pracowników Transportu zakończyła przed kilkoma dniami obrady. Jej uczestnicy odbyli szereg wycieczek po całej Polsce, po czym powrócili do swych rodzinnych krajów. Swym towarzyszom - transportowcom przekazali oni nowe doświadczenia, uzyskane w czasie obrad i w bezpośrednim kontakcie z polskimi transportowcami. Zacieśni się dzięki tym doświadczeniom jedność transportowców różnych narodowości i krajów, wzmocni się znowu walka o pokój i postęp.

Z. M.

DO TOW. STALINA

Uczestnicy posiedzenia Komitetu Administracyjnego Międzynarodowego Zrzeszenia Związków Zawodowych Pracowników Transportu Lądowego i Powietrznego w imieniu 6,5 miliona pracowników transportu wszystkich krajów świata, przesyłają Wam, Nauczycielowi i Wodzowi klasy robotniczej całego świata gorące, proletariackie pozdrowienie.

Zapewniamy Was, naszego Genialnego Wodza, że jeszcze bardziej zdecydowanie i ofiarnie będziemy walczyć o pokój, postęp i szczęście ludzkości, o pokrzyżowanie podstępnych knoń imperialistów — podżegaczy wojennych i ich slugusów, którzy dążą do tego, aby pchnąć ludzkość do nowej wojny światowej.

Niech żyje Związek Radziecki — kraj zwycięskiego socjalizmu, ostoja pokoju i postępu.

Niech żyje umiłowany Wódz mas pracujących całego świata — Wielki Stalin!

WEZWANIE DO TRANSPORTOWCÓW ŚWIATA

Towarzysze robotnicy i robotnice, pracownicy umysłowi, inżynierowie i technicy transportu kolejowego, samochodowego, lotniczego i miejskiego wszystkich krajów świata.

Sesja Komitetu Administracyjnego Międzynarodowego Zrzeszenia Związków Zawodowych Pracowników Transportu Lądowego i Powietrznego, w imieniu której zwracamy się do Was, zebrała się w chwili poprzedzającej II Światowy Kongres Obrońców Pokoju.

Ogromna jest rola, jaką Kongres ten ma odegrać.

Anglo-amerykańscy imperialiści w śmiertelnym strachu przed nieustannym, potężnym wzrostem sił socjalizmu, demokracji i pokoju, usiłując znaleźć wyjście z kryzysu ekonomicznego, obejmującego kraje kapitalistyczne, wzmagają przygotowania wojenne.

Skazanej na zagładę i oszalałej grupie podżegaczy wojennych przeciwstawia się potężny obóz obrońców pokoju z mocnym Związkiem Radzieckim na czele.

Podkreślając wielkie sukcesy ruchu obrońców pokoju wśród transportowców, sesja Komitetu Administracyjnego wzywa wszystkich transportowców świata do zwiększenia walki o stały i trwały pokój, o zakaz użycia broni atomowej i redukcję zbrojeń, o zakaz prowadzenia propagandy, nawołującej do wojny i zakaz wszelkiej agresji.

Pracownicy transportu! Rozszerzajcie sieć komitetów obrońców pokoju, wzmacniajcie akcję mającą na celu paraliżowanie transportów wojennych w tych krajach, w których przygotowuje się trzecią wojnę światową. Protestujcie przeciwko amerykańskiej agresji w Korei. Demaskujcie zwierzęcą naturę faszystowskich podżegaczy wojennych i ich slugusów — niecznych prowokatorów i rozbijaczy z żółtej MFT.

Czynnie współpracujcie w przygotowaniu i przeprowadzeniu drugiego Światowego Kongresu Obrońców Pokoju i w realizacji powziętych przez ten Kongres uchwał. Spowodujcie, aby drugi Światowy Kongres Obrońców Pokoju stał się nowym ważnym etapem w umocnieniu sił obrońców pokoju, w rozbiciu wszystkich potwornych planów anglo-amerykańskich imperialistów.

Niech żyje jedność międzynarodowa pracowników transportu!

Niech żyje pokój i przyjaźń między narodami!

DO PRACOWNIKÓW TRANSPORTU KOREAŃSKIEJ REPUBLIKI LUDOWO- DEMOKRATYCZNEJ

Drodzy nasi przyjaciele, bracia i siostry!

W imieniu 6 i pół miliona pracowników transportu różnych krajów świata przesyłamy Wam zapewnienia najgorętszych naszych uczuć miłości, szacunku i uznania.

Potępiamy zdecydowanie i domagamy się położenia kresu zbrojnej interwencji amerykańskiej na Korei. Domagamy się wycofania wszystkich wojsk obcych z Waszego terytorium.

Drodzy towarzysze! Zapewniamy Was, że jeszcze ściślej skupimy swe szeregi wobec groźby wojny, która zawisła nad światem, że wzmocnimy naszą proletariacką solidarność i pomoc dla naszych braci koreańskich, że poczynimy skuteczne kroki w celu niedopuszczenia do wysyłania wojsk i sprzętu wojennego na bratobójczą wojnę w Waszej ojczyźnie.

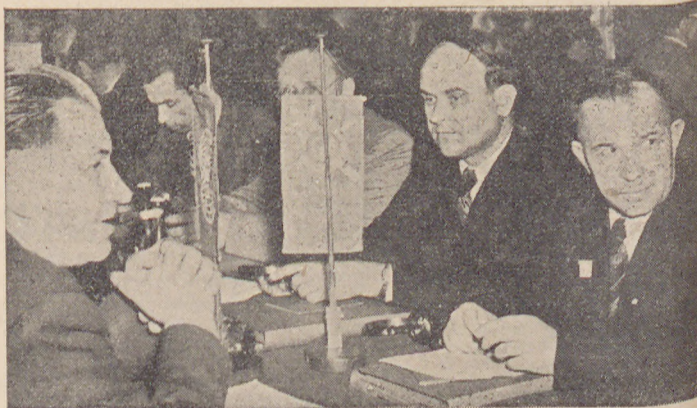
(Z depezy, uchwalonej na Sesji Komitetu Administracyjnego Międzynarodowego Zrzeszenia Zw. Zaw. Pracowników Transportu Lądowego i Powietrznego).

DO SEKRE TARZA GENERALNEGO ONZ

My, członkowie Komitetu Administracyjnego Międzynarodowego Zrzeszenia Związków Zawodowych Pracowników Transportu Lądowego i Powietrznego, zebrani 18 września br. na swe pierwsze posiedzenie w Warszawie, przyłączamy się jednomyślnie do tego potężnego głosu protestu wielu milionów ludzi przeciwko interwencji Stanów Zjednoczonych na Korei.

W imieniu 6,5 milionowej armii pracowników transportu lądowego i powietrznego wyrażamy nasze oburzenie i pełny gniewu protest przeciwko agresji amerykańskiej na Korei i domagamy się stanowczo, by Organizacja Narodów Zjednoczonych powzięła skuteczne i natychmiastowe środki w celu położenia kresu agresji amerykańskiej na Korei, zakazu barbarzyńskich bombardowań przez lotnictwo Stanów Zjednoczonych koreańskich miast i wsi, położenia kresu zagładzie ludności cywilnej. Domagamy się wycofania wszystkich wojsk obcych z terytorium Korei.

(Z depezy uchwalonej na sesji Komitetu Administracyjnego Międzynarodowego Zrzeszenia Zw. Zaw. Pracowników Transportu Lądowego i Powietrznego).



Delegacja SFZZ i delegacja radziecka na Zjeździe.

Mgr M. MADEYSKI (Warszawa)

Komunikacja regionalna

Obserwując zainteresowania problematyką transportowo-komunikacyjną zarówno periodyków fachowych, jak i prasy codziennej, stwierdzić można wyraźne przesunięcie się punktu ciężkości tych zainteresowań. W pierwszym okresie powojennym większość zainteresowań skupiała się na transporcie ogólnie - krajowym, dalekobieżnym. W obecnym okresie czasu coraz więcej uwagi poświęca się zagadnieniom transportu regionalnego. To przesunięcie się zainteresowań jest dowodem, że o ile trudności transportu dalekobieżnego zostały pozytywnie rozwiązane, o tyle transport regionalny wymaga jeszcze troskliwej opieki, a wraz z nią konkretnych decyzji i rozwiązań. Półośny nawet rzut oka na problematykę komunikacji regionalnej potwierdza całkowicie ten stan rzeczy.

Obowiązujące w planowaniu przestrzennym zasady: bardziej równomiernego rozłożenia przemysłu, zbliżenia go do baz surowcowych, względnie obszarów konsumpcji, rozwoju gospodarczego obszarów zacofanych i umocnienie siły obronnej kraju — prowadzą do zmiany struktury regionalnej naszego kraju.

Pojęciem regionu określa gospodarka przestrzenna obszar kraju pod względem struktury wielorodny. Strukturę tę tworzy spłot zespołów gospodarczych, geograficznych, historycznych, etnicznych itp. Region jest oparty na ośrodku miejskim lub zespole osiedli, funkcjonalnie powiązanych z otaczającym go terenem. Z komunikacyjnego punktu widzenia jest to obszar kraju, posiadający swoje własne, wewnętrzne potrzeby komunikacyjne, wyodrębniające się funkcjonalnie z zespołu potrzeb ogólnokrajowych.

Regionów takich rozróżniamy obecnie w Polsce czternaście. Tylko kilka z nich jest wynikiem naturalnych, geograficznych warunków, pozostałe są wynikiem działalności człowieka. Dalsze ich powstawanie, względnie zanikanie, będzie zatem również wynikiem świadomego oddziaływania gospodarczej woli, wyrażającej się w planowej gospodarce. Zgodnie z wspomnianymi założeniami gospodarki przestrzennej, w miarę realizacji wieloletnich planów gospodarczych ilość regionów wzrośnie w Polsce co najmniej dwukrotnie.

Aby określić choćby w przybliżeniu potrzeby komunikacyjno - transportowe dzisiejszego, czy przyszłego regionu, musimy ustalić pewne zasadnicze wielkości, określające sam region. Dla uproszczenia można założyć przyszłą ilość regionów w Polsce na około 30 i biorąc realne dzisiejsze warunki, określić przyszłą ich strukturę przestrzenną i funkcjonalną.

Obszar przyszłego regionu będzie się więc wahać od 10 do 15 tys. km². Oznacza to, że jego promień wynosić będzie od 55 do 70 km. Ośrodkiem regionu będzie miasto o ponad 50.000 mieszkańców; nadto, przyjmując dzisiejsze ilości i wielkości miast — na obszarze jego znajdować się będzie około 20 miast, w tym 10 — 12 ośrodków okręgowych, prawdopodobnie obejmujących obszary powiatów, o przeciętnej powierzchni około 1.100 km². Każdy z powiatów będzie obejmował 10 — 12 gmin, ew. dodatkowo ośrodek lokalny w formie małego miasteczka. Na jeden region wypadnie średnio około 800.000 mieszkańców.

Wszystkie potrzeby transportowo - komunikacyjne tak pojętego regionu są dwukierunkowe: od ośrodka regionalnego poprzez ew. ośrodki podregionalne do ośrodków okręgowych i lokalnych, a z nich — w głąb otaczających je obszarów wiejskich — i odwrotnie. W zakresie przewozu osób są one w obu kierunkach tej samej wielkości, natomiast w przewozach towarowych, zależnie od struktury gospodarczej poszczególnych okręgów — połoki przewozów obydwa kierunków mogą się różnić wielkością masy.

U podstaw tych potrzeb leży wymiana towarowa pomiędzy miastem i wsią. Wymiana ta, jeśli chodzi o dystrybucję artykułów przemysłowych, odbywa się na

szczeblu półhurtu i detalu. Przy przewozach zbiorczych artykułów rolnych dochodzi ponadto część przewozów hurtowych.

Równoległe z potrzebami przewozowymi, wynikającymi z wymiany towarowej, odbywa się niewielki zresztą ruch pasażerski o nasileniu w 90% jednokierunkowym: w godzinach porannych (wieś — miasto) i popołudniowych (miasto — wieś). Tę grupę potrzeb zaspokaja transport konny, samochodowy, względnie kolej wąskotorowa, a w wyjątkowo sprzyjających warunkach — kolej normalnotorowa. Promień tych przewozów przeważnie nie przekracza 25 km.

Drugim szczeblem potrzeb przewozowych są przewozy dystrybucyjne artykułów przemysłowych pomiędzy ośrodkiem regionalnym, a ośrodkami okręgowymi (wzbogacenie w regionach wysoko uprzemysłowionych dodatkowymi potrzebami poszczególnych ośrodków przemysłowych), przewozy aprowidujące z terenu regionu oraz część zbiorczych przewozów płodów rolnych. Przewozy te o promieniu do kilkudziesięciu kilometrów dokonywane są na szczeblu przeważnie hurtu — w małym stopniu półhurtu, koleją normalnotorową, względnie wąskotorową oraz samochodami.

Trzecim wreszcie szczeblem potrzeb przewozowych są potrzeby samych miejskich ośrodków regionalnych, przy czym wielkość tych potrzeb wzrasta wraz z wielkością miasta, zarówno pod względem obszaru, jak i ilości mieszkańców i w zależności od jego uprzemysłowienia. Należą tu przede wszystkim przewozy dystrybucyjne towarów i przewozy pasażerów wewnątrz miasta, dowóz pasażerów z podmiejskiej strefy mieszkaniowej oraz przewozy aprowidujące z okolic podmiejskich. Promień tych przewozów w ruchu podmiejskim — pasażerskim zależy od wielkości podmiejskiej strefy mieszkaniowej i w miastach o 50 — 100 tys. mieszkańców wynosi on kilka kilometrów, w miastach od 100 — 500 tys. — dochodzi do kilkunastu kilometrów, w miastach wielkich, liczących ponad 500 tys. mieszkańców — może wynosić kilkadziesiąt kilometrów.

Osiedlając się pod miastem, człowiek za cenę codziennych przejazdów do pracy uzyskuje lepsze i zdrowsze warunki mieszkaniowe. Doświadczenia regionu Warszawy wskazują, że górna granica, poza którą człowiek pracy nie osiedla się, jest jednogodzinny czas przejazdu w jedną stronę. Stąd jak wskazuje rysunek, granicę podmiejskiej strefy komunikacyjnej dla Warszawy określa izochrona jednogodzinnego czasu przejazdu, a najdłuższy promień przejazdu wynosi około 40 km. Wielkość podmiejskiej strefy mieszkaniowej wyznacza sprawność środków komunikacyjnych górna granica czasu przejazdu.

W przewozach aprowidujących promień przewozów jest większy i sięga do 80 km.

W służbie komunikacji regionalnej pracuje szeroki wachlarz środków transportowych — od zaprzęgu konnego, aż po wszystkie rodzaje trakcji szynowych.

W ruchu towarowym krótkodystansowym, kilkukilometrowym, wciąż jeszcze dominującym środkiem transportowym jest w Polsce zaprzęg konny. Jest rzeczą niemożliwą nawet w przybliżeniu uchwycić masę towarową, przewożoną obecnie zaprzęgami konnymi.

Można jednak przyjąć, że zgodnie z danymi Rocznika Statystycznego na 1 konia wypadła dziennie do przewozu ponad 100 kg samych ziemioplodów. Doliczając do tej masy przewóz artykułów, stanowiących zaopatrzenie wsi w artykuły przemysłowe oraz pracę zaprzęgów konnych zarobkowych, można przyjąć, że na 1 konia wypadła co najmniej 150 kg przewozów dziennie. Przy około 2 milionowym pogłowie końskim w Polsce, daje to około 75 mil. ton przewozów rocznie, licząc średnio 4 km odległości przewozów jednej tony, otrzymujemy około 300 mil. tonokilometrów przewo-

gospodarczego i najbardziej celowego ułożenia współpracy poszczególnych środków komunikacyjnych.

Zasadniczym zagadnieniem, nie rozwiązany programowo, jest rola samochodu w ogólnej strukturze komunikacyjnej. Rozwiązanie to iść powinno w oparciu o następujące założenia:

- 1) wykorzystania taboru w optymalnych warunkach z technicznego i ekonomicznego punktu widzenia;
- 2) wypełnienia luk komunikacyjnych, które nie będą wypełniane przez inne środki transportowe;
- 3) uzupełniania przewozów kolejowych w sensie dystrybucji masy przewozowej przez kolej i zbiorczych przewozów do kolei;
- 4) zastąpienia kolei w wypadkach, gdy warunki eksploatacyjno-techniczne przewozów będą odpowiedniejsze dla samochodów jak dla innych środków transportowych;
- 5) usunięcia marnotrawstwa i niedostatecznego wykorzystania taboru rozproszonych, szczególnie w układzie funkcjonalnym ośrodków okręgowych (powiatów).

Drugim zagadnieniem, wymagającym równoczesnego rozwiązania, jest rola, jaką w komunikacji regionalnej mają spełniać koleje wąskotorowe. Na one środkami transportowym technicznie tak przestarzałym, że na niektórych obszarach ich likwidacja wydawałaby się celowa, tym bardziej, że z ekonomicznego punktu widzenia ich eksploatacja natrafia na duże trudności. Z drugiej strony modernizacja tych kolei może całkowicie — niekorzystny dla nich stan — zmienić.

Wspomniana na wstępie zbyt duża jeszcze ilość przewozów konnych hamuje modernizację układu transportowo — komunikacyjnego. Rola konia powinna być w naszych warunkach ograniczona do tych tylko konkretnych warunków, w których ze względów technicz-

nych samochod, czy ciągnik, nie może go zastąpić. Pomijając jasne z tego punktu widzenia przewozy konne w miastach, trzeba stwierdzić ogromne marnotrawstwo czasu w przewozach konnych na najniższym szczeblu — przewozów pomiędzy ośrodkami okręgowymi i lokalnymi, a wsią. Te nieuchwycone i niewykorzystane do tej pory rezerwy powinny być tak, jak w każdej innej dziedzinie, włączone w procesy produkcyjne.

Splot trudności, rozwiązywanych dość dorywczo w zakresie transportu oraz komunikacji miejskiej i podmiejskiej, łącznie z zagadnieniami dystrybucji towarowej, a szczególnie zimowego zaopatrzenia ludności miejskiej i rożadunków kolejowych, znany dostatecznie dotkliwie.

Zdajemy sobie wszyscy sprawę, że brak długofalowego planu w tym zakresie jest przyczyną dorywczych rozwiązań, co do celowości których na dłuższą metę można mieć szereg wątpliwości.

Stale z roku na rok narastające pogłębienie gospodarki planowej musi doprowadzić do zasadniczego podejścia do problematyki komunikacji regionalnej. Wydaje się konieczne powołanie jakiegoś Biura Studiów, czy zespołu, który by ujął cały szereg już przepracowanych fragmentów tego zagadnienia w jedną całość, uzupełnił luki konkretnymi badaniami i stworzył obraz zagadnienia, w stosunku do którego czynniki kompetentne mogłyby ustalić zadania, środki wykonawcze i konkretną realizację, wynikającą z wieloletniego Narodowego Planu Gospodarczego.

Zagadnienia komunikacji regionalnej wiążą w sobie zainteresowania wielu resortów gospodarki narodowej. Stąd zarówno prace badawcze, jak i ew. konkretne już formułowania, muszą odbywać się na płaszczyźnie międzyministerialnego porozumienia, w sposób umożliwiający jak najszybsze wyjście z obecnej, nieco chaotycznej sytuacji.

Inż. E. REINHARD (Warszawa)

O właściwe wykorzystanie taboru kolejowego

Artykuł mój, zamieszczony pod tym tytułem w 5 numerze „Transportu i Spedycji“ z r. ub. wywołał wypowiedź ob. Zbigniewa Zakrzewskiego w artykule pt. „Eksploatacja taboru cysternowego“, zamieszczonym w numerze 1 „Transportu i Spedycji“ z roku bieżącego.

Z uwagi na to, że poruszona sprawa właściwego wykorzystania taboru kolejowego posiada doniosłe znaczenie dla naszej gospodarki narodowej, należy z zadowoleniem powitać powstałą na ten temat dyskusję na łamach „Transportu i Spedycji“.

W związku z tym pragnąłbym omówić pewne zagadnienia poruszone przez ob. Z. Zakrzewskiego.

Pierwszym z nich jest zagadnienie, dotyczące ustalenia przeciętnego obrotu wagonu.

Zasadniczo kolej nie prowadzi obliczeń, dotyczących czasu obrotu każdego poszczególnego wagonu. W sprawozdawczości kolejowej śledzony jest indywidualny obrót wagonu tylko w pewnych przypadkach, wymaganych specjalnymi okolicznościami. Tak więc kolej może zarządzić śledzenie obrotu wagonów specjalnych, lub na przykład obcych przekazywanych na PKP, a to z uwagi na czynsz w walucie obcej, opłacany na rzecz kolei — właścicielki i potrzebę prowadzenia w tym względzie szczególnie ostrej kontroli. Poza tym kontrola przebiegu poszczególnych wagonów może być prowadzona doraźnie w stosunku do niezbyt wielkich ilości wagonów i w miarę powstających szczególnych potrzeb, co ma miejsce zwłaszcza przy eksporcie, imporcie, transzycie, przy przewozie ładunków bardzo pilnych itp.

Jeśli chodzi o ustalenie przeciętnego obrotu wagonu na sieci PKP za dobę, dekadę, miesiąc lub rok, to praktycznie obliczamy go po upływie danego okresu

czasu na podstawie zaobserwowanych liczb dotyczących iloŝt stanów roboczego wagonów oraz ilości wagonów załadowanych i przyjętych ładownych od kolei obcych za ten okres. Iloraz otrzymany przez podzielenie pierwszej liczby przez sumę dwu ostatnich liczb (ilość przyjętych ładownych z kolei obcych jest liczbą stosunkowo niewielką i bywa częstokroć opuszczana) jest przeciętnym czasem uzyskanym przez kolej na obrót jednego wagonu od jednego do drugiego naładunku i jest miernikiem, wskazującym praktyczne polepszenie się, lub pogorszenie obrotu wagonu pod względem zużywanego na to czasu, w porównaniu z pewnym okresem czasu ubiegłego.

Drobna faktyczna poprawa, lub pogorszenie się obrotu poszczególnych wagonów, nie wywierająca jednak praktycznego wpływu na osiągnięty w wyżej podany sposób wynik obliczeniowy, nie jest i nie może być oczywiście przy tym brana pod uwagę i nie znajdzie odzwierciedlenia w stosowanych przez kolej obliczeniach przeciętnego obrotu wagonu.

Dlatego też, jeżeli mówimy o polepszeniu, lub pogorszeniu przeciętnego obrotu wagonu, to tę zmianę wiążemy bezpośrednio z odpowiednią zmianą zasłg w stosunku liczbowym ilości wagonów w iloŝtanie roboczym do ilości wagonów załadowanych (plus przyjętych ładownych z kolei obcych).

Jeśli obliczony w ten sposób czas, używany na przeciętny obrót wagonu, zmniejszy się na przykład o jedną dobę, to przy założeniu, że licznik (iloŝt stan roboczych wagonów) pozostał bez zmiany, mianownik (iloŝt stan wagonów załadowanych) ulega odpowiedniemu zwiększeniu. Mianownik ten w danym przykładzie otrzymamy przez przemnożenie poprzedniej ilości wagonów

załadowanych przez ułamek, którego licznikiem będzie ilość dób, zużywana na dotychczasowy przeciętny obrót wagonu, a mianownikiem — liczba o jedność mniejsza od poprzedniej.

Analogiczny rezultat będziemy mieli, jeżeli przeciętny czas używany na obrót wagonu zmniejszy się o jedną godzinę.

Weźmy konkretny przykład.

W ciągu jednego miesiąca kolej łądowała przeciętnie dziennie 20 tysięcy wagonów przy przeciętnym ilostanie roboczym 160.000 wagonów, zaś w następnym miesiącu przy tym samym ilostanie roboczym wagonów kolej łądowała przeciętnie dziennie po 20105 wagonów. Wynika z tego, że przy tym samym ilostanie roboczym wagonów w drugim miesiącu (przy 30 dniach w miesiącu) załadowano o

$$105 \times 30 = 3150 \text{ wagonów}$$

więcej, niż w miesiącu poprzednim, na skutek polepszenia się przeciętnego obrotu wagonu

$$z \frac{160.000}{20.000} = 8,0 \text{ dob}$$

$$\text{do } \frac{160.000}{20.105} = 7,958 \text{ doby}$$

to jest na skutek polepszenia się przeciętnego obrotu wagonu okrągiło o jedną godzinę.

Gdyby nie ta poprawa przeciętnego obrotu wagonu, w drugim miesiącu dla uczynienia zadość zwiększonemu naładunkowi należałoby posiadać ilostan roboczy wagonów nie 160.000, a

$$20.105 \times 8 = 160.840 \text{ wagonów, tj. o 840 wagonów więcej.}$$

Stanowi to właśnie oszczędność na taborze, którą podkreśliłem w swym poprzednim artykule, omawiając praktyczne rezultaty poprawy przeciętnego obrotu wagonu o 1 godzinę. Jest to oszczędność nie iluzoryczna, a realna i konkretna oraz praktycznie realizowana na kolei. Według bowiem radzieckich ekonomistów „suma socjalistycznych akumulacji zwolnionych w wyniku lepszego wykorzystania środków trwałych równa się sumie nakładów niezbędnych dla zapewnienia takiego efektu produkcyjnego, jaki daje lepsze wykorzystanie środków trwałych“.

Następnym zagadnieniem, które chciałbym omówić, jest sprawa dalszego przyspieszenia przeciętnego obrotu wagonu, która, jak widać z artykułu Ob. Z. Zakrzewskiego, jest doceniana przez Centralę Produktów Naftowych, a którą chciałbym przeanalizować w związku z niektórymi uwagami w tym artykule, skierowanymi pod adresem kolei.

Jest rzeczą zupełnie jasną, że na osiągany przez kolej przeciętny obrót wagonu ma wpływ sama kolej oraz klienci kolei i że dla dalszego polepszenia obrotu wagonu tak kolej, jak i jej klienci powinni wykorzystać wszystkie swoje w tym względzie możliwości. Kolej nieustannie pracuje nad zagadnieniem poprawy obrotu wagonu. Praca ta idzie równolegle ze stałe wzrastającymi przewozami kolejowymi, za którymi zupełnie zresztą słusznie, z punktu widzenia ekonomicznego, nie nadąża wzrost naszych ilostanów roboczych wagonów towarowych. W tych warunkach kolej musi stale polepszać jakość swej pracy, podnosząc i polepszając szybkość techniczną i handlową, zmniejszając postoje na węzłach i stacjach rozrządowych i organizując coraz lepszy rozkład jazdy pociągów.

Ponieważ przyspieszenie obrotu wagonu wiąże się bezpośrednio ze skróceniem czasu przewozu przesyłek przez PKP, na szczególne omówienie zasługuje sprawa odpowiedzialności kolei za termin dostawy ładunku, którą to odpowiedzialność przewiduje Regulamin Przewozów Towarowych.

Otóż Regulamin Przewozów Towarowych przewiduje terminy przewozu na odpowiednie długości w zależności od rodzaju przesyłek (zwyczajnych, pośpiesznych, pośpiesznych przyspieszonych), przy czym w związku

z naturalnym obniżeniem sprawności kolei, powstałym na skutek wielkich zniszczeń w czasie wojny, kolej zmuszona była wprowadzić w okresie odbudowy pewne dodatkowe terminy dostawy, które zostały przewidziane w tymże Regulaminie Przewozów Towarowych. Takie terminy dodatkowe wprowadziły po wojnie nie tylko PKP, ale i inne koleje w Europie. Te terminy dodatkowe na PKP zostały odpowiednio zredukowane w latach ubiegłych i jest przewidziana obecnie ich dalsza redukcja.

W sprawie szybkości przewozu powstają niekiedy szczególnie trudne okoliczności przy przejściu przesyłek przez węzły, zwłaszcza przy małej częstotliwości ruchu, gdy czasami na odcinkach obsługiwanych jedną parą towarowych pociągów na dobę, trzeba oczekiwać na połączenie kilkanaście godzin. Takie zjawisko jest czasami, niestety nieuniknione, jeśli nie chcemy uruchamiać pociągów ze zbyt małym obciążeniem, co byłoby szkodliwe z punktu widzenia ekonomicznego, gdyż wywołałoby potrzebę użycia nadmiernej ilości parowozów. Dążąc bowiem do najszybszego obrotu wagonu, musimy dbać jednocześnie i o należyte wykorzystanie parowozu, a więc o należyty ciężar brutto pociągu, co nie zawsze idzie w parze z naszą chęcią niezwłocznego wysłania nadeszłego wagonu w dalszą drogę.

Pokreślić należy przy tym, że sprawa przepuszczania wielkich ilości wagonów towarowych przez węzły kolejowe, będące niejednokrotnie w rozbudowie, przy częstokroć wzrastającej jednocześnie ilości przybywających wagonów przeznaczonych pod wyładunek na tych samych węzłach, przy niedostatecznie rozbudowanych bocznicach i torach stacyjnych, jest zagadnieniem bardzo niełatwym i stanowi jedną z najpoważniejszych trudności w dziedzinie eksploatacji kolei. Jakkolwiek drogą rozbudowy, ulepszeń technicznych i coraz lepszego rozkładu jazdy PKP czynią możliwe wysiłki celem niedopuszczenia do nadmiernych przestojów wagonów na węzłach, to jednak zdajemy sobie sprawę z tego, że w tej dziedzinie mamy jeszcze dużo do zrobienia. Praca ta jest szczególnie niełatwa we względu na zmienność kształtowania się ruchu z jednej strony oraz stosunkowo długi czas wymagany na przebudowę węzłów kolejowych i olbrzymie koszty z tym związane — z drugiej strony.

W związku z tym pozostały jeszcze obecnie dodatkowe terminy dostawy na przejście wagonów przez niektóre węzły na PKP. Terminy te jednakże w stosunku do znacznej ilości węzłów kolejowych zostały odwołane w roku ubiegłym.

Z powyższego wynika, że PKP nie pozostają bez odpowiedzialności za termin dostawy, że przeciwnie, ponoszą odpowiedzialność za dotrzymanie takich terminów dostawy, jakie PKP gwarantują, a jako dowód tego służą odszkodowania, które PKP wypłacają swoim klientom za niedotrzymanie terminów dostawy.

Jeżeli chodzi o przewozy przesyłek żywych zwierząt, ryb, ptactwa oraz przesyłek ulegających szybkiemu zepsuciu, to w celu przyspieszenia ich przewozu, niezależnie od przewidywanych odpowiednio skróconych terminów dostawy, przesyłki te bez względu na rodzaj listu przewozowego przewożone są pociągami towarowymi pośpieszными, lub innymi dalekobieżnymi.

Nie można się zgodzić z twierdzeniem Ob. Z. Zakrzewskiego, że reklamacje klientów kolei w przypadkach, gdy klientowi nie przysługuje odszkodowanie, są bez znaczenia. Przeciwnie, kolej zainteresowana jest w posiadaniu słusznych reklamacji swych klientów, gdyż rozpatrzenie reklamacji przyczynia się do wydania zarządzeń usprawniających przewozy, oraz podnosi dyscyplinę pracy na kolei. Słuszne skargi klientów kolei są przedmiotem szczegółowych dochodzeń, ustalających przyczynę wadliwości przewozu i są cennym materiałem dla kolei, a przede wszystkim dla Dyrekcji Generalnej i Dyrekcji Okręgowych KP, gdyż, jak wiemy, kolejowy aparat kontrolny nie zawsze jest w stanie sam ujawnić wszystkie usterki w pracy kolei. Dlatego też klienci kolei w dobre zrozumianym współ-

nym interesie powinni ujawniać stwierdzone usterki, lub zaniedbania pracowników kolejowych i komunikować o nich powołanym organom kolejowym, przyczyniając się w ten sposób do usprawnienia pracy na PKP.

Powracając do sprawy obrotu wagonów towarowych, pragnąłbym szczególnie mocno podkreślić, że jakkolwiek poprawa dokonana w obrocie tych wagonów na PKP jest duża, to jest ona dla potrzeb związanych z zadaniami Planu 6-letniego niedostateczna i konieczne jest, aby w pracach nad dalszym polepszeniem obrotu wagonów była zaangażowana nie tylko kolej, ale i klienci kolei, których poziom organizacyjny pracy w pracach używania środków przewozowych kolei wywiera poważny wpływ na wyniki osiągane przez kolej, a przede wszystkim na obrót wagonu.

Dlatego też ze specjalnym zadowoleniem podkreślić tu należy akcję CPN, posiadającej własny tabor cysternowy, w kierunku przyspieszenia obrotu wagonów przez zastosowanie nowych zaworów, skracających czas rozładowania, akcję w kierunku wykorzystania ładowności wagonu, zastosowanie tabel litrażowych zastępujących ważenie wagonu itd. W wyniku tych prac niewątpliwie w krótkim czasie obrót cystern CPN ulegnie dalszej znacznej poprawie.

Tę troskliwość klienta kolei — dobrego gospodarza, który chociaż w danym przypadku bezpośrednio zainteresowany jest w wynikach eksploatacyjnych, gdyż sam jest właścicielem znacznej ilości wagonów — cystern, stanowi przykład dla innych klientów kolei, którzy technikę swej pracy na- i wyładunku utrzymują na poziomie dawnych lat. W dobie obecnej, gdy zachodzi potrzeba oszczędzania roboczych rąk i czasu pracy, sprawa mechanizacji prac na- i wyładunkowych powinna być jednym z naczelných zadań zakładów i instytucji korzystających z usług kolei. Klienci kolei, a przede wszystkim więksi, którzy nie wprowadzili koniecznej mechanizacji przy pracach na- i wyładunkowych, pozwalającej na skrócenie czasu tych prac i osiągnięcie oszczędności, powinni zająć się tym zagadnieniem, korzystając ze zdobytego doświadczenia przez innych oraz posługując się istniejącą literaturą fachową. Niewątpliwie, że mamy przy tej sposobności możliwość zastosowania różnych pomysłów racjonalizatorskich.

Chciałbym poruszyć jeszcze zagadnienie równomierności naładunku we wszystkie dni miesiąca i związane z tym pracy na- i wyładunku w niedziele i święta.

W swym artykule Ob. Z. Zakrzewski nieco nie docenia znaczenia równomierności w wykorzystaniu taboru i osiąganych w związku z tym wynikach eksploatacji kolei.

Otóż wielkość przeciętnego naładunku świątecznego wynosi na PKP w przybliżeniu jedną trzecią naładunku w dniu roboczym. Zakładając przeciętnie 5 dni świątecznych w miesiącu, otrzymamy niewykorzystanie dla naładunku $5 \times \frac{1}{3} = 1\frac{2}{3} = 3\frac{1}{3}$ dni roboczych, co wywołuje znaczne niewykorzystanie całkowitych możliwości załadowczych kolei oraz do 10% pogarsza obrót wagonów.

Oczywiście zdajemy sobie sprawę, że zrealizowanie tego jest połączone z wielkimi trudnościami, gdyż zagadnienie to nie kończy się na czynnościach tylko samego naładunku, a związane jest z dostawą ładunku do stacji, a więc z utrzymaniem bez przerwy świątecznej całości prac ekspedycyjno — naładunkowych.

Jeżeli jednak weźmiemy pod uwagę, że efekt z tego tytułu pod względem oszczędności na taborze sięga około dziesięciu miliardów złotych rocznie przyjdziemy do wniosku, że jest to zagadnienie o wielkim znaczeniu i wymaga odpowiednich studiów i decyzji celem jego właściwego rozwiązania.

Stwierdzając w końcu, że sprawa obrotu wagonów towarowych jest zagadnieniem pierwszorzędного znaczenia dla naszej gospodarki narodowej, uważam, że mimo wysiłków kolei nie osiągniemy należytego efektu pod względem poprawy obrotu wagonów, jeśli sprawy planowania przewozów na odpowiednich szczeblach wszystkich zainteresowanych resortów nie będą postawione na należytych poziomach. Doświadczenie poucza nas, że jeszcze obecnie, mimo, że w sprawie tej już mówiło się wiele, popełniane są elementarne błędy i tabor kolejowy nie jest wykorzystywany należycie. Dowodem tego są stwierdzane wciąż jeszcze masowe reekspedycje, krzyżowanie się tych samych ładunków, niewykorzystywanie ładowności wagonów, nieuwzględnianie zdolności wyładowniczej punktów wyładowania wagonów, powodujące nieprodukcyjny przestój wagonów na stacjach w oczekiwaniu na podstawienie pod wyładunek.

Ten stan rzeczy wymaga pilnego uporządkowania sprawy planowania przewozów przez szereg resortów, będących klientami kolei. Oszczędne, przemyślane planowanie przewozów przez klientów kolei i podniesienie poziomu organizacyjnego ich pracy przy używaniu taboru kolejowego, obok dobrze opracowanego rozkładu jazdy pociągów, jako generalnego planu kolejowego, opracowywanego przy udziale największych klientów kolei i dotrzymywanego przez obie strony, jest jednym z koniecznych warunków wykonania przez kolej zadań przewozowych, przewidzianych Planem 6-letnim.

FR. ŚWIDERSKI (Warszawa)

W sprawie rewizji kolejowego prawa przewozowego

(artykuł dyskusyjny)

Zagadnienie rewizji kolejowego prawa przewozowego staje się aktualnym problemem, który wymaga zajęcia się nim i uregulowania.

Aby zdać sobie sprawę z istoty i wagi oczekującego realizacji zadania, należałoby wyjaśnić, co stanowi kolejowe prawo przewozowe i jakie są dotychczasowe jego założenia. W dalszym ciągu wypadnie omówić obecną rolę prawa przewozowego w dziedzinie transportu kolejowego i wreszcie w końcu uczynić próbę sformułowania problematyki rewizji, z której wynikną określone już zadania.

Jako zbiór norm prawnych, obowiązujących w przewozie kolejowym, zwykle przyjmuje się „Regulamin przewozu osób, bagażu i przesyłek ekspresowych na kolejach żelaznych” z 1935 r. (Dz. U. R. P. Nr 91, poz.

580) i „Regulamin przewozu przesyłek towarowych na kolejach żelaznych” z 1938 r. (Dz. U. R. P. Nr 73, poz. 521), oba wydane w drodze rozporządzeń Ministra Komunikacji w porozumieniu z Ministrami Sprawiedliwości, Przemysłu i Handlu oraz Rolnictwa i Reform Rolnych, na podstawie ustawy z 12 czerwca 1924 r. o zakresie działania Ministra Kolei Żelaznych i organizacji urzędów kolejowych (Dz. U. R. P. Nr 57, poz. 580 wraz z późniejszymi zmianami).

Wyczerpujące powyższe nie wyczerpuje jednakże jeszcze źródeł prawa przewozowego, bowiem regulaminy przewozowe stanowią jedynie przepisy szczególne w stosunku do podstawowych norm prawa ogólnego, w szczególności kodeksu handlowego i kodeksu zobowiązań. Wzajemne dopasowanie i harmonię w tym za-

kresie zapewnia zasada, że przepisy ogólne mają zastosowanie o tyle, o ile przepisy szczególne nie zawierają odmiennych regulacji.

Rozmiary i treść tych ostatnich określa ustawa z 12 czerwca 1924 r., która przewiduje, że regulaminy muszą być zasadniczo wydane w granicach obowiązujących ustaw, przy czym dopuszczalne są następujące od nich odchylenia:

- a) dla uzgodnienia przepisów regulaminowych z obowiązującymi konwencjami międzynarodowymi o przewozie osób i bagażu oraz towarów kolejami żelaznymi;
- b) w zakresie określenia sposobu postępowania kolei w razie przeszkód w przyjęciu, przewozie i wydaniu przesyłek.

Z powyższego wynika, że konstrukcja budowy prawa przewozowego kolejowego stanowi logiczną całość. U podstawy jej leżą normy prawa ogólnego, a za nimi idą bogato rozbudowane przepisy szczególne, odpowiednie dla specyfiki przewozu kolejowego i stosunków z niego wynikających, oparte na ujednolicieniach w drodze długoletnich doświadczeń postanowieniach międzynarodowych konwencji przewozowych. Poza tym należą tu przepisy w większości techniczno-manipulacyjne, dostosowane do właściwości i warunków lokalnych, jeśli chodzi zwłaszcza o postępowanie przy nadaniu i wydaniu towarów.

Już z tego krótkiego przedstawienia można wywnioskować, że ta formalnie powiązana całość przepisów jest przedmiotem skomplikowanym i wymagać musi od praktyków znajomości oraz opanowania rozległego zakresu przepisów prawnych, aby stosunki między przewoźnikami i osobami korzystającymi z jego usług były regulowane na zasadzie praworządności i sprawiedliwości. Należy bowiem mieć przy tym na uwadze, że przewóz nie sprowadza się do zwykłego układu (umowy), którego treścią jest zlecenie przewiezienia towaru do określonego miejsca. Kolej nie tylko jest przewoźnikiem, ale może być spedytorem, komisantem, wykonującym różnego rodzaju zlecenia, np. tymczasowego przechowania, dostawy przesyłek drobnych, podstawienia wagonu, przeładowania; dalej przedsiębiorcą składowym, agentem celnym — a tak różnorodne czynności obejmują niewątpliwie szeroki wachlarz stosunków z dziedziny usług handlowych.

Przechodząc do technicznej budowy regulaminów przewozowych stwierdzamy, że w skład ich wchodzi przepisy zasadnicze, przepisy wykonawcze (§ 2 pkt 1 RPO i RPT) i odchylenia dla linii miejscowego znaczenia, dla pewnych linii, stacji, towarów, wagonów, pociągów, komunikacji itd. (§ 2 RPO i RPT). Przepisy wykonawcze muszą być zgodne z regulaminem, odchylenia zaś nie mogą pozostawać w sprzeczności z zasadami, przedstawionymi w odniesieniu do ustalania przepisów samego regulaminu.

Znaczną część przepisów zasadniczych oraz przepisy wykonawcze noszą charakter instrukcyjny, techniczno-manipulacyjny, gdy idzie na przykład o zamawianie i podstawianie wagonów, ładowanie i ważenie przesyłek, terminy dostawy, zawiadamianie o nadejściu przesyłek, postępowanie przy ich odbiorze itp.

Nie ulega wątpliwości, że dotychczasowy system kolejowego prawa przewozowego nie odpowiada już dzisiejszym wymaganiom. Wobec zaszytych zmian w strukturze naszego życia ustrojowego i gospodarczego oraz przejścia na socjalistyczną gospodarkę planową, zmieniła się rola i zadania norm prawa przewozowego. Po szczególna umowa o przewóz, zawarta między Koleją, a osobą korzystającą z jej usług, nie jest pierwszoplanowym interesem, który ma chronić prawo przewozowe. Dziś na odcinku przewozów wysuwają się potrzeby o charakterze ogólnopanstwowym, wpływające z planowej, gospodarczej działalności państwa. Wyrazem tego są zadania nałożone na Kolej, zaplanowane ogólnie, które określają, jakie masy towarowe należy przetransportować do miejsc produkcji, lub do okręgów konsumpcyjnych, czy też wreszcie do punktów dalszego

przewozu. Pojedyncze umowy o przewóz to tylko fragmenty, z których składa się każde z zadań przewozowych.

Ponieważ tempo rozwoju gospodarczego w nowym ustroju stale wzrasta, plan przewozu jest zbudowany przy założeniu maksymalnego wykorzystania transportu kolejowego, wobec czego proces przewozu wymaga realizacji w oparciu o zasady najszerzej zrozumianej ekonomiki. W interesującym nas zakresie chodzi o stworzenie z zapewnieniem skutecznego działania takich norm prawnych, które by w sposób nieskomplikowany regulowały dziedzinę przewozów w ich dzisiejszej skali, formie i potrzebie. Wymaga szczególnie podkreślenia, że stoimy w obliczu zadań Planu Śześcioletniego i zatem konieczne jest zapewnienie jak największej dyscypliny i sprawności Kolei oraz jej klienteli przy wykonywaniu zadań przewozowych, co głównie sprowadzać się będzie do zabezpieczenia przyspieszenia obrotu wagonów, do najkrótszych terminów dostawy i najwyższej jakości usług przewozowych.

Może nasuwać się pytanie, czy w rodzaju nowej rzeczywistości, jaki mamy już za sobą w perspektywie kilku lat, przewozowe prawo kolejowe pozostało zachowane i respektowane w praktyce. Należy tu odpowiedzieć, że rozwiązania doraźne, jakich wymagało życie na odcinku transportu, nie mogły podlegać odraczaniu, przeciwnie, w miarę potrzeby wprowadzono już szereg regulacji. Nie korzystamy z przewozów przesyłek na okaziciela wtórnika listu przewozowego, który w warunkach planowania, koordynacji, a zatem braku konkurencji, okazał się zbędnym dokumentem przewozowym; nie korzystamy z zaliczeń i zaliczek, ponieważ nie przedstawiają one aktualnie dla klienteli użytecznych udogodnień, a dla Kolei są świadczeniami uciążliwymi; wprowadzono sposób zryczałtowanego obliczania i pobierania przewoźnego przy pewnych towarach masowych, jak węgiel, cement, cukier, rudy; wprowadzono postępowanie arbitrażowe dla załatwiania w krótkiej drodze rozstrzeżeń między Koleją, a klientami, nie należącymi do osób prywatnych; w stadium rozpracowywania i odpowiednio do tego praktycznego stosowania na PKP jest planowanie przewozów.

Problematyka rewizji kolejowych regulaminów przewozowych jest niewątpliwie obszerniejsza. Oprócz już wymienionych nowych regulacji w przyszłym prawie przewozowym, wydaje się nam, należałoby uwzględnić następujące postulaty:

1. Sformułowanie zasad planowania przewozów. PKP będą przyjmowały przesyłki według ustalonego porządku, nakreślonego w planie przewozowym, z wyjątkiem zastrzeżonych przewozów pozaplanowych oraz przewozów w wagonach własnych i wynajętych.
2. Przedadresowywanie i przeekspediowywanie przesyłek w przewozach planowych nie może naruszać ekonomiki transportu.
3. Sposób likwidacji przesyłek nieodebranych i bezodwodowych winien być oparty nie na rezultatach przypadkowych, uzyskiwanych w drodze licytacji, lecz na podstawie powiązania tych czynności z działalnością przedsiębiorstw, zakładów itp. w interesie gospodarki narodowej.
4. Należy znieść przewozy stacyjne i w obrębie tego samego węzła, biorąc pod uwagę, że przewozy takie powinny przejąć komunikacja samochodowa.
5. Uproszczenie warunków zmiany umowy o przewóz i rozszerzenie legitymacji do zmiany.
6. Opłacanie należności za przewóz w ramach obowiązującego systemu finansowego.
7. Uregulowanie w sposób nie budzący wątpliwości w ramach prawa przewozowego przewozów dokonywanych z udziałem bocznic itp. urządzeń (własne rampy, magazyny).
8. Wprowadzenie skutecznych środków, zapewniających wykonanie zadań przewozowych i umów pojedynczych przez przewoźnika i klientelę, odpowiednio do charakteru świadczeń.

9. Zagadnienie wykonawstwa usług z zakresu spedycji. Rodzaj usług i kto ma je wykonywać.

10. Przewozy z udziałem innych środków transportu.

11. Podporządkowanie przewozów wojskowych i pocztowych oddzielnym przepisom.

12. Uproszczenie postępowania reklamacyjnego i przepisów o wzajemnych roszczeniach.

13. Przepisy o taryfach należy przepracować, mając na celu nie tylko względy formalne ich obowiązywania, ale również stronę materialną ich budowy, tzn., by taryfy stanowiły rozwinięcie prawa przewozowego tak, jak to powszechnie jest widoczne. Praktyka na tym odcinku idzie w kierunku rozbudowy taryf przez zamieszczanie w nich również różnorodnych warunków, dotyczących umowy o przewóz.

Pod względem formalnym wskazane jest również zastąpienie się nad przyszłą formą prawa przewozowego. Obecny układ regulaminów nie jest szczęśliwy, a treść przeładowana jest przepisami o charakterze czysto praktycznym i ciągle ulegającym zmianom. Dla nadania tym ostatnim przepisom większej przejrzystości, a z drugiej strony ułatwienia uaktualnienia ich, należałoby wydzielić wszystkie przepisy techniczno-manipulacyjne z kolejowego prawa przewozowego w oddzielną część i przewidzieć dla wydania i zmiany ich taką samą procedurę, jak dla taryf.

Prawo przewozowe powinno być wydane w formie ustawy, gdyż charakter odnośnych przepisów wymaga takiej właśnie formy. W ten sposób rozwiązana zosta-

łaby kwestia podstaw prawnych dla odchyleń, które niewątpliwie się w nim znajdują, a które — jak zaznaczono — dzisiaj nie są dopuszczalne w stosunku do obowiązujących ustaw i konwencji rzymskich. W jednym akcie prawnym powinna się znaleźć całość przepisów prawnych z zakresu przewozu osób, bagażu, przesyłek ekspresowych i towarowych, przez co zapewni się nowemu prawu przewozowemu układ jasny i przejrzysty, pozbawiony powtarzania wspólnych przepisów.

Z uwagi na długoletnie tendencje do ujednolicania postanowień prawa przewozowego na płaszczyźnie międzynarodowej, należałoby problem rewizji regulaminów przewozowych rozwiązać równolegle z takimi samymi pracami w krajach demokracji ludowej. Jako wzór służyć może Ustawa Kolejowa w ZSRR.

To, co zostało dotąd naszkicowane, nie pretenduje do wyczerpania tematu. Jest to próba syntezy zagadnienia od strony najistotniejszej, bo sprecyzowania założeń, których realizację powinny przynieść prace rewizyjne, jeśli mają one odbyć się sprawnie i szybko. Należy bowiem mieć na uwadze, że dobre prawo przewozowe — to nie tylko sprawa resortu komunikacji, ale wszystkich resortów współpracujących z Koleją. Dlatego pożądanym byłoby, aby w pierwszym etapie doszło do przedyskutowania i uzgodnienia, czego mamy oczekiwać od nowego prawa przewozowego, tzn. do ujęcia zagadnienia programowo; w drugim etapie zostałyby wykonane prace techniczno-redakcyjne przez powołaną do tego celu komisję. W opracowanym w ten sposób tekście znalazłaby swój wyraz nowe myśli przyszłego prawa przewozowego.

A. ROSTOCKI (Warszawa)

Transport samochodowy jako produkcja

Istnieją samodzielne gałęzie przemysłu, z których produkt procesu wytwórczego nie jest nowym, rzeczowym produktem-towarem.

Z ekonomicznego punktu widzenia z tych gałęzi ważny jest tylko przemysł łączności, czy to będzie przemysł transportu właściwego towarów i ludzi, czy też tylko przesyłka komunikatów, listów, telegramów itd. Przemysł przewozowy sprzedaje samą translokację. Świadczone przezeń pożyteczne usługi związane są niepodzielnie z procesem transportu, jako procesem wytwórczym przemysłu przewozowego. Ludzie i towary jadą razem ze środkami transportowymi i ta przebyta droga, ich translokacja, stanowią właśnie proces wytwórczy, wykonany przy pomocy środków transportowych.

Jego pożyteczny efekt można zużytkować tylko w trakcie procesu wytwórczego, nie istnieje on jako niezależny od tego procesu przedmiot użyteczny, funkcjonujący dopiero po jego wyprodukowaniu, jako przedmiot handlu, jako towar. Jednakże wartość wymienna tego pożytecznego efektu, podobnie, jak i wartość każdego innego towaru, określa się przy pomocy wartości zużytych nań elementów wytwórczych (siły roboczej i środków produkcji) plus wartość dodatkowa, wytworzona przez pracę robotników zajętych w przemyśle transportowym.

Jeżeli chodzi o konsumpcję pożytecznego efektu przemysłu transportowego, to nie różni się on i pod tym względem od innych towarów.

Jeśli służy on potrzebom osobistym, to wartość jego ginie wraz z konsumpcją; jeśli zaś jest wykorzystany dla celów produkcyjnych, to sam przewóz staje się fazą produkcji towarów, podlegających transportowi; wówczas wartość transportu przechodzi na sam towar, jako dodatkowy element jego wartości¹⁾.

Tymi słowy określa transport z punktu widzenia ekonomicznego Karol Marks.

¹⁾ Karol Marks „Kapitał”, t. II, wydanie rosyjskie 1930 r., str. 21.

Jakie możemy wyciągnąć z tego wnioski? — A więc po pierwsze, że transport stanowi odrębną gałąź produkcji materialnej, po drugie zaś, że produkcja ta odznacza się szeregiem specyficznych cech, a przede wszystkim tą cechą, że nie wytwarza ona konkretnych dóbr konsumpcyjnych.

W innym miejscu Marks mówi: „Przemysł przewozowy, sprzedaje sam przewóz”²⁾. Czyli produkt wytworzony przez przemysł transportowy nie istnieje odrębnie, nie istnieje poza procesem wytwórczym istniejącym na jedynie podczas procesu produkcji i podczas procesu produkcji jest konsumowany. Mówiąc językiem popularnym, wytworów przemysłu transportowego nie można produkować na skład.

W jakiej jednak formie towar zwany przewozem zostaje zużytkowany? Jaka jest wartość użytkowa przewozu? Otóż dzięki przewozowi, dzięki translokacji, czyli dzięki przeniesieniu towaru z jednego miejsca na drugie zmienia się jego użyteczność i „tym samym wywoływana jest zmiana jego wartości użytkowej, ponieważ zmienia się byt przestrzenny tej wartości użytkowej”³⁾.

Czyli transport jest produkcją i tak należy go traktować, gdyż fakt, że nie może on produkować swych wytworów na skład, nie zmienia, jak z powyższego wynika, charakteru produkcyjnego transportu.

Ta jednak specyficzna cecha przemysłu transportowego spowodowała to, że niektórzy ekonomiści zaprzeczają istnieniu odrębnego przemysłu transportowego, a powszechnie przyjęło się mierzyć wielkość transportu nie efektem jego pracy, nie jego produkcją, lecz ilością środków transportowych. Fakt ten jest specjalnie charakterystyczny dla transportu samochodowego, gdzie porównując ilości pojazdów wyciągamy wnioski o wielkości i rozmiarach transportu, gdy tym-

²⁾ Karol Marks „Kapitał”, t. II, wydanie rosyjskie 1930 r., str. 22.

³⁾ Karol Marks — Teoria wartości dodatkowej — t. I, str. 265, wydanie rosyjskie 1936 r. (podane z J. M. Krasnohubow, „Planowanie i obliczanie dochodu narodowego” — „Książka i Wiedza” — 1949 r.).

czasem, mówiąc o jakiegokolwiek bądź innej produkcji, charakteryzujemy ją ilością wytworzonych dóbr, a nie ilością maszyn wytwarzających te dobra.

Takie podejście do transportu — trzeba stwierdzić, fałszywe — jest przyczyną kładzenia nacisku głównie na ilość środków transportowych, a nie ich produkcję, czyli na ilość wykonanych przez nie tonokilometrów, co jest istotą transportu.

Zdanie sobie sprawy z tej tak niezmiernie ważnej istoty transportu nabiera ogromnej wagi, zważywszy, że rozwój transportu i jego znaczenie w życiu gospodarczym jest coraz większe. Transport przy coraz bardziej specjalizującej się produkcji przemysłowej staje się nieodzownym elementem tej produkcji, transport jest łącznikiem pomiędzy produkcją i konsumpcją, transport umożliwia rozwój produkcji, transport wreszcie jest najważniejszym elementem dystrybucji towarów. Lenin wyraził się w ten sposób o transporcie: „Co jest materialną oporą łączności między przemysłem a rolnictwem? — Jest nią transport”⁴⁾. Stalin zaś, podkreślając znaczenie transportu, na XVII zjeździe WKP(b) powiedział: „Jeżeli rozwój naszej ekonomiki jest zależny od rozwoju obrotu towarowego, od rozwoju handlu, to rozwój handlu z kolei zależy jest od rozwoju naszego transportu, zarówno kolejowego i wodnego, jak samochodowego. Może się zdarzyć, że towary są, że istnieje całkowita możność obrotu towarowego, ale transport nie nadąża za rozwojem obrotu towarowego i odmawia przewozu ładunków. Dlatego transport jest tym słabym odcinkiem, na którym może się potknąć... cała... ekonomika i przede wszystkim obrót towarowy... Dlatego zadanie rozwoju obrotu towarowego i decydującego udoskonalenia transportu stanowią... zadanie, bez którego rozwiązania nie możemy posuwać się naprzód”⁵⁾.

To wielkie znaczenie transportu, każe nam zwrócić specjalnie baczną uwagę na ten odcinek gospodarczy.



Wśród wszelkich rodzajów transportu, jakimi są transport kolejowy, morski, rzeczny, samochodowy, na szczególną uwagę zasługuje ten ostatni, który z jednej strony jest z wyliczonych wyżej rodzajów transportu najmłodszy, z drugiej zaś o specyficznym charakterze.

Specyficzne cechy transportu samochodowego — to przede wszystkim:

- 1) jego elastyczność, niezależnie się od szyn (co ma miejsce w transporcie kolejowym), względnie od dróg wodnych — które limitują zasięg transportu morskiego i rzeczno;
- 2) możliwość przewożenia różnych ładunków i dostosowywania do tych ładunków środków przewozowych;
- 3) stosunkowo małe wkłady kapitału przy organizowaniu przewozów;
- 4) szybkość transportu;
- 5) niezależnienie się od czasu — rozkładu jazdy, a dostosowanie się do potrzeb przewozu;
- 6) bezpieczeństwo przewozu;
- 7) możliwość dostarczenia towaru do tych miejsc, gdzie ani transport kolejowy, ani wodny nie do- trze;
- 8) a tym samym zdolność przedłużenia innego rodzaju transportu;

⁴⁾ W. J. Lenin — Przemówienie na zjeździe robotników transportowych 27.3.1921 r. (W. J. Lenin — „Dzieła Wybrane”, t. II, str. 820, wydanie polskie „Książka i Wiedza” — Warszawa 1949 r.).

⁵⁾ J. Stalin — Referat sprawozdawczy na XVII zjeździe partii (J. Stalin — „Zagadnienia Leninizmu”, str. 430—431, wydanie polskie „Książka i Wiedza”, 1949 r.).

9) wygoda dostawy przy przewozach tzw. „dom-dom” i dzięki temu eliminacja przeładunków.

W ustroju kapitalistycznym jednakże transport samochodowy nie rozwijał się w takim tempie i w takim zakresie, w jakim należałoby się tego spodziewać. Przy kolosalnym rozwoju samochodów osobowych, transport towarów samochodami odgrywał do niedawna stosunkowo nie wielkie znaczenie. Przyczyną tego należy szukać w obawie konkurencyjności transportu samochodowego dla kolei. W ustroju socjalistycznym, gdzie konkurencję i żywiołowy rozwój zastąpiła gospodarka planowa i rozwój planowy, transport samochodowy został ustawiony w sposób należyty, w ścisłym powiązaniu i koordynacji z innymi środkami przewozowymi i rozwój jego jest kolosalny. Świadczą o tym fakty z rozwoju transportu samochodowego w ZSRR. Transport samochodowy w ZSRR w roku 1950 — końcowym bieżącej pięcioletki — ma osiągnąć przewóz w tonach 2,5 razy większy, niż wszystkie inne rodzaje transportu razem wzięte.

Gdybyśmy chcieli porównywać w ten sposób transport samochodowy w Polsce, to musielibyśmy stwierdzić, że nie osiąga on jeszcze przewozów równych przewozom kolejowym, lecz znaczenie transportu samochodowego z każdym dniem wzrasta, a w ciągu Planu 6-letniego wzrosnąć jeszcze bardziej. Pewnym dowodem tego, to wzrost parku samochodów ciężarowych w r. 1950 o przeszło 100% w porównaniu do roku 1949, w którym to roku ilość samochodów ciężarowych była prawie czterokrotnie większa od ilości samochodów ciężarowych w Polsce przed wojną.

Jak już stwierdziliśmy poprzednio, ze strony ekonomicznej nie jest ważna ilość samochodów, lecz ilość wyprodukowanych przez nie tonokilometrów. Można powiedzieć jeszcze inaczej, że należy dążyć do jak najmniejszej ilości samochodów, które zaspokoją potrzeby transportowe kraju.

Innymi słowy, należy dążyć do osiągnięcia maksymalnej produkcji transportu samochodowego przy minimalnych ilościach środków produkcji, czyli środków transportowych, materiałów pędnych i środków pomocniczych. Ta maksymalna produkcja i minimalne środki produkcji, to z jednej strony obniżenie kosztów własnych produkcji transportowej, z drugiej zaś — zwiększenie do maksimum wydajności roboczej posiadanego sprzętu. Oba te czynniki są z sobą nierozdzielnie związane, gdyż zwiększyć wydajność — to znaczy zmniejszyć koszty własne, nie zawsze jednak zmniejszenie kosztów własnych oznacza zwiększenie wydajności roboczej.

Dlatego też naszym podstawowym zadaniem jest zwiększenie wydajności roboczej posiadanego sprzętu.

Podsumowując musimy stwierdzić, że istotą transportu samochodowego jest produkcja tego transportu, tzn. ilość wykonanych pożytecznie tonokilometrów w jednostce czasu, że zwiększyć wydajność roboczą transportu samochodowego można nie tylko zwiększając ilość samochodów, lecz także zmieniając sposób korzystania z pojazdów. Ażeby zwiększyć wydajność roboczą posiadanego taboru samochodowego, trzeba przede wszystkim usunąć marnotrawstwa, przejawiające się w użytkowaniu taboru. Takimi najważniejszymi marnotrawstwami mającymi bezpośredni wpływ na wydajność roboczą taboru, są marnotrawstwa ekonomiczne — eksploatacyjne. Dlatego też należy je zwalczać jak najbardziej, ażeby je móc zwalczać, trzeba je umieć rozpoznać, trzeba je znać. W jednym z następnych nr. „Tr. i Sp.” omówię najważniejsze z marnotrawstw ekonomicznych — eksploatacyjnych, a mianowicie marnotrawstwo czasu.

...dobra praca organizacyjna decyduje o zwycięstwie.

B. BIERUT

A. WOJTYGA (Warszawa)

Przewóz samochodowy ładunków całowagonowych

Jednym z ważnych zadań, jakie transport samochodowy ma do spełnienia — to przewóz towarów ze stacji wyładowniczej do magazynów odbiorcy i na odwrót. Sprawność tego transportu ma bardzo duże znaczenie i dla kolei, albowiem od niego zależy ilość godzin nieproduktywnych przestojów wagonów kolejowych, oczekujących na na- lub wyładunek.

Przewidywany w planie 6-cioletnim wzrost wydobywania surowca oraz wytwórczości półfabrykatów i wyrobów gotowych, zwiększa w olbrzymiej skali masę towarową, która musi być sprawnie przewieziona przy użyciu wszystkich rozporządzalnych środków transportowych między ośrodkami produkcji, od tych ostatnich do central zaopatrzenia, nim na końcu znajdzie się w rękach konsumenta. Nasz system transportowy na większe odległości opiera się głównie na przewozach kolejowych. Transport samochodowy nie ma być konkurentem kolei, jak to ma miejsce w państwach kapitalistycznych, a tylko jej dopełnieniem. Masa towarowa wędruje zatem na szlakach kolejowych w ładunkach całowagonowych, a na transport samochodowy przypada obowiązek dowiezienia jej do stacji załadowniczej i odwiezienia do magazynów ze stacji wyładowniczej. Mamy tu na myśli te zakłady nadawcze i odbiorcze, które nie dysponują bocznkami kolejowymi i magazynami ustawionymi przy tych bocznicach. Aby nie mylić pojęć, podkreślamy, iż przedmiotem naszych rozważań jest przewóz samochodowy dużych ładunków towarowych z magazynu do załadowniczej stacji kolejowej i z wyładowniczej stacji kolejowej do magazynu. Rozwózka towarów z magazynu do składnic detalistów nie będzie w tym artykule przedmiotem rozważań.

W zasadzie kolejowy przewóz towarów z zakładu wytwórczego do składnic odbiorcy powinien się odbywać całkowicie w ramach przewozowego systemu kolejowego i przy użyciu wyłącznie technicznych środków kolejowych. To znaczy, że wysyłający i odbierający towar w ładunkach całowagonowych powinni posiadać własne bocznicę kolejowe. Jest pewna różnica pomiędzy tym, co powinno być, a tym, co jest. Faktem jest, że bocznicami kolejowymi rozporządzają zazwyczaj wielkie zakłady wytwórcze i centralne składnice odprawiające i przyjmujące wielowagonowe przesyłki towarowe. Tych mniejszych, nie posiadających własnych bocznic kolejowych jest bardzo wiele, tym bardziej, że ich obrót towarowy jest za mały, aby usprawiedliwiać budowę oddzielnej odnogi kolejowej. Z konieczności zatem muszą się posługiwać transportem samochodowym na dowóz i odwóz towaru do stacji i ze stacji kolejowej. Weźmy dla przykładu zakład, który musi odebrać w ciągu miesiąca 30 pełnowagonowych przesyłek towarowych. Licząc ładowność wagonu na 21 ton, otrzymamy masę towarową o wartości 630 ton, którą trzeba wyładować z wagonów, załadować na samochody i przewieźć do magazynu znajdującego się w odległości np. 10 km od stacji kolejowej. Wagony przychodzą różnie, w nieregularnych odstępach czasu. Przyjmijmy dalej, iż zakład ten, prócz tego zaopatruje ze swych składnic szereg innych odbiorców i ma do dyspozycji swój własny tabor samochodowy. Kalkulację naszą rozpoczniemy od jednego wagonu, przyjmując dalej, że rozporządzamy samochodami ciężar. o ładowności 3 ton. A ponieważ kolej, zgodnie z przepisami, daje nam 6 godzin na rozładowanie wagonów (dalszy, ponad 6 godzin postój wagonów powoduje dodatkowe opłaty postojowe, których powinno się unikać), przeto obliczmy, jaka ilość samochodów będzie potrzebna na wyładowanie tego wagonu w ciągu 6 godzin, jakie mamy do dyspozycji. Przyjmijmy, że wagon nasz jest zapełniony skrzyniami z narzędziami ślusarskimi i stolar-

skimi. Wg norm dla samochodowych przewozów towarowych, (instrukcja SN-168, którą omawialiśmy w oddzielnym artykule), szybkość techniczna samochodu zależna jest od kategorii dróg i ładowności samochodu. Przyjmijmy, że szybkość techniczna naszego samochodu będzie wynosić 20 km na godzinę czyli, że samochód na przejazd tam i z powrotem zużyje jedną godzinę. Z tabeli norm czasu postoju samochodu dla na i wyładunku odczytujemy, że dla samochodu 3 tonowego i III kat. ładunku, do jakiej zalicza się narzędzia w skrzyniach, czas postoju wynosi 48 min. (60% czasu na ładowanie samochodu i 40% na wyładowanie) przy ręcznym sposobie na- i wyładowania. Z tabeli ilości pracowników potrzebnych na na- i wyładowanie samochodu odczytamy, że będzie potrzeba do wykonania tych czynności 4 robotników. Rozważmy obecnie wszystkie czynności związane z wyładowaniem skrzyń z wagonu, z załadowaniem ich na samochód, przewiezeniem do miejsca przeznaczenia i wyładowaniem z samochodu.

Czas jazdy samochodu tam i z powrotem	60 minut
Czas postoju na na- i wyładunek 3 ton	48 „
Czas na podstawienie samoch. do na- i wyład.	10 „
Czas na formalności pobrania i zdania towaru	5 „

Razem 123 min. =
= 2 godz. 3 min.

A ponieważ mamy 21 ton do przewiezienia, tj. $21 : 3 = 7$, czyli musimy wykonać 7 obrotów, każdy po 123 minuty, tj. $123 \times 7 = 861 : 60 = 14$ godzin 21 minut. A ponieważ mamy ograniczony czas (6 godzin) na wyładowanie wagonów, będziemy musieli użyć 3 samochodów ciężarowych do wykonania tej pracy.

Rozważmy teraz, jak się będzie przedstawiać nasza kalkulacja przy przewozie całego wagonu z ładunkiem na wózkach drogowych ze stacji kolejowej do magazynu. Przed tym zaznajomimy się z danymi technicznymi wózków drogowych do przewożenia wagonów.

W Dzienniku Taryf i Zarządzeń Komunikacyjnych Nr 13 z dnia 15 maja 1950 r. ukazała się instrukcja zatwierdzona przez Ministra Komunikacji, upoważniająca PKS do stosowania wózków drogowych do przewożenia wagonów kolejowych, dwuosioowych, normalnotorowych, po drogach o twardej nawierzchni. Zespół wózków składa się z dwóch wózków ośmiokołowych, długości 3 metry każdy, połączonych rozwarą rozsuwalną, przy pomocy której przenosi się sterowanie z pierwszego wózka na drugi. Każdy wózek zaopatrzony jest w hamulce hydrauliczne, uruchamiane równomiernie z hamulcami ciągnika. Zespół wózków zaopatrzony jest w dyszel pociągowy, który może być przerzucany z jednego końca zespołu na drugi, co umożliwia holowanie całosci w obydwóch kierunkach.

Ze specjalnie przystosowanej rampy kolejowej czołowej wtacza się wagon kolejowy na podstawione wózki, na których górnej płaszczyźnie znajdują się normalne szyny kolejowe z zagłębieniem na koła wagonu i uchwyty na osie wagonu. Zespół dwóch wózków zdolny jest do zabrania wagonu z ładunkiem o łącznej wadze 32 ton, szerokość wózka wynosi 2,70 m.

Kiedy wagon kolejowy zostanie wtoczony z rampy czołowej na zespół dwóch wózków i umocowany, dalszy jego transport przy użyciu ciągnika odbywa się po drodze kołowej tak, jak to ma miejsce z normalną przyczepą samochodową. Ze względu na wagę przyczepy (zespół wózków z wagonem kolejowym), ciągnik ciągnący zespół powinien być typu ciężkiego, o ciężarze łącznie z obciążeniem minimum 10 ton i mocy co najmniej 100 koni mechanicznych. Powinien on być

zaopatrzone w system hamulców powietrznych o ciśnieniu roboczym min. 4,5 at. i urządzeniem, zezwalającym na połączenie z hamulcami wózków. Szybkość maksymalna ciągnika z przyczepionym zespołem wózków nie powinna przekraczać 20 km/godz., a długość trasy przewozowej wagonu w jedną stronę nie powinna być większa od 10—15 km., z tym założeniem, że wyniesienie drogi nie będzie przekraczać 4‰.

Mówiliśmy, iż wagon kolejowy zostanie stoczony ze specjalnej rampy czołowej na zespół dwuwózkowy. Po przewiezieniu wagonu na miejsce przeznaczenia nastąpi jego wyładunek. Odbiorca może mieć przy swoich magazynach małą stałą rampę czołową, na którą wtoczy się wagon z wózków na czas postoju, jaki będzie potrzebny do wyładunku wagonu. Jeśli nie ma stałej rampy czołowej, to będzie się mógł posługiwać specjalną rampą przenośną o długości 85 m., a to w tym celu, aby nie przetrzymywać niepotrzebnie zespołów wózków na czas załadunku lub rozładunku wagonu, kiedy zespół może być użyty w tym czasie do przewozu innych wagonów.

Po tym wyjaśnieniu co do cech technicznych wózków drogowych do przewożenia wagonów, powróćmy do naszych obliczeń porównawczych.

Przy sprawnej obsłudze, wtoczenie wagonu z rampy na zespół wózków i na odwrót, będzie trwało kilka minut. Dla pewności, przyjmijmy, że dla jednorazowego wtoczenia wagonu na wózki potrzeba 10 minut czasu, a więc:

Wtroczenie wagonów na wózki i z wózków na rampę	20 minut
Podstawienie ciągnika i zaczepienie	10 "
Czas na formalności zdawczo-odbiorcze	5 "
Czas jazdy tam z szybkością 10 km/godz.	60 "
Czas jazdy z powrotem 15 km/godz.	40 "
Czas wyładunku (jak dla norm samoch.)	135 "
	270 min. =
	= 4 godz. 30 minut

Porównując środki przewozu i czas, jaki będzie potrzebny na przewóz ładunku 21 ton ze stacji kolejowej do magazynu odbiorcy, w odległości 10 km. od stacji zobaczymy, że przy użyciu 3 tonowego samochodu ciężarowego zużyjemy na to 7 jazd tam i z powrotem o łącznym czasie 14 godzin 21 minut (lub 3 samochodów, aby wyładować w 6 godzin), kiedy przy zastosowaniu wózków drogowych, z całowagonowym ładunkiem, tylko 4 godziny 30 minut z jedną jazdą tam i z powrotem.

Pierwszy wniosek, jaki się nasuwa, to duży zysk

na czasie, otrzymywany przy zastosowaniu wózków drogowych do przewozu całowagonowych ładunków na małe odległości. Czas zezwolony na postój wagonu wystarczy na jego przewóz do magazynu, wyładunek i odesłanie wagonu z powrotem na stację.

Drugi wniosek to wybitnie mniejsze koszty, jakie przypadną za tono-kilometr, przy zastosowaniu wózków drogowych, w stosunku do samochodów. Moc silnika samochodu 3 tonowego będzie nie dużo mniejsza od ciągnika 100-konnego, a zatem koszt zużytego paliwa, ze względu na tanie paliwo, jakie stosujemy w ciągnikach, będzie mniej więcej ten sam, z tą różnicą, że ciągnik wykona tylko 20 km. licząc jazdę tam i z powrotem, a samochód 140 km. Oczywiście można by tu zastosować samochód z trzy tonową przyczepą i przez to zmniejszyć jego przebieg o połowę, ale i w tym przypadku koszt, wypadający za tono-kilometr, będzie ciągle znacznie większy, niż przy zastosowaniu wózków.

Wg obliczeń inż. Sokołowskiego (patrz artykuł: Właściwe wykorzystanie ciągników. Motoryzacja Nr 4/50), koszt za przewóz 1 tony samochodem 3 ton. w promieniu pracy 10 km. wynosi 460 zł, względnie przy samochodzie z silnikiem benzynowym — 520 zł. Przy zastosowaniu ciągnika z 2 przyczepami po 3 tony w ruchu wahadłowym — 350 zł, a więc: w pierwszym przypadku koszt przewozu 21 ton wynosiłby 9.660 zł, w drugim — 10.920 zł, w trzecim — 7.350 zł.

Nie mamy jeszcze danych, aby obliczyć jak się kształtują koszty przewozu jednej tony w odniesieniu do wózków drogowych, holowanych przez ciągnik 100 KM. W każdym razie, z pobieżnych obliczeń można wnosić, iż będą się one kształtować poniżej tu przytoczonych kwot.

Trzeci wniosek — to odciążenie taboru samochodowego od przewozów mniej korzystnych, pod względem eksploatacyjnym, na małych odległościach. W naszym przykładzie przyjęliśmy odległość 10 km, a w rzeczywistości mogą to być równie dobrze odległości 1, 2, czy kilku kilometrów, lub nawet odległości wchodzące w zakres ruchu wewnątrz-zakładowego. Wtedy wartość przewozów całowagonowych przy użyciu wózków drogowych i zastosowaniu stałych ramp czołowych, celem wtoczenia wagonu przed magazyn do za- i wyładunku, wykaże dobitnie wszystkie swoje plusy. Dlatego też wszędzie tam, gdzie transport towarów przy pomocy wózków drogowych na małe odległości będzie mógł być stosowany, powinien być stosowany nie tylko, jako tańszy środek transportowy od samochodu, ale głównie dlatego, aby samochody odciążyć od prac dla nich mniej odpowiednich.

K. TARNOWSKI (Warszawa)

Transport morski produktów naftowych

Transport ładunków płynnych, jakimi są produkty naftowe, stanowi specjalny rozdział w całości zagadnień żeglugowych. Dwie zasadnicze cechy tych produktów, jakimi są płynny stan skupienia oraz łatwopalność, a niekiedy nawet eksplozywny charakter, wymagają zastosowania przy ich transporcie morskim specjalnych środków przewozowych, urządzeń przeładunkowych, organizacji pracy oraz odpowiednio wyszkolonego personelu.

Stosowany początkowo powszechnie transport produktów naftowych w beczkach zwykłymi statkami frachtowymi pociągał za sobą nadmierne koszty. Oczywiście wywołało to poszukiwanie bardziej ekonomicznych środków przewozu, w wyniku którego powstały specjalne statki — cysterny, czyli tankowce, zdolne do przewozu luzem całookrętowych ładunków płynnych.

Tak więc tankowiec może być określony najbardziej ogólnikowo, jako pływający zbiornik, wyposażony w

maszyny, pozwalające na samodzielne poruszanie się, jak również w odpowiednie urządzenia, umożliwiające przeładunek przewożonych materiałów płynnych.

Celem zmniejszenia ruchu, a co za tym idzie nacisku na ściany, w trakcie kołysania, ładownia tankowca składa się z pewnej ilości (od kilku do kilkudziesięciu) oddzielnych zbiorników. Maszynownia tankowca jest z reguły umieszczona na rufie, co nadaje tym statkom charakterystyczną sylwetkę.

Ze względu na łatwopalny charakter przewożonych ładunków przy konstrukcji tankowców zostaje położony specjalny nacisk na eliminację wszystkich możliwych źródeł pożaru. Poszczególne kraje morskie regulują odpowiednimi przepisami pod tym kątem wzięcia zarówno konstrukcję tankowców, jak i ilość oraz rodzaj sprzętu przeciwpożarowego, w jaki winny być wyposażone tego rodzaju statki.

Umieszczenie maszyn na rufie powoduje silną tendencję tankowca do przechyłu w tył w stanie niezala-

dowanym. Z tego powodu przy podróżach bez ładunku, oprócz zbiorników balastowych również zbiorniki ładunkowe zostają częściowo napełnione wodą. Oczywiście tankowce załadowane w wypadkach potrzeby są równowagą. Powyższe względy powinien posiadać pełną staranność i uwagę przy trzymowaniu ładunku w wypadku, gdy poszczególne jego części mają być rozładowane w różnych portach.

W stanie załadowanym tankowce posiadają zwykle mniejsze od innych statków wynurzenie ponad poziom morza. Jest to możliwe dzięki następującym czynnikom:

- włazy prowadzące do zbiorników są bardzo małe i mają na celu jedynie umożliwienie dostępu do nich oraz doprowadzenie w wypadkach potrzeby światła i powietrza,
- stalowe pokrywy włazów posiadają wytrzymałość identyczną z płytami pokładu i tworzą z nimi połączenia wodoszczelne,
- zbiorniki ładunkowe nie posiadają większych otworów wentylacyjnych,
- tankowce z natury rzeczy posiadają dużą ilość grodzi wodoszczelnych.

Oczywiście maksymalne zanurzenie tankowca w stanie załadowanym musi być brane pod uwagę przy planowaniu i wykonywaniu przewołów w związku z głębokością basenów w przewidywanych portach załadunkowych i wyładunkowych oraz ewentualnością przeładunku barkami.

Tonaż poszczególnych jednostek tankowcowych, będących obecnie w użyciu waha się od ca 500 do 30.000 ton (wszystkie cyfry tonażu podane poniżej odnoszą się do nośności TDW).

Na ogół z punktu widzenia wielkości tankowce mogą być podzielone na 3 grupy:

- tankowce małe — do 2.000 ton,
- tankowce średnie — od 2.000 ton do 12.000 ton,
- tankowce duże — ponad 12.000 ton.

Grupa pierwsza obejmuje jednostki małe, używane przeważnie w żegludze przybrzeżnej.

Do grupy drugiej należą tankowce pełnomorskie, zdolne do żeglugi oceanicznej. Większość tankowców w tej grupie stanowią jednostki o 9.000 — 12.000 ton przy niewielkiej ilości typów pośrednich pomiędzy 2.000 — 9.000 ton. Jest to wynikiem pewnego ustabilizowania się wielkości tankowców w okresie pomiędzy I a II wojną światową. Jednostki 9-12.000 ton były uważane w owym czasie za najbardziej ekonomiczne w eksploatacji.

W grupie trzeciej znajdują się w większości tankowce, wybudowane w trakcie drugiej wojny światowej, względnie w okresie powojennym.

Drugim kryterium podziału tankowców może być rodzaj ładunku, normalnie przewożonego na danej jednostce. Przewóz ładunków płynnych charakteryzuje wyraźnie zaznaczająca się „specjalizacja“ w zakresie przewożonych produktów.

Pod tym kątem widzenia dzielimy tankowce na:

- tankowce ropne, tj. zaangażowane w przewożenie surowca;
- tankowce dla produktów białych, tj. jednostki przewożące rafinowane paliwa płynne, jak benzyna i nafta;
- tankowce olejowe, będące jednostkami przystosowanymi do przewożenia olejów smarowych;
- tankowce specjalne, używane do transportu produktów, których przewóz na innych jednostkach jest technicznie niemożliwy, jak asfalt, gaz płynny itd.

Charakterystyczną cechą żeglugi tankowcowej jest niemożliwość przewożenia tankowcami innych towarów poza ładunkami płynnymi. Oczywiście czynione były

próby wykorzystania tego rodzaju statków dla transportu ładunków „suchych“, jak np. zboża, nie daly jednak pozytywnego rezultatu. Z tego powodu przewoźnicy zbiornikowcami są w przeważnej mierze jednokierunkowe, a podróże powrotne muszą odbywać się bez ładunku.

Z drugiej strony należy podkreślić, że masowe ładunki produktów naftowych mogą być transportowane morzem jedynie tankowcami.

Podobny stan rzeczy powoduje, że w warunkach gospodarki kapitalistycznej wahania stawek frachtowych dla ładunków płynnych są znacznie silniejsze od wahań tych stawek dla innych towarów. Dla przykładu porównajmy fluktuację przeciętnych rocznych frachtów produktów naftowych (Zatoka Meksykańska — Wielka Brytania) ze stawkami na węgiel (Cardiff — Rio de Janeiro) i zboże (La Plata — Wielka Brytania) w latach 1922/1938. W tymże okresie najniższy fracht za przewóz zboża wykazywał w porównaniu z najwyższym — spadek 57%, zaś wahania frachtów węglowych wynosiły 50%. Natomiast rozpiętość przeciętnych rocznych frachtów na produkty naftowe wynosiła 74%.

Gospodarka planowa zapewnia pełne wykorzystanie floty tankowcowej, jako cennego elementu całości życia gospodarczego. W warunkach planowania gospodarczego posiadania dostatecznie wielkiej własnej floty tankowcowej zapewnia szereg korzyści, z których najważniejszymi są:

- Niezależność od wahań stawek frachtowych,** które, jak widzieliśmy, są przy przewozach ładunków płynnych bardzo duże. Przy przewozach własnymi tankowcami rzeczywisty koszt transportu przyjmowany w kalkulacji — stanowią koszty własne przewoźnika przedsiębiorstwa armatorskiego.
- Swoboda dysponowania posiadanym tonażem.** Posiadanie własnej floty tankowcowej uniezależnia od konieczności każdorazowego charterowania tankowców obcych.
- Możliwość szybszego reagowania na zmiany zapotrzebowania w poszczególnych ośrodkach konsumpcji.** Dysponując własną flotą tankowcową można sprawniej i szybciej przesunąć masę towarową o wymaganym asortymencie do ośrodków konsumpcji, w których w danym momencie powstaje zwiększone zapotrzebowanie na określone produkty.

W wypadkach nieposiadania własnych zbiornikowców w ilości wystarczającej dla obsługi normalnych przewozów drogą morską — konieczne staje się korzystanie z usług armatorów obcych. Wynajęcie tankowca — podobnie, jak i innych statków — następuje na podstawie umowy charterowej.

Szereg charakterystycznych cech tego rodzaju żeglugi odzwierciedla się w sformułowaniu umowy charterowej dla przewożenia ładunków płynnych, która zawiera m. in. następujące specyficzne warunki:

- Gwarantowanie czystości zbiorników tankowca przez armatora. Gwarancja ta może przybierać formę zobowiązania armatora do usunięcia osadów i wyczyszczenia oraz wyparowania zbiorników tankowca określoną ilość razy (tzw. klauzula czyszczenia). Rozwinięciem klauzuli czyszczenia może być zobowiązanie armatora do oczyszczenia zbiorników tankowca do stanu, w którym zostaną one przyjęte przez załadowców (tzw. pełna klauzula czyszczenia).
- Stwierdzenie przez armatora rodzaju produktu transportowanego na danym tankowcu w trakcie poprzedniego rejsu.
- Kara postojowa (demurrage) zostaje zmniejszona do połowy w przypadku uszkodzenia pomp, pożaru, lub innych wypadków losowych.

- 4) Przy przewozie dwóch, lub więcej różnych produktów w trakcie tego samego rejsu — zostaje zwykle określony zakres odpowiedzialności armatora w wypadku zmieszania się produktów przy załadunku, transporcie, lub wyładunku.

Drugim, poza umową charterową, dokumentem, występującym przy transporcie morskim produktów naftowych — jest oczywiście konosament. Z prawnego punktu widzenia oraz pod względem spełnianych przez siebie funkcji ekonomicznych konosamenty na ładunki tankowcowe nie różnią się od podobnych dokumentów, wystawianych przy przewozie morskim innych towarów. Jednak podobnie, jak i charter, konosament tankowcowy posiada pewne charakterystyczne cechy.

Najbardziej interesującym momentem przy wystawianiu konosamentów na ładunki tankowcowe jest ustalenie załadowanej ilości. Do konosamentu zostaje wpisana waga załadowanego produktu, która z reguły stanowi podstawę rozliczenia zarówno sprzedającego z kupującym (należność za towar), jak i charterującego z armatorem (należność za usługi). Obok wagi figuruje w konosamencie zwykle objętość załadowanego płynu, wyrażona w galonach, względnie w baryłkach. Technika pomiarów załadowanych ilości polega na ustaleniu objętości ładunku płynnego, po czym waga zostaje ustalona rachunkowo na podstawie stwierdzonego ciężaru właściwego. Ciężar właściwy zostaje z reguły skorygowany do ciężaru przy 15° C wzgl. 60° F. Należy przy tym podkreślić znaczenie dokładności obliczenia poszczególnych elementów tego rachunku, gdyż np. omyłka o 0,001 w ustaleniu ciężaru właściwego produktu o cg 0,950 daje przy ładunku 5.000 ton błąd końcowego wyniku ok. 5 ton.

Istnieją dwie metody ustalenia ilości produktu płynnego, załadowanego na tankowiec, a mianowicie

przez dokonanie odpowiednich pomiarów w zbiornikach lądowych, z których dany produkt zostaje załadowany, wzgl. przez dokonanie pomiarów w zbiornikach tankowca. Naogół przyjmuje się pomiary dokonane w zbiornikach lądowych, jako bardziej wiarygodne. Pomiary dokonane w zbiornikach tankowca niejednokrotnie nie mogą zapewnić wymaganej dokładności obliczeń ze względu na kołysanie, lub przechył statku.

Dla uniknięcia późniejszych sporów wskazane jest przy zawieraniu kontraktów dokładne sprecyzowanie podstawy obliczenia załadowanej ilości (pomiar w zbiornikach lądowych, czy w zbiornikach tankowca).

Powyższy krótki szkic nie wyczerpuje oczywiście obszernej problematyki żeglugi tankowcowej. Starał się naświetlić jedynie najbardziej charakterystyczne jej momenty, co przypuszczalnie pozwoliło czytelnikowi na ocenę głębszych różnic, zachodzących pomiędzy przewozami tankowcowymi, a transportem zwykłymi statkami frachtowymi. Ograniczyliśmy się również do omówienia transportu morskiego produktów naftowych luzem, nie poruszając bliżej przewozów beczkowych, spełniających dzisiaj jedynie rolę uzupełniającą.

Literatura:

Czerniak I. L. — „Nieftibazy“ Moskwa 1947.

„Frachtowanie inostrannogo tonnaża“ dzieło zbiorowe, Moskwa, 1935.

Krynicki M. — „Transport morski ładunków płynnych“ Komunikat GAM Nr 18, grudz. 47 r.

Pritula W. A. — „Transport niefti i gaza“ Moskwa, 1948.

Z. MARIANŃSKI (Gdynia)

Areszt statku

Każdemu, kto słyszy o areszcie statku, a nie wie bliżej, na czym to polega, samo brzmienie tego terminu przywodzi mimo woli na myśl pewne skojarzenia z pojęciami należącymi do dziedziny prawa karnego, względnie administracyjnego, gdy mówimy o aresztowaniu osoby podejrzanej o popełnienie przestępstwa, względnie o odsiadkiowaniu aresztu przez kogoś, kto przekroczył przepisy prawne. Tymczasem nałożenie aresztu na statek nie jest bynajmniej konsekwencją przekroczenia jakichś przepisów prawa karnego, względnie administracyjnych zarządzeń przez statek, a ściślej mówiąc przez jego kierownictwo, lub załogę, gdyż statek, będąc martwym przedmiotem, nie może żadnych przepisów przekroczyć, aczkolwiek zwrotu tego często się używa w przenośni. I dlatego termin ten, aczkolwiek doskonale obrazujący sytuację, w której się statek znajduje i z tego pewnie powodu posiadający obywatelstwo w języku różnych ustawodawstw morskich, jest jednak pewną przenośnią, pod którą należy rozumieć zatrzymanie statku w celu zabezpieczenia ciążących na nim pretensji. Jest to więc zagadnienie prawnoprywatnej sfery stosunków prawnych, unormowane w przepisach prawa handlowego morskiego i prawa procesowego cywilnego. Celem aresztu jest danie realnego zabezpieczenia wierzycielom, którzy posiadają roszczenia w stosunku do armatora statku, względnie wykonanie ciążącego na statku prawa zastawu, zabezpieczającego pewne uprzywilejowane wierzytelności.

W praktyce handlu morskiego areszt statku jest dosyć często spotykanym środkiem zabezpieczenia pretensji, stosowanym przede wszystkim w stosunku do statków zagranicznych. Ma on swoje uzasadnienie spec-

jalnie właśnie w stosunkach morskich, jeśli zważymy, że wierzyciel, mający pretensje do armatora zagranicznego statku, po opuszczeniu przez ten statek portów danego kraju, może mieć zarówno poważne trudności, jak i niki szanse w ich dochodzeniu na dłużnika. mającym siedzibę i majątek zagranicą. Ryzyko wypuszczenia statku jest może mniejsze, gdy chodzi o armatora statków liniowych, które stale zachodzą do danego kraju. Natomiast jest zupełnie poważne, gdy chodzi o armatora „trampa“, który może już nigdy więcej nie zawinąć do kraju wierzyciela. Dobrze, jeśli dłużnik jest uczciwy i płaci swoje zobowiązania. Gorzej, gdy wierzyciel musi dochodzić swoich praw na drodze sądowej. Sąd krajowy wierzyciela może bowiem w szeregu wypadków uznać się za niewłaściwy dla rozpatrzenia sprawy, a nawet, jeśli ją rozpatrzy i wyda wyrok zasądający, to i tak niewielki z tego pożytek, skoro dłużnik nie posiada w danym państwie majątku, na którym wyrok ten można by było egzekwować. Bo egzekucja wyroku, powiedzmy sądu polskiego, w obcym państwie będzie z reguły niemożliwa do przeprowadzenia. Pozostaje więc dochodzenie pretensji przed sądem obcym, na obcym terenie i przy pomocy obcych adwokatów, a więc przedsięwzięcie znużające, kosztowne i ryzykowne, bo nie zawsze gwarantujące osiągnięcie sprawiedliwego rozstrzygnięcia.

Niezależnie jednak od tych trudności natury formalnej wierzyciel, wypuszczający statek przed uzyskaniem zabezpieczenia swoich roszczeń, może w pewnych okolicznościach narazić się na całkowitą utratę realnych możliwości ich zaspokojenia. Statek bowiem zazwyczaj stanowi proporcjonalnie bardzo po-

ważną część majątku dłużnika, a gdy chodzi o małego armatora, posiadającego tylko jeden statek, praktycznie może stanowić jego całość. Strata tego obiektu może więc poważnie wpłynąć na wypłacalność armatora, zwłaszcza, gdy statek jest nieubezpieczony, co, aczkolwiek rzadko, miewa jednak jeszcze niekiedy miejsce. A przecież wypływając na morze, statek naraża się na różne trudne do przewidzenia niebezpieczeństwa, mogące spowodować jego utratę, lub znacznie obniżyć jego wartość. Pożary, kolizje, najechania na miny, osiadcia na skałach i mieliznach — to niebezpieczeństwa, których bynajmniej nie wyeliminowała nowoczesna technika. Grożą one stratą materialną nie tylko armatorowi, ale i wierzycielowi, który nie potrafił się odpowiednio zabezpieczyć.

Aby się więc uchronić przed tymi kłopotami, wierzyciel często musi decydować się na aresztowanie obciążonego długiem statku. W tym celu z reguły zachodzi potrzeba uzyskania odpowiedniego nakazu sądowego. Na podstawie umotywowanego wniosku, miejscowy sąd zarządza obłożenie statku aresztem i komornik bierze statek w posiadanie, rozstraszając nad nim nadzór. Dzieje się to zgodnie ze starym zwyczajem przez nałożenie na maszt, lub inną widoczną część statku, łańcuszka z urzędową pieczęcią, jako widocznego symbolu przejęcia posiadania statku przez władze sądowe. Dla wszelkiej jednak pewności, aby nie tylko symbol wstrzymywał statek przed ucieczką, co w pewnych wypadkach mogłoby stanowić dla przedsiębiorczego armatora zbyt słabą przeszkodę przeciw chęci wykręcenia się od niewygodnych zobowiązań, o nałożeniu aresztu zawiadomiony zostaje kapitan portu, który takiego statku nie wypuści, dopóki areszt nie zostanie z niego zdjęty. W ten sposób statek zostaje unieruchomiony, a zarazem część majątku dłużnika zatrzymana jest na terenie dostępnym dla wierzyciela. A oto przecież chodziło. Areszt daje wierzycielowi do ręki silny i skuteczny środek presji, pozwalający mu na zmuszenie dłużnika zarówno do zapłacenia skonkretyzowanego zobowiązania, jak i poddania się jurysdykcji miejscowego sądu, jeśli istnienie zobowiązania, lub jego wysokość, są przez dłużnika kwestionowane. W praktyce zazwyczaj spotykamy się z tą drugą ewentualnością. Najczęściej bowiem powodem powstania zobowiązania są zdarzenia związane z żeglugą, jak na przykład uszkodzenia innych statków i ładunków na skutek zderzenia, uszkodzenia nabrzeży, niewywiązanie się z umów o przewóz, ratownictwo, awaria wspólna itp. W tych wszystkich wypadkach kwestia rozstrzygnięcia o odpowiedzialności, jak i ustalenia wysokości zobowiązania wymaga zazwyczaj dłuższego czasu.

Oczywiście rozsądny armator nie będzie tak długo czekał. Statek handlowy tylko wtedy się opłaca, kiedy jest w ruchu i każdy dzień jego bezczynnego postoju równa się poważnej stracie dla jego armatora. Ten ostatni będzie się przeto starał możliwie szybko zwolnić go z aresztu. Normalną procedurą w tych wypadkach jest złożenie gwarancji bankowej na maksymalną sumę, jaką może osiągnąć zobowiązanie armatora, z równoczesnym ustaleniem drogi rozstrzygnięcia kwestii spornych. Dopiero po uzyskaniu takiego zabezpieczenia wierzyciel zgadza się na zdjęcie aresztu ze statku.

Wierzyciele powinni mieć jednak zawsze na uwadze, że ten skuteczny środek zabezpieczenia pretensji stanowi broń obosieczną i dlatego należy go stosować z wielką przecznością i tylko w tych wypadkach, gdy słuszność roszczenia, które pragnie się zabezpieczyć, jest niewątpliwa. Areszt statku pociąga bowiem za sobą z reguły duże koszty (przestojowe statku, opłaty sądowe), które musi ponosić ten, kto niesłusznie spowodował jego nałożenie.

Po tym ogólnym rozważeniu, na czym polega areszt statku, zastanówmy się z kolei nad podstawami prawnymi, które uzasadniają wniosek o jego nałożenie. Musimy tutaj rozróżnić pomiędzy aresztem, który zostaje nałożony w wykonaniu przez wierzyciela statku przysługującego mu prawa zastawu, a aresztem, mającym

na celu li tylko danie zabezpieczenia wierzycielowi, któremu grozi, że nie będzie mógł swoich roszczeń dochodzić w kraju.

Prawo zastawu zabezpiecza z reguły wszystkie uprzywilejowane wierzytelności na statku. Wierzytelności te zawsze bywają szczegółowo wymienione w ustawach, a ilość ich i rodzaj w różnych ustawodawstwach morskich nie są bynajmniej te same. Obowiązujący u nas Niemiecki Kodeks Handlowy zna ich stosunkowo dużo, podczas, gdy prawo angielskie bardzo ograniczyło ich ilość. Dążenia do międzynarodowej unifikacji prawa morskiego w tym względzie doprowadziły do podpisania w r. 1926 w Brukseli konwencji „O ujednostajnieniu niektórych zasad, odnoszących się do przywilejów i hipotek morskich“. Polska ratyfikowała tę konwencję, aczkolwiek szereg państw, między innymi Wielka Brytania, dotychczas tego nie uczyniły. Związek Radziecki wprowadził postanowienia tej konwencji do swojej ustawy z r. 1929 z małymi zmianami, aczkolwiek jej nie ratyfikował.

Konwencja powyższa dzieli wierzytelności uprzywilejowane na statku i frachtie na pięć zasadniczych grup. Do pierwszej należą koszty i opłaty na rzecz państwa, opłaty pilotowe, portowe, sądowe itp.; do drugiej zobowiązania z umów o pracę zawartych z kapitanem i załogą; do trzeciej wynagrodzenia należne za ratownictwo i składki do awarii wspólnej; do czwartej odszkodowania z tytułu szkód wyrządzonych przez statek innym statkom, obiektom statym i przewożonym ładunkom, względnie z tytułu uszkodzeń cieleńnych członków załogi, lub pasażerów; do piątej wierzytelności z tytułu umów, zawartych przez kapitana poza portem ojczystym, w ramach jego ustawowych uprawnień, dla potrzeb konserwacji statku i kontynuowania podróży. Ilość tych uprzywilejowanych wierzytelności w naszym prawie krajowym jest jeszcze nieco większa.

Uprzywilejowanie powyższych wierzytelności, poza pierwszeństwem zaspokojenia w wypadku przeprowadzenia egzekucji na statku, polega na tym, że wierzycielom przysługuje ustawowe prawo zastawu na statku, które w każdej chwili mogą realizować, aresztując statek, niezależnie do tego, w czym posiadaniu on się znajduje. Jest to więc prawo czysto rzeczowe, które nie przysługuje wierzycielom na innych składnikach majątku dłużnika (na przykład na jego innych statkach), lecz tylko na tym statku, w związku z używaniem którego dana wierzytelność powstała.

Chcąc zrobić użytek z przysługującego mu na statku prawa zastawu, wierzyciel musi zrobić odpowiedni wniosek do sądu, w którego rejonie statek się znajduje, o nałożenie aresztu. Normalnie sąd będzie żądał, aby wierzyciel uprawdopodobnił istnienie swojej pretensji jakimś dowodem. Takim dowodem będzie na przykład w wypadku pretensji z tytułu kolizji protest morski, polegający na złożeniu przez kapitana i załogę oświadczenia przed sądem i ewentualnym przesłuchaniu. Na podstawie protestu sąd, mający zarządzić areszt, może się zorientować w okolicznościach wypadku i kwestii ewentualnej odpowiedzialności za szkody. Wniosek o nałożenie aresztu bywa jednak załatwiany bardzo szybko, gdyż sąd, rozpatrując go, nie wchodzi w meritum sprawy, lecz ocenia tylko, czy dowody przedstawione uzasadniają przypuszczenie, że na statku ciąży uprzywilejowana wierzytelność i na tej podstawie zarządza areszt. Należy bowiem pamiętać, że areszt w większości wypadków ma na celu tylko zabezpieczenie roszczenia, a nie jego zaspokojenie w drodze egzekucji, do czego jest potrzebny tytuł wykonawczy, którym jest z zasady prawomocny wyrok sądowy. W Związku Radzieckim w pewnych wypadkach nałożenie aresztu na statek odbywa się nawet wprost na zarządzenie kapitana portu, bez pośrednictwa sądu. Ma to miejsce, gdy chodzi o zabezpieczenie pretensji z tytułu kolizji, ratownictwa, względnie udziału w awarii wspólnej. Areszt ten zostaje jednak zdjęty po 72 godzinach, chyba, że do tego czasu zostanie potwierdzony przez sąd.

Niekiedy jednak wierzyciel występuje z wnioskiem

o aresztowanie innego statku, należącego do dłużnego armatora, o ile statek, na którym ciąży prawo zastawu, jest dla niego nieosiągalny. W tym wypadku sąd tylko wtedy zarządzi aresztowanie takiego statku, jeżeli dłużnik nie ma innego majątku w danym kraju i wierzycielowi grozi, że w razie wypuszczenia statku będzie musiał procesować się za granicą. Wierzyciel musi przeto uprawdopodobnić przed sądem istnienie roszczenia i udowodnić niebezpieczeństwo jego niezaspokojenia, o ile statek nie zostanie zatrzymany. W drodze aresztu nabywa on nie tylko zabezpieczenie swojej wierzytelności, ale i możliwość jej dochodzenia przed rodzimym sądem. Jak już bowiem wspomnieliśmy, w szeregu wypadków sąd, a w każdym razie sąd polski, nie będzie chciał rozpatrzeć sporu wytoczonego przeciw osobie, która w jego okręgu nie przebywa, ani nie ma miejsca zamieszkania. Natomiast wystarczy, aby w okręgu danego sądu znajdował się przedmiot majątkowy, należących do pozwanego, aby sąd zgodził się na rozpatrzenie sprawy. Takim przedmiotem majątkowym jest właśnie aresztowany statek, względnie złożona w zamian za jego wypuszczenie gwarancja pieniężna. Również ewentualna egzekucja może być wtedy niezwłocznie przeprowadzona na aresztowanym statku, lub złożonej gwarancji.

Z kolei trzeba rozważyć, wobec jakich statków areszt może być stosowany. Sprawa ta została unormowana międzynarodowo przez specjalną konwencję o immunitetach statków państwowych, a z drugiej strony zagadnienie to ma również swój specjalny aspekt w gospodarce socjalistycznej i prawo morskie radzieckie zawiera w tym względzie odpowiednie postanowienia. Są wreszcie pewne wyjątki przewidziane przez nasze prawo krajowe.

Prawo międzynarodowe nie zna żadnych ograniczeń w stosowaniu aresztu wobec statków, będących własnością prywatną. Natomiast statki należące do suwerennego państwa mają w prawie międzynarodowym uprzywilejowane stanowisko. Wypływa to z ogólnie uznawanej zasady, że suwerenne państwo nie może być sądzone przez sądy innego państwa, a co za tym idzie, że wszelki jego majątek, stanowiący własność publiczną, nie podlega jurysdykcji obcych sądów. W konsekwencji sądy zazwyczaj odmawiały zarówno wydawania nakazów aresztowania statków będących własnością obcych państw, jak i rozpatrywania sporów, wytoczonych z tytułu roszczeń przeciwko takim statkom, wychodząc z założenia, że akcje tego rodzaju byłyby sprzeczne z międzynarodowo uznanymi zasadami kurtuazji, obowiązującymi między suwerennymi państwami. Jak długo państwo używało swoich statków tylko w służbie publicznej, a więc jako statki wojenne, policyjne, ochrony skarbowej, jachty państwowe itp., tak długo słuszność powyższej zasady nie była kwestionowana. Już jednak po pierwszej wojnie światowej państwa coraz częściej zaczęły się angażować w operacjach czysto handlowych, konkurując na tej niwie z prywatnymi przedsiębiorcami. Ponieważ na ogół sądy wszystkich krajów uznawały, że statki te, jako państwowe, korzystają z immunitetów, stanowisko ich w stosunku do statków prywatnych było mocno uprzywilejowane. Ten stan rzeczy budził niezadowolenie prywatnych armatorów, którzy przez swoje związki starali się wywrzeć wpływ na zmianę tej zasady. Rezultatem tych starań było podpisanie w r. 1926 w Brukseli międzynarodowej konwencji „O ujednolicieniu niektórych zasad, dotyczących immunitetów statków państwowych”, która przyniosła unormowanie tego zagadnienia. Konwencja ta, ratyfikowana przez szereg państw, a między innymi i przez Polskę, uznaje jako naczelną zasadę, że statki i ładunki, stanowiące własność, względnie używane przez rządy państw w celach handlowych, podlegają przepisom powszechnego prawa morskiego, jeśli chodzi o akcje sądowe i stosowanie środków zapobiegawczych. Pod tym względem zostały one więc całkowicie zrównane ze statkami prywatnymi, a więc mogą być za granicą aresztowane i podlegają jurysdykcji obcych sądów. Należy jednak jeszcze

raz podkreślić, że postanowienia te nie dotyczą statków wojennych, strażniczych i innych, eksploatowanych przez państwo wyłącznie w celach rządowych (publicznych), a nie handlowych. Te bowiem statki nadal nie mogą być aresztowane za granicą i prawa zastawu na nich nie powstają.

A jak przedstawia się ta sprawa w gospodarce socjalistycznej? Należałoby tutaj rozróżnić dwa zagadnienia. Pierwsze, to traktowanie państwowych statków handlowych, należących do obcych państw, a drugie, to ustosunkowanie się wewnątrz państwa socjalistycznego do statków, będących własnością państwową, lub eksploatowanych przez przedsiębiorstwa państwowe.

Jeśli chodzi o traktowanie obcych statków państwowych, zaangażowanych w operacjach handlowych, to zasadniczo jest słuszne, aby pod względem jurysdykcji sądowej były one traktowane w myśl tych samych zasad, co obce statki prywatne, tak, jak to właśnie postanawia konwencja. Natomiast statkom takim winny być zagwarantowane specjalne przywileje, polegające na tym, że nie mogą one być aresztowane. Oczywiście zagwarantowanie takiego przywileju mogłoby mieć miejsce tylko przy wzajemnym respektowaniu wyroków sądowych i na warunkach wzajemności, o ile stosunki między danymi państwami układają się na platformie wzajemnego zaufania. W każdym razie z tego rodzaju rozwiązaniem wydawałby się przemawiać argument, że jeśli armatorem statku jest państwo lub przedsiębiorstwo państwowe, to ewentualny wierzyciel statku nie ma zasadniczo podstaw do żywienia obaw, że jego dłużnik może się stać niewypłacalny, co łatwo może mieć miejsce, gdy jest nim zagraniczny prywatny armator, którego sytuacja finansowa jest bliżej nieznana.

O ile zaś chodzi o roszczenia wobec państwa i przedsiębiorstw państwowych w stosunkach wewnętrznych, to oczywiście zabezpieczanie takich roszczeń w drodze nakładania aresztu na statki nie miało by najmniejszego uzasadnienia. Dlatego też prawo morskie radzieckie wyraźnie postanawia, że statki należące do państwa, lub przedsiębiorstw państwowych, nie podlegają przepisom o areszcie statku. Taki sam przywilej przyznaje prawo radzieckie zagranicznym statkom państwowym pod warunkiem wzajemności.

Nawet jednak i prywatny statek handlowy nie zawsze może być aresztowany. Nasze prawo krajowe zawiera bowiem przepis, stosujący się zarówno do statków polskich, jak i obcych, że nie można aresztować statku, który jest gotowy do rozpoczęcia podróży, co ma miejsce wtedy, gdy statek ten jest zarówno faktycznie, jak i formalnie gotów do wyjścia w morze. Moment ten jest osiągnięty wtedy, kiedy nie tylko ładunek i techniczne przygotowania do wyjścia są ukończone, ale statek ma również skompletowane dokumenty i poczynione zostały kroki do załatwienia odprawy wyjściowej. Ustawodawca, dając ten przepis, uznał za słuszne dać pierwszeństwo interesom wszystkich zainteresowanych w rozpoczęciu podróży (pasażerów, wysyłających) przed interesem jednego wierzyciela. A o ile statek już podróż rozpoczął, to stan niezezwalający na jego aresztowanie trwa tak długo, dopóki nie ukończy przedsięwziętej podróży frachtowej, wypełniając w ten sposób swoje zobowiązania, choćby nawet po drodze zawiał do innych portów.

Od powyższej zasady istnieje jednak jeden ważny wyjątek. Nawet gotowy do wyjścia statek można aresztować dla zabezpieczenia pretensji z tych zobowiązań, które zaciągnięte zostały w celu wykonania rozpoczętej podróży. Będą to więc w pierwszym rzędzie roszczenia z tytułu dostaw okrętowych, aczkolwiek istnieje powszechne zapatrywanie, że przepis ten rozciąga się również na wszelkie inne roszczenia, które z tych, czy innych powodów nie mogły być wcześniej realizowane.

Przepisy nie zezwalające na aresztowanie statków gotowych do rozpoczęcia podróży znajdujemy również w innych ustawodawstwach morskich. Nie zna ich natomiast prawo morskie anglosaskie.

DZIAŁ INFORMACYJNY*)**Plan przewozów kolejowych na IV kwartał 1950 r.**

W dniu 4 września 1950 r. zostało wydane zarządzenie Przewodniczącego Państwowej Komisji Planowania Gospodarczego w sprawie przewozów towarowych kolejami normalnotorowymi na IV kwartał 1950 r. Plan ten, opracowany w ramach przyjętego przez Komitet Ekonomiczny Rady Ministrów planu na 3 kwartały 1950 r., konkretyzuje roczny plan przewozów w świetle specyficznych cech czwartego kwartału.

Potrzeba opracowania kwartalnego planu była niewątpliwa. Wynikła ona z konieczności urealnienia planu rocznego, postawienia przed aparatem kolejowym bojowych, mobilizujących zadań dla pokonania jesien-nych przewozów.

Plan na IV kwartał 1950 r. został opracowany na podstawie zgłoszeń podstawowych nadawców, podległych Ministerstwom: Górnictwa, Przemysłu Ciężkiego, Przemysłu Rolnego i Spożywczego, Przemysłu Lekkiego, Handlu Wewnętrznego, Leśnictwa, Budownictwa i Komunikacji. Plan ten oprócz określonych limitów przewozowych w tonach, określa również ilości i rodzaje wagonów, przyznane dla każdego resortu. Plan więc przewozów kolejowych na IV kwartał 1950 r., zawiera dla każdego z wyżej wymienionych Ministerstw określone dla poszczególnych miesięcy (X, XI, XII) limity przewozowe, wyrażone w ilości ton i ilości i rodzaju wagonów.

Prócz przydzielonych dla poszczególnych resortów limitów przewozowych, plan przewozów zakłada pewne ilości wagonów na przewozy nieplanowane i dodatkowe.

Zarządzenie, wprowadzające plan w życie, stwierdza, że ustalone w planie limity przewozowe są z jednej strony dla poszczególnych Ministerstw — normami maksymalnymi, tzn., że nadawcy nie mogą żądać od kolei podstawienia większej ilości wagonów i przewiezienia większej ilości ton, niż przewiduje norma na dany miesiąc, z drugiej strony — limity przewozowe są dla PKP normami minimalnymi, tzn., że Dyrekcja Generalna Kolei Państwowych nie może odmówić oddośnym Ministerstwom przewiezienia takiej ilości ton i podstawienia takiej ilości wagonów, jaką przewiduje norma na dany miesiąc.

Zarządzenie Przewodniczącego PKPG zwraca szczególną uwagę na konieczność dokonywania równomiernego naładunku dziennego w ciągu całego miesiąca.

Jednym z załączników zarządzenia Przewodniczącego PKPG jest instrukcja o trybie opracowania operatywnego planu przewozów na kolejach normalnotorowych w IV kwartałe 1950 r.

Instrukcja ta przewiduje tryb rozprawdzenia limitów przewozowych, zatwierdzonych planem kwartalnym oraz sposób opracowania operatywnych planów na m-cie: październik, listopad i grudzień br.

Plan na IV kwartał 1950 r., zgodnie z postanowieniami instrukcji zostanie, na podstawie określonych dla Ministerstwa Gospodarczego limitów przewozowych, przepracowany i rozprawdony do odpowiednich Centralnych Zarządów Przemysłu, czy Central Handlowych. Równocześnie plany te zostaną, na podstawie zgłoszonego przez Ministerstwa Gospodarcze podziału na dyrekcyjne okręgi naładunku (DOKP) — rozprawdzone do właściwych Dyrekcji Okręgowych Kolei Państwowych. Miesięczny plan przewozów na październik nie będzie ponownie opracowany oddolnie, a zostanie ustalony na podstawie zatwierdzonego planu kwartalnego.

W związku z tym, na podstawie planu kwartalnego, Centralne Zarządy Przemysłów (Centralne Handlowe) przepracują otrzymane limity przewozowe na m-c

październik na poszczególne Zjednoczenia, czy przedsiębiorstwa. Przy podziale limitów na Zjednoczenia (przedsiębiorstwa) należy brać pod uwagę:

- 1) bezwzględną konieczność utrzymania się w określonym z góry limicie przewozowym;
- 2) utrzymanie się, w miarę możliwości, w określonym z góry podziale limitu przewozowego na okręgi dyrekcyjne (DOKP).

Następnie, Zjednoczenia (przedsiębiorstwa) dziela otrzymamy z CZP (CH) limit przewozowy na poszczególne zakłady, będące bezpośrednimi nadawcami masy towarowej. Po otrzymaniu limitu przewozowego — zakład opracowuje miesięczny plan załadunku, który zawiera: nazwę wysyłanego towaru, ilość ton i ilość i rodzaj wagonów oraz przewidywane rozbieżności zapotrzebowania wagonowego na poszczególne dekady miesiąca. Plan ten zawiera również średniodobowy naładunek wagonów (wynik ilorazu, otrzymany z podzielenia ilości wagonów, mających być załadowanymi w ciągu miesiąca, przez ilość dni, w których będą ładowane wagony).

Plan taki składa zakład zawiadowcy stacji, obsługującej dany zakład.

Stacja, po otrzymaniu planów z poszczególnych zakładów oraz po zebraniu dodatkowego zapotrzebowania z przedsiębiorstw, nie podległych Ministerstwom, obowiązanych do opracowania planu kwartalnego, przekazuje zbiorczy plan stacji do Oddziału Ruchowo-Handlowego, a następnie do Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych. Na tym; szczeblu następuje porównanie dwu planów: otrzymanego z Oddziałów Ruchowo-Handlowych oraz z Dyrekcji Generalnej Kolei Państwowych.

1. W przypadku, jeżeli zapotrzebowanie poszczególnych ministerstw jest równe podanym przez DGKP limitom przewozowym, względnie jest mniejsze od limitu, albo w niewielkim procencie przekracza podany przez DGKP limit przewozowy — Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych przyjmuje zgłoszenie i wydaje zarządzenia stacjom o przyjęciu planu, zawiadamiając o powyższym DGKP.
2. W wypadku, jeżeli zgłoszenia przekraczają określony limit przewozowy, a nie kompensują się innymi zmniejszonymi zgłoszeniami w ramach DOKP — Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych zawiadamia o tym Dyrekcję Generalną Kolei Państwowych, podając, jakie Ministerstwo przekroczyło limit i o ile i oczekuje decyzji.

Na podstawie zgłoszonych przez poszczególne DOKP zapotrzebowań przewozowych — Dyrekcja Generalna Kolei Państwowych ustala ogólnosięciową sytuację wagonową i w przypadkach koniecznych, np. przekroczenia przez poszczególne Ministerstwo limitów przewozowych w porozumieniu z Państwową Komisją Planowania Gospodarczego i zainteresowanymi Ministerstwami wydaje Dyrekcjom Okręgowym KP odpowiednie zarządzenia wykonawcze.

Plany operatywne na miesiąc listopad i grudzień zostaną opracowane na podstawie oddolnych zgłoszeń bezpośrednich naładowców masy towarowej. Oprócz zakładów podległych Ministerstwom wymienionym w wstępie, plany te opracują również zakłady i przedsiębiorstwa podległe Ministerstwu Gospodarki Komunalnej oraz Centralnemu Urzędowi Drobnej Wytwórczości.

Tryb opracowania miesięcznych planów będzie podobny do obecnie przyjętego przy składaniu zapotrzebowań na wagony kolejowe. Plan taki będzie zawierał: nazwę zakładu, DOKP nadania, rodzaj towaru, ilość ton, ilość i rodzaj wagonów. Plany te będą kierowane

*) Informacje zawarte w tym dziale nie mają charakteru urzędowego.

do Zjednoczeń (przedsiębiorstw), następnie Centralnych Zarządów Przemysłu (CH) i do Ministerstw Gospodarczych. Na szczeblu CZP (CH) i Ministerstwa będą one szczególnie skrupulatnie analizowane, szczególnie w świetle ustalonych limitów planu kwartalnego. W przypadku żądania zwiększenia limitu przewozowego na dany miesiąc, odpowiedni wnioszek należy przesyłać równocześnie ze zgłoszonym planem.

Sporządzone w ten sposób projekty planów resortów są składane w Dyrekcji Generalnej KP, Ministerstwie Komunikacji i Państwowej Komisji Planowania Gospodarczego, a następnie na konferencji w Państw. Kom. Plan. Gosp. rozpatrywane i zatwierdzane.

Po zatwierdzeniu planu — Ministerstwo Gospodarcze przekazuje zatwierdzone limity poprzez wszystkie szczeble organizacyjne bezpośrednim nadawcom, a DGKP — Dyrekcjom Okręgowym Kolei Państwowych. Następnie zakłady przekazują plany stacjom i na szczeblu DOKP następuje znowu porównanie planów i ich akceptacja. Z wykonania przewozów tak nadawcy, jak i kolej prowadzą sprawozdawczość, która

ujmuje ze strony nadawców: rodzaj przewiezionego towaru, ilość ton, ilość i rodzaj wagonów.

Tak wygląda, biorąc w skrócie, tryb planowania operatywnego na IV kwartał 1950 r.

Ostatnim wreszcie (nr 3) załącznikiem do zarządzenia Przewodniczącego PKPG jest wykaz norm załadunkowych (w tonach) dla poszczególnych, ważniejszych towarów i rodzajów wagonów. Wykaz ten zawiera 76 rodzajów towarów, wzgl. grup towarowych i stanowi cenny materiał dla — z jednej strony — bezpośredniej pracy ekspedycyjnej, a z drugiej — dla analitycznej pracy komórek transportowych na szczeblu CZP (CH) i Ministerstw.

Normy załadunkowe dla poszczególnych towarów są obowiązujące i w zarządzeniu Przewodniczącego PKPG podkreślono wyraźnie konieczność przestrzegania ich.

Tak więc sprawne wykonanie przewozów jesiennych będzie w dużej mierze zależeć od przestrzegania limitów przewozowych, pełnego wykorzystania ładowności wagonów kolejowych oraz równomierności dziennego załadunku w ciągu miesiąca. (Z. W.)

Okólnik Przewodniczącego PKPG

w sprawie remontów generalnych samochodów osobowych typowych i ich zespołów.

Dnia 26 sierpnia 1950 r. Przewodniczący PKPG podpisał okólnik Nr 13 w sprawie remontów generalnych samochodów osobowych typowych i ich zespołów. Okólnik wydany został na podstawie uchwały Komitetu Ekonomicznego Rady Ministrów z dnia 12.II.1949 r. w sprawie remontów generalnych samochodów typowych i ich zespołów (Monitor Polski Nr A-59 z dnia 3.IX.1949 r., poz. 797).

W omawianym okólniku znajdujemy wyjaśnienie, że zasady ustalone w cytowanej wyżej uchwale KERM w odniesieniu do remontów generalnych samochodów typowych i ich zespołów, dotyczą również remontów generalnych typowych samochodów osobowych. Dalej okólnik wyjaśnia, że Zakłady Sprzętu Transportowego winny przeprowadzać remonty samochodów osobowych typowych systemem seryjnym, przy czym ZST uprawnione są do całkowitej wymiany części, zespołów samochodów remontowanych na odpowiednie inne części, nowe, lub używane, oczywiście sprawne technicznie.

W okólniku przewidziane jest jednak, że użytkownikowi wolno zastrzec sobie niewymienną nadwozia, jak również wszelkich innych elementów, nienależących do normalnego wyposażenia fabrycznego danego typu samochodu.

Na zapoczątkowanie akcji wymiennej PKPG przydzieliła Centrali Handlowej Przemysłu Motoryzacyjnego „Motozbyt“ pewną ilość samochodów osobowych „Skoda 1100“ typ „Tudor“ i „Sedan“. Samochody te trafiają do użytkowników w drodze wymiany za zużyte samochody osobowe tejże marki, które po remoncie seryjnym znowu będą stanowiły pulę wymienną.

Wymianie podlegają samochody osobowe „Skoda“, których przebieg, przewidziany zarządzeniem Ministra Komunikacji, kwalifikuje je do naprawy głównej, lub też samochody, które uległy awarii. Warunkiem zgłoszenia samochodu do wymiany jest posiadanie pełnego wyposażenia technicznego, a mianowicie: ogumie-

nia, akcesoriów, a nawet narzędzi wg opisu sporządzonego przy nabyciu samochodu, bez względu na stan ich zużycia, lub zniszczenia.

Akcję wymienną samochodów prowadzić będzie Biuro Samochodów Remontowanych CHPM „Motozbyt“ w Warszawie, przy czym użytkownik obowiązany jest dostarczyć samochód przeznaczony na wymianę do Zakładów Sprzętu Transportowego Nr 2, Warszawa — Praga, ulica Mińska 25.

Zgłoszony do wymiany samochód zostanie oszacowany przez Komisję Techniczną „Motozbytu“ i ZST przy udziale przedstawiciela instytucji przekazującej samochód, a następnie wykupiony przez „Motozbyt“ z tym, że koszty transportu w drodze do wymiany, jak również po wymianie opłaca użytkownik.

Przy dostarczeniu samochodu do wymiany użytkownik otrzymuje akt zdawczo-odbiorczy i asygnatę na podjęcie samochodu nowego, lub naprawionego, ze wskazaniem placówki „Motozbytu“, właściwej do wydania danego samochodu.

Akcja wymienna jest niewątpliwie osiągnięciem bardzo korzystnym, wykluczającym dotychczasowe straty użytkowników samochodów osobowych, narażonych na długie nieraz wyczekiwanie powrotu swych samochodów z naprawy pojedynczej.

Zastosowanie reinontów seryjnych skróci czas naprawy tych samochodów, co z kolei usprawni akcję wymienną, w której użytkownik bezpośrednio po zdaniu samochodu do remontu otrzyma inny, gotowy do użytkowania.

Ze szczególnym zadowoleniem powitają akcję wymienną samochodów osobowych te instytucje, które posiadają tylko po jednym samochodzie osobowym i przy dotychczasowym systemie, po przekazaniu go do naprawy głównej, skazane były na czekanie, pozostając bez środka lokomocji.

K. K.

Taryfy i zarządzenia MK

A. W komunikacji kolejowej:

Dziennik Taryf i Zarządzeń Komunikacyjnych nr 24 z 1950 r. zawiera zarządzenie Ministra Komunikacji z 31.VIII.1950 r., które wprowadza szereg nowych zmian w Taryfie towarowej PKP dla linii normalnotorowych, część I B. W szczególności zmiany te dotyczą:

1) § 16 (dział I), który w nowym swym brzmieniu daje podstawę do pobierania niższego przewoźnego w przypadkach, gdy przewoźne, obliczone według zasad § 14 za łączną wagę przesyłki według klasy przewidzianej dla najdrożej taryfowanego towaru, zawartego w przesyłce, da niższe przewoźne;

2) rozszerzenia postanowień § 25 ust. 5 (dział I) tak-

że na przesyłki przychodzące z zagranicy, które następnie zostaną przeekspediowane do innych stacji oraz stosowania postanowień § 14 ust. 3 również do wagonów o ładowności powyżej 20.000 kg;

3) uchYLENIA obowiązku pobierania przewoźnego z góry przy nadawaniu przesyłek mleka i pieczywa w ramach stałego przewozu tych artykułów (§ 50, ust. 1, pkt. 16 działu I);

4) nowej redakcji postanowień § 52 ust. 2, który obecnie reguluje w sposób wyraźny obliczanie przewoźnego za przesyłki towarów przestrzennych;

5) wprowadzenia obowiązku odkażania wagonów po przewozie zwierząt z poz. 92 — 95 k. t. w przesyłkach drobnych;

6) rozszerzenia klasyfikacji towarów (dział II) nową pozycją 1869 z nazwą towaru: „Stare nie nadające się do bezpośredniego użytku pojazdy osobowe i towarowe z własnym napędem oraz ich części, maszyny wszelkie oraz ich części” — z klasą 8 dla przesyłek wagonowych;

7) zniesienia opłat za podstawienie przesyłek wagonowych przy użyciu promu od st. Szczecin Port Centralny na wyspę Gryfia, które w taryfie tej stały się nieaktualne w związku z przejęciem promu przez Urząd Morski.

W Dz. T. i Z. K. nr 22 z 1950 r. ukazało się zarządzenie Ministra Komunikacji z 9.VIII.1950 r., które w okresie wzmogionych przewozów jesiennych od 1.IX do 31.XII.1950 r. podwyższa opłatę za przetrzymanie wagonu (postojowe) do 300 zł za każdy wagon i każdą godzinę przetrzymania po upływie terminu wolnego od postojowego oraz zawiesza przestawianie wagonów z wyjątkiem: 1) przewożonych w wagonach prywatnych i wydzierżawionych, 2) przeznaczonych na bocznicę, które z powodu chwilowego braku miejsca na bocznicę podstawiono na inne punkty ładunkowe i 3) wagonów przestawianych na stacjach portowych.

W Taryfie towarowej PKP, część II, zeszyt 4 (taryfy tranzytowe) wprowadzono ostatnio zmianę, która polega na włączeniu do niej stacji portowej „Małczyce Port”, w następstwie czego uzupełniono wykaz odległości taryfowych przez włączenie odległości od tej stacji do polsko-czechosłowackich punktów granicznych.

W Dz. T. i Z. K. nr 24 z 1950 r. ogłoszono zarządzenie Ministrów Komunikacji i Handlu Wewnętrznego z 4.VIII.1950 r. w sprawie obsługi uspołecznionego handlu wewnętrznego przez przedsiębiorstwo państwowe „Polskie Koleje Państwowe”. Zarządzenie wymienia szereg czynności z zakresu spedycji i dystrybucji towarów, które stanowić będą obsługę uspołecznionego handlu wewnętrznego. Sposób i warunki wykonywania tych czynności określa odpowiednie umowy między Polskimi Kolejami Państwowymi,

a Centralami Handlowymi i innymi instytucjami gospodarczymi. Zarządzenie przewiduje także podejmowanie przez Polskie Koleje Państwowe, na podstawie osobnych przepisów, lub umów, szerzej zaplanowanych jednorazowych akcji gospodarczych z zakresu obsługi handlu uspołecznionego (np. jesienna akcja ziemniaczana, akcja zbiorcza trzody itp.).

W komunikacji towarowej Polska — Bułgaria wprowadzono ostatnio zmianę sposobu opłacania przez nadawcę kosztów przewozu za przesyłki węgla, koksu i mialu z Polski do Bułgarii, w wyniku czego polski nadawca opłaca koszty przewozu do polsko - czechosłowackiego punktu granicznego (dotychczas do wyśściowego punktu granicznego czechosłowackiego).

W komunikacjach towarowych Polska — Belgia, Polska — Francja i Polska — Holandia, w tranzycie przez Czechosłowację i Niemcy (Zachodnie Strefy Okupacyjne), uległa zmianie nazwa czechosłowacko-niemieckiego punktu granicznego „Mühlbach—Schirnding” na „Cheb - Schirnding”.

W Dz. T. i Z. K. nr 24 z 1950 r. ogłoszono zarządzenie Ministra Komunikacji z 31.VIII.1950 r., które uchyła z dniem 1.X. 1950 r. taryfę na przewóz towarów między stacjami Polskich Kolei Państwowych, a stacjami Jugosłowiańskich Kolei Państwowych, obowiązującą od 1.V. 1948 r., wraz z dodatkiem I, który wprowadzono do niej od 1.VI.1949 r.

W Międzynarodowej Taryfie Związkowej na przewóz towarów między stacjami portowymi Polskich Kolei Państwowych w Gdańsku, Gdyni i Szczecinie, a stacjami Czechosłowackich Kolei Żelaznych, zmieniono ostatnio nazwy szeregu czechosłowackich stacji.

B. W komunikacji wodnej śródlądowej

W Dz. T. i Z. K. nr 23 ukazało się zarządzenie Ministra Komunikacji z 25 lipca 1950 r. w sprawie ustalenia wzorów druków i znaków rejestracyjnych do rejestracji administracyjnej statków żeglugi śródlądowej oraz sposobu ich wypełniania i prowadzenia.

Dz. T. i Z. K. nr 24 zawiera zarządzenie Ministra Komunikacji z 31.VIII. 1950 r., które wprowadza w tymczasowej taryfie towarowej żeglugi śródlądowej następujące zmiany: 1) rozszerza zakres czynności ładunkowych w portach na dni świąteczne i 2) dopuszcza podwyższanie składowego i postojowego w przypadkach, gdy nadmierne nagromadzenie się przesyłek, lub inne trudności eksploatacyjne zagrażają prawidłowemu wykonywaniu przewozów.

W tym samym numerze Dz. T. i Z. K. ogłoszono zarządzenie o podwyższeniu na czas wzmogonych przewozów jesiennych od 15.IX do 15.XII.1950 opłaty za przetrzymanie statku towarowego (postojowego) o 100%.

Kafl.

ST. R. HERMANN (Warszawa)

Międzynarodowe taryfy związkowe (4)

Polsko-węgierska taryfa związkowa dla komunikacji z portami morskimi*)

Drugie powojenne wydanie polsko-węgierskiej taryfy związkowej dla komunikacji z portami morskimi, które weszło w życie z dniem 16 sierpnia 1950 r., na przewóz towarów między stacjami portowymi PKP w Gdańsku, Gdyni i Szczecinie, a stacjami Węgierskich Kolei Żelaznych, jest jednym z dalszych dowodów starań zainteresowanych sfer gospodarczych Polski i Węgier, kierowania możliwie całego eksportu i importu zamorskiego Węgier przez polskie porty morskie.

*) Zobacz również art. „Międzynarodowe taryfy związkowe (1)” ogłoszony w „T. i S.” Nr. 4/1949, str. 111.

Jeżeli dla zorientowania się w całości zagadnienia tranzytu morskiego Węgier sięgniemy w krótkości do okresu przedwojennego, to stwierdzimy, że szereg portów Europy Zachodniej, a z nimi i zainteresowanych zarządów kolejowych, starał się pozyskać na swoje porty i drogi kolejowe tranzyt zamorski państw Europy Środkowej, leżących w basenie naddunajskim.

W tym przypadku chodziło o Czechosłowację, Węgry i Austrię, a po części również o Rumunię, Jugosławię i Bułgarię.

Akwizycja tranzytu zamorskiego państw basenu naddunajskiego, reprezentowana dzisiaj w ożywionym stopniu przez porty Niemiec zachodnich, Holandii, Belgii i porty adriatyckie, idące po części, lub całkowicie po linii planu Marschalla, trwa i w obecnej powojennej dobie.

Jeżeli chodzi o Węgry, to umożliwiono im ostatnio kierowanie eksportu i importu zamorskiego również przez port w Wenecji (urządzenia portowe za i wyładunkowe znajdują się w. Porto Marghera), przez wydanie z dniem 1 czerwca 1950 r. austriacko - weneckiej taryfy portowej, zawierającej również przejścia graniczne austriacko-węgierskie i austriacko-czechosłowackie, z ominięciem W. O. Triestu, a tym samym obowiązkowej drogi przewozu przez Jugosławię.

Tym samym zasięg akwizycyjny tej nowej taryfy rozciąga się nie tylko na Austrię, lecz również na Węgry i Czechosłowację.

Jeżeli powrócimy do polsko-węgierskiej taryfy portowej, wydanej z mocą obowiązującą od 16 sierpnia 1950 r., to taryfa ta składa się z dwóch części:

Część I — zawiera: specjalne postanowienia dodatkowe do KMT, postanowienia taryfowe, opłaty dodatkowe, wykaz odległości taryfowych i drogi kierunkowe;

Część II — zawiera: spis taryf artykułowych, alfabetyczny spis towarów oraz następujące taryfy artykułowe:

- Nr 1 — na towary wszelkiego rodzaju
- Nr 101 — na zboże
- Nr 104 — na miążgę pomidorową
- Nr 110 — na żelazo i stal
- Nr 116 — na cukier
- Nr 117 — na ziarna roślin strączkowych
- Nr 118 — na nasiona oleiste
- Nr 119 — na warzywa świeże
- Nr 202 — na wełnę
- Nr 203 — na bawełnę
- Nr 204 — na szmaty
- Nr 205 — na garbniki roślinne
- Nr 207 — na miążgę drzewną i celulozę
- Nr 208 — na papier
- Nr 213 — na ołów i wyroby z ołowiu
- Nr 216 — na miedź i jej stopy
- Nr 220 — na kryolit
- Nr 223 — na rowery
- Nr 224 — na papierówkę (drzewo celulozowe)
- Nr 225 — na gumy
- Nr 227 — na podkłady
- Nr 228 — na maszyny.

Taryfa związkowa zbudowana jest w formie taryfy stacyjnej, ze stawkami przewozowymi wyrażonymi globalnie w centymach szwajcarskich za 100 kg, obliczonymi za całą drogę przewozu, tj. za przebieg liniami kolei PKP, CSD i MAV.

Poszczególne taryfy artykułowe zawierają tabele stawek przewozowych oznaczone cyfrą I, albo II — względnie bez oznaczenia.

Stosownie do powyższego oznaczenia opłaty przewozowe:

1. **podane w tabeli I** — mają zastosowanie do przesyłek odprawionych przez porty morskie w komunikacji pomiędzy Węgrami, a innymi krajami europejskimi;
2. **zawarte w tabeli II** — mają zastosowanie do przesyłek odprawionych przez porty morskie w komunikacji pomiędzy Węgrami, a krajami pozaeuropejskimi.

Poza tym należy zaznaczyć, że korzystanie z opłat

zawartych w tabeli II jest dopuszczalne tylko wówczas, jeżeli nadawca poda poza oświadczeniami, wskazanymi w omawianej taryfie w rozdziale C pkt. 2 a) i b) także kraj ostatecznego przeznaczenia przesyłki, względnie kraj pierwotnego pochodzenia przesyłki, w następujący sposób:

„Kraj ostatecznego przeznaczenia”
 „Kraj pierwotnego pochodzenia”

W przypadkach, jeżeli nadawca nie poda w liście przewozowym kraju ostatecznego przeznaczenia, względnie kraju pierwotnego pochodzenia przesyłki, spełni jednak wszystkie inne warunki stosowania tej taryfy — stosuje się opłaty przewozowe tabeli I.

Jeżeli poszczególne taryfy artykułowe zawierają tylko jedną tabelę opłat bez oznaczenia „I” i „II”, lub też w tabeli opłat II nie są zawarte stawki dla danej relacji stacyjnej, albo towaru, wówczas obowiązują stawki podane w tabeli opłat bez oznaczenia „I” i „II”, względnie w tabeli opłat przewozowych I, tak dla komunikacji z krajami europejskimi (włącznie z Anglią), jak i dla komunikacji z krajami pozaeuropejskimi.

W takich przypadkach nie jest wymagane podawanie w liście przewozowym kraju przeznaczenia, względnie kraju pochodzenia przesyłki.

Przy przewozie przesyłek od i do węgierskich stacji, nieobjętych niniejszą taryfą, można stosować stawki tej taryfy między stacjami włączonymi do taryfy tylko w tym przypadku, gdy nadawca wskaże w liście przewozowym stację od, względnie do której należy stosować tę taryfę.

Jeżeli poszczególne taryfy artykułowe zawierają stawki od, lub do wyjściowych punktów granicznych węgierskich, to mają one zastosowanie tylko w komunikacji ze stacjami leżącymi poza tymi punktami, jeżeli nadawca przepisze w liście przewozowym zastosowanie niniejszej taryfy od, lub do jednego z tych punktów granicznych, zawartych w taryfie.

Od nadawcy nie wymaga się wskazywania w liście przewozowym drogi przewozu, przy czym stawki niniejszej taryfy stosuje się tylko przy przewozie przez przejścia graniczne, wymienione w rozdziale F taryfy.

W polsko-węgierskiej komunikacji portowej koszty przewozu (przewoźne, opłaty dodatkowe oraz inne koszty powstałe w czasie przewozu) od stacji nadania do stacji przeznaczenia — opłaca:

nadawca — przy przesyłkach nadawanych do jednej z polskich stacji portowych, celem przeładunku na statek z przeznaczeniem do krajów zamorskich;

odbiorca — przy przesyłkach pochodzących z krajów zamorskich, a po wyładunku ze statku nadawanych w jednej z polskich stacji portowych do dalszego przewozu kolejją.

Poza tym szereg postanowień taryfowych i przewozowych, zawartych w nowym wydaniu Części I taryfy, stwarza dla zamorskiego tranzytu Węgier dogodne warunki przewozu przez porty polskie.

Powojenny rozwój zespołu portowego Gdynia — Gdańsk, jak i portu w Szczecinie, zapewnia im akwizycję tranzytu zamorskiego basenu naddunajskiego, znajdującego się łącznie z Polską prawie całkowicie w bloku państw demokracji ludowej

Współzawodnictwo wśród kierowców autobusowych PKS

Kierowcy autobusowi PKS biorą udział we współzawodnictwie indywidualnym od ostatniego kwartału 1948 roku. Współzawodnictwo to jest oparte na regulaminie, zatwierdzonym przez Główny Komitet Współzawodnictwa Pracy w Transporcie Samochodowym przy Zarządzie Głównym ZZT.

Na podstawie doświadczeń z ubiegłych etapów i wniosków z terenu opracowano i wprowadzono od stycznia 1950 roku nowy regulamin. Główne zasady tego regulaminu są następujące.

Celem współzawodnictwa indywidualnego pomiędzy wszystkimi kierowcami autobusowymi w danej Ekspozyturze PKS jest:

1. wykonanie i przekroczenie nakazanego turnusem planu eksploatacyjnego;
2. obniżenie kosztów przy wykonaniu planu przewozów;
3. wyeliminowanie wypadków;
4. podniesienie dyscypliny w wykonaniu rozkładu jazdy i przestrzeganiu przepisów drogowych;

5. podniesienie na właściwy poziom stosunku obsługi autobusu do pasażerów oraz podniesienie wyglądu osobistego i wyglądu estetycznego taboru.

Przystąpienie do współzawodnictwa jest dobrowolne. Przystępujący do współzawodnictwa podpisuje odpowiednią deklarację.

Czasokres trwania współzawodnictwa — jak zwykle we współzawodnictwie indywidualnym — dzieli się na okresy trzymiesięczne, pokrywające się z kwartałami roku.

Zasadnicze przedmioty współzawodnictwa wraz z punktacją zawiera dołączona do regulaminu tabela. Zakładowy Komitet Współzawodnictwa danej Ekspozytury może z własnej inicjatywy rozszerzyć współzawodnictwo, tj. ustalić nowe przedmioty współzawodnictwa wraz z odpowiednią punktacją z tym, że tak

nowe przedmioty, jak i nowa punktacja powinny być uzgodnione przed wprowadzeniem z Okręgowym Komitetem.

Do obowiązków Zakładowego Komitetu Współzawodnictwa należy:

- kierowanie i sprawowanie nadzoru nad właściwym przebiegiem współzawodnictwa;
- prowadzenie bieżąco wyników współzawodnictwa;
- podawanie wyników raz na miesiąc do władności współzawodniczących;
- ustalenie po zakończeniu etapu osiągniętej punktacji przez współzawodniczących;
- przy współpracy z administracją dbałość o rozwój współzawodnictwa; wszelkie wnioski w tym zakresie powinien Zakł. Komit. Współz. składać Okr. Komitetowi.

TABELA PUNKTACJI

we współzawodnictwie indywidualnym pomiędzy kierowcami autobusowymi PKS

Przedmiot współzawodnictwa	Ilość punktów	Uwagi
1. Za każdy % wykonania planu wozokilometrów nakazanego kierowcy turnusem,	+ 2	
2. Za każdy % przekroczenia planu wozokilometrów nakazanego kierowcy turnusem,	+ 5	
3. Za każdy % niewykonania planu wozokilometrów nakazanego kierowcy turnusem,	— 5	
4. Za każdy dzień przestoju samochodu z winy kierowcy na skutek uszkodzenia technicznego lub nieusprawiedliwionej nieobecności,	— 5	
5. Za niepunktualne (nieusprawiedliwione) wykonanie rozkładu jazdy stwierdzone przez kontrolę, dyżurnego ruchu, lub dyspozytora — za każdy wypadek,	od — 2 do — 20	ustala Komitet Współzawodnictwa
6. Za przekroczenie przepisów drogowych, stwierdzone przez organy MO lub inne organy kontroli drogowej — każdorazowo,	od — 5 do — 50	"
7. Za pozostawienie na przystanku lub postoju autobusu bez opieki — każdorazowo,	— 50	
8. Za nieusprawiedliwione niezatrzymywanie autobusu na przystanku taryfowym — każdorazowo,	— 20	
9. Za stwierdzone niezatrzymywanie autobusu na żądanie kontroli — każdorazowo,	— 100	
10. Za stwierdzone nieodpowiednie zachowanie się w stosunku do pasażerów, przełożonych i towarzyszy pracy — każdorazowo,	od — 10 do — 100	ustala Komitet Współzawodnictwa
11. Za niedbały wygląd zewnętrzny (nieogolenie, nieprzepisowe umundurowanie — brudne poplamione, podarte itp.) stwierdzone przez dyspozytora lub organy kontroli — każdorazowo,	— 10	
12. Za każdy stwierdzony wypadek uszkodzenia autobusu z winy kierowcy,	od — 10 do — 100	ustala Kom. Współzaw. w zależności od strat poniesionych przez Przeds. z tytułu uszkodzenia, przestoju i pretensji osób trzecich.
13. Za każdy % oszczędzonego paliwa w stosunku do normy Ministerstwa Komunikacji:		
na autobusie „Dodge” przy granicy maks. 12%	+ 4	
„ „ „Fiat” „ „ 8%	+ 6	
„ „ „Chausson” „ „ 4%	+ 12	
14. Za każdy nieusprawiedliwiony % zużycia paliwa ponad normę MK na aut. „Dodge”	— 45	
„ „ „Fiat”	— 30	
„ „ „Chausson”	— 15	
15. Za całokształt pracy i zachowanie się w okresie współzawodnictwa	do + 100	wg uznania Komitetu Współzawodnictwa

Po zakończeniu etapu (okresu 3-miesięcznego) Zakładowy Komitet Współzawodnictwa w porozumieniu z kierownictwem Ekspozytury ustala ilość wyróżnionych we współzawodnictwie kierowców i wysokość nagród:

Nagrody mogą być przyznawane w granicach:

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

Ilość wyróżnionych kierowców spośród współzawodniczących i wysokość nagród zatwierdza Okręgowy Komitet Współzawodnictwa przy Okręgu ZZT.

W regulaminie tym należy zwrócić uwagę na sposób punktowania za oszczędność paliwa. W pierwszym regulaminie punktowanie to było dokonywane za każdy litr zaoszczędzonego paliwa, od 1 do 10 punktów do datnich, zależnie od marki autobusu. W praktyce tego

rodzaju punktacja przesądzała niemal o zwycięstwie tego kierowcy, który miał największą oszczędność paliwa. Stąd powstała konieczność korekty punktacji za oszczędność paliwa.

Do tego regulaminu nie wprowadzono premiowania za przebiegi międzynaправcze i oszczędności ogumienia, co zostało już objęte w nieco później opracowanym regulaminie współzawodnictwa pomiędzy kierowcami samochodów ciężarowych i ciągników.

Osiąganie i przekraczanie norm przebiegów międzynaprawczych i norm przebiegu ogumienia stało się przedmiotem innego rodzaju współzawodnictwa — zobowiązań długofalowych. Tego rodzaju zobowiązania były podejmowane przez niektórych kierowców PKS w 1949 roku, ale masowy charakter przybrały dopiero w tym roku, kiedy tow. Markiewka rzucił hasło do podejmowania długofalowych zobowiązań.

Przebieg tego współzawodnictwa i dalszy jego rozwój wymaga odrębnego omówienia.

I. C.

Odznaka i tytuł „Przodownika Pracy”

Uchwałą Rady Ministrów z dnia 30. VI. 1949 roku (Monitor Polski Nr A — 46) — w celu wyróżnienia przodowników pracy — zostały ustanowione: odznaka „Przodownika Pracy” i odznaka i dyplom „Zasłużonego Przodownika Pracy”.

Przy nadawaniu odznak i dyplomu bierze się pod uwagę wydajność i osiągnięcia w pracy oraz postawę społeczną osoby, która ma być wyróżniona. W wykonawczym do powyższej uchwały okólniku Ministra Komunikacji z dnia 14 kwietnia 1950 r. Nr KPX/8-33/50 podkreślono, że należy brać pod uwagę wykonanie podjętych zobowiązań, poprawę jakości i usprawnienia produkcji oraz stosowania nowych metod pracy, obniżenie kosztów własnych, wartość uzyskanych oszczędności itp. zasługi, stwierdzone w zasadzie w dwóch kolejnych po sobie kwartalnych etapach współzawodnictwa pracy, tj. w okresie 6 miesięcy i utrzymywanie się w dalszym ciągu na poziomie.

A teraz należy wyjaśnić, jaki jest tryb przyznawania odznak.

Odznakę „Przodownika Pracy” nadaje Naczelny Dyrektor Centralnego Zarządu danej gałęzi gospodarki narodowej, na wniosek administracji zakładu pracy, uzgodniony z Radą Zakładową. Należy zwrócić uwagę na przestrzeganie tego wymagania, gdyż w praktyce mają miejsce wypadki, iż wnioski o nadanie odznak przysyłają same Rady Zakładowe. Powoduje to zbędną korespondencję i opóźnianie przyznawania odznak.

Osoba wyróżniona odznaką „Przodownika Pracy” ma prawo do tytułu „Przodownika Pracy”.

Powyższe postanowienie usuwa istniejące wątpliwości, kogo należy uważać za przodownika pracy. W obowiązującej obecnie sorawodawczości w zakresie współzawodnictwa należy wykazywać, jako przodowników pracy, tylko tych, którzy posiadają odznakę „Przodownika Pracy”.

W odróżnieniu od przodowników pracy — tych współzawodniczących, którzy są wyróżniani, lub na-

gradzani za osiągnięcia w poszczególnych etapach współzawodnictwa (w okresach 3-miesięcznych), nazywamy przodującym.

Odznakę i dyplom „Zasłużonego Przodownika Pracy” nadaje właściwy Minister na wniosek Naczelnego Dyrektora Centralnego Zarządu danej gałęzi gospodarki narodowej, uzgodniony z Zarządem Głównym branżowego Związku Zawodowego. Odznaka ta i dyplom jest nadawany tym osobom, które już są wyróżnione odznaką „Przodownika Pracy” za szczególne zasługi w dziedzinie przodownictwa pracy.

Osoba wyróżniona odznaką i dyplomem ma prawo do tytułu „Zasłużony Przodownik Pracy”.

Pracownicy, którym nadane są odznaki i tytuły, winni zawsze okazać się godni przyznanych wyróżnień i stanowić wzór dla swego zespołu, zarówno swym stosunkiem do pracy, jak i swą postawą społeczną.

Odznaki powyższe są nadawane z okazji uroczystych świąt, jak 1 Maj, 22 Lipiec. Jednak w przypadku wybitnych osiągnięć w pracy, mających szczególne znaczenie dla gospodarki narodowej, odznaki mogą być przyznawane w ciągu całego roku.

O nadaniu odznaki zawiadamia się odnaczanego na piśmie. Zawiadomienie to służy, jako potwierdzenie uprawnienia do noszenia odznaki.

Odznaka powinna być wręczona uroczystie przez kierownika zakładu pracy wobec całej załogi. Przy wręczeniu należy pouczać zainteresowanych, że w zasadzie winni oni nosić odznakę stale na lewej piersi.

Nadanie odznaki i tytułu odnotowuje się w arkuszu ewidencyjnym danego pracownika, lub wykreśla w razie pozbawienia go odznaki i tytułu.

W przypadku zagubienia, zniszczenia, kradzieży, lub utracenia w inny sposób odznaki, czy dyplomu — może nastąpić wydanie duplikatu przez tę samą władzę, która nadała, lecz po uprzednim ogłoszeniu komunikatu o utracie w Monitorze Polskim na koszt zainteresowanego pracownika.

I. C.

Administracja miesięcznika „Transport i Spedycja”

prosi PT Prenumeratorów o jak najszybsze zamawianie prenumeraty na rok 1951 dla uniknięcia opóźnienia w wysyłce numeru za styczeń 1951 r.

INFORMACJE „MOTOZBYTU“

„MOTOIMPORT“ — CENTRALA HANDLU ZAGRANICZNEGO PRZEMYSŁU MOTORYZACYJNEGO

Na mocy zarządzenia Ministra Handlu Zagranicznego powołane zostało do życia przedsiębiorstwo państwowe wyodrębnione pod nazwą „Centrala Handlu Zagranicznego Przemysłu Motoryzacyjnego „Motoimport““. Nowoutworzone przedsiębiorstwo przejmie zakres działania dotychczasowego Biura Handlu Zagranicznego „Motozbytu“. Zadaniem „Motoimportu“ jest import i eksport sprzętu motorowego — a więc samochodów, ciągników motocykli itd. — oraz części zamiennych, akcesorii, ogumienia, jak również urządzeń Stacji Obsługi Samochodów. Nadzór nad przedsiębiorstwem sprawuje Minister Handlu Zagranicznego, prowadzi zaś je i reprezentuje mianowany przez Ministra Handlu Zagranicznego dyrektor. Przy przedsiębiorstwie utworzona zostanie Rada Nadzoru Społecznego, której skład kompetencje i zakres działania ustali rozporządzenie Rady Ministrów. Szczegółowe zasady organizacji i zakres działania „Motoimportu“ zawarte będą w statucie, nadanym przez Ministra Handlu Zagranicznego w porozumieniu z Przewodniczącym PKPG, Ministrem Finansów i Ministrem Przemysłu Ciężkiego.

GDZIE NALEŻY ZGŁASZAĆ ZAPOTRZEBOWANIA NA SAMOCHODY?

Liczne instytucje zgłaszają jeszcze bezpośrednio do „Motozbytu“ swe zapotrzebowania na samochody. Droga ta jest niewłaściwa, skutki zaś są takie, że „Motozbyt“ musi niepotrzebnie prowadzić zbędną w zasadzie korespondencję a użytkownicy ryzykują w ten sposób, że zapotrzebowania ich nie zostaną w ogóle uwzględnione.

„Motozbyt“ dokonuje bowiem sprzedaży samochodów osobowych i ciężarowych, ciągników i przyczep — słowem całego sprzętu motoryzacyjnego, którego sprzedaż jest reglamentowana — na podstawie rozdzielników i podrozdzielników, sporządzanych przez władze nadrzędne, a mianowicie PKPG i poszczególne ministerstwa. Rozdzielniki te są opracowywane szczegółowo, zawierają konkretne liczby i mają bezwzględną moc obowiązującą. Innymi słowy, „Motozbyt“ nie ma prawa przydzielić we własnym zakresie ani jednego samochodu. Całą pulą przewidzianego do rozdziału w danym roku sprzętu motorowego dysponuje PKPG, która dzieli tę pulę na poszczególne ministerstwa. Na podstawie tego rozdzielnika ministerstwa sporządzają podrozdzielniki, przydzielając odpowiednie ilości wozów podległym instytucjom. Te właśnie podrozdzielniki przysyłane są do „Motozbytu“, który realizuje je oczywiście nie natychmiast, lecz w miarę napływania transportów sprzętu z produkcji krajowej, czy importu — na przestrzeni całego roku. W oparciu o podrozdzielniki Naczelną Dyrekcję „Motozbytu“ rozsyła użytkownikom „zlecenia sprzedaży“, z którymi użytkownicy zgłaszają się do Hurtowni „Motozbytu“ celem nabycia przyznanego pojazdu, czy pojazdów.

Wszystkie instytucje, czy przedsiębiorstwa, pragnące uzyskać przydział reglamentowanego sprzętu motorowego, winny więc składać swe zapotrzebowania w bezpośrednio nadrzędnej władzy (np. CZP, lub CH), te zaś — w resortowych ministerstwach, które z kolei po zbadaniu, czy danej instytucji zamawiany sprzęt istotnie jest potrzebny — opracowują zapotrzebowania globalne, przysyłane do PKPG. PKPG zaś przy sporządzaniu ogólnokrajowego rozdzielnika uwzględni w miarę możliwości otrzymane zapotrzebowania. Naturalnie zapotrzebowania należy zgłaszać możliwie najwcześniej, ponieważ ilość sprzętu jest ograniczona, spóźnione zgłoszenia mają więc mało szans uwzględnienia.

SPECJALIZACJA I SZERSZY ZAKRES PRAC SOS

Obok sieci stacji obsługi, prowadzonych przez „Motozbyt“ działają jeszcze na terenie kraju inne stacje

obsługi, np. stacje MZK, czy PKS. Zadaniem tych ostatnich jest jednak tylko obsługa taboru samochodowego własnego przedsiębiorstwa, podczas gdy SOS „Motozbytu“ są stacjami publicznymi, obsługującymi samochody typowe na zasadzie wymieniałości części lub całych zespołów. Zgodnie z potrzebami kursującego po kraju taboru samochodowego „Motozbyt“ rozszerza zakres obsługi swych stacji, łącząc to równocześnie z tendencją do pewnej specjalizacji i skoncentrowania w określonych stacjach obsługi specjalnych typów wozów. Temu celowi służy więc np. organizowanie sieci SOS specjalnie do obsługi samochodów zgazyfikowanych. W związku z przejęciem obsługi samochodów o silnikach wysokoprężnych kilka stacji obsługi zaopatruje się w potrzebne stoły probiercze i odpowiednio wykwalifikowany personel. Wreszcie, wobec rozwoju krajowej produkcji samochodów i motocykli, niektóre Stacje Obsługi obejmują pełną obsługę wozu „Star 20“, co pozostaje też w związku z zapewnieniem rejonizacji. Naprawą główną motocykli krajowych „SHL“ zajmują się obecnie dwie Stacje Obsługi. Oczywiście dostarczenie tym stacjom zgłoszonych do naprawy motocykli jest już rzeczą „Motozbytu“, użytkownik może zaś przekazać uszkodzony motocykl najbliższej mu terenowo SOS.

Przy korzystaniu z usług sieci SOS „Motozbytu“ pamiętać należy o tym, by **żądania usługi zgłaszać na piśmie**. Niepotrzebne są tu jakieś specjalne formularze, w odpowiednim piśmie wyszczególnić tylko trzeba ściśle dane techniczne samochodu, rodzaj żądanej usługi oraz sposób uiszczenia należności.

Biuro Obsługi Technicznej Sprzętu Motorowego CHP Mot. „Motozbyt“, któremu podlegają bezpośrednio wszystkie „motozbytowskie“ Stacje Obsługi, mieści się obecnie w Warszawie na Pradze przy ul. Jagiellońskiej.

WIĘCEJ CZĘŚCI ZAMIENNYCH DO MOTOCYKLII

Mimo istniejących jeszcze niewątpliwych braków w zaopatrzeniu w części zamienne do motocykli — zanotować jednak można na tym odcinku poważną poprawę. Zakłady wytwórcze produkują już prawie wszystkie części zamienne do krajowych „SHL“ i „Sokołów“ 125 cm³, choć niekiedy ilość tych części musi jeszcze ulec zwiększeniu, aby rynek został nasycony. Niemniej stwierdzić można, że podczas, gdy do niedawna odczuwało się np. brak części kierownicy, to teraz części te można już otrzymać. To samo odnosi się do części skrzyni biegów oraz kół zębatach łańcuchowych. Wszystkie części silnika są obecnie regularnie dostarczane do sklepów „Motozbytu“. Nie brakuje też świec, których nabycie przysparzało przejściowo poważnych trudności. Chwilowy brak obrotów i błotników do „SHL“ (błotniki do „Sokołów“ można nabyć ma być zlikwidowany w końcu października — zgodnie z zobowiązaniem zakładów produkcyjnych. Szprychy natomiast są do nabycia w dowolnej ilości.

Najtrudniej przedstawia się sprawa iskrowników i łańcuchów. W wyniku nacisku „Motozbytu“ na odpowiedni zakład wytwórczy jakoś produkowanych iskrowników nieco się podniosła, a niektóre serie zostały nawet wymienione. Jednakże sprawa ta nie została jeszcze całkowicie zadowalająco rozwiązana, a ilość dostarczanych przez fabrykę iskrowników jest nadal znacznie mniejsza od zapotrzebowania. „Motozbyt“ nie jest w stanie rozwiązać tej sprawy z dnia na dzień i należy się liczyć z możliwością występowania trudności na odcinku zaopatrzenia w elektrosprzęt jeszcze przez czas pewien. Natomiast konkretniejsze widoki poprawy zarysowują się w odniesieniu do łańcuchów, których produkcja została już podjęta w kraju. Obok tego zaś zrucenie na rynek dość znacznej ilości łańcuchów, pochodzących z importu, winno w dużym stopniu zaspokoić aktualne zapotrzebowanie.

INFORMACJE SZKOLENIOWE

KURS ADMINISTRACYJNY DLA INŻYNIERÓW RUCHU KOLEJOWEGO

(o) Absolwenci II Inżynierskiego Kursu Ruchu Kolejowego przy Politechnice Warszawskiej zostali powołani przez Dyрекcję Generalną KP na dodatkowy 6-tygodniowy kurs administracyjny, zorganizowany przez wydział szkoleniowy DGKP.

Nowi inżynierowie — to dawni dyżurni ruchu, rekrutujący się z rodzin robotniczych i chłopskich. Dwa lata pracy na kursie inżynierskim wzbogaciły ich wiedzę zawodową; oprócz wiadomości technicznych muszą jednak zdobyć jeszcze gruntowną znajomość zagadnień administracyjnych, aby znać każdy rodzaj pracy na przyszłych odpowiedzialnych stanowiskach, jakie obejmą w służbie ruchu.

SZKOLENIE KOBIET DO SŁUŻBY NA PKP W DYR. SZCZECIŃSKIEJ I KATOWICKIEJ

(o) W Szczecinie odbywa się obecnie 2-mies. kurs dla konduktorek rewizyjnych PKP, na który uczęszcza 47 słuchaczek, córek robotników i chłopów.

Kursy dla konduktorek PKP organizowane przez poszczególne dyrekcje okręgowe, cieszą się wielkim powodzeniem. Projektuje się zorganizowanie 2 dalszych kursów konduktorskich w obrębie dyr. szczecińskiej — w Szczecinku i Słupsku.

Na kursie maszynistów parowozowych w dyr. szczecińskiej szkolą się obecnie 4 kobiety, które już wkrótce — w ślad za dwoma koleżankami Genowefą Wysoczką (Szczecin-Port) i Ireną Rynkowską (Szczecin Gł.) obejmą służbę na parowozach.

W Białogardzie zakończono pierwszy w dyr. szczecińskiej kurs dla kobiet-droźników przejazdowych, który ukończyło 12 słuchaczek, obejmując następnie posterunki przejazdowe.

Stanowisko droźnika przejazdowego było dotychczas powierzone wyłącznie mężczyznom; praktyka jednak wykazała, że kobiety na tych stanowiskach wywiązują się doskonale ze swych obowiązków.

W dyr. katowickiej w Ośrodku Szkoleniowym w Maczkach uruchomiono szereg kursów, przygotowujących kobiety do służby na PKP. Na kursie dla konduktorek rewizyjnych szkoli się obecnie 50 kobiet; absolwentki pierwszego kursu w liczbie 33 objęły już służbę w pociągach dyr. katowickiej.

Na 5-tygodniowym kursie dla referentów personalnych szkoli się 16 kobiet, rekrutujących się przeważnie z byłych pomocniczych sił biurowych.

Niezależnie od kursów prowadzonych w Maczkach zorganizowano w Katowicach kurs dla magazynierów zasobowych, na który uczęszcza 9 kobiet. W najbliższym czasie przewiduje się uruchomienie w Katowicach kursu dla telegrafistów, w którym weźmie udział 60 kobiet.

SZKOLENIE KONDUKTOREK PKS W LUBLINIE

(o) Okręgowa Dyrekcja PKS w Lublinie prowadzi szkolenie pracowników komunikacji osobowej.

W ramach tej akcji prowadzi się również szkolenie kobiet. Dotychczas w lubelskim PKS pracowało w charakterze konduktorek 7 kobiet; po przeszkoleniu PKS zatrudni na tych stanowiskach 70 kobiet.

NOWE KADRY STOCZNIOWCÓW

(K. K.) Realizując uchwały IV Plenum KC PZPR stocznia szczecińska szkoli kadry swoich pracowników na pełnowartościowych fachowców w pracy stoczniowej.

Szkolenie odbywa się na specjalnych w tym celu organizowanych kursach, jak również drogą przekazywania swoich doświadczeń i umiejętności przez specja-

listów i przodowników pracy niewykwalifikowanym robotnikom przy warsztatach pracy.

Kursy zawodowe ukończyło dotychczas kilkudziesięciu traserów kadłubowych, ślusarzy okrętowych, monterów maszynowych i tokarzy oraz spawaczy elektrycznych. Jeszcze w br. przeszkolonych zostanie kilkuset majstrów, brygadierów, hydraulików, kontrolerów czasu, kalkulatorów, formierzy, odlewników i elektro-monterów.

JUŻ 361 KOBIET OBSŁUGUJE TRAMWAJE WROCŁAWSKIE

(K. K.) Na wrocławskich tramwajach jeździ już 350 konduktorek i 11 kobiet motorniczych. Pierwszym „motorniczym w sołdniczy” była we Wrocławiu 26-letnia WANDA RIKAUER. Kilka koleżanek, które poszły w jej ślady, wyrabia już dziś po 200 i 300 proc. normy. Parę dni temu konduktorka CECYLIA ZIEMBA otrzymała od Miejskiej Rady Narodowej odznakę Przodownicy Pracy.

KOBIETY W PKS ZAJMĄ 2/3 STANOWISK

(K. K.) Dwie trzecie personelu — posady dyspozytorów, bileterów, dyżurnych ruchu itp. — zajmą niebawem kobiety. Już obecnie dyżurna ruchu na dworcu autobusowym PKS, ob. SOBCZAK, doskonale wywiązuje się ze swych obowiązków.

Szkolenie konduktorek w ekspozyturze PKS przy ul. Wolskiej w Warszawie odbywa się już od paru tygodni, a w najbliższym czasie Naczelna Dyrekcja PKS uruchomi na terenie wszystkich Dyrekcji Okręgowych masowe i intensywne szkolenie kandydatek na konduktorki.

ZAKOŃCZENIE KURSU PKS DLA REFERENTÓW KADR

(K. K.) W tych dniach zakończony został w Warszawie kurs dla referentów kadr Państwowej Komunikacji Samochodowej. Kurs ukończyło 37 osób, w tym pięć kobiet. Sumienną pracą na kursie wyróżnili się szczególnie: była robotnica Stanisława Szewczyk, która mianowana została obecnie naczelnikiem wydziału kadr krakowskich warsztatów PKS, Ignacy Kulpanowski — do niedawna konduktor, a obecnie pracownik wydz. kadr naczelnej dyrekcji PKS oraz Władysław Kałwa — były monter, mianowany po ukończeniu kursu kierownikiem wydz. kadr w PKS — Opole.

DALSZE 22 KONDUKTORKI WYSZKOLIŁA DOKP WARSZAWA

(K. K.) W tych dniach ukończony został 4-miesięczny kurs konduktorek kolejowych DOKP-Warszawa. Kurs, który odbywał się w Siedlcach, ukończyły 22 absolwentki, pochodzące przeważnie z małorolnych rodzin chłopskich. Do chwili rozpoczęcia kursu pracowały jedynie dorywczo na kolei, jako robotnice niewykwalifikowane.

Absolwentki drugiego tego rodzaju kursu na terenie DOKP-Warszawa po praktyce pod kierownictwem doświadczonych konduktorów skierowane zostaną do samodzielnej pracy.

KOBIETY W ROLI MOTOROWYCH ZDAŁY EGZAMIN

(K. K.) W wyniku przeprowadzonej przez Inspektorów Służby Ruchu MZK obserwacji, stwierdzono, że kobiety, zatrudnione jako motorowe w tramwajach, pracują nie gorzej od mężczyzn. Zwrócono między innymi uwagę na fakt, że hamowanie i ruszanie wozów prowadzonych przez kobiety odbywa się łagodnie, bez szarpań.

Dyrekcja MZK, zachęcona dotychczasowymi wynikami pracy kobiet, jako motorowych, przystępuje do dalszego szkolenia kobiet do tego zawodu. W najbliż-

szych dniach rozpocznie się kurs, na którym przeszkolonych będzie 12 kobiet.

PAŃSTWOWE LICEUM ADMINISTRACJI MORSKIEJ

(K. K.) Z nowym rokiem szkolnym powstaje Państwowe Liceum Administracji Morskiej w Szczecinie, jedyna tego rodzaju uczelnia w Polsce, której uczniowie przygotowują się będą na pracowników administracyjnych w portach — maklerów, spedytorów, shipchandlerów itp.

TRANSPORTOWCY PISZA

J. STARYNKIEWICZ (Warszawa)

Jeszcze o racjonalizatorstwie

W Nr. 9 miesięcznika „Transport i Spedycja“ ukazała się korespondencja pt. „Racjonalizatorstwo, a transport samochodowy“. Autor notatki twierdzi, że o ile pod względem ulepszeń technicznych nasi racjonalizatorzy-transportowcy mogą poszczycić się szeregiem udoskonaleń i pomysłowych modyfikacji, to sprawa umiejętnej organizacji transportu pozostawia jeszcze wiele do życzenia. Zastanawiając się nad tym tematem doszedłem do przekonania, że niejedno należałoby zmienić i usprawnić, chociażby przy wywózce gruzu i ziemi z wykopów.

Przedstawia to palący problem zwłaszcza dla Warszawy, gdzie prace rozbiórkowe i wywózka gruzu, pomimo dużego tempa odbudowy, potrwać jeszcze przez szereg lat.

oczywiście zachodzą czasem sytuacje, w których wykorzystujemy wszelki tabor dyspozycyjny, jeśli chodzi o pośpiech i dotrzymanie terminu niemniej, dzięki planowaniu, tego rodzaju konieczności powinno być jak najmniej. O ile zatem w poszczególnych, terminowych i ważnych wypadkach może i powinien do wywózki gruzu służyć samochód (myślę o normalnej ciężarówce, a nie wywrotce, lub dumperze, specjalnie do tego celu zbudowanych) — o tyle wydaje mi się, że nie powinno to stać się w naszych warunkach zjawiskiem powszechnym. Sprzęt niszczy się szybko, samochody buksują w lepkim błocie, silniki wyją na nadmiernych obrotach przy wyjeździe z wykopów, praca pierwszym biegiem na placu budowy jest prawie regułą.

Z całą pewnością przewóz masowy materiałów młocennych można znacznie taniej wykonać przy pomocy trakcji szynowej. Na etapie dzisiejszym, poza sprzętem specjalnym, tabor samochodowy znacznie racjonalniej można użyć przy pewnych przewozach dystrybucyjnych, lub zbiorczych.

Ciągle nie mamy nadmiaru sprzętu samochodowego, zadań i pracy jest dlań pod dostatkiem, chociażby przy rozwózce węgla konsumpcyjnego, lub przy jesiennych przewozach rolniczych.

Czy nie można by zastosować jakiegoś pomysłu racjonalizatorskiego przy wywózce gruzu?

Sądze, że tak.

O ile przeciągnięcie bocznic kolejowej do miejsca budowy, lub nawet położenia prowizorycznej kolejki wąskotorowej, komplikowałoby znacznie i utrudniało ruch uliczny — czy nie należałoby wykorzystać sieci i torów tramwajowych?

W grę wchodziłoby przede wszystkim poważne budowy, aby uniknąć częstego przekładania rozjazdów i przeciągania sieci górnej.

Warszawa posiada szereg wyburzonych, niezamieszkałych ulic, na których pozostały martwe tory tramwajowe, które można by wykorzystać bądź jako trasę ruchu, bądź jako materiał na prowizoryczne bocznicę i rozjazdy.

Ministerstwo Żeglugi wyposażało pracownice liceum w bogaty sprzęt naukowy oraz zaangażowało na wyładowniców najwybitniejszych fachowców portowych.

Do szkoły tej przyjmowana jest młodzież obojga płci, która ma małą maturę, lub ukończone 9 klas szkoły podstawowej. Młodzież zamiejscowa otrzyma całkowite bezpłatne utrzymanie i mieszkanie. Nauka w liceum trwa dwa lata. Świadcstwo ukończenia Państwowego Liceum Administracji Morskiej daje absolwentom tytuł technika morskiego oraz prawo wstępu na uniwersytety i inne wyższe uczelnie.

Cała noc jest do dyspozycji, a przy mniej ludnych ulicach można ruch zorganizować nawet w ciągu dnia.

Skąd wziąć tabor?

Wśród popalonych wraków tramwajowych z czasów wojny, poza wagonami o objętości znormalizowanej, jest szereg małych pudeł zupełnie archaicznych, według oświadczenia władz miejscowych nie kwalifikujących się do odbudowy (np. w Gdańsku).

Proponuję, by drogą zainteresowania w tej produkcji przemysłu miejscowego przystąpić do przeróbki powyższych wagonów nietypowych na lory tramwajowe. Jako trakcja mogłyby w ciągu nocy być użyte niektóre osobowe wozy silnikowe.

Z pewnością kilkadziesiąt lorów tego typu, pracując z reguły w nocy, a na niektórych odcinkach nawet w ciągu dnia, oddałoby duże usługi sprawie odgruzowania miasta.

Podobne wątpliwości nasuwają mi rozładunki wagonów kolejowych, przywożących do Warszawy materiały budowlane. Przy małej przelotności dworca towarowego, powiększająca się co miesiąc masa towarowa materiałów budowlanych, przy znacznym tempie rozbudowy stolicy — w bardzo niedługim czasie osiągnie granice, przy których rozładunek i rozwójka furmankami konnymi oraz samochodami nie da efektu. Zarówno w komunikacji, jak transporcie, jest rzeczą znaną, że znaczne nasilenie potoków osobowych lub ciężarowych, może być pokonane jedynie przez trakcję szynową, przy znacznie niższych w dodatku kosztach własnych.

Czy nie należałoby się również zastanowić nad możliwością przeprowadzenia prowizorycznych bocznic do najważniejszych miejsc budowy z tym, że przewozy i rozładunek odbywałyby się nocą, zaś czystą oszczędność stanowiłyby koszty obecnego przeładunku z wagonów na samochody.

Jestem przekonany, że możliwości dobowego przeładunku powiększyłyby się znacznie, oszczędzając przy tym nasz park samochodowy oraz poważne ilości paliwa.

OD REDAKCJI. Zamieszczając powyższy artykuł, Redakcja bardzo zachęca naszych Czytelników do nadsyłania do „Transport i Spedycja“ opracowań na temat zupełnie nowych, albo już zastosowanych, ale nieznanych szerszemu ogółowi transportowców pomysłów racjonalizatorskich z zakresu organizacji eksploatacji środków transportowych, techniki kierowania ich eksploatacją, z dziedziny lepszego wykorzystania przebiegu i ładowności pojazdów samochodowych, czy też polepszenia warunków zewnętrznych, w których pojazdy te są zatrudnione (stan dróg, rozładunek, rozładunek itp.). — Drogą wymiany doświadczeń i upowszechniania szczęśliwych rozwiązań racjonalizatorskich przyczynimy się w ten sposób do usprawnienia eksploatacji i zwiększenia wydajności pracy środków transportowych. Poniżej zamieszczamy następne opracowanie tego typu.

L. LESNIAK (Warszawa)

Ograniczyć reekspedycje przesyłek kolejowych

Szereg zakładów i przedsiębiorstw gospodarki społecznej w trakcie przewozu przesyłek kolejową dokonuje przeekspediowania wagonów wskutek mylnego adresowania ładunków, lub nieprzemyślanej dyspozycji towarami. Stwierdzono, że na PKP nadawcy dokonują kilka tysięcy reekspedycji miesięcznie. Występują one w dużej ilości przeważnie w miejscowościach, które posiadają po kilka stacji kolejowych. W konsekwencji powstają przewozy międzystacyjne i stacyjne z bocznicami na bocznicę. Przeekspediowanie przesyłek następuje zwykle dopiero po zawiadomieniu odbiorców o ich nadejściu, w czasie wolnym od opłat postojowego. W tym okresie załatwiane są formalności związane z ponownym nadaniem przesyłki. Zostaje więc stracony czas, który był przewidziany na rozładunek wagonu.

Jeśli uwzględnić, że każdy taki przewóz w obrębie węzłów i stacji powoduje przetrzymanie wagonów w ciągu trzech dob, gdzie przebieg wagonu wynosi średnio 15 wagono-kilometrów, wówczas, gdy przeciętny dzienny przebieg wagonu na kolei w roku ubiegłym wyniósł 66,5 wagono-kilometrów, powstaje poważne wydłużenie się obrotu wagonów.

Widzimy, że w wyniku przeekspediowania powstają dodatkowe przebiegi wagonów, przedłużenie postoju każdego przeadresowanego wagonu, zwiększenie pracy manewrowej kolei, dodatkowe czynności w załatwianiu formalności w dokumentach przewozowych oraz częste przewozy powtarzające tego samego towaru w kierunku powrotnym.

Niezależnie od wyszczególnionych niedociągnięć, reekspedycje pociągają za sobą znaczne wydatki na pokrycie opłat taryfowych, co wpływa na zwiększenie kosztów transportu przewożonego towaru.

Oprócz tego należy podkreślić, że reekspedycje wagonów z reguły utrudniają planowy system przewozów towarowych. Zmiana adresów wysyłkowych wprowadza zamęt w dyspozycjach kolejowych i obniża sprawność kolei w wykonywaniu planu przewozów.

Ze względu na poważne znaczenie omawianego zagadnienia dla sprawnego realizacji przewozów towarowych w okresie jesiennym oraz w następnych latach Planu 6-letniego, zachodzi konieczność uregulowania tego problemu.

W zakresie przeekspediowania wagonów należałoby wprowadzić obostrzenie, według którego reekspedycje musiałyby być ograniczone do przypadków koniecznych, podyktowanych względami gospodarczymi. Jako środek zaradczy przeciwko reekspedycjom nieuzasadnionym należałoby rozważyć możliwość pobierania opłat karnych. Obecnie obowiązująca opłata za reekspedycję w wysokości 2000 zł. za każdy wagon wydaje się zbyt niska.

Zakładając celowość podwyżki opłat, należałoby wydzielić reekspedycje gospodarczo uzasadnione. W komunikacji wewnętrznej opłatom karnym nie podlegałyby reekspedycje wynikające, np. z następujących przyczyn:

- a) w przypadku uszkodzenia zakładu, które wstrzymuje produkcję, albo w przypadku uszkodzenia

bocznic, lub urządzeń bocznicowych, uniemożliwiającego odbiór przesyłek, jeżeli wypadki te zaistniały nie wcześniej, niż 48 godzin przed nadaniem przesyłki;

- b) w przypadku zepsucia się towaru w drodze;
- c) w przypadku zarazy, albo padnięcia żywca;
- d) w przypadkach wynikających z § 5 pkt. 6 Regulaminu Przewozów Towarowych (siła wyższa);
- e) w przypadku przekroczenia przez kolej terminu dostawy;
- f) w innych wyjątkowych przypadkach (np. akcja interwencyjna itp.);
- g) opłatom karnym nie mogłyby również podlegać reekspedycje zarządzane przez organy kolejowe.

Za reekspedycje uzasadnione należałoby wprowadzić opłatę w wysokości przybliżonych kosztów własnych kolei, np. 2000 zł. Oczywiście nadawca nie może być obciążony żadnymi kosztami za reekspedycje wynikające z winy kolei. Przy przesyłkach zagranicznych nie zawsze można wysłać, lub przyjmować towar bezpośrednio nadawca — odbiorca.

Należałoby wyłączyć od opłat reekspedycję przy towarach z importu. Przy eksporcie opłatom karnym nie mogłyby podlegać przesyłki w komunikacji między stacjami portowymi, wymienionymi w taryfie towarowej części IB Dz. I § 71 pkt. 1 i 2, o ile przeekspediowanie nastąpiło w czasie wolnym od opłat postojowego.

Należałoby również uwzględnić reekspedycje wynikające wskutek dokonania kontroli eksportowej, lub standaryzacji towaru oraz dokonane w wyjątkowych przypadkach, gdy gospodarcze uzasadnienie zostało stwierdzone przez Ministerstwo Handlu Zagranicznego.

W razie niemożności natychmiastowego stwierdzenia gospodarczego uzasadnienia reekspedycji należałoby przewidzieć pobieranie opłat karnych z tym, że nadawca otrzyma zwrot opłat karnych po przedstawieniu odpowiednich dowodów stwierdzających konieczność reekspedycji.

Niezależnie od opłat karnych należałoby wzmocnić kontrolę i badać każdy wypadek reekspedycji nieuzasadnionej; w razie stwierdzenia niedociągnięć należałoby winnych pociągnąć do odpowiedzialności.

Należałoby również położyć nacisk na pogłębienie znajomości taryf i przepisów kolejowych w komórkach zajmujących się transportem kolejowym w zakładach i przedsiębiorstwach społecznych.

Jak najszybsze zorganizowanie odpowiednich kursów szkoleniowych w tym zakresie na szczeblu zakładów i przedsiębiorstw staje się nieodzowną koniecznością.

Wprowadzenie wysokich opłat karnych za reekspedycje gospodarczo nieuzasadnione przyczyni się niewątpliwie do bardziej starannego opracowania dyspozycji wysyłkowych przez komórki obrotu towarowego każdego nadawcy.

Ograniczenie reekspedycji jedynie do przypadków gospodarczo uzasadnionych staje się palącą koniecznością i należałoby oczekiwać skutecznych zarządzeń w tym zakresie.

B. WOJCIECHOWSKI (Warszawa)

W sprawie bocznic zakładów przemysłowych

Procesem bardzo ważnym, ściśle związanym z produkcją, jest bezspornie regularny i sprawny transport, również na terenie zakładów przemysłowych.

Równomierne dostawy surowców, szybki przerzut półfabrykatów na terenie zakładów i między poszczególnymi zakładami oraz terminowe wysyłki artykułów wyprodukowanych — sprzyjają w oświeconym stopniu rozwojowi produkcji. Brak rozbudowanych w do-

statecznym stopniu magazynów i szczupłość miejsc i placów na terenach fabryk, które pewną część surowców z powyższych względów zużywają bezpośrednio do produkcji, wymaga tym większej sprężystości i regularności w transporcie.

Biorąc pod uwagę wielkość pracy naładunkowej i wyładunkowej, a więc najbardziej pracowitego i trudnego odcinka w transporcie, która odbywa się na bocz-

nicach kolejowych zakładów przemysłowych, należy zwrócić szczególną uwagę na podniesienie wydajności tej pracy i stworzenie właściwego nad nią nadzoru.

Organizacja i nadzór w tej dziedzinie pozostawione są dotąd jednostronnej opiece zakładów przemysłowych, gdyż zasięg ingerencji kolei dociera w tym zakresie jedynie do punktów zdawczo-odbiorczych bocznic przedsiębiorstw.

Należy stwierdzić, że od racjonalnej i planowej pracy na bocznicach kolejowych, będących w dyspozycji przedsiębiorstw przemysłowych, zależna jest w dużym stopniu ogólna praca na kolejach. Zła praca na bocznicach wywiera duży wpływ na pogorszenie współczynników obrotu parowozów i wagonów, a co za tym idzie na podwyższenie kosztów eksploatacyjnych zarówno na kolejach, jak i w przedsiębiorstwach przemysłowych.

Z uwagi na wzrastające zadania przewozowe i ograniczoną ilość posiadanego taboru kolejowego — upořádowanie i znormalizowanie pracy na bocznicach oraz odpowiedni nadzór nad nią ze strony czynników zwierzchnich stanowi jeden z pilniejszych, w dziedzinie transportu kolejowego, problemów do rozwiązania.

W celu osiągnięcia większej wydajności na tym odcinku transportu zachodzi potrzeba opracowania szeregu planów pracy, norm i wskaźników eksploatacyjnych dla bocznic większych przedsiębiorstw, przeanalizowania potrzebnych urządzeń mechanicznych naładunkowych i wyładunkowych, roztoczenia opieki nad konserwacją torów bocznicowych oraz potrzebami budowy, rozbudowy i przebudowy bocznic w zależności od rosnącej się pracy.

Personel, wykonujący codzienną pracę manewrową i transportową na terenach bocznic przedsiębiorstw, winien posiadać zawczasu opracowany, skoordynowany szczegółowy plan współpracy z koleją, aby podczas jej wykonywania nie tracił czasu na rozmyślania organizacyjne i prace przygotowawcze. W tym właśnie braku przygotowania należy doszukiwać się głównych przyczyn nieracjonalnej niekiedy i powolnej pracy manewrowej oraz trudności, powstających wskutek tego przy wyładunku i naładunku. Nieplanowa i niedokładna praca na bocznicach powoduje zbyteczne przestoje parowozów manewrowych, zarówno dysponowanych przez fabryki, wzgl. przedsiębiorstwa, jako też przez kolej. W razie nagromadzenia się większego dopływu wagonów powstaje również potrzeba dodatkowych prac manewrowych na stacjach kolejowych, obsługujących bocznicę, a nawet tworzą się zatory, które w rezultacie wytrącają kolej z racjonalnego toku gospodarki.

Aby rozłożyć równomiernie pracę na bocznicach i uniknąć nadmiernego gromadzenia się przesyłek, należałoby zobowiązać przedsiębiorstwa, otrzymujące większe ilości przesyłek, by przy zamówieniach ustalały z góry z dostawcami ewentualne terminy wysyłek wzgl. ich przyjęcia. Z drugiej strony należałoby zobowiązać kolej, aby nie łączyła przesyłek w drodze przez zatrzymywanie ich na stacjach węzłowych. Takie przetrzymywanie wywołują trudności zarówno dla przedsiębiorstw, które, mając ograniczoną pojemność bocznic i odczuwając brak sił ludzkich, nie są w stanie dokonać, w danym dniu, pracy wyładunkowej przesyłek nagromadzonych z kilku dni nadania, jako też trudności dla kolei na stacjach obsługujących bocznicę, gdyż wskutek tego powstają zatory gromadzących się wagonów z przesyłkami.

Nie sposób jest wymienić wszystkich trudności i niedokładności, jakie powstają w samej organizacji pracy na bocznicach, jak również z niedostatecznej koordynacji tej pracy z koleją. Biorąc pod uwagę ogrom niedostatecznie skoordynowanej i trudnej pracy, odbywającej się na całej sieci PKP, należy przyjąć do wniosku, że usprawnienie w tym zakresie może dać duże rezultaty, a co za tym idzie, wielkie oszczędności dla przedsiębiorstw i kolei, a więc dla gospodarki narodowej.

Ważną bardzo jest również sprawa rozbudowy, przebudowy i konserwacji bocznic, których stan techniczny wskutek braku opieki ze strony właściwych czynników — przedstawia się obecnie katastroficznie.

Jest wiadome, że PKP wskutek nadmiaru robót na własnych odcinkach uchylają się od dokonywania robót na bocznicach przedsiębiorstw. Odczuwany jest poważny brak szyn, zwrotnic i podkładów dla samej tylko konserwacji torów bocznicowych.

W celu usunięcia trudności budowlanych pożądane byłoby stworzenie wyspecjalizowanej komórki przy jednym z Centralnych Zarządów (np. przy Centralnym Zarządzie Budownictwa Przemysłowego, względnie przy jednym z PPRK), która zajmowałaby się zagadnieniami planowania, organizacji i nadzoru nad konserwacją, budową i przebudową bocznic kolejowych.

Jednocześnie, celem podstawowego uregulowania i przeorganizowania pracy na bocznicach, dysponowanych przez przedsiębiorstwa, w kierunku powiększenia ich wydajności i sprawności, pożądane byłoby skoncentrować organizację i nadzór nad pracą bocznicową w instytucji nadrzędnej, która miałaby możność, w porozumieniu z zainteresowanymi stronami, przeprowadzić potrzebne zmiany w istniejącym stanie rzeczy poprzez szczegółowe przeanalizowanie tego stanu i reorganizację dotychczasowej pracy.

Na pierwszy plan wysuwają się następujące prace:

1. Przeprowadzenie wzgl. uzupełnienie rejestracji bocznic za pośrednictwem odpowiednio opracowanej ankiety.
2. Przeanalizowanie stanu technicznego bocznic istniejących, w zależności od wymogów ruchu.
3. Opracowanie planu pracy, norm dla prac manewrowych, dysponowanych przez przedsiębiorstwa i wskaźników eksploatacyjnych, indywidualnie dla większych i ogólnie dla mniejszych bocznic.
4. Przeanalizowanie i przeprowadzenie zmiany w obsłudze bocznic, celem osiągnięcia większej koordynacji współpracy bocznic z koleją w ramach wzajemnych potrzeb i możliwości ustępstw, bez uszczerbku dla ruchu na kolejach. Niewątpliwie wpłynęło by to wydatnie na całokształt pracy na samych bocznicach i na stacjach kolejowych je obsługujących.

W rezultacie przeprowadzone usprawnienia zmniejszą zbędne przestoje parowozów i wagonów oraz uniknie się potrzeby utrzymywania rezerw robotniczych. Pośrednio zaś wpłynie to na współczynniki obrotu wagonów na całej sieci PKP i przyniesie wiele innych korzyści, które w całości dadzą ogromne oszczędności dla gospodarki narodowej.

5. Rozwiązanie centralne problemu zaopatrywania bocznic w niezbędne materiały, jak szyny, podkłady, zwrotnice itp. przez opracowanie odpowiedniego planu zaopatrzenia dla celów remontowych.
6. Przeanalizowanie i zatwierdzenie wniosków w zakresie budowy i przebudowy urządzeń mechanicznych dla naładunków i wyładunków i ustalenie, w porozumieniu z zainteresowanymi przedsiębiorstwami, etatów taboru, niezbędnego dla pracy na bocznicach.

Jak wynika z powyższego, ogólnego naświetlenia, sposób prowadzenia gospodarki bocznicami obecnie pozostawia wiele do życzenia. Częściowym przynajmniej rozwiązaniem tego problemu byłoby scentralizowanie kierowniczego nadzoru nad bocznicową gospodarką w instytucji specjalnie do tego powołanej.

Z. OLENDZKI (Wrocław)

Jeszcze o TS-90

Zamieszczony w numerze 6 „Transport i Spedycja” z m-ca maja br. opis sprawozdania miesięcznego z eksploatacji pojazdów mechanicznych poruszył bardzo ważny temat dla transportowców, gdyż dotychczasowe instrukcje odnośnie powyższego sprawozdania były dowolnie interpretowane przez poszczególne komórki transportowe, co w efekcie dawało sprawozdania błędne i utrudniało wykonanie sprawozdań zbiorczych i ich analizę.

Prawidłowa i terminowa sprawozdawczość jest szczególnie ważna dla tak zwanych „transportów własnych”, w organizacji których w przeważnej części panuje jeszcze chaos i bezplanowość. Jest wiadome, że tylko właściwie prowadzona sprawozdawczość daje obraz wyników pracy, oraz wskaźniki, na podstawie których można opracować plan eksploatacji taboru własnego.

W uwagach poniższych pomija się krytykę samego układu wzoru Ts-90, który wobec dokładności „karty drogowej” jest mało ścisły i wymaga zmiany z zastosowaniem do zapisów w tej karcie. Do czasu jednak ukazania się nowego wzoru miesięcznego sprawozdania dotychczasowy wzór Ts-90 winien być dokładny i jednolicie sporządzany.

Informacje o sposobie wykonywania sprawozdania Ts-90 podane w wyżej przytoczonym numerze „Transport i Spedycja” nie wyczerpują wszystkich wątpliwości, jakie najczęściej nasuwają się sprawozdawcy przy wypełnianiu tego wzoru oraz niektóre z nich budzą pewne zastrzeżenia.

W rubryce 5 omawianego sprawozdania, najczęstszym błędem jest niewłaściwe określenie ładowności pojazdu, szczególnie przy wozach nietypowych, na których brak fabrycznych tabliczek. Sprawozdawcy najczęściej przyjmują w takich wypadkach za ładowność pojazdów przeciętnie ładowany tonaż, który to tonaż niejednokrotnie przekracza ładowność określoną w dowodzie rejestracyjnym odpowiedniego wozu. Stąd też następnie wynika błędne obliczenie w rubryce 20 i 21. Ponieważ rejestracja pojazdu odbywa się na podstawie przeglądu technicznego, przeprowadzonego przez odpowiednie władze administracyjne, ładowność pojazdu określana w dowodzie rejestracyjnym powinna być ścisła i oparta o normy fabryczne dla odpowiedniej marki i typu wozu. Dlatego też w rubryce 5, dla uniknięcia wszelkich błędów, ładowność pojazdu winna być podawana wg dowodu rejestracyjnego.

Rubryka 10 — zawierająca ilości dni przestojów z powodu napraw różnych i przeglądów technicznych, powinna oddzielnie ujmować dni przestojów w naprawie i dni przestojów w przeglądzie technicznym. Powyższy podział ułatwia wyliczenie podstawy premiovania, gdyż wg regulaminu płac kierowcy, 2 dni przestoju w przeglądzie technicznym i konserwacji wozu wliczane są do czasu gotowości eksploatacyjnej. Wskazane więc jest wykorzystanie rubryki 13 lub 14 dla specyfikowania dni przestojów w przeglądzie technicznym, z oznaczeniem odpowiedniej rubryki właściwym symbolem.

Rubryka 19 — zawiera sumę wykonanych tonokm, wyliczoną z „kart drogowych”. Błędem często spotykanym jest mylenie pojemności skrzyni ładunkowej z jej ładownością. Ciężar ładunku przewożonego musi być ściśle podany wg wagi rzeczywistej towaru i błędem jest np. dla towarów przestrzennych przewożonych na wozie ładowności 3 ton, przy całkowitym wykorzystaniu pojemności skrzyni, przyjmować ciężar ładunku za 3 tony, podczas gdy waga jego rzeczywista wynosi np. 1,8 tony. Przy podobnym określeniu ciężaru ładunku dochodzimy do błędnej sumy wykonanych tonokm i wyliczenie w rubryce 21 nie będzie nam wskazywało współczynnika wykorzystania ładowności pojazdu, lecz współczynnik wykorzystania pojemności skrzyni ładunkowej przy przebiegu z ładunkiem.

W rubryce 22 i 24 — podawanie normy zużycia paliwa i oleju silnikowego na 100 km wg zarządzenia Min. Komunikacji z dnia 18. V. 49 r. bez uwzględnienia dodatków przewidzianych powyższym zarządzeniem miałyby się z celem sprawozdania. Nadrzędna komórka transportowa, analizująca sprawozdanie Ts-90, musi być zaznajomiona z obowiązującymi normami zużycia paliwa i podanie w rubryce 22 np. dla samochodu GMC typ CCKW-352 podstawowej normy 39 litrów, zaś w rubryce 23 np. 45 litrów faktycznego zużycia wspomnianego wozu, nasuwa podejrzenie nieusprawiedliwionego przepału, podczas, gdy z wyliczenia teoretycznego zużycia paliwa na 100 km, dla wspomnianego wozu wynika, że zużycie faktyczne w znikomym procencie przekracza zużycie teoretyczne. Należałoby więc podawać w rubryce 22 i 24 normy z uwzględnieniem przysługujących dodatków. Odpowiednie wyliczenie można przeprowadzić w kartotece miesięcznej kontroli zużycia materiałów pędnych (wzór Ts96) po zakończeniu miesięcznych zapisów. Wyliczenie powyższe dla przyjętego samochodu GMC wyglądałoby przykładowo następująco:

Założenie. Łączny miesięczny przebieg samochodu 1500 km. w tym:

300 km przebiegu z przyczepą o łącznym ciężarze 5 ton (przyczepy i ładunku);

200 km w terenie górzystym po drodze klasy II; 1000 km przebiegu w mieście przy rozwózce towarów do sklepów (częste zatrzymywanie się wozu).

Wyliczenie teoretyczne zużycia paliwa w oparciu o normę i przysługujące dodatki wg instrukcji SM 161:

za 300 km przebiegu z przyczepą (39 l/100 km + 6% na każdą tonę ciężaru ciągniętego) — 152,1 l.

za 200 km przebiegu w terenie górzystym po drodze kl. II (39 l/100 km + 10% — 85,8 l.

za 1000 km przebiegu w mieście (39 l/100 km + 5% — 409,5 l.

za zużycie wewnątrzgarażowe (25 dni eksploatacji po 1,5% normy zasadniczej, tj. 0,58 litra — 14,5 l.

razem teoretyczne zużycie w m-cu sprawozdawczym — 661,9 l.

teoretyczne zużycie na 100 km przebiegu — 44 l/100 km.

zużycie faktyczne na 100 km wg kartoteki Ts96 — 45 l/100 km.

przekroczenie normy — 2%.

W analogiczny sposób należy wyliczyć zużycie oleju na 100 km i wynik podać w rubryce 24. W oparciu o powyższe wyliczenie i porównanie z faktycznym zużyciem paliwa na 100 km, kontrolujący sprawozdanie Ts90 może wyciągnąć wnioski o stanie technicznym pojazdu i jego fachowej obsłudze. Powyższych wniosków nie można uzyskać, o ile w rubryce 22 i 24 figuruje tylko zapis normy podstawowej. Wreszcie ostatnią wątpliwością przy sporządzaniu miesięcznych sprawozdań jest sposób notowania wyników pracy ciągnika wraz z przyczepami. Ciągnik należy identyfikować z samochodem ciężarowym o takiej nośności, jaką jest ładowność przyczep, które ciągnik może uciągnąć w normalnych warunkach drogowych przy maksymalnej szybkości na bezpośredniej przekładni.

Z powyższego określenia wynika, że pracę ciągnika z przyczepami odpowiedniej ładowności będziemy wyrażać w tonokm i wyniki tej pracy w sprawozdaniu miesięcznym należy podawać analogicznie do wyników pracy samochodów ciężarowych. Natomiast przyczepy, używane jako uzupełnienie wyżej określonej ładowności ciągnika, podobnie, jak przyczepy uzupełniające ładowność samochodów ciężarowych, należy ująć w sprawozdaniu w oddzielnej grupie.

NOTATKI

Rejestracja inżynierów i techników

Pomyślna realizacja Planu 6-letniego zależy w dużej mierze od prawidłowego ustawienia i wykorzystania kadr.

Jeżeli uprzytomnimy sobie, że wzrost wartości naszego przemysłu w okresie lat 1949 — 1955 wynosić będzie 158%; że w tym procencie zawarty jest potencjał fabryk zupełnie nowych, zaplanowanych w województwach wschodnich i centralnych, dotąd mało uprzemysłowionych; że wreszcie w okresie 6-lecia przystąpimy do uruchomienia produkcji nowej, dotąd jeszcze nie wytwarzanej — jasne dla nas się stanie, że sprawa kadr jest sprawą węzłową w Planie 6-letnim.

Specjalnie gospodarka i rozmieszczenie kierowniczych, kwalifikowanych kadr technicznych, a więc inżynierów, techników i personelu wykonującego czynności, powierzane zwykle inżynierom i technikom, jest sprawą ogromnej wagi.

W gospodarce planowej dyspozycja kadrami musi być włączona w plan, a wzrost kadr i ich fluktuacja winna przebiegać zgodnie z zamierzonymi zadaniami produkcyjnymi.

Jednym z etapów ujęcia zatrudnienia w plan jest przebiegająca w okresie od 1 do 20 października br. rejestracja inżynierów i techników oraz w dalszym ciągu stałe aktualizowanie tego rejestru.

„Socjalizm to przede wszystkim ewidencja” — mówił Lenin (tom XXII, wyd. III, str. 75). Ta ewidencja pozwoli nam na przeprowadzenie bilansu sił roboczych, przez dokonanie zestawienia stanu faktycznego w chwili obecnej z planem zatrudnienia.

Spełnienie tej odpowiedzialnej funkcji — przeprowadzenie ewidencji, nasze Władze Państwowe powierzyły samym inżynierom i technikom, a mianowicie Naczelnej Organizacji Technicznej.

Niestety, zdarzają się dotąd częste wypadki pracy inżynierów i techników w działach administracji, bankowości i innych. Wykrycie tych rezerw i właściwe ustawienie kwalifikowanych kadr technicznych jest najpilniejszym zadaniem, które będzie zrealizowane przez dokonanie rejestracji inżynierów i techników.

Rzucone przez Prezydenta Bieruta hasło: „Inżynie-

rowie i technicy do produkcji” — realizowane będzie nie tylko przez rzetelne wykonanie aktu rejestracji, ale także przez umiejętne przeprowadzenie tej akcji, uwzględniającej cały wachlarz specjalności technicznych i przewidującej stały i ciągły wzrost postępu technicznego w naszym przemyśle. Przeprowadzanie przez Naczelną Organizację Techniczną rejestracji gwarantuje obie te cechy w wykonywaniu zamierzonego zadania.

Akcja rejestracji inżynierów i techników obejmuje cały kraj, jest sprawą bliską zarówno majstrom, wykonującym czynności powierzane zwykle inżynierom, jak i naukowcom najwyższej klasy, zatrudnionym w instytutach badawczych, czy na wyższych uczelniach.

Akcja ta opiera się na Ustawie Sejmowej z dnia 18 lipca 1950 r. oraz na Zarządzeniu Prezesa Rady Ministrów z dnia 26 sierpnia 1950 r.

Cała Polska podzielona została na okręgi spisowe, w których znajdują się punkty spisu, właściwe osobom zatrudnionym, lub zamieszkającym w tych okręgach.

Złożenie danych przez inżynierów i techników w punktach spisowych jest nie tylko wykonaniem obowiązku, nałożonego przez Państwo, jest jednocześnie świadomą mobilizacją kadr technicznych do wykonania zadań Planu 6-letniego.

Spis bowiem, przez swą powszechność, łączy ludzi najróżniejszych specjalności technicznych w jedną wielką wspólnotę — wspólnotę pracy dla Planu 6-letniego, Planu Budowy Podstaw Socjalizmu w Polsce.

Jeżeli ten plan zakłada w swej jakości wielki postęp techniczny, jeżeli nasze nowe, wielkie zakłady przemysłowe mają stać się wyrazem tego postępu, jeżeli nasze miasta, ze Stolicą na pierwszym miejscu, mają być budowane szybko, tanio i dobrze, jeżeli mamy zastąpić pracę fizyczną człowieka — pracą zmechanizowanych urządzeń, jeśli te, i wiele innych rewolucyjnych założeń ma być zrealizowane — możemy naszych inżynierów i techników, ich umiejętności i kwalifikacje muszą być ofiarnie oddane pracy dla Planu 6-letniego.

J. Podl.

KRONIKA

Kronika resortu komunikacji

OBRADY PLENUM Z. Z. KOLEJARZY W SPRAWIE PLANU 6-LETNIEGO

We wrześniu br. obradowało w Warszawie rozszerzone Plenum Zw. Zaw. Kolejarzy; w naradach wzięło udział ponad 300 czołowych aktywistów partyjnych, związkowych i administracyjnych oraz najwybitniejsi przodownicy pracy i racjonalizatorzy PKP. W obradach uczestniczyli również: Minister Komunikacji inż. J. Rabanowski, wiceminister inż. Strzelecki, Dyr. Gen. KP inż. Bader, wiceprzewodniczący CRZZ pos. Ćwik, kier. wydz. org. CRZZ pos. Rustecki oraz przedstawiciel KC PZPR ob. Gordon.

Na Plenum zostały wygłoszone dwa referaty zasadnicze: dyrektora ekonomicznego Dyr. Gen. inż. Gehorsama „O czołowych zadaniach PKP w Planie 6-letnim” oraz przewodniczącego Zarz. Gł. ZZK tow. Stachacza „O zadaniach ZZK w walce o realizację Planu 6-letniego”, po czym rozwinęła się obszerna dyskusja (52 mówców), w której omówiono najistotniejsze dla kolejnictwa zagadnienia, związane z wykonaniem Planu 6-letniego.

Poważny wzrost sił wytwórczych w okresie 6-letniego Planu stawia przed transportem kolejowym po-

ważne zadania i wymaga, aby PKP przewoziły w r. 1955 o 90,5% więcej pasażerów i o 74% więcej towarów niż w r. 1949; tymczasem ilościan zdrowych wagonów towarowych wzrosło tylko o 20,5%, zaś zdrowych parowozów — 8,6%.

Aby przy tak niewielkim — w stosunku do zadań przewozowych — wzroście taboru sprostać stojącym przed PKP zadaniom, kolejarze w tym okresie muszą:

- 1) zmniejszyć o połowę ilościan chorych wagonów; 2) skrócić czas obrotu wagonu towarowego co najmniej o 19%; 3) zwiększyć wykorzystanie ładowności wagonów co najmniej o 18%; 4) zwiększyć dobowy przebieg parowozów o 30,7%; 5) podnieść szybkość handlową pociągów towarowych o 12%, a osobowych o 20%; 6) zlikwidować do minimum krzyżowanie się przewozów i przewozy na zbyt krótkich i nadmiernie długich odległościach oraz przebiegi próżnych wagonów; 7) utrzymać pełną, planową regularność biegu pociągów; 8) w walce o lepsze wykorzystanie siły pociągowej parowozów zwiększyć ciężar brutto pociągów towarowych co najmniej o 6,1%, zaś netto o 13,1%; 9) opracować nowe normy przebiegu parowozów między naprawami okresowymi oraz między plukaniem.

Zwiększone zadania postawione przed PKP w Planie 6-letnim muszą być wykonane drogą zwiększenia o 52% wydajności pracy i zmniejszenia co najmniej o 17% kosztów własnych.

Aby to osiągnąć, kolejarze polscy będą troszczyć się o: 1) stały rozwój współzawodnictwa i racjonalizacji, jako głównej dźwigni osiągnięć produkcyjnych i usługowych, a w szczególności rozwój współzawodnictwa maszynistów długodystansowców; 2) szerokie zastosowanie metod pracy kolejarzy-stachanowców Zw. Radzieckiego oraz spopularyzowanie doświadczeń przodujących kolejarzy polskich; 3) podniesienie kwalifikacji zawodowych kolejarzy w drodze stałego ich szkolenia; 4) szerokie stosowanie postępu technicznego i usprawnienie organizacji pracy; 5) poprawianie i systematyczne dostosowywanie do zmiennych warunków technicznych przestarzałych norm wydajności pracy; 6) wzmoczenie świadomej, socjalistycznej dyscypliny pracy; 7) prowadzenie stałej pracy ideologiczno-wychowawczej dla pogłębienia poczucia odpowiedzialności wykonawców za produkcję i realizowanie planów usługowych; 8) zaostrzenie kontroli jakości wykonania wszelkich robót na PKP; 9) doprowadzenie planu do wszelkich stanowisk roboczych i szczegółowe analizowanie go na naradach wytwórczych, co ułatwi wykonawcom podejmowanie konkretnych zobowiązań, wreszcie: 10) pełne stosowanie krytyki i samokrytyki, jako skutecznego oręża w ujawnianiu oraz likwidowaniu błędów i braków w pracy.

Rozszerzone Plenum wezwało wszystkich kolejarzy do wzmoczenia czujności klasowej, gdyż Plan 6-letni — to walka sił postępu i pokoju z wrogimi knowaniami obcej i rodzimej reakcji, stojącej na usługach zaborczego amerykańskiego imperializmu.

ZMIANY W PRAGMATYCE PKP

Z dn. 26 lipca br. weszło w życie rozporządzenie Rady Ministrów, wprowadzające korektywy do pragmatyki PKP, obowiązującej od r. 1945. Korektywy te ustalają właściwy tryb współpracy między administracją, a zw. zaw. kolejarzy, określając uprawnienia i obowiązki ZZK zgodnie z zadaniami zw. zawodowych w okresie budownictwa socjalizmu.

Wniezione poprawki mają służyć nie tylko usprawnieniu współpracy między administracją, a ZZK, ale także podniesieniu dyscypliny pracy w kolejniectwie, rozwijaniu krytyki i samokrytyki (zniesienie ust. 3 w § 29 pragmatyki, który uzależnia ogłaszanie w prasie korespondencji z życia kolejniectwa od uprzedniego zezwolenia władzy zwierzchniej danego pracownika-korespondenta), wreszcie rozszerzaniu awansu społecznego na PKP (pierwszeństwo dla przodowników i ra-

cjonalizatorów przy mianowaniach na wyższe stanowiska).

PKP W AKCJI PRZEWOZÓW ZIEMNIAKÓW

W tegorocznej jesiennej akcji masowego przewozu ziemniaków Polskie Koleje Państwowe odegrają rolę znacznie poważniejszą, niż w latach ubiegłych. Ramy akcji zostały bowiem znacznie rozszerzone, a PKP przypały w udziale zadania i obowiązki znacznie przewyższające obowiązki kolei, jako przewoźnika.

W nowym układzie planów gospodarczych na odcinku zaopatrzenia ludności pracującej w ziemniaki koleje stają się odbiorcą ziemniaków od producentów rolnych. PKP ma ziemniaki sortować, ładować, względnie magazynować, nadawać do przewozu do punktów rozdzielczych, przeeksperymentować wagony na punktach rozdzielczych do nowych miejsc przeznaczenia, a na stacjach przeznaczenia rozprowadzać między odbiorców i rozrachowywać się z nimi za wartość fakturą towaru, za koszty przewozu kolejowego itp. — słowem, troszczyć się zarówno o interes klienta-dostawcy, jak i klienta-odbiorcy.

Wykonanie tego ogromnego zadania społecznego będzie dowodem dźwignięcia pracy PKP na dalszy, wyższy poziom sprawności technicznej i organizacyjnej.

ŚLĄSKIE LINIE KOMUNIKACYJNE W R. 1949

Śląskie Linie Komunikacyjne obsługują cały niemal obszar przemysłu zagłębia węglowego. Długość linii tramwajowych wynosi 172,2 km, zaś długość linii autobusowych — 905,2 km.

W r. 1949 tabor ŚL L K przewiózł ogółem 188,8 miliona osób, co oznacza wzrost przewozów o 24,9%.

Wobec rosnących zadań przewozowych i powiększania taboru na ŚL L K wzrosło zapotrzebowanie na pracowników służby ruchu. W związku z tym od czerwca 1949 r. zapoczątkowano akcję werbowania do pracy w ŚL L K kobiet. W służbie ruchu konduktorki stanowią obecnie około 35% stanu konduktorów, a do końca 1950 r. stan ten będzie podniesiony do około 70%.

We współzawodnictwie pracy w r. 1949 brało udział 62% pracowników ŚL L K, w I kwartale 50 r. już 72,8% pracowników. Wśród nich znajduje się wielu racjonalizatorów, którzy zgłosili kilkadziesiąt cennych projektów racjonalizatorskich i wynalazczych.

Wśród kierowców autobusowych ŚL L K przodują m. in.: Sekuła Emil i Stencel Paweł, którzy przejechali autobusem marki „Mercedes“ 300.000 km bez remontu.

We wrześniu w Katowicach otwarto wystawę prac członków klubu racjonalizacji i techniki Śląskich Linii Komunikacyjnych, która obrazuje dotychczasowy dorobek klubu.

Jak pracują nasi transportowcy

ROZWÓJ WSPÓŁZAWODNICTWA MŁODZIEŻOWEGO NA PKP

(o) W ogólnopolskim ruchu współzawodnictwa na PKP coraz liczniej biorą udział zespoły młodzieżowe ZMP.

Pierwszym etapem współzawodnictwa, który zapoczątkował wychowanie przyszłych, młodzieżowych przodowników pracy i racjonalizatorów, było współzawodnictwo uczniów szkół warsztatowych, które przyniosło młodzieży kolejowej piękne sukcesy: młodzi warsztatowcy z Bydgoszczy zdobyli bowiem pierwsze miejsce w ogólnopolskim współzawodnictwie międzyszkolnym — a dwukrotnie sztafardę przechodni Zarz. Gł. ZMP we współzawodnictwie międzyzakładowym.

Włączenie młodzieżowego współzawodnictwa pracy w ramy ogólnego współzawodnictwa na kolei zostało dokonane w r. 1949; żywiołowy jego rozwój datuje się jednak od pierwszych miesięcy 50 r., kiedy to — po wspaniałych sukcesach starych, doświadczonych maszynistów Czapczyka, Krygiera i Szwarcza w dziedzinie

przedłużenia przebiegu parowozów między naprawami gł. i płukaniem kotłów dzięki stosowaniu sodafosu — pospały się obficie zobowiązania innych drużyn parowozowych z całej Polski. W ślad za nimi pospieżyli młodzi, pragnąc przyczynić się również do popularyzacji tej metody i osiągnięcia lepszych wyników w pracy.

W maju i czerwcu w wielu dyrekcjach kolejowych wyruszyły pierwsze „pociągi młodzieżowe“, tzn. obsługiwane przez młodzieżowe drużyny parowozowe i konduktorskie. Brygady ZMP obsługują dziś liczne pociągi zarówno osobowe, jak towarowe, we wszystkich dyrekcjach; załogi młodzieżowe, obejmując służbę, przystępują jednocześnie do współzawodnictwa, podejmując zobowiązania zwiększenia przebiegu parowozu między naprawami i płukaniem, oszczędności w smarach i paliwie, utrzymania parowozu w jak najlepszym stanie technicznym.

W miarę rozwoju współzawodnictwa młodzieżowego, które wzrasta z każdym miesiącem — we wszystkich dyrekcjach okręgowych kolei powstają coraz liczniej

brygady młodzieżowe nie tylko parowozowe i konduktorskie, lecz również drużyny manewrowe w służbie ruchu, drużyny telegrafistów, brygady produkcyjne, zatrudnione przy naprawie taboru. W dyr. katowickiej 2 stacje — Sławięcie i Knurów, obsługiwane są — po raz pierwszy w Polsce — całkowicie przez młodzież, a już wkrótce zostanie powierzona obsługa młodzieżowej trzecia stacja dyr. katowickiej — Wapienica (na linii Katowice — Bielsko). Młodzież ZMP obsługuje również niektóre odcinki drogowe, teletechniczne itp.

Osiągnięcia młodzieżowego współzawodnictwa nie mogą oczywiście dorównać istniejącym już osiągnięciom starych, doświadczonych kolejarzy — przodowników. Ich wartość należy oceniać raczej w płaszczyźnie moralnej, zdając sobie sprawę z zasadniczego znaczenia wychowania młodych kadr w socjalistycznej dyscyplinie pracy, nauczania ich socjalistycznego stylu pracy — niezbędnego dla wykonania olbrzymich zadań Planu 6-letniego.

Dotychczasowe wyniki pracy brygad młodzieżowych na PKP młodych przodowników i racjonalizatorów pozwalają wierzyć, że młody narybek kolejowy przyczyni się skutecznie do dalszego rozwoju i rozbudowy polskiego transportu.

* * *

Wśród zespołów młodzieżowych dyrekcji warszawskiej wyróżniła się ostatnio brygada tokarska w warsztatach elektrotechnicznych przy ul. Chmielnej w Warszawie, która uzyskała propozycję przechodni młodzieżowego współzawodnictwa pracy w służbie elektrotechnicznej.

* * *

Wśród młodych ZMP-owców zatrudnionych w warsztatach PKP w Opolu wyróżniła się młody aktywista ZMP Mieczysław Praszel — tokarz specjalista. Osiąga on przeciętnie 201 proc. normy przy wykonywaniu kurków zabezpieczających do oświetlenia gazowego wagonów osobowych. W dn. 22 lipca otrzymał on państwową odznakę „Przodownika Pracy”.

* * *

W Krakowie-Płaszowie młodzieżowe drużyny parowozowe i konduktorskie obsługują dalekobieżny pociąg towarowy kursujący na linii Kraków — Płaszów — Żurawica. Brygada ta zobowiązała się przejechać 120 tys. km bez naprawy średniej.

* * *

Młodzieżowa drużyna parowozowa z Trzebinia, obsługująca parowóz pociągu towarowego na trasie Trzebinia — Katowice, podjęła zobowiązanie, oparte na doświadczeniach komsomolki Lidii Korabielnikowej. Brygada ta będzie jeździła raz w miesiącu przez 24 godziny na zaoszczędzonym węglu bez poboru węgla z magazynu. Ponadto zobowiązała się przejechać 60 tys. km bez naprawy parowozu.

* * *

W dyr. gdańskiej zorganizowano ostatnio, pierwszą w Polsce ZMP-owską kobiecą brygadę produkcyjną w warsztatach PKP Nr 13.

W skład brygady wchodzi 4 kobiety: Henryka Marzyńska, obsługująca wiertarkę, Stefania Stolarczyk i Eleonora Milura — pracująca przy frezarkach oraz Stanisława Rutkowska — gwinciarka.

Pierwsza brygada kobieca wyrabia przeciętnie 140% normy.

* * *

We wrześniu br. Młodzieżowy Komitet Współzawodnictwa Pracy przy warsztatach PKP w Bydgoszczy zawarł umowę o międzyszkolnym współzawodnictwie z przedstawicielami Średnich Szkół Zawodowych PKP z całej Polski.

W toku rozmów stwierdzono, że dotychczas we współzawodnictwie młodzieży kolejowej przoduje młodzież warsztatów bydgoskich, poznańskich, piotrowskich i śląskich. W Bydgoszczy 7 młodzieżowców uzyskało odznakę „Przodownika pracy”.

110 TYS. KM BEZ REMONTU PAROWOZU PRZEJECHALI KOLEJARZE Z BIAŁOGARDU

(Tr. L.). Osiem załóg parowozowych węzła kolejowego w Białogardzie bierze udział w długofalowym współzawodnictwie pracy; zobowiązały się one przejechać bez naprawy głównej średnio 100 tys. km.

Pierwsza zrealizowała zobowiązanie załoga parowozu OK 1-246, składająca się z maszynistów Feliksa Woronowicza, Wincentego Studzińskiego oraz pomocników Leona Jaskólskiego i Zygmunta Pieńkowskiego, która uzyskała 110.161 km przejazdu bez defektów i napraw, zaoszczędzając ponad dwa miliony złotych.

Sukces załogi parowozu OK 1-246 jest pierwszym rekordem, zdobytym na parowozie tego typu.

Zwycięzcom wręczono dyplomy uznania i nagrody pieniężne.

155.600 KM PRZEBYŁ PAROWÓZ PT 47-55 BEZ NAPRAWY ŚREDNIEJ I MYCIA KOTŁA

(Ex. P.). W dniu 10 bm. odbyła się w Piotrkowie Trybunalskim uroczystość powitania 2 parowozów, które wykonały zobowiązanie długofalowego przebiegu pomiędzy naprawami średnimi.

Parowóz PT 47-55 z załogą Stefan Ptak, Stanisław Bączyński, Zdzisław Bledniak i Stanisław Kijewski przebył bez naprawy średniej i mycia kotła 155.600 km zaoszczędzając ogółem 2.207.510 zł.

Parowóz PT 47-121 przebył w tych samych warunkach 155 tys. km zaoszczędzając 1.526.628 zł. Obsługę jego stanowili: Marian Słomczyński, Stefan Matusiak, Kazimierz Rulkowski i Tadeusz Jekiel.

Podjmując wezwania maszynistów Ptaka i Słomczyńskiego, dziesięć dalszych brygad parowozowych przystąpiło do długofalowego współzawodnictwa, w tym obsługa młodzieżowa parowozu towarowego i parowozu TY 45-401. (BG).

KOBIETY ZATRUDNIONE W KOLEJNICTWIE WYSOKO PRZEKRACZAJĄ NORMY

(Tr. L.). W ostatnich miesiącach br. zaznaczył się silny rozwój ruchu współzawodnictwa pracy wśród kobiet, zatrudnionych na terenie DOKP Katowice. Na ogólną liczbę 6.282 kobiet pracujących w różnych służbach kolejowych, około 3.000 przystąpiło do współzawodnictwa pracy, osiągając w szlachetnej rywalizacji coraz to lepsze wyniki.

Spośród kobiet zatrudnionych w służbie mechanicznej, na czoło wysunęła się Jadwiga Iwańska, robotnica magazynu parowozowni w Opolu, która przy wyładunku węgla uzyskiwała przeciętnie 314 proc. normy.

W służbie ruchu wyróżniła się m. in. kasjerka ekspedycji towarowej w Gliwicach, Maria Szafran, osiągająca do 220 proc. normy.

Spośród kobiet zatrudnionych w dyrekcji kolei na wyróżnienie zasługuje Eugenia Bialecka — maszynistka wydziału drogowego DOK, osiągająca 615 proc. normy.

CORAZ WIĘCEJ PRZEŁADUNKÓW PRZEPROWADZAJĄ PORTOWCY SYSTEMEM POTOKOWYM

(Tr. L.). Wprowadzony w drugim kwartale br. potokowy system przeładunku w zespole portowym Gdańsk — Gdynia wydatnie przyczynił się do usprawnienia pracy w naszych portach i odgrywa poważną rolę w walce załóg robotniczych Wybrzeża o przedterminową realizację Planu 6-letniego.

Na naradach wytwórczych robotnicy portowi zobowiązali się objąć w jak najkrótszym czasie systemem potokowym całość przeładunków w portach Gdańska i Gdyni, obniżając przez to koszty przeładunku, zwiększając wydajność pracy i zaoszczędzając tysiące godzin postoju statków.

W ub. m-cu robotnicy rejonu drobnicy w Gdyni wyładowali systemem potokowym większy transport surowca przeznaczonego dla przemysłu włókienniczego ze szwedzkiego statku „Stegholm”, osiągając poważne przekroczenie normy.

DROBNE WIADOMOŚCI

SAMOCODY CZECHOSŁOWACKIE DLA CHIN PRZEZ POLSKIE PORTY

Na podstawie układu handlowego czechosłowacko-chińskiego, podpisanego w połowie bież. roku w Pekinie, Czechosłowacja dostarczyć ma jeszcze w tym roku Chinom Ludowym m. in. samochodów osobowych i ciężarowych. Samochody te odbywają drogę do Chin głównie przez polskie porty. Tą samą drogą Czechosłowacja sprowadza z Chin niektóre surowce dla swego przemysłu samochodowego.

SZWECJA KUPUJE „MOSKWCZE“

Wiosną br. Szwecja zakupiła w ZSRR 44 samochody osobowe marki „Moskwicz“ i zamówiła natychmiast 256. dalszych wozów tej marki. Do końca 1950 r. Szwecja sprowadzić ma ok. 1.000 „Moskwiczów“. Do tej pory Szwecja, której rodzima produkcja samochodów jest ograniczona, sprowadzała głównie wozy amerykańskie.

RADZIECKI CIĄGNIK LEŚNY

Zakłady im. Kirowa w Leningradzie produkują specjalne ciągniki na gąsienicach, służące do zwożenia drzewa. Ciągniki te rozwijają szybkość do 12 km/godz., mogąc uciągnąć do 3.500 kg. W ciągu dnia pracy ciągnik taki zwieźć może z odległości pół kilometra ok. 50 m³ drzewa.

REORGANIZACJA SPEDYCJI W BUŁGARII

(J. M.) W Bułgarii następuje dalsza reorganizacja spedycji. Sekcja spedycji krajowej została wydzielona z „Despred'u“ i zorganizowane zostało nowe przedsiębiorstwo pod nazwą „Transped“, które stanowić będzie jeden z Oddziałów sekcji handlowej Bułgarskich Kolei Państwowych. Posiadać ono będzie 176 agentur i obejmować będzie całą krajową spedycję w Bułgarii.

na z „Despred'u“ i zorganizowane zostało nowe przedsiębiorstwo pod nazwą „Transped“, które stanowić będzie jeden z Oddziałów sekcji handlowej Bułgarskich Kolei Państwowych. Posiadać ono będzie 176 agentur i obejmować będzie całą krajową spedycję w Bułgarii.

KONTRAKTOWY SYSTEM KONFERENCYJNY DO PORTÓW GOLFU

(J. M.) Konferencja okrętowa, utrzymująca połączenia pomiędzy portami europejskimi strefy BAYONNA — HAMBURG, a portami USA pomiędzy TAMPA (Florida), a BROWNSVILLE (Teksas), komunikuje, że zostały ustalone różne stawki w stosunku do załadunków, którzy podpisali kontrakty z Konferencją, lub nie.

Stawki kontraktowe będą o około 20% niższe.

NOWE PRZEPISY PRZY ŁADOWANIU DO ISRAELA

(J. M.) Jak komunikuje Palestyńska Izba Handlowa, na wszystkich konosamentach, przy przesyłkach kierowanych do Izraela, musi być podany numer pozwolenia przywozu. Poza tym przy przesyłkach sprzedanych C & f. w wypadku, o ile konosamenty oznaczone są jako „payable at destination“, tzn. fracht płatny w miejscu przeznaczenia, kwity wydawcze upoważniające do odbioru towarów w portach izraelskich, (wydawane za przedstawieniem konosamentu) mogą być wystawiane jedynie za przedstawieniem specjalnego zezwolenia władz celných.

Raid samochodów ciężarowych

W dniu 12 września br. zakończył się międzynarodowy raid samochodów ciężarowych. W raidzie brali udział zawodnicy krajowi na samochodach polskiej produkcji „Star 20“ oraz zagraniczni, mianowicie ekipa czeska na wozach „Praga“ i „Skoda“, oraz węgierska na samochodach „Csepel“. Każda ekipa składała się z sześciu wozów.

Start raidu odbył się dnia 4 IX. w Warszawie, po czym zawodnicy przebyli trasę okrężną przez Gdynię, Poznań, Katowice, Wrocław, Kielce i z powrotem do Warszawy. Długość trasy wyniosła około 2000 km. W drodze przeprowadzono następujące próby: każdorazowo przed startem próby rozruchu silnika, a poza tym próby przyspieszenia w terenie płaskim i na wzniesieniu, próby hamowania w terenie płaskim i na spadku, próby zwrotności, oraz próby oszczędności paliwa.

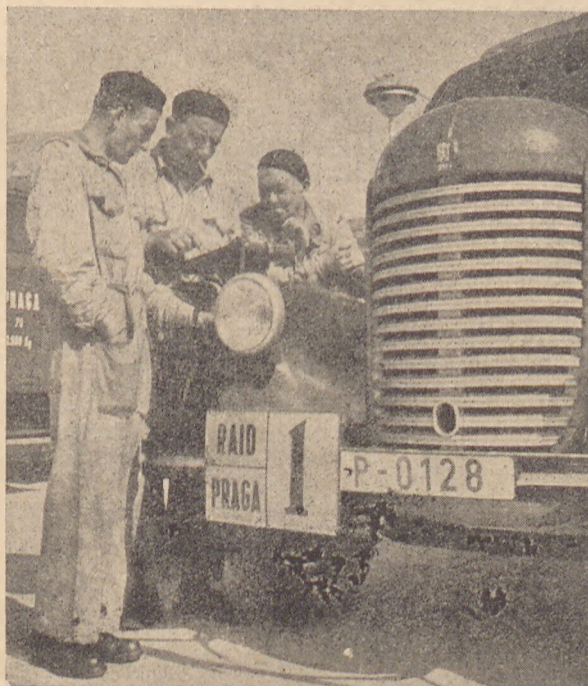
We wszystkich tych próbach wozy „Star 20“ zdały egzamin pomyślnie, a załogi nasze: Kwaśniewski i Ripper, oraz Rychter i Repoda uzyskały bardzo dobre wyniki ogólne — 228,5 i 228 punktów. Najlepszy zespół czechosłowacki Tumi i Nejedlego na „Pradze“ uzyskał 219,5 punktu. Zespołowo raid wygrali Czesi.

Ogólnie można powiedzieć, że dla tego rodzaju konkurencji należałoby stosować surowsze kryteria techniczne, jeśli chodzi o przeglądy i naprawy wykonywane na trasie raidu, ażeby na krótkiej przestrzeni ujawnić te błędy, które przy normalnym użytkowaniu wozu występują dopiero po 30 — 40 tys. km.

W Centralnym Zarządzie Przemysłu Motoryzacyjnego odbyła się po zakończeniu raidu narada sprawozdawcza zawodników, mechaników, konstruktorów i obserwatorów. W czasie narady zawodnicy i konstruktorzy podzielnili się spostrzeżeniami z pracy samochodów „Star 20“ podczas raidu.

Doświadczenia raidu staną się bezwątpienia poważ-

nym przyczynkiem do dalszych usprawnień konstrukcyjnych samochodów krajowych.



Zwycięska drużyna kategorii I na wozach marki „Praga“, kierowcy: Vaclav Nejedly, Frantisek Rubas, Frantisek Ulman.

Poznaj naszą gospodarkę morską (9)

ZEGLUGA MORSKA (c. d.)

W ostatnim odcinku „Poznaj naszą gospodarkę morską” rozpoczęliśmy omawianie nowego działu gospodarki morskiej, a mianowicie żeglugi morskiej. Poprzedni odcinek poświęciliśmy ogólnemu zapoznaniu czytelników z rodzajami uprawianej żeglugi oraz z ogólnymi danymi, dotyczącymi żeglugi polskiej.

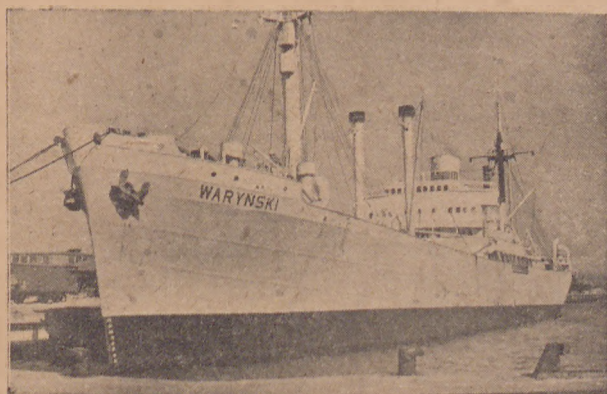
Jest rzeczą oczywistą, że tego rodzaju wprowadzenie było rzeczą konieczną dla zapoznania czytelników z przedmiotem, który obecnie omawiamy. W dalszych odcinkach postaramy się — tak jak to miało miejsce przy rozpatrywaniu portów morskich — przedstawić najważniejsze szczegóły, dotyczące zarówno samego statku morskiego, jak też i całych flot, ze szczególnym uwzględnieniem Polskiej Marynarki Handlowej. Odcinek dzisiejszy poświęcimy statkowi morskiemu.

Zacznijmy od spraw najprostszych, spotykanych w codziennym życiu. Czytając gdziekolwiek nazwę statku, znajdujemy przed tą nazwą jeden z następujących skrótów: s/s, m/s, m/t — mówimy tutaj naturalnie tylko o skrótach najczęściej stosowanych. Co one oznaczają? Otóż skróty te wskazują nam na rodzaj napędu statku, a czasem i na rodzaj samego statku. I tak:

s/s — z angielskiego „steam ship” — oznacza statek o napędzie parowym;

m/s — z angielskiego „motor ship” — oznacza statek o napędzie motorowym;

m/t — z angielskiego „motor tanker” — oznacza zbiornikowiec o napędzie motorowym.



Z rodzajami statków zapoznaliśmy czytelników po krótko w poprzednim odcinku.

W ten sposób z samej nazwy statku możemy zorientować się o jego napędzie. Jeśli np. czytamy „m/s Czech” — wiemy od razu, że chodzi o statek o napędzie motorowym „Czech”. Jaki jest cel podawania

środka napędowego? W ten sposób dajemy możliwość zorientowania się maklerowi (o maklerze będziemy pisać później), czy w danym porcie będzie mógł za bunkrować statek, względnie, gdzie jest najbliższa stacja bunkrowa, do której można statek w razie potrzeby skierować dla uzupełnienia paliwa.

Przejdziemy teraz do następnej sprawy. Czytając o statku czy o flocie spotykamy często wtedy, gdy mówi się o jego wielkości, skróty BRT, NRT, DWT. Ażebym rozszyfrować te skróty, musimy zapoznać się z najgłówniejszymi rodzajami określania wielkości statku.

Wielkość statku określamy zazwyczaj **pojemnością i nośnością**. Pojemność statku możemy obliczać dwójako:

a) albo jako **pojemność brutto**, tzn. pojemność kadłuba statku wraz z nadbudówkami;

b) albo jako **pojemność netto**, tzn. pojemność ładowni statku, a więc miejsc, w których przewożone są ładunki.

Miara pojemności jest tzw. **tona rejestrowa** (nie mylić z toną wagową; tona rejestrowa nie jest miarą wagi). Jest to jednostka miary, odpowiadająca 100 stopom sześciennym angielskim, tzn. ...m³. Jeżeli przy określaniu wielkości statku znajdujemy np. 5000 BRT („5000 brutto register tons”) wiemy, że mowa tu o pojemności całego statku. Jeżeli czytamy „5000 NRT” („5000 netto register tons”) rozumiemy, że ładownie danego statku posiadają taką właśnie pojemność. Niezależnie od powyższych sposobów określania wielkości statku, spotykamy się nieraz z określeniem jego nośności, a więc dopuszczalnej wagi ładunku, paliwa, prowiantu, załogi itd., którą statek może przyjąć. Nośność określona jest w tzw. **tonażu martwej wagi** (z ang. „dead weight tonnage”) i jest wyrażona w tonach wagowych (skrót: DWT). Pomiędzy tymi trzema wielkościami istnieje pewien określony stosunek w zależności od rodzaju statku. Można więc na podstawie jednej wielkości sądzić w przybliżeniu o dwóch pozostałych.

Mówiąc o wielkości statku, wspomnieć również należy o jeszcze jednym rodzaju określenia, stosowanym dla okrętów wojennych. Tutaj wielkość mierzymy wypornością, a więc ciężarem wody, wypartej przez okręt załadowany normalnie paliwem, amunicją, prowiantem itd.

Podane powyżej wiadomości stanowią zaledwie część tego, co powinny zawierać normalne wiadomości o statku. W następnym odcinku zamieścimy dalsze dane charakterystyczne, które określają statki morskie.

Uzupełnieniem dzisiejszego odcinka „Poznaj naszą gospodarkę morską” jest zdjęcie, przedstawiające polski statek m/s Waryński, 7150 DWT. Wiemy już, że oznacza to, iż statek Waryński posiada napęd motorowy i może przyjąć 7150 ton ładunku.

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

Redaguje Komitet Redakcyjny.

Adres Redakcji: Warszawa, Plac Trzech Krzyży 5. PKPG — 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. 23. IX. 50 r. Nakład 6 500 egz. na papierze druk. sat. kl. VIII, 70 gr.

Drukarnia „Prasa”, Al. Jerozolimskie 125. Zam. 2473

B-129431



Cena 150 zł