

MIESIĘCZNIK POŚWIĘCONY
EKONOMICZNE TRANSPORTU

Transport i Spedycja



TREŚĆ NUMERU

-- Przedterminowe wykonanie zadań pierwszego roku Planu 6-letniego	1
A. ROSTOCKI — Motoryzacja w Planie 6-letnim	2
M. ANTOSZEWSKI — Remonty samochodów w świetle instrukcji PKPG nr 30 (cz. II)	6
L. GEHORSAM — Zagadnienie dyscypliny przewozów na PKP	9
A. ZDRODOWSKI — Marszrutyzacja na kolejach ZSRR	12
B. DWORAŃCZYK — Obsługa spedycyjna na PKP	15
J. KARCZMARSKI — Podgrzewanie produktów naftowych	16
T. CIEŚLAK — Konferencje żeglugowe	17
B. KOZŁOWSKI — Imperializm amerykański podporządkowuje żeglugę handlową swym agresywnym celom	20
M. HUGET — Polisa ubezpieczeniowa w 4 wieki później	21
J. ŁOPUSKI — Ograniczenia odpowiedzialności armatora i przewoźnika	23

WYPOWIEDZI DYSKUSYJNE:

T. BISSAGA — Transport i Komunikacja	25
--	----

DZIAŁ INFORMACYJNY

A. W. — Nowe normy zużycia materiałów pędnych	27
S. D. — Uchwała Prezydium Rządu w sprawie przekazywania zbędnych i nadmiernych remanentów motoryzacyjnych	28
A. W. — Instrukcja MK o obsłudze technicznej samochodów	29
T. L. — Zarządzenie Przewodniczącego PKPG z dn. 8.XI.50 r. w sprawie usprawnienia przewozu cieczy w cysternach	29
K. K. — Ogólne warunki dostaw sprzętu motoryzacyjnego i części zamien- nych produkcji krajowej	30
S. D. — Zarządzenie Ministra Finansów z dn. 2.XI.50 r. w sprawie finanso- wania przeróbki samochodów na napęd gazem	31
Z. W. — Przepisy o kolejności podstawiania wagonów kolejowych	31
(Kafł.) — Taryfy i zarządzenia MK	32
INFORMACJE MOTOZBYTU	32
ORZECZNICTWO	33
INFORMACJE SZKOLENIOWE	34

TRANSPORTOWCY PISZĄ

E. UDERSKI — Rozładunki kolejowe w Warszawie	35
R. DOBRZYŃSKI — Motozbyt w oczach klienta	36
O. KAFLIŃSKI — Wydawanie taryf przewozowych w świetle obowiąz- ujących przepisów	37

NOTATKI

Z. BIELIK — Harmonogram współpracy samochodów-wywrotek z ko- parkami	38
MAŁA MECHANIZACJA — Ułatwienia rozładunku samochodów skrzy- niowych	42

KRONIKA

Jak pracują nasi transportowcy	44
DROBNE WIADOMOŚCI	48

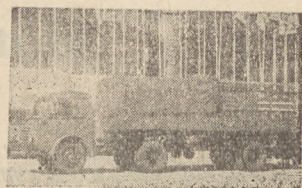
POZNAJ NASZĄ GOSPODARKE MORSKĄ (12)

Zdjęcie na stronie tytułowej przedstawia wzrost produkcji polskich samochodów ciężarowych „STAR-20” w Planie 6-letnim.



Transport i spedycja

MIESIĘCZNIK



Rok III

Warszawa, styczeń 1951 r.

Nr 1

Przedterminowe wykonanie zadań pierwszego roku Planu 6-letniego

Z całego kraju napływają meldunki o przedterminowym wykonaniu planu na rok 1950 przez huty, kopalnie, przemysł włókienniczy, metalowy i przez wiele innych zakładów i całych branż przemysłowych.

Meldunki, ilość których z każdym dniem wzrasta do coraz to większych rozmiarów, posiadają swoją głęboką wymowę. Świadczą one o wielkiej ofiarności, z jaką klasa robotnicza naszego kraju walczy o przedterminowe wykonanie zadań 1 roku Planu 6-letniego. Świadczą one o wielkich sukcesach osiągniętych przez załogi robotnicze, które pod przewodnictwem organizacji partyjnych potrafiły przełamać trudności stojące na drodze wzrostu produkcji, potrafiły zapewnić rozwój nowych, postępowych form pracy, zwalczać skutecznie biurokrację i niedołęstwo, demaskować wroga klasowego oraz likwidować przesady i zacołanie występujące jeszcze tu i ówdzie w szeregach klasy robotniczej.

Na podkreślenie zasługuje przedterminowe wykonanie zadań planu na r. 1950 przez szereg zakładów przemysłu węglowego. Wiele kopalń, jak np., kopalnia „Grodziec” i „Silesia”, im. „Thoreza”, „Czeladź”, już w pierwszych dniach grudnia wykonały plan produkcji roku 1950.

O zwycięskim wykonaniu planu 1950 r. zameldowały przemysły: chemiczny, elektrotechniczny i maszyn rolniczych. Przedterminowo wykonały plany zakłady „Ursus”. Przedterminowo wykonały plan również przemysły: włókienniczy, odzieżowy, skórzaný i papierniczy. Ponadto przedterminowym wykonaniem zadań planu rocznego mogą się poszczycić załogi budowlanych, kolejarzy, stoczniowców, marynarzy oraz pracowników PDT.

Na szczególne podkreślenie zasługuje przedterminowe wykonanie zadań planu 1950 r. przez kolejarzy, którzy realizowali je w trudnych warunkach wzmózonych przewozów jesiennych. Dzięki szeroko rozwiniętemu współzawodnictwu pracy wokół przewozów jesiennych, dzięki podniesieniu na wysoki poziom dyscypliny przewozowej, transport kolejowy zwycięsko przeszedł przez szczyt przewozowy i zapewnił ciągłość dostaw surowców i materiałów potrzebnych dla gospodarki narodowej.

Wielkie osiągnięcia, którymi kraj nasz może się poszczycić w wykonaniu zadań planu 1950 r., zawdzięczamy bohaterskiemu wysiłkowi polskiej klasy robotniczej, zawdzięczamy wzrostowi uświadczenia politycznego załóg robotniczych na zakładach pracy. Sukcesy nasze zawdzięczamy bratniej pomocy Związku Radzieckiego, zawdzięczamy je coraz to szerszemu stosowaniu radzieckich doświadczeń, rozwijaniu współzawodnictwa pracy i racjonalizatorstwa.

Do sukcesów, które kraj nasz odniósł, przyczyniła się wydatnie mobilizacja całego narodu wokół wielkich rocznic i wydarzeń politycznych, jak: rocznica Manifestu Lipcowego, 33 rocznica Wielkiej Rewolucji Październikowej, oraz II Światowy Kongres Obrońców Pokoju.

Zobowiązania, które masy pracujące naszego kraju podejmowały dla uczczenia tych rocznic, dały naszej gospodarce narodowej dodatkowo tysiące ton węgla, stali, setki nowych maszyn, tysiące metrów materiałów włókienniczych itp.

Masy pracujące naszego kraju chlubnie wykonały bojowe zadania pierwszego roku Planu 6-letniego, będąc w pełni świadome, że walka o plan jest nierozzerwalnie związana z walką o pokój, postęp i lepsze jutro dla ludzi pracy. Pogłębienie tej świadomości, wykazywanie ścisłej łączności między zadaniami gospodarczymi i zadaniami politycznymi umacniać będzie w masach wolę wykonania planu i stworzy trwałą podstawę do przyszłych zwycięstw i sukcesów.

Nr. Inw. 0855

ALEKSANDER ROSTOCKI (Warszawa)

Motoryzacja w Planie 6-letnim

Motoryzacja, to znaczy zastąpienie jakiejkolwiek bądź siły fizycznej siłą motoru. W języku potocznym przyjęło się jednak nazywać „motoryzacją” transport samochodowy i związane z transportem samochodowym zagadnienia, do których można zaliczyć produkcję sprzętu, zaplecze techniczne, organizację transportu, szkolenie kadr motoryzacyjnych itd.

Tak zrozumiana motoryzacja nie jest ujęta w Planie 6-letnim w osobny dział, gdyż poszczególne jej elementy wchodzi do różnych działów gospodarczych, są one jednak wszystkie z sobą powiązane i zharmonizowane, zapewniając w efekcie rozwój motoryzacji odpowiadający rozwojowi życia gospodarczego w Planie 6-letnim.

Ażeby zrozumieć dynamikę rozwojową motoryzacji w Planie 6-letnim, musimy pokrótce omówić jej stan w Polsce przed wojną i po wyzwoleniu Polski.

Motoryzacja w Polsce do roku 1939 właściwie nie istniała. Przez motoryzację w okresie rządów sanacyjnych rozumiano setki przedstawicielstw samochodów i motocykli niemieckich, francuskich, angielskich, włoskich, amerykańskich, czeskich, austriackich, belgijskich i szwajcarskich. Przemysł motoryzacyjny prawie nie istniał. Poza niewielką, licencyjną produkcją samochodów osobowych, produkowano jedynie motocykle i w niewielkich ilościach wojskowy sprzęt motoryzacyjny.

Obcy kapitał, w którego rękach był prawie cały przemysł ciężki i górnictwo, nie dopuszczał do rozwinięcia się rodzimej produkcji samochodów. Stan ilościowy naszego parku przedstawiał się gorzej niż źle. Polska stała na szarym końcu wszystkich państw europejskich. Stosunek ilościowy samochodów osobowych do ciężarowych nie odpowiadał ani naszym potrzebom gospodarczym, ani też warunkom transportowym w Polsce.

Oczywiście, w tych warunkach nie mogło istnieć, ani też nie było potrzebne mocne zaplecze techniczne.

A coż zastaliśmy po wojnie? — Najeźdźca zniszczył załazki polskiego przemysłu motoryzacyjnego, polscy fachowcy motoryzacyjni wyginęli w obozach lub rozproszyli się po świecie. Nieliczny park samochodowy został również zniszczony przez hitlerowców.

Na drogach zostały jedynie samochody, pozostawione przez uciekającą armię faszystowską. Cała Polska była zniszczona, transport kolejowy nieorganizowany, przemysł unieruchomiony. Samochody były konieczne i bez samochodów nie można było rozpocząć organizacji państwa. W tym momencie przyszedł nam z pomocą Związek Radziecki, dostarczając nam pierwsze partie samochodów ciężarowych.

Zadaniem pierwszego okresu po wojnie było zdobycie jak największej ilości potrzebnych samochodów. W okresie tym, dzięki pomocy Związku Radzieckiego oraz dzięki ofiarnej pracy naszych kierowców, mechaników, techników i bardzo nielicznych inżynierów, którzy przystąpili do uruchomienia samochodów poniemieckich, udało się zasilić nasz park samochodowy stosunkowo szybko pewną ilością samochodów.

W roku 1946—7 UNRRA dostarczyła nam samochody demobilowe, lecz, niestety, były to samochody po poważnej już pracy na froncie, kilkadziesiąt typów, bez części zamiennych i przystosowane do potrzeb wojskowych, a więc o małej nośności i dużej mocy. Tabor ten jednak został w pełni wykorzystany dla odbudowy gospodarczej.

Stan ilościowy naszego parku samochodowego już w roku 1947 przedstawiał się nad wyraz korzystnie w porównaniu do r. 1938; obrazują to poniższe cyfry:

Rodzaje pojazdów	Ilość pojazdów na 10 tys. mieszkańców			Powierzchnia kraju, obsługiwana przez jeden pojazd		
	w r. 1938	w r. 1947	wskaźnik wzrostu 1938—100	w r. 1938	w r. 1947	wskaźnik wzrostu —1938—100
Razem wszystkie pojazdy	11,7	32,7	279,4	9,5	3,9	243,5
Razem samochody	8,9	24,9	279,7	12,4	5,2	238,4
Samochody ciężar.	2,0	15,3	765,0	57,0	8,4	678,6
Samochody osob.	7,0	9,6	137,1	15,9	13,5	117,7
Motocykle	2,8	7,8	278,5	39,5	16,6	237,9

Władze Polski Ludowej zdawały sobie sprawę, że bez budowy przemysłu motoryzacyjnego, bez budowy zaplecza technicznego, nie może być mowy o właściwym rozwoju motoryzacji. Dlatego też od pierwszej chwili wyzwolenia przystąpiono do budowy fundamentów pod polski przemysł motoryzacyjny. Fundamenty te zostały stworzone w okresie 3-letniego planu odbudowy gospodarczej. Powstał polski samochód ciężarowy, polski ciągnik i polski motocykl.

Również w okresie 3-letniego planu zbudowano sieć warsztatów remontowych i przystąpiono do właściwej organizacji przewozów. Przed motoryzacją w okresie Planu 6-letniego stała olbrzymie zadanie zapewnienia transportu samochodowego dla gigan-

tycznie rozbudowywanego się w tym okresie naszego przemysłu, budownictwa, handlu i rolnictwa.

Dlatego też ustawa o Planie 6-letnim przewiduje wzrost ilości samochodów ciężarowych o 100% w stosunku do stanu z r. 1949. — 2-krotny wzrost ilości samochodów oznacza wprowadzenie do parku o wiele większej proporcji nowych samochodów, gdyż muszą one częściowo zastąpić również te, które zostaną z parku wycofane.

Nowy tabor wprowadzony do naszego parku będą to głównie samochody i motocykle produkcji krajowej.

Dalekowzroczna polityka gospodarcza Polski Ludowej i osiągnięcia planu 3-letniego, dzięki któremu

stworzono fundamenty pod polski przemysł motoryzacyjny, umożliwiły zaplanowanie budowy przemysłu samochodowego i traktorowego w pełnym znaczeniu tych słów. Przemysł samochodowy po raz pierwszy w Polsce rozpocznie taśmową produkcję i będzie jednym z przemysłów o największej dynamice rozwojowej.

Przemysł motoryzacyjny, który nie istniał w Polsce do roku 1939, który nie istniał w r. 1945, w roku 1955 wyprodukuje:

- 25.000 samochodów ciężarowych,
- 12.000 samochodów osobowych,
- 32.000 motocykli.

W celu doprowadzenia produkcji motoryzacyjnej do tak wielkich cyfr, zostanie, oprócz istniejącej fabryki samochodów w Starachowicach, wybudowana fabryka samochodów osobowych i dodatkowa fabryka samochodów ciężarowych. Poza tym zostaną rozbudowane inne, istniejące już zakłady przemysłowe, które będą produkowały przyczepy samochodowe, karoserie autobusowe i specjalne, naczepy siodłowe itp.

Produkowane będą następujące pojazdy:

— Samochód ciężarowy o nośności 3,5 t — „Star 20“.

Pierwsze niewielkie serie „Starów“, wyprodukowane w r. 1949 i w r. 1950, dowodzą wielkich zalet trakcyjnych tego wozu.

Na zorganizowanym w Polsce w r. 1950 międzynarodowym rajdzie samochodów ciężarowych, który miał charakter doświadczalno - eksploatacyjny, „Stary“ startujące obok czeskich „Prag“ i „Skód“ oraz węgierskich „Czepli“, odniosły wielki sukces, zajmując pierwsze miejsce w II kategorii. Na rajdzie tym otrzymano wspaniałe wyniki; okazało się m. in., że samochody polskiej konstrukcji i produkcji zużywały najmniej paliwa. Na podstawie tych doświadczeń rajdowych i wyników codziennej eksploatacji „Starów“, możemy stwierdzić, że są to samochody ekonomiczne, przystosowane do naszych warunków trakcyjnych, szybkie i o najbardziej odpowiedniej nośności dla polskich warunków transportowych.

— Ciągnik siodłowy o nośności 6 t „Star-c — 60“. Prototyp tego pojazdu oglądała z zainteresowaniem nie tylko cała Polska, ale także i zagraniczni goście na Międzynarodowych Targach Poznańskich w 1950 r. Jest to ciągnik szybkobieżny, zbudowany na bazie 3,5 „Stara“ o skróconym podwoziu. Dzięki tego typu konstrukcyjnemu rozwiązaniu otrzymujemy ekonomiczny wóz wysoko tonażowy, który z punktu widzenia zaopatrzenia w części zamienne prawie w niczym nie odbiega od 3,5 t „Stara“, a który można również wykorzystać do budowy samochodów specjalnych, autobusów itd.

— Autobus z silnikiem „Star“ o średniej ilości miejsc siedzących. Prototyp podwocia został wykonany w pierwszym roku Planu 6-letniego i był wystawiony na Międzynarodowych Targach Poznańskich. Jak wykazało dotychczasowe doświadczenie w zakresie pasażerskiej komunikacji samochodowej, dla polskich warunków komunikacyjnych najwła-

ściwszy jest autobus o ilości miejsc 28 do 32. Masowa produkcja w kraju autobusów o takiej pojemności umożliwi uruchomienie komunikacji nawet w rejonach, w których ruch ludności jest niewielki, ale w których brak połączeń dawał się mocno odczuwać.

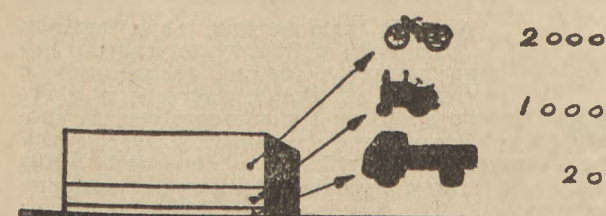
— Samochód ciężarowy o nośności 2,5 t. Samochody o tonażu 2,5 t jak wykazują doświadczenia radzieckie, są najwłaściwszym zmechanizowanym środkiem transportowym dla rolnictwa. Dlatego też produkcja w kraju tych wozów o mniejszej co prawda ładowności, lecz za to mocniejszych konstrukcyjnie umożliwi daleko idącą mechanizację transportu w rolnictwie, jak również ułatwi zadania wymiany towarowej pomiędzy wsią a miastem.

— Samochody ciężarowe 2,5 t i 3,5 t samowyladowcze będą produkowane na podwoziach „Star“ i 2,5 t wozu.

Jak najszersze zastosowanie tzw. „wywrotek“ przyczyni się do daleko idącego zmechanizowania wyładunku, co w efekcie zwiększy wydajność transportu samochodowego.

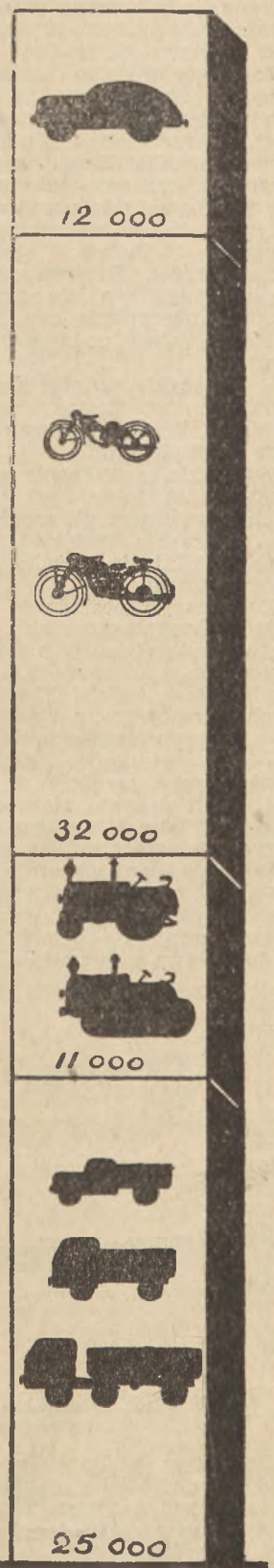
„Wywrotki“ będą stosowane głównie w budownictwie, jednakże ich masowa produkcja umożliwi również zmechanizowanie wyładunku wszelkich materiałów sypkich tak w handlu jak w rolnictwie i w przemyśle.

— Samochody osobowe, nieznaną jeszcze konstrukcji, będą produkowane w fabryce w Warszawie na Żeraniu. Produkcja krajowa samochodów osobowych uniezależni nas od importu tych wozów i



RAZEM sztuk 3020

1948



RAZEM sztuk 80 000

1955

umożliwi stworzenie właściwego zaplecza technicznego.

— **Samochody specjalne** będą budowane na podwoziach po azdów wymienionych wyżej.

Samochody te będą karosowane głównie poza fabrykami macierzystymi; przewiduje się bardzo szeroki wachlarz ich typów.

Będziemy produkować bojowe wozy pożarnicze, autodrabiny, cysterny do przewozu wody, paliw płynnych, mleka i ewentualnie innych płynów, samochody asenizacyjne, polewaczki, zamiataczki, do wywozu fekalii, dźwigi paru typów, wozy telekomunikacyjne, radiowe—tak megafonowe, jak i transmisyjne, baseny do przewozu ryb, samochody do przewozu mięsa, ambulanse, sanitarki, furgony, samochody do instalacji sieci tramwajowych i wiele innych typów. Budowa wozów specjalnych na podwoziach typowych, standardowych, ułatwia ich remont i konserwację oraz wymianę — w razie potrzeby — całego podwozia, nie narażając na wielkie koszty.

— **Motocykle małowitrazowe** — już obecnie bardzo popularne w Polsce. Będą to SHL o litrażu 125 cm³ z silnikiem dwusuwowym, o mocy 4,3 KM przy 4.300 obr./min.

Motocykle te wykazały wysoką jakość tak w eksploatacji użytkowej jak i podczas raidów terenowych i wyścigów ulicznych.

— **Motocykle średniolitrazowe**, nieznannej jeszcze konstrukcji, będą również produkowane przez przemysł motoryzacyjny.

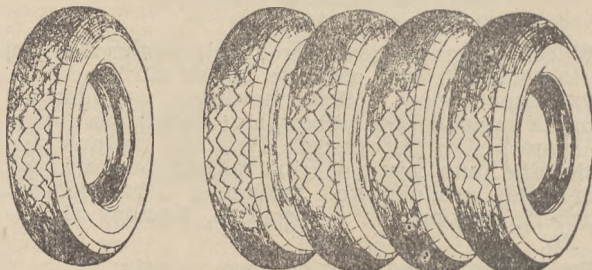
Konieczność posiadania krajowej produkcji średniolitrazowych motocykli uzasadniała potrzebę leśnictwa, rolnictwa i budownictwa w tym zakresie. Motocykle o średnim litrażu, poza potrzebami gospodarczymi, będą także służyły dla celów sportowych turystycznych i szkoleniowych.

— **Przyczepy samochodowe**, produkowane obecnie w stosunkowo niewielkim zakresie, będą produkowane seryjnie w bardzo dużych ilościach i stan ich w kraju ulegnie 4-krotnemu zwiększeniu w ciągu Planu 6-letniego w stosunku do r. 1949. — Przyczepy samochodowe znajdą wszechstronne zastosowanie i uwielokrotnią nasz tabor.

Poza przyczepami skrzyniowymi o nośności 3 t, będą również produkowane przyczepy kłonicowe, przeznaczone dla zaspokojenia potrzeb leśnictwa, budownictwa i energetyki.

krajowej produkcji sprzętu, która będzie stanowiła podstawę naszego zaopatrzenia taborowego będziemy zmuszeni do importowania pewnej ilości samochodów i ciągników w niektórych asortymentach.

Układy ze Związkiem Radzieckim przewidują dostarczenie Polsce, oprócz odpowiedniego sprzętu, również kompletne urządzenia dla budowy samochodów i traktorów, poza tym cały szereg surowców i części koniecznych tak do eksploatacji jak i dla produkcji samochodów.



1949

1955

Produkcja krajowa sprzętu motoryzacyjnego i planowy import umożliwią nam daleko idącą typizację sprzętu, odpowiednio dopasowanie sprzętu do charakteru pracy, jaką ma ten sprzęt wykonać oraz budowę właściwego zaplecza technicznego.

Równoległe do rozwoju przemysłu motoryzacyjnego będzie się rozwijał również przemysł współpracujący, a przede wszystkim gumowy. Produkcja opon wzrosła przeszło 4-krotnie, zaspokajając całkowicie potrzeby krajowego przemysłu motoryzacyjnego i prawie całkowicie potrzeby eksploatacyjne również sprzętu importowanego.

Udział produkcji ogumienia trakcyjnego w całej produkcji gumowej wzrosła do 56%.

Produkcja ogumienia zostanie polepszona przez zastosowanie na szeroką skalę kordu z jedwabiu sztucznego, zamiast używanego dotąd kordu bawełnianego.

Dla wykonania tych zadań, oprócz istniejącej fabryki opon „Stomil”, zostanie również rozbudowana druga istniejąca fabryka opon.

Poważnej rozbudowie ulegnie również przemysł elektrotechniczny na odcinku produkcji sprzętu elektrycznego dla potrzeb motoryzacji i na odcinku akumulatorów.

Produkcja akumulatorów zostanie poważnie powiększona i ulepszona, co zapewni akumulatory najwyższej jakości tak do pojazdów produkowanych w kraju jak i importowanych.

Na odcinku paliwa zostaną przeprowadzone b. poważne wiercenia poszukiwawcze.

Na dużą skalę zostanie także rozwinięta produkcja paliwa syntetycznego. Paliwa zastępcze zostaną zastosowane w szerszym, niż dotąd, zakresie, a głównie

nie gaz wysoko sprężony i gazogeneratory, co spowoduje z kolei rozbudowę przemysłu w zakresie produkcji osprzętu do gazyfikacji, a mianowicie butli, reduktorów, rurek wysokociśnieniowych, manometrów itp.

Oparcie motoryzacji na bazie krajowej produkcji i planowego importu jest gwarancją właściwego jej rozwoju.

Plan 6-letni stawia przed transportem samochodowym nie tylko zadania rozbudowy podstaw tego transportu, to znaczy produkcji sprzętu, ale również stworzenie właściwych form organizacyjnych, dających rękomię lepszego wykorzystania potencjału

1949



1955



Poza tym wielkim wachlarzem produkcyjnym, będą produkowane ciągniki rolnicze w dużej ilości, które również odegrają pewną rolę w transporcie.

Asortyment produkowanych pojazdów nie zaspokoi oczywiście całego zapotrzebowania kraju i niektóre rodzaje samochodów i traktorów będą musiały być importowane, gdyż zapotrzebowanie na nie jest stosunkowo niewielkie i produkowanie ich w kraju byłoby nieopłacalne.

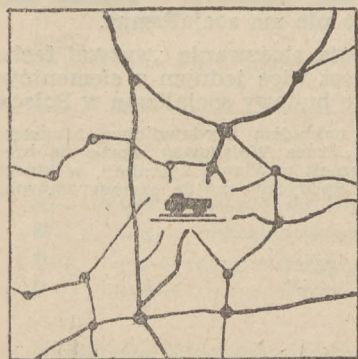
Poza tym w pierwszych latach Planu 6-letniego, nawet w produkowanych asortymentach samochodów, produkcja będzie jeszcze niewystarczająca dla pokrycia wszystkich potrzeb. Dlatego też oprócz

transportowego, tkwiącego w taborze, który będzie-
my posiadać.

Stworzenie właściwych form organizacyjnych przejawia się przede wszystkim w rozbudowie państwowego przedsiębiorstwa przewozów publicznych.

Nie będę omawiał w niniejszym artykule znaczenia przewozów publicznych i organizacji Państwowej Komunikacji Samochodowej, wykonującej te przewozy, gdyż zostało to nader szczegółowo omówione na łamach „Transportu i Spedycji“, ograniczę się jedynie do wymienienia cyfr charakterystycznych dla rozwoju przewoźnictwa publicznego.

Udział publicznych przewozów samochodowych w zakresie przewozów towarowych wzrósł o 4%, do 22%, w zakresie zaś przewozów osób z 8% do 15%,



1938

57 km²



1947

8.4 km²



1955

4 km²

Organizacja przewozów publicznych, zapewniająca lepsze wykorzystanie sprzętu, umożliwi osiągnięcie lepszych współczynników, dlatego też plan przewiduje osiągnięcie w roku 1955 współczynnika wykorzystania przebiegu w ruchu towarowym 0,6, a wykorzystania taboru 0,7. Wydajność pracy, mierzona ilością tono-km, przypadających na jednego pracownika służby ruchu, zostanie zwiększona o 67%. W efekcie koszty własne przewozów zostaną obniżone o 32% w r. 1955 w porównaniu z rokiem 1949.

Państwowa Komunikacja Samochodowa będzie miała zapewnione zaplecze techniczne dla ekspluatowanego przez siebie taboru. W tym celu zostanie wybudowane 6 stacji obsługi I klasy i 60 stacji obsługi II klasy oraz zostaną zbudowane 4 warsztaty samochodowe nowe, a 6 istniejących zostanie rozbudowanych.

Wielkie zadania postawione przed Państwową Komunikacją Samochodową okazały się realne, a socjalistyczny stosunek do pracy pracowników, udowodnił, że plany te można przekroczyć. Świadczą o tym wyniki wykonania planów samochodowych przewozów publicznych w pierwszym roku Planu 6-letniego, w roku 1950. W trzecim kwartale 1950 roku Państwowa Komunikacja Samochodowa wykonała plan przewozów towarowych w 101%, przekraczając o 273% przewozy w porównaniu z odpowiednim okresem 1949 r. Plan przewozu osób wykonano w 111%, przekraczając o 62% przewozy w III kwartale 1949 r.

Plan roczny Państwowa Komunikacja Samochodowa wykonała o 54 dni wcześniej w ruchu osobowym i o 49 dni wcześniej w ruchu towarowym.

Wykoranie przed terminem planu, wykonanie planu z nadwyżką, planu opartego na ostrych, wzrastających progresywnie współczynnikach, w nowoorganizowanym przedsiębiorstwie stało się możliwe tylko dzięki pracownikom transportu, dla których rozwój przedsiębiorstwa, rozwój transportu samochodowego i budowa socjalizmu w Polsce — to zadania najważniejsze.

Doświadczenie pierwszego roku Planu 6-letniego na odcinku Państwowej Komunikacji Samochodowej dowodzi dwóch rzeczy:

po pierwsze, że plan był realny i dobrze przemysłany,

po drugie, że Plan 6-letni przewozów samochodowych, dzięki entuzjazmowi mas pracujących zostanie wykonany z nadwyżką.

Jednakże Państwowa Komunikacja Samochodowa, jak już stwierdziliśmy, nie obejmie wszystkich przewozów samochodowych i pomimo tak wielkiego rozwoju będzie wykonywała tylko część tych przewozów.

Przewozy poza PKS będą wykonywane przez poszczególnych użytkowników, posiadających tabor samochodowy. Jednakże dla podniesienia wydajności tzw. „transportów własnych“, zostaną one ujęte w dyscyplinę planowania i jednolitej sprawozdawczości. Uregulowanie przewozów tego typu ma wielkie gospodarcze znaczenie, gdyż stanowią one po-
ważną część ogółu przewozów samochodowych.

Tabor samochodowy w przedsiębiorstwach budowlanych, handlowych i przemysłowych stale wzrasta i zachodzi konieczność właściwego organizowania go celem zapewnienia jego właściwego wykorzystania.

Ustawa o Planie 6-letnim, mówiąc o planowaniu publicznych przewozów samochodowych i planowaniu przewozów taborem własnym, ustala również, że plany tak jednych jak drugich przewozów będą koordynowane z planami przewozów kolejowych. Główne zaplecze techniczne dla przewozów własnych będzie stanowiła sieć warsztatów remontowych ZST oraz sieć publicznych stacji obsługi.

Zakłady Sprzętu Transportowego ulegną właściwej rozbudowie i przestawią się na remont generalny zespołów samo-

chodów typowych oraz na produkcję części zamiennych.

W związku z przejściem na system remontu zespołów, a zatem przejściem na system wymienności zespołów, ulegnie wielkiej rozbudowie sieć publicznych stacji obsługi.

Ogólnokrajowe planowanie w zakresie obsługi technicznej jak też i koordynacja rozbudowy sieci stacji obsługi zostały powierzone Ministerstwu Komunikacji, które, prowadząc politykę w zakresie transportu samochodowego, będzie ustalać ilość i rodzaj potrzebnych w kraju warsztatów i stacji obsługi oraz ich rozmieszczenie terenowe.

Stworzenie sieci publicznych stacji obsługi dla samochodów typowych zostało powierzone Centrali Handlowej Przemysłu Motoryzacyjnego „Motozbyt“, która już pod koniec r. 1949 rozporządzała pewną liczbą s.a.c.i obsługi, a w roku 1950 przystąpiła do dalszej ich rozbudowy.

Stacje obsługi samochodów będą standartowe i do zakresu ich działania będzie należało dokonywanie konserwacji, przeglądów, napraw bieżących i zapobiegawczych oraz wymiana zespołów, remontowanych w Zakładach Sprzętu Transportowego.

Tak jednak ZST, jak i stacje obsługi „Motozbytu“ będą się zajmowały wyłącznie obsługą samochodów typowych. Tymczasem posiadamy jeszcze w parku naszym poważną ilość samochodów nietypowych, przeważnie pochodzenia niemieckiego, a z czasem obecne samochody tzw. „typowe“ będą się stawały nietypowymi.

Dotychczas nie było zorganizowanej opieki nad tą częścią taboru, Plan 6-letni jednak przewidział ujęcie i tej części naszego parku w planową obsługę techniczną. Uchwała KERM z końca 1949, dająca podstawy pod rozwój zaplecza technicznego w Planie 6-letnim, powołała do życia spółdzielczą sieć warsztatów i stacji obsługi, których zadaniem jest właśnie rozłożenie opieki technicznej nad samochodami nietypowymi.

Zakres działania spółdzielczych warsztatów i stacji obsługi będzie daleko szerszy od stacji obsługi „Motozbytu“, gdyż obejmie nie tylko obsługę techniczną samochodów nietypowych, ale również ich demontaż, remont, zaopatrzenie w części, skup wraków oraz dystrybucję, a nawet produkcję nowych części.

Przedsiębiorstwa rozporządzające większą ilością taboru będą mogły również posiadać własne stacje obsługi, uwarunkowane to jednak jest zapewnieniem ich pełnego wykorzystania.

Tak więc zostaje postawione i ustawione zagadnienie zaplecza technicznego dla samochodów w Planie 6-letnim.

Na nowych zasadach zostanie oparte szkolenie kadr potrzebnych dla motoryzacji. Szkolenie to będzie musiało rozwinąć się w olbrzymim zakresie, gdyż, jeśli wyprodukujemy w roku 1955 37.000 samochodów, to znaczy, że potrzeba będzie co najmniej 37.000 kierowców, a poza tym tysiące ludzi dla potrzeb obsługi technicznej, zaopatrzenia, eksploatacji, administracji itd. Kwestia szkolenia również została ujęta planem i zostały w nim ustalone ilości ludzi, którzy będą potrzebni dla motoryzacji.

Całość zagadnienia szkolenia zawodowego została scentralizowana w Centralnym Urzędzie Szkolenia Zawodowego, co umożliwi unifikację programów i zapewni odpowiedni dopływ kadr dla transportu samochodowego.

Tak więc w krótkim zarysie przedstawia się rozwój motoryzacji w Planie 6-letnim.

Rozwój motoryzacji w Planie 6-letnim będzie postępował równolegle z całym rozwojem gospodarczym i będzie całkowicie z nim zharmonizowany. Prez. Bolesław Bierut w przemówieniu swym, wygłoszonym na V plenum KC PZPR w dniu 16 lipca 1950 r., nawiązując do słów Lenina o konieczności stworzenia wielkiego przemysłu maszynowego, powiedział: „Prześiąść się na konia wyższej techniki — na nowe skomplikowane maszyny własnej produkcji, na Nową Hutę w przemyśle, na elektryfikację, na auta własnej produkcji w transporcie, na traktor w rolnictwie — dopiero wówczas można budować trwałe i niewzruszone podstawy socjalizmu w Polsce. Dopiero bowiem wyższa technika umożliwi wysoką wydajność pracy człowieka i stwarza warunki dla wydatnego wzrostu dobrobytu i kultury całego narodu, dobrobytu i kultury mas pracujących, bez czego nie ma socjalizmu”.

Motoryzacja umożliwiła stosowania „wyższej techniki” w transporcie, jest więc jednym z elementów, które przyczynią się do budowy socjalizmu w Polsce.

W najbliższym czasie nakładem Wydawnictwa Ministerstwa Obrony Narodowej „Prasa Wojskowa” ukaże się broszura pt. „Rozwój motoryzacji w Planie 6-letnim”, w której czytelnicy „Transportu i Spedycji” znajdą szerzej omówione to zagadnienie.

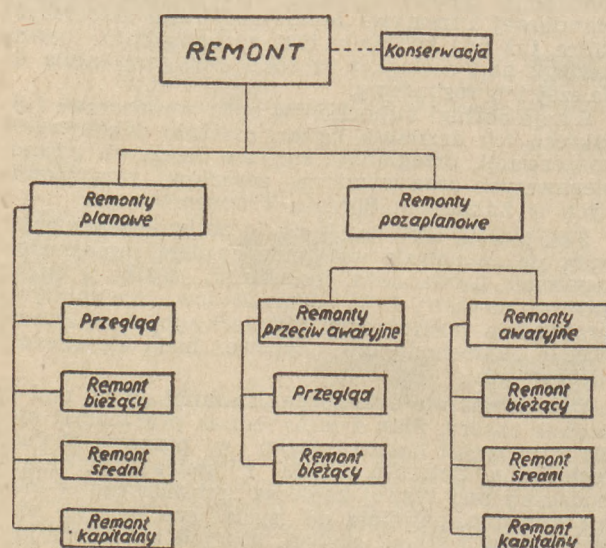
Inż. M. ANTOSZEWSKI (Warszawa)

Remonty samochodów w świetle instrukcji PKPG Nr 30

II. Planowanie i wykonawstwo remontów *)

Jak już wspomniano w części pierwszej tego artykułu, wszystkie remonty każdego pojazdu samochodowego przewidziane w danym roku winny być objęte rocznym planem remontów, z wyjątkiem remontów awaryjnych, których nie można przewidzieć.

SCHEMATYCZNY. PODZIAŁ REMONTÓW



Powyższa tabela dokładnie ilustruje podział remontów.

Dla każdej kategorii pojazdów samochodowych jest ustalona fabrycznie lub instrukcją Min. Kom.

wielkość przebiegów w kilometrach do kapitalnego remontu, jak i wszystkie przebiegi między remontami pośrednimi, czyli tzw. cykl remontowy.

Dla pojazdów samochodowych o nieznanym przebiegu czasokres międzyremontowy zostaje ustalony przez komisję na podstawie przeglądu i oceny stanu technicznego zasadniczych zespołów.

Cyklem remontowym nazywamy okres czasu między dwoma kolejnymi kapitalnymi remontami, obejmujący wszystkie remonty pośrednie.

W zależności od warunków eksploatacji i konserwacji, na podstawie przeglądów okresowych, przebiegi między poszczególnymi remontami mogą być wydłużone lub skrócone.

Po kapitalnym i średnim remoncie każdego pojazdu samochodowego następuje odbiór techniczny przez komisję, która ustala czasokres międzyremontowy (eksploatacji) danego pojazdu samochodowego do następnego tego rodzaju remontu, jaki był wykonany.

Remonty należy planować w dwóch grupach ze względu na różne źródła finansowania:

1) remonty kapitalne — finansowane są ze specjalnych środków powstałych z akumulacji części odpisów amortyzacyjnych przeznaczonych na kapitalne remonty;

2) wszystkie inne remonty, jak: średnie, bieżące i przeglądy okresowe (które wg instrukcji PKPG Nr 30 są traktowane jako remonty) — finansowane z funduszy obrotowych przedsiębiorstwa.

Remonty kapitalne należy planować w odpowiednim czasie na rok następny. Instrukcja PKPG Nr 30 przewiduje planowanie remontów już w lipcu, w okresie sierpnia jednostka nadrzędna zatwierdza plany kapitalnych remontów jednostek podległych i następują porozumienia wstępne między zlecającą a wykonawcą remontów. We wrześniu muszą już być wykonane plany zbiorcze C Z (jednostek równorzędnych) i odesłane do resortów i Oddziałów Banku Inwestycyjnego.

Podstawą planowania remontów jest plan rzeczowo-finansowy wg wzoru 3 u. Do sporządzania planu rzeczowo-finansowego konieczne są plany po-

*) C. d. artykułu z n-ru „T i S” za grudzień 1950 r.

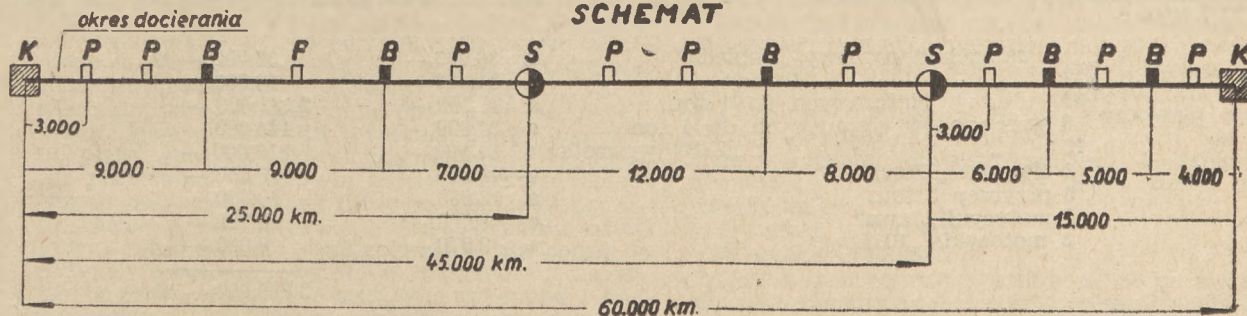
trzeb rzeczowych danego przedsiębiorstwa oraz ustalenie dokumentacji remontowej w oparciu o technologiczne przygotowanie remontu.

Koniecznym uzupełnieniem planu rzeczowo-finansowego jest plan zużycia materiałów i części za-

miennych, potrzebnych do wykonania remontów objętych planem oraz plan zatrudnienia.

Instrukcja PKPG Nr 30 przewiduje w planowaniu remontów dwa okresy: nieuporządkowany do roku 1951 włącznie i uporządkowany od roku 1952.

CYKL REMONTOWY SAMOCHODU OSOBOWEGO SKODA 1101 SCHEMAT



K — oznacza remont kapitalny
P — — — — — przegląd okresowy
B — — — — — remont bieżący
S — — — — — średni

W okresie nieuporządkowanym, jako w stadium przejściowym, dozwolone są pewne odchylenia od nakazanych zasad planowania, ale zalecane jest wprowadzenie w życie w jak najszerszym zakresie klauzul prawidłowego planowania i wykonawstwa remontów tak, ażeby przejście w okres uporządkowany, gdzie będzie obowiązywać pełna dokumentacja remontowa, nie było zbyt wielkim skokiem.

Pełna dokumentacja remontowa zawiera:

- ustalone cykle remontowe i harmonogramy długofalowe;
- ustalone jednostki remontowe;
- instrukcje roboczo-remontowe;
- normowane przestoje;
- normatywy materiałowe i części zamiennych;
- normy pracy dla poszczególnych operacji.

Plan rzeczowo-finansowy kapitalnych remontów, sporządzany wg wzoru 3 u, łączy środki finansowe zakumulowane na koncie kapitalnych remontów wg zasad powyżej omówionych z potrzebami rzeczowymi utrzymania taboru samochodowego danego przedsiębiorstwa w należytej zdolności eksploatacyjnej.

Część finansową sporządza pion finansowy przedsiębiorstwa, część rzeczową — fachowa komórka transportowa, a nad całością czuwa Główny Mechanik Przedsiębiorstwa.

Podstawą do obliczenia przewidywanej kwoty zakumulowanej na koncie kapitalnych remontów na dany rok jest amortyzacja pojazdów samochodowych przedsiębiorstwa, gdyż odpowiedni procent tej sumy wg zarządzenia jednostki nadrzędnej jest przeznaczony na finansowanie kapitalnych remontów.

Ażeby obliczyć amortyzację, musimy znać wartość średnią wszystkich pojazdów samochodowych w roku, na który sporządzamy plan kapitalnych remontów.

Do obliczenia wartości średniej potrzebne nam są następujące elementy:

- wartość pojazdów samochodowych na 31.XII br. (wartość bilansowa) — oznaczamy przez A.

A — będzie się równać obecnej wartości książkowej wszystkich pojazdów samochodowych plus wartość pojazdów samochodowych zakupionych (wpisanych na majątek przedsiębiorstwa) do końca roku przedplanowego minus wartość książkowa pojazdów samochodowych wycofanych z przedsiębiorstwa (spisanych z inwentarza).

- Wartość pojazdów samochodowych przewidzianych do nabycia przez przedsiębiorstwo w roku planowym (przydzielony limit inwestycyjny na rok na-

stępny na zakup pojazdów samochodowych) — oznaczamy przez B.

3) Wartość książkową pojazdów samochodowych przewidzianych do wycofania z przedsiębiorstwa w roku planowym (spisanych z inwentarza) — oznaczamy przez C.

Średnia wartość majątku wszystkich pojazdów samochodowych w roku następnym (oznaczony przez M) będzie się równać:

$$M = A + \frac{B}{2} - \frac{C}{2}$$

zakładając, że przyrływ nowych pojazdów do przedsiębiorstwa i ubytek z przedsiębiorstwa będzie się kształtował w ciągu całego roku równomiernie.

Jeżeli wszystkie pojazdy samochodowe są zapisane w inwentarzu przedsiębiorstwa w wartościach odpowiadających ich wartościom rzeczywistym, suma ta będzie odpowiednia stanowi technicznemu taboru samochodowego i zapewni należyte kwoty na kapitalne remonty. W przypadku zaś, gdy wartość książkowa poszczególnych pojazdów samochodowych jest zaniżona w stosunku do wartości faktycznej, powstaje niebezpieczeństwo akumulacji zbyt niskiej kwoty na koncie kapitalnych remontów, niewystarczającej na pokrycie nakładów na przeprowadzenie koniecznych remontów. Należy wtedy dążyć do przewartościowania majątku, w celu określenia jego wartości w wysokości, odpowiadającej rzeczywistemu stanowi technicznemu pojazdów samochodowych; do planowania należy jednak brać wartość bilansową, gdyż Bank Inwestycyjny oblicza amortyzację od odpowiednich pozycji bilansu przedsiębiorstwa.

Amortyzację pojazdów samochodowych oblicza się wg obowiązujących przepisów na lat 5, czyli w ciągu jednego roku spisuje się z inwentarza 20% całkowitej ich wartości. W przypadku pracy na dwie lub trzy zmiany, % amortyzacji należy odpowiednio podwyższyć.

Część amortyzacji przeznaczanej na kapitalne remonty określa na dany rok zarządzenie Przewodniczącego PKPG i Ministra Finansów — oznaczamy je przez X. Nr.: na rok 1951 przyjęto od 20 do 80%, zależnie od resortu.

Suma na kapitalne remonty (S) wynosi:

$$S = \frac{20}{100} \left(A + \frac{B}{2} - \frac{C}{2} \right) \frac{X}{100\%}$$

Ponieważ wszystkie kapitalne remonty pojazdów samochodowych typowych są wykonywane przez CHP Mot., „Motozbyt“, planu zużycia materiałów i części zamiennych oraz planu zatrudnienia dla tych pojazdów nie trzeba wykonywać, gdyż zawarte porozumienia wstępne przerzucają ten obowiązek na CHP Mot., „Motozbyt“.

Dla pojazdów samochodowych nietypowych, których kapitalne remonty będzie przedsiębiorstwo wykonywać sposobem gospodarczym lub też w Zakładach Spółdzielczych, do obowiązku przedsiębiorstwa należy przy udzielaniu zlecenia przedsiębiorstwu spółdzielczym, zaplanować materiały i części zamienne o ile nie zostanie zawarte inne porozumienie w tym względzie. Przy udzielaniu zlecenia przedsiębiorstwu państwowemu w ramach CZ lub resortu, w zasadzie obowiązek zaplanowania i dostarczenia materiałów spoczywa na zleceniobiorcy. Nie wyklucza to innego porozumienia między zlecającą, a zleceniobiorcą i w tym przypadku zlecająca planuje i dostarcza materiały, a w szczególności części zamienne do danego remontu.

Dla ujęcia całokształtu remontów należy identyczne plany, jak dla kapitalnych remontów, wykonać dla pozostałych remontów, objętych cyklem remontowym pojazdów samochodowych. Ponieważ wszystkie remonty, poza kapitalnymi, są pokrywane z funduszy obrotowych przedsiębiorstwa, nie będzie tu żadnych ograniczeń wysokości nakładów i wszystkie potrzeby rzeczowe muszą być wykonane i znaleźć pokrycie w planie finansowo-gospodarczym przedsiębiorstwa.

Następnie wszystkie remonty, tak kapitalne, jak i pośrednie, należy zestawić w zbiorczy harmonogram, który powinien być podstawą do wszelkich prac remontowych i w każdej chwili dać obraz zaplanowania i wykonawstwa remontów, gdyż wszelkie zmiany, jak też i wykonanie remontów muszą być na nim nanoszone.

W razie zaistnienia konieczności wykonania remontu nieprzewidzianego w planie, a którego konieczność została stwierdzona na podstawie przeglądu, należy wprowadzić go do planu przed wykonaniem na 1 miesiąc (Instrukcja PKPG Nr 30) z zachowaniem obowiązującej procedury, jak uzyskanie akceptacji jednostki nadrzędnej i zawiadomienie Oddziału Banku Inwestycyjnego.

Wszystkie remonty awaryjne należy wykonywać natychmiast, pokrywając nakłady z sum na to przeznaczonych i wkreślając te remonty do ogólnego harmonogramu innym kolorem.

Na podstawie harmonogramu zbiorczego należy opracowywać miesięczne harmonogramy szczegółowe.

Dla wszystkich pojazdów samochodowych typowych CHP Mot. „Motozbyt“, a właściwie ZST, jako wykonawca remontów kapitalnych tych pojazdów, winien opracować pełną dokumentację remontową i instrukcję remontową, zawierającą przygotowania i sposoby wykonania remontów oraz technologiczne opracowanie remontów. Jako pierwsza faza tej pracy winny być wydane katalogi części zamiennych wszystkich typowych pojazdów samochodowych.

Wszystkie pojazdy samochodowe nietypowe można traktować, jako obiekty zanikające, dla remontów których dopuszczalne jest stosowanie uproszczonej dokumentacji remontowej.

Po wykonaniu remontu średniego i kapitalnego obowiązuje komisyjny odbiór, który dzieli się na dwa rodzaje:

- 1) odbiór techniczny;
- 2) odbiór ostateczny.

Odbiór techniczny przeprowadza się po zakończeniu prac remontowych z chwilą zgłoszenia przez wykonawcę, że dany pojazd samochodowy jest gotowy do odbioru.

Zadaniem odbioru technicznego jest skontrolowanie czy wszystkie zaplanowane prace zostały wykonane oraz stwierdzenie prawidłowości ich wykonania, a po dokonaniu odpowiednich prób, zakwalifikowanie pojazdu samochodowego do użytku oraz ustalanie warunków dalszej jego eksploatacji, oraz czasokresu międzyremontowego.

Odbiór ostateczny przeprowadza się po ukończeniu czynności natury administracyjno-finansowej, w celu uchwycenia wszelkich kosztów i nakładów związanych z przeprowadzeniem remontu; opiera się on na protokole odbioru technicznego.

Niniejszy artykuł, podając kilka uwag odnośnie problemu remontów samochodowych, powinien przyczynić się do głębszego zainteresowania się tym tak ważnym, a tak dotąd niedocenianym zagadnieniem i pobudzić fachowców z tej dziedziny do dalszych wypowiedzi.

Inż. L. GEHORSAM (Warszawa)

Zagadnienie dyscypliny przewozów na PKP

Od Redakcji. Poniżej zamieszczamy wypowiedź Naczelnego Dyrektora Ekonomicznego DGKP w sprawie tak bardzo ważnej dla zwycięskiego, przedterminowego wykonania Planu 6-letniego w dziale transportu kolejowego. W następnych numerach „Tr. i Sp.” oświetlimy zagadnienie dyscypliny przewozowej również od strony wymagań użytkownika PKP.

6-letni Plan rozbudowy gospodarczej i budowy podstaw socjalizmu w naszym kraju postawił przed PKP zadanie zwiększenia przewozów towarowych o 74,6%, zaś przewozu osób o 90,5% na kolejach normalnotorowych, zaś na kolejach wąskotorowych zwiększenia przewozów towarowych o 76,5% i osobowych o 45,5%.

Te wielkie zadania przewozowe muszą być wykonane jak najekonomiczniej, a więc w pierwszym rzędzie przy użyciu jak najmniejszej ilości taboru, dlatego też Plan 6-letni przewiduje wzrost ogólnego ilości wagonów towarowych tylko o 13,5%.

Ażeby móc wykonać stojące przed PKP zadania przewozowe przy stosunkowo nieznacznym wzroście taboru, muszą koleje przewieźć każdym wagonem więcej towaru, to znaczy skrócić współczynnik obrotu wagonów o 26,4 godz. w stosunku do roku 1949 i zwiększyć wykorzystanie średniej ładowności wagonu o 18%. Równocześnie z tym musi koleje wydłużyć przebieg dobowy parowozów towarowych o 30,1% i parowozów osobowych o 23,1%.

Bez skrócenia współczynnika obrotu wagonów towarowych, bez zwiększenia przebiegu dobowego pa-

rowozu i zwiększenia średniej ładowności wagonu towarowego nie będą mogły PKP, nie zwiększając ponad zaplanowany procent ilości taboru, wykonać zaplanowanych na koniec 6-letnia przewozów.

Zagadnienie skrócenia współczynnika obrotu wagonów, to w pierwszym rzędzie zagadnienie równomierności przewozów i to równomierności tak w ciągu całego roku, jak w ciągu miesiąca i w ciągu tygodnia. Nierównomierność przewozów, zrywanie ustalonych terminów i wielkości załadunku było przyczyną nie tylko trudności przewozowych w okresie jesieni, ale i było przyczyną zmniejszenia ilości załadowanych wagonów i tym samym przewiezionych towarów. Nierównomierność pracy klientów powoduje, że zaledwie w ciągu 50 dni w roku kolej w pełni wykorzystuje swoją zdolność przewozową wykonując przy tym maksymalny wysiłek i nie zaspokajając w pełni potrzeb wszystkich klientów. W roku 1949 w miesiącu październiku ilość przewiezionych wagonów wynosiła o 60% więcej niż w miesiącu styczniu, lutym, nawet marcu. W dziewięciu miesiącach ubiegłego roku ładowaliśmy przeciętnie o 36% mniej wagonów niż w m-cu październiku czy listo-

padzie. Oznacza to, że w ciągu tych 9 miesięcy nie wykorzystaliśmy naszych możliwości prawie w 36%. W roku bieżącym w miesiącu październiku ilość naładowanych wagonów była większa o 34,4% niż w miesiącu styczniu, o 32,4% niż w miesiącu lutym i o 15,7% niż w m-cu marcu. W ciągu 9 miesięcy br. ładowaliśmy o 21% mniej niż w m-cu październiku. Poważna poprawa w stosunku do ub. r. wynika częściowo z usprawnienia pracy kolei, z usprawnienia pracy klientów i z walki o równomierność przewozów, jaką na przestrzeni tego roku prowadziła kolej. Oczywiście, że i zdolność ładunkowa kolei jest w m-cu październiku i listopadzie najwyższa ze względu na pełną mobilizację taboru, jaką kolej przed przewozami jesiennymi przeprowadza. Jest również zrozumiałe, że kolej ze względów organizacyjnych (naprawy taboru, roboty drogowe itp.) nie może pracować z równą zdolnością przewozową w ciągu całego roku. Niemniej jednak nierównomierność z winy klientów jest jeszcze bardzo wielka. Świadczy o tym rezerwa wagonów, jaką kolej posiadała w pierwszych miesiącach tego roku i jaką posiadała nawet w okresie najbardziej wzmożonych przewozów w ciągu niektórych dni poszczególnych tygodni. Nierównomierność ładunku w oddzielnych kwartałach tego roku spowodowała, że w I kwartale br. przewieźliśmy o 18,5% mniej niż w III kwartale i o 8,5% mniej, niż w II kwartale.

W Związku Radzieckim nierównomierność przewozów w ciągu roku jest znacznie mniejsza niż u nas. Towary niesezonowe przewożone są w zwiększonych ilościach w ciągu 9 miesięcy, co znacznie wpływa na zmniejszenie szczytu jesiennego.

Poważnym zagadnieniem jest zagadnienie nierównomierności ładunku w ciągu miesiąca. W roku ubiegłym w m-cu październiku przy dużym braku wagonów, średnio-dzienny ładunek w pierwszej dekadzie wynosił okrało 22.000 wagonów, w drugiej 27.000, a w trzeciej 29.000. Niewykorzystanie więc zdolności przewozowej w I dekadzie wynosiło 31%. W roku bieżącym w październiku przy poważnej mobilizacji klientów, średnio-dzienny ładunek wynosił w I dekadzie 25.000, w II — 29.800, w III — 28.600. Spadek w III dekadzie w stosunku do II, tłumaczy się częściowo większą ilością świąt — 2 niedziele i 3 dni przedświąteczne. Niewykorzystanie więc zdolności przewozowej kolei w I dekadzie w stosunku do II dekady wynosiło 19%.

Jeszcze gorzej przedstawia się niewykorzystywanie zdolności przewozowej z powodu zmniejszonego ładunku w niedziele i dni przedświąteczne. W październiku ub. r. ładowaliśmy przeciętnie w niedzielę 33%, a w sobotę 85% ilości wagonów ładowanych w pozostałych dniach tygodnia. W październiku br. mimo wielkiej mobilizacji klientów, dokonanej przez PKPG i PKP, ładowaliśmy w niedzielę 39,6%, a w dni przedświąteczne 90% ilości wagonów ładowanych w pozostałych dniach tygodnia. Przez gorsze ładowanie w niedziele i dni przedświąteczne współczynnik obrotu uległ pogorszeniu np. w II dekadzie najlepszy wynosił 4,9, a w niedzielę podskoczył na 14,7. Tego rodzaju nierównomierność powoduje kolosalne straty zdolności przewozowej kolei i tym samym w gospodarce narodowej. Tego rodzaju nierównomierność wywołana zmniejszonym ładunkiem w początkach miesiąca oraz w niedziele i dni przedświąteczne powoduje zwiększone zapotrzebowania klientów na wagony w dni robocze, zapotrzebowania, których kolej nie jest w stanie w pełni zaspokoić i w związku z tym jest zmuszona odmówić podstawiania wagonów klientom mniej w danej chwili ważnym, co odbija się niejednokrotnie na samej produkcji.

Drugie poważne zagadnienie — to walka o wyrzucanie niepotrzebnych przewozów i wszystkich tych manipulacji wagonowych, które wpływają na zbyteczne przetrzymywanie wagonów, względnie ich jawowy przebieg. Reekspedycja wagonów jest wynikiem fałszywego planowania przewozów, podobnie jak przeekspediowanie ładunków. W skutkach i przeekspediowanie i reekspedycja powodują nieracjonalne wykorzystanie taboru i powodują przetrzy-

mywanie go średnio przez okres 3 dni. Ponadto powodują wprowadzenie w dokumentach przewozowych skomplikowanych zmian i dodatkowe prace manewrowe. W marcu rb. dzięki systematycznej rejestracji i badaniu dokonywanych przeekspediowań i reekspedycji przesyłek, zarejestrowano 5.122 takich przypadków, z czego około 40% stanowiły przeekspediowania do stacji położonych w obrębie tych samych węzłów.

Dzięki akcji podjętej przez kolej przy pomocy PKPG i alarmowaniu czynnych resortów, ilość przeekspediowań zaczęła się stopniowo zmniejszać i spadła we wrześniu do 2.287, co stanowi zmniejszenie w stosunku do marca o 55%. W sumie, w ciągu 9 miesięcy straciliśmy na przeekspediowaniu i reekspedycji 1.810.088 wagonogodz., z tego postój na stacjach przeekspediowania, a więc zbyteczne zajmowanie torów i to przeważnie na węzłach o dużym natężeniu pracy wynosiło 531.917 wagonogodz. Reekspediowane wagony wykonały dodatkowo przebieg 1.856.004 km. Ile to kosztowało? Klienci zapłacili 214.279.364 zł, kolej poniosła koszt 74 mio. W sumie gospodarka narodowa poniosła stratę 288 mio. zł.

Bardzo poważnym czynnikiem, wpływającym na pogarszanie współczynnika wagonów, jest przetrzymywanie wagonów przy czynnościach ładunkowych. Badania prowadzone przez kolej w lipcu, sierpniu i wrześniu br. wykazały, że pod ładunkiem przetrzymywano ponad terminy wolne od postojowego 2,83% ładowanych wagonów, w sierpniu 2,43 — we wrześniu 2,75. Pod wyładunkiem przetrzymywano w lipcu 12,82%, w sierpniu 11,24%, we wrześniu 11,51%. W sumie dało to 4.548.000 wagonogodz. postoju, co w przeliczeniu na doby daje 190.000 wagonodni, względnie 34.400 wagonów, które można by dodatkowo załadować. Dałoby to możliwość dodatkowego przewiezienia 600.000 ton towarów, dałoby to możliwość pokrycia półmiesięcznego zapotrzebowania na wagony Ministerstwa Przemysłu Ciężkiego w m-cu październiku, względnie 20-dniowego zapotrzebowania w m-cu październiku Ministerstwu Budownictwa.

Zjawisko godzące również w zasady oszczędnej gospodarki — to zagadnienie krzyżowania się przewozów oraz przewozów gospodarczo nieuzasadnionych. Przewozami nieuzasadnionymi nazywamy przewozy towarów przewożonych z miejsc odległych do stacji, w których sąsiedztwie te towary są produkowane. Przewozy gospodarczo nieuzasadnione, absorbując wagony uniemożliwiają dokonywanie przewozów towarów gospodarczo uzasadnionych, obciążają one zdolność ładunkową i przewozową PKP.

Analiza gospodarczego uzasadnienia przewozów jest bardzo trudna do przeprowadzenia, gdyż wymaga ze strony zainteresowanych organów kolejowych gruntownej znajomości nie tylko nazwy ładunku, ale i jego specyficznych cech, np. jeśli chodzi o węgiel musiano by analizować i jego kaloryczność i grubość itp. Niemniej jednak w miesiącu sierpniu PKP przeprowadziły analizę nieuzasadnionych przewozów, oczywiście bardzo przybliżoną i wychwyciły 2.596 takich przypadków. W ilości tej nie zaliczono krzyżowania się takich towarów jak węgiel i pochodne, złom, żelazo itd. Próbie wychycenia przypadków krzyżowania się węgla i żelaza przeprowadzono w m-cu lipcu na terenie DOKP Katowice i ujawniono krzyżowanie się 3.467 wagonów z węglem i miałem, i 557 wagonów z żelazem i złomem.

Najpoważniejsze jednakowoż krzyżowania się istnieją w przewozach cegły, materiałów drzewnych i budowlanych.

Dalsze zagadnienie, mające wpływ na kształtowanie się kosztów własnych przewozów, to zagadnienie tzw. komunikacji wagonów na stacjach rozrządowych.

Klienci niejednokrotnie skarżą się na kolej, że przetrzymuje i kumuluje przesyłki wagonowe na węzłach i dostarcza je na stacje przeznaczenia w ilości przekraczającej normalne możliwości wyładunkowe, co powoduje nadmierny postój wagonów pod wyładunkiem i pobieranie z tego tytułu przez kolej nadmiernych opłat za postoje.

Kumulowanie przesyłek wagonowych na węzłach wynika z dążenia do uzyskania jak najcięższych pociągów. Jest bowiem ekonomicznie uzasadnione wozic jak najcięższe pociągi, bo zużycie węgla na 1000 br. tonokm. jest tym mniejsze, im lepiej wykorzystana jest siła pociągowa parowozu. Z drugiej jednak strony przetrzymywanie wagonów na węzłach powoduje pogorszenie współczynnika obrotu wagonów, tj. czasu między jednym, a drugim załadunkiem tego samego wagonu.

Równocześnie ogranicza możliwości kumulacji zdolność naładunkowa i wyładunkowa klientów kolei.

Skargi klientów na nadmierne kumulowanie przez kolej przesyłek są częściowo uzasadnione, chociaż następuje tu zjawisko uogólniania poszczególnych wypadków. Gdyby bowiem kumulacja wagonów była zjawiskiem masowym, to współczynnik obrotu wagonów w roku bieżącym nie zostałby skrócony o 2,4 godziny w stosunku do planu tegorocznego.

Nadawanie pojedynczych przesyłek wagonowych, w różnych relacjach i to periodycznie powtarzających się przez tego samego klienta, powoduje konieczność wielokrotnego przerabiania składów na węzłach, przetrzymywania wagonów do czasu skompletowania składu, opóźnienie terminu dostawy przesyłki.

W walce o najekonomiczniejsze wykonanie przewozów, tj. przede wszystkim wożenie możliwie ciężkich pociągów i przy możliwie najradszym ich przeformowywaniu na węzłach, kolej musi zmobilizować klientów w kierunku nadawania możliwie największej ilości całopociągowych przesyłek, względnie zwartych grup wagonowych. Pozwoli to na marszrutyzację przewozów, na wyrugowanie zbędnych przeróbek składów na węzłach, skróci postój wagonów w oczekiwaniu na skompletowanie składu, pozwoli zastosować nowoczesne, radzieckie metody formowania pociągów. Gospodarcze narodowej przyniesie to duże korzyści w postaci potaniania kosztów przewozu i przyspieszenia obiegu środków obrotowych.

U nas prowadzimy marszrutyzację niektórych masowych ładunków, jak np. węgiel. Niestety, największą trudnością w organizowaniu marszrutyzacji są niewiedza i niedostatecznie pogłębione planowanie przewozów ze strony klientów, którzy nawet w wielu przypadkach jak to miało miejsce w październiku br., nie są w stanie podać na 48 godzin wcześniej ilości potrzebnych wagonów i ich stacji przeznaczenia.

Dlatego też ilość przeformowywań pociągów jest bardzo wielka i kolej nie może osiągnąć żadanego w planie rb. ciężaru brutto pociągów towarowych.

Klienci kolei muszą rozbudowywać fronty załadunkowe i wyładunkowe i przechodzić na urządzenia mechaniczne zamiast żądać przedłużania czasu wolnego od postojowego. Na przedłużeniu czasu wolnego od postojowego dla niektórych zakładów hutniczych do 12 godzin stracono okragłe 804.528 wagonogodzin, co pozwoliłoby przewieźć 99.996 ton towaru i dałoby dochodu PKP 55.246.270 złotych. Za te pieniądze możnaby zbudować choćby na części zakładów hutniczych proste urządzenia do mechanicznego naładunku i wyładunku wagonów.

W walce o jak najlepsze wykorzystanie wagonu towarowego trzeba maksymalnie likwidować przewozy na krótkie odległości. Przewóz wagonu na odległość 15 km trwa około 3 dni. Nie mówiąc już o kosztach manewrowych i tarasowych torów na węzłach, wagon taki wykonuje zaledwie 5 km dziennego przebiegu, podczas gdy średni przebieg dobowy wagonu towarowego wynosił w 1949 r. 66,5 km.

Przewozy te są, niestety, u nas częstym zjawiskiem. Niektórzy z klientów wolą korzystać z wagonu niż z samochodu ciężarowego. I tak np. w Lublinie z magazynu do młyna na 4 km odległości używano się do przewozu wagonu towarowego i użyciu nacisku wszystkich władz miejscowych, żeby DOKP zmusić do tak nieracjonalnego przewozu. A ile aut ciężarowych w tym czasie, w tym samym Lublinie było nienależycie wykorzystanych? Jak często żądają klienci na tak obciążonym węzle, jak Warsza-

wa, przewozu wagonów z Dworca Głównego Tow. na Okęcie z Dworca Wschodniego na bocznice na Na-brzeże Kościuszkowskie.

Poważną trudność sprawia kolei brak właściwych, sumiennie opracowanych planów przewozowych w resortach gospodarczych. Wyrazem tego są niespodziewane żądania klientów, zaskakujące kolej. PZ Zbożowe, które miały ładować po 1194 wagony kryte dziennie, ładowały w I dekadzie 1074, a w III dekadzie 1355, przy czym zażądały w III dekadzie 1805, czyli prawie o 50% więcej. Takie nieprzewidziane żądania pogłębiają jeszcze trudności przewozowe, gdyż kolej musi pedzić puste wagony na miejsca niespodziewane zwiększonego naładunku, zwiększając tym próżne przebiegi i pogarszając obrót wagonu.

Walka o jak najlepsze wykorzystanie wagonu towarowego, to również walka o jak najlepsze wykorzystanie jego ładowności.

Podwyższenie załadunku wagonu o 0,1 tony, jeśli przyjąć ilość załadowanych w roku 1949 wagonów, pozwoliło na przewiezienie tym samym taborem, a więc prawie bez żadnych dodatkowych kosztów 755.042 tony. Dla przewiezienia tej ilości ton towaru musiano by użyć 43.393 wagonów, to jest tyle wagonów, ile załadowało Ministerstwo Przemysłu Rolnego i Spożywczego w ciągu II dekady miesiąca października br., a więc w okresie maksymalnych przewozów sezonowych.

Walka o zwiększenie średniego załadunku wagonu toczy się na bazie zwiększania granicy ładowności wagonów przez kolej, tj. przez przesunięcie granicy ładowności do granic nośności u znacznej części wagonów i dla wszystkich niewodochłonnych towarów oraz na bazie wprowadzania nowych typów wagonów o dużej nośności — w Planie 6-letnim. Jednak walka ta nie da rezultatów, jeśli klienci kolei nie włączą się ze swej strony do tej walki.

★

Minister Kolei Radzieckich tow. Kaganowicz w 1936 r., mówiąc o zadaniach socjalistycznego kolejnictwa, wskazał na to, że „trzeba przebudować wzajemne stosunki kolei z klienturą. Koleje mają obowiązek nie tylko przewozić to, co otrzymają zgodnie z planem, ale i wyszukiwać nowe towary, studiować ekonomie rejonu przez nie obsługiwane, utrzymywać jak najsilniejszy operatywny kontakt z klienturą, nakłaniać klienturę, aby na czas dała towar do naładunku“.

Już rok 1949 pokazał jasno, że kolej nie może ograniczać swej funkcji do prostej roli przewoźnika. Październik roku bieżącego jeszcze silniej to uwy-puklił.

Regulamin kolei radzieckich daje prawo Ministrowi Kolei odmówić przewozu ekonomicznie nieuzasadnionej przesyłki, ma prawo zażądać podwyższonej opłaty w przypadkach, kiedy towar przewoził się na zbyt długie odległości bez uzasadnionej potrzeby i nie dopuszcza przewozu na odległości do 30 km. § 62 regulaminu powiada, że „za niewykonanie ustalonych miesięcznym planem przewozowym norm załadunku klient i kolej ponoszą odpowiedzialność pieniężną (oprócz odpowiedzialności dyscyplinarnej i karno-sądowej), do której pociąga się osoby winne nie wykonania planu“. Prokuratura Związku Radzieckiego ma polecenie pociągania do jak najsurowszej odpowiedzialności osoby, zrywające systematycznie plan załadunku przez niepodstawianie próżnych wagonów, względnie za złe wykorzystanie podstawionych wagonów.

Plan 6-letni stawia tak wielkie zadania przed koleją, że nie wystarcza samo usprawnienie pracy i organizacji kolei. Dla wykonania tego zadania konieczna jest przebudowa i to gruntowna, stylu pracy klientów.

Po pierwsze. Plan dystrybucji powinien być tak skonstruowany, aby określone zakłady zaopatrywano, względnie były zaopatrywane przez określone najbliższe położone rejony. Pozwoli to na stworzenie stałych potoków towarowych, na likwidację zbędnych długich przewozów i częściowo przewozów krzyżujących się.

Po drugie. Na bazie rejonizacji muszą być zawarte szczegółowe umowy planowe, które posłużą jako podstawa dla rocznych, kwartalnych i miesięcznych planów przewozowych, z podaniem stacji nadania i stacji przeznaczenia. Plany te uzupełniają klienci pięciodniowymi planami przewozowymi, przedkładanymi stacjom. Nie do pomyślenia jest utrzymywanie nadal sytuacji, w której klienci na 48 godzin wcześniej nie są w stanie podać, ile i dokąd ładują. Pozwoli to na właściwe planowanie pracy stacji i najekonomiczniejsze formowanie pociągów oraz szerokie stosowanie marszrutyzacji. Usunie to również reekspedycję i krzyżowanie się przewozów.

Po trzecie. Planowe umowy, zawierane między zakładem produkcyjnym, a organizacją zbytu, powinny zlikwidować szturmowość pracy, wyrażającą się w nagłym, bezplanowym powiększeniu swoich zapotrzebowań.

Po czwarte. Plany przewozowe muszą zakładać równomierność naładunku w ciągu roku, miesiąca i tygodnia. Niedopuszczalne jest, aby w systemie gospodarki socjalistycznej w okresie największego nasilenia przewozów stały wagony w rezerwie, jak to miało miejsce np. w dniu 17.X., kiedy 3971 węglarek znalazło się w rezerwie lub w dniu 3.XI., kiedy odstawiono do rezerwy 2365 krytych wagonów i około 30.000 węglarek. Klienci muszą w pełni wykorzystywać niedziele i święta dla czynności naładunkowych. Jest wielce charakterystyczne, że wyładunek odbywa się mimo świąt, gdyż za postój klienci płać, natomiast plan naładunku jest stałe w niedziele i święta zrywany. Zrywanie ustalonego naładunku, systematyczne przetrzymywanie wagonów pod naładunkiem i wyładunkiem winno być sądownie karane.

Po piąte. Klienci kolei powinni powiększyć magazyny i składy oraz powiększyć front naładunkowy

i wyładunkowy. Jest nieekonomiczne podstawianie na bocznicę znikomej ilości wagonów. Powoduje to, oprócz strat w obrocie wagonu, zbyteczne przestoje na węzłach i dodatkowe koszty manewrowe.

Po szóste. Kolej w okresie 6-lecia na cele mechanizacji naładunku i wyładunku zapreliminowała 30 razy większą średnio-rocznie kwotę niż w roku 1949. Klienci ze swej strony na bocznicach powinni szeroko stosować mechanizację prac na i wyładunkowych, aby skrócić postoje wagonów. W Związku Radzieckim czas naładunku lub wyładunku jest o 2 godziny krótszy, niż u nas.

Po siódme. Pełne wykorzystanie ładowności wagonu wymaga zmiany systemu pakowania towaru, stosowania pras oraz korzystania, zwłaszcza w okresach szczytów przewozowych, w większym, niż dotychczas, stopniu z wagonów otwartych.

Przewozy towarowe na kolei przekroczyły w roku 1950 o 104% przewozy z roku 1937, chociaż ilość stan inwentarzowy jest obecnie większy tylko o 21% od ilości z roku 1937. Współczynnik obrotu jest obecnie o 53 godziny krótszy niż w 1937 r.

Niemniej kolej ma jeszcze dużo do zrobienia na odcinku usprawnienia swej pracy, zastosowania w szerokiej skali doświadczeń eksploatacyjnych produkcyjnych kolei Związku Radzieckiego, skrócenia obrotu wagonu, zwiększenia szybkości technicznych i handlowych, usprawnienia obsługi klienta, zapewnienia szybkiej, terminowej i bezawaryjnej dostawy ładunku, potanienia kosztów przewozu.

Kolej nie będzie szczędziła wysiłku, aby stojące przed nią zadania wypełnić. Od pracy klientów, od właściwego planu przewozowego i pełnej dyscypliny jego wykonania zależy aby kolej mogła te zadania, zadania postawione przed nią przez Partię i Rząd, wykonać jak najszybciej.

Inż. A. ZDRODOWSKI (Warszawa)

Marszrutyzacja na kolejach ZSRR

Praca transportu kolejowego, jak i wszystkich gałęzi gospodarki narodowej ZSRR, jest zorganizowana na podstawie planu państwowego; państwowy plan przewozów, który określa pracę kolei żelaznych, jest częścią składową ogólnego planu gospodarki narodowej.

Państwowy plan przewozów ustala, jaki ładunek, w jakiej ilości, z jakiej stacji i dokąd powinien być załadowany przez każdego nadawcę. W ten sposób państwowy plan przewozów określa ładowne potoki wagonów na całej sieci kolejowej i w poszczególnych kierunkach.

Określając punkty naładunku, kierunek wysyłki i punkty wyładunku, państwowy plan przewozów stanowi również podstawę dla usuwania potoków wagonów próżnych. Prawidłowa organizacja potoków wagonów zarówno ładownych, jak i próżnych, ma wyjątkowo wybitne znaczenie w organizacji pracy przewozowej kolei ZSRR.

Organizacja potoków wagonów powinna mieć na celu przede wszystkim wykonanie i przekroczenie państwowego planu przewozów. Równocześnie organizacja potoków wagonów powinna brać pod uwagę i inne, bardziej ogólne cele prawidłowej organizacji całości pracy przewozowej kolei, a mianowicie — zapewnienie terminowości i strony ekonomicznej przewozów. Z tego punktu widzenia prawidłowa organizacja potoków wagonów powinna zapewnić maksymalne przyspieszenie dostarczania ładunków i, co za tym idzie, przyspieszenie przesyłki wagonów, w których przewożone są te ładunki, a również maksymalne obniżenie kosztów własnych przewozów, w szczególności drogą maksymalnego zmniejszenia zakresu pracy manewrowej na stacjach, związanej z rozrządzaniem i formowaniem składów pociągów.

Dla osiągnięcia największego przyspieszenia dostarczania ładunków i przesyłki wagonów, a również skrócenia czasu na sortowanie wagonów na stacjach, wago-

ny należy włączać do określonych pociągów w zależności od kierunku ich biegu, który określa stacja wyładunku wagonów lub stacja, na której mają być rozrządzane składy pociągowe.

Zestawianie pociągów z wagonów, mających określone miejsce przeznaczenia, nosi nazwę specjalizacji pociągów.

Brak specjalizacji pociągów pociągałby za sobą konieczność sortowania składów pociągów na każdej stacji w związku z odczepianiem wagonów przeznaczonych na daną stację pod wyładunek i naładunek i w związku z doczepianiem wagonów przeznaczonych na inną stację.

Sens specjalizacji pociągów polega na unikaniu, dla większości pociągów (a więc i dla wagonów, które wchodzi w skład tych pociągów), zatrzymań na stacjach pośrednich, na maksymalnym skróceniu przestojów na stacjach technicznych oraz zmniejszeniu zakresu pracy sortowniczej i czasu sortowania wagonów na stacjach technicznych.

Organizowanie potoków wagonów w pociągach specjalnie dokonywa się na kolejach ZSRR od roku 1936 według planu formowania pociągów zarówno na stacjach załadunkowych, jak i na technicznych.

Pociągami marszrutowymi nazywają się takie pociągi specjalne, które przechodzą przez jedną lub kilka stacji rozrządowych bez sortowania, na odległości nie mniejszej niż 500 km, (wyjątek stanowią pociągi marszrutowe miejscowe, formowane w miejscach naładunku, których przebieg jest mniejszy niż 500 km); przy tym pociągi marszrutowe, formowane na stacjach naładunkowych, nazywają się *marszrutowymi wysyłkowymi*, a formowane na stacjach technicznych — *marszrutowymi technicznymi*.

Plan formowania pociągów na kolejach ZSRR stawia zadania, aby marszrutyzacja z miejsc naładunku i ze stacji technicznych objęła potoki wagonów w stopniu

możliwie najwyższym. Pociągi marszrutowe wysyłkowe, jako dające największą oszczędność wagonogodzin, są najlepszą formą organizowania potoków ładunków i potoków wagonów. Tego rodzaju pociąg marszrutowy przebiega znaczną odległość bez przeróbki na stacjach technicznych, a przy tym zorganizowanie takiego pociągu zasadniczo nie jest związane z przestojem wagonów w oczekiwaniu zabrania ich na pełny skład. Dlatego też czynione są usiłowania, aby takie pociągi objęły możliwie wielką ilość ładunków wagonowych. Skoncentrowanie znacznej części ładunków masowych na niewielkiej ilości stacji daje możliwość zastosowania na kolejach ZSRR marszrutyzacji wysyłkowej w skali niezwykle wielkiej. W roku 1948 około 50% całego ładunku przewoziły pociągi marszrutowe wysyłkowe. Najbardziej dogodnie są takie pociągi marszrutowe, które przebiegają ze stacji ładunku do stacji wyładunku.

Jeżeli mamy stałe potoki, np. ze stacji A do stacji wyładunku B i z powrotem ze stacji B do stacji A, można wtedy organizować pociągi marszrutowe okólne (wahadłowe). Wagony tych pociągów, po wyładunku otrzymują nowy ładunek, przeznaczony do stacji początkowej A i wracają na tę stację w takim składzie w jakim wyszły.

W pewnych przypadkach, gdy są wymagane wagony specjalne, organizuje się pociągi marszrutowe okólne, idące w stanie ładownym tylko w jednym kierunku, a powracające na pierwotną stację wysyłki w stanie próżnym. Takie pociągi okólne organizuje się np. do przewozu zboża — ze specjalnie dobranych wagonów krytych, dla przewozu ropy z cystern itp.

Jeżeli nie ma odpowiedniego potoku ze stacji wysyłkowej do określonej stacji przeznaczenia, to zestawia się pociąg marszrutowy wysyłkowy, z wagonów przeznaczonych do kilku stacji przeznaczenia, leżących w sąsiedztwie lub też zestawia się pociąg marszrutowy do pewnej stacji technicznej; są to pociągi marszrutowe przeznaczone do rozdrobnienia.

Jeżeli nie ma możliwości wysłania ze stacji nadania ani całego pociągu marszrutowego do jakiegokolwiek stacji przeznaczenia, ani pociągu rozdrabnianego, to wtedy zestawia się pociągi marszrutowe stopniowane. Te pociągi zestawia się z ładunków kilku stacji sąsiednich z przeznaczeniem do stacji wyładunku (tak, jak pociągi marszrutowe wysyłkowe) i tylko w razie braku odpowiednich potoków wysyła się je do stacji rozdrobnienia.

Dla zwiększenia ilości pociągów marszrutowych stopniowanych i wysyłkowych dokonywa się kalendarzowego planowania ładunku według stacji przeznaczenia. Istota sprawy polega na tym, że w ściśle określone dni miesiąca lub tygodnia, na jednej lub kilku stacjach dokonywa się ładunku wagonów tylko dla jednej stacji przeznaczenia, t. j. do ściśle określonej stacji wyładunku, albo do stacji rozrządowej.

Plan organizowania pociągów marszrutowych wysyłkowych i stopniowanych powinien być opracowany z uwzględnieniem:

a) możliwości ładunkowych stacji, na której zestawia się pociąg marszrutowy. Możliwości te określa pojemność frontów ładunkowych oraz stopień mechanizacji ładunku i wyładunku,

b) możliwości wyładunkowych stacji przeznaczenia,

c) możliwości wysyłkowych nadawców,

d) ciężaru pociągów na liniach (badź na odcinkach linii) — po których przebiega pociąg marszrutowy.

Przy małej pojemności frontów ładunkowych, wagony przeznaczone do pociągu marszrutowego podaje się pod ładunek partiami, co znacznie obniża efektywność pociągu marszrutowego, gdyż eruny wagonów już załadowane muszą oczekiwać do chwili ukończenia załadunku ostatniej części pociągu marszrutowego. W tym przypadku celowość organizowania pociągu marszrutowego określa się zestawieniem wagonogodzin przestoju wagonów, oczekujących na ukończenie ładowania pociągu marszrutowego, z oszczędnością, uzyskiwaną z przejęcia pociągu marszrutowego przez szereg technicznych stacji bez przerabiania.

Należy sprawdzić możliwości wyładunkowe stacji przeznaczenia, tak co do pojemności frontu wyładunku, jak i co do pojemności magazynów.

Określenie możliwości organizowania pociągów marszrutowych dokonywa się, biorąc pod uwagę możliwości

nagromadzenia przez nadawcę dostatecznej ilości ładunków.

W wielu przypadkach, w trakcie opracowywania planu organizowania pociągów marszrutowych wysyłkowych, wychodzi na jaw konieczność zwiększenia frontów ładunkowych, mechanizacji, powiększenia magazynów i zwrócenia się z szeregiem żądań do nadawców.

Co do ciężaru pociągów, to nieraz okazuje się, że normy ciężaru na odgałęzieniach do przedsiębiorstw są mniejsze, niż na magistrali.

W poszczególnych przypadkach zezwala się na zastosowanie tzw. równoległej normy ciężaru do pociągów marszrutowych wysyłkowych, t. j. zezwala się na kursowanie na pewnych odcinkach pociągów o mniejszej normie ciężaru, niż ta, która jest ustalona dla wszystkich pociągów. Jest to jednak w najwyższym stopniu niepożądane, gdyż obniża zdolność przepustową i przewozową oraz zwiększa rozchód węgla i powoduje konieczność zwiększenia ilości parowozów. Dlatego też zastosowanie równoległej normy ciężaru jest dopuszczalne tylko w drodze wyjątku na odcinkach o niewielkim ruchu i to w tych przypadkach, gdy długość takich odcinków w stosunku do całej długości biegu pociągu marszrutowego jest nieznaczna. W tych przypadkach jest bardziej celowe formowanie pociągów marszrutowych ze zmianą ciężaru, przy czym takich zmian nie powinno być więcej niż 3 — 4, w przeciwnym bowiem razie nie da się uniknąć rozdzielania pociągu marszrutowego i zmiany drogi biegu pociągu.

Stacje, na których uzupełnia się ciężar pociągu marszrutowego, należy tak dobierać, aby pociąg marszrutowy nie miał zbyt długich przestoїв w oczekiwaniu na uzupełnienie, to znaczy, że te stacje powinny posiadać dostatecznej wielkości stały potok wagonów do uzupełnienia ciężaru pociągu marszrutowego.

Plan formowania pociągów marszrutowych wysyłkowych jest zasadniczą częścią składową ogólnego planu formowania pociągów towarowych i dlatego opracowuje się jednocześnie z opracowaniem planu formowania pociągów. Przew tym w planie przewiduje się pociągi marszrutowe, które mają zapewniony stały potok.

Dla określenia celowości tworzenia pociągów marszrutowych zestawia się czas przestoїв wagonów przeznaczonych do tych pociągów, z oszczędnością czasu uzyskaną przy przejściu pociągu marszrutowego przez stacje pośrednie bez rozrządzania; określa się również i inne straty czasu, np. wynikające przy zmianie ciężaru pociągu.

Możliwość szerokiego zasięgu marszrutyzacji wysyłkowej w ZSRR wynika z istnienia znacznych i stałych potoków ładunków i potoków wagonów do różnych stacji przeznaczenia oraz ze skupienia znacznej części najważniejszych ładunków na stosunkowo niewielkiej ilości stacji.

Dla wzmocnienia ładunku objętego przez marszrutyzację, przepisy kolei żelaznych ZSRR zezwalały na zgłaszanie ładunku. To zgłaszanie, przy przewidzianej w planie normie ładunku, średnio na dobę do 50 wagonów — wynosi dwukrotną wielkość normy średnio na dobę a przy większej normie ładunku — 1 1/2

Marszrutyzacja pociąga za sobą niejednokrotnie konieczność:

1) dokonania przez nadawców rozłożenia na określone dni tygodnia lub miesiąca, doborowego ładunku pociągów marszrutowych do różnych punktów przeznaczenia,

2) skupienia ładunków różnych nadawców, które są przeznaczone na pociągi marszrutowe, na pewne dni, w przypadku, gdy ładunek nie daje możliwości wysłania pociągu marszrutowego co dobę; w tym przypadku zachodzi konieczność gromadzenia ładunku w składach nadawców. W obu przypadkach nadawcy i kolej muszą ściśle współpracować na podstawie uprzednio opracowanego planu.

Ponieważ marszrutyzacja wysyłkowa daje oszczędność wagonogodzin i zmniejsza pracę rozrządową, należy przy ogólnym projektowaniu planu formowania pociągów usilnie dążyć do maksymalnego objęcia potoków ładunków przez marszrutyzację wysyłkową, co jest zupełnie możliwe w warunkach planowej gospodarki socjalistycznej ZSRR i co stanowi jej przewagę w stosunku do gospodarki kapitalistycznej odnośnie organizacji pra-

czy transportu. Na nadawców wielkich ładunków winien być nałożony obowiązek ładowania co dzień całkowitych pociągów marszrutowych do różnych stacji przeznaczenia lub co kilka dni w zależności od wielkości ładunku. Jeżeli nadawca nie ma wielkich ładunków, tak, że zorganizowanie pociągu marszrutowego wysyłkowego byłoby związane ze zbyt dużą stratą wagonogodzin i tonogodzin ładunku, to takie ładunki należy włączyć w skład pociągów marszrutowych stopniowanych tzn. składających się z wagonów ładowanych na stacjach pośrednich, przy czym należy tu stosować metodę kalendarzowego planowania naładunku, aby skupić w odpowiednich dniach miesiąca, bądź tygodnia ładunki na określone kierunki i stacje przeznaczenia.

Efektywność marszrutyzacji wysyłkowej polega na:

- a) przyspieszeniu obrotu towarów,
- b) lepszym wyzyskaniu taboru,
- c) skróceniu pracy manewrowej na stacjach technicznych, zmniejszeniu potrzebnych środków manewrowych, ilości robotników, zajętych na manewrach i nakładów na rozwój stacji,
- d) obniżeniu kosztów własnych przewozów.

Obecnie nie są jeszcze przepracowane zupełnie ściśle metody, dające możliwość określenia całkowitej efektywności, będącej wynikiem zastosowania marszrutyzacji wysyłkowej i tę efektywność określa się jedynie przyspieszeniem obrotu wagonów i przyspieszeniem dostarczania ładunków z miejsce wytwarzania do miejsce spożycia. Tak więc obrachunek efektywności marszrutyzacji wysyłkowej przeprowadza się: a) w tonogodzinach przyspieszenia przebiegu wagonów, b) w tonogodzinach przyspieszenia przebiegu ładunków. Korzystając z zastosowania marszrutyzacji wysyłkowej są zupełnie oczywiste wtedy, gdy nie pociąg ona za sobą żadnych strat wagonogodzin i tonogodzin. W takich przypadkach, które są charakterystyczne dla większości stacji o masowym naładunku, nie ma potrzeby określania efektywności marszrutyzacji, należy jedynie przedsięwziąć kroki, aby zorganizowanie pociągów marszrutowych było zapewnione.

Mogą być jednakże przypadki, że organizowanie pociągów marszrutowych wysyłkowych związane jest z pewnymi stratami, np. w razie niewystarczających środków ładunkowych, co powoduje stratę wagonogodzin i tonogodzin wobec oczekiwania załadowanej już części pociągu marszrutowego na załadowanie reszty pociągu.

Wtedy należy zestawić efektywność marszrutyzacji wysyłkowej ze stratami wagonogodzin i tonogodzin i ustalić czy jest celowe organizowanie pociągów marszrutowych wysyłkowych, w jaki sposób można zapobiec tym stratom, czy nie będzie odpowiednie organizowanie pociągów marszrutowych stopniowanych zamiast wysyłkowych.

Z potoków wagonów nie objętych marszrutyzacją wysyłkową, ani stopniowaną, mogą być również organizowane pociągi marszrutowe, jednakże nie na stacjach załadunkowych, lecz na stacjach technicznych. Są to pociągi marszrutowe techniczne.

Zestawianie pociągów marszrutowych na stacjach rządowych dokonywa się drogą rozrządzenia, według stacji przeznaczenia przychodzących pociągów niemarszrutowych i drogą gromadzenia w związku z tym, wagonów do różnych stacji przeznaczenia, dla tworzenia z nich pełnych składów pociągów.

Gromadzenie wagonów, mających wejść w skład pociągów marszrutowych technicznych, pociąga za sobą stratę wagonogodzin. Zasadniczym warunkiem organizowania pociągów marszrutowych technicznych jest istnienie potoków wagonowych tak znacznych i o tak dużym przebiegu, aby te straty były pokryte z nadwyżką przez

oszczędności wynikające stąd, że wagony w pociągach marszrutowych przechodzą przez szereg stacji technicznych, na których wagony te, gdyby szły poza pociągami marszrutowymi, musiałyby być zatrzymane w związku z przerabianiem pociągów.

Oprócz pociągów marszrutowych technicznych, przewidziane w planie, mogą być również pociągi marszrutowe techniczne formowane *ponad plan*. Możliwość formowania takich pociągów wynika z tego, że plan formowania pociągów układa się w oparciu o średnio dobowe potoki wagonów. W istocie zaś potoki wagonów w różnych dobach są różne. Może się okazać, że jakkolwiek plan przewiduje sformowanie na pewnej stacji np. jednego pociągu, to w danej dobie ilość wagonów może być tak znaczna, że będzie celowe zorganizowanie np. 3 pociągów marszrutowych.

Mogą być również przypadki, że plan przewiduje wysyłkę do stacji przeznaczenia 1 pociągu, a wagony w ogólnej ilości na 1 pociąg przychodzą „skoncentrowane” tj. w krótkim przeciągu czasu (2 — 3 godziny), co pozwala bez większej straty czasu na gromadzenie wagonów sformować pociąg do dalszej stacji przeznaczenia niż przewiduje plan.

Regułą jest to, aby formowanie ponadplanowych pociągów nie pociągało za sobą wcale przestoju na gromadzenie wagonów (bądź też przestoju te powinny być minimalne), tzn. aby wagony przychodziły „skoncentrowane”. Aby uzyskać minimalny czas na gromadzenie wagonów, korzysta się w razie potrzeby z wagonów załadowanych na stacji formowania pociągu. Tego rodzaju pociągi marszrutowe oczywiście nie mogą kolidować z ustalonym planem formowania pociągów, w przeciwnym bowiem razie może zachodzić potrzeba sortowania takiego pociągu marszrutowego.

Zadanie opracowania planu formowania pociągów na stacjach technicznych jest bardzo skomplikowane, gdyż na rozwiązanie ma wpływ szereg różnych czynników. Do znalezienia wariantu optymalnego dochodzi się bądź drogą zestawienia straconych i zyskanych wagonogodzin, bądź drogą porównania absolutnych strat wagonogodzin (według faktycznie możliwych wariantów).

Specjalizacja i marszrutyzacja pociągów na kolejach ZSRR na wielką skalę możliwa jest dzięki systemowi planowej gospodarki narodowej, niezwykłemu rozmachowi budownictwa, powstawaniu nowych przedsiębiorstw przemysłowych i nowych kombinatów w rolnictwie oraz włączeniu w zasięg komunikacji wielkich złożów bogactw kopalnych. W obecnej gospodarce planowej wielkość ładunków i kierunek transportu określa plan przewozów; on daje możliwość organizowania pociągów marszrutowych zarówno wysyłkowych jak i technicznych.

Artykuł niniejszy jest głównie tłumaczeniem urywków z książki: J. J. Wasiljew i F. J. Gordiejenko — Organizacja dwiżenija na żelieznodorożnym transportie (Moskwa 1948 r.)

Poza tym korzystano z następujących książek:

1. D. P. Kagiadizow, A. P. Pietrow i S. J. Siergiejew — Organizacja dwiżenija na żelieznodorożnym transportie (Moskwa 1947 r.)
2. M. A. Sokowicz i I. N. Posziwajło — Organizacja dwiżenija na żelieznodorożnym transportie (Moskwa 1941 r.)
3. W. T. Osipow — Stupieniczataja marszrutizacija nieriewozok (Moskwa 1945 r.)
4. K. A. Nieragard — Techniczaskije marszruty zwierzch plana formirowanija (Moskwa 1946 r.)
5. Z. N. Paryjskaja, A. N. Telstoj i A. B. Moc — Planowanie przewozów towarowych (przekład polski 1950 r.)

Administracja miesięcznika „Transport i Spedycja” przypomina P. T. Prenumeratorom o konieczności jak najszybszego wpłacenia prenumeraty za rok 1951. Zwłoka w wpłacie wywoła bowiem opóźnienie wysyłki dalszych numerów miesięcznika.

B. DWORAŃCZYK (Warszawa)

Obsługa spedycyjna na PKP

W Dzienniku Taryf i Zarządzeń Komunikacyjnych Nr 24 z dnia 11 września 1950, poz. 202, ogłoszono zarządzenie Ministrów Komunikacji i Handlu Wewnętrznego z dnia 4.VIII.50, mocą którego „przedsiębiorstwo: „Polskie Koleje Państwowe“ bierze udział w obsłudze *uspołecznionego handlu wewnętrznego*“ podlegającej w zasadzie na wykonywaniu czynności w zakresie spedycji i dystrybucji towarów.

Jest to inowacja, znacznie rozszerzająca dotychczasowe obowiązki kolei i nie mająca precedensu na żadnych innych kolejach. Znamy wprawdzie przypadki wykonywania przez kolej czynności spedycyjnych, np. za pośrednictwem tzw. „stacji miejskich“, które również i na PKP istniały w latach 1923 — 1932 w liczbie 3 lub za pośrednictwem kolejowych agencji celnych — przy obsłudze handlu zagranicznego.

Jednak spedycji na każdej stacji kolejowej, a tym bardziej spedycji przy przewozach towarów masowych (np. przy przewozach ziemniaków w kampanii jesiennej), dotychczas koleje nie wykonywały.

Dlatego też ta inowacja zasługuje na to, aby ją szerzej omówić i zainteresować nią nasze organizacje gospodarcze.

Jakież to nowe czynności kolej obecnie na siebie przyjęła? Wymieńmy je szczegółowej niż to czyni powołane na wstępie zarządzenie Ministrów Komunikacji i Handlu Wewnętrznego z 4.VIII.50.

A więc w ramach obsługi spedycyjnej kolej przyjmuje towar w drobnych ilościach od poszczególnych dostawców lub producentów (np. ziemniaki bezpośrednio od rolników), w miarę fachowych możliwości personelu kolejowego — przyjmowany towar standaryzuje, waży, ewent. wypłaca dostawcy należność, magazynuje, a w miarę posiadanych środków technicznych — konserwuje go; zamawia wagony, ładuje, zabezpiecza załadowany do wagonu towar od zimna i opadów atmosferycznych, sporządza dokumenty przewozowe, zawiadamia odbiorcę o dniu wysłania towaru; na stacji przeznaczenia — towar wyładowuje, magazynuje, wydaje go jednemu lub kilku odbiorcom — w całości lub częściowo; inkasuje należność na rzecz zleceniodawcy, zawiadamia go o wykonaniu zlecenia. W siedzibie uspołecznionych przedsiębiorstw transportowych kolej może ponadto podjąć się zorganizowania dowozu towaru z magazynu dostawcy lub punktów skupu (zbiorecznych) do stacji kolejowej, a na stacji przeznaczenia — dostarczenia towaru ze stacji kolejowej do magazynu odbiorcy.

Wymieniłem wyżej cykl następujących po sobie czynności, wchodzących w zakres spedycji — od momentu przyjęcia towaru od dostawcy, do momentu wydania towaru odbiorcy i rozrachunku ze zleceniodawcą. Nie znaczy to bynajmniej, że kolej wykonuje koniecznie wszystkie czynności; mogą być wykonywane również czynności pojedyncze, np. tylko ładowanie lub tylko sporządzanie dokumentów przewozowych, albo kilka czynności, chociażby nie następujących po sobie kolejno.

Należy teraz omówić korzyści, jakie osiąga organizacja gospodarcza, korzystająca z obsługi spedycyjnej kolei przy przewozie swych towarów.

Jest rzeczą zrozumiałą, że w początkowym okresie funkcjonowania systemu gospodarki uspołecznionej, budowanej od podstaw, poszczególne placówki funkcjonalne aparatu gospodarczego w miastach, a zwłaszcza na wsi, nie wszędzie są obsadzone personelem należycie wykwalifikowanym, w szczególności w zakresie stosunków z koleją, ściślej — w zakresie różnorodnych przepisów kolejowych — regulaminowych, taryfowych, o zawieraniu umów najmu na magazyny, place, bocznice, wagi itp.

Z drugiej strony, załatwianie wszelkich formalności kolejowych, niewątpliwie zabiera wiele czasu, zwłaszcza, gdy placówka gospodarcza jest oddalona od stacji kolejowej; często nawet jest utrzymywany specjalny, niekiedy dość liczny personel do załatwiania spraw na stacji kolejowej.

Tego rodzaju trudności w swej znacznej i bodaj najuciążliwszej części — odpadają, jeśli klient korzysta z usług spedycyjnych kolei.

Należy również wspomnieć o znacznych korzyściach, jakie mogą mieć niektóre organizacje gospodarcze, wysyłające swe towary drobnicą do pomniejszych odbiorców lub skupujące niewielkie ilości towaru na wsi, wysyłane następnie drobnicą do składnic zbiorczych. Udział kolei w dystrybucji towaru, nadesłanego w przesyłce wagonowej lub w gromadzeniu drobnych ilości towaru i wysyłaniu go następnie w przesyłkach wagonowych — może znakomicie przyczynić się do uproszczenia całej procedury dystrybucji lub skupu, do zapobieżenia tym stratom, na jakie zazwyczaj jest narażony towar przewożony w przesyłkach drobnych i wreszcie często — do osiągnięcia oszczędności na opakowaniu i zawsze — do przyspieszenia przewozu.

Osobno trzeba omówić korzyści, jakie daje obsługa spedycyjna kolei przy przewozie towarów masowych, np. ziemniaków w kampanii jesiennej.

Już w kampanii jesiennej 1950 Polskie Koleje Państwowe, w wykonaniu uchwały Prezydium Rządu z dnia 26 lipca 1950, przyjęły na siebie obsługę spedycyjną przewozów ziemniaków jadalnych, pastewnych i przemysłowych ze skupu gminnych spółdzielni „Samopomoc Chłopska“, o czym zresztą informowano już czwtników w numerze październikowym „Transportu i Spedycji“ (str. 366). Daje to możność omówienia sprawy nie na podstawie teoretycznych rozważań, lecz na podstawie doświadczeń uzyskanych w tej, już zakończonej, akcji.

Nie będę tu szerzej omawiał korzyści, jakie niewątpliwie osiągnęły gminne spółdzielnie dzięki pozbyciu się wielu, często uciążliwych, kłopotów, związanych z załatwianiem formalności przewozowych. Omówię natomiast korzyści, jakie osiągnęła nasza gospodarka narodowa w ogóle i sama akcja zaopatrzenia w ziemniaki świata pracy — w szczególności.

Przewozy masowe ziemniaków jadalnych w kampanii jesiennej 1950, wskutek przyjęcia obsługi spedycyjnej tych przewozów przez PKP poprzedziło b. szczegółowe planowanie naładunku i przeznaczenia ziemniaków. Planu zostały opracowane tak, aby przy uwzględnieniu możliwości podaży i zapotrzebowania włączyć przewozy nieracjonalne, to znaczy przewozy zbyt dalekie, krzyżujące się i wsteczne.

Skutek był taki, że znaczna ilość taboru kolejowego, odciążona od przewozów gospodarczo zbędnych, mogła wykonać przewozy produktywnie i w taki sposób powiększyła ilość taboru operatywnego, zmniejszając wydatnie trudności taborowe w tak trudnym dla kolei okresie przewozów jesiennych.

Dalszą korzyścią, jaka dała obsługę spedycyjną PKP przy przewozach ziemniaków, była możliwość adresowania wagonów załadowanych w jednym dniu — na odbiorców w jednym kierunku: upraszczało to pracę przetokową na stacjach rozrządowych i pozwalało na zestawianie całych pociągów ziemniaczanych.

W skutkach — postój wagonów na stacjach rozrządowych na całej drodze przewozu był wydatnie skrócony (a stanowi on średnio 51% czasu potrzebnego obecnie na obrót wagonu — natrz inż. L. Gehorsam — „3-letni Plan Odbudowy PKP“ w numerze styczniowym „Transportu i Spedycji“, str. 14), znakomicie przyspieszając dostawę, a więc i obrót wagonów oraz polepszając jakość ziemniaków, które przez krótszy okres pozostawały na deszczu lub pod szkodliwym działaniem promieni słonecznych.

Niestety, możliwość grupowania wagonów, adresowanych w jednym kierunku, dającego tak wielkie korzyści, nie była w pełni wyzyskana, bowiem skup ziemniaków na wolnym rynku, aczkolwiek przez gminne spółdzielnie planowany, był jednak uzależniony od podaży, a więc od woli samego rolnika. Dlatego też jeszcze bardziej precyzyjne planowanie naładunku, ustalające naładunek w określone dni na stacjach jednego odcinka kolejowego w jednym kierunku, a nawet do jednej stacji przeznaczenia — nie było możliwe.

Takie precyzyjne planowanie, zapewniające ponadto regularną dostawę masy towarowej do stacji przeznaczenia tj. dostawę ilości, nieprzekraczającej dziennej możliwości wyładunkowej odbiorcy, jest jednak w zupełności możliwe; warunkiem jest dostawa przez producenta na stację naładunku ściśle w dniach zaplanowanych, co da się osiągnąć np. przy dostawie towarów zakontraktowanych, jak słoma lniana i konopna, buraki, cykoria, rzepak itp.

Skoro mowa o planowaniu, to trzeba stwierdzić, że nie bez wpływu na wykonanie planu naładunku, jak wykazała kampania ziemniaczana 1950, są zawiadowcy stacji (kierownicy ekspedycji kolejowych), przyzwyczajeni do ścisłego wykonywania planów, a z drugiej strony — obciążeni obowiązkiem obsługi spedycyjnej, a więc troski o interes klienta, niejednokrotnie wywierali, różnymi zresztą sposobami, skuteczną presję na dostawcę zarywającego plan.

Nie można nie wspomnieć, chociażby na marginesie zagadnienia, że udział pracowników kolejowych w standaryzacji ziemniaków w kampanii 1950 i współodpowiedzialność kolei za straty gminnych spółdzielni na obniżeniu wartości, orzeczonej wskutek obniżenia standardu, nie mało przyczyniły się do podniesienia jakości ziemniaków.

Wszystkie te wyżej wyszczególnione czynniki w dużym stopniu sprawiły, że gdy w latach ubiegłych ziemniaki jadalne były przewożone niekiedy jeszcze

w pierwszej dekadzie grudnia, a więc już w okresie mrozów, to w kampanii jesiennej 1950 dostawę ziemniaków na Śląsk, tego najpoważniejszego ośrodka spożycia, zakończono już 21 października (na 4 dni przed wyznaczonym terminem), a pozostałe przerzuty kolejają z województw nadwycieczek do deficytowych — już w ostatnich dniach października.

Organizacja obsługi spedycyjnej na stacjach kolejowych została zlecona Służbie Handlowej Dyrekcji Generalnej KP, w ramach której powołano wydział spedycyjny.

Przyjęcie obsługi spedycyjnej przez PKP następuje na podstawie umowy, zawieranej pomiędzy centralą organizacji gospodarczej, a Służbą Handlową Dyrekcji Generalnej KP. Umowa taka szczegółowo określa, jakie czynności w zastępstwie kontrahenta będzie kolej wykonywała, w jakim okresie czasu i za jaką opłatą.

Są wszelkie ku temu dane, że ta inowacja na naszych kolejach przyniesie wiele korzyści zarówno klientom kolei, jak i gospodarce społecznej, przyczyniając się jednocześnie do ułatwienia kolei wykonania jej wielkich zadań przewozowych w okresie Planu Sześcioletniego.

Inowacja ta nie jest pozbawiona także aspektu społeczno-politycznego, bowiem dzięki usprawnieniu obrotów handlowych ze wsią niewątpliwie przyczyni się do jej zbliżenia do miasta.

J. KARCZMARSKI (Warszawa)

Podgrzewanie produktów naftowych

Produkty naftowe oleiste, zwłaszcza oleje smarowe ciężkie, posiadające wysoką wiskozę lepkość, wzgl. niską temperaturę krzepnięcia, są bardzo trudne do wyładunku nawet w normalnych warunkach, a wręcz niemożliwe w wypadkach zakrzepnięcia zawartości przy niskiej temperaturze otoczenia. Manipulacja takimi produktami przy pompowaniu, rozładunku z cystern kolejowych, zbiorników, tankowców, czy barek-cystern rzecznych staje się po prostu niemożliwa. Musi być uzyskana taka ich ciekość, by produkt można było wg potrzeb przepompowywać do zbiorników, cystern wzgl. innych naczyń. W tym celu stosuje się podgrzewanie produktów.

Na odcinku transportu kolejowego podgrzewanie produktów przewożonych w cysternach rozwiązane jest w ten sposób, że do cystern wbudowuje się dodatkowe urządzenia, pozwalające na wprowadzenie do kotła cysterny energii cieplnej i podgrzanie produktu do takiej temperatury, w której zupełnie płynna ciecz zostanie bez trudności wypompowana w określonym normą czasie. Urządzenia, o których mowa, noszą nazwę podgrzewaczy lub weźwonic ciepłych. Spotykamy je w cysternach 2-osłowych i 4-osłowych. Budowa i moc ogrzewalna urządzeń jest zróżnicowana w zależności od typu i pojemności kotła. Zasada budowy w każdym razie jest ta sama. Wewnątrz kotła kilka lub kilkanaście rur, przeprowadzonych wzdłuż cysterny w jej dolnej strefie, połączonych na zewnątrz dna w jedną wspólną armaturę rozdzielczą, zaopatrzoną w dwa wentyle: wlotowy i wylotowy, zakończone gwintowanymi łącznikami, umożliwiającymi dołączenie rur doprowadzających parę.

Czas niezbędny do podgrzania produktu dla umożliwienia normalnego wyładunku jest uwarunkowany następującymi czynnikami:

- 1) temperaturą otoczenia;
- 2) pojemnością kotła;
- 3) właściwościami produktu;
- 4) powierzchnią ogrzewalną urządzeń ciepłych;
- 5) siłą cieplną, tj. temperaturą i ciśnieniem pary.

Jak widzimy zatem, czas niezbędny do wyładowania olejów smarowych z cystern, chociażby najlepiej wyposażonych, nie da się z góry ustalić, natomiast możliwe jest określenie pewnych granic mak-

symalnych, które w naszych warunkach klimatycznych oceniamy na 24 godziny dla 1 cysterny.

Zaopatrzenie odbiorców w produkty łatwo-krzepnące przy pomocy cystern specjalnych, posiadających urządzenia ogrzewawcze, może być zrealizowane tylko w odniesieniu do takich odbiorców, którzy rozporządzają odpowiednimi urządzeniami technicznymi, umożliwiającymi dopływ pary do podgrzewaczy, wmontowanych w cysternach. Źródłem pary może być albo kotłownia, usytuowana na danym obiekcie rozładunkowym, albo też para, otrzymana z lokomotyw kolejowych.

Centrala Produktów Naftowych w ciągu najbliższej zimy przystąpi do realizacji zaopatrzenia i rozładunku produktów łatwo-krzepnacych z cystern w ten sposób, że na zasadzie uzgodnienia z Dyrekcją Generalną Kolei Państwowych uzyskała zezwolenie na wynajem parowozów do podgrzewania produktów w cysternach. Praktyczne doświadczenia w ciągu najbliższych miesięcy zimowych wykazały, w jakim stopniu taki system korzystania ze źródła energii cieplnej przyczyni się do rozwiązania rozładunku cystern w ciężkich warunkach atmosferycznych.

Podgrzewanie produktów naftowych, przewożonych w cysternach, odbywa się przy zastosowaniu różnych źródeł energii cieplnej oraz w różny sposób, w zależności od potrzeb i istniejących warunków technicznych. Najczęściej jest stosowana para wodna. Para wodna jest najbardziej rozpowszechnionym źródłem energii cieplnej, ponieważ można ją łatwo wyprodukować, a następnie transportować, przy minimalnych stratach temperatury. Para wodna odznacza się wysokim ciepłem właściwym, dzięki czemu potrzeba stosunkowo małej powierzchni ogrzewalnej podgrzewaczy parowych. Do podgrzewania używa się normalnie pary nasyconej pod ciśnieniem 7 — 8 atm. Cały proces podgrzewania odbywa się przy stałej temperaturze pary, dzięki czemu regulowanie procesu podgrzewania jest bardzo proste.

Dość często spotykamy się z używaniem wody gorącej do podgrzewania. Woda gorąca w porównaniu z parą wodną charakteryzuje się tym, że posiada koło 6-krotnie mniejszy stopień zachowania ciepła. Dla otrzymania podobnego efektu, jak przy parze wodnej, strumień gorącej wody należy prze-

puszczać przez podgrzewacze w odpowiednio większej ilości, a poza tym, z powodu stale zmniejszającej się temperatury wody, regulowanie procesu podgrzewania jest bardziej skomplikowane, aniżeli przy użyciu pary wodnej.

Do podgrzewania używa się bardzo często energii elektrycznej. Ponieważ energia elektryczna, doprowadzona do instalacji elektrycznej, przeznaczona do podgrzewania, wytwarza wysokie temperatury, podgrzewanie produktów naftowych przy pomocy tzw. grzałek elektrycznych zaliczyć należy do skomplikowanych. Musimy bowiem pamiętać, że energią elektryczną można podgrzewać tylko takie produkty naftowe, które odznaczają się wysoką temperaturą zapłonu i dużą odpornością na koksowanie. Poza tym przy urządzeniach ogrzewniczych elektrycznych musimy zatrudniać kwalifikowane siły i przewidzieć należy wszelkie zabezpieczenia przeciwpożarowe. Podgrzewanie elektryczne stosuje się w przypadku możliwości czerpania taniej energii elektrycznej lub tam, gdzie nie można uzyskać innego źródła ciepła.

W zależności więc od tego, na jakim źródle energii cieplnej chcemy bazować podgrzewanie produktów naftowych, stosujemy odpowiednie sposoby podgrzewania, a mianowicie:

1) Podgrzewanie przy pomocy wężownicy

Energia cieplna (para, gorąca woda lub gorące oleje smarowe) cyркуlując w wężownicach rurowych oddaje ciepło poprzez ścianki rur produktom naftowym i w tym wypadku dana energia nie ma bezpośredniej styczności z produktem podgrzewanym. W ten sposób podgrzewa się większość produktów naftowych, w których niedopuszcza się nawet śladów wody (jak np. oleje smarowe).

2) Podgrzewanie ostrą parą

Nasyconą parę wodną wprowadza się przez dziurkowane rury bezpośrednio do produktu znajdującego się w cysternie lub zbiorniku. Bezpośrednie zetknięcie się pary z produktem powoduje oczywiście jego zawadnienie. Produkt po podgrzaniu musi odstąć się od wody. Zasadniczo ostrą parą podgrzewa się tylko półprodukty typu mazutu i ten sposób podgrzewania winien być stosowany tylko w wyjątkowych przypadkach. Przy takich manipulacjach podgrzewczych zachodzą często wypadki tworzenia się emulsji olejowo-wodnej.

3) Podgrzewanie elektryczne

Przeprowadza się przy pomocy nadgrzewaczy elektrycznych (grzałek), wkładanych do cy-

sterny bezpośrednio do produktu przeznaczanego do ogrzania. Ten sposób podgrzewania stosuje się do produktów o wysokich temperaturach zapłonu i o małej zdolności do koksowania, a w szczególności do podgrzewania olejów cylindrowych do pary nasyconej i przegrzanej.

4) Podgrzew cyrkulacyjny

Przez wprowadzenie tego samego gatunku produktu podgrzanego do temperatury około 20° C niższej od temperatury zapłonu, następuje proces podgrzania takiego samego oleju zastygniętego. Następnie przepompowuje się częściowo nagrzany produkt z powrotem do drugiego zbiornika i taką cyrkulację oleju gorącego i zimnego przeprowadza się tak długo, aż nie uzyska się potrzebnej temperatury. Ten sposób podgrzewania stosowany jest rzadko i przeważnie przy rozładunku zastygniętego produktu z cystern. W pierwszym rzędzie podlegają podgrzewaniu następujące produkty naftowe: średnie i ciężkie oleje przemysłowe, specjalne oleje smarowe, oleje lotnicze, oleje do maszyn parowych, mazuty, oleje napędowe i asfalty. Z węglowodnorodnych podgrzewa się w ten sposób benzol motorowy.

Zagadnieniu podgrzewania produktów przy rozładunku nie poświęcało się u nas należytej uwagi, jakkolwiek w okresie zimy napotyka się na b. poważne trudności przy wszelkich manipulacjach rozładunkowo-magazynowych z produktami łatwo zastygającymi.

Stosowana powszechnie metoda podgrzewania cystern otwartym ogniem, zapalonym pod cysterną, powoduje duże niebezpieczeństwo pożarowe, przedwczesne zużycie cysterny oraz poważne wydatki na opał. Zarządzenia, ostatnio wydane przez PKPG, zmierzają w kierunku takiego usprawnienia rozładunku produktów zastygających w zimie, ażeby podgrzewanie cystern ogniem otwartym ograniczyć do wypadków wyjątkowych oraz, by w pierwszym rzędzie stosować takie sposoby podgrzewania, jakie omówiono powyżej, w zależności od wyposażenia technicznego punktów rozładunkowych.

Korzystanie z parowozów kolejowych na stacjach przy podgrzewaniu skrzepłych produktów w cysternach jest jednym ze sposobów, który winien być wykorzystany przy przewozach produktów w cysternach wyposażonych w podgrzewacze.

LITERATURA

Projektowanie Socrużennie i Eksploatacja Nieftie baz — W. J. Czernikin, 1949 r.

T. CIESŁAK (Gdynia)

Konferencje żeglugowe

CZĘŚĆ II. TECHNIKA PRACY *)

O ile organizacja konferencji, omówiona w poprzednim artykule, jest nieskomplikowana, o tyle technika pracy prosta nie jest i często może wydawać się niezrozumiała.

Pamiętamy, że celem konferencji jest opanowanie rynku frachtowego i wyciąganie w ten sposób monopolistycznych zysków. Ekonomicznie biorąc, konferencje żeglugowe są specyficznym rodzajem trustów, ściśle biorąc koncernów sprzedaży, charakterystycznych dla kapitalizmu monopolistycznego. Do celu tego konferencja dąży dwoma drogami:

- 1) przez niedopuszczenie do wzajemnej konkurencji między członkami konferencji,
- 2) przez zwalczanie konkurencji armatorów, nie będących członkami konferencji.

W każdym z tych dwóch przypadków stosowane są inne metody. Rozpatrzmy je kolejno.

*) Cz. I — patrz „Transport i Spedycja“ numer 12 z grudnia 1950 r.

1. Zapobieżenie wzajemnej konkurencji. W zastosowaniu są tu trzy metody, a mianowicie:

- a) ograniczenie praw ładowania poszczególnych armatorów do pewnych określonych portów;
- b) ograniczenie częstotliwości odjazdów;
- c) ustalenie wspólnych wiążących stawek frachtowych, łącznie ze ściśłym określeniem usług objętych przez te stawki.

Ograniczenie praw ładowania do pewnych tylko portów, jak i ograniczenie częstotliwości odjazdów, jako systemy samodzielne, z punktu widzenia konferencji, często nie odpowiadają celowi. Przez notowanie niższych stawek, pokrywanie kosztu składowego, czy dawanie załadowcom innych tym podobnych korzyści, poszczególni armatorzy mogą wpływać bądź na kierowanie towarów na porty im przydzielone z naturalnego zaplecza innych portów, bądź na przetrzymanie towarów w porcie do czasu odjazdu ich statku, ze szkodą dla armatora, mającego odjazd wcześniej. Toteż te dwa systemy stosowane są w praktyce najczęściej tylko łącznie z ustaloną taryfą stawek frachtowych.

Przy powstawaniu konferencji te dwa systemy nie były brane pod uwagę. Zjawyły się one znacznie później, przy przyjmowaniu nowych członków. W rezultacie, w szeregu starych konferencji, zasada równości wszystkich członków jest obecnie fikcją. Dawni, kapitalistyczni członkowie-armatorzy, założyciele konferencji, uzurpują sobie pewne prawa, z których w żadnym razie nie chcą zrezygnować i ślepi na nową rzeczywistość starają się wykorzystywać je w dalszym ciągu z krzywdą dla linii nowo powstałych.

Przeglądając obecną sytuację w konferencjach można powiedzieć, że:

- a) z reguły w każdej konferencji istnieje obowiązująca taryfa konferencyjna;
- b) w wielu konferencjach starzy członkowie mają pełne prawo zachodzenia do wszystkich portów konferencyjnych i nie podlegają ograniczeniom odnośnie częstotliwości odjazdów, podczas, gdy członkowie później przyjęci ograniczeni są bądź do portów narodowych i ewentualnie jednego, czy kilku przyznaczonych innych portów, bądź w ilości odjazdów, bądź też podlegają łącznie jednym i drugim ograniczeniom.

Widzimy więc, iż członkowie starzy są w sytuacji wybitnie uprzywilejowanej wobec członków nowych, mimo, że ci ostatni ponoszą jednakowe ciężary na rzecz konferencji.

Poza wyżej podanymi systemami, dążącymi do zniesienia wzajemnej konkurencji między członkami konferencji, czasami stosowany jest jeszcze procentowy podział masy towarowej między poszczególnych armatorów; ten system ma zastosowanie zwykle tylko do jednego czy dwóch portów z całego zakresu portów objętych konferencją.

2. Zwalczanie konkurencji obcej. Usunięcie wzajemnej konkurencji między członkami konferencji nie stanowi jeszcze o opanowaniu rynku.

Obok konferencji, zapewniającej zyskowny poziom stawek frachtowych, może się znaleźć armator czy armatorzy, niezrzeszeni, którzy notując niższe stawki, odciągają poważne ilości ładunków od linii konferencyjnych. Taki armator, pracujący poza konferencją na trasie obsługiwaną przez konferencję, nazywa się „outsiderem“.

Z punktu widzenia konferencji pojawienie się outsidera, jest niepożądane nie tylko dlatego, że odciąga on pewną część ładunków z masy ładunków konferencyjnych, ale i dlatego, że psuje on rynek frachtowy. Toteż walka z outsiderem jest jedną z głównych trosk konferencji.

Walka ta rozбивa się na dwa etapy: pierwszy — to środki zapobiegawcze, uniemożliwiające outsiderowi wejście na rynek; drugi — to walka właściwa po ukazaniu się outsidera.

Środki zapobiegawcze dążą do takiego związania załadowców z konferencją, aby nie mogli oni skorzystać z ukazania się outsidera i powierzać mu swoich ładunków. Klasycznym sposobem takiego związania załadowców jest system tak zwanych rabatów zwrotnych (deferred rebates).

System rabatów zwrotnych polega na tym, że do stawki frachtowej dolicza się pewien dodatek, zwykle 10%, zwany premią (primage). Po upływie ustalonego okresu czasu załadowca nabiera prawa do zwrotu premii, w postaci właśnie zwrotnego (opóźnionego) rabatu. Nabranie prawa do rabatu nie znaczy jeszcze o płatności rabatu. Płatność następuje dopiero po upływie dalszego okresu i to tylko wtedy, gdy załadowca w ciągu oznaczonego okresu pozostał wierny konferencji. W przypadku, gdyby w ciągu tego okresu oddał choć jeden ładunek na statki niekonferencyjne, traci prawo do rabatu.

Biorąc pod uwagę, iż rabaty stają się należne zwykle z zamknięciem półrocza, a płatne dopiero po upływie następnego półrocza, wpłacona premia podlega często zwrotowi dopiero po upływie roku.

Jeżeli jakiś załadowca ładował swoje towary na linie konferencyjne w pierwszej połowie 1950 r., to należny mu z tych ładunków rabat otrzyma dopiero w styczniu 1951 r. pod warunkiem, że również

wszystkie ładunki z drugiego półrocza 1950 r. będzie oddawał wyłącznie liniom konferencyjnym; rabat za te ładunki z drugiego półrocza 1950 r. otrzyma z kolei dopiero po 1 lipca 1950 r. i znowu pod warunkiem, że w okresie 1 stycznia — 1 lipca 1951 r. będzie wykorzystywał wyłącznie statki konferencyjne. W ten sposób powstaje ciągły łańcuch zobowiązań, gdzie załadowca związany jest stale rabatami należnymi blisko z całego roku. Biorąc pod uwagę wysokość stawek konferencyjnych, wchodzi tu w grę bardzo poważne sumy, które niejednokrotnie sięgają dziesiątków tysięcy funtów szterlingów.

Należy specjalnie podkreślić, że związane załadowców z konferencją przez rabaty zwrotne odbywa się wyłącznie kosztem załadowcy; rabat zwrotny nie jest właściwie rabatem od stawki lecz po prostu zwrotem premii wpłaconej uprzednio ponad stawkę frachtową. Załadowca nie tylko zmuszony jest wiązać się z konferencją za swoje własne pieniądze, ale jednocześnie zamraża na długi okres czasu poważny kapitał u armatorów konferencyjnych.

W tych warunkach system rabatów zwrotnych wywołał w końcu taką masę protestów, że wmieszały się w tę sprawę niektóre rządy, zabraniając ustawowo jego stosowania.

Tam, gdzie system rabatów zwrotnych nie mógł być dalej stosowany, został on zastąpiony przez system kontraktów.

W systemie kontraktów taryfa konferencyjna przewiduje dwa rodzaje stawek, a mianowicie stawki normalne i stawki kontraktowe, przy czym te ostatnie są znacznie niższe od stawek normalnych. Stawki zwykle stosowane są do załadowców, którzy nie podpisali kontraktu z konferencją — stawki kontraktowe do załadowców, którzy kontrakt podpisali.

Kontrakty, zobowiązujące do wyłącznego korzystania ze statków konferencyjnych, podpisywane są raz na rok.

W porównaniu z rabatami zwrotnymi, jest to związanie z konferencją znacznie luźniejsze. Nie ma tu już całego łańcucha powiązań — z końcem roku załadowca może zerwać stosunki z konferencją, bez ryzyka jakichkolwiek strat w związku z okresem ubiegłym.

Poza wyżej omówionymi systemami, poważną trudność w przystąpieniu do walki z konferencją stanowi duża częstotliwość odjazdów statków konferencyjnych. Załadowcy związani terminami dostaw niejednokrotnie nie mogą czekać na odjazdy „outsiderów“. Inaczej mówiąc, aby uzyskać ładunki, „outsider“ musi zapewnić taką częstotliwość odjazdów, aby uniezależnić załadowców od konferencji. Automatycznie pociąga to za sobą konieczność rzucenia dużej ilości statków, a tym samym zaangażowania z miejsca dużych kapitałów.

W tych warunkach zdawałoby się, że outsider nie ma żadnych szans wejścia na trasy konferencyjne. W praktyce tak nie jest. O ile zdoła on sobie zabezpieczyć pewne ładunki podstawowe, czy to w postaci ładunków narodowych, czy przez wejście w kontakt z wielkimi załadowcami i jeżeli zapewni lini stałe odjazdy, to zawsze pozyska sobie ciche poparcie części innych załadowców i ma wszelkie dane wygrania walki z konferencją.

Miały miejsce wypadki, że konferencje tolerowały outsidera, nie zwalczając go. Outsider ze swej strony ograniczał się do notowania stawek frachtowych tylko o pewien ograniczony procent poniżej stawek konferencyjnych. Miało tu miejsce pewnego rodzaju ciche porozumienie między konferencją, a outsiderem. Taki outsider nosi miano uznanego outsidera (recognized outsider). Uznanym outsiderem jest, w pewnym sensie, dodatkowym zabezpieczeniem dla konferencji przed wejściem innych konkurentów. Ci ostatni, dla uzyskania klientów, musieli by notować stawki poniżej uznanego outsidera, a zatem często poniżej poziomu rentowności.

Powyższe systemy, dążące do zabezpieczenia przed wejściem konkurencji na rynek, można by nazwać legalnymi. Niektóre zwłaszcza tak zwane silne konferencje, stosują jeszcze inne metody, których

w żadnym razie legalnymi nazwać nie można. O tych metodach będzie mowa w następnym artykule.

Mimo wyżej omówionych środków zapobiegawczych, co pewien czas outsider zjawia się na rynku. Konferencja przystępuje wtedy do otwartej walki. Walka ta polega z reguły na obniżaniu stawek frachtowych. Obniżki te niejednokrotnie prowadzą do stawek zupełnie absurdalnych. W niedawnej walce między konferencjami Indii i Pakistanu, a jedną z linii holenderskich, stawki zeszły do poziomu niższego, niż koszt własny przewozu i operacji ładunkowych.

Jak widać, jest to sposób walki bardzo kosztowny. Aby te koszty możliwie ograniczyć, zdarza się, że konferencja wyznacza jedną z linii do walki frachtowej z outsiderem, a ponoszone przez tę linię straty są pokrywane proporcjonalnie przez wszystkie linie zrzeszone w konferencji.

W pewnych przypadkach stosowany jest na pozór paradoksalny, system walki przez podwyżkę stawek dla załadowców, korzystających z usług outsidera; ponieważ system ten używany jest bardzo rzadko, nie będę go bliżej omawiał w ramach niniejszego artykułu.

3. Konferencyjna stawka -frachtowa. Omawiając technikę pracy konferencji, należy omówić konferencyjne stawki frachtowe i zagwarantowania z nimi związane. Stawki frachtowe ujęte są w taryfie konferencyjnej, która również podaje inne dodatkowe warunki transportu. Biorąc pod uwagę, że konferencje obejmują linie regularne, czyli interesują się w pierwszym rzędzie transportem drobnicy i że dla każdego rodzaju towaru musi być opracowana stawka, taryfa jest grubą książką o setkach pozycji, a właściwa jej interpretacja wymaga dużej wprawy. Taryfy uważane są, jako dokument poufny konferencji — armatorzy mogą notować stawki załadowcom, jednak nie mogą wydawać taryf w ręce trzeciej. Zasadniczo w sprawie winny figurować wszystkie towary przewożone na danej trasie. Brak pozycji w taryfie nie oznacza, iż dany towar jest „wolny”. „Wolny” jest towar wtedy, kiedy figuruje w taryfie z odpowiednią adnotacją — w takim przypadku armatorzy mogą stosować dowolne stawki. Typowym artykułem wolnym jest zboże w konferencji La Plata — Europa.

Stawki konferencyjne są stawkami minimalnymi. Poszczególni armatorzy mają prawo stosować stawki wyższe, nie mają natomiast prawa notować stawek niższych. Kiedy jednak na rynku ukazuje się pewna zwarta, stanowiąca niejako całość, partia towaru — np. kompletne wyposażenie fabryki — stosuje się tak zwane notowanie specjalne (special quotation), które z reguły jest niższe od stawki taryfowej. Na notowanie takie musi być zgoda konferencji i dotyczy ono tylko i wyłącznie danej, ściśle określonej partii.

Stawka konferencyjna jest stawką sztywną; zmiany taryfy (jako całości) mogą być przeprowadzone tylko na zebraniach ogólnych, czyli bardzo rzadko. O ile zachodzi pilna potrzeba zmiany którejś z pozycji taryfy dla zyskania na czasie, sekretarz rozsyła okólnik z odpowiednią propozycją do wszystkich członków, którzy obowiązani są dać swoją opinię listownie czy telegraficznie.

Zmiany w wysokości stawek konferencyjnych, o ile mają miejsce, są raczej niewielkie, z natury rzeczy powolne i daleko odbiegają od raptownych, silnych wahań stawek trampowych.

Jeżeli chodzi o konferencje europejskie, to widzieliśmy, że znaczna ich większość obejmuje porty angielskie i porty kontynentalne, od Le Havre do portów skandynawskich i bałtyckich włącznie, czyli porty o różnym położeniu geograficznym i o różnych wielkościach obrotów. Stąd wynika, że stawki z — i do tych wszystkich portów nie mogą być jednakowe.

W praktyce została wydzielona pewna grupa portów, tak zwanych portów bazowych (base ports) i do tych portów stosują się stawki podane w taryfie.

Przeważnie są to porty w granicach Le Havre, Hamburg i porty angielskie.

Inne porty, nie bazowe, które są jednak objęte taryfą konferencyjną, noszą nazwę portów rendzowych (range ports). Dla tych portów taryfa przewiduje specjalnie opracowane dodatki do stawek zasadniczych, które noszą nazwę dodatków rendzowych (range additions). Dodatki rendzowe są różne, zależnie od położenia geograficznego portu i jego znaczenia ekonomicznego; czasami przy tym samym porcie są różne stawki dla różnego rodzaju ładunków.

Poza powyższymi dwoma grupami portów są jeszcze porty, dla których konferencja nie ma opracowanych stawek taryfowych. Są to tak zwane „out ports”. Armatorzy mają tu wolną rękę, jeżeli chodzi o stawki, istnieje jednak tendencja, aby odnośne stawki nie były niższe od stawek dla najbliższego portu, uwzględnionego w taryfie.

Dodatek rendzowy jest z reguły niższy, niż koszt przeładunku i dowozu z portu bazowego do danego portu rendzowego; czyli fracht konferencyjny bezpośredni będzie zawsze niższy, niż fracht łamany do danego portu rendzowego, z przeładunkiem w porcie bazowym. W przypadku przeładunku w porcie bazowym z „out ports”, winen być obliczony fracht lokalny do portu bazowego, plus koszt przeładunku, plus fracht konferencyjny z portu bazowego.

Z powyższego wynika potrójna niejako gradacja w uprzywilejowaniu portów odnośnie wysokości stawki konferencyjnej, a mianowicie stawka będzie najniższa z portu bazowego, wyższa z portu rendzowego, a najwyższa z „out ports”.

Stąd zrozumiałe się staje, dlaczego porty ubiegają się o to, aby być uznane przez poszczególne konferencje za porty bazowe. Jak już zaznaczyłem, samo położenie geograficzne tutaj nie decyduje — dużo większe znaczenie ma masa towarowa, jaką dany port dysponuje, szybkość odprawy, koszty i dwukierunkowość ruchu (ładunek na wejściu i na wyjściu).

Dodać należy, że stawka konferencyjna do czy z danego portu rendzowego (stawka zasadnicza plus dodatek rendzowy) obowiązuje zasadniczo bez względu na to czy towar idzie do danego portu bezpośrednio, czy też z przeładunkiem w porcie bazowym.

Rzecz jasną jest, że polityka portów bazowych, stała się potężnym instrumentem dyskryminacji ekonomicznej opartej na motywach politycznych dla zachodnio-europejskich i amerykańskich kapitałistycznych koncernów żeglugowych — kon erencji. Uznanie danego portu za port bazowy ściągało do niego ładunki, zmniejszało koszty transportu morskiego, wspierało ekspansję gospodarczą państwa, posiadającego taki uprzywilejowany port.

Przywilej bazowości był udzielany z reguły portom państw imperialistycznych lub też portom, będącym placówkami tych państw na obszarach kolonialnych i półkolonialnych. Odwrotnie, wszelkie próby usamodzielnienia się gospodarczego państw słabszych były utrudniane przez nałożenie na koszty transportu morskiego tych państw dodatkowego haracz, w postaci wyżej wspomnianego dodatku rendzowego.

Po ostatniej wojnie dyskryminację tę, mającą zdecydowanie polityczny charakter, stosuje się do portów morskich państw demokracji ludowej, w szczególności do portów polskich.

Można zanotować szereg przypadków, kiedy, pomimo ciągłego podnoszenia się szybkości przeładunku w naszych portach i wzrastania masy towarowej, zachodnio-europejskie konferencje żeglugowe odmawiały obniżenia dodatków rendzowych, dyskryminując w ten sposób nasze porty i odbierając im możliwość konkurencji z portami brytyjskimi, holenderskimi i niemieckimi. Oczywiście w takich przypadkach tylko interwencja własnej floty, zagraża-

jącej monopolistycznym zyskom konferencji, może zmienić sytuację na korzyść dyskryminowanych portów.

Z pojęciem portu bazowego nie należy mieszać pojęcia portu końcowego (terminal port). Terminal jest zasadniczo portem skrajnym, końcowym, danej linii okrętowej, np. dla linii polskich Gdynia, dla szwedzkich Sztokholm, czy Göteborg, dla angielskich — Londyn. Tym samym portem końcowym może być równie dobrze port bazowy, jak i rendżowy.

Wszystkie powyższe terminy użyte są w ich najpopularniejszym znaczeniu. Ponieważ jednak nie istnieje w tym zakresie jednolita terminologia, zdarza się, iż w niektórych konferencjach stosowane są inne terminy albo też tym samym terminom dawane jest inne znaczenie.

BOLESŁAW KOZŁOWSKI (Warszawa)

Imperializm amerykański podporządkowuje żeglugę handlową swym agresywnym celom

Do aktów, świadczących o coraz bezwzględniejszym podporządkowywaniu amerykańskiej żeglugi oceanicznej imperialistycznym interesom Wall Street'u, należy bez wątpienia zniesienie „US Maritime Commission” (Morskiej Komisji Stanów Zjednoczonych) — od 13 lat decydującego czynnika amerykańskiej polityki żeglugowej, a w dniu zakończenia II wojny światowej właścicielki i dysponentki olbrzymiej, zbudowanej w czasie tej wojny floty handlowej USA.

Powołana do życia ustawą „Merchant Marine Act” z r. 1936 dla usunięcia skandali i nadużyć, cechujących żeglugę amerykańską w okresie 1928—1936. Morska Komisja Stanów Zjednoczonych powstała w miejsce egzystującej od r. 1916 Korporacji Floty Handlowej (US Shipping Board Emergency Fleet Corporation). O działalności tej ostatniej najlepiej mówią cyfry... strat, na które naraziła ona podatnika amerykańskiego: w r. 1924 osiągnęły one rekordową liczbę 41 milionów dol., w latach późniejszych wynosiły około 10 milionów dol. rocznie.

Amerykańska polityka żeglugowa wkroczyła na drogę protekcyjnizmu i subsydiowania własnej floty, nieumiejącej sprostać konkurencji europejskich państw morskich, przede wszystkim Wielkiej Brytanii, jeszcze w drugiej połowie XIX wieku, po zakończeniu wojny domowej. Uważając żeglugę oceaniczną nie tylko za „business”, lecz za „instrument polityki narodowej, służący do celów handlu i obrony” — polityka amerykańska w okresie międzywojennym („Jones” Act z 1920 r., Merchant Marine Acts z 1928 i 1936) traktowała flotę handlową, jako ważny czynnik w okresie zagrożenia i wojny. Wypacząc te tradycje, współczesny imperializm amerykański przekształca ją w pomocnicze narzędzie agresji.

Po zakończeniu II wojny światowej Stany Zjednoczone stanęły na odcinku żeglugi oceanicznej wobec czterech alternatyw: 1) zachowanie prymatu światowego (w okresie wojny flota handlowa USA wzrosła do fantastycznej cyfry 58.620.000 DWT) za cenę przystosowania posiadanego tonażu do potrzeb żeglugi międzynarodowej; 2) odstąpienia znacznej części tonażu innym krajom, których flota ucierpiała w czasie wojny; 3) unieruchomienia i konserwacji lub oddania na złom poważnej części tonażu; 4) zbudowania nowej floty z odpowiednią ilością liniowców pasażerskich i pasażersko-towarowych, których dotychczas brakowało flocie amerykańskiej.

Sytuacja żeglugi europejskiej z jednej strony a imperialistyczne ambicje, nacisk dolarowy i gra sił kapitalistycznych w samych USA z drugiej — sprawiły, że amerykańska polityka żeglugowa poszła po linii będącej wypadkową trzech ostatnich alternatyw. W czasie debat nad tym zagadnieniem większość Morskiej Komisji Stanów ostro sprzeciwiała się odstąpieniu statków USA krajom, złapanym w sidła marshallowskie, nie chcąc zwiększenia ich potencjału konkurencyjnego. Komisja była również najzagorzalszym obrońcą interesów armatorów amerykańskich w głośniejszej sprawie rygorystycznego stosowania klauzuli, zapewniającej banderze ame-

rykańskiej w ramach planu Marshalla przewóz co najmniej 50% ładunków marshallowskich. Ponieważ amerykańskie stawki frachtowe są z reguły dużo wyższe od europejskich, przeciw tej klauzuli występował nawet administrator planu Marshalla w Europie, Hofman. Amerykańska prasa żeglugowa stwierdziła jednak, że Komisja nie potrzebowałaby kruszyć kopii w sporze z Hoffmanem, gdyby armia USA czarterująca wiele frachtowców, będących własnością Komisji, powierzała armatorom przewóz choćby połowy swych olbrzymich ładunków. Nikt inny, tylko generał Fenton S. Jacobs, zastępca komendanta Korpusu Transportowego Armii USA (po ostatniej reorganizacji przechrzczonego na „Military Sea Transportation Service” pod komendą marynarki wojennej) nazwał tę instytucję „największym na świecie przedsiębiorstwem transportowym, wykonującym największe na świecie zadania transportowe”, dodając równocześnie, że „aczkolwiek wojna skończyła się od dawna, Korpus ciągle pochłonięty jest transportem ludzi i zaopatrzenia w skali przekraczającej wszystko, co w dziedzinie transportu wojskowego i handlowego znane było w okresie pokoju”. Nic dziwnego, że w okresie słabej koniunktury armatorzy amerykańscy zaczęli coraz głośniej domagać się wyniesienia się armii i marynarki wojennej z żeglugi handlowej.

Jakkolwiek Morska Komisja Stanów Zjednoczonych spisywała się dzielnie w roli „psa łańcuchowego interesów armatorów” i wykazywała pewną samodzielność, czego dowodem było jej zwycięstwo we wspomnianym sporze z Hoffmanem, właśnie ze względu na tę samodzielność nie znalazło się dla niej miejsca w imperialistycznym „Planie reorganizacyjnym 21”. Z dniem 24 maja r. b. funkcje jej przekazane zostały częściowo amerykańskiemu Departamentowi Handlu, częściowo i w dużo mniejszym zakresie nowej 3 osobowej Morskiej Komisji Federalnej, podległej Sekretarzowi Handlu. Istotnym sensem tej reorganizacji jest całkowite podporządkowanie żeglugi amerykańskiej kontroli rządu i przygotowanie jej do odegrania właściwej roli w jego agresywnych planach, których jednym z etapów jest napad na Koreę. Departament Handlu decyduje bowiem obecnie w sprawach subsydiów, projektów nowych statków i ich budowy, w sprawach czarteru i konserwacji floty rezerwowej, a więc w najistotniejszych kwestiach żeglugi. Nawet zmarshallizowana prasa zachodnio-europejska przyznaje, że zniesienie Komisji Morskiej oznacza konsolidację wpływu Departamentu Handlu na żeglugę Stanów Zjednoczonych.

Drugim, niemal równoczesnym pociągnięciem imperialistów — tym razem na odcinku żeglugi zachodnio-europejskiej — jest powołanie przez „Radę Paktu Atlantyckiego” — „Atlantyckiej Komisji Żeglugowej”. Członkowie tej Komisji z ciężkim sercem zebrali się w ub. m. w Londynie, by radzić, ile tonażu państwa paktu atlantyckiego będą musiały oddać na cele wojenne, a ile można będzie przeznaczyć na zaopatrzenie ludności cywilnej bez zakłócania transportu wojska i sprzętu wojennego.

Zmontowanie atlantyckiej komisji żeglugowej przez imperialistów amerykańskich wywołało niechęć, nie komentarze i ostrzegawcze głosy pod adresem jej członków ze strony armatorów zachodnio-europejskich, którzy mają dosyć wszelkich form kontroli, związanych z przygotowaniem wojennymi. Nastroje te są tym bardziej zrozumiałe, że aczkolwiek wojna na Korei stwarza sztuczną koniunkturę dla całej żeglugi kapitalistycznej, to tymi, którzy zacierają ręce i obliczają zyski na przewozie bomb

i armat w jedną stronę, a trumien ze zwłokami młodych Yankesów w drugą, są przede wszystkim armatorzy amerykańscy.

Imperializm amerykański w roli „światowego policjanta“ (tak nazywa rzecz po imieniu nowojorski „Journal of Commerce“) dostaje po łapach w Korei. Przez usiłowanie podporządkowania własnej i satelickiej żeglugi celom agresji, „światowy policjant“ i na tym odcinku odśladnia swe zbójckie oblicze.

M. HUGET (Gdynia)

Polisa ubezpieczeniowa w 4 wieki później

Prawie *) pół tysiąca lat dalszego rozwoju myśli i przemysłu ubezpieczeniowego przeszło — jakby się zdawało — bez najmniejszego wpływu na najważniejszy i najbardziej podstawowy instrument praktyki ubezpieczeniowej, jakim jest niewątpliwie polisa. Jedynym chyba widomym znakiem tych przepływających nad nią wieków jest powolne i jakże oporne, chociaż stałe i niemięcej uporczywe, laicyzowanie jej frazeologii. Znika powoli zaduch płonącej siarki, unoszący się nad staro-wiecznymi formułami zaklęć, zawartych w starych polisach i jakby żywcem tam przeniesionych z tajemnego języka magów i wzruszającej w swej trywialnej naiwności paplaniny dewotek, mieszających zawsze to, co boskie z tym, co tylko arcyludzkie. Skrzyp gęsiego pióra w ręku uczonego skryby, mozolnie i kunsztownie kaligrafującego cyrograf polisowy, ustąpił wprawdzie zapachowi farby drukarskiej, stukotowi linotypów i maszyn do pisania, dzwonkom telefonów i gwarowi biur, ale tekst pozostał rozpaczliwie podobny, rozpaczliwie ten sam.

Czyż można się zatem dziwić, gdy jeden zdenerwowany sędzia w uzasadnieniu wydanego przez się wyroku taki zamieścił A.D. 1791 zgryźliwy passus: „.... wystarczy powiedzieć, że polisa ubezpieczeniowa była w każdej epoce uważana przez trybunały sądowe, jako instrument absurdalny i chaotyczny“.

Ale nie składajmy winy na tych nowoczesnych magów tajemnego języka, na naszych pocziwych i tak zawsze dobrze chcących prawników. To raczej my, praktycy handlu morskiego, uderzmy się w piersi. Woleliśmy przecież sami i wolimy nadal stary tekst polisy, którego nikt jeszcze wprawdzie nigdy porządnie (a może raczej nawet w ogóle) nie przeczytał, ale który ma tę kolosalną zaletę, że jest mniej lub więcej powszechnie znany i używany. Wolimy go od nowego, najwspanialszego nawet może dokumentu prawniczego, ale co do którego nie mamy pewności, jak wyjdzie „w praniu“, bo to „przecież zawsze z tymi ubezpieczeniami, to nigdy nie wiadomo“.

W tym trzymaniu się starych tekstów jest niewątpliwie dużo przesady i lenistwa intelektualnego, ale też i немало słuszności, boć przecie słowo słowo nierówne, a z tekstem, w którym każde niemal słowo jest już obszernie (choć nieraz odmiennie, a nawet przeciwnie) skomentowane — a mimo to daje i dziś jeszcze — „w praniu“ — materiał do sporów — trudno jest się i ciężko rozstawać, a to tym bardziej, że dla praktyka, pracującego w handlu morskim, w którym polisa jest jednym z podstawowych dokumentów o charakterze — że tak powiem — publicznym, wszelkie — nieuzgodnione w skali powszechnej i międzynarodowej — nowatorstwo byłoby olbrzymią przeszkodą w jego pracy, a nawet wprost uniemożliwiłoby szybkie i dostatecznie ostrożne zawieranie transakcji.

Toteż, jeśli weźmiemy pod uwagę fakt, że w czasach nowożytnych Anglia przejęła, w wyniku pewnych światowych procesów ekonomicznych, rolę wielkiego pośrednika w handlu międzynarodowym, to nie należy się dziwić, że w tymże handlu najpopularniejszym typem polisy stała się polisa Lloydowska i że z tym typem polisy polski kontrahent, bez względu na to, z jakim krajem czy kontynentem zawiera daną transakcję, najęściej ma do czynienia i to tym więcej, że na tym-

że samym typie polisy morskiej pracuje także Powszechny Zakład Ubezpieczeń Wzajemnych. Jeśli się dalej weźmie pod uwagę ostrożny (i nieostrożny) konserwatyzm angielski, który zawsze stał, stoi i będzie stał na przeszkodzie wszelkim próbom energicznego modernizowania umów ubezpieczeniowych, musimy, niestety, zgodzić się z tym, że liczba praktyków handlu morskiego i ubezpieczeń morskich, którzy dokument ten przeczytali, jest nieprawdopodobnie znikomą, o ile — powiedzmy to sobie szczerze, typy tego rodzaju w ogóle w rzeczywistości istnieją. Zawilość i mętność archaicznej formy i quasi — magicznej frazeologii tej polisy tłumaczy wprawdzie ten stan rzeczy, ale z niego nikogo nie rozgrzesza, chociaż gdy czytamy ten dokument, wolno nam szczerze się dziwić, że Dante dla swego poetyckiego kodeksu karnego z tak wspaniałych i tak niecodziennych możliwości nie skorzystał.

Postaramy się jednak ułatwić sobie to zagadnienie, rezygnując z niewdzięcznego zadania zachowania wierności oddania tego dokumentu w jego właściwej formie na korzyść jasności spojrzenia przez szkła nieco współczesnione:

1. NIECH BĘDZIE WIADOME, ŻE

w swoim własnym imieniu, jak również na rzecz i w imieniu wszystkich, których to obecnie dotyczy, może dotyczyć lub będzie dotyczyło w przyszłości (częściowo czy też w całej pełni) zawierają dla siebie i dla wszystkich zainteresowanych i dla każdego z nich z osobna niniejsze ubezpieczenie (bez względu na to czy przedmiot tego ubezpieczenia jest już utracony, czy też nie) w (i) z .

- na towary wszelkiego rodzaju (a także na kadłub, takielunek, wyposażenie, przedmioty wyekwipowania, amunicję, działą, łódzie i inne urządzenia, należące do statku), znajdujące się na statku którego kapitanem — przed Bogiem — na obecną podróż jest lub też ktokolwiek inny na jego miejscu, a także na wypadek, gdyby wymieniony statek lub kapitan miał być, lub będzie nazwany inaczej;
- przy czym ryzyko rozpoczyna swój bieg — w odniesieniu do wymienionych towarów — od chwili załadowania ich na pokład rzeczzonego statku (a w odniesieniu do wymienionego statku . . .)

i tak trwać i utrzymywać się będzie zarówno podczas pobytu tamże, jak i dalej i to tak długo, dopóki wymieniony statek (wraz z całym wyposażeniem, takielunkiem i wyekwipowaniem etc.) nie zawinie do

przy czym — (w odniesieniu do statku etc. — ryzyko nie ustanie, dopóki tenże nie stanie na kotwicy w należytych bezpieczeństwie, a) — w odniesieniu do towarów — dopóki te ostatnie nie zostaną wyładowane i bezpiecznie złożone na lądzie;

- przy czym postanawia się, że statek będzie miał prawo udawać się i płynąć do dowolnych portów

*) patrz art. M. Hugeta w nr. 9 T i S. z 1950 r.

- i zawiązać do nich i tamże przebywać bez prejudykatu dla praw wynikających z niniejszego ubezpieczenia;
5. wymieniony statek etc. (towary etc.) wycenia się dla ustalenia zainteresowania ubezpieczonego w wyniku uzgodnienia pomiędzy ubezpieczonym, a asekuratorami na sumę
 6. Co do ryzyk i wypadków, jakie my, asekuratorzy, zgadzamy się przyjąć i bierzemy na siebie, to są to: niebezpieczeństwa morza, okrętów wojennych, ognia, nieprzyjaciół, piratów, zbójców, złodziei, wyrzucenia za burtę, akcji kaperskich i przeciwkaperskich, przychwyceń i zajęć na morzu, aresztów, pojmnię i zagarnięć przez królów, książąt i ludy (bez względu na narodowość, warunki i rodzaj), nierzetelności kapitana i załogi oraz wszelkich innych niebezpieczeństw, strat i niepomysłnych wypadków, które mogłyby przynieść lub przyniosły uszczerbek, szkodę, lub stratę towarom (lub statkowi), a także ich częściom;
 7. a w wypadku jakiegokolwiek straty lub nieszczęścia, wszelkie akcje podjęte przez ubezpieczonego, jego przedstawicieli i zastępców dla obrony, zabezpieczenia i odzyskania utraconych towarów (statku), a także ich części, będą miały wiążącą moc prawną i to bez uszczerbku dla praw wynikających z niniejszej umowy ubezpieczeniowej, a koszty takich starań będą przez nas, asekuratorów, poniesione w stosunku i do wysokości sumy przez każdego z nas podpisanej;
 8. przy czym wyraźnie się oświadczamy i uzgadniamy, że żadne akty podjęte przez asekuratora czy też ubezpieczonego dla odzyskania, ratowania lub zachowania ubezpieczonego mienia, nie będą uważane za zerzenie się prawa abandonu, ani też za przyjęcie abandonu;
 9. A my, asekuratorzy, zgadzamy się, aby niniejsza polisa miała taką moc i skuteczność jak najpewniejsza polisa, jaka kiedykolwiek wystawiono na Lombard Street lub na Giełdzie Królewskiej, lub gdziekolwiek indziej w Londynie.
 10. Zastrzegamy się jednak wyłączenie ryzyka pojmnięcia i przychwyceń, zajęcia lub przytrzymania oraz ich skutków, jak również skutków ewentualnych usiłowań ich dokonania, a wreszcie także skutków kroków nieprzyjacielskich, lub działań wojennych i to bez względu na to, czy wojna była wypowiedziana, czy też nie; wyłącza się dalej ryzyko wojny domowej, rewolucji, buntu, powstania oraz zamieszek z tego wynikłych, a także i piractwa.
 11. I w ten sposób my, asekuratorzy, zgadzamy się, niniejszym przyrzekamy i zobowiązujemy siebie — (każdy z nas jednak tylko do wysokości swego własnego udziału) oraz naszych spadkobierców, wykonawców naszej ostatniej woli, a także i nasze mienie, wobec ubezpieczonych, ich wykonawców, zarządców i cesjonariuszy, do wiernego wykonania przyjętych przez nas zobowiązań;
 12. przy czym potwierdzamy, iż otrzymaliśmy od ubezpieczonego należne nam świadczenie za to ubezpieczenie w wysokości i po stawce . . . od sta.
 13. Zboże, ryby, sól, mąka i nasiona są pokryte z wyłączeniem wszelkich uszkodzeń, chyba że zajda wypadki awarii wspólnej lub utknięcia statku; cukier, tytoń, konopie, len, skóry bydlęce i futerki są pokryte tylko w wypadkach, gdy szkody przekraczają pięć funtów od sta, podczas, gdy wszelkie inne towary (a również ewtl. statek i fracht) są pokryte tylko w wypadkach, gdy szkody przekroczą trzy funty od sta, z wyjątkiem wypadków awarii wspólnej i utknięcia statku, w których to wypadkach zastrzeżone franszyzy nie będą obowiązywały.
 14. A TERAZ WIEDZCIE, że my, asekuratorzy, członkowie syndykatów, których numery rozpoznawcze z załączonego wykazu są podane na drugostronnym zestawieniu, zobowiązujemy się niniejszym (każdy za swoją część, a nie jeden za drugiego i to tylko w proporcji do przyjętego przez siebie, własnego udziału w tym ubezpieczeniu) do zapłacenia lub wynagrodzenia ubezpieczonemu takiej straty i) lub szkody, jakiej on mógł doznać w wyniku jednego lub kilku wyszczególnionych poprzednio niebezpieczeństw i to w ten sposób, że należy udział, do którego każdy z asekuratorów z osobna jest zobowiązany zostanie ustalony w proporcji obliczonej zgodnie z wymienionymi zestawieniami kwot, udziałów procentualnych, lub proporcjonalnych w stosunku do ogólnych sum ubezpieczenia, wykazanych we wspomnianym zestawieniu obok numeru rozpoznawczego tego syndykatu, którego członkiem jest dany asekurator.
 15. NA DOWÓD czego, dyrektor Biura Polisowego Lloyd dokument ten podpisał swoim nazwiskiem z ramienia każdego z nas.
- Nie mam żadnej wątpliwości, że ci, którzy ten dokument polisowy znają albo — co jest o wiele bardziej prawdopodobne — teraz z dopiero wezmą go do ręki, określa zacytowany powyżej tekst, jako oczywiście fałszerstwo i — co gorsza — będą mieli rację, bo choć jest to fałszerstwo dokonane w zbożnym wysiłku nadania mu „ludzkiego” względu, taki tekst nie mógłby służyć za podstawę do interpretacji umowy zawartej na tym typie polisy, a wiadomo przecież, jak już powiedziałem wyżej, że „słowo” „słowo” nierówne.
- Ale nawet — pomimo wysiłków idących w kierunku unowocześnienia tej polisy — wiele punktów pozostaje nadal w mroku niezrozumiałości. O skomentowanie jej — przynajmniej szkicowe — pokusimy się w następnych odcinkach, a tutaj ograniczymy się tylko do następujących krótkich uwag, które pozwolą nam lepiej zrozumieć właściwy cel i istotny sens jej tekstu:
1. Polisa ta służyła z reguły ubezpieczeniu i statku, i ładunku (dawniej — jak to próbowaliśmy odmalować w poprzednich szkicach — „wyprawy” morskie były organizowane przez kupców w całości, a ich zainteresowania obejmowały solidarnie całość ładunku, statku i frachtu). Tym faktem tłumaczy niektóre kabalistyczne litery S.G. znajdujące się w lewym rogu górnym blankietu polisowego, jako oznaczające „ship” i „goods” (statek i ładunek). Inni wprawdzie chcą w nich widzieć pozostałość lombardzką „somma grande”, albo „salutis gratia”, albo „sterling gold”, a jeszcze inni pierwsze litery nazwy jakiegoś średnio-wiecznego statku. Dziś — ponieważ znaleziono polisy na towar znaczone tylko literą „G” — interpretacja tych symboli jako „Ship — Goods” zdaje się zwyciężać. Jak rzecz wygląda naprawdę chwilowo nas nie interesuje; jedno jest tylko ważne, a mianowicie stwierdzenie, że polisa ta w identycznej tej samej formie służyła dla ubezpieczenia statku jak i ładunku i chcąc ją zrozumieć bez reszty, należy ją odczytywać odpowiednio, tzn. rozdzielać tekst dotyczący statku od tekstu przeznaczonego dla ładunku (ułatwiliśmy to zadanie przez odpowiednie przerobienie tekstu i wstawienie dodatkowych znaków interpunkcyjnych).
 2. Tekst staraliśmy się uczynić zrozumialszy przez przerobienie układu graficznego, interpunkcję i podział na jak gdyby osobne ustępy, czego, oczywiście, w oryginale nie ma.
 3. Nie odważyliśmy się, oczywiście, przerobić tekstu ustępu 6 (o ryzykach), choć stoi on w częściowej jawnej sprzeczności z ustępem 10, już choćby dlatego tylko, że zatarłoby to zrozumienie narastania klauzul w miarę postępu czasu, zdobywania nowych doświadczeń i dostosowywania tekstu do światowej sytuacji politycznej i ekonomicznej.
 4. Trzeba mieć stale na uwadze, że polisa ta — dziś już — nigdy nie jest dokumentem kompletnym, a właściwe warunki pokrycia uzgadniane są osobno i w rozmaitych formach „doczepiane” do polisy i te warunki dopiero stanowią istotną konstrukcję pokrycia, dla której omawiana w tym szkicu polisa Lloydowska jest jedynie fundamentem i zasadniczą podstawą interpretacyjną dla danej umowy ubezpieczeniowej.

JAN ŁOPUSKI (Gdynia)

Ograniczenia odpowiedzialności armatora i przewoźnika

Nie sposób jest należycie zrozumieć istoty i sensu ograniczeń odpowiedzialności armatora i przewoźnika (pojęcia te należy bardzo starannie rozróżniać), bez choćby pobieżnego zaznajomienia się z ewolucją tego zagadnienia w prawie morskim na przestrzeni ubiegłych stuleci, przy równoczesnym rozważeniu jej poszczególnych faz w zależności od układu stosunków gospodarczych, jakie w danym okresie panowały w żegludzie handlowej. W ten tylko sposób będziemy mogli ocenić, co w obowiązującym u nas systemie prawa morskiego w tym względzie jest słuszne i życiowe, a co przestarzałe i zasługujące na zmianę.

W prawie morskim starożytnych Rzymian nie spotykamy żadnych specjalnych przepisów, dających armatorowi, za którego był wtedy uważany zarówno właściciel jak i najemca statku, uprzywilejowane stanowisko przez ograniczenie jego odpowiedzialności ze zobowiązań, powstałych w związku z użytkowaniem statku, do pewnych kwot lub przedmiotów majątkowych. Przeciwnie, prawo rzymskie stawiało armatora wyraźnie w jednym rzędzie z innymi przedsiębiorcami, jak właścicielami oberży lub zajezdni, każąc mu odpowiadać za pełną wartość powierzonych przedmiotów, nawet, kiedy powodem ich utraty, lub uszkodzenia, był przypadek, mający miejsce bez jego winy.

Skoło weźmiemy pod uwagę, jak wielkie ryzyka ponosił armator, trudniący się w ówczesnych czasach żegluga zarobkowa, przy równoczesnej niemożności zabezpieczenia się przed ich konsekwencjami na skutek nieznaności ochrony ubezpieczeniowej, ta nieobecność ustawowych ograniczeń odpowiedzialności armatora w mądrym i życiowym prawie rzymskim wydaje się nam zjawiskiem co najmniej dziwnym.

Wytłumaczenie tego znajdziemy jednak szybko w ówczesnych stosunkach społeczno-gospodarczych. Otóż jeszcze za czasów republiki uprawianie żeglugi handlowej przez obywateli rzymskich nie cieszyło się poparciem państwa, które nie chciało, aby obywatele jego pływali po dalekich morzach, pragnąc, by jak największa ich ilość zajęta była rolnictwem, które podobno dawało najlepszych żołnierzy. Istniały więc wyraźne zakazy uprawiania żeglugi, które aczkolwiek potem w zasadzie zniesione, utrzymały się jednak nawet w późniejszych czasach cesarstwa w stosunku do pewnych wysoko postawionych w hierarchii społecznej osób. Stąd też klasa uprzywilejowana nie mogła walczyć o specjalne prawa dla armatorów, aczkolwiek z drugiej strony, ponieważ żegluga handlowa przynosiła poważne dochody, możni Rzymianie uprawiali ją, co prawda nie osobiście, lecz za pośrednictwem zaufanych niewolników, którzy na zewnątrz występowali jako armatorzy. Nie mając jednak podmiotowości prawnej, nie byli oni właścicielami statków i dlatego może prawo rzymskie nie wiąże pojęcia armatora z posiadaniem prawa własności na statku.

Już jednak w prawie morskim średniowiecza widzimy uznanie słuszności ograniczenia odpowiedzialności armatora, który, wysyłając swój statek na morze i będąc pozbawiony bezpośredniego wpływu na jego dalsze losy, narażał się na ryzyka, mogące wielokrotnie przewyższyć wartość całego jego majątku. Jakże często się bowiem zdarzało, że zaciągnięta przez niego załoga, za której czyn ponosił odpowiedzialność, przyczyniała się do utraty powierzonego do przewozu towaru lub powodowała zatonięcie innego statku, wiozącego w dodatku cenny ładunek. Ponieważ zaś w miarę rozwoju handlu zamorskiego wzrastało zapotrzebowanie na statki i usługi przewozowe, wzmocniała się tym samym potrzeba armatorów, którzy nie omieszkali tego wykorzystywać dla uzyskania przywileju ograniczenia odpowiedzialności. W sławnym zbiorze praw zwanym „*Consolato del mare*“, pochodzącym z okresu późnego średniowiecza, po raz pierwszy spotykamy się z ograniczeniem odpowiedzialności współwłaścicieli stat-

ku do ich udziałów. Z czasem przerodziło się to w ogólną zasadę rzeczowego ograniczenia odpowiedzialności armatora, która przez prawa hanzeatyckie i Powszechny Niemiecki Kodeks Handlowy z r. 1861 przeszła do obowiązującego u nas częściowo Kodeksu Handlowego Niemieckiego z r. 1897, w którym przetrwała do chwili obecnej. I aczkolwiek idea przyszła z południa, to jednak sama zasada ograniczenia odpowiedzialności do czysto rzeczowej odpowiedzialności pewnymi przedmiotami majątkowymi (statkiem i frachtem) wydaje się być pochodzenia starogermańskiego i polega na uznaniu podmiotowości prawnej pewnych przedmiotów majątkowych, odpowiadających za szkody przez nie wyrządzone. Koncepcja ta jest oczywiście nie do przyjęcia dla naszej nauki, która, opierając się na prawie rzymskim, przyznaje podmiotowość prawną tylko osobom a nigdy rzeczom. Odpowiedzialny jest przeto zawsze armator statku, a ograniczenie jego odpowiedzialności polega na tym, że ewentualni „wierzyciele statku“, tzn. osoby, których roszczenia powstały w związku z użytkowaniem danego statku, mogą poszukiwać ich zaspokojenia tylko na tymże statku i zarobionym w danej podróży frachcie, czyli na tak zwanym „majątku morskim“ armatora (*fortune de mer*), a nie na innych przedmiotach majątkowych, stanowiących jego „majątek lądowy“ (*fortune de terre*).

Ten system ograniczenia odpowiedzialności armatora zupełnie dobrze odpowiadał stosunkom, panującym w żegludze morskiej nie tylko w średniowieczu, ale nawet jeszcze w ubiegłym stuleciu, kiedy przeważał typ małego armatora, uprawiającego swoim często jedynym żaglowcem wolną żeglugę po morzach świata. Uzasadnione było ze wszech miar, aby armator ten, powierzając morzu swój statek, będący niejednokrotnie całym jego majątkiem, odpowiadał za pewne zobowiązania tylko tymi częściami swojego majątku, które w wyprawie morskiej zaangażował, a więc statkiem i zarobionym przez niego frachtem. Było to po prostu koniecznym zmniejszeniem potężnego ryzyka, jakie brał na siebie ten pionier-armator, bez którego szybki rozwój żeglugi byłby nie do pomyślenia. Toteż zasada ograniczenia odpowiedzialności armatora uznana została przez wszystkie ustawodawstwa, aczkolwiek nie wszędzie przyjęła ona tę samą formę. Prawo angielskie przyjęło, jako zasadę, osobistą odpowiedzialność armatora, która jednak w całym szeregu wyliczonych w ustawie przypadków jest ograniczona do pewnej kwoty, zależnej od pojemności statku. Francuski system ograniczenia odpowiedzialności armatora jest czymś pośrednim między odpowiedzialnością osobistą a odpowiedzialnością rzeczową. Uznając bowiem w zasadzie osobistą odpowiedzialność armatora całym majątkiem, pozwala mu na uwolnienie się od niej przez oddanie wierzycielom, czy „*abandonowanie*“, statku i frachtu, co w rezultacie w pewnych przypadkach sprowadza się do odpowiedzialności czysto rzeczowej. Wreszcie system amerykański oparł się na odpowiedzialności osobistej, ograniczonej jednak w większości przypadków do kwoty, odpowiadającej wartości, jaką przedstawia statek i fracht.

Ta różnorodność systemów ograniczenia odpowiedzialności armatora, stosowanych w różnych państwach, stała się bodźcem dla usiłowań, zmierzających do ujednolinitania tego zagadnienia w aspekcie międzynarodowym, co w rezultacie doprowadziło do podpisania w r. 1924 w Brukseli międzynarodowej konwencji „o ujednolinitaniu niektórych zasad, dotyczących ograniczenia odpowiedzialności właścicieli statków morskich“.

Konwencja ta, podpisana i ratyfikowana przez szereg państw, jest wyrazem pewnego kompromisu między systemem amerykańskim i angielskim jako, że interesy tych właśnie państw były najsilniej reprezentowane przy stole konferencyjnym. I o ile niemiecki system

ograniczenia odpowiedzialności armatora do pewnych przedmiotów majątkowych odpowiadał typowi małego armatora, o tyle ograniczenia wprowadzone przez konwencję dostosowane były raczej do typu wielko-kapitałowego przedsiębiorstwa żeglugowego, który w pierwszej połowie XX wieku zaczął przeważać w żegludze światowej. Uznając mianowicie śladem innych ustawodawstw ogólną zasadę osobistej, nieograniczonej odpowiedzialności armatora, konwencja zezwala równocześnie w większości przypadków na jej ograniczenie do kwoty odpowiadającej wartości statku, frachtu i tzw. przynależności. Poza tym, idąc śladem prawa angielskiego, przewiduje ona możliwość dalszego jej ograniczenia w pewnych nielicznych zresztą przypadkach do kwot, których wysokość jest zależna od tonażu statku. Pod wpływem tej konwencji szereg państw wprowadził zmiany w swoich ustawodawstwach, uzgadniając ich przepisy z postanowieniami konwencji, a także nowoczesne ustawodawstwa morskie, radzieckie i holenderskie oparte na niej swoje systemy ograniczonej odpowiedzialności armatora. Prawo radzieckie poza ograniczeniami wprowadzonymi do konwencji uznało dodatkowo prawo armatora do abandonowania statku.

Jeżeli będziemy starali się zaznajomić bliżej z ograniczeniami odpowiedzialności armatora i przewoźnika u nas, musimy pamiętać, że będziemy spotykać się z dwoma różnymi porządkami prawnymi:

1) Przepisami Kodeksu Handlowego Niemieckiego, nie zmienionymi w swojej treści od r. 1918, jako normami naszego prawa krajowego; 2) przepisami ratyfikowanych przez Polskę konwencji, jako normami prawa międzynarodowego, które obowiązują nas, jakby się wydawało, tylko w stosunkach z tymi państwami i ich obywatelami, które te konwencje ratyfikowały (kwestia ta jest dyskutowana). Z drugiej strony, aby nie zaciemniać sobie obrazu tego dosyć skomplikowanego zagadnienia, należy osobno rozważać ograniczenia odpowiedzialności armatora z tytułu używania statku do żeglugi zarobkowej, a osobno, jako zagadnienie specjalne, odpowiedzialność przewoźnika morskiego, niezależnie od tego czy jest on armatorem, czy też nie.

Prawo niemieckie uznaje, jak wyżej wspomniano, ogólną zasadę osobistej, nieograniczonej (całym majątkiem) odpowiedzialności armatora za jego zobowiązania, na równi z innymi osobami. Równocześnie jednak ustawa wymienia trzy wypadki, w których armator odpowiada za zobowiązania tylko statkiem i frachtem, co w praktyce sprowadza się do tego, że jego ewentualni wierzyciele tylko na tych przedmiotach mogą dochodzić swoich roszczeń. Są to mianowicie zobowiązania, pochodzące primo: z transakcji, zawartych przez kapitana w ramach jego ustawowych uprawnień; secundo: z niewykonania lub wadliwego wykonania umów, zawartych przez armatora, jeżeli to wykonanie należało do służbowych obowiązków kapitana; tertio: z przewinień członków załogi.

Nie trzeba nawet zbytniej wnikliwości, aby dostrzec, że powyższe przypadki pokrywają praktycznie gros zobowiązań, jakie mogą powstać dla armatora w związku z używaniem statku do żeglugi, tak że w rezultacie armator tylko wyjątkowo odpowiada całym majątkiem.

Ustawa wymienia zresztą wyraźnie dwa przypadki, kiedy armator odpowiada osobiście i nieograniczenie. Ma to miejsce wtedy, kiedy on sam ponosi winę niewykonania lub wadliwego wykonania zawartej umowy, lub, jeśli jej wykonanie specjalnie gwarantował oraz z zasady wobec wszelkich roszczeń załogi, wynikających z umowy o pracę. Pierwszy punkt będzie obejmował wypadki szkód, spowodowanych wypuszczeniem w morze statku, nie posiadającego zdolności żeglugowej.

Charakterystyczną cechą powyższego systemu jest odpowiedzialność pewnego wyodrębnionego majątku — statku i frachtu, na których wierzyciel posiada prawo zastawu, pozwalające mu na ich zajęcie w celu dochodzenia na nich jego pretensji. Jeżeli pretensja ta powstała w związku z używaniem statku A, a armator posiada też inne statki, wierzyciel może dochodzić swojej pretensji tylko na statku A. O ile armator statek A sprzedał, prawa wierzyciela przez to nie wygasają i może on ich dochodzić wobec nowego właściciela statku,

który go nabył wraz z zobowiązaniem. Inaczej przedstawia się sprawa w przypadku bankructwa właściciela i sprzedaży statku w drodze licytacji. Nabywca z licytacji kupuje bowiem statek bez obciążeń, które przechodzą na sumę uzyskaną ze sprzedaży. Gorzej dla wierzyciela, jeżeli statek utonie, gdyż przez to stracony zostaje dla niego obiekt, na którym mógłby dochodzić swoich praw. O ile jednak powodem zatonięcia statku jest wina osób trzecich, wierzyciel statku może poszukiwać zaspokojenia swoich roszczeń na kwotę należnej armatorowi tytułem odszkodowania, dopóki tenże jej nie zainkasuje. Podobnie zresztą i na frachcie wierzyciel tylko wtedy może poszukiwać zaspokojenia, jak długo fracht ten jest należnością, względnie znajduje się w rękach kapitana, a więc jest czymś wyodrębnionym od reszty majątku dłużnika, co oczywiście przestaje mieć miejsce z chwilą, gdy dłużny armator go zainkasuje.

System czysto rzeczowego ograniczenia odpowiedzialności armatora mógłby oczywiście w całym szeregu przypadków być źródłem krzywdy dla wierzycieli. Przypuśćmy bowiem, że armator szybko zainkasuje fracht, względnie wyśle obciążony długami statek w nową ryzykowną podróż. Oczywiście, przy czysto i wyłącznie rzeczowej odpowiedzialności armatora interesy jego wierzycieli byłyby przez to zagrożone. Chcąc temu zapobiec, ustawa postarawia, że armator, inkasując fracht lub inne należności, do których wierzyciele mają roszczenia (np. odszkodowanie za uszkodzenie statku), staje się wobec nich odpowiedzialny osobiście do wysokości zainkasowanych należności. Również armator, który, wiedząc o roszczeniach wierzycieli statku, bez ich zgody wysyła statek w nową podróż, staje się im osobiście odpowiedzialny do kwoty przedstawiającej wartość statku, w momencie rozporządzenia podróżą. Ten ostatni przepis ma specjalnie duże znaczenie, gdyż armator z reguły nie będzie wstrzymywał statku, aż do uregulowania zobowiązań z poprzedniej podróży, ustalenie wysokości których wymaga niejednokrotnie dłuższego czasu, tak, że w praktyce częściej będziemy mieć do czynienia z ograniczoną osobistą odpowiedzialnością armatora, niż z odpowiedzialnością czysto rzeczową, którą samo życie wypiera, jako pewien anachronizm.

Na całkowicie odmiennej zasadzie oparta została Konwencja Brukselska z r. 1924, dotycząca odpowiedzialności armatorów, która zamiast ograniczenia rzeczowego wprowadziła ograniczenia kwotowe. Rzeczową odpowiedzialność armatora statkiem i frachtem konwencja zastąpiła odpowiedzialnością osobistą lecz ograniczoną do kwoty, jaką przedstawia wartość statku, frachtu i przynależności. Ograniczenie to przysługuje armatorowi, z grubsza biorąc, w tych samych przypadkach, w których zgodnie z prawem niemieckim odpowiadałby on tylko statkiem i frachtem, a więc praktycznie w większości przypadków, gdy używanie statku jest dla niego źródłem zobowiązań. Poza tym jednak, powiedzmy ogólnym ograniczeniem odpowiedzialności armatora, konwencja wprowadza drugie specjalne ograniczenie do kwoty 8 funtów szterlingów w złocie od tony pojemności statku. Na to drugie ograniczenie armator może się jednak powołać tylko wtedy, kiedy zobowiązanie jego pochodzi z jednego z następujących przypadków: szkód wyrządzonych osobom trzecim z winy kapitana lub członków załogi; szkód wyrządzonych przewożonym ładunkom lub mieniu podróжных; błędów nawigacyjnego popelnionego przy wykonywaniu umowy; wydobycia szczątków zatopionego statku oraz roszczeń z konosamentu. Dla roszczeń z tytułu uszkodzeń cielesnych, względnie utraty życia osób trzecich, lub przewożonych pasażerów, granica ta jest podwyższona o dalsze 8 funtów w złocie od tony z tym jednak, że górna granica którą stanowi wartość statku, frachtu i przynależności, nie może zostać przekroczona. Dla uniknięcia niejasności Konwencja określa, że przez przynależności należy rozumieć odszkodowanie, należne statkowi z tytułu szkód poniesionych od początku podróży oraz składkę do awarii wspólnej należnych statkowi od pozostałych zainteresowanych z tytułu awarii, które miały miejsce po rozpoczęciu podróży i polegały na uszkodzeniu statku. Przez pojemność statku, będącą podstawą dla obliczenia granicy odpowiedzialności armatora, rozumie się jego tonaż netto, zwiększony o przestrzeń zajętą przez pomieszczenia maszynowe.

Nie na tym jednak koniec przywilejom armatora. Również, gdy występuje on, jako przewoźnik, stanowisko jego w porównaniu ze stanowiskiem przewoźnika ładowego jest uprzywilejowane i to zarówno dzięki specjalnym przepisom KHN, jak i Konwencji Brukselskiej z r. 1924, dotyczącej konosamentów. Prawo niemieckie ogranicza wysokość odszkodowania należnego od przewoźnika morskiego za stracony towar do jego zwykłej wartości handlowej. To znaczy, że nie pełna strata, jaką poniósł odbiorca i oczekiwany zysk wymykający mu się z ręki, stanowią podstawę do obliczenia, ale tylko zwykłą wartość handlową straconych przedmiotów w porcie wyladowania. Od obliczonej w ten sposób kwoty odlicza się ponadto wszelkie koszty zaoszczędzone przez odbiorcę jak fracht, cło, wyładunek itp., do poniesienia których tenże byłby zmuszony, gdyby ładunek przybył w całości do portu przeznaczenia. W wypadku uszkodzenia towaru odpowiedzialność przewoźnika ogranicza się do różnicy między zmniejszoną wartością uszkodzonego towaru a zwykłą wartością handlową jaką by on posiadał w stanie nieuszkodzonym. Oczywiście, strony zawierające umowę o przewóz mogą dowolnie ustalić wartość ładunku i jeżeli wartość ta wpisana zostanie do konosamentu, będzie ona obowiązywać przewoźnika również w stosunku do odbiorcy towaru.

Dalsze ograniczenia odpowiedzialności przewoźnika znajdujemy w Regulach Haskich i w opartej na nich, a przez Polskę ratyfikowanej Konwencji Brukselskiej z r. 1924, dotyczącej konosamentów. Konwencja ta ustala górną granicę odpowiedzialności przewoźnika na 100 funtów w złocie od pakunku lub jednostki towaru, przy czym suma ta za zgodą obu stron zawierających umowę o przewóz może być podwyższona, a natomiast wszelkie jej obniżenia, choćby uzgodnione między stronami, prawnie są nieważne.

Widzimy więc, że przepisy prawa morskiego bardzo poważnie ograniczają ryzyka z tytułu odpowiedzialności cywilnej, na które naraża się armator, prowadząc swoje przedsiębiorstwo. Przywileje te były niegdyś całkowicie uzasadnione trudnymi warunkami, w jakich odbywała się żegluga morska, a więc niebezpieczeństwem podróży, oddaleniem i niemożnością sprawowania przez armatora kontroli nad kapitanem i załogą, wreszcie dysproporcją między ryzykiem, na które armator się narażał, a jego własnym zaangażowanym w żegludze

kapitałem. Jednak warunki z czasem się zmieniły. Zdobycza techniki zmniejszyły poważnie ryzyka naturalne, radio i samolot skutecznie walczyły z odległością, sieci agentów ułatwiały towarzystwom żeglugowym sprawowanie kontroli nad ich statkami na całym świecie. W miarę postępu w dziedzinie techniki żeglugi i handlu morskiego, asekuracji i reasekuracji, ograniczenia odpowiedzialności zaczynają tracić istotne podstawy dla dalszego utrzymywania ich w mocy, stają się przeżytkiem — zabytkiem z dawnych czasów. Ktoś mógłby zarzucić temu rozumowaniu, że postęp techniczny zmniejszył co prawda pewne ryzyka naturalne, ale równocześnie przyniósł ze sobą przed tym nieznanne ryzyka pożarów, eksplozji, częstych i fatalnych kolizji, jak również, że wartości, które dzisiaj powierza się morzu, znacznie się zwiększyły. To prawda, ale czyż te nowe ryzyka nie są udziałem także innych środków przewozu, powietrznych i lądowych, których właściciele z podobnych ograniczeń nie korzystają?

Dla wielkich towarzystw żeglugowych ograniczenie odpowiedzialności raz przynosi korzyści, a drugi raz straty, zależnie od tego czy ich statki wyrządzają szkody osobom trzecim, czy też tymże statkom szkody zostają wyrządzone, tak że na dłuższej przestrzeni czasu wypadki te się równoważą.

Skożo zaś weźmiemy pod uwagę, że ryzyka te są poważnie gdzieś asekurowane i z kolei reasekurowane, dochodzimy do wniosku, że wielkość ich, kiedyś grożąca ruiną małemu armatorowi, obecnie nawet, mimo to że wzrasta, nie jest w stanie zachwiać równowagi tych potężnych organizmów gospodarczych, które je ostatecznie ponoszą.

Niemniej jednak w obecnej chwili poszczególne państwa nadal zaciekle bronią zasady ograniczonej odpowiedzialności armatora, uważając, że zapewniają w ten sposób ochronę towarzystwom żeglugowym, których popieranie leży w ich interesie narodowym. Obalenie tej zasady mogłoby nastąpić zatem tylko w drodze podpisania umowy międzynarodowej, gdyż jasne jest, że żadne państwo nie będzie chciało pogarszać indywidualnie interesów swoich armatorów w stosunku do armatorów obcych państw. W tym stanie rzeczy wszelka zmiana tej przeżytej już samej w sobie instytucji wydaje się być muzyką przyszłości.

WYPOWIEDZI DYSKUSYJNE

Dr TEOFIL BISSAGA (WARSZAWA).

Transport i komunikacja

W każdym żywym i rozwijającym się języku możemy spotkać szereg słów, nie dość dokładnie obrazujących lub określających pewne pojęcia. Do takich należą w niektórych językach nowożytnych słowa komunikacja i transport.

W Przeglądzie Komunikacyjnym nr 6 z czerwca 1948 r. dr Bolesław Kasprowicz poruszył aktualny problem wprowadzenia polskich odpowiedników, zamiast dotychczas używanych słów obcego pochodzenia „transport i komunikacja”. W końcowym wyniku swoich wywodów Autor proponuje polonizację przez wprowadzenie słów: zamiast komunikacja — łączność, zamiast transport — przewóz. W nr. 10 „Przeglądu Komunikacyjnego” z października 1948 r. zajął odmienne stanowisko. Mój wniosek końcowy był następujący: nie usuwajmy obcych zapożyczeń, skoro okazały się dobrymi, wzbogacają nasze pojęcia i ułatwiają obcom łatwiejsze zrozumienie nas i nam obcych. Właśnie takie słowa, jak „komunikacja, transport i tranzyt” weszły w nasz język, wcale nie razią, a ich obce pochodzenie dowodzi wielkiej giętkości naszego języka, który ku pożytkowi rodzimej kultury potrafił przyswoić sobie to, co w obcym wpływie językowym było najlepsze, trwałe i wzniosłe. Życie samo niweczy barbarzyństwo.

Minęło dwa lata, nikt poza wymienionymi Autorami więcej w tej sprawie głosu nie zabierał. Można przypuszczać, że udało się obronić stanowisko utrzymania w naszym języku słów „komunikacja i transport”.

Nierównie ważniejszą sprawę poruszył w nr. 7 z 1950 r. „Transportu i Spedycji” mgr Madeyski, a mianowicie konieczność dokładnego określenia pojęć komunikacja i transport, gdyż „pod te dwa pojęcia podkładana jest różna treść, a jeżeli chodzi o komunikację — nawet przeciwna”.

Jako przykład Autor podaje, datujące się już z lat powojennych następujące określenie prof. Ocioszyńskiego: „transport jest to techniczny i organizacyjny wysiłek człowieka w kierunku pokonania tych trudności, jakie w działaniu jego stanowi przestrzeń i odległość. Pokonując te trudności człowiek przenosi z miejsca na miejsce siebie (transport osobowy), dobra materialne (transport towarowy), przekazuje na odległość swe myśli (telekomunikacja) oraz przesyła energię (przekazywanie energii elektrycznej, gazowej, wodnej, itp.)”

Analogiczne określenie znajdziemy w artykule pt. „Grundbegriffe des Verkehrs”, zamieszczonym w zeszycie 4 czasopisma Zeitschrift für Verkehrswissenschaften z 1943 r., którego autorem jest A. F. Napp-Zinn z Instytutu Wiedzy Komunikacyjnej w Kolonii. Podaje je w oryginale: „Verkehr (im Verkehrswissenschaftlichen Sinn) ist die räumliche Übertragung von Personen, Gütern und Nachrichten” (str. 204), a dalej „Verkehrswesen ist die Gesamtheit der technischen und organisatorischen Einrichtungen zum Zwecke räumlicher Übertragung von Personen, Gütern und Nachrichten” (str. 206).

Nie ulega wątpliwości, że w pierwszym określeniu chodzi o transport, a w drugim o komunikację.

W wydanym w 1938 r. podręczniku pt. „Geografia Kolejowa Polski” następująco określiłem tylko komunikację:

Komunikacją nazywamy wszelkie sposoby przekazywania na odległość wiadomości oraz przewóz ludzi i dóbr z jednego miejsca na drugie w czasie najkrótszym. Istotą komunikacji jest dążenie ludzkości do pokonania w granicach doskonałości postępu technicznego przestrzeni i czasu w warunkach możliwie bezpiecznych i wygodnych z zapewnieniem szybkości i punktualności oraz jednakowej przystępności dla wszystkich.

Zdaje się, że było to wówczas dość pełne ustalenie pojęcia komunikacji. O transporcie miałem pierwszą sposobność wypowiedzieć się dopiero w 1948 r., jak to wyżej zazaczyłem. W następnym roku nakładem Ministerstwa Komunikacji wydano w formie skryptu moje wykłady pt. „Geografia Komunikacyjna Polski”, gdzie następująco ujmuję pojęcia komunikacji i transportu.

Przedmiotem badań geografii komunikacyjnej są komunikacje i transport. Mimo pozorów pojęcia te nie są jednoznaczne, ale współzależne.

Istotę komunikacji stanowi dążenie człowieka do pokonania w granicach doskonałości postępu technicznego przestrzeni i czasu przy przewożeniu ludzi i dóbr z miejsca na miejsce, w warunkach zapewniających najwyższe bezpieczeństwo, szybkość, terminowość, taniość i wygodę oraz przekazywanie na odległość energii, gazów, cieczy i wiadomości.

Nie będzie tu rozpatrywana komunikacja korespondencyjna, polegająca na przekazywaniu wiadomości, (gołębie pocztowe, poczta listowa, telegraf, telefon, radio, telewizja, radar oraz różne możliwości sygnalizacji znakowej przy pomocy światła, barwy, głosu itp.) jako też przesyłanie na odległość energii, gazów i cieczy.

Podstawą komunikacji, obejmujących transport, tj. przewóz ludzi i dóbr wszelkiego rodzaju, są trzy zasadnicze czynniki, a mianowicie droga, wóz i silnik.

Transport jest następstwem istnienia i działania urządzeń komunikacyjnych, umożliwiających przy pomocy siły i pracy zmianę położenia w przestrzeni materii, wyrażające pewien ciężar. Inaczej mówiąc, transport jest funkcją komunikacji.

Granice tych pojęć można ująć zwięźle w ten sposób, że zadaniem komunikacji jest realizacja sposobów pokonywania przestrzeni, a zadaniem transportu przewóz w pojęciu najszerszym.

Dlatego, moim zdaniem, komunikacja jest pojęciem szerszym od transportu. Warto też wspomnieć, że w niektórych krajach istnieją osobne Ministerstwa Komunikacji i Ministerstwa Transportu.

W nr. 3 — 4 „Przeglądu Technicznego” z 1950 r. obrazującym wyniki Konferencji Transportowej, poświęconej zagadnieniom transportu wewnętrznego, znajdujemy wiele cennych uwag precyzujących pojęcie transportu. Inż. J. Tymowski pisze tam, że „pod pojęciem transportu należy rozumieć nie tylko czynność właściwego przenoszenia z jednego miejsca na drugie, ale także wszelkie czynności związane z rozładowaniem, ładowaniem, podnoszeniem, przenoszeniem, przewożeniem, opuszczeniem, sortowaniem, rachowaniem, ważeniem i składowaniem międzyoperacyjnym.” Jest to szczegółowe określenie transportu, przedmiotowo bardzo bliskie z podanym przeze mnie w nr. 10 „Przeglądu Komunikacyjnego” z 1948 r.

W tymże „Przeglądzie Technicznym” inż. K. Czereyski, pisząc o mechanizacji transportu leśnego, podaje, że „transport leśny obejmuje przewóz drewna od miejsca wyrębu do bliskich odbiorców (zakładów przemysłowych, stacji kolejowych, itp.) oraz załadunek.”

Inż. M. Lesz mówi, że transport liniowy przeznaczony jest do obsługi pewnej określonej produkcji, przy której znajdują się ciężary, wzdłuż niej przemieszczane. Należy tu przede wszystkim wszelki transport szynowy (kolej, kolejki wąskotorowe), którego zastosowanie jest znane i nie wymaga objaśnień. Transport ten ma tę zasadniczą wadę, że wymaga na oś badz to ręcznego ładowania, bądź też urządzeń załadunkowych.”

Do takiego określenia transportu zbliża się w swoim ujęciu mgr Małeyski.

Inż. J. Zyzak określa „transport w kopalni, jako obejmujący maszyny i urządzenia, służące do przemieszczania urobku z miejsc eksploatacji na powierzchnię oraz do przewożenia materiałów i maszyn z powierzchni do punktów ich magazynowania, względnie zastoso-
sowania w kopalni.”

Powyższe określenia wyraźnie dotyczą pojęcia transportu, a nie komunikacji, która musi być definiowana odrębnie.

W oparciu o sformułowanie Marksa mgr M. Małeyski ryzykuje następujące określenie transportu: „transport jest pracą produkcyjną w sferze obiegu środków gospodarczych, a mającą na celu świadome i użyteczne przemieszczanie przestrzenne osób i towarów w przestrzeni, przekraczającej osobiste otoczenie człowieka”.

Zauważmy, że Marks słusznie ujmując transport wyłącznie, jako zagadnienie produkcyjne, obejmujące wytwórczość usług przewozowych, a więc dynamiczne, nie poruszając samych urządzeń komunikacyjnych, tj. urządzeń i sposobów przenoszenia ludzi i rzeczy w przestrzeni. O urządzeniach komunikacyjnych, czyli środkach transportu mówią Marks i Engels w pkt. 6 Manifestu Komunistycznego, gdy wskazują na konieczność „centralizacji środków transportu w rękach państwa”.

Nie wydaje się szczególnie użyteczne w określeniu pojęcia transportu nowotworu przemieszczanie, którego nie zna niemiecki oryginał „Kapitału”, a jako nie dość trafne i mogące łatwo wprowadzić w błąd uważam zakończenie określenia: „przekraczającej osobiste otoczenie człowieka”, ponieważ transport ma na celu właśnie działanie w osobistym otoczeniu człowieka, który jest motorem istnienia komunikacji i jej funkcji — transportu.

W tomie V, str. 429 w dziele pt. „Praca Najemna i Kapitał” Marks i Engels piszą: „W produkcji ludzie oddziałują nie tylko na przyrodę, lecz również na siebie. Aby produkować, muszą się ludzie w pewien sposób łączyć dla wspólnej działalności i dla wymiany produktów swej działalności. Aby produkować, ludzie wchodzi z sobą w określone związki i stosunki i dopiero poprzez te społeczne związki i stosunki odbywa się oddziaływanie na przyrodę i odbywa się produkcja.”

Budowa urządzeń komunikacyjnych (droga, wóz, silnik) jest oddziaływaniem na przyrodę, funkcją tych urządzeń jest produkcja przewozów, która zbliża człowieka do człowieka, ale nie przekracza jego osobistego otoczenia, gdyż właśnie celem tej produkcji (transport ludzi i dóbr) jest wyłącznie dotarcie do osobistego otoczenia człowieka, aby służyć jego potrzebom.

Prof. Ocioszyński, jak i mgr Małeyski podają nam pojęcie transportu, włączając w jego treść ogólnie zarysowane pojęcie komunikacji. Takie ujmowanie dwu różnych, lecz, jak wyżej nadmieniałem, współzależnych pojęć, nie może się dzisiaj utrzymać.

W wydawnictwie Union G'eographique Internationale, Comptes Rendus du Congrès Internationale de Géographie, Amsterdam, 1938, Tome II, Section III b, Géographie Economique, str. 76 i następne, gdzie omawia się rodzaje i grupy komunikacji, zakłady i środki komunikacyjne, wskazano na potrzebę określenia i rozgraniczenia pojęć komunikacja i transport. Od rozgraniczenia tych pojęć zależne są ściśle i rzeczowe określenia dalszych pojęć podstawowych z tej dziedziny.

Jak dalece słuszne jest to twierdzenie, dowodzi „Słownik polskich wyrazów technicznych z podaniem ich znaczenia i równoznaczników w językach obcych — „Komunikacje Lądowe” — opracowany jako projekt w 1939 r. przez Komisję Polskiego Słownictwa Technicznego Akademii Nauk Technicznych. Dla uzasadnienia niedokładności pojęć w omawianym Słowniku wystarczy podanie kilku przykładów i tak:

Komunikacja — zesół środków do przewożenia osób i towarów lub do przesyłania wiadomości.

Przewóz — czynność przewożenia.

Kolejnictwo — sprawy odnoszące się do dróg żelaznych.

Pojęcia transportu Słownik nie podaje.

Nie posiadamy dotychczas w Polsce specjalnych instytucji, zajmujących się pogłębianiem wiedzy komunikacyjnej, brak jeszcze dostatecznego grona teoretyków

tej wiedzy, którzy by stali się pionierami w określaniu pojęć z zakresu komunikacji i transportu. W dobrze po wojnie rozwijającej się u nas prasie komunikacyjnej bardzo rzadko znajdujemy wzmianki, omawiające niesprecyzowane dotąd podstawowe pojęcia. Potrzeba stać się pilna, jeśli nie chcemy utracić myślowej samodzielności, korzystając z obcego dorobku.

Dyskusja zapoczątkowana w „Transportie i Spedycji” jest celowa, a jej wynik na pewno przyczyni się do ustalenia i rozjaśnienia wielu pojęć, usunie kłopotliwe nieporozumienia, usprawni w niejednym pracę, np. statystykę komunikacyjną i transportową, a w końcu zwolni autorów wydawnictw komunikacyjnych i wykładowców od wielu wątpliwości. Skorzysta na tym praktyka i wiedza.

Dla zainteresowanych podaję, niezależnie od wspomnianej w artykule, zwięźle zestawienie podstawowej literatury przedmiotu, które w poważnym stopniu może ułatwić poznanie źródeł wskazanych wyczerpująco przez poszczególnych autorów:

DZIAŁ INFORMACYJNY*)

Nowe normy zużycia materiałów pędnych

Dotychczas obowiązujące normy zużycia materiałów pędnych (Dziennik Taryf i Zarządzeń Komunikacyjnych Nr 27/49) zostały unieważnione zarządzeniem Ministra Komunikacji z dnia 21.X.50 r. w miejsce unieważnionych norm, tym samym zarządzeniem Minister Komunikacji wprowadził „Normy zużycia materiałów pędnych w eksploatacji pojazdów samochodowych”, obowiązujące z dniem ogłoszenia zarządzenia w Dzienniku Taryf i Zarz. Komunik. Nr 34 z dnia 18.11.50 r. poz. 271.

Zarządzenie to powstało w związku z uchwałą Prezydium Rządu z dnia 6.IX. br. w sprawie oszczędności paliw i smarów w gospodarce samochodowej i rolnej (Monitor Polski Nr A-98, poz. 1235).

Znowelizowane normy w stosunku do starych mają następujące zmiany:

Samochody osobowe:

	zużycie w litrach na 100 km	
	norma stara	norma nowa
Chevrolet Canada C8A	24	23
Fiat 1100, 1100 B	10	9,5
Fiat 1100 L, 1100 BL	11	10,5
Simca 8	10	9,5
Skoda 1101, 1102	10	9,5
Skoda sanitarki i furgony	10	10

Oprócz tego wprowadzono do tabel norm, nowe marki samochodowe:

BMW 340	12,5
Gaz 67, 67B	16
Gaz M 20 „Pobieda”	13,5
Moskwicz 400, 420	9
Tatra — Plan 600	12
Zis 110	27

Samochody ciężarowe:

Bedford MW	26	25,5
Bedford OYD	30	30,5
Chevrolet USA, G-7107	30	29,5
Dodge USA, WC-51	27	23
Dodge USA, WC-52	27	26
Dodge USA, WC-54	27	26
Dodge USA, WC-56	26	25
Dodge USA, WF-32	28	27
Fordson WOT-2H	26	26,5
Ford USA 2GU, 2G8T, 2GT	28	27
Ford Canada F60S	31	32
Gaz 51	26	26,5
GMC CCKW 352, 353	39	37,5
Studebaker US6, US6x4	40	39
Zis 150	35	37

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

Conley — Theory of transportation — 1894

Campedon — Rôle économique et social des voies de communication — 1900

Colson — Transports et tarifs — 1908

Nogaro et Onalid — L'évolution du commerce, du crédit et des transports depuis 150 ans — 1914

Blum — Der Weltverkehr und seine Technik — 1921

van der Borcht — Das Verkehrswesen — 1925

Pirath — Die Grundlagen der Verkehrswirtschaft — 1934

Blum — Verkehrsgeographie — 1936

Blum — Die Entwicklung des Verkehrs — 1941

Kriczewskij — Żeleznodorożnyj transport w ważniejszych dokumentach — 1941

Chaczaturow — Osnovy ekonomiki żelezno-dorożnago transporta — 1946

Bigham — Truman — Transportation — Principles and Problems — 1947

Obrazcow i Saulskij — Wodnyj, wozdusznij, awtodorożnyj, gorodskoj i promyslennyj transport — 1948.

Autobusy:

	zużycie w litrach na 100 km	
	norma stara	norma nowa
Fiat 666 RN	24	23,5
Fiat 666 RN/5	26	24,5
Chausson APH (1 : 6,5)	22	21
Chausson APH (1 : 7,45)	24	22
Najważniejsze marki samochodów nowowprowadzonych do tabel:		
Star 20		27
Zis 585 (wywrotka)		39
Praga RND		16
Skoda 706 R		30
Mavag M5 (autobus międzymiastowy)		27,5
Mavag TR5 (autobus miejski)		29
Skoda 706 RO (autobus)		30

Jak widzimy z powyższego, dla szeregu samochodów normy obniżono, a dla niektórych podwyższono. Dotychczasowe wyniki eksploatacyjne miały tutaj decydujący głos. Wyrównano w ten sposób niesprawiedliwość, polegającą na tym, że jedni kierowcy łatwo osiągnęli oszczędności, kiedy inni z trudnością mieścili się w normach.

W instrukcji znajduje się cały szereg tabel, określających normy zużycia paliwa. I tak:

Tabela nr 1 (samochody typowe) zawiera 20 marek samochodów osobowych.

Tabela nr 2 (samochody nietypowe) zawiera 86 marek samochodów osobowych.

Tabela nr 3 (autobusy typowe) zawiera 9 marek samochodów.

Tabela nr 4 (autobusy nietypowe) zawiera 25 marek samochodów.

Tabela nr 5 (autobusy niskopreż.) zawiera 3 marki samochodów.

Tabela nr 6 (samochody cięż.) zawiera 98 marek samochodów gaźnik.

Tabela nr 7 (samochody cięż. typ.) zawiera 6 marek samochodów wysokopreż.

Tabela nr 8 (samochody nietyp.) zawiera 70 marek samochodów wysokopreż.

Tabela nr 9 (ciągniki naczepowe) zawiera 12 marek samochodów siodłowych.

Tabela nr 10 (ciągniki przyczepowe) zawiera 18 marek samochodów drzewnych.

Tabela nr 11, 13 (motocykle-tab. orientacyjne)

Tabela nr 12 (motocykle-tab. orientacyjne) zawiera 23 z silnik. cztero-suw.

Widać z zestawienia bardzo bogata mozaikę marek i typów. Dla samochodów nie wymienionych w powyższych tabelach przewidziano normy orientacyjne, obliczane w zależności od litrażu silnika, tonażu i napędu na jedną, względnie dwie osie. Normy

te w stosunku do starych norm różnią się w pewnych przypadkach in plus, względnie in minus.

Dodatki na jazdę z przyczepami zostały szczegółowo rozpracowane. Dla motocykli ustalono oddzielnie normy zużycia paliwa dla silników dwusuwowych i oddzielnie dla czterusuwowych.

Przybliżone normy zużycia paliwa dla motocykli z silnikami dwusuwowymi ustalono w zależności od pojemności skokowej silnika:

Motocykl o pojemności skokowej silnika w cm ³	zużycie paliwa w litrach na 10 km
do 100 cm ³	2,5
100 „ 125 „	2,7
125 „ 200 „	3,7
200 „ 250 „	3,8
250 „ 350 „	4,5
powyżej 350 „	5

Motocykle z silnikami czterusuwowymi:

do 250 cm ³	2,5	
250 „ 350 „	3	
350 „ 500 „	3,5 z przyczepą	4,5
500 „ 600 „	3,5	4,5
600 „ 750 „	4	5
750 „ 1000 „	5	7

Dodatki do norm uległy poważnym przeróbkom i rozszerzeniom w stosunku do poprzednich. Są one więcej elastyczne i tolerancyjne, zezwalając kierownikom jednostek samochodowych na uznanie najczęściej odpowiedniego i właściwego dodatku do każdej jazdy w zależności od warunków eksploatacyjnych. A oto najważniejsze z nich:

Jazda po drogach. Jazda po autostradach zmniejsza normę o 15%, a na innych dobrych drogach o 1—10%. Natomiast jazda po złych drogach zezwala na zwiększenie normy o 5—10%, a na bardzo złych o 10—15%. Jazda na drogach o dużych wzniesieniach zwiększa normę o 1—5%, a w okolicach górskich o 5—10%.

Manewrowanie. Samochody, mające utrudnione manewrowanie w miejscu na — i wyładunku, mogą zużywać o 5—10% paliwa więcej przy przewozie towarów w promieniu 1 km, a w promieniu do 1,5 km — 5%. Dla samochodów pracujących w mieście i często się zatrzymujących zwiększa się normę o 5%.

Samochody specjalne. Samochody straży pożarnej i samochody wywrotki mogą zużywać o 5% więcej paliwa.

Jazda w miastach. Warszawa — Łódź 10%, w innych miastach, liczących powyżej 100.000 mieszkańców, o 1—5%.

Podczas zimy. Kiedy temperatura ustawi się poniżej 0° C, dla samochodów, garażujących w pomieszczeniach nie ogrzewanych lub na wolnym powietrzu zwiększa się normę o 10%, a dla samochodów garażujących w ciepłych pomieszczeniach o 5%. Dla obydwu tych rodzajów przy dużych opadach śnieżnych zwiększa się normę do 5%. Samochody pracujące przy odsnieżaniu dróg mają zwiększoną normę o 15%.

Samochody niedotarte. Na pierwsze 1.000 km przebiegu zwiększa się normę o 5%.

Dla celów szkolnych. Zwiększa się normę o 5%.

Jazda z przyczepami. W zależności od ciężarów ciągnionego na każdą tonę zwiększa się normę o 3—8% w zależności od ładowności.

Przebiegi pełne i puste. Jest to najważniejsza modyfikacja w dodatkach do norm, polegająca na tym, że przy wykorzystaniu pełnej ładowności samochodu w obie strony (tam i z powrotem) zwiększa się normę o 10%, a przy wykorzystaniu ładowności w 50%, przy jeździe powrotnej zwiększa się normę o 5%. Jest to dodatek bardzo atrakcyjny, bo faworyzujący wybitnie wykorzystanie ładowności samochodu, co jest bardzo ważnym czynnikiem w samochodowych przewozach towarowych.

Tabele dodatków zamykają normy dodatkowe dla celów technicznych, to jest wewnątrz garażowych i warsztatowych; normy te pozostają bez zmian w stosunku do norm starych.

Jeśli zadamy sobie trud porównać nowe i stare normy, to zobaczymy, jak znacznie powiększono możliwości stosowania dodatków do norm w zależności od warunków eksploatacyjnych. Jest rzeczą jasną, że dodatki do norm nie mogą być stosowane ślepo i w pełnej skali, bo warunki eksploatacyjne będą przeważnie różne dla każdej jazdy. Z tych względów staje się rzeczą konieczną, aby kierownicy jednostek samochodowych i pracownicy, ustalający wysokość dodatków do norm, jak również sami kierowcy, dobrze zapoznali się z wymienioną instrukcją. Przy obliczaniu dodatków do norm należy kierować się względami istotnymi, rzeczowymi oraz stałym przeświadczeniem o konieczności systematycznego oszczędzania paliwa.

A. W.

Uchwała Prezydium Rządu

w sprawie przekazywania zbędnych i nadmiernych remanentów motoryzacyjnych

Uchwała Prezydium Rządu z dnia 8 listopada br. (Monitor Polski A-123, poz. 1258 z dn. 17.XI. 1950 r.) nowelizuje uchwałę Komitetu Ekonomicznego Rady Ministrów z dnia 27.VIII. 1948 r. w sprawie wyzbywania się przez urzędy, przedsiębiorstwa i instytucje państwowe zbędnych i nadetatowych pojazdów mechanicznych, wraków i ich zespołów oraz uchyla wszelkie zarządzenia wydane w wykonaniu tejże uchwały, a między innymi i zarządzenie Ministrów Przemysłu i Handlu, Komunikacji oraz Skarbu z dnia 18.XI. 1948 r. w sprawie trybu postępowania przy sprzedaży nietypowych, nadetatowych lub zbędnych pojazdów mechanicznych, użytkowanych przez urzędy, przedsiębiorstwa i instytucje państwowe — dobrze znane wszystkim transportowcom.

O ile w. w. uchwała Komitetu Ekonomicznego Rady Ministrów obejmowała tylko część remanentów motoryzacyjnych, a mianowicie pojazdy mechaniczne i ich zespoły o tyle omawiana Uchwała Prezydium Rządu obejmuje pojazdy samochodowe, zespoły, części zamiennie i akcesoria, urządzenia specjalne, urządzenia techniczne, służące do przedstawiania pojazdów samochodowych na inny rodzaj paliwa, instrukcje do pojazdów samochodowych i urządzeń technicznych służące do obsługi i napraw pojazdów samochodowych oraz katalogi części zamiennych.

Wymienione nadmierne remanenty motoryzacyjne winny być przekazane przez obecnych ich po-

siadaczy do CHPM „Motozbyt” lub Spółdzielczej Organizacji Zbytu Drobnej Wytwórczości „Spółnota Pracy”, w zależności od tego, jakich urządzeń i jakiej grupy pojazdów (tzw. typowych czy nietypowych) one dotyczą. Tryb przekazywania nadmiernych remanentów motoryzacyjnych, sposób ich oceny oraz terminy zapłaty ustali zarządzenie Przewodniczącego PKPG, wydane w porozumieniu z Ministrem Finansów i Komunikacji oraz Prezesem CUDW.

Do zmiany listy pojazdów samochodowych (tzw. typowych), stanowiącej załącznik do omawianej uchwały, został upoważniony Przewodniczący PKPG, przy czym wprowadzone zmiany powinny być uzgodnione z Ministrem Komunikacji.

Przy omawianiu Uchwały Prezydium Rządu z dn. 8.XI. 1950 r. należałoby również wspomnieć, że pomimo zbyt ogólnego jej charakteru został zasadniczo uregulowany bardzo poważny problem, a mianowicie rozładowania b. poważnej ilości nagromadzonych przypadkowo lub w wyniku normalnego wykruszania się pojazdów samochodowych, remanentów motoryzacyjnych, leżących bezużytecznie u różnych użytkowników przy jednoczesnym braku tychże do normalnej eksploatacji.

S. D.

Instrukcja M K o obsłudze technicznej samochodów

Ostatnio ukazała się drukiem Instrukcja o obsłudze technicznej pojazdów samochodowych, wprowadzona do obowiązkowego użytku zarządzeniem Ministra Komunikacji z dnia 28 września 1950 (Dz. Taryf i Zarz. Kom. Nr 30/50). Jest ona bardzo na czasie, albowiem dotychczas z braku odpowiedniej instrukcji zagadnienie obsługi technicznej było swobodnie rozwiązywane, nie zawsze pod kątem racjonalnej konserwacji taboru i jego sprawności technicznej. Tym bardziej jest ona na czasie, że dla wielu marek i typów samochodów importowanych brak jest szczegółowych fabrycznych instrukcji obsługi w języku polskim, co niewątpliwie nie wychodzi na zdrowie tym pojazdom samochodowym.

Instrukcja jest ramowa, uniwersalna, a więc może mieć zastosowanie do wszystkich marek i typów pojazdów samochodowych, specjalnie tych, dla których brak instrukcji fabrycznych.

Celem obsługi technicznej — jak mówi instrukcja — jest:

- 1) utrzymanie pojazdu w stałej gotowości do eksploatacji,
- 2) uzyskanie pewności jazdy w różnych warunkach drogowych,
- 3) zapewnienie bezpieczeństwa jazdy,
- 4) osiągnięcie maksymalnych przebiegów między naprawczymi pojazdami, jak również ich zespołów,
- 5) osiągnięcie jak najmniejszego zużycia materiałów pędnych w czasie eksploatacji.

Aby to osiągnąć, należy przeprowadzić planową obsługę techniczną w postaci szeregu okresowo powtarzających się czynności o ustalonym zakresie, w zależności od właściwości pojazdu i jego warunków pracy.

Planowa obsługa techniczna polega na:

1. Obsłudze codziennej (OC).
2. Pierwszej obsłudze technicznej (I-OT).
3. Drugiej obsłudze technicznej (II-OT)

oraz naprawach bieżących (NB), jeśli zajdzie konieczność ich przeprowadzenia, niezależnie od wymienionych powyżej okresowych zabiegów obsługi planowej.

Instrukcja mówi szczegółowo, na czym polega obsługa codzienna oraz I i II obsługa techniczna. Mówi ona również, przy jakich niedomaganiach nie wolno dopuścić pojazdu do pracy oraz jakie prace należy wykonać dla ich usunięcia. Zakres prac na-

prawy bieżącej jest szczegółowo omówiony z podziałem na prace rozbiórkowo-montażowe i działań pomocniczych, jak: blacharskich, spawalniczych, kowalskich, stolarsko-szlifierskich, tapicerskich, malarskich, elektrycznych i wulkanizacyjnych. Oprócz obsługi technicznej pojazdów samochodowych napędzanych paliwami płynnymi, wydano dodatkowe wskazówki co do obsługi samochodów o napędzie gazem wysoko-sprężonym i samochodów gazogeneratorowych.

Obsługa techniczna motocykli powinna się opierać na zasadach ogólnych, odpowiednio zastosowanych do charakteru tych pojazdów.

Obsługa podwozi samochodów specjalnych powinna być przeprowadzona na zasadach ogólnych, z tym, że obsługę urządzeń specjalnych pojazdów samochodowych powinno się przeprowadzać wg instrukcji fabrycznej.

Obsługa techniczna i naprawa przyczep samochodowych jest ujęta w dokładnej instrukcji.

Dla wszystkich zabiegów obsługi technicznej ustalono normy roboczo-godzin. Są one ujęte w dwóch tabelach: I dla pojazdów samochodowych produkcji radzieckiej, II dla innych. Np. dla samochodu Zis 5 normy roboczo-godzin wynoszą: obsługa codzienna — 1,8; I obsługa techniczna 6,0; II obsługa techniczna 25,0; naprawa bieżąca na 100 km przebiegu 1,4. Normy roboczo-godzin mogą być stosowane z odchyleniem plus — minus 20%, w zależności od jakości pomieszczeń i wyposażenia stacji obsługi. Obsługa techniczna powinna być planowa, dlatego harmonogram obsługi musi być ustalony na miesiąc naprzód wg schematu podanego w instrukcji.

Następnie instrukcja omawia zasady docierania pojazdów samochodowych nowych i po naprawie głównej oraz zasady przechowywania i konserwacji zdeponowanych samochodów.

Instrukcja ta jest cennym wkładem do uporządkowania gospodarki samochodowej i jako taka powinna się znaleźć w rękach wszystkich kierowców i pracowników bezpośrednio związanych z obsługą techniczną pojazdów samochodowych.

(Instrukcja powyższa jest do nabycia w Wydawnictwach Komunikacyjnych, gdzie została opatrzona znakiem SM 173).

A. W.

Zarządzenie Przewodniczącego PKPG

z dn. 8.XI. 1950 r. w sprawie usprawnienia przewozu cieczy w cysternach

W celu uniknięcia trudności i usprawnienia przewozu cieczy w cysternach, wydane zostało zarządzenie Przewodniczącego Państwowej Komisji Planowania Gospodarczego Nr 308 z dnia 8 listopada 1950 r.

W zarządzeniu tym na okres zimowy od 1 listopada 1950 r. do 1 marca 1951 r. zmieniono terminy dla rozładunku cystern, określone w punkcie XV Instrukcji Państwowej Komisji Planowania Gospodarczego — Departamentu Komunikacji i Łączności z dnia 10.8. 1949 r. w sprawie gospodarki cysternami normalnotorowymi, dla następujących grup towarowych:

- 1) dla oleju napędowego nisko-krzepnącego, benzyny, nafty, kwasu azotowego stężonego, szkła wodnego, metanolu, kognaczyny, spirytusu, artykułów gorzelnianych z 24 godzin na 12 godzin;
- 2) dla aniliny, kwasu azotowego rozcieńczonego z 24 godzin na 18 godzin;
- 3) dla ropy, olejów ciężkich, ługu sodowego, oleum, melasy, smoły wszelkiego rodzaju, asfaltu, mazutu, fenolu z 24 godzin na 48 godzin.

Dla pozostałych artykułów terminy wyładunkowe pozostają bez zmiany, tj. 24 godzin.

Zarządzenie nakłada obowiązek na inspektorów kontroli badania w zakładach, dokonujących rozładunku cieczy, obiegu cystern na podstawie dat, wskazywanych przez nadawcę i kolej w listach przewozowych. W tym celu inspektorzy w zakładach odbierających artykuły płynne w cysternach, powinni na podstawie badania dokumentów przewozowych stwierdzać czy cysterny są opróżniane w terminach ustalonych przez PKPG, przy czym dowody po zbadaniu powinny być natychmiast zwracane dostawcom. W razie przekroczenia ustalonych terminów przez poszczególne zakłady z powodu opieszałości lub niedbalstwa w organizowaniu rozładunku, inspektorzy powinni zgłaszać wnioski o ukaranie winnych.

Aby zapewnić sprawny przebieg cystern na sieci PKP, Zarządzenie Przewodniczącego PKPG przewiduje niezwłoczne wydanie przez Władze Kolejowe zakazu wydłużania czasu przewozu cystern ładownych i próżnych oraz polecenie wysyłania tego rodzaju przesyłek pociągami dalekobieżnymi, bez przetrzymywania na węzłach.

W dalszej części Zarządzenia wprowadzono zakaz podgrzewania cystern ogniem otwartym. Stwier-

dzono bowiem, że cysterny z cieczami krzepnącymi podgrzewane są przez niektórych odbiorców ogniem otwartym, podkładanym pod zbiornik, w wyniku czego spala się farba na całym wagonie oraz rozhartowuje się podwozie i ulega zniszczeniu aparat hamulca powietrznego.

Celem uniknięcia tego rodzaju podgrzewania cystern i ograniczenia go do przypadków wyjątkowych, Zarządzenie nakłada obowiązki na kierownictwo zakładów, produkujących artykuły krzepnące w porze zimowej, aby wykorzystywano przede wszystkim w tym okresie do przewozu cysterny uzbrojone w aparaturę do podgrzewania oraz spusty znormalizowane.

Z uwagi na to, że część taboru cysternowego nie jest dotychczas zaopatrzona w odpowiednią aparaturę do podgrzewania kotłów parą i w znormalizowane spusty (zawory), umożliwiające opróżnianie cystern z cieczy krzepnących, zezwolono w drodze wyjątku na podgrzewanie cystern ogniem otwartym w okresie od 1 listopada 1950 r. do 15 marca 1951 r. w przypadkach następujących:

- a) o ile wagony cysterny nie posiadają aparatury do podgrzewania parą (węzownic) lub aparatury taka jest uszkodzona oraz nie posiadają odpowiednio znormalizowanych spustów (zaworów),

- b) o ile cysterny posiadają odpowiednią aparaturę do podgrzewania i spusty znormalizowane, lecz nie ma w niektórych punktach wydankowych możliwości uzyskania pary z własnych kotłowni lub parowozów Polskich Kolei Państwowych.

W tych przypadkach zaleca się przede wszystkim podgrzewanie kotłów za pomocą koksowników, jak najkorzystniej ustawionych pod cysterną, celem uniknięcia szkód, o których wyżej wspomniano.

Tylko w wyjątkowych przypadkach dopuszczalne jest podgrzewanie zbiorników ogniem otwartym, przy bezwzględny zachowaniu wszelkich ostrożności.

Niezależnie od tego resorty gospodarcze, posiadające cysterny, zostały zobowiązane do sukcesywnego zaopatrywania w węzownice do podgrzewania parą i znormalizowane spusty cystern, które takich urządzeń nie posiadają. Prace te mają być wykonane w warsztatach własnych lub kolejowych.

Wykonanie omawianego Zarządzenia niewątpliwie wpłynie na polepszenie obrotu cystern oraz zwiększy ich zdolność przewozową pod względem techniczno-eksploatacyjnym.

T. L.

Ogólne warunki dostaw sprzętu motoryzacyjnego i części zamiennych produkcji krajowej

W Dzienniku Ustaw R. P. z dnia 12 maja 1950 r. pod poz. 180 ogłoszona została ustawa z dnia 19 kwietnia 1950 r. o umowach planowych w gospodarce socjalistycznej. Przepisy tej ustawy mają na celu zapewnienie dyscypliny wykonania planów gospodarczych, usprawnienie współpracy przy realizacji tych planów oraz ugruntowanie zasad rozrachunku gospodarczego. W myśl tej uchwały do zawierania umów planowych obowiązane są następujące jednostki gospodarcze:

1. państwowe przedsiębiorstwa, zakłady i instytucje oraz przedsiębiorstwa pod zarządem państwowym,
2. przedsiębiorstwa państwowo-spółdzielcze, centrale spółdzielczo-państwowe i centrale spółdzielni,
3. spółki prawa cywilnego i handlowego, w których Skarb Państwa, przedsiębiorstwa państwowe albo osoby prawa publicznego posiadają udział, wynoszący ponad 50% kapitału zakładowego.

Artykuł 4 omawianej ustawy mówi, że Przewodniczący PKPG w porozumieniu z właściwym ministrem może w drodze rozporządzenia rozciągnąć obowiązek zawierania umów planowych na inne jednostki, nie wymienione powyżej.

Ustawa powyżej wspomniana określa szczegółowo: rodzaje umów, terminy, formę i sposób ich zawierania, moc obowiązującą umów planowych, ich trwałość itp.

Na podstawie tej ustawy Przewodniczący PKPG wydał zarządzenie z dnia 26 sierpnia 1950 r. w sprawie ogólnych warunków dostaw (Biuletyn PKPG Nr 20, poz. 226). Zarządzenie to ustala dla poszczególnych gałęzi gospodarki narodowej ogólne warunki dostaw w obrocie krajowym.

Załącznik Nr 7 do powołanego zarządzenia określa ogólne warunki dostaw sprzętu motoryzacyjnego i części zamiennych produkcji krajowej.

Załącznik ten zawiera przepisy regulujące poszczególne zagadnienia, ujęte w dziesięć zasadniczych grup.

1. **Zamówienie i dyspozycja wysyłkowa.** Przedmiot świadczenia, jego jakość oraz czas i miejsce wykonania ustala zarządzenie władzy lub umowa stron. (Za władzę w niniejszym określeniu uważa się jednostkę zwierzchnią, bądź bezpośrednio nadzorną lub nadzorującą). W przypadku, kiedy za-

rażdzenie władzy lub umowa zezwalają nabywcy na złożenie szczegółów odnośnie przedmiotu i terminu świadczeń w późniejszym terminie, winien on co najmniej na trzy miesiące przed okresem wykonania dostawy złożyć sprzedawcy pisemne zamówienie, odpowiadające przepisom omawianego zarządzenia.

Nienadesłanie takiego zamówienia upoważnia sprzedawcę do wystąpienia o przyznanie prawa odstąpienia od umowy lub o jej zmianę. Sprzeciw sprzedawcy odnośnie wymagań zawartych w zamówieniu winny być podane do wiadomości nabywcy protokołem rozbieżności, w przeciągu 14 dni od daty otrzymania zamówienia. A jeśli w 14 dni od daty wysłania protokołu rozbieżności strony nie dojdą do porozumienia, każda z nich obowiązana jest powiadomić o tym swoją władzę, a w niektórych przypadkach, przewidzianych w omawianym zarządzeniu, przekazać sprawę do Komisji Arbitrażowej.

Za nieuzasadnione sporządzenie protokołu rozbieżności, strona płaci karę umowną za spowodowanie zwłoki w dostawie.

2. **Cena i rozliczenie.** Ceny liczone są wedle właściwych cenników, obowiązujących w dniu dostawy sprzętu. Ustępn ten określa również sposób ustalania terminu i trybu zapłaty.

3. **Jakość towaru.** Jakość winna odpowiadać wymaganiom określonym zarządzeniem władz lub umową, a w braku tych — ustalonym standartom.

4. **Badanie techniczne towaru.** Jeśli nabywca w swoim zamówieniu zastrzeżenie sobie, by przed dostawą sprzęt był badany technicznie przy udziale stron, dostawca winien zawiadomić go o gotowości do badania technicznego w przewidzianym terminie, po czym ma obowiązek czekać na stawienie się strony 14 dni. W innych przypadkach, sprzedawca wysyła sprzęt z odpisem protokołu technicznej kontroli fabrycznej.

Może zdarzyć się, że strony nie mogą sporządzić zgodnego protokołu badania technicznego, wówczas wiążące orzeczenie wydaje Instytut Motoryzacji, który, potwierdzając słuszność niezgodności, daje prawo odstąpienia od umowy.

5. **Opakowanie.** Obowiązkiem sprzedawcy jest przystosować opakowanie do właściwości sprzętu i do środka transportowego. Opakowanie podlegające zwrotowi, nabywca ma obowiązek zwrócić w przewidzianym terminie.

6. **Dostawa towaru.** Przez dostawę rozumie się wydanie sprzętu ze składu dostawcy, bądź wysyłkę do miejsca przeznaczenia, licząc moment przekazania go przewoźnikowi.

7. **Wydanie towaru ze składu sprzedawcy.** Ustalenie, iż sprzęt ma być wydany ze składu sprzedawcy zobowiązuje sprzedawcę do zawiadomienia odbiorcy o gotowości sprzętu do podjęcia, w określonym terminie oraz do wskazania składu położonego najbliższego miejsca przyznaczenia sprzętu. Wtedy nabywca organizuje odbiór sprzętu w sposób i w terminach ustalonych omawianym zarządzeniem. Gdy tego nie dokona, sprzedawca ma prawo wykonać dostawę w drodze wysyłki.

8. **Wysyłka towaru.** Sprzedawcę obowiązuje dołączenie do przesyłki lub listu przewozowego, specyfikacji sprzętu oraz przestrzeganie, w granicach ustalonych zarządzeniem, wymagań zastrzeżonych przez nabywcę odnośnie: ubezpieczenia sprzętu, właściwego opakowania i załadowania. O dokonaniu wysyłki sprzedawca zawiadamia nabywcę w określonym terminie. Koszt załadowania obciąża sprze-

dawcę, zaś koszt wyładowania — nabywcę. Wszelkie roszczenia o ubytek lub uszkodzenie sprzętu należą do nabywcy, który prowadzi je w stosunku do kolei lub sprzedawcy zależnie od tego, w granicach czyjej odpowiedzialności strata została spowodowana.

9. **Braki i wady towaru.** Braki i wady jakościowe stwierdza w miejscu wykonania komisja badania technicznego w myśl przepisów omawianego zarządzenia, które dalej ustala postępowanie po otrzymaniu wyniku badań. Jeśli dostawa nastąpiła w drodze wysyłki, badania techniczne nie były dokonane lub braki, albo wady mogły powstać po dokonaniu badania, a zostały spostrzeżone przy odbiorze względnie później (jeśli idzie o wady specjalne nie dające się spostrzec przy odbiorze), nabywca ma prawo do roszczeń w granicach i terminach ustalonych omawianym zarządzeniem.

10. **Gwarancja.** Sprzedawca zobowiązany jest do bezpłatnej naprawy dostarczonego sprzętu w okresie i na zasadach przewidzianych w umowie.

K. K

Zarządzenie Ministra Finansów

z dnia 2.XI. 1950 r. w sprawie finansowania przeróbki samochodów na napęd gazem

W celu zaktywizowania akcji przerabiania samochodów na napęd gazem wysoko-sprężonym oraz w celu ułatwienia finansowania przeróbki poszczególnym instytucjom, zostało podpisane w dniu 2.XI. br. zarządzenie Ministra Finansów, na podstawie którego Narodowy Bank Polski będzie udzielał kredytów przedsiębiorstwom państwowym, spółdzielczym, państwowo-społdzielczym, centralom spółdzielczo-państwowym i spółkom prawnym, w których udział skarbu państwa jest większy niż 50%, na pokrycie kosztów, związanych z przerabianiem samochodów na napęd gazem wysoko-sprężonym.

Przydzielone kredyty przez Narodowy Bank Polski podlegają zwrotowi w terminie 15 miesięcy od dnia ich udzielenia, a spłata zaciągniętej pożyczki powinna być pokrywana z własnych środków obrotowych danej instytucji. Podstawą do udzielenia kre-

dytów na w. w. cele przez Narodowy Bank Polski będzie rachunek, wystawiony przez CHP Motoryzacyjnego „Motozbyt”, Biuro Samochodów Remontowanych lub przez Zakłady Sprzętu Transportowego Nr 1 w Gliwicach.

Ustalono kredyty na powyższą akcję nie mogą przekroczyć sumy 18.000.000 zł w skali ogólnopństwowej i mogą być wykorzystane do dnia 31 grudnia 1951 r.

Omawiane zarządzenie ma niezwykle doniosłą rolę dla tak zwanej akcji gazyfikacji samochodów i umożliwiła przerobienie samochodów nawet tym instytucjom, które nie przewidziały w swoich planach finansowych odpowiednich sum na pokrycie kosztów związanych z przeróbką samochodów na napęd gazem wysoko-sprężonym.

S. D.

Przepisy o kolejności podstawiania wagonów kolejowych

Od marca 1946 roku zostały wprowadzone na Polskich Kolejach Państwowych przepisy o czasowym korzystaniu pewnych przesyłek z pierwszeństwa przy przewozie oraz o wykonaniu planu przewozowego na podstawie kolejności.

W wyniku zmian, które w międzyczasie zaszły w gospodarce narodowej, powstała konieczność poddania rewizji dotychczasowych przepisów i ustalenia nowej listy kolejności podstawiania wagonów.

W związku z tym, Dyrekcja Generalna Kolei Państwowych zwróciła się do poszczególnych resortów gospodarczych z prośbą o zgłoszenie wniosków i uwag do dotychczas obowiązujących przepisów. W wyniku tych wniosków oraz w porozumieniu z Państwową Komisją Planowania Gospodarczego zostały opracowane tymczasowe przepisy o kolejności podstawiania wagonów, które były stosowane podczas przewozów jesiennych.

W czasie trwania przewozów jesiennych ustaloną kolejność podstawiania wagonów dwa razy w miesiącu uaktualniano. Obecnie obowiązujące przepisy ustalają następującą kolejność podstawianych wagonów:

- grupa I — transporty i ładunki wojskowe oraz na potrzeby wojska,
- grupa II a) — przesyłki teletechniczne i inne przeznaczone dla służby łączności,
- b) przesyłki nadawane przez Ministerstwo Zdrowia, Pracy i Opieki Społecznej;
- grupa III — wszelkie przesyłki przeznaczone na eksport wzgl. pochodzące z importu,
- grupa IV — a) zboże, ziemniaki, buraki cukrowe, cukier, nasiona, wszelkie ozieme,

b) słoma i siano,

c) materiały walcowane hutnicze, kafle, dachówka, cement, suprema, eternit, papa, wapno i materiały instalacyjno-sanitarne dla budownictwa przemysłowego i mieszkaniowego,

d) kamień wapienny;

grupa V — a) węgiel kamienny i brunatny, koks, brykiety,

b) surowce i półfabrykaty, wyroby gotowe adresowane do kopalni węgla i nafty,

c) tabor kolejowy i jego części, szyny;

grupa VI — a) rudy i topniki wszelkiego rodzaju,

b) nawozy sztuczne,

c) ziemliopłydy wyszczególnione w grupie IV,

d) przetwory rolnicze (prócz cukru),

e) wyroby przemysłowe gotowe nie wymienione wyżej;

grupa VII — a) przewozy gospodarcze PKP, wszelkie surowce przemysłowe nie wymienione wyżej,

b) przewozy soli oraz surowiec, wyroby i zwrotne opakowania dawnych monopolu spirytusowego, tytoniowego i zapalczanego;

grupa VIII — przesyłki artykułów żywnościowych i rolnych nie wymienione wyżej,

grupa IX — kamienie i żwir,

grupa X — wszystkie inne.

Kolejność wyżej przedstawiona jest zbudowana na zasadach tych samych co poprzednia, ustalona w r. 1946, to znaczy na grupach towarowych. Jak już wspomniano jest ona tymczasowa i niewątpliwie w najbliższym czasie zostanie zmodyfikowana.

Z. W.

Taryfy i zarządzenia MK

A. W komunikacji kolejowej:

W Dz. T. i Z.K. nr 32 ukazało się zarządzenie Ministra Komunikacji z 29.X. 1950 r., które w związku ze zmianą systemu pieniężnego wprowadza z dniem 30.X. 1950 r. nowe opłaty w taryfie towarowej Polskich Kolei Państwowych dla linii normalnotorowych, część I B. Zarządzenie zawiera nowe opłaty działu I (postanowienia taryfowe) oraz nowe opłaty działu VI (przewóz przesyłek w komunikacji kolejowo-wodnej), natomiast nowe tabele opłat przewozowych (dział III) oraz nowe opłaty dodatkowe (dział IV i V) ogłoszono w oddzielnym dodatku I do tej taryfy, który ukazał się jednocześnie, jako załącznik do tego zarządzenia. Z chwilą wejścia w życie tego dodatku straciły moc obowiązującą dotychczasowe działy III, IV i V tej taryfy.

W tym samym numerze Dz. T. i Z.K. ogłoszono zarządzenie Ministra Komunikacji z 29.X. 1950 r., które na skutek zmiany systemu pieniężnego wprowadza podobne zmiany w Taryfie towarowej Polskich Kolei Państwowych dla linii wąskotorowych. Nowe tabele opłat przewozowych (rozdział 4) ogłoszono w oddzielnym dodatku I do tej taryfy, który stanowi załącznik do tego zarządzenia.

W Dz. T. i Z.K. nr 33 ogłoszono szereg zarządzeń Ministra Komunikacji z 10.XI. 1950 r., które w związku z dokonaną z dniem 30.X. 1950 zmianą systemu pieniężnego wprowadzają odpowiednie zmiany w taryfach międzynarodowych. W szczególności zmiany te objęły:

1) Międzynarodową taryfę bezpośrednią na przewóz towarów między stacjami portowymi PKP w Gdańsku, Gdyni i Szczecinie a stacjami Czechosłowackich Kolei Żelaznych, w której uchylono z dniem 1.XII. 1950 r. wszystkie opłaty przewozowe z wyjątkiem opłat za przewóz rud z poz. A i pirytów z poz. B taryfy artykułowej 15 oraz opłat za przewóz apatytów i fosforytów mineralnych taryfy artykułowej 23.

2) Międzynarodową taryfę związkową na przewóz towarów między stacjami Polskich Kolei Państwowych a stacjami Kolei Czechosłowackich, w której przy obliczaniu przewoźnego za odcinki od stacji PKP do polsko-czechosłowackich punktów granicznych oraz odwrotnie, od polsko-czechosłowackich punktów granicznych do stacji PKP, stosuje się od dnia 15.XI. 1950 r. opłaty tabel odcinkowych A po uprzednim pomnożeniu ich przez liczbę trzy.

3) Międzynarodową taryfę na przewóz węgla kamiennego, mialu z węgla kamiennego i koksu z wę-

gla kamiennego, polsko szwajcarskiego związku kolejowego, w której wprowadzono od dnia 1.XII. 1950 r. do stawek przewozowych od polskich stacji nadania, wymienionych w rozdziale C, do szwajcarskich stacji przeznaczenia, dodatek w centymach szwajcarskich.

4) Międzynarodową taryfę związkową na przewóz olei mineralnych i ich pochodnych, od stacji Węgierskich Kolei Żelaznych do stacji Polskich Kolei Państwowych; Międzynarodową taryfę związkową na przewóz towarów między stacjami portowymi PKP w Gdańsku, Gdyni i Szczecinie a stacjami Węgierskich Kolei Żelaznych; Międzynarodową taryfę towarową między stacjami Szwedzkich i Norweskich Kolei Państwowych a stacjami Czechosłowackich Kolei przez Odrę Port-Trelleborg w tranzycie przez Polskę oraz Międzynarodową taryfę towarową między stacjami Szwedzkich i Norweskich Kolei Państwowych a stacjami Węgierskich Kolei Państwowych przez Odrę Port-Trelleborg w tranzycie przez Polskę i Czechosłowację, w których uchylono z dniem 1.XII. 1950 r. wszystkie dotychczasowe opłaty przewozowe.

W taryfie towarowej Polskich Kolei Państwowych, część II, zeszyt 1 (taryfy tranzytowe), wprowadzono ostatnio w taryfie wyjątkowej TRW 3 nowe punkty graniczne: „Lubawka, Mieroszów i Zawidów“.

W komunikacji towarowej Polska-Niemcy (Zachodnie Strefy Okupacyjne) uległa ostatnio zmianie dotychczasowa nazwa czechosłowacko-niemieckiego punktu granicznego „Mühlbach-Schirnding“ na „Cheb-Schirnding“.

B. W komunikacji drogowej

W Dz. T. i Z.K. nr 34 ukazały się zarządzenia Ministra Komunikacji:

1) z 19.X. 1950 r. o zmianach w zarządzeniu Ministra Komunikacji z 5 grudnia 1950 o prowadzeniu kart drogowych pojazdów mechanicznych,

2) z 19.X. 1950 r. o miesięcznych kartach eksploatacyjnych pojazdów mechanicznych,

3) z 21.X. 1950 r. w sprawie zatwierdzenia Norm zużycia materiałów pędnych w eksploatacji pojazdów samochodowych,

4) z 10.XI. 1950 r. w sprawie zmiany Tymczasowej taryfy towarowej przedsiębiorstw uprawiających zarobkowy przewóz towarów pojazdami mechanicznymi.

(Kafł.)

INFORMACJE „MOTOZBYTU“

NOWY SYSTEM DYSTRYBUCJI CIĘŻARÓWEK „SKODA“ i „PRAGA“

W Kudowie-Zdroju utworzona została Delegatura Hurtowni wrocławskiej „Motozbytu“. Zadaniem tej Delegatury jest odbiór pojazdów motorowych, nadchodzących na kołach z Czechosłowacji. Dzięki temu unika się przesyłania tych pojazdów do Wrocławia, są one bowiem rozdysponowywane bezpośrednio z Kudowy.

W związku z tym uproszczony został system rozprawiania samochodów ciężarowych produkcji czechosłowackiej marki „Skoda 706 R“ i „Praga RND“ oraz autobusów „Skoda 706 RO“. Mianowicie Naczelna Dyrekcja „Motozbytu“ nie wystawia już obecnie zleceń sprzedaży na samochody wspomnianych marek, lecz Delegatura „Motozbytu“ w Kudowie-Zdroju rozprowadza te wozy we własnym zakresie, na podstawie urzędowego rozdzielnika. Użytkownicy, figurujący w tym rozdzielniku, są w miarę nadchodzenia wozów wzywani przez Delegaturę do odbioru przyznanego im sprzętu, przy czym zawi-

domienie takie informuje również o czasokresie, w którym sprzęt winien być odebrany.

Warto zaznaczyć, że CPN uruchomiła już w Kudowie stację benzynową, zaopatrzoną w olej napędowy. Stacja ta znajduje się w odległości kilkudziesięciu metrów od siedziby Delegatury „Motozbytu“, co ułatwia użytkownikom, odbierającym sprzęt motorowy, zaopatrzenie się w materiały pędne. Po przednio brak tej stacji dawał się bardzo we znaki.

Podobny system sprzedaży na podstawie zawiadomień Hurtowni — zamiast wystawianych uprzednio „zleceń sprzedaży“ Naczelnej Dyrekcji — wprowadzono w odniesieniu do samochodów — wywrotek marki „ZIS 585“ produkcji radzieckiej. Natomiast w odniesieniu do dystrybucji pojazdów motorowych innych marek i typów żadne zmiany systemu sprzedaży nie zostały na razie wprowadzone.

ROZBUDOWA SIECI STACJI OBSŁUGI

W Planie 6-letnim przewidziano budowę kilkudziesięciu Stacji Obsługi na terenie całej Polski. Budowa zależy jednak od uzyskania przez Biuro

Obsługi Technicznej Sprzętu Motorowego CHPMot „Motozbyt“ odpowiednich kredytów inwestycyjnych. Niemniej przystępuje się już do budowy Stacji Obsługi I klasy w Krakowie. Stacja ta nastawiona będzie specjalnie na obsługę techniczną samochodów, użytkowanych przez Nową Hutę. Obok tego przystępuje się do budowy 2 Stacji Obsługi w Warszawie, a mianowicie Stacji I klasy w Warszawie lewobrzeżnej oraz Stacji II klasy na Pradze. Również w Olsztynie powstać ma SOS II klasy.

Należy podkreślić, że mimo olbrzymich trudności technicznych i lokalowych, z jakimi walczą poszczególne Stacje Obsługi, plan na rok 1950 został wykonany. A plan ten stawiał przed siecią SOS bardzo poważne wymagania, ponieważ w porównaniu z 1949 rokiem plan usług w 1950 r. zwiększony został o 50%. Opracowany plan usług na 1951 rok jest również planem mobilizującym i zwiększony został w porównaniu z 1950 r. o 15%. Wykonanie planu w 1950 roku umożliwione zostało wprowadzeniem lepszej organizacji pracy oraz rozwojem ruchu współzawodnictwa i większym poczuciem obowiązkowości w zespole pracowników produkcyjnych. Również jakość techniczna wykonywanych usług wybitnie się poprawiła, o czym świadczy spadek ilości reklamacji.

NIE KIEROWAĆ DO „MOTOZBYTU“ ZAPOTRZEBOWAŃ NA SAMOCHODY

Mimo wyjaśnień prasowych i ogromnej korespondencji, wiele przedsiębiorstw i urzędów kieruje jeszcze swe zapotrzebowania na samochody wprost do „Motozbytu“, który, rzecz jasna, nie jest w stanie zapotrzebować tych we własnym zakresie załatwić i musi pouczać zainteresowanych, gdzie winni składać swe zapotrzebowania. W związku z tym wyjaśniamy raz jeszcze, że wszystkie instytucje czy przedsiębiorstwa, ubiegające się o przydział reglamentow-

wanych samochodów, powinny złożyć swe zapotrzebowanie w jednostkach, którym podlegają — jak np. Centralne Zarządy Przemysłu czy Centrale Handlowe. Te zaś centralne instytucje skierują zapotrzebowania do resortowych ministerstw, które z kolei złożą na tej podstawie w PKPG zapotrzebowania globalne.

Droga odwrotna jest zupełnie podobna: PKPG dysponując całą pulą przewidzianego do podziału sprzętu motorowego, dzieli ją na poszczególne ministerstwa, te zaś opracowują na tej podstawie szczegółowe podrozdzielniki, przesyłane do „Motozbytu“.

Dopiero na podstawie tych podrozdzielników „Motozbyt“ sprzedaje poszczególnym urzędom czy przedsiębiorstwom przewidziane dla nich w podrozdzielniku samochody, natomiast na własną rękę nie ma prawa przydzielić nikomu nawet jednego wozu. Zwracanie się więc do „Motozbytu“ w tej sprawie jest najzupełniej bezcelowe, przysparzając tylko obu stronom zbędnej pisaniny.

STACJA OBSŁUGI DLA „STAR-20“

W styczniu 1951 roku winna być uruchomiona Stacja Obsługi w Gliwicach, przeznaczona specjalnie do obsługi polskich samochodów ciężarowych „STAR-20“. Nowoczesna ta stacja zostanie specjalnie wyposażona technicznie. W międzyczasie BOTSM, doceniając znaczenie szybkiej obsługi „STAR“, nastawiło na obsługę wozów typu kilka innych Stacji Obsługi, które po uruchomieniu SOS w Gliwicach przeprowadzać będą raczej drobniejsze naprawy ciężarówek „STAR“.

Trzeba dodać, że w odniesieniu do „STAR“ przechodzi się na system wymiany kompletnych zespołów zamiast naprawy poszczególnych ich elementów.

ORZECZNICTWO

Skutki reklamacji wniesionej do kolei

bez dołączenia dokumentów wymaganych przez § 40 Regulaminu Przesyłek Towarowych

Pisemna reklamacja, zgłoszona bez dokumentów, wymaganych przez § 40 RPT, uważana jest za ważne wniesioną i skutkuje zawieszenie biegu przedawnienia tylko wówczas, gdy brakujące dokumenty zostały złożone we właściwym terminie.

Główna Komisja Arbitrażowa na posiedzeniu w dniu 21.IV. 1950 r. uwzględniła wniosek Centrali X przeciwko Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Y o zarządzenie odszkodowania za uszkodzoną przesyłkę kolejową.

z uzasadnienia:

W dniu 3.IX. 1948 r. została nadana na stacji kolejowej A dla wnioskodawcy za listem przewozowym nr 7724/3 wagonowa przesyłka octu. Przy wydaniu w dniu 6.IX.48 r. przesyłki stwierdzono uszkodzenie 41 skrzyń drewnianych, w których zostało stłuczonych 220 1-litrowych butelek z octem.

Wnioskodawca w dniu 21.IX.48 r. wniósł reklamację, na którą strona pozwana udzieliła odmownej odpowiedzi w dniu 28.IX. 1949 nr RR-10-350/1/48, motywując swoje stanowisko przedawnieniem roszczenia, albowiem strona pozwana mimo wezwania skierowanego do niej w dniu 22.XII.48 r. nie uzupełniła reklamacji przez złożenie listu przewozowego i rachunku.

Wnioskodawca, podnosząc, iż bieg przedawnienia rozpoczął się dopiero od dnia udzielenia odmownej odpowiedzi na reklamację, tj. od dnia 28.IX. 1949 r.,

wniósł o przyznanie mu odszkodowania w wysokości 27.530 zł. Główna Komisja Arbitrażowa uznała za rzut przedawnienia za nieuzasadniony.

W myśl postanowienia § 45 ust. 3 RPT bieg przedawnienia zawieszają się w razie wniesienia do kolei pisemnej reklamacji, a przedawnienie zaczyna biec w dalszym ciągu od dnia, w którym kolej udzieliła na piśmie odpowiedzi i zwróciła załączone do reklamacji dokumenty. Wprawdzie § 40 RPT wymaga dołączenia do reklamacji szeregu argumentów, w § tym wymienionych, jednakże brak jest przepisu, który by reklamację, wniesioną bez tych dokumentów pozbawił skutków, przewidzianych w § 45 ust. RPT, sankcja taka musiałaby być wyraźnie ustanowiona i nie można jej wprowadzać z samego faktu powołania się z cytowanym wyżej § 25 ust. 3 na § 40 RPT.

Z tych względów pismo reklamacyjne wnioskodawcy z dnia 21.IX. 1949 r. jakkolwiek nie zostało do niego załączone, wymagane cytowanym wyżej paragrafem 40 RPT dokumenty należy uznać za reklamację administracyjną w rozumieniu tego §, która zawłoczyła bieg przedawnienia. Bieg ten rozpoczął się na nowo w dniu udzielenia reklamantowi odmownej odpowiedzi przez kolej pismem z dnia 28.IX. 1949 r. Wobec tego, że okres od daty odbioru przesyłki do daty złożenia reklamacji i okres od daty odmownej odpowiedzi kolei do dnia zgłoszenia wniosku do Głównej Komisji Arbitrażowej wynoszą łącznie mniej niż 1 rok, przeto przedawnienie roszczenia nie nastąpiło...

Orzeczenie to zostało zmienione decyzją Przewodniczącego Państwowej Komisji Planowania Gospodarczego, który wniosek oddalił.

Z uzasadnienia:

Rozstrzygnięcie sprawy powinno opierać się na następujących zasadach:

1. ważność reklamacji (a więc i zawieszenie biegu przedawnienia) uzależniona jest od uczynienia zadość wymogom § 40 RPT, to jest od zgłoszenia roszczenia na piśmie z dołączeniem listu przewozowego (wtórnika listu przewozowego) i rachunku;
2. w przypadku zgłoszenia roszczenia na piśmie bez dołączenia powyższych dokumentów, kolej obowiązana jest wezwać reklamującego do usunięcia braku przez dodatkowe przedstawienie tych dokumentów w odpowiednim, ustalonym przez kolej terminie, z zagrożeniem uznania reklamacji za nieważną;

3. zakreślenie terminu, o którym mowa pod 2, nie może skutkować przedłużeniu okresu przedawnienia, rozpoczynającego się z dniem wydania przesyłki;
4. reklamacja uzupełniona w zakreślonym odpowiednim terminie, uważana jest za ważnie wniesioną i skutkuje zawieszeniu biegu przedawnienia;
5. reklamacja nieuzupełniona w zakreślonym odpowiednim terminie uważana jest za nieważną i nie skutkuje zawieszenia biegu przedawnienia, o czym kolej obowiązana jest zawiadomić reklamującego po bezskutecznym upływie powyższego terminu.

Orzeczenie Głównej Komisji Arbitrażowej, oparte na odmiennej wykładni RPT powinno ulec zmianie, albowiem w danej sprawie termin przedawnienia, wobec nieuzupełnienia braków, upłynął w dniu 6.IX. 1949 r.

INFORMACJE SZKOLENIOWE

SZKOLENIE KIEROWCÓW TAKSÓWEK

Miejskie Przedsiębiorstwo Taksówkowe m. st. Warszawy zorganizowało kurs szoferski, w którym bierze udział 160 osób, a które po przeszkoleniu przystąpią do pracy przy obsłudze taksówek w Warszawie, jeżdżąc na samochodach marki „Pobieda”. Słuchacze ci, wśród których jest 20 kobiet, posiadają w przeważnej części prawo jazdy III kategorii. Nauka na kursie odbywa się codziennie. Trzy godziny poświęcone są wykładom teoretycznym, zaś dwie — praktyce warsztatowej.

369 KOBIET PRACUJE W SŁUŻBIE RUCHU MZK

W chwili obecnej Miejskie Zakłady Komunikacyjne zatrudniają w ruchu 352 konduktorki i 17 kobiet na stanowiskach motorowych. W roku ubiegłym w ruchu zatrudnionych było tylko 91 kobiet w charakterze konduktorek.

MZK prowadzą stałe szkolenie nowych pracowników. Oprócz wyszkolonych w roku bieżącym 271 konduktorek, do końca roku przeszkolonych będzie jeszcze 250 konduktorów, 25 motorowych, 155 kierowców.

CORAZ WIĘCEJ KOBIET W SŁUŻBIE RUCHU MZK

W końcu listopada rozpoczął się nowy kurs szkolenia kandydatek na konduktorki Miejskich Zakładów Komunikacyjnych. Na kurs ten zgłosiło się 47 kobiet.

Ponadto 43 kobiet i mężczyzn zgłosiło się na rozpoczynający się kurs dla motorowych.

KURS DLA KONDUKTOREK POCIĄGÓW OSOBOWYCH W LUBLINIE

Realizując zadania przygotowania nowych kadr władze kolejowe DOKP Lublin zorganizowały kurs dla konduktorek w pociągach osobowych.

Wśród 25 absolwentek 3-miesięcznego kursu w Lublinie znajduje się m. in. 20-letnia Janina Datkiewicz, która wyróżniła się w nauce oraz Fabiańska, wdowa, matka dwojga dzieci.

KURSY PRZYSPOSOBIEŃ MARYNARSKIEGO LIGI MORSKIEJ

Liga Morska organizuje kursy przysposobienia marynarskiego, które są obecnie jedyną drogą do ochotniczej służby w Marynarce Wojennej, do szkół morskich Ministerstwa Żegluga i szkół żegluga śródlądowej Ministerstwa Komunikacji.

Na kursy są również przyjmowani kandydaci i kandydatki, którzy nie zamierzają wstąpić do tych

szkół, ale pragną poświęcić się tylko pracy społecznej w Lidze Morskiej na odcinku sportu żeglarskiego.

Teoretyczny kurs zimowy będzie trwał 3 miesiące, po jego ukończeniu absolwenci przejdą w lecie jednomiesięczny kurs praktyczny, po czym, według własnego wyboru, będą kierowani do służby w różnych działach żegluga zarówno morskiej jak i śródlądowej. Kursy przysposobienia marynarskiego są bezpłatne.

K. K.

SZKOLENIE MASZYNISTÓW I PRACOWNIKÓW BOCZNIKOWYCH W JEDNOSTKACH PODLEGŁYCH MINISTERSTWU PRZEMYSŁU LEKKIEGO

Staraniem Centralnego Zarządu Przemysłu Mineralnego w porozumieniu z Departamentem Szkolenia Zawodowego MPL został zorganizowany w Kamieniołomach Świdnickich pod kierownictwem ob. inż. Honowskiego — Kierownika Sekcji Maszyn i Urządzeń Transportowych 6-tygodniowy kurs, z oderwaniem od pracy, dla maszynistów kolei wąskotorowych.

Celem kursu było przekazanie maszynistom wiadomości teoretycznych ośnośnie obsługi przez nich sprzętu kolejowego, w celu podniesienia wydajności pracy i stosowania racjonalnej konserwacji oraz obsługi sprzętu. Kurs był przeprowadzony w czasie od 15 sierpnia do 30 września br. i obejmował w sumie 260 godzin wykładów.

★

Oddział Transportowo-Taryfowy Centralnego Zarządu Przemysłu Bawełnianego, w porozumieniu z Wydziałem Szkolenia Zawodowego zwrócił się do Departamentu Szkolenia Zawodowego MPL z prośbą o zezwolenie przeszkolenia pomocników maszynistów oraz zwrotniczych zatrudnionych na bocznicach Zakładów Przemysłu Bawełnianego. W wyniku starań Centralnego Zarządu Przemysłu Bawełnianego zostały zorganizowane dwa kursy:

- a) kurs pomocników maszynistów parowozowych na bocznicach kolejowych, na który zgłoszono 14 osób. Program kursu oparty jest na podstawie Rozporządzenia Ministra Komunikacji z dnia 1 września 1946 r. Dz. Tarvf i Zarządzeń komunikacyjnych Nr 11. Kurs trwa 16 tygodni, bez odcinania od pracy i odbywa się w dwóch zmianach. Kurs rozpoczynał się 1 października br. zakończenie przewidziane jest na dzień 25 stycznia 1951 r.
- b) kurs dla zwrotniczych i dróżników przejazdowych zatrudnionych na bocznicach zakłado-

wych, na który zgłoszono 34 słuchaczy. Program kursu oparty jest na podstawie Rozporządzenia Ministra Komunikacji z dnia 1 września 1946 r. Dz. Taryf i Zarządzeń Komunikacyjnych Nr 11. Wykłady na tym kursie, zgodnie z programem Ministerstwa Komunikacji obejmują w sumie 263 godziny, zajęcia prowadzone są bez oderwania od pracy. Kurs rozpoczął się dnia 1 października br. a zakończenie kursu przewidziane jest na dzień 1 marca 1951 r. Wykładowcami wyżej wymienionych kursów są: instruktorzy Służby Ruchu Dyrekcji Okręgowej Kolei Pań-

stwowych w Łodzi, kierownikiem jest instruktor ob. Jankowski. Siedzibą kursów jest Szkoła Przemysłowa przy Zakładach Przemysłu Bawełnianego im. J. Marchlewskiego w Łodzi, ul. Jerzego Nr 22. Wykłady odbywają się codziennie od godz. 16 do 20 i obejmują tygodniowo 24 godziny.

Świadectwa o ukończeniu kursu, uprawniające do wykonywania pracy maszynistów parowozowych oraz zwrotniczych i drożników przejazdowych na bocznicach kolejowych wyda Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Łodzi.

J. D.

TRANSPORTOWCY PISZA...

E. UDERSKI (Warszawa)

Rozładunki kolejowe w Warszawie

Zagadnienie rozładunków kolejowych w Warszawie mimo wielu różnorodnych wysiłków ze strony zainteresowanych czynników nie może być rozwiązane bez zasadniczych w tym zakresie posunięć. W chwili obecnej wszystkie wysiłki, zmierzające do rozwiązania piętrzących się trudności, idą w kierunku zwiększenia ilości taboru rozładunkowego i robotników przeładunkowych. Zwiększenie ilości taboru jest oczywiście możliwe, natomiast trudniejsza jest sprawa uzyskania kilkuset robotników przeładunkowych. Przeładunek kolejowy jest w 90% pracą niekwalifikowaną, a tym samym niezbyt chętnie podejmowaną nie tylko ze względu na niższe zarobki, ale przede wszystkim ze względu na coraz to silniej przejawiającą się ogólną niechęć do pracy niekwalifikowanej, a zwłaszcza, gdy uwzględnimy się szeroko przed każdym robotnikiem otwarte wrota do specjalizacji, wiedzy i awansu. Naddo przy rekrutacji robotników ze wsi dość duża trudnością jest rozwiązywanie kwaterek, wyżywienia i opieki ku zupełnemu zadowoleniu rekrutowanych.

Z drugiej strony, gdyby nawet wysiłki w kierunku zwiększenia ilości taboru i robotników zostały ujęte w pełnym sukcesem, to i wówczas rozładunek musiałby kuleć ze względu na przestarzałe jego formy organizacyjne i nieorzystosowanie zarówno wagonów kolejowych jak i placów rozładunkowych do sprostania szybkiej i masowej przeładunkom. W skali całej masy towarowej, przechodzącej przez stacje rozładunkowe metoda zdążająca do uzyskania lepszych wyników poprzez ilościowe zwiększenie taboru i robotników przynosiła próba rozwiązywania dostaw hurtowych przy pomocy detalu. Oczywiście, pozytywne rezultaty można i tą drogą uzyskać, ale za cenę wysiłku wysoce nieekonomicznego i niezgodnego z obowiązującą w gospodarce planowej zasadą mechanizacji i modernizacji przede wszystkim wysokoracjonalnych procesów, do których w pierwszym rzędzie zaliczyć trzeba ręczny, prymitywny rozładunek setek wagonów dziennie.

Masa towarowa przychodząca obecnie do Warszawy jest przeszło dwukrotnie większa od masy towarowej, jaką zaopatrywałaby normalnie funkcjonujące milionowe miasto — o prawie całą ilość materiałów budowlanych oraz o te części towarów, która nie jest na razie na miejscu produkowana.

Rozmierzając możliwości usprawnienia rozładunków kolejowych trzeba zatem całą masę towarową podzielić na dwie grupy: materiałów budowlanych i pozostałych.

Materiały niebudowlane muszą być oczywiście rozładowywane indywidualnie, z uwzględnieniem indywidualnych wymogów zarówno odbiorcy, jak i rodzaju towaru, jego opakowania itp.

Odmienne natomiast przedstawia się sprawa materiałów budowlanych. Materiały te sprowadzają się w swej wielkiej masie do kilku następujących asortymentowych, przy czym są to w 90% materiały całko-

wicie znormalizowane. Odbiorcą tych materiałów jest kilkanaście przedsiębiorstw budowlanych, tworzących grupy: przedsiębiorstw podległych Ministerstwu Budownictwa, przedsiębiorstw budowlanych kolejowych oraz przedsiębiorstw budowlanych wojсковych.

Dostawa tych materiałów odbywa się w zasadzie na podstawie planu dostaw, zgranego z harmonogramem robót budowlanych, przebieg jej powinien zatem w zasadzie kształtować się równomiernie. W praktyce istnieją jednak ogromne wahania, spowodowane zarówno nieregularnością wysyłek nadawcy, jak i trudnościami zharmonizowania potoków przevozowych w PKP. Nieregularność dostaw wagonów powoduje, że nadmiar wagonów w pewnych okresach uniemożliwia ich rozładowanie i wskutek konieczności dokonywania ich w dodatkowych godzinach nadliczbowych — koszt tych rozładunków niepomniernie wzrasta. W okresach, w których dostawa wagonów jest niedostateczna — siła rozładownicza jest niewykorzystana i w konsekwencji nieekonomiczność rozładunków powiększa się.

Drugim ujemnym gospodarczo objawem jest praktykowane dziś gromadzenie nadmiernych zapasów materiałów na budowach, choćby z przekroczeniem normatywu magazynowego. Dążność do stwarzania tych nadmiernych zapasów jest o tyle uzasadniona, że istotnie istnieje nieregularność dostaw oraz, że ruch współzawodnictwa i zobowiązania wycynowe załogi przyspieszają zaplanowane terminy wykonawcze. Nie do pomyślenia jest, aby brak któregośkolwiek z materiałów uniemożliwił realizację zobowiązań i osiągnięcie załogi. Tym niemniej stwarzane na każdej budowie zapasy pozamiatwane — dają w sumie duże wartości zmniejszające szybkość obiegu środków obrotowych.

Z punktu widzenia sprawności rozładunków kolejowych, zagadnienie to związane jest z przeładowaniem placów budowlanych, powodującymi trudności w rozładunku taboru dowożącego materiały i długie niejednokrotnie oczekiwanie tego taboru na możliwość wjazdu na plac. W konsekwencji zwiększa się niepotrzebnie czas przeznaczony na wyładunek i zmniejsza się ilość obrotów, jakie każda jednostka taborowa powinna wykonać w ciągu dnia roboczego i jej dobową wydajność rozładunkową.

Usunięcie, wzelednie zmniejszenie powyższych trudności jest możliwe tylko przy całkowitej, zasadniczej zmianie odbioru materiałów budowlanych.

Zmiana stosowanych obecnie metod sprowadzić się powinna przede wszystkim do zorganizowania scentralizowanego w jednych rękach, wspólnego dla wszystkich przedsiębiorstw odbioru nadchodzących materiałów. Scentralizowana organizacja odbioru wyeliminowałaby całkowicie konieczność jakiegokolwiek indywidualizowania nadchodzących wagonów, a dysponowanie całością materiałów umożliwiłoby

bardziej racjonalny rozdział ich na poszczególne budowy i zastąpienie rozproszonych zapasów—centralnym zapasem normatywnym dla całego budownictwa warszawskiego. Tą drogą można również oczyścić przeładowane place budowlane.

Technicznym warunkiem uproszczenia rozładunków jest dysponowanie odpowiednio przystosowaną stacją rozładunkową. Zagadnienie to sprowadza się do:

- a) wydzielania szeregu torów rozładunkowych wyłącznie do rozładunku materiałów budowlanych,
- b) przeznaczenie każdego z tych torów do rozładunku jednego asortymentu materiałów,
- c) zabezpieczenia dla każdego z torów odpowiedniej przesłany do składowiska,
- d) przystosowania urządzeń rozładunkowych do wymogów każdego z asortymentów materiałowych.

Pędząca w projekcie nowa stacja rozładunkowa powinna być dostosowana już do tego rodzaju rozładunków. Do czasu jednak jej budowy należałoby zastanowić się czy nie opłacałoby się budowa takiej stacji w formie prowizorycznej. Korzyści wynikające z jej budowy można by sformułować w następujący sposób:

a) do czasu zainstalowania trwałych i specjalnie do rozładunków dostosowanych urządzeń przeładunkowych można by przy pomocy stojących już dzisiaj do dyspozycji budownictwa urządzeń przeładunkowych oraz przy pomocy innych tymczasowych uproszczeń i przyrządów w znacznym stopniu zmniejszyć koszty rozładunku i zmniejszyć tkwiącą w nim pracochłonność.

b) Posiadanie placów rozładunkowych niezależnie od zmian w natężeniach ilościowych podstawianych wagonów kolejowych. Zniknięcie w ten sposób zjawisko dysproporcji pomiędzy ilością rodzających wagonów, a możliwościami rozładunkowymi spedytora, które w obecnym stanie powodują albo nadmierne przestoje wagonów, albo niewykorzystanie taboru i robotników rozładunkowych. Niezależnienie przewozów materiałów od dostaw kolejowych umożliwi bardziej równomierną, celową i ekonomiczniejszą pracę spedytora.

c) Zorganizowanie placów składowniczych umożliwi utrzymanie centralnych zapasów materiałowych dla wszystkich budów w Warszawie, niewątpliwie mniejszych od sumy zapasów rozdrobnionych.

d) Centralny ośrodek dyspozycji materiałami budowlanymi ułatwi dysponowanie nimi odpowiednio do potrzeb wynikających z ogólnej polityki budowlanej.

Ujemną stroną takiego systemu rozładunkowego jest zwiększenie pracy przeładunkowej w przypadkach, gdy ilość dostarczonego przez kolej materiału przekracza będzie możliwości zastosowania bezpośredniego przeładunku z wagonu na samochód. Straty z tego tytułu będą jednak mniejsze od strat wynikających z przestojów wagonowych i nieekonomicznej pracy spedytora, tym bardziej, że nawet przy prowizorycznym rozwiązywaniu stacji rozładunkowej będzie można zastosować niektóre urządzenia przeładunkowe o stosowaniu których na obecnych torach rozładunkowych nie może być mowy.

Oczywiście sytuacja może się całkowicie zmienić z chwilą masowego zastosowania znormalizowanych pojemników, na co jeszcze trzeba będzie dłuższy okres czasu poczekać.

Pozostaje jeszcze do rozważenia kwestia, ile takich stacji rozładunkowych być powinno. Warszawa jest miastem dość rozległym, a budowy prowadzone są we wszystkich jej dzielnicach. Zburzone dzielnice umożliwiają doprowadzenie torów kolejowych bezpośrednio do miejsc przeładunkowych, jak to się już obecnie dzieje z wywózką gruzu.

Przez wykorzystanie niezabudowanych terenów można by znakomicie skrócić przewozy samochodami i zaprzęgami końskimi, a nadto w wielu przypadkach zastosować przewozy wózkami szynowymi. Wydaje się jednak, że gdyby trudności terenowe uniemożliwiły rozrzućnięcie miejsc przeładunkowych, to nawet utworzenie jednej centralnej stacji mogłoby dać pozytywne ekonomiczne rezultaty.

OD REDAKCJI. Artykuł ten traktujemy, jako dyskusyjny i zachęcamy Czytelników do zabierania głosu w sprawie organizacji rozładunku wagonów kolejowych w wielkich miastach, szczególnie w Warszawie.

R. DOBRZYŃSKI (Warszawa)

Motozbyt w oczach klienta

— Przedsiębiorstwa, instytucje państwowe oraz społeczne, wobec odmowy przez Biuro Samoch. Remontowanych Motozbytu przyjmowania do remontu silników „Fordson” o układzie „V”, znajdują się w poważnym kłopotcie, gdyż warsztaty spółdzielcze i prywatne odmawiają remontu tego typu silników.

Silniki te mogłyby i powinny być remontowane przez Zakłady Sprzętu Transp. w Poznaniu, które remontują „Fordy” o tymże układzie silnika, gdyż w przeciwnym przypadku oszczędność nasza ponosić będzie straty na skutek przestoju samochodów.

— Motozbyt dotychczas nie rozwiązał sprawy produkcji niezbędnych dla pracy samochodów drążków podłużnych do kierownicy do samochodu Studebaker i GMC.

Ponieważ produkowanie tych drążków we własnym zakresie przez użytkowników zostało przerwane z powodu obawy odpowiedzialności za wypadki i Motozbyt drążków nie dostarcza, pomimo kilkakrotnych zamówień, powstają przestoje pojazdów.

Zakłady Sprzętu Transportowego produkują dla własnych potrzeb drążki podłużne do kierownicy i czasami wydają je użytkownikom pojazdów, ale tego rodzaju starania wymagają dużo czasu i ominięcia Motozbytu, gdyż ten na taką sprzedaż nie zgadza się — a sam drążków nie dostarcza.

Wydaje się, że sorawa ta winna być uregulowana zarządzeniem ogólnym.

— Biuro Samochodów Remont. Motozbytu przy przyjmowaniu do remontu indywidualnego samo-

chodów osobowych typowych (w Warszawie ZST) kategorycznie odmawia informacji, kiedy będzie rozpoczęty remont i kiedy będzie zakończony. Po za tym BSR nie zgadza się na zajmowanie kolejki (terminu) dla samochodu do remontu, a żąda oddania samochodu; dopiero z tą chwilą dany samochód zajmuje miejsce w kolejce.

W rezultacie z zasady oddane samochody stoją przez dłuższy czas pod gołym niebem na placu ZST czekając na swoją kolej.

Byłoby dobrze, gdyby Motozbyt ustalał kolejność remontów na podstawie zgłoszeń użytkowników, bez obowiązku oddawania samochodu i na tydzień przed rozpoczęciem remontu wzywał użytkownika do dostarczenia samochodu.

Przy takim systemie samochód nie niszczyłby się, stojąc na placu długie miesiące, gdyż użytkownik taki pojazd trzymałby w garażu.

Gdyby do tego Motozbyt operował terminami rozpoczęcia i zakończenia — planowanie remontów u użytkowników byłoby możliwe.

Poza tym konieczne jest, aby ZST w Warszawie przyjmowały samochody osobowe do remontu częściowego. Np. wymiana części przedniego zawieszenia, części układu kierowniczego, wymiana półosi itp.

Obecnie użytkownicy, gdy części te są wyrobione i wymagają wymiany, nie mogą ich zamierić w Motozbycie, zmuszeni są niejednokrotnie do oddawania całego pojazdu do kapitalnego remontu, co jest o-

gromnym marnotrawstwem. Obecnie takich robót nie dokonują ani ZST, ani Stacje Obsługi Motozbytu.

— Sklepy Motozbytu są raczej sklepami rowerowymi i nie dbają o zaopatrzenie klienta w potrzebne części i akcesoria do samochodów. Brak jest kierunkowskazów 12-V, kabli do świec, sprzęgieł, zaworów, lewarków, tłoczków do systemu hamulcowego, pasków do wentylatora i wielu innych stale popytanych części i akcesoriów. Sklepy nie posiadają łątek do detek. Nieraz na przestrzeni kilkuset kilometrów kierowca w kilku kolejnych sklepach Motozbytu nie może nabyć łątek do detek. Takie zaopatrywanie sklepów jest szkodliwe dla gospodarki transportowej. W rezultacie użytkownicy są zmuszeni szukać tych artykułów w sklepach prywatnych.

Na Śląsku, gdzie są zgrupowane samochody krajowej produkcji „Star-20“, Motozbyt dotychczas, pomimo zapowiedzi, nie zorganizował stacji obsługi, wyposażonej w dostateczny zapas części i akcesoriów.

Poza tym w ogóle Motozbyt nie posiada na tym terenie składu lub sklepu, gdzie do tych samochodów można byłoby nabyć potrzebne części i akcesoria.

W rezultacie z powodu drobnych usterek samochody „Star-20“ są unieruchamiane lub przyjeżdżają z uszkodzeniem dewastowane.

W wyniku, uszkodzony podczas awarii, samochód „Star-20“ oddany do Biura Rejonowego Motozbytu stoi w remoncie ponad 6 miesięcy. Motozbyt rozdziela pojazdy nowe na swoje Oddziały położone w różnych częściach kraju.

W rezultacie, niejednokrotnie jedna instytucja, posiadająca przydział np. 10 samochodów, odbiera zlecenie z Motozbytu na 2 samoch. w Lublinie, 3 w Warszawie, 2 w Gdańsku, 1 w Jeleniej Górze i 2 w Toruniu. Albo też rozdziela odbiór tychże samochodów w jednym mieście, ale w różnych terminach na przestrzeni 2 tyg. Rygorystyczne terminy i skargi na odbiorców, którzy odbierają wozy w ostatnim dniu, powodują, że odbiór powtarza się kilka razy. Taki system demoralizuje pracę, gdyż odrywa nadmierną ilość pracowników od roboty w celu wysłania ich w teren.

— Motozbyt powołany jest do rozsprzedaży środków transportowych w całym państwie. Winien zaopatrywać przedsiębiorstwa i instytucje państwowe w środki transportowe o jak najlepszej pod względem technicznym jakości.

Tabor używany typowy, którego remont kapitalny może być wykonywany w ZST wyłącznie za pośrednictwem Motozbytu, nie powinien być sprzedawany odbiorcom państw. i spółdz. w złym stanie technicznym, nadającym się tylko do kapitalnego remontu.

Tymczasem Motozbyt np. w jednym ze swych Oddziałów sprzedaje samochód używany, określony komisyjnie na Kat. II za sumę 7.200 zł. Gdy wezwany przedstawiciel Motozbytu z innego Oddziału kwalifikuje tenże samochód do kapit. remontu, ocenia go (zwróćnie służnie) na sumę 1260.— zł. I Motozbyt za 1260.— zł. kupuje ten samochód.

Bardzo często też zdarza się, że zakupione w Motozbycie samochody typowe przez długi czas nie pracują, z powodu złego stanu technicznego.

OKTAWIAN KAFLIŃSKI (Warszawa)

Wydawanie taryf przewozowych w świetle obowiązujących przepisów

Wydawanie taryf dla przedsiębiorstw przewozowych użyteczności publicznej opiera się na aktach prawnych, które określają kompetencję władzy do ich wydawania oraz tryb postępowania przy ich ustalaniu, lub zatwierdzaniu.

Przed przystąpieniem do omówienia tego tematu należy wspomnieć o sposobie ogłaszania taryf, czyli o formie podawania ich do publicznej wiadomości.

Sposób ogłaszania taryf dla wszystkich środków przewozowych użyteczności publicznej regulują przepisy dekretu z 19.IX.1946 r. o wydawaniu Dziennika Taryf i Zarządzeń Komunikacyjnych (Dz.U.R.P. nr 51, poz. 286). W myśl tego dekretu Minister Komunikacji wydaje Dziennik Taryf i Zarządzeń Komunikacyjnych, w którym ogłasza się między innymi:

1) zarządzenia Ministra Komunikacji, dotyczące wydawania taryf dla przewozu osób, bagażu, przesyłek ekspresowych i towarowych kolejami państwowymi oraz dotyczące zatwierdzania taryf dla innych kolei użyteczności publicznej;

2) zarządzenia Ministra Komunikacji, dotyczące wydawania lub zatwierdzania taryf dla przedsiębiorstw przewozowych użyteczności publicznej w zakresie komunikacji drogowej, wodnej, śródlądowej i lotniczej.

Zarządzenia te uważa się za prawnie ogłoszone w dniu wydania numeru Dziennika Taryf i Zarządzeń Komunikacyjnych, w którym je zamieszczono, jednakże wchodzi one w życie dopiero piętnastego dnia po dniu ogłoszenia, jeżeli w samym zarządzeniu nie postanowiono inaczej.

Jak wynika z treści tych przepisów, sprawa sposobu ogłaszania taryf została ustawowo uregulowana jednolicie dla wszystkich środków przewozowych.

Inaczej natomiast przedstawia się sprawa kompetencji i trybu postępowania w zakresie ustalania lub zatwierdzania taryf, czyli materialna podstawa prawna wydawania taryf.

Zobaczmy, jak sprawę tę reguluje dotychczasowe ustawodawstwo w odniesieniu do poszczególnych środków przewozowych.

Art. 4, ust. 1, pkt. 9, ustawy z 12.VI.1924 r. o zakresie działania Ministra Kolei Żelaznych i o organizacji urzędów kolejowych (Dz.U.R.P. nr 57, poz. 580), w brzmieniu rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z 29.II.1928 r. (Dz.U.R.P. nr 25, poz. 214), upoważnia Ministra Kolei Żelaznych (obecnie Ministra Komunikacji) do wydawania taryf dla przewozu osób, bagażu i ładunków (przepisów określających warunki stosowania i wysokość opłat) kolejami państwowymi oraz zatwierdzania taryf dla innych kolei użyteczności publicznej w drodze zarządzeń, ogłaszanych w Dzienniku Taryf i Zarządzeń Komunikacyjnych, przy czym zarządzenia takie będą przed ich wydaniem uzgadniane z Ministrami: Skarbu, Przemysłu i Handlu oraz Rolnictwa i Reform Rolnych.

Przepisy te stanowią dotąd materialną podstawę prawną do wydawania taryf dla wszystkich przedsiębiorstw w zakresie komunikacji kolejowej.

Jeśli chodzi o kompetencję i tryb wydawania taryf w zakresie komunikacji drogowej, należy stwierdzić, że obowiązujące w tej dziedzinie przepisy nie regulują tej sprawy w sposób wyczerpujący. Według § 9 rozporządzenia Ministra Komunikacji z 6.VII.1932 r. w sprawie wykonania ustawy o zarobkowym przewozie osób i towarów pojazdami mechanicznymi (Dz.U.R.P. nr 95, poz. 821), taryfy na przewóz osób, bagażu oraz towarów pojazdami mechanicznymi zatwierdza władza, udzielająca koncesji, po przedstawieniu projektu taryfy przez koncesjonariusza. Władza udzielająca koncesji jest dla obszaru jednego województwa — wojewódzka władza administracji publicznej, dla obszaru zaś lub linii przekraczających obszar jednego województwa — Minister Komunikacji w porozumieniu z Ministrami: Obrony Narodowej oraz Poczty i Telegrafów. Przepisy o udzieleniu koncesji zawiera ustawa z 14.III.1932 r. o zarobkowym przewozie osób i towarów pojazdami mechanicznymi (Dz.U.R.P. nr 32, poz. 336).

Wobec zaszłych zmian ustrojowych przepisy te straciły niemal całkowicie swą aktualność, skutkiem czego

nie mogą one obecnie stanowić podstawy prawnej do wydawania taryf przewozowych w zakresie komunikacji drogowej. Podstawą tą nie mogą być również przepisy dekretu z 8.I.1946 r. o organizacji administracji i gospodarki motoryzacyjnej w Rzeczypospolitej Polskiej (Dz.U.R.P. nr 7, poz. 58), które sprawę tę pomijają milczeniem.

Sprawa kompetencji i trybu wydawania taryf przewozowych w zakresie komunikacji wodnej śródlądowej znalazła ostatnio wyraz w art. 11 ust. 5 z 7.III.1950 r. o żegludze i spławie na śródlądowych drogach wodnych (Dz.U.R.P. nr 10, poz. 108), według którego stawki taryfowe dla przedsiębiorstw żeglugowych podlegają zatwierdzeniu w trybie obowiązujących przepisów.

Ustawa ta nie reguluje wprawdzie samego zagadnienia, zawiera jednak upoważnienie do uregulowania go w oddzielnych przepisach, które stanowić będą podstawę prawną do wydawania taryf przewozowych w zakresie komunikacji wodnej śródlądowej.

Tryb wydawania taryf przewozowych w zakresie komunikacji lotniczej został wyraźnie uregulowany w art. 8 (2) lit. f) rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z 26.III.1928 r. o prawie lotniczym (Dz.U.R.P. z 1935 r. nr 69, poz. 437), według którego ustalanie taryf dla państwowych przedsiębiorstw lotniczych oraz zatwierdzania taryf dla prywatnych przedsiębiorstw lotniczych należy do zakresu działania Ministra Komunikacji w porozumieniu z Ministrami: Skarbu oraz Przemysłu i Handlu.

Jak wynika z treści przytoczonych przepisów, sprawa kompetencji i trybu wydawania taryf przewozowych opiera się na różnych aktach prawnych, które regulują ją w sposób niejednolity i niedostateczny, zwłaszcza w zakresie niektórych komunikacji. Poza tym przepisy te wymagają odpowiedniego zaktualizowania przez uwzględnienie ostatnich zmian ustrojowych oraz nowych potrzeb życia gospodarczego.

Wdawało się, że sprawę tę rozwiąże dekret z 24.IX.1947 r. o ustalaniu cen w przedsiębiorstwach, prowadzonych przez Państwo lub samorząd (Dz.U.R.P. nr 61, poz. 337), który stworzył jednolitą podstawę prawną do wydawania taryf przewozowych dla wszystkich środków komunikacyjnych. Dekret ten nie spełnił jednak dotąd tego zadania i to z następujących powodów.

Art. 2 tego dekretu rozróżniła dwa rodzaje usług, świadczonych przez przedsiębiorstwa, wymienione w art. 1, do których należą także przedsiębiorstwa prze-

wozowe: usługi mające podstawowe znaczenie dla życia gospodarczego i usługi, nie mające takiego znaczenia.

Dla usług, nie mających podstawowego znaczenia dla życia gospodarczego, dekret ustala z góry tryb wyznaczania cen, postanawiając, że wyznacza je właściwy minister na zasadach ustalonych w porozumieniu z Prezesem Centralnego Urzędu Planowania (obecnie Przewodniczącym PKPG).

Dla usług natomiast, mających podstawowe znaczenie dla życia gospodarczego, dekret przewiduje wydanie przez Radę Ministrów odpowiedniego wykazu, który wymieni te usługi (art. 2 ust. 1). Ceny za usługi, które zostaną objęte zapowiadzanym wykazem Rady Ministrów, będą w myśl tego dekretu ustalane w następującym trybie: albo przez Radę Ministrów, albo przez właściwych ministrów w porozumieniu z Prezesem CUP (obecnie Przewodniczącym PKPG), po określeniu przez Radę Ministrów zasad ich ustalania, albo też przez Komitet Ekonomiczny, w razie przekazania mu tego uprawnienia przez Radę Ministrów (art. 3 i 7).

Niewątpliwie usługi przedsiębiorstw przewozowych w zakresie komunikacji kolejowej, drogowej, wodnej śródlądowej i lotniczej należą do rzędu usług, mających podstawowe znaczenie dla życia gospodarczego, co znajduje odpowiedni wyraz w wykazie Rady Ministrów. Do chwili obecnej wykaz taki nie ukazał się, wobec czego przepisy omawianego dekretu stały się niewykonalne w odniesieniu do usług, mających podstawowe znaczenie dla życia gospodarczego i tym samym do usług przedsiębiorstw przewozowych.

Cześciowe rozwiązanie tego zagadnienia znajdujemy w uchwale Komitetu Ekonomicznego RM z dnia 12.VII.1949 r. w sprawie tymczasowego uregulowania trybu zatwierdzenia cen, taryf i opłat za świadczenia lub usług.

Zawarte w tej uchwale zasady zatwierdzania taryf przewozowych odpowiadają nowym potrzebom życia gospodarczego i stanowią podstawę do jednolitego uformowania tego zagadnienia dla wszystkich środków komunikacyjnych. W obliczu tej uchwały wymagają odpowiedniej nowelizacji przepisy art. 4, ust. 1, pkt 9 ustawy z dnia 12.VI.1924 r. o zakresie działania Ministra Kolei Żelaznych i o organizacji urzędów kolejowych (Dz.U.R.P. nr 57, poz. 580) oraz przepisy art. 8, ust. (2) prawa lotniczego (Dz.U.R.P. z 1935 r. nr 69, poz. 437).

Nowelizacja tych aktów prawnych powinna uporządkować dotychczasowy niezgodny z potrzebami stan prawny tego zagadnienia.

NOTATKI

ZDZISŁAW BIELIK (Warszawa)

Harmonogram współpracy samochodów—wywrotek z koparkami

Wiemy doskonale, że graficzne metody przedstawiania wyników pracy tak w formie statycznej, jak i dynamicznej, znacznie lepiej orientują nas, niż analizowanie długich kolumn liczb czy też odczytywanie wielkich elaboratów.

Podobnie przedstawianie i układanie pracy przy pomocy wykresów graficznych ułatwia prawidłowe ustawienie współpracujących pracowników lub maszyn.

Jednym ze sposobów graficznego opracowania współpracy maszyn lub ludzi, jest harmonogram. Harmonogramy są obecnie szeroko stosowane także w budownictwie. Niestety, w transporcie budowlanym należą jeszcze do wyjątków. Tymczasem pojazdy samochodowe bardzo często współdziałają z maszynami budowlanymi i przez zastosowanie harmonogramów możemy lepiej zorganizować współpracę zespołów.

W ostatnim czasie, przy zmechanizowaniu robót ziemnych, wchodzi w powszechne użycie koparki.

Przy koparkach, przy odwozie urobku, pracują samochody samowyładowcze, popularnie zwane wywrotekami. Tego właśnie rodzaju współpracą zajmujemy się w tym artykule.

Często można zobaczyć na miejscach pracy koparek bądź zgromadzone w kolejce do załadunku samochody, bądź koparki bezczynnie oczekujące na samochody. Takie przestoje samochodów i koparek są przeważnie spowodowane brakiem organizacji pracy zespołu (oprócz przypadków przestoju koparek, wynikających z niedostatecznej ilości samochodów lub przestojów samochodów, wynikających z powodu uszkodzenia koparek). A więc na przykład widuje się samochody jeżdżące grupami, co jest po prostu objawem złe pojętego koleżeństwa kierowców, jeżdżących „stadem”. Wielokrotnie nie wyznacza się stałego i jednego miejsca rozładunku i kierowcy jeżdżą na różne, dowolne wysypiska, przez co poszczególne kursy mają różne długości i różny czas trwania. Bywa też tak, że, pomimo wyznaczenia miejsca wy-

dowe na budowach, przyczyniają się do zahamowania tempa pracy, a więc i wydajności całego zespołu.

Wszystkie wyżej przykładowo opisane, powtarzające się fakty powstają na skutek braku określenia dokładnych czasów trwania poszczególnych jazd, dezorganizują współpracę wywrotek z koparką i przyczyniają się do powstawania przestojów tak koparki, jak i samochodów. Musimy przy tym, pamiętać, że wszelkie przestoje tych lub innych maszyn są bezwzględnie marnotrawstwem, które jest niedopuszczalne w gospodarce planowej.

W celu uniemożliwienia powstawania marnotrawstw i zwiększenia wydajności maszyn należy tak zorganizować ich pracę, aby układała się ona w pewien rytm. Jak ważne jest wprowadzenie rytmu w pracy i jak dodatnie daje to rezultaty, możemy stwierdzić na najprostszych przykładach, jak np. równy krok ludzi niosących wspólnie jakiś ciężar, zespołowe kucie żelaza w kuźni i wreszcie niedawno u nas zastosowany potokowy system budowania. Właśnie wprowadzenie rytmu daje nam właściwą harmonizację pracy.

Powróćmy teraz do harmonogramu, który będzie nam pomocny przy prawidłowym organizowaniu pracy zespołu samochodów-koparki.

Pierwszą czynnością, którą musimy wykonać dla sporządzenia harmonogramu, jest chronometraż. Jasne jest, że nie będziemy mierzyć czasu przy pomocy zsynchronizowanych sekundomierzy, a wystarczą dla naszych potrzeb pomiary czasu, dokonywane normalnym zegarkiem. Mierzymy więc poszczególne fazy pracy samochodu, składające się na cykl jego pracy. Tymi fazami są: naładunek, jazda z ładunkiem z budowy na wysypisko, wyładunek, jazda bez ładunku z wysypiska na budowę. Dla otrzymania przeciętnych długości czasu, potrzebnego na wyżej opisane, poszczególne fazy pracy, dokonujemy pomiarów czasu kilkunastokrotnie, w celu wyeliminowania możliwości pomyłki (pomyłki w sensie ustalenia, zbytu krótkich lub zbyt długich czasokresów, potrzebnych na te czynności). Przy chronometrażu dla sporządzenia harmonogramu, przedstawionego na rys. 1 otrzymano praktycznie następujące czasokresy:

- przeciętny czas załadunku — 4 minuty, pracowała bowiem koparka o pojemności łyżki 0,7 m³ czyli dla załadunku samochodu 3,5 t nośności potrzeba było 3 łyżki urobku: $0,7 \times 1,6$ (ciężar właściwy urobku) $\times 3 = 3,36$ t. (celowo z lekką niedoładowywano samochodów ze względu na ciężki wyjazd z wykopu). Ponadto wliczono w czas załadunku 1 minutę na ustawienie samochodu przy koparce;
- przeciętny czas jazdy z ładunkiem z budowy na wysypisko — 20 minut;
- przeciętny czas wyładunku — 3 minuty; sam wyładunek (podniesienie skrzyni, wysypanie ziemi opuszczenie skrzyni) trwał 1 minutę ale manewrowanie samochodem trwało 2 minuty (wyładunek dokonywano na wale, trzeba więc było ostrożnie, dwukrotnie cofać);
- przeciętny czas jazdy bez ładunku z wysypiska na budowę — 17 minut.

Łącznie cały cykl pracy samochodu trwał 44 minuty.

Po dokonaniu pomiarów czasu przystępujemy do graficznego przedstawienia stwierdzonych czasokresów poszczególnych faz cyklu pracy samochodu, a tym samym do opracowywania harmonogramu.

Najwygodniej jest sporządzać harmonogram na papierze milimetrowym. Najpierw narysujemy formularz na wzór rys. 1. Na lewym i prawym skraju oznaczamy skalę czasu (przyjmując np. 1 milimetr równy 1 minucie) i wpisujemy godzinę, zaczynając od tej, od której samochody rozpoczynają pracę przy koparce (w harmonogramie przykładowym od godz. 7.00).

Następnie nanosimy na arkusz poszczególne czynności samochodu,

- czasokres załadunku.

— W rubryce „naładunek“, rozpoczynając od początku skali czasu, rysujemy grubą pionową linię długości 4 milimetry (= 4 minutom).

- Czasokres jazdy z ładunkiem z budowy na wysypisko.

Rozpoczynając od zakończenia linii „naładunek“, ciągniemy poziomą cienką linię w prawo do miejsca

TABELKA KONTROLNA PRACY SAMOCHODÓW PRZY KOPARCE

w dniu/...../196 r.

Nr kalkujący samochodu	Nr wewnętrzny samochodu (boczny)	Czas pracy	K U P S																		Uwagi		
			1		2		3		4		5		6		7		8		9			10	
			P	O	P	O	P	O	P	O	P	O	P	O	P	O	P	O	P	O			
1		Planowany Wykonany	7 ⁰⁰	7 ⁰⁴	7 ⁴⁴	7 ⁴⁸	8 ²⁸	8 ³²	9 ¹²	9 ¹⁶	9 ⁵⁶	10 ⁰⁰	10 ⁴⁰	10 ⁴⁴	11 ⁰⁰	11 ²⁸	12 ⁰⁰	12 ¹²	12 ⁵²	12 ⁵⁶	13 ⁴⁰		
2		P W	7 ⁰⁴	7 ⁰⁸																			
3		P W	7 ⁰⁸	7 ¹²																			
4		P W	7 ¹²	7 ¹⁶																			
5		P W	7 ¹⁶	7 ²⁰																			
6		P W	7 ²⁰	7 ²⁴																			
7		P W	7 ²⁴	7 ²⁸																			
8		P W	7 ²⁸	7 ³²																			
9		P W	7 ³²	7 ³⁶																			
10		P W	7 ³⁶	7 ⁴⁰																			

Przedsiębiorstwo Budowa Na Nazwisko kontrolującego podpis
 Uwagi: Nazwisko Kierownika budowy podpis
 Stan pogody temperatura
 Rodzaj gruntu jakość

odległego o 5 mm od końca rubryki „jazda z ładunkiem“. Zaczynając od tej poziomej linii, rysujemy w dół pionową, grubą linię długości 20 milimetrów (równe 20 minutom).

c) Czasokres wyładunku.

Rozpoczynając od zakończenia linii „jazda z ładunkiem“ ciągniemy poziomą, cienką linię w prawo do miejsca odległego o 5 milimetrów od końca rubryki „wyładunek“. Zaczynając od tej poziomej linii rysujemy w dół pionową, grubą linię, długości 3 milimetrów (równe 3 minutom).

d) Czasokres jazdy bez ładunku z wysypiska na budowę.

Rozpoczynając od zakończenia linii „wyładunek“ ciągniemy poziomą, cienką linię w prawo, do miejsca odległego o 5 milimetrów od końca rubryki „jazda bez ładunku“. Zaczynając od tej poziomej linii, rysujemy w dół pionową, grubą linię, długości 17 milimetrów (równe 17 minutom). Koniec linii łączymy linią przerywaną z prawą skalą czasu i odczytujemy — 7.44. W ten sposób mamy wykreślony pierwszy cykl pracy samochodu, trwający 44 minuty (4+20+17+3 minuty).

Obecnie wyliczymy graficznie ilość wywrotek, potrzebnych do obsługi koparki. Rysujemy bezpośrednio pod linią, oznaczającą czas naładunku pierwszej wywrotki, drugą linię, oznaczającą czas naładunku drugiej wywrotki. Dalej rysujemy 4 milimetrowej długości linie, oznaczające naładunki następnych wywrotek, aż do odległości 4 milimetrów od oznaczonej na skali czasu godz. 7.44 (pozostawione przed początkiem drugiego naładunku pierwszej wywrotki 4 minuty stanowią rezerwę na ew. opóźnienia w jeździe wywrotek, przesunięcie koparki itp.). Otrzymaliśmy 10 pionowych linii, to znaczy tyle wywrotek potrzeba do zapewnienia ciągłej pracy koparki. Możemy to sprawdzić następująco:

czas trwania jednego kursu wywrotki wynosi 44 minuty, rezerwa wynosi 4 minuty;
pozostaje do zapewnienia pracy koparki 40 minut;
czas naładunku samochodu wynosi 4 minuty;
czyli 40:4=10 samochodów.

Z kolei przystępujemy do rysowania cykli pracy poszczególnych wywrotek z tym, że celem utrzymania przejrzystości harmonogramu, linie, oznaczające czynności zaczynamy w pewnej odległości od siebie, tworząc „schodki“. W dalszym ciągu, począwszy od oznaczenia na lewej skali czasu godziny 7.44, zaczynamy nanosić kolejno czynności naładunku, jazdy z ładunkiem, wyładunku i jazdy bez ładunku, aż do ustalonego z góry czasu zakończenia pracy samochodów (w harmonogramie przykładowym koniec ostatniego naładunku godz. 14.16, koniec ostatniej jazdy bez ładunku 14.56).

Po narysowaniu wszystkich cykli pracy łączymy poziomymi liniami przerywanymi linie rozpoczęcia i ukończenia naładunku z lewą skalą czasu, a linie ukończenia jazdy bez ładunku z prawą skalą czasu. Numerujemy kolejno wywrotki w poszczególnych kursach i harmonogram mamy już zakończony.

Teraz sporządzamy tabelkę kontrolną pracy samochodów według wzoru rysunku nr 2. Tabelkę wykonuje Oddział Transportowy, wpisując tylko planowany czas pracy w odpowiednie rubryki kolejnych kursów, biorąc dane z lewej skali czasu harmonogramu. Tabelkę wypełnia pracownik budowy, wpisując numery boczne samochodów i faktyczne godzinyjazd (obecnie prowadzi się na budowach podobną, tylko bardzo prymitywną kontrolkę pracy). W przypadku niestosowania się kierowców do wyznaczonych czasów jazdy, pracownik budowy zwraca uwagę, a o ile to nie odniesie skutku, dokonuje odpowiedniej adnotacji w karcie drogowej pojazdu.

Przy pomocy tego samego harmonogramu układamy rozkład jazdy samochodu — rys. nr 3. Rozkład ten wykonuje się dla każdego samochodu

i otrzymuje go kierowca pracujący przy obsłudze koparki z obowiązkiem ścisłego stosowania.

Przy tak zorganizowanej współpracy samochodów z koparką, posługując się harmonogramem, mamy pewność prawidłowego przebiegu tej współpracy. Ponadto „tabelka kontrolna pracy“ oraz „rozkład jazdy samochodu“ wdrażają obsługę koparki do zharmonizowanej, dokładnej współpracy, nadają tak konieczny rytm pracy. Przez dokładne określenie czasu trwania jazdy uniemożliwia się dokonywanie wywozu urobku koparki na inne, niż z góry wyzna-

ROZKŁAD JAZDY SAMOCHODU N. 1 - obsługa koparki -

Nr kursu	Załadunek czas		Wyładunek czas	
	Przyjazdu	Odjazdu	Przyjazdu	Odjazdu
1	7 ⁰⁰	7 ⁰⁴	7 ²⁴	7 ²⁷
2	7 ⁴⁴	7 ⁴⁸	8 ⁰⁸	8 ¹¹
3	8 ²⁸	8 ³²	8 ⁵²	8 ⁵⁵
4	9 ¹²	9 ¹⁶	9 ³⁶	9 ³⁹
5	9 ⁵⁶	10 ⁰⁰	10 ²⁰	10 ²³
6	10 ⁴⁰	10 ⁴⁴	11 ⁰⁴	11 ⁰⁷
7	11 ²⁴	11 ²⁸	11 ⁴⁸	11 ⁵¹
8	12 ⁰⁸	12 ¹²	12 ³²	12 ³⁵
9	12 ⁵²	12 ⁵⁶	13 ¹⁶	13 ¹⁹
10	13 ³⁶	13 ⁴⁰	14 ⁰⁰	14 ⁰³

Rys. 3

zione wysypiska. Harmonogram umożliwia nam także b. szybką mobilizację transportu, gdyż bez żadnych trudności możemy ustalić w każdej chwili miejsca pobytu poszczególnych samochodów. Ułatwia to nam także dokonywanie doraźnych inspekcji.

Oczywiście, że opracowanie harmonogramu, pomimo swej prostoty, wymaga zadania sobie pewnego trudu i zajmuje czas, którego w pracy transportowej zawsze brakuje. Biorąc jednak pod uwagę korzyści, jakie nam daje harmonogram oraz to, że opracowuje go się raz na kilka miesięcy (tyle czasu przeciętnie trwa praca koparki na jednym miejscu), winniśmy nie tylko stosować, ale i propagować ten sposób organizacji pracy.

...dobra praca organizacyjna decyduje o zwycięstwie.

MAŁA MECHANIZACJA

Od Redakcji

„Małą mechanizacją“, w odróżnieniu od pojęcia normalnej mechanizacji, wymagającej poważnej akcji inwestycyjnej, nazywamy te wszystkie pomysły racjonalizatorskie w dziedzinie procesów produkcyjnych, które na skutek zastosowania prostych i niekosztownych rozwiązań technicznych zezwalają na wykonanie określonych czynności, szczególnie pracochłonnych, taniej, szybciej i lepiej, przy mniejszym nakładzie energii. „Mała mechanizacja“ przyniosła już w wielu gałęziach naszej gospodarki, szczególnie w przemyśle, poważne oszczędności, rzędu setek milionów złotych. „Mała mechanizacja“ jest źródłem zwiększania wydajności pracy robotników i maszyn, przyspieszenia tempa produkcji, obniżenia jej kosztów własnych. Dlatego „mała mechanizacja“ jest poważnym narzędziem walki o pomysły, przedterminowe wykonanie Planu 6-letniego.

Nie we wszystkich dziedzinach naszego życia gospodarczego „mała mechanizacja“ została należycie rozwinięta i może się poszczycić takimi sukcesami, jak np. w przemyśle włókienniczym czy metalowym. Transport i to zarówno kolejowy, jak i samochodowy jest tą właśnie zaniedbaną pod względem „małej mechanizacji“ gałęzią naszej gospodarki. Przetadu ki wszelkiego rodzaju masy ciężarowej, przewożonej luzem i w opakowaniu, w sztukach i wiązkach ciężkiej i przestrzennej, odpornej i delikatnej — wciąż jeszcze są dokonywane głównie żywą siłą ludzką, w niewielu tylko przypadkach przy pomocy prymitywnych urządzeń tego rodzaju, jak taczki, odpowiednio przystosowane wózki, podnośniki lub transportery. A przecież przetadunki należą do robót pracochłonnych, uciążliwych dla robotników i kosztownych.

W kolejnych numerach „Transportu i Spedycji“ omawiać będziemy znane nam rozmaite pomysły racjonalizatorskie z zakresu „małej mechanizacji“ w transporcie, aby je popularyzować i przyczynić się do powszechnego ich stosowania oraz, by zachęcić transportowców-racjonalizatorów do szukania nowych rozwiązań. Równocześnie zwracamy się do naszych czytelników o przysyłanie do Redakcji opisów ich racjonalizatorskich pomysłów, szczególnie z zakresu przetadunków, w celu opublikowania.

Obecnie, dla zapoczątkowania serii takich publikacji, opiszemy kilka sposobów ułatwionego rozładunku z ciężarowych samochodów skrzyniowych tego rodzaju materiałów sypkich, jak ziemia, gruz, żwir, piasek itp. Rozrobimy z materiałów, zgromadzonych na stoisku transportu wystawy, zorganizowanej w m-cu listopadzie r. ub. przez Centralny Zarząd Budownictwa Przemysłowego p. n. „Współzawodnictwo i racjonalizatorstwo bazy wyjściowej do realizacji Planu 6-letniego“.

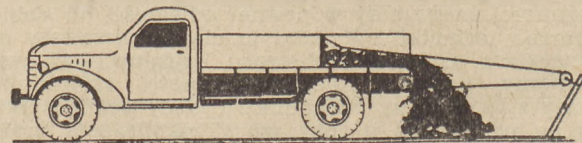
Ułatwienia rozładunku samochodów skrzyniowych

Ułatwienia rozładunkowe, które poniżej przedstawimy, nie są oryginalne, a ich twórcy są przeważnie nieznani. Nie odbiera to, oczywiście, wartości samym rozwiązaniom racjonalizatorskim, ani nie pozbawia ich praktycznego znaczenia.

Rysunek nr 1 przedstawia zastosowanie trójspadowej wkładki do samochodu skrzyniowego lub przyczepy; wkładki tej używa się głównie przy przewożeniu i rozładunku materiałów ciężkich, a sypkich i niespoistych, jak np. żwir, piasek, drobny tłuczeń itp.

Wkładka składa się z trzech drewnianych płaszczyn (patrz rysunek), zbitych z desek, ułożonych słojem w kierunku poprzecznym. Płaszczyzny te, po włożeniu do skrzyni samochodu lub przyczepy, spina się prostymi uchwytami metalowymi, tworząc w ten sposób drugie, wypukłe dno skrzyni, o trzech kierunkach spadku. Kąt nachylenia między dnem skrzyni a pochyłymi płaszczynami wkładki — oko-

lub ręcznie; boki skrzyni, o ile zachodzi tego potrzeba, mogą być podwyższone. Podczas jazdy z ładunkiem — masa ciężarowa układa się między bokami i tyłem skrzyni a pochyłymi płaszczynami wkładki. Na miejscu rozładunku, po otwarciu boków i tyłu skrzyni, ładunek spadnie pod własnym



Rys. 2

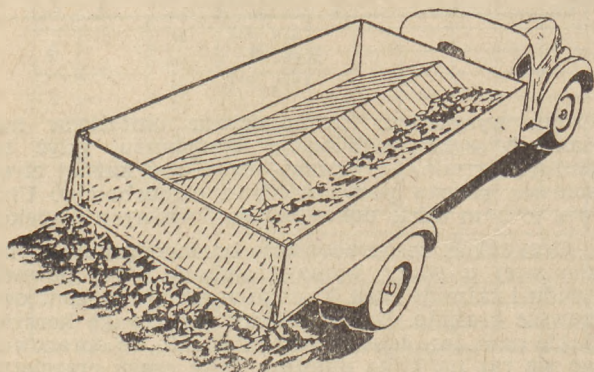
ciężarem, ew. zostanie łatwo, dzięki pochyłościom wkładki spuszczone. O ile nie zależy na zrzuceniu ładunku w jednym miejscu (np. przy wyładunku ziemi lub gruzu na wysypisku), całkowite rozładowanie nastąpi samoistnie, gdy samochód z otwartymi bokami i tyłem skrzyni przejedzie kilkadziesiąt metrów.

Wkładka, w ten sposób użyta, ułatwia i przyspiesza rozładunek, oszczędzając czas i siłę roboczą.

Rysunek nr 2 ilustruje inny sposób rozładunku materiałów sypkich.

Wmontowuje się mianowicie w skrzynię samochodu drugi, szczelny, a ruchomy przód skrzyni, który po prowadnicach, umieszczonych na bocznych ścianach skrzyni, może się poruszać wzdłuż osi samochodu. W skład urządzenia rozładunkowego wchodzi linka stalowa, jednym końcem umocowana do ruchomego przodu skrzyni, najlepiej przy pomocy dodatkowych linek, do jej czterech rogów. Drugi koniec linki stalowej, po jej przewleczeniu przez błądzek z uchwytem, zostaje umocowany do tylnej części podwozia samochodu.

Przy naładunku skrzyni samochodu, posiadającej wyżej opisane urządzenie, lekko napięta linka winna być puszczona wzdłuż podłużnej osi skrzyni, ze spadkiem do tyłu samochodu. Do rozładunku konieczny jest pał mocno wbity w ziemię lub inny stały punkt oporu, do którego przymocujemy



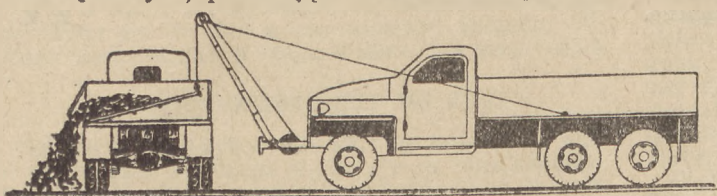
Rys. 1

ło 30°. Wkładka może być używana tylko przy skrzyniach samochodowych, których oba boki i tył dadzą się swobodnie otwierać w sposób przedstawiony na rysunku.

Naładunek skrzyni, zaopatrzonej we wkładkę, odbywa się mechanicznie (np. przy pomocy koparki)

uchwyt bloczka, zawieszonego na wyżej opisanej linie stalowej. Po umocowaniu bloczka i wprowadzeniu samochodu w powolny ruch do przodu — ruchomy przód skrzyni, posuwając się do tyłu samochodu, wyciąga ładunek.

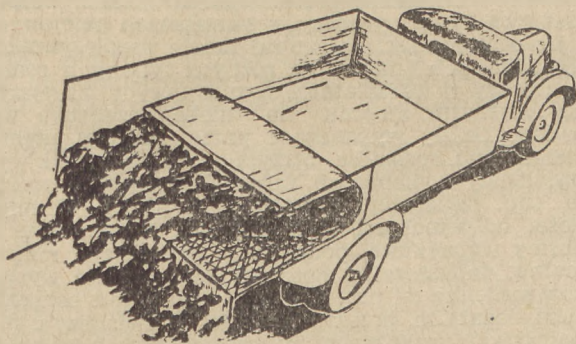
Rysunek nr 3 pokazuje, w jaki sposób, w warunkach polowych, posiadając dwa samochody cięża-



Rys. 3

rowe oraz przenośny pomost, można ułatwić sobie opróżnienie samochodu z ciężkiego ładunku. Samochód służący za pochylnię można oczywiście zastąpić specjalnie zbudowaną, przenośną pochylnią tak skonstruowaną, aby można ją było rozłożyć i przetransportować w inne miejsce.

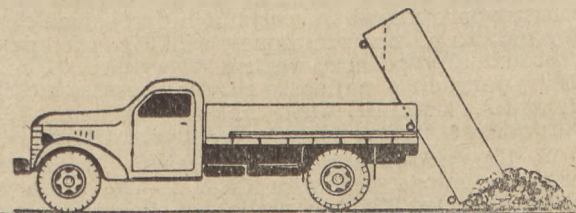
Na rysunku nr 4 jest przedstawiony inny sposób ułatwienia rozładunku, który może znaleźć zastosowanie w dwóch alternatywach. W pierwszej alternatywie — na dnie skrzyni układa się mocną płachtę brezentową, a powierzchnię znacznie większej niż powierzchnia dna. Płachta jest mocno przymocowana do tylnej części dna skrzyni samochodu. Masę ciężarową ładuje się na płachtę.



Rys. 4

Przy rozładunku przednią część płachty systemem lin przymocowuje się do jakiegoś stałego punktu oporu (np. pal — patrz opis rys. nr 2). Samochód ruszając powoli naprzód, mając otwartą tylko tylną ścianę skrzyni, ściąga do tyłu ponad ładunkiem przednią część płachty, opróżniając w ten sposób skrzynię z masy ciężarowej.

W drugiej alternatywie dno skrzyni samochodu musi być zbudowane np. z siatki stalowej, o wielkich oczkach, tworząc ze skrzyni coś w rodzaju wielkiego sita (zaznaczono na rys. nr 4). Przed załadunkiem kładzie się luzem na takie „dziurawe” dno płachtę brezentową o wymiarach nie wiele więk-



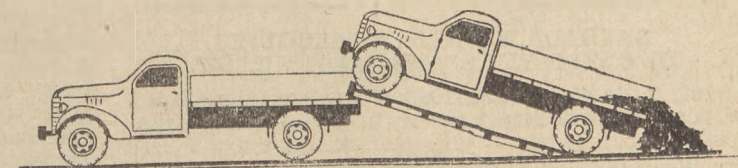
Rys. 5

szych niż powierzchnia dna. Przy rozładunku, przy pomocy lin, umocowanych do tylnej części płachty i stałego punktu oporu, samochód, ruszając powoli do przodu, wyciąga płachtę spod ładunku,

który opróżnia skrzynię, spadając do dołu przez sito dna skrzyni samochodu.

Rysunek nr 5 przedstawia wkładkę do skrzyni samochodu w postaci drugiej skrzyni — wkładki, tylko bez tylnej ściany, o nieco mniejszych rozmiarach, mocno zbudowanej i zaopatrzonej w kilka par kółek. Tę wkładkę ustawia się w skrzyni właściwej na dwóch szynach, przymocowanych do dna skrzyni samochodu. Kółka wkładki mogą łatwo toczyć się po szynach. Załadunek dodatkowej skrzyni-wkładki, która stanowi coś w rodzaju kontenera, jest dokonywany dowolnym sposobem. Rozładunek następuje w ten sposób, że po otwarciu tylnej kłapy skrzyni samochód cofa się z pewną szybkością, a potem nagle zahamowuje. Siłą bezwładności wkładka, tocząc się po szynach, wypada do tyłu samochodu.

Po przejściu jej środka ciężkości poza tylną krawędź skrzyni samochodu następuje przechył wkład-

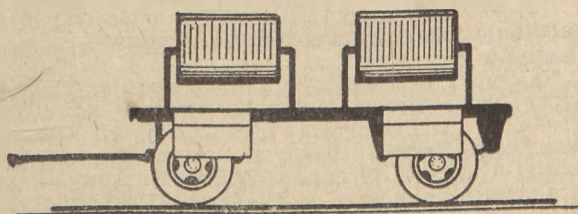


Rys. 6

ki i ustawienie jej pod dużym kątem w stosunku do terenu (jak na rysunku), w wyniku czego wkładka samoczynnie opróżnia się z ładunku. Wkładka posiada oczywiście urządzenie nie pozwalające jej na oddzielenie się od samochodu.

Umieszczenie opróżnionej wkładki w skrzyni samochodu następuje również siłą bezwładności. Mianowicie samochód rusza do przodu, po czym nagle zahamowuje, przez co wkładka wpada na swoje miejsce do skrzyni samochodu. Ułatwia jej to specjalne stałe obciążenie, umieszczone w przedniej części wkładki.

Na rysunku nr 6 pokazujemy jeszcze inne ułatwienie rozładunku materiałów sypkich z samochodu skrzyniowego. Działanie tego urządzenia, którego istotną część stanowi wkładka w postaci drugiego dna skrzyni samochodu, wymaga współpracy dźwigu, najlepiej samochodowego. Przy rozładunku, przy otwartym jednym boku skrzyni samochodu, podnosimy za pomocą dźwigu i linek przeciwny bok wkładki, dzięki czemu następuje zsypanie ładunku.



Rys. 7

Wreszcie rysunek nr 7 ilustruje ostatnie z dzisiejszego cyklu rozwiązanie rozładunku materiałów sypkich, które może być zastosowane zarówno na samochodzie skrzyniowym jak na przyczepie. W obu przypadkach zdejmujemy boki i ew. tył skrzyni. Na utworzonej w ten sposób platformie zamocowujemy się pozbawione kół, zwykłe kolebki kolejki budowlanej. Załadunek ziemi lub gazu — zwykle przy pomocy koparki; rozładunek — normalnie, przez przechył kolebki.

Słabą stroną tej racjonalizacji jest, że jej stosowanie jest celowe tylko wtedy, gdy posiada się kolebki budowlane, które nie mogą być normalnie zatrudniane; poza tym ciężar kolebki poważnie zmniejsza ładowność użytkową przyczepy, lub samochodu.

Omówione wyżej ułatwienia nie są oczywiście ostatecznym słowem „małej mechanizacji“ w zakresie rozładunku materiałów sypkich z samochodów skrzyniowych. Nie ulega wątpliwości, że nasi racjonalizatorzy opracują sposoby lepsze, mniej skomplikowane czy też prostsze w działaniu, jeszcze bardziej ekonomiczne. Redakcja miesięcznika „Transport i Spedycja“, o ile zostaną one jej przekazane,

niewątpliwie nie omieszką opisać ich na łamach miesięcznika

Szczegółowe opisy niektórych z wyżej przytoczonych racjonalizacji rozładunkowych, z danymi technicznymi w postaci wymiarów urządzeń itp., znajdują czytelnicy w „Przeglądzie Samochodowym“ zeszyt I ze stycznia 1948 r.

Z. Z.

KRONIKA

Jak pracują nasi transportowcy?

POLSKIE KOLEJE PAŃSTWOWE

BRYGADA KOBIECA OBSŁUGUJE DWORZEC WARSZAWA—ŚRÓDMIEŚCIE

(o). Z dn. 1 grudnia 1950 r. Dworzec Warszawa-Śródmieście, obsługujący ruch podmiejski, został przejęty całkowicie — jako pierwsza stacja w Polsce — przez obsługę kobiecą. Kobiety pełnią tu wszystkie funkcje: zawiadowcy stacji (Danuta Ellert), dyżurnego ruchu (Helena Sikorska, Stanisława Wróbel i Alina Szwejkowska), zwrotniczego, konduktorów, kasjerów, bileterów, obsługi megaonów itp.

Zawiadowca stacji Ob. Ellert jest córką kolejarza i pracuje na PKP od 1945 r. pełniąc kolejno różne funkcje w Wydziale Ruchu DOKP Warszawa. Egzamin na dyżurnego ruchu zdała jako eksternistka. Pozostałe członkinie brygady kobiecej, obsługującej dworzec, ukończyły kursy dla dyżurnych ruchu lub kursy dla konduktorów, organizowane w rb. przez dyrekcję warszawską dla kobiet — przeważnie robotnic z odcinków drogowych — celem podniesienia ich kwalifikacji zawodowych.

WSPÓŁZAWODNICTWO KOLEJARZY Z CUKROWNIKAMI

(o). Pracownicy stacji Przeworsk podpisali umowę o współzawodnictwo długofalowe z załogą cukrowni w Przeworsku. Zasada współzawodnictwa jest przyspieszenie obrotu wagonów, lepsze wykorzystanie ich ładowności oraz usprawnienie obsługi.

NARADA PRZODUJĄCYCH KOLEJARZY I RACJONALIZATORÓW OKRĘGU KRAKOWSKIEGO Z NAUKOWCAMI

(o). W warsztatach PKP w Tarnowie odbyło się spotkanie kolejarzy-przodowników pracy i racjonalizatorów z naukowcami Krakowa.

Na spotkanie to przybyło 400 przodujących kolejarzy, wynalazców, racjonalizatorów i nowatorów produkcji z Przemyśla, Szczakowej, Zakopanego, Miechowa, Krynicy, Zagórza, Nowego Targu, Limanowej i innych ośrodków DOKP Kraków — oraz krakowscy naukowcy, z Akademii Górniczo-Hutniczej w Krakowie: prof. inż. Czarniewski — specjalista od gospodarki trakcyjnej i prof. inż. Langrod — wybitny fachowiec konstrukcji parowozów. Wspólne obrady poświęcone były przedyskutowaniu sposobów, prowadzących do przedterminowego wykonania Planu 6-letniego w kolejnictwie.

★

W 9 klubach racjonalizatorskich w DOKP Kraków, skupiających ponad 400 racjonalizatorów, ilość pomysłów racjonalizatorskich w stosunku do ub. roku wzrosła o 50%; przy czym na czoło wybijają się racjonalizatorzy warsztatów tarnowskich, którzy zgłosili najwięcej pomysłów.

Cenna pomoc naukowców, którzy dopomagają kolejarzom w opracowywaniu pomysłów racjonalizatorskich i wygłaszają na terenie klubów odczyty na tematy fachowe z dziedziny kolejnictwa, przyczyni się do dalszego polepszenia wyników pracy na PKP i przedterminowego wykonania Planu 6-letniego.

CENNY WYNALEZEK W DZIEDZINIE BEZPIECZEŃSTWA RUCHU POCIĄGÓW ELEKTRYCZNYCH

(o). Inż. Turowicz z warsztatów elektrotechnicznych Warszawa-Grochów zgłosił pomysł wprowadzenia dodatkowych urządzeń w układzie sterowniczym taboru elektrycznego. Urządzenia te zabezpieczają przed spalaniem silniki trakcyjne i przyczyniają się tym samym do sprawności i bezpieczeństwa ruchu pociągów elektrycznych w ruchu podmiejskim.

LEKARZ KOLEJOWY RACJONALIZATOREM W DZIEDZINIE AKCJI B i H PRACY

(o). Lekarz warsztatów PKP w Tarnowie dr Czesław Kossobudzki zgłosił pomysł, dotyczący nowej formy współzawodnictwa, mianowicie współzawodnictwa w dziedzinie przestrzegania zasad bezpieczeństwa i higieny pracy w warsztatach kolejowych.

Dr Kossobudzki opracował tabelę współczynników wypadkowych i norm dla różnych typowych rodzajów pracy w warsztatach, narażającej w mniejszym lub większym stopniu na niebezpieczeństwo wypadku. Działy wykonujące prace bardziej niebezpieczne (np. spawacze) otrzymują współczynnik wyższy, działy wykonujące funkcje mniej niebezpieczne (np. lakiernicy) współczynnik niższy. W zależności od wysokości współczynnika wytypowane są normy wypadkowe, podające w procentach maksymalną, dopuszczalną ilość wypadków. Ilość wypadków mniejsza od przewidzianej normy jest osiągnięciem dodatnim, przekroczenie jej — świadczy o nie należytym przestrzeganiu warunków b i h pracy. Projekt dr. Kossobudzkiego zwalczania wypadkowości przewiduje premiowanie pracowników i zespołów, które w akcji tej osiągnęły najlepsze wyniki.

Akcja współzawodnictwa w zakresie b i h pracy zastosowania w r. 1949 w warsztatach tarnowskich dała doskonałe wyniki. Liczba wypadków w IV kwartale 1949 r. w stosunku do I kwartału tegoż roku spadła o 80%, dając poważne oszczędności zarówno przez zwiększenie ilości roboczodniówek dla produkcji jak i w zakresie gospodarki leczniczo-ubezpieczeniowej.

MASZYNIŚCI PAROWOZOWI W WALCE O OSZCZĘDNOŚĆ WĘGLA

(o). Uchwała Prezydium Rządu w sprawie oszczędności węgla w gospodarce narodowej zmobilizowała drużyny parowozowe we wszystkich dyrekcjach okręgowych k. p. do wzmoczonej walki o racjonalną i oszczędną gospodarkę węglem. W wyniku szlachetnej rywalizacji o najlepsze rezultaty oszczędnościowe w tej dziedzinie, wielu maszynistów opala kotły parowozowe w 92% węglem drobnoziarnistym.

W dyr. katowickiej w parowozowni Kędzierzyn produkuje załoga parowozu OKL 27—24, która zaoszczędziła już 135 ton węgla wysokogatunkowego. Duże wyniki oszczędnościowe mają też załogi parowozowe węzła kolejowego w Rybniku i Katowicach.

W dyrekcji szczecińskiej, w wyniku długofalowego współzawodnictwa w zakresie oszczędności paliwa, załogi parowozowe zaoszczędziły w ciągu 10 miesięcy rb. 26.600 ton węgla w stosunku do przewidzianej normy. Współzawodnictwo to, w którym bierze

udział 58 drużyn parowozowych dyr. szczecińskiej (przodują parowozownie Szczecinek i Słupsk) przyczyniło się, w porównaniu z r. 1949, do zwiększenia oszczędności w węglu o 12,5% na 1000 brutto-tono/km. Drużyny parowozowe zastosowały przy opalaniu kotłów również miał węglowy, co dało dalsze oszczędności. W akcji tej wyróżniła się szczególnie załoga parowozu Pt 47—140 z parowozowni Szczecin Gł., która zaoszczędziła w ciągu 4 mies. 134 tony węgla.

PRZYGOTOWANIE PKP DO ZIMY

(o) Celem przystosowania PKP do skutecznej walki ze śniegiem i mrozem w zimie w rb. oraz zapobieżenia zakłóceniom ruchu, wynikającym z braków i niedociągnięć w tej dziedzinie, Dyrekcja Generalna Kolei Państwowych opracowała i wydała — wzorem kolejnictwa radzieckiego — tymczasową instrukcję do walki ze śniegiem i mrozem na PKP. Instrukcja ta określa podział czynności dla każdego stanowiska tak w okresie przygotowawczym, jak i w czasie pogotowia zimowego i w okresie przebiegu walki.

Zjednoczenie wysiłków całego aktywu kolejarzy w walce o utrzymanie wskaźników eksploatacyjnych w trudnych warunkach zimowych jest konieczne z uwagi na zwiększone zadania przewozowe, jakie nakłada na kolejnictwo Plan 6-letni.

ŻEGLUGA ŚRÓDLADOWA

HOLOWNIK „BOŻYMIR” — ZWYCIĘZCĄ III ETAPU WSPÓŁZAWODNICTWA W PZŚ

(o). W wyniku współzawodnictwa pracy w III etapie na terenie Państw. Żeglugi Śródlądowej zwycięstwo odniosły załogi jednostek pływających Ekspozytury PZŚ w Koźlu.

Pierwsze miejsce zajął holownik „Bożymir” — 291% normy (załoga: kapitan Piotr Ptok, sternik Józef Ptok, marynarz Bernard Pietrasz, maszynista Bernard Morawiec, palacze Jerzy Kiełbasa i Ernest Born). Drugie miejsce zdobyła barka Z-446 — 160% normy (załoga: sternik Franciszek Kołodziej, bosman Piotr Blaut, marynarz Helmut Wieja).

Przodujące obiekty otrzymały nagrody pieniężne oraz przechodni proporzec Współzawodnictwa Pracy.

NOWA FORMA WSPÓŁZAWODNICTWA W STOCZNIACH RZECZNYCH

(o). Pracownicy stoczni rzecznych podjęli długofalowe współzawodnictwo w dziedzinie oszczędzania maszyn i dbałości o powierzony im sprzęt. Inicjatorem tej akcji jest tokarz Stoczni Głównej w Warszawie Zbigniew Gawinowski, który zobowiązał się pracować na swej maszynie 2 lata bez remontu i wezwał do współzawodnictwa w dbałości o sprzęt i stanowisko pracy pracowników wszystkich stoczni. W ślad za Gawinowskim stolarz-brygadzista Krzyżanowski Teofil zobowiązał się pracować na strugarce-wyrówniarce bez remontu do końca Planu 6-letniego, wyzując wszystkich stolarzy stoczniowych do rywalizacji na odcinku maszynowej obróbki drzewa.

Podobne zobowiązania podjęli liczni pracownicy stoczni w Warszawie, Płocku, Krakowie, Głogowie i in.

PIERWSZE BRYGADY MŁODZIEŻOWE I KOBIECE W STOCZNIACH RZECZNYCH

(o). W Stoczni Głównej w Krakowie powstało ostatecznie kilka brygad młodzieżowych ślusarskich, tokarskich i prac. umysłowych, zorganizowanych samorządnie przez młodzież, zatrudnioną w Stoczni. Równocześnie kobiety zorganizowały pierwszą na tym terenie brygadę kobiecą. Wszyscy podpisali zobowiązania przekraczania ustalonych norm od 120—125%, oszczędzania materiałów oraz przestrzegania dyscypliny pracy.

P. K. S.

NOWOCZESNA STACJA OBSŁUGI PKS W POZNANIU

(o). W Poznaniu trwają obecnie prace przy budowie nowoczesnej — pierwszej tego rodzaju w Polsce — stacji obsługi dla autobusów PKS oraz budynku administracyjnego dla Ekspozytury Towarowej PKS i domu socjalnego. Halę stacji obsługi buduje się wyłączenie z gotowych prefabrykatów, co przyczynia się do przyspieszenia robót i oszczędności materiałów i robocizny.

W domu administracyjnym będą czynne biura dla Ekspozytury Towarowej PKS, natryski, szatnie i kotłownie. W domu socjalnym przewiduje się gabinet lekarski, stołówkę, świetlicę, kuchnię, pralnię oraz pokoje gościnne dla przejeżdżnych szoferów i konduktorów PKS.

Podobne stacje obsługi powstaną również w Turku, Zielonej Górze i Szczecinie. Stacje obsługi usprawnią komunikację autobusową PKS na terenie całego kraju, a dzięki istnieniu brygad naprawczych przy stacjach obsługi przyczynią się do zabezpieczenia autobusów przed przedwczesnym ich zużyciem.

*

Dyrekcja Okręgu PKS w Poznaniu wycofała z dn. 1.XI. wszystkich mężczyzn ze stanowisk konduktorskich, zastępując ich kobietami. W tym celu dyrekcja PKS w Poznaniu zorganizowała kursy konduktorskie dla kobiet w Ostrowiu, Kaliszu, Turku, Zielonej Górze i Poznaniu. Dotychczas przeszkolono już 125 kobiet.

PLL „LOT”

PRZODOWNICY PLL „LOT”

(o). W PLL „Lot” odbyło się uroczyste rozdanie nagród przodownikom pracy, którzy wyróżnili się w III etapie współzawodnictwa pracy.

Dybieński Stanisław — blacharz z warsztatów Wydz. Obsługi Samolotów wykonał plan roczny już 4 listopada, wyrabiając przy tym przeciętnie 139,2% normy, zaś w III kwartale — 143,2% normy. Zajął dwa kolejne miejsca we współzawodnictwie indywidualnym wśród blacharzy. W nagrodę otrzymał gotowy garnitur.

Krzemiński Franciszek — stolarz warsztatowy wykonał 140,5% normy i zajął dwa kolejne miejsca we współzawodnictwie indywidualnym stolarzy. Otrzymał kupon wełny ubraniowej 60%.

Njenciengiewicz Jerzy — II pilot z Personelu Latającego zdobył 617 pkt. przy zaoszczędzeniu 1924 litrów paliwa i zdobył dwa kolejne pierwsze miejsca wśród personelu latającego. Otrzymał radioodbiornik „Orion”.

Grochowski Tadeusz — brygadzista silnikowy zdobył I miejsce w II etapie oraz II miejsce we współzawodnictwie brygad młodzieżowych.

Ponadto wyróżnili się jako przodujący w pracy: Drzewiecki Stefan — brygadzista płatowcowy, Golda Konstanty — ślusarz oraz Herman Antoni — brygadzista silnikowy.

KRONIKA MORSKA

WPROWADZENIE NOWEJ WALUTY

(p). W minionym okresie do jednego z najważniejszych wydarzeń w życiu Polski należało wprowadzenie nowej waluty. Fakt ten, szczegółowo omawiany w prasie, będący jednym z czynników podniesienia poziomu życia gospodarczego i realizacji wielkich zadań Planu 6-letniego, spotkał się z należytą oceną ze strony pracowników morskich.

Przodownik pracy i stary działacz społeczny, Konstanty NOSZKA, trymer rejonu przeładunków ma-

sowych w Gdańsku, powiedział m. in.: „Robotnicy portowi nie żałują, że podczas wymiany stracili drobne sumy gotówkowe, gdyż zdają sobie sprawę z tego, że dzięki takiej wymianie mocno bici zostali po kieszeni oszuści, spekulanci i kufacy, którzy zebrali znaczne sumy gotówki na nielegalnych transakcjach”.

W porcie szczecińskim pracownicy również wyrażają swoje zadowolenie z wymiany pieniędzy, stwierdzając, że jest to nowe zwycięstwo klasy robotniczej nad kapitalistami i wyzyskiwaczami. Pracownicy warsztatów portowych BOJKO i ORLAK podjęli z tej okazji pierwsze indywidualne zobowiązania, postanawiając wykonać powierzoną im pracę w znacznie krótszym okresie czasu. Pracownicy Nabrzeża Bytomskiego BOGDAN i DUSAN postanowili z okazji zmiany systemu pieniężnego podnieść swą wydajność pracy o 20%.

Również szereg zobowiązań zostało podjętych w gdańskim zespole portowym. M. in. na naradzie aktywu gospodarczego i partyjnego w rejonie drobnicowym w Nowym Porcie podjęto szereg zobowiązań, spośród których wymieniamy zobowiązanie wszystkich zmian magazynierów do załadunku dwóch wagonów w godzinach poszługowych, zobowiązanie ob. KAWIAKA przepracowania po godzinach służbowych 24 godzin przy montażu transportera dla cukru itd.

II ŚWIATOWY KONGRES OBRONCÓW POKOJU

Niesłychane postępowanie rządu angielskiego zmusiło organizatorów II Światowego Kongresu Obróńców Pokoju do przeniesienia miejsca obrad do Warszawy. Akcja zmierzająca do utrzymania pokoju, tak droga sercu każdego Polaka, znalazła swoje głębokie odbicie w całym społeczeństwie, a m. in. i wśród pracowników morskich.

Pracownicy Ministerstwa Żeglugi uchwalili rezolucję, skierowaną do Prezydium II Światowego Kongresu Obróńców Pokoju.

Młodzież kształcąca się w Państwowej Szkole Morskiej zaciągnęła dla uczczenia Kongresu wartę pokoju, udając się każdego dnia po wykładach do portu szczecińskiego i tam pomagając przy przeładunkach.

Z innych zobowiązań wymieniamy: zaoszczędzenie ok. 87% czasu w dniu 13 listopada przy załadunku szwedzkich statków „YALEN”, „SIXTEN” i „SENTA” oraz polskiego „GOPŁO” w rejonie przeładunków masowych w Gdańsku, podwyższenie o 50% przeciętnego dziennego przeładunku węgla w rejonie przeładunków masowych w Gdyni, osiągnięcie 300% normy przy wyładunku ze statku „OTTO SCHMIDT” itd. Portowcy zaciągnęli warty pokoju, przynoszące znaczne podniesienie wydajności pracy i znaczne oszczędności. I tak np. wartość zobowiązań samych załóg jednostek pływających Zarządu Portu Gdynia/Gdańsk wynosi 64.000 zł. Wśród załóg pływających wyróżniła się załoga holownika „URSUS”, której oszczędności przyniosą 25.000 zł.

Pracownicy Linii Żeglugowych Gdynia-Ameryka zaciągnęli entuzjastycznie warty pokoju. W rezolucji uchwalonej na zebraniu masowym czytamy m. in. „Nasza wzmocniona praca nad przedterminowym wykonaniem Planu 6-letniego jest wyrazem rosnącego wysiłku w walce o pokój. Jesteśmy przekonani, że walka o pokój pokrzyżuje plany anglo-amerykańskich podżegaczy wojennych i zakończy się zdecydowanym zwycięstwem obozu pokoju”.

WSPÓŁZAWODNICTWO PRACY

W zakresie współzawodnictwa pracy mamy do zannotowania w minionym okresie szereg ciekawych faktów.

W początkach listopada r. ub. odbyła się w Głównym Komitecie Współzawodnictwa w Gdyni konferencja z udziałem przedstawicieli taboru pływającego Zarządu Portu Gdańsk/Gdynia, GAL, „Dalmoru”, „Arki” i Przedsiębiorstwa Robót Czerpalnych

i Podwodnych w sprawie zastosowania wyższej formy współzawodnictwa pracy, polegającej na socjalistycznej opiece nad mechanizmami i urządzeniami na statkach.

Nowa ta forma współzawodnictwa została zainicjowana przez załogę radzieckiego statku „Akademik Kryłow”.

Opieka taka ma ogromne znaczenie dla eksploatacji statków. Podwyższa ona kwalifikacje załóg i przedłuża zdolność eksploatacyjną jednostek pływających. Poszczególni członkowie załóg podejmują się opieki nad mechanizmem lub urządzeniami statku, skrupulatnie obserwując i przeprowadzając we własnym zakresie profilaktyczne remonty, mające na celu przedłużenie żywota danej maszyneryi lub urządzenia. W związku z tym załogi podpisują zobowiązania. Wśród wymienionych przedsiębiorstw wytypowano po jednym statku, którego załoga podpisała już odpowiednie zobowiązanie. Na innych jednostkach pływających zgłoszono już samorzutnie podobne zobowiązania, które zrealizowane będą po rozpatrzeniu pierwszych wyników wytypowanych statków.

Na szczególne wyróżnienie zasługują marynarze s/s „Narwik”, którzy za wspaniałe osiągnięcia we współzawodnictwie pracy otrzymali szereg nagród pieniężnych. Poza całkowitym zrealizowaniem zobowiązań październikowych załoga, mając na celu skrócenie postoju statków w stoczni, wykonała w godzinach pozasłużbowych szereg dodatkowych prac. W ostatnich rejsach załoga zaoszczędziła 17 ton węgla, 16 kg oliwy i 26 ton wody, co świadczy, że racjonalizatorstwo jest silnie rozwinięte wśród załóg. Nagrody otrzymali następujący członkowie załogi, którzy szczególnie wyróżnili się w pracy: Stocki Henryk — III mechanik, Okrasa Bolesław — smarcownik, Wesolowski Maksymilian — bosman, Bugaj Andrzej — cieśla, Potocki Ignacy — chłopiec pokładowy. Uznanie i nagrodę pieniężną otrzymała załoga s/s „Narwik” zupełnie zasłużenie, gdyż swolmi osiągnięciami wykazuje ona dużą troskę o przedterminowe wykonanie Planu 6-letniego.

W minionym okresie wprowadzono nowy regulamin współzawodnictwa pracy pomiędzy portami Gdańsk/Gdynia i Szczecin.

Umowa zawiera 7 regulaminów w zakresie poszczególnych konkurencji współzawodnictwa międzyporowego. Regulaminy te dotyczą współzawodnictwa w zakresie kosztów własnych, skrócenia czasu postoju statków, przyspieszenia obiegu dokumentów, wykonania planu inwestycyjnego, współzawodnictwa pomiędzy kapitanatami obydwu portów i w zakresie usprawnień i wynalazczości robotniczej.

Jak więc z powyższego wynika, nowa umowa obejmuje wszystkie dziedziny, jakie mają wpływ na rozwój przedsiębiorstwa. Zarówno tekst umowy, jak i poszczególne załączniki zostały szczegółowo przedyskutowane przez delegacje robotników Gdyni-Gdańska i Szczecina.

Przedstawiamy wreszcie pokrótce wyniki współzawodnictwa pracy w porcie szczecińskim w trzecim etapie 1950 r.

W zakresie współzawodnictwa zespołowego w Basenie Górniczym pierwsze miejsce z wynikiem 100% normy osiągnęła brigada młodzieżowa. Jej 131 członków otrzymała nagrody i wyróżnienia.

Na „Odrze” zwycięską jest grupa majstra Sobonia, która osiągnęła 126% normy.

W warsztatach portowych wyróżniono 17 pracowników, wyrabiających po 249% normy.

Z biura portowego w Swinoujściu wyróżniono 12 pracowników osiągających 132% normy.

W zakresie współzawodnictwa indywidualnego w Basenie Górniczym na czoło wysunęli się dźwigowicy: Adolf Jaworski, Józef Tyszkiewicz, trymerzy: Jan Wiśniowiecki i Józef Sipiński. Ogółem na terenie Basenu Górniczego nagrodzonych zostanie 55 robotników.

Ilość nagrodzonych na „Parnicy” wynosi również 55, a na „Łasztowni” 36, na „Starówce” 23, na „Ewie” 11, w Warsztatach Portowych 20.

RÓŻNE

KIEROWCY Z PRZEDSIĘBIORSTWA BUDOWNICTWA PRZEMYSŁOWEGO WSPÓŁZAWODNICZA

(TP). Ob. Rosiecki Mieczysław, kierowca z Przedsiębiorstwa Budownictwa Przemysłowego Nr 5 we Wrocławiu, podjął zobowiązanie przejechania bez remontu 100.000 km na samochodzie osobowym marki „Skoda” typ Tudor. Należy przypuszczać, że zobowiązanie zostanie wykonane, gdyż dla osiągnięcia wyznaczonej normy, Ob. Rosiecki ma do przejechania zaledwie kilka tysięcy km.

Kierowca Ob. Hinc Roman z tegoż przedsiębiorstwa podjął zobowiązanie przejechania na ogumieniu samochodu osobowego „Skoda-Tudor” 40.000 km. — podczas, gdy norma wynosi 30.000 km. Już w grudniu r. ub. kierowca Hinc przekroczył 41.000 km., tzn. zarówno ustaloną normę, jak i podjęte zobowiązanie. Ob. Hinc wzywa wszystkich kierowców samochodów osobowych tejże marki do współzawodnictwa.

Ob. Witman, kierowca z Przedsiębiorstwa Budownictwa Przemysłowego Nr 4 w Gliwicach na apel Ob. J. Boszko, kierowcy z fabryki samochodów na Żeraniu, podjął zobowiązanie do jazdy w zimie na normie letniej. Ob. Witman prowadzi samochód marki „Star”.

DLACZEGO?

W WALCE O USPRAWNIENIE PRZEWÓZÓW

Nie trzeba nikogo przekonywać, jak ogromny, ujemny wpływ na gospodarkę transportową PKP wywierają niewłaściwie zaplanowane przez klientów kolei, nieracjonalne przewozy towarowe.

Wiadomo, że takimi zasadniczymi, nieracjonalnymi przewozami są przewozy krzyżujące się, tzn. równoczesne przewożenie tych samych ładunków tam i z powrotem, co powoduje dla gospodarki narodowej zbędne koszty obrotu i nieprodukcyjne przebiegi wagonów. Wobec tego pytamy:

DLACZEGO kopalnia węgla brunatnego „Kałusk” w Węglińcu w marcu 1950 r. wysłała do różnych stacji 102 wagony węgla brunatnego, a w tymże samym czasie elektrownia w Węglińcu sprowadziła 221 wagonów węgla brunatnego ze stacji Zaręba, Konia, Nowe Czaple?

DLACZEGO w tymże marcu 1950 r. ze stacji Biniew — Państwowa Cegielnia wysłała 11 wagonów cegły, a równocześnie PGR — Sobótka sprowadziła do Biniewa z Wrocławskich Zakładów Ceramicznych 19 wagonów cegły?

DLACZEGO CHMB w kwietniu 1950 r. wysłała wagon papy dachowej ze st. Poznań Garbary dla Zarządu Miejskiego w Pile, a jednocześnie Fabryka Papy Dachowej w Pile nadała 4 wagony papy dachowej dla Centrali Handlowej Materiałów Budowlanych na st. Poznań Garbary?

DLACZEGO na stacji Biniewo nadano w kwietniu 1950 r. do przewozu przez PGR — 13 wagonów ziemniaków, a jednocześnie dla PGR przywieziono do st. Biniewo 8 wagonów ziemniaków?

DLACZEGO Powiatowy Zarząd Drogowy w Lubaniu sprowadza kamień do budowy i naprawy dróg do stacji Mikołowa ze stacji Gracze (DOKP—Kraków), odległej o 300 km, podczas gdy przy stacji Mikołowa i w pobliskich okolicach są kamieniołomy, które produkują ten sam gatunek kamienia?

Powyżej podane nieliczne przykłady jawnego krzyżowania się przewozów ładunków wykazują, ile niedociągnięć tkwi w dotychczasowym planowaniu przewozów, a również i obrotu towarowego. W świetle wyrzeczko tylko podanych faktów zagadnienie właściwego planowania rodzajowego i kierunkowego nabiera coraz większej ostrości.

Ale najbardziej racjonalne zaplanowanie przewozów towarowych nie rozwiązuje całości zagadnienia. Prawidłowość realizacji przewozów warunkuje również utrzymanie dyscypliny przewozowej, tzn. realizowanie przewozów wg opracowanego planu, z zachowaniem odpowiednich, przewidzianych przepisami norm naładunkowych, wykorzystujących całkowicie ładowność, nośność, czy pojemność wagonu towarowego, z zachowaniem terminów naładunku i wyładunku, przy unikaniu reekspediowania, czy przeadresowywania ładunków.

Tymczasem i w tej dziedzinie istnieją bardzo poważne niedociągnięcia w pracy klientów kolei. I tak np. w sierpniu dokonano reekspedycji na sieci PKP prawie 3.000 wagonów z przesyłkami handlowymi, w wyniku czego zaszła konieczność dokonania dodatkowego przewozu w postaci 214.000 wagono-kilometrów. Toteż pytamy:

DLACZEGO nadane na st. Bińcze i Przedlewo cztery wagony maszyn rolniczych przez tamtejsze PZGS początkowo do st. Warszawa-Praga zostały w dniu 2 i 3 sierpnia 1950 roku przeekspediowane — 2 wagony do st. Przasnysz i dwa wagony do stacji Siedlce?

W pierwszym przypadku dokonano dodatkowego przewozu dwu wagonów na odległość 272 kilometrów, tracąc na postój na stacji przeekspediowania 150 godzin; w drugim przypadku dokonano dodatkowego przewozu dwu wagonów na odległości 186 km, tracąc 168 godzin czasu postoju na stacji przeekspediowania.

DLACZEGO PPRK, które nadało na stacji Olza w czerwcu 1950 r. do przewozu 10 wagonów żwiru do stacji Sosnowiec ptn., w dniu 16.8.1950 r. żwir ten, po straconych 1131 godzinach postoju, przeekspediowało do stacji Rodzeń — 7 wagonów (odległość dodatkowego przewozu 49 km) i do stacji Jaworzno — trzy wagony (odległość 72 km)?

Przeważają w nieuzasadnionych gospodarczo powodach przeekspediowania mylne nadania przesyłki, brak miejsca w magazynie, nadmiar towaru.

Wydane zarządzenie Przewodniczącego Państwowej Komisji Planowania Gospodarczego nr 266 w sprawie ograniczenia reekspedycji niewątpliwie zmniejszy dotychczas zachodzące przypadki reekspedycji wagonów kolejowych. Należy stanowczo wydać walkę wszelkim marnotrawstwom występującym w transporcie kolejowym. Należy postawić przed jednostkami pracującymi bezpośrednio, czy pośrednio w transporcie zadania podwyższenia jakości planowania przewozów w sensie rejonizacji rozprawdzania ładunków, podniesienia dyscypliny przewozowej dla wyeliminowania istniejących nieprawidłowości w realizacji przewozów.

Marnotrawstwa przewozowe nie są monopolem klientów PKP. Oto następna seria naszych pytań, tym razem w zakresie transportu samochodowego. Pytamy więc:

DLACZEGO na wielu budowach, prowadzonych przez Przedsięb. Bud. Przem. Nr 4, np. na budowie zwirowni w Hucie Waryńskiego, na tlenowni w Chorzowie, na cegielni i piaskowni kopalni Zabrze-Wschód itp. — nie zostały dotąd uporządkowane dojazdy na budowę, w myśl zarządzenia Ministra Budownictwa z dnia 12.9.1950 r. nr D. V/3/12816/50? W wyniku — samochody ciężarowe, obsługujące te budowy, nie wykonują norm przebiegu międzyprawniczego, zniszczą się przedwcześnie, już obecnie przekraczają normy zużycia paliwa — są nieracjonalnie, marnotrawczo eksploatowane.

Podobne informacje o zaniedbaniu uporządkowania dróg dojazdowych i dróg na placach budów otrzymujemy z Nysy, z Kędzierzyna, z Bielska.

DLACZEGO na kopalni „Bolesław”, której rozbudowa jest obsługiwana samochodami ciężarowymi przedsiębiorstw budowlanych, samochody te garażują na polu, w nieodpowiednich warunkach, podczas gdy kopalnia posiada duże, niezajęte i ogrzewane garaże?

DLACZEGO w hurtowni CHPCh w Warszawie przy ul. Okopowej nr 5 wydawanie butli z tlenem i acetylenem odbywa się w ten sposób, że z całej Warszawy zjeżdżają się wcześniej rano (a czasami w przeddzień wieczorem) samochody, by zająć miejsce w kolejce, marnotrawczo oczekując przez wiele godzin (czasem przez całą noc) na odbiór butli? Taki system powoduje zbędny postój wielu samochodów przez wiele godzin, a poza tym niepotrzebne zużycie benzyny na skutek ciągłego uruchamiania silników poto, aby przesunąć w kolejce wozy co pewien czas, w miarę wydawania butli i odjazdu zaspokojonych (ale czy zadowolonych?) klientów, o kilka metrów. Ponadto podczas mrozu zachodzi konieczność trzymania silników w ruchu, w obawie przed ich zastygnięciem co daje dodatkowe, a marnotrawcze zużycie paliwa.

Wydaje się, że ustalanie z dnia na dzień, na podstawie telefonicznych zgłoszeń, godzinowego terminu odbioru butli przez poszczególnych klientów — zlikwidowałoby kolejki i popełniane marnotrawstwa. Co o tym myśli CHPCh?

Zwracamy uwagę, że podobne marnotrawstwa są popełniane nie tylko przy magazynach CHPCh, ale również przy magazynach innych Central Handlowych.

OD REDAKCJI

W walce o usprawnienie przewozów będziemy na łamach naszego miesięcznika piętnowali w rubryce „Dlaczego?” — najbardziej charakterystyczne przypadki marnotrawstw w gospodarce transportowej, o których zostaniemy powiadomieni. Jesteśmy przekonani, że tą drogą, przy żywej współpracy naszych Czytelników - Korespondentów, przyczynimy się wspólnym wysiłkiem do podniesienia wydajności pracy transportu. Publikować będziemy tylko informacje wiarogodne i możliwe do sprawdzenia, a więc szczegółowe (daty i okoliczności faktów, nr nr wagonów, lub samochodów itp.) i zaopatrzone nazwiskiem i adresem korespondenta. Informacje zamieszczać będziemy bezimiennie.

DROBNE WIADOMOŚCI

NOWE STAWKI FRACHTOWE DO AMERYKI CENTRALNEJ

(J. M.). Z dniem 1 stycznia 1951 r. mają wejść w życie nowe stawki frachtowe z portów kontynentu, Wielkiej Brytanii i Skandynawii do portów:

Wenezueli,
Holenderskich Indii Zachodnich,
Surinamu,
Kolumbii — porty atlantyckie,
Strefy Kanału Panamskiego,
Ameryki i Centralnej — porty Atlantyku i Pacyfiku,
Republiki San Domingo,
Haiti,
Porto Rico,
Jamajki.

Sh

SELEKCJA ŁADUNKÓW DO PORTÓW AUSTRALIJSKICH

(J. M.). W związku z niezmienniejszającym się przepełnieniem portów australijskich i związanymi z tym trudnościami wyładunkowymi i magazynowymi, rząd australijski zażąda prawdopodobnie od towarzystw okrętowych, utrzymujących regularne połączenia z Australią, przyjmowania do przewozu, aż do wyjaśnienia sytuacji, jedynie życiowo ważnych towarów.

PODWYŻKA FRACHTU MORSKIEGO DO PÓŁNOCNEGO PACYFIKU

(J. M.). Z ważnością od 1 grudnia r. ub. stawki frachtu morskiego do portów Północnego Pacyfiku z portów Kontynentu i Skandynawii uległy podwyż-

ce. Podwyżka wyniesie około 10% od stawek sięgających do dolarów 25 za tonę wagi lub miary, względnie dolarów 30 za tonę wagi.

UTRUDNIONE WARUNKI WYŁADUNKOWE W PORCIE KARACHI

(J. M.). W związku z przepełnieniem portu Karachi zostało wydane przez Zarząd Portów następujące oświadczenie, które podajemy w wolnym tłumaczeniu.

„Na skutek zbyt dużej masy nadchodzących ładunków importowych zaistniał poważny brak powierzchni magazynowej wobec czego przesyłki muszą być częściowo składowane na otwartych placach, przykrywane jedynie w miarę istniejących możliwości plandekami. Odbiorcy wezwani są więc w swoim własnym interesie do jak najszybszego odbierania towarów i tym samym do zwolnienia powierzchni magazynowej dla dalszych nadchodzących przesyłek. Zarząd Portu zrzuca z siebie wszelką odpowiedzialność za straty i szkody sytuacją tą spowodowaną.”

Wnioskiem jaki nasuwa się dla polskich załadowców w wyniku tego oświadczenia, jest przede wszystkim jak najspieszniejsze przysyłanie konosamentów odbiorcom, ażeby przynajmniej na tym odcinku nie powstały trudności przy odbiorze.

PRZEWIDZIANA PODWYŻKA TARYF KOLEJOWYCH NIEMIEC ZACHODNICH

(J. M.). W najbliższym czasie należy się liczyć z podwyżką kolejowych taryf towarowych w Niemczech Zachodnich, przede wszystkim zaś na przesyłki drobnicowe i ekspresowe.

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

Redaguje Komisja Programowa

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. 736-46.

Prenumerata i kolportaż: PPK „Ruch” — Warszawa ul. Srebrna 12, tel. 804-20. Konto PKO nr I-1887.

Cena egzemplarza 5 zł. Prenumerata półroczna 30 zł. Prenumerata roczna 60 zł.

Skład przyjęto dn. 7.12.50. Nakład 6.200 egz. na papierze druk. sat. kl. VI, 70 g.

Drukarnia Akeydensowa, Warszawa Tamka 3. Zam. 4934. 2-B-10540.

Poznaj naszą gospodarkę morską (12)

ZAKOŃCZENIE

W dzisiejszym numerze „Transportu i Spedycji” zamykamy kolumnę poświęconą zagadnieniom naszej gospodarki morskiej. W jedenastu kolejnych numerach omówiliśmy najważniejsze dziedziny gospodarki morskiej, jak porty morskie, którym poświęcona została szczególna uwaga, żegluga pełnomorska, żegluga przybrzeżna. Spośród przedsiębiorstw, działających w pionie komunikacyjnym resortu żeglugi, pozostają nam jeszcze do krótkiego scharakteryzowania **przedsiębiorstwa maklerskie**.

Przedsiębiorstwa te nie są już przedsiębiorstwami ściśle komunikacyjnymi. Noszą one wyraźny charakter usługowy. Jaki jest bowiem ich zakres działania? Maklerzy okrętowi trudnią się w zasadzie trzema podstawowymi czynnościami:

- 1) frachtowaniem,
- 2) klarowaniem,
- 3) obsługą linii regularnych.

Co rozumiemy pod nazwą „**frachtowanie**”? Frachtowaniem nazywamy wynajmowanie odpowiedniego tonażu pod przewóz danych ładunków. Czynność frachtowania jest bodaj najistotniejszą częścią działalności maklera. Wymaga ona znakomitej orientacji w ruchu statków morskich, wymaga utrzymywania stałego kontaktu z armatorami i doskonałej znajomości rynku frachtowego. Zadaniem naszych przedsiębiorstw maklerskich jest uzyskiwanie jak najdogodniejszych warunków dla przewozu ładunków, przechodzących przez polskie porty morskie.

Zadanie to wiąże się ściśle z naszym handlem zagranicznym. Im dogodniejsze warunki przewozu, tym większe ułatwienia dla transakcji handlowych, tym łatwiejsze i korzystniejsze dla gospodarki narodowej prowadzenie handlu zagranicznego.

Drugą czynnością maklera jest tzw. „**klarowanie**”. Klarowaniem nazywamy załatwianie wszelkich formalności, związanych z pobytem statku w porcie. Należą więc tutaj formalności, które należy załatwiać z kapitanatem portu, z władzami celnymi, ochroną pogranicza itd. Ponadto rzeczą maklera jest zapewnienie zaoprowiantowania statku, zaopatrzenie w bunkier, wodę itd. Występuje on, jako miejscowy, w imieniu kapitana statku. Należy podkreślić, że klarowanie odbywa się zawsze dwukrotnie — raz na wejściu (tzw. wklarowanie) i raz na wyjściu (tzw. wyklarowanie) statku.

Wreszcie pokrewną czynnością do klarowania jest „**obsługa linii regularnych**”. Różnica zasadnicza polega na tym, że o ile w pierwszym przypadku makler występuje zazwyczaj sporadycznie, od przypadku do przypadku, to w drugim makler jest przeważnie agentem armatora i pracuje na zasadzie dłuższej umowy. Czynności załatwiane w ramach obsługi linii regularnych pokrywają się z czynnościami klarowania oraz z czynnościami tzw. **bookowania ładunków**, a więc zamawiania dla tych ładunków miejsca na statku danej linii regularnej.

W zakresie przedsiębiorstw maklerskich polska gospodarka morska jest stosunkowo zapóźniona w

porównaniu z innymi gałęziami życia gospodarczego. W dalszym ciągu istnieją jeszcze przedsiębiorstwa, wprowadzając już państwowe, ale oparte na przedwojennych wzorach. Koncepcja zmian organizacyjnych na tym odcinku jest już całkowicie dojrzała i należy oczekiwać w niedługim czasie odpowiednich posunięć ze strony władz gospodarczych. Posunięcia te zapewnią powstanie prawdziwie socjalistycznych przedsiębiorstw maklerskich, będących pełnowartościowymi instrumentami w rękach polskiej gospodarki narodowej, przedsiębiorstw, których naczelnym zadaniem będzie uzyskiwanie jak najdogodniejszych warunków przewozu dla ładunków przechodzących przez polskie porty morskie.

Wyjaśnieniami na temat przedsiębiorstw maklerskich zamykamy Dział „Poznaj naszą gospodarkę morską”. Dwanaście odcinków tego działu starało się podać czytelnikom najważniejsze wiadomości dotyczące gospodarki morskiej w ogóle, a gospodarki morskiej Polski w szczególności. Z natury rzeczy wiadomości, podawane w tym dziale, nie wyczerpały całości zagadnienia, a mogły dotknąć tylko jego najważniejszych ogniw.

Gdybyśmy spróbowali teraz podsumować zagadnienia polskiej gospodarki morskiej, musielibyśmy stwierdzić, co następuje:

1) W wyniku drugiej wojny światowej gospodarka morska Polski znacznie rozszerzyła swój stan posiadania. Granica morska ciągnie się na przestrzeni ok. 500 km. Posiadamy dwa wielkie zespoły portowe: Gdańsk—Gdynia i Szczecin, posiadamy szereg mniejszych portów i przystani o charakterze przede wszystkim rybackim.

2) Polska żegluga pełnomorska dysponuje szeregiem nowoczesnych jednostek, rozszerza stale wachlarz swoich linii regularnych, łącząc porty polskie z najważniejszymi portami świata.

3) Żegluga przybrzeżna wykonuje szereg ważnych zadań w zakresie komunikacji lokalnej, jak również w zakresie akcji wczasowej i popularyzującej zagadnienia morskie.

4) Przedsiębiorstwa działające w zakresie gospodarki morskiej przekształcane są ustawicznie na socjalistyczne przedsiębiorstwa, związane integralnie z całością gospodarki narodowej.

5) Rozwijający się ruch współzawodnictwa pracy, racjonalizatorstwa, planowego oszczędzania, podnosi na coraz to wyższy poziom pracę przedsiębiorstw i zapewnia osiągnięcie coraz to lepszych wyników.

6) W Planie 6-letnim przewidziany jest dalszy rozwój gospodarki morskiej, idący w parze z ogólnym wzrostem poziomu gospodarki narodowej.

7) Gospodarka morska przyczyni się w znacznej mierze do przyspieszenia budowy fundamentów socjalizmu w Polsce, a więc do spełnienia czołowego zadania Planu 6-letniego.



Cena egzemplarza 5 zł.