

MIESIĘCZNIK POŚWIECONY
EKONOMICE TRANSPORTU

Transport i spedycja

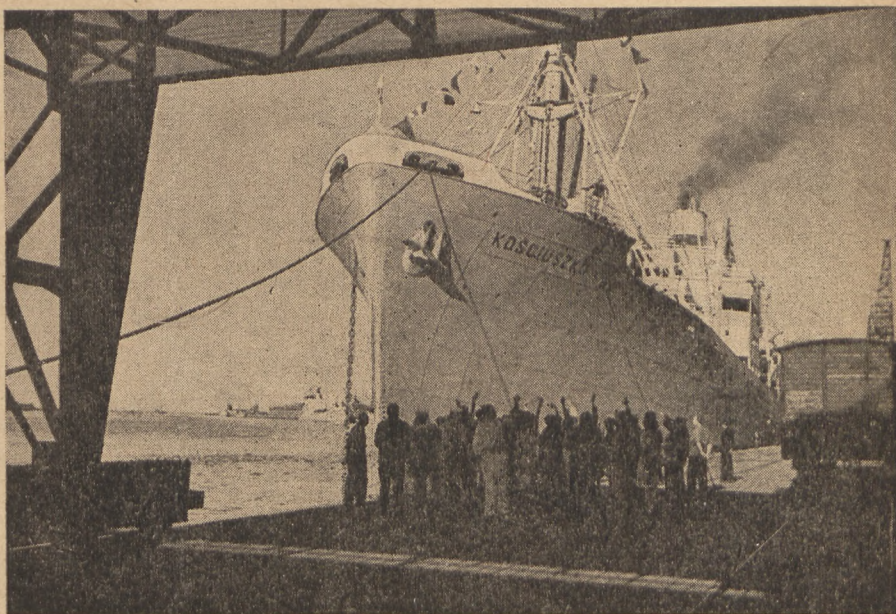


Foto K. Komorowski

TREŚĆ NUMERU

— W przededniu wielkiej rocznicy	Str. 49
T. SOKOŁOWSKI — Koszty eksploatacji transportu samochodowego	50
J. STARYNKIEWICZ — Mechanizacja transportu i urządzeń przeładunkowych w ZSRR	53
T. ŚWIDERSKI — Mechanizacja czynności ładunkowych — czynnikiem przyspieszenia obrotu wagonów	57
T. LEŚNIAK — Jeszcze o dyscyplinie i zagadnieniach przewozowych na PKP	60
T. RZEBIK — Rewizja prawa przewozowego	61
ZB. PAWŁOWSKI — Ustalenie organizacji składownictwa	63
M. WÓJCIK — Przed nowym sezonem żeglugi śródlądowej	64
J. ZELNIKER — Przeładunki w portach śródlądowych	66
Z. MARIĄŃSKI — Zagraniczne statki w polskim czarterze	68
J. MONDALSKI — Podział kosztów przeładunku „sztuk ciężkich” przewożonych statkami linii regularnych	70
J. KUNERT — Obliczanie zmian w zanurzeniu statku	71
M. HUGET — Polisa ubezpieczeniowa	72

DZIAŁ INFORMACYJNY

A. W. — Miesięczne karty eksploatacyjne pojazdów samochodowych	74
K. K. — Uchwała Prezydium Rządu w sprawie powołania inspektorów gospodarki samochodowej	76
— Pismo Dep. Samochodowego M. K. w sprawie norm czasu postoju samochodów dla na- i wyładunku	77
S. D. — Zarządzenie Ministra Komunikacji w sprawie posiadania i budowy przez urzędy, instytucje i jednostki gospodarki uspołecznionej własnych stacji obsługi i warsztatów samochodowych	77
K. K. — Odprawa transportowców w P.R.M.	78
O. K. — Taryfy i zarządzenia Min. Komunikacji	78
I. C. — Odznaka i tytuł „Racjonalizatora produkcji”	79
INFORMACJE SZKOLENIOWE	80
ORZECZNICTWO	82
INFORMACJE MOTOZBYTU	83

NOTATKI

W. KULIK — Rozwój motoryzacji w ZSRR	84
A. WOJTYGA — Samochody parowe	86
MAŁA MECHANIZACJA — Rozładunek samochodów	87

KRONIKA

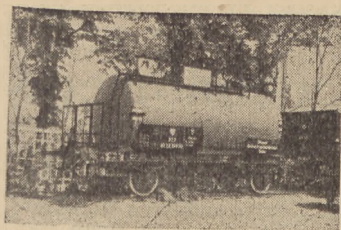
— Jak pracują nasi transportowcy	88
--	----

CO CZYTAĆ?

— Przegląd prasy transportowej	93
--	----

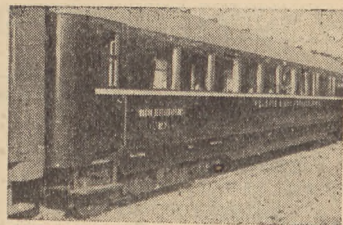
DROBNE WIADOMOŚCI	95
-----------------------------	----

PLANUJEMY (1)



Transport i spedycja

MIESIĘCZNIK



Rok III

Warszawa, luty 1951 r.

Nr 2

W przededniu wielkiej rocznicy

W dniu 23 lutego 1918 roku, w niezmiernie trudnych dla młodej władzy radzieckiej warunkach obcej interwencji i kontrrewolucji — powstała bohaterska Robotniczo-Chłopska Czerwona Armia. Pomimo, że armie wrogów posiadały nad młodą armią radziecką znaczną przewagę w uzbrojeniu i wyposażeniu — Czerwona Armia rozgromiła obcych interwentów i rodzimych białogwardystów na wszystkich frontach, stwarzając warunki niezbędne dla zbudowania ustroju socjalistycznego na 1/6 kuli ziemskiej.

Sila Armii Czerwonej i jej zwycięstwa znajdowały swoje źródło w ścisłym powiązaniu z ludem pracującym, z którego wyrosła i któremu była wierna, w słuszności polityki władzy radzieckiej, którą każdy żołnierz rozumiał. Sukcesy Armii Czerwonej w jej walce z wrogiem, płynęły ze wspaniałego kierownictwa walką, sprawowanego przez partię bolszewików zahartowaną, zdyscyplinowaną, nieustraszoną w swej umiejętności organizowania milionowych mas i prawidłowego kierowania nimi w skomplikowanej sytuacji. Wreszcie źródło zwycięstw Armii Czerwonej leżało w międzynarodowym charakterze Rewolucji Październikowej. Kraj radziecki nie był osamotniony w swej walce z interwencją obcych państw i białogwardyjską kontrrewolucją. Walka Armii Czerwonej cieszyła się poparciem robotników całego świata, wi- dzieli bowiem w jej zwycięstwie i swoje wyzwolenie.

Lata 1921—1940 to okres budownictwa ustroju socjalistycznego. Pięciolatki Stalinowskie przekształcają zacofaną Rosję w przodujący kraj o silnie rozwiniętym przemyśle i rolnictwie, opartym na postępowym kolektywnym sposobie gospodarowania.

Rosnie jednocześnie siła Czerwonej Armii. Wyposażona w nowoczesny sprzęt techniczny, wychowywana przez dowódców stalinowskiej szkoły, Armia Czerwona staje się groźną dla imperialistów siłą.

Druga wojna światowa pokazała w pełni wyzwolenieczy charakter Armii Radzieckiej i międzynarodowy charakter jej zwycięstw, które wybawiły cały świat od faszystowskiej niewoli. Walcząc z faszystem niemieckim, który zmobilizował siły całej Europy dla uderzenia na ZSRR, Armia Czerwona potrafiła skutecznie przeciwstawić się przeważającą siłą wroga i zadać mu decydującą klęskę w szeregu historycznych bitew. Zwycięstwa pod Moskwą, Stalingradem, Kurskiem, Białogrodem i Orłem, zdobycie Berlina — to fakty historyczne, których znaczenie wykroczyło daleko poza granice Związku Radzieckiego. Stały się one punktami przełomowymi w historii wszystkich narodów świata, jako widomy znak zwycięstwa postępu nad wstecznictwem, wolności nad niewolą, światła nad ciemnością.

Zwycięstwa Armii Czerwonej przyniosły wielu narodom wolność. Narody te stworzyły państwa demokracji ludowej i wkroczyły na drogę budownictwa socjalistycznego. Pozostałym narodom zwycięstwa Armii Radzieckiej przyniosły pewność lepszego jutra, wiarę w nieuniknione zwycięstwo sprawy wyzwolenia mas pracujących. W wyniku historycznego zwycięstwa Armii Radzieckiej wzmocniły się na całym świecie siły postępu, wzmogły się ruchy narodowo-wyzwolenicze we wszystkich krajach. Czerpiąc z doświadczenia zwycięstw Czerwonej Armii — Chińska Armia Ludowa rozgromiła skorumpowane bandy Ciang Kai-Szeka. Opierając się na doświadczeniu Czerwonej Armii — Koreańska Armia Ludowa gromi amerykańskich faszystów i ich imperialistycznych wasali. Czerpiąc siły z historycznych zwycięstw Czerwonej Armii, armie Wietnamu gromią francuskich kolonizatorów.

Armia Czerwona — wielka siła Państwa Radzieckiego — jest potężnym orężem w walce narodów całego świata o zachowanie pokoju. Imperialiści całego świata wraz ze swymi przywódcami — faszystami amerykańskimi znają siłę Czerwonej Armii i powinni wiedzieć, że w przypadku rozpętania nowej awantury wojennej, nie mogą się niczego dobrego dla siebie spodziewać.

Mówiąc o agresywnej polityce imperialistów i ich pogróżkach pod adresem ZSRR, marszałek Związku Radzieckiego Bułganin tak powiedział w swoim przemówieniu z okazji 33 Rocznicy Rewolucji Październikowej:

„Panowie ci powinni wiedzieć, że naród radziecki nie należy do narodów o słabych nerwach i nie można go przestraszyć pogróżkami. Doświadczenie historii uczy, że nasza pokojowa polityka nie jest oznaką naszej słabości.

Panowie ci powinni wiedzieć, że naród nasz może stanąć w swojej obronie, w obronie swojej ojczyzny i z bronią w ręku, jeżeli zajdzie tego potrzeba“.

Armia Czerwona — to armia pokoju. 33-rocznicę jej powstania narody całego świata będą obchodzić szczególnie uroczysto, w pełni świadome ogromnego międzynarodowego znaczenia jej autorytetu i roli w walce o zachowanie pokoju na całym świecie.

Inż. TADEUSZ SOKOŁOWSKI (Warszawa)

Koszty eksploatacji transportu samochodowego

Przyczyną marnotrawstwa w eksploatacji transportu samochodowego może być:

a) nadmierne zużywanie materiałów eksploatacyjnych i szybkie zużywanie się samego pojazdu, czego wyrazem jest przedwczesne zużycie części i skrócenie czasu służby;

b) złe wykorzystanie pojazdu, czego wyrazem jest zbyt mała ilość godzin pracy w stosunku do godzin w posiadaniu i niedoładowanie oraz małe wykorzystanie jazu powrotnych;

c) niedostateczne wykorzystanie własnych zakładów, służących do wykonywania napraw i obsługi technicznej oraz przerosty administracji.

Jeśli obliczenie kosztów własnych eksploatacji pojazdu samochodowego nie ma na celu porównania ich z kosztami transportu kolejowego, to koszty, wynikające z używalności dróg publicznych i urządzeń pomocniczych mogą być pominięte. Upraszcza to obliczenia, które pozostają pomimo to realnymi, bowiem w obecnej chwili eksploatacja pojazdów samochodowych nie jest u nas obciążana żadnymi kosztami za używanie dróg publicznych czy to w formie podatku „drogowego“, czy też jakichkolwiek opłat za używanie odcinków dróg, które byłyby wyłącznie zastrzeżone dla samochodów.

Analiza rzeczywistych kosztów, spowodowanych eksploatacją pojazdu, przyczyni się do wykazania drogą porównawczą miejsc, w których powstaje marnotrawstwo i jego przyczyny.



Nadmierne zużywanie zasadniczych materiałów eksploatacyjnych może być ustalone od razu bez analizy kosztów, o ile znane są normy zużycia ich w odniesieniu do badanego pojazdu. Nadmierne zużycie paliwa ujawnia wskaźnik zużycia porównany z obowiązującą normą. To samo odnosi się do olejów, smarów i materiałów pomocniczych, jeśli są ustalone ich normy zużycia, jak również mogłoby odnosić się do części zamiennych, jeśli istniałyby dokładne normy ich zużycia, ustalone na jednostkę przebiegu dla różnych kategorii części i dla określonych pojazdów. W braku norm stopień zużycia części określa się drogą analizy kosztów eksploatacji i porównania z innymi eksploataowanymi takimi samymi pojazdami. Wysokie koszty, powstające wskutek wymiany części, które przypadają na jeden km przebiegu świadczą o przyspieszonym zużywaniu się pojazdu. Stopień skrócenia czasu służby pojazdu, a ściślej jego przebiegu umorzeniowego (amortyzacyjnego), może być ustalony dopiero po zakończeniu czasu służby i po porównaniu z normą przebiegu umorzeniowego, jeśli norma taka istnieje; w przeciwnym wypadku określa się go według normy umorzenia wartości przypadającej na jednostkę przebiegu.

W ten sposób walka z marnotrawstwem wymienionym na wstępie (pod a) jest częściowo możliwa bez obliczania kosztów eksploatacji, tylko przez porównywanie ilości zużywanych materiałów z ilościami, które przewidują normy. W naszych obecnych warunkach sposób ten, z braku odpowiednich norm, nie może jeszcze znaleźć zastosowania w stosunku do części zamiennych i materiałów zużywanych do napraw, jak również w stosunku do zużywania się samego pojazdu. Określić intensywność używalności części i materiałów do napraw oraz używalności samego pojazdu może w tym przypadku tylko analiza kosztów.

Wszystkie wymienione powyżej koszty powstają tylko w czasie jazdy, a zatem mogą być nazwane kosztami zależnymi od przebiegu. Są one faktycznie i bezpośrednio zależne tylko od przebiegu pojazdu.

Do tych kosztów należy zaliczać również całkowite koszty jakichkolwiek napraw lub przeglądów, o ile wykonywane są w obcych zakładach.

Inaczej: rachunki obcych zakładów naprawczych i usługowych należą do kosztów zależnych od przebiegu, a zatem obciążają tylko przebieg niezależnie od czasu posiadania czy też pracy pojazdu.



Niedostateczne wykorzystanie pojazdu z reguły ujawnia się przy pomocy sprawozdawczości z pracy przewoźowej pojazdu, jednak złe wykorzystanie czasu posiadania pojazdu może być ujawnione również drogą analizy kosztów. Niedostateczne wykorzystanie własnych urządzeń, służących do utrzymania taboru, to jest własnych stacji obsługi i warsztatów oraz przerosty administracji, wynikające często z niewłaściwej formy organizacji przewoźowej, może ujawnić tylko analiza kosztów. W tym celu sumę kosztów: personalnych, umorzenia wartości lub wynajmu wszelkich budynków i urządzeń oraz maszyn i wszelkich kosztów administracji, a zatem wszelkich kosztów poza już wymienionymi, (które powstały wskutek wykonanych przebiegów) należy odnosić do ilości godzin pracy pojazdu (względnie taboru). Koszty te można nazwać niezależnymi od przebiegu w odróżnieniu od poprzednio wymienionych, gdyż nie są one bezpośrednio zależne od przebiegu. Oczywiście, że pozostają one w pośredniej zależności od wykonanych przebiegów, bowiem należą do nich nie tylko typowe koszty stałe. Ze względu na to, że powstają one jednak również i wówczas, gdy pojazdy nie wykonują przebiegów, odniesienie ich do godziny pracy pojazdu (taboru) jest najzupełniej uzasadnione i umożliwia analizę kosztów własnych eksploatacji niezależnie od odległości (promieni pracy) na jakich pojazdy pracują. — Porównanie kosztów niezależnych od przebiegu, odniesionych do jednej godziny pracy pojazdu (taboru), daje pogląd tak na wykorzystanie urządzeń, służących do utrzymania taboru, jak i administracji oraz na wykorzystanie czasu posiadania taboru. Te same koszty odniesione do godziny posiadania pojazdu (taboru), czyli do tzw. godziny inwentarzowej, dają pogląd tylko na wykorzystanie wyżej wspomnianych urządzeń i części administracyjnej badanego zakładu pracy.

Posługiwanie się sumą kosztów zależnych i niezależnych od przebiegu, a odniesionych do jednostki przebiegu (km), przewozu (t) czy też pracy przewoźowej (t-km), nie daje możliwości przeprowadzenia takiej analizy kosztów, która mogłaby ujawnić miejsca i przyczyny marnotrawstwa. Przyczyną tego jest zależność wysokości sumy kosztów (zależnych i niezależnych od przebiegu) od warunków pracy pojazdu, względnie taboru pojazdów. Samochód ciężarowy, pracujący na zupełnie krótkiej odległości jednej jazdy, czyli na małym promieniu pracy, wykona w ciągu jednej godziny swej pracy znacznie mniejszy przebieg w porównaniu z takim samym samochodem, pracującym na dużym promieniu pracy. Przyjmując, że czasy czynności naładunkowo-wyładunkowych i szybkości techniczne będą jednakowe, szybkości eksploatacyjne porównywanych samochodów będą różne: szybkość eksploatacyjna samochodu pracującego na krótkim promieniu pracy będzie różnić się od jego szybkości technicznej bardzo znacznie, gdy szybkość eksploatacyjna takiego samego samochodu, pracującego na dużym promieniu pracy, będzie mała różnić się od jego szybkości technicznej. Wobec tego, że szybkość eksploatacyjna jest przebiegiem wykonanym w ciągu godziny pracy pojazdu, to koszty, spowodowane tym przebiegiem, czyli koszty zależne od przebiegu w ciągu tej godziny pracy, będą dla samochodu pracującego na małym promieniu pracy małe i odwrotnie — duże dla samochodu, pracującego na dużym promieniu pracy. Koszty niezależne od przebiegu pozostają w obydwu przypadkach jednakowe, gdyż są niezależne od promienia pracy i od typu samochodu. Koszty te mogą być jednak różne dla różnych zakładów pracy. Na przykład:

Dwa samochody 3,5 tonowe, dla których ustalona jest, (drogą kalkulacji czy też na podstawie faktycznych wydatków, obserwowanych przez dłuższy okres czasu), suma kosztów zależnych od przebiegu na 1,80 zł/km i które należą do gospodarstwa, w którym suma kosztów niezależnych od przebiegu wynosi 15.— zł/godz. pracy pojazdu przy 2000 godzin pracy rocznie, a współczynnik wykorzystania ładowności określa się na 0,95 i wykorzystania przebiegu na 0,5 — pracują na takiej samej drodze (np. 2 klasy) i przewożą taki sam ładunek (np. III kategorii) jednak na różnych odległościach. Samochody te wykazują następujące szybkości eksploatacyjne przy szybkości techn. 19 km/godz.; na promieniu pracy 3 km — 5,38 km/godz., na 5 km — 7,54 km/godz.; a przy szybkości technicznej 26 km/godz.: na promieniu pracy 10 km — 12,74 km/godz. i na 50 km — 21,53 km/godz.

Suma kosztów jednej godziny pracy pojazdu na promieniu pracy 3 km wyniesie:

$5,38 \times 1,80 + 15.— = 25,18$ zł/godz. pracy pojazdu,

na promieniu pracy 5 km:

$7,5 \times 1,80 + 15.— = 28,57$ zł/godz. pracy pojazdu,

na promieniu pracy 10 km:

$12,74 \times 1,80 + 15.— = 37,93$ zł/godz. pracy pojazdu,

na promieniu pracy 50 km:

$21,53 \times 1,80 + 15.— = 53,75$ zł/godz. pracy pojazdu.

Dzieląc różne sumy kosztów jednej godziny pracy przez szybkość eksploatacyjną odpowiednich godzin, otrzymamy różne koszty 1 woza-km dla tego samego samochodu, pracującego w takich samych warunkach za wyjątkiem różnych promieni pracy, czyli odległości jednej jazdy.

(Każdorazowy promień pracy może przedstawiać średnią wartość, jeśli w czasie jednej godziny było więcej, niż jedna jazda i jazdy te odbywały się na rozmaitych odległościach).

Podobnie, dzieląc sumę kosztów jednej godziny pracy pojazdu przez jego wydajność roboczą, wyrażoną w t-km, czy tonach, otrzymujemy koszt 1 t-km pracy przewozowej, czy też koszt przewozu 1 t na określoną odległość. (Aby otrzymać wydajność roboczą w t-km/godz. należy pomnożyć ładowność pojazdu przez współczynnik wykorzystania ładowności i przebiegu oraz przez szybkość eksploatacyjną, którą oblicza się przy pomocy tzw. współczynnika wykorzystania czasu pracy, ustalając go przez porównanie czasu jazdy z czasem trwania procesu transportowego). — W naszym przykładzie koszty te przedstawiać się będą następująco:

na 3 km: koszt 1 woza-km: 4,68 zł; przewóz 1 tony — 8,5 zł i 1 t-km — 2,84 zł,

na 5 km: koszt 1 woza-km: 3,78 zł; przewóz 1 tony — 11,4 zł i 1 t-km — 2,29 zł,

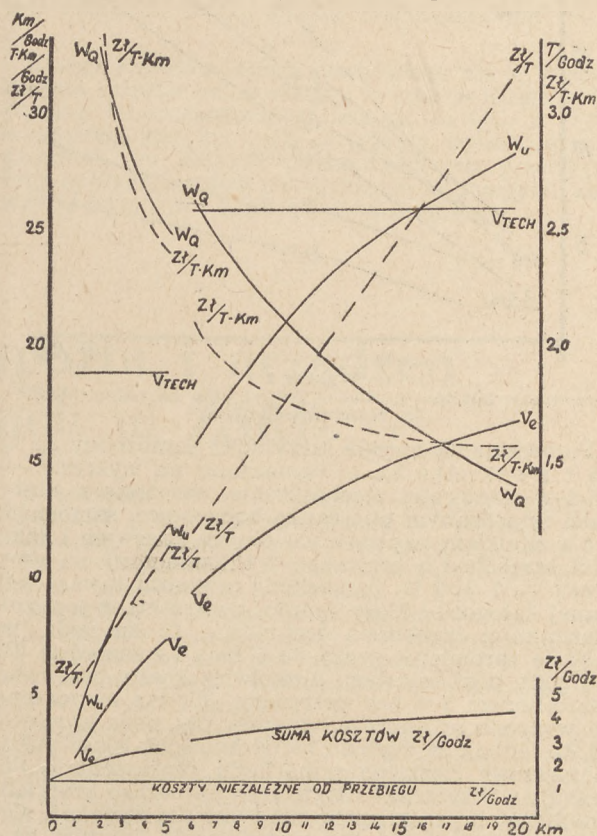
na 10 km: koszt 1 woza-km: 2,97 zł; przewóz 1 tony — 17,8 zł i 1 t-km — 1,78 zł,

na 50 km: koszt 1 woza-km: 2,50 zł; przewóz 1 tony — 75.— zł i 1 t-km — 1,50 zł.

Wykres 1 przedstawia wartości wyżej opisane. Na osi odciętych odniesione są odległości jednej jazdy (promienie pracy) od 2 do 20 km, a na osi rzędnych wartości: szybkości eksploatacyjnych i technicznych, sumy kosztów jednej godziny pracy pojazdu, wydajności roboczych pojazdu w t-km/godz. i t/godz. Ilorazy z dzielenia rzędnych krzywej sumy kosztów jednej godziny przez rzędne krzywych wydajności roboczych przedstawiają koszt pracy przewozowej w zł/t-km i koszt przewozu 1 tony na różne odległości. Wartości tych kosztów są również odniesione na osi rzędnych.

Szybkość techniczna jest stała na promieniach pracy od 2 do 5 km i wynosi 19 km na godzinę. Odpowiada to normom MK dla opisanego samochodu, pracującego w opisanych warunkach pracy w mieście, bez przyczepy. Na promieniach pracy ponad 5 km szybkość techniczna pozostaje również stała i wynosi 26 km/godz. stosownie do wyżej wspomnianych norm dla jazdy poza miastem. Obliczona z wyżej podanych założeń szybkość eksplo-

atacyjna wzrasta wraz z wzrastającym promieniem pracy. Wzrost ten wskazują krzywe (Ve) zbliżające się asymptotycznie do prostych, przedstawiających szybkości techniczne (V tech.). Wobec tego, że suma kosztów jednej godziny pracy pojazdu jest zależna od przebiegu, czyli od szybkości eksploatacyjnej, to również i krzywa, przedstawiająca te koszty

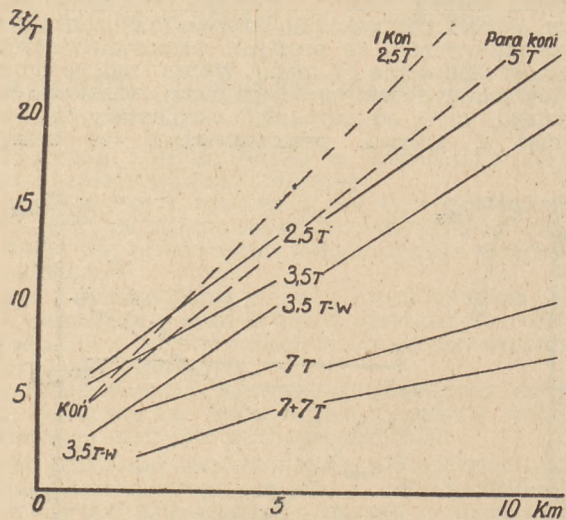


Wykres 1

Wydajność robocza, koszty jednej godziny pracy pojazdu i koszty przewozu dla różnych promieni pracy i dwóch różnych szybkości technicznych /samochód 3,5 t/

(zł/godz.), przebiega podobnie, jak krzywa szybkości eksploatacyjnych (Ve). Krzywa wydajności roboczych w t-km na godzinę (Wu) jest, jak to wyżej wyjaśniliśmy, zależna od wartości szybkości eksploatacyjnej, będącej jedyną zmienną w iloczynach. Przebiega ona znów podobnie, jak krzywa szybkości eksploatacyjnych (Ve). Wreszcie krzywa wydajności roboczych w t na godzinę (Wa) powstaje przez dzielenie wartości rzędnych wydajności w t-km na godzinę przez każdorazowy promień pracy pojazdu. Przebiega ona asymptotycznie do obydwu osi, jednak w odwrotnym kierunku co stanowi dowód, że w tej samej jednostce czasu można przewieźć tym mniej ton, im dalej się je przewozi. Obserwując kształt tych krzywych, można zauważyć, że dzieląc sumę kosztów jednej godziny pracy pojazdu przez wydajności robocze tej samej godziny otrzyma się krzywą, przebiegającą asymptotycznie do obydwu osi, jako krzywą kosztów jednego t-km (zł/t-km) i proste, nachylone pod pewnym kątem do osi odciętych (zł/t). Kąt ten powiększa się w miarę zmniejszania się szybkości technicznej pojazdu, a tym samym w miarę zmniejszania się jego wydajności roboczej przy niezmiennej ładowności i niezmiennych współczynnikach wykorzystania ładowności i przebiegu.

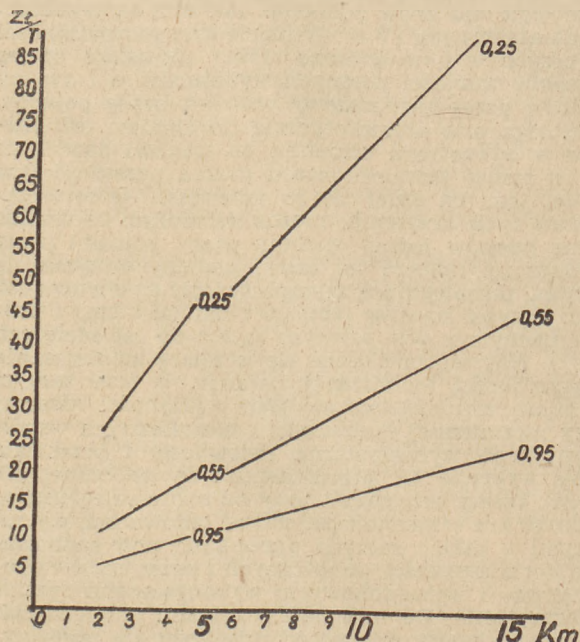
Na wykresie 2, przedstawione są obliczone, jak wyżej, koszty przewozu 1 tony na różne odległości od 2 do 10 km samochodami różnej ładowności, pracującymi w takich samych warunkach przy zachowaniu norm szybkości technicznych i norm czasów operacji na- i wyładunkowych, wykonywanych ręcznie (Normy MK). Do wykonania wykresu przyjęto kalkulowane koszty zależne od przebiegu dla porównywanych pojazdów oraz koszty niezależne od przebiegu w wysokości 15 zł/godz. pracy pojazdu przy wykorzystaniu w wysokości 2000 godzin rocznie.



Wykres 2

Porównanie kosztów przewozu jednej tony na różne odległości różnymi pojazdami

Porównuje się zwykle skrzyniowe samochody 2,5 t, 3,5 t i wywrotkę 3,5 t (oznaczona na wykresie — 3,5 t-w) ładowaną mechanicznie, wszystkie z silnikiem napędzanym mieszanką benzynową, samochód 7 t z silnikiem napędzanym olejem gazowym i taki sam samochód z przyczepą 7 t (oznaczony na wykresie — 7 + 7 t). Samochody przewożą towary tej samej kategorii i klasy (oprócz wywrotki) w jednym kierunku z szybkością techniczną 19 km/godz. w mieście (promienie pracy do 5 km) i z szybkością 26 km/godz. poza miastem. Aczkolwiek koszty przewozu samochodem 7 t bez przyczepy, jak i z przyczepą, na wykresie są niższe od kosztów przewozu wywrotką, to jednak ze względu na ograniczone właściwości manewrowe ciężkiego samochodu (zwłaszcza, o ile pracuje z przyczepą) użycie jego na bardzo krótkich promieniach pracy będzie nie tylko nie wygodne, ale może pociągnąć za sobą powiększenie kosztów, zależnych od przebiegu. Do porównania przyjęto również platformę jednokonną 2,5 t i parokonną 5 t. (Na wykresie oznaczone liniami przerywanymi). Szybkość techniczna 4 km/godz we wszelkich warunkach. Aczkolwiek obliczenie jest oparte na wysokich kosztach utrzymania koni w Warszawie, to jednak koszt przewozu końmi na najkrótszych odległościach może wchodzić w porównanie w tych przy-



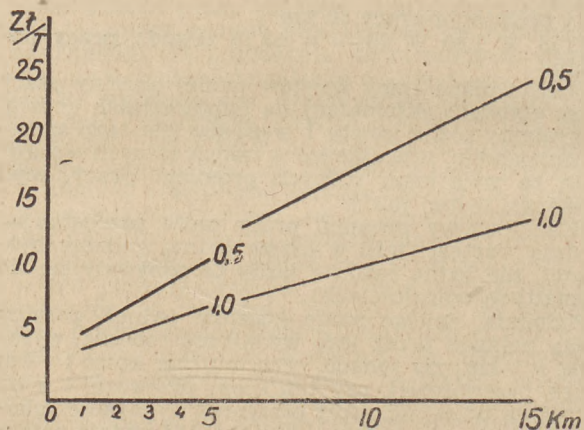
Rys. 3

Porównanie kosztów przewozu samochodem 3,5 t różnych towarów na różne odległości

padkach, gdy nie stosuje się mechanizacji na — i wyładunku w przewozie samochodami.

Wykres 3 przedstawia koszty własne przewozu 1 tony towarów różnych klas, a zatem towarów o rozmaitym ciężarze jednostki objętości (m^3) na różne odległości przy użyciu samochodu 3,5 t. Koszt własny przewozu wzrasta w miarę zmniejszania się współczynnika wykorzystania ładowności. Tak na przykład naładowanie samochodu 3,5 t o normalnej powierzchni ładunkowej żarówkami w opakowaniu kartonowym pozwala na wykorzystanie ładowności jego w 55%. Koszt własny przewozu jednej tony przedstawiają proste, oznaczone liczbą 0,55. Jeszcze wyższe koszty spowoduje tak bardzo przestrzeny towar, jak puste opakowania kartonowe. Przedstawiają je proste oznaczone liczbą 0,25. Do przewozu towarów przestrzennych należy używać samochodów małej ładowności o dużej powierzchni ładunkowej. Warunek ten spełniają najlepiej tzw. ciągniki siodłowe o długim naczepie.

Podobne wykresy można sporządzić celem przedstawienia kosztów własnych przewozu jednej tony na różne odległości dla towarów, które wymagają wyjątkowo starannego ręcznego ładowania i wyładowania, co oczywiście obniża wydajność roboczą pojazdu i podwyższa koszty. Wykorzystanie przebiegu ma ogromny wpływ na wysokość kosztów przewozu.



Wykres 4

Porównanie kosztów przewozu samochodem 3,5 t na różne odległości przy wykorzystaniu i bez wykorzystania przebiegów powrotnych

Wykres 4 przedstawia koszt przewozu 1 tony na różne odległości samochodem 3,5 t w warunkach wyżej wspomnianych, jednak przy zmiennym współczynniku wykorzystania przebiegu. Dolne linie, o małym kącie nachylenia w stosunku do osi odciętych, przedstawiają koszty przy całkowitym wykorzystaniu jazdy powrotnych, a linie górne, wyższe koszty wskutek nie wykorzystywania jazdy powrotnych do przewozu towaru.

—o—

Plan obniżenia kosztów własnych polega między innymi na:

a) Osiągnięciu minimum zużycia wszelkich materiałów eksploatacyjnych, do których należą również i części zamienne, używane przy naprawach bieżących, wykonywanych we własnych warsztatach. W razie wykonywania czynności obsługowych i napraw bieżących w obcych zakładach — na stacjach utrzymania rachunków za te czynności na najniższym poziomie.

Oszczędności powyższe mają na celu obniżenie kosztów bezpośrednio zależnych od przebiegu.

b) Na unikaniu niedociążenia własnych zakładów technicznej obsługi i napraw. Jedną z głównych przyczyn wysokiego obciążenia godziny pracy taboru jest dysproporcja pomiędzy wielkością stacji obsługi i warsztatów, a wielkością taboru i jego wykorzystaniem. Analiza kosztów niezależnych od przebiegu jest jedynym środkiem wykrycia i udo- wodnienia tej dysproporcji. Środkiem zapobiegawczym jest albo połączenie dwu lub więcej drobnych

gospodarstw w jedno większe, które mogłoby obciążyć (wykorzystać) w pełni istniejące pomieszczenia, urządzenia i personel stacji obsługi i warsztatów, albo likwidacja niedociążonych urządzeń i przekazanie ich najbliższej stacji obsługi i warsztatom ogólnego użytku. Podobnie, jak indywidualny system ogrzewania mieszkań musi ustąpić przed bardziej gospodarczo sprawnym ogrzewaniem scentralizowanym, tak samo i liczne indywidualne i niedociążone stacje obsługi z warsztatami powinny dążyć do centralizacji, zapewniającej lepsze wykorzystanie ich urządzeń.

Wreszcie dążyć należy do obniżenia kosztów ogólnej administracji, głównie przez dobór odpowiedniej formy organizacyjnej przedsiębiorstwa, celem uniknięcia przerostów administracyjnych.

J. STARYNKIEWICZ (Warszawa)

Mechanizacja transportu i urządzeń przeładunkowych w ZSRR

Historia mechanizacji pracy ze szczególną ostrością wykazuje nam przeciwieństwa i sprzeczności interesów w gospodarce kapitalizmu, jak również całkowicie odmiennie ustosunkowanie się do problemu tego społeczeństw socjalistycznych. Okres mechanizacji przedsiębiorstwa i górnictwa w II połowie ubiegłego stulecia stawiał przed oczami tkaczy i górników widmo nędzy i głodu, toteż był traktowany przez nich z nieufnością i obawą. Dziś w okresie współzawodnictwa pracy i rozszerzonej reprodukcji, mechanizacja stanowi dla nas wszystkich problem o olbrzymim znaczeniu, z radością przyjmowany przez świat pracy, ułatwiający i przyspieszający wykonanie najcięższych i najzłomniejszych robót, pozwalając zwolnionych od nich pracowników zatrudnić lepiej i wydajniej na innych odcinkach naszego frontu gospodarczego.

W przedstawionym opracowaniu ograniczam tematykę w zasadzie do spraw związanych z transportem, omawiając szczegółowiej parę fragmentów z dziedziny urządzeń przeładunkowych zwłaszcza takich, gdzie mechanizacja i racjonalizacja znalazły zastosowanie dopiero w okresie socjalistycznej gospodarki planowej ZSRR w wyniku pięcioletnich planów narodowych.

My, usprawniając nasze metody pracy, wzorujemy się na osiągnięciach ZSRR w tej dziedzinie, dlatego też metody radzieckie i ich wyniki powinny być znane i zrozumiane przez wszystkich naszych transportowców.

„Rosja carska była krajem zacofanym pod względem przemysłowym i przewyższając pod względem obszaru, bogactw naturalnych i liczby ludności Stany Zjednoczone, produkowała w 1913 r. 17 razy mniej węgla, 6 razy mniej rudy żelaznej, 10 razy mniej energii elektrycznej i 8 razy mniej żelaza, niż Stany Zjednoczone. Związek Radziecki jest wzorem dla nas, w jaki sposób można szybko zlikwidować zacofanie techniczne, w wyniku przeprowadzonych kolejnych planów 5-letnich. Po okresie odbudowy gospodarczej nastąpił w wyniku przeprowadzenia kolejnych planów 5-letnich tak szybki rozwój gospodarczy jakiego nie znał nigdy żaden kraj kapitalistyczny, nie wyłączając Stanów Zjednoczonych.

W ciągu 10 lat od 1928 do 1938 r. wartość produkcji przemysłowej wzrosła 6-krotnie, podczas, gdy w Stanach Zjednoczonych w okresie najbardziej gwałtownego rozwoju zaledwie się podwoiła. Ten szybki wzrost nie byłby możliwy bez szybkiego postępu w metodach wytwarzania. W wyniku pracy radzieckich inżynierów, techników, uczonych — technika radziecka nie tylko nie ustępuje ostatnim osiągnięciom krajów kapitalistycznych lecz często je przewyższa.

Właściwa forma organizacyjna gospodarstwa samochodowego i zwykle oszczędności w zakresie organizacji mają na celu obniżenie kosztów niezależnych od przebiegu. Zmniejszenie się kosztów niezależnych od przebiegu, obciążających każdą godzinę pracy taboru, będzie wskaźnikiem postępu. Wydaje się, że to właśnie jest zadaniem analizy kosztów własnych w transporcie samochodowym.

—o—

Koszty kierowcy, które niewątpliwie nie są bezpośrednio zależne od przebiegu, w przeciwieństwie do kosztów materiałowych, zalicza się nawet w tym przypadku, gdy kierowca otrzymuje wynagrodzenie akordowe, do kosztów niezależnych od przebiegu. Przy analizie kosztów niezależnych od przebiegu należy je wyłączyć i analizować oddzielnie.

Osiągnięcia te były możliwe dzięki potężnemu rozwojowi produkcji nowoczesnych środków wytwarzania, tj. dzięki rozwojowi radzieckiego przemysłu maszynowego, którego produkcja ZSRR w 1940 r. była 50 razy większa niż w 1913 r.⁽¹⁾

Omawiając transport w ZSRR, poruszymy dwa jego uzupełniające się działy: 1) transport kolejowy oraz związaną z nim modernizację i 2) transport samochodowy i stosowane w tym ostatnim urządzenia przeładunkowe.

Transport kolejowy odgrywał zawsze w ZSRR poważną rolę. Wpłynęły na to takie okoliczności, jak ogromne terytorium kraju, większe niemal 3-krotnie od Stanów Zjednoczonych i znaczne odległości pomiędzy związanymi ze sobą ekonomicznie rejonami, skutkiem czego średnia odległość przewożona towarów wynosiła 700 km (Stany Zjednoczone 600 km, Anglia 100 km); poza tym istnieje w transporcie przewaga towarów masowych, jak ruda, węgiel, drzewo, zboże itd. które stanowią 60% przewozu.

Aby podołać tym zadaniom, w okresie pięcioletki powojennej wyprodukowano w ZSRR 400 tys. wagonów i 7.000 parowozów. Zasadniczą tendencją w budowie taboru kolejowego w ZSRR jest budowa coraz to większych wagonów i parowozów, mechanizacja załadunku i wyładunku oraz przechodzenie z trakcji parowej na trakcję motorową i elektryczną. W dziedzinie gospodarki drogowej kolei zasadniczą tendencją jest elektryfikacja zwrotnie i sterowanie nimi z odległości z centralnego punktu dyspozycyjnego, jak również elektryfikacja urządzeń sygnalizacyjnych.

Powiększenie siły pociągowej i mocy maszyn ma na celu powiększenie ładowności składu pociągu oraz jego szybkości, co wpływa na koszty przewozu. W wyniku zastosowania w ZSRR ciężkich i silnych parowozów średni ciężar pociągu brutto wzrósł w latach 1928—1940 z 854 ton do 1.298 ton, a średnia szybkość techniczna z 18 km/godz. do 33 km/godz. (w 1913 r. 13,5 km/godz. i 573 ton).

Istnieje wyraźna tendencja w produkcji lokomotyw do przejścia na typ lokomotyw elektrycznych i motorowych, budowanych w coraz większych ilościach, z tym, że trakcja elektryczna jest wprowadzana na liniach o dużym nasileniu ruchu, zaś motorowa w rejonach pustynnych, ubogich w wodę.

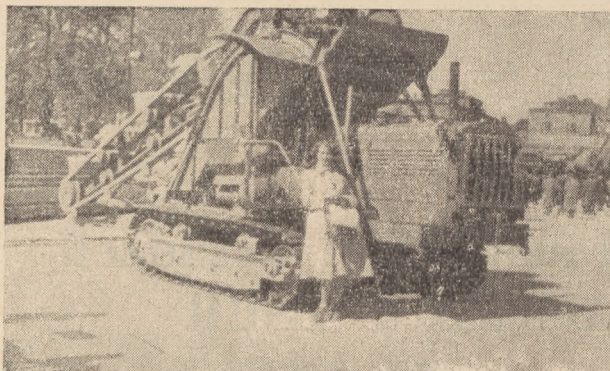
Lokomotywy motorowe przechodzą bez odnawiania zapasu paliwa i wody 600—800 km i są w eksploatacji tańsze od parowych, dzięki wysokiemu współczynnikowi wydajności silnika. Zużywają 4

¹ Nowa technika w przemyśle ciężkim Inż. M. Lesz.

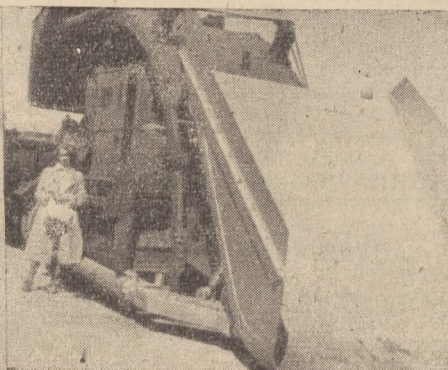
razy mniej paliwa, niż parowozy w przeliczeniu na wartość kaloryczną.

Transport samochodowy w latach wykonywania pięcioletnich planów rozwoju kraju we wszystkich gałęziach gospodarki narodowej ZSRR nabrał wielkiego znaczenia i ciężar gatunkowy społecznej sieci transportowej stale wzrasta. Zorganizowany transport samochodowy w ogólnym systemie transportowym:

Jeszcze wyraźniej występuje różnica w stopniu wykorzystania taboru, o ile posiadamy tabor specjalny np. przy przewozach ziemi, gruzu itp., gdzie posiadanie wywrotek decyduje o tempie pracy, śmieciarek z urządzeniem ślimakowym lub pneumatycznym przy oczyszczaniu miast, dźwigów ratowniczych na samochodach do transportowania wozów uszkodzonych, ciężkich przyczep wieloosiowych do przewozu maszyn i zespołów bardzo cięż-



Autoczerpak



Szufla mechaniczna produkcji radzieckiej

- 1) posiada znaczenie samoistne w przewozach pasażerskich i ciężarowych na autostradach i szosach, na drogach dojazdowych do miast, do osiedli przemysłowych i mieszkaniowych;
- 2) stosowany jest do wyładunku towarów i obsługi stacji kolejowych, portów i przystani;
- 3) współdziała w pracy transportu kolejowego, przejmując dużą ilość ładunków na krótkich trasach (do odl. 150 km wokół miast);
- 4) w miastach i na przedmieściach z powodzeniem zastępuje wszystkie rodzaje transportu szynowego i konnego, gdyż jest bardziej elastyczny w wyborze kierunków i organizacji materiałowo-technicznej;
- 5) odznacza się łatwością manewrowania, która rozszerza zasięg jego zastosowania w gospodarce wiejskiej i budownictwie. Charakterystyczną właściwością dla ZSRR w porównaniu z innymi krajami jest to, że tabor ciężarowy wynosi 80%, a osobowy zaledwie około 20% całego stanu taboru.

Taka jaskrawa różnica w strukturze taboru samochodowego ZSRR i innych krajów wynika z odmiennych właściwości socjalistycznej ekonomiki i rozwoju mechanicznego transportu dla potrzeb gospodarki narodowej.

W produkcji samochodów widoczne jest w ZSRR przejście do coraz to większych i mocniejszych typów oraz znaczny wzrost ilości samochodów o nośności ponad 5 ton, jak również coraz szersze stosowanie silnika Diesla, na co wpłynęło opanowanie technologii wytwarzania silnika wysokoprężnego, wysokociśnieniowych pomp paliwowych i urządzeń wtryskowych.

Przy eksploatacji taboru samochodowego, zwłaszcza przy przewozie na krótkie odległości, trzy czynniki wpływają przede wszystkim na sprawność pracy: właściwy dobór taboru, właściwe opakowanie ładunku i właściwe urządzenia przeładunkowe.

Rozróżniamy szereg typów samochodów, które nadają się do prac przewozowych i będą właściwe i dobre, zastosowane tylko dla pewnego rodzaju prac. Np. samochody o niewielkim tonażu 1–3 ton nadają się do przewozu drobnicy, przewozów rolniczych, po drogach gruntowych itp. podczas, gdy przewóz towarów masowych na większe odległości znacznie ekonomiczniej można wykonać przy pomocy taboru ciężkiego 7–10 ton, albo pociągów drogowych (ciągników z naczepami).

kich samochodów chłodni do przewozu towarów łatwo psujących się, wreszcie szereg urządzeń specjalnych, stosowanych jako adaptacja taboru w budownictwie i drogownictwie.

Czas potrzebny na prace załadunkowo-wyładunkowe może wahać się w szerokich granicach i wynosić przy niewielkich odległościach przewozu około 50% ogólnego czasu pracy taboru na trasie. Dlatego też racjonalizacja czynności załadunkowo-wyładunkowych, celem skrócenia czasu postojów, jest jedną z podstawowych zasad przy organizacji przewozu ładunków.

W warunkach ZSRR i w oparciu o istniejące przepisy zaleca się przeprowadzenie prac załadunkowo-wyładunkowych w następujący sposób: ciężary o wadze nieprzekraczającej 50 kg i przy odległości nie przekraczającej 25 m mogą być przenoszone ręcznie; ciężary o wadze od 50 do 500 kg transportowane są z miejsca przekazania do miejsca załadunku (lub odwrotnie) przy użyciu ręcznych urządzeń do przemieszczenia poziomego (wózki, taćki) lub pionowego (bloki, liny); ciężary o wadze ponad 500 kg przenoszone są w sposób mechaniczny, przez zastosowanie kranów, wind, dźwigów i elewatorów. Rzeczą oczywistą jest dążenie, aby większość przeładunków odbywała się przy pomocy urządzeń zmechanizowanych. Ma to na celu maksymalne skrócenie czasu przestoju taboru przez zastosowanie zarówno właściwych urządzeń i mechanizmów jak też środków organizacyjnych, przy zachowaniu właściwych przepisów bezpieczeństwa. Jeśli chodzi o stronę organizacyjną, to niezbędne jest zapewnienie odpowiednich dróg dojazdowych do miejsca za- i wyładunku, dostatecznej przestrzeni na jednostkę taboru, przestrzegania ruchu jednokierunkowego, wreszcie oświetlenia placu w nocy, o ile praca odbywa się na dwie zmiany. Wreszcie wybudowania choćby prowizorycznych ramp do wysokości odpowiadającej poziomowi nadwozi. Również ważne jest przemyślenie sposobu układania ładunku w składach, które mogą być różnych typów: podziemne, nadziemne, piętrowe, bunkry, silosy, wreszcie chłodnie, elewatory i inne magazyny specjalne.

Rodzaj i charakter urządzeń przeładunkowych muszą być zatem przystosowane zarówno do sposobu rozmieszczenia towarów w składzie, jak również do typu pomieszczeń składowych, zaś dobowy obrót towarowy punktu wyładunkowo-załadunkowego będzie

uzależniony nie tylko od przytoczonych powyżej elementów, ale również od tzw. współczynnika nierównomierności nadchodzenia lub wysyłania ładunków, który będzie funkcją odpowiednią danej ilości wozów do możliwości urządzeń przeładunkowych oraz właściwej organizacji pracy.

Pracę za pomocą różnego rodzaju mechanizmów charakteryzuje szybkość i automatyzowanie czynności załadowczo - wyładowczych. Wpływa to na skrócenie przestoju taboru, obniżenie zapotrzebowania na siłę roboczą, skrócenie odcinka prac i obniżenie kosztów.

Niektóre urządzenia przeładunkowe, dziś już masowo stosowane w ZSRR, chciałbym omówić nieco szerzej.

Zacznę od najpopularniejszych chyba w naszych oczach i dobrze znanych wywrotek ZIS 585, spychaczy staliniac oraz koparek, fotografii których zamieszczamy, a które wywołały przewrót w odgruzowywaniu naszych miast i przygotowywaniu wykopów pod nową budowę. Maszyny te widzimy w pracy co dzień, toteż nie wymagają chyba szczegółowego opisu, natomiast chciałbym wspomnieć o organizacyjnych usprawnieniach, stosowanych dla tego rodzaju pracy i omawianych w wydawnictwach radzieckich. Chodzi w tym przypadku o lepsze wykorzystanie urządzeń zapomocą tworzenia zespołów urządzeń, o wydajności wzajemnie dostosowanej, co ogólnie nazywamy mechanizacją zespołów.

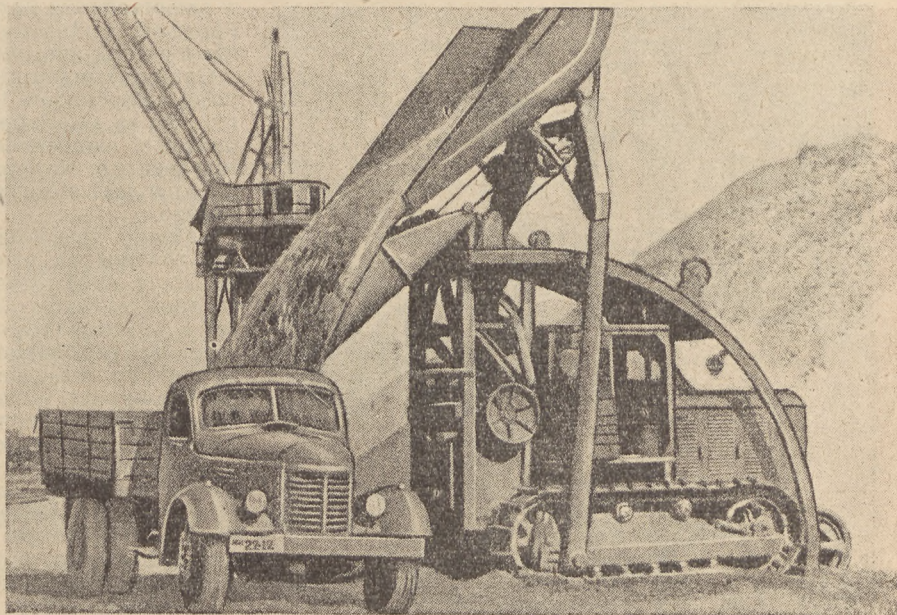
W odróżnieniu od pełnej mechanizacji, mechanizacja zespołów sprowadza się do zmechanizowania zasadniczych procesów produkcji i najlepszego wykorzystania wyposażenia. Urządzenie dla zespołu, składającego się z koparek i wywrotek, warsztatu, kuźni, stacji obsługi i magazynu części zapasowych skróciło przestoje sprzętu do 10,9% czasu pracy oraz bardzo poważnie zwiększyło przeciętne wydobyte ziemi przez koparkę. Dowodzi to znacznie większej wydajności sprzętu przy pracy w kolumnach, posiadających całkowity komplet urządzeń pomocniczych i remontowych.

Urządzeniami stosowanymi dość często w ZSRR w składach, magazynach oraz tam, gdzie można wykorzystać różnicę poziomów, są rozmaite koryta, leje, spirale i ślimaki. Buduje się również tzw. estakady (czyli wysokie pomosty), na które samochody bądź wjeżdżają celem zrzucenia ładunku, ewentualnie podjeżdżają pod nie, aby otrzymać ładunek zsysem. Dotyczy to przede wszystkim piasku, gruzu lub ziemi.

Praktycznym i wydajnym urządzeniem, łączącym pracę napędzanego przenośnika oraz zsymp na zasadzie grawitacji — jest nowa piaskarka mechaniczna wzoru C-80, stosowana obecnie w rzeczywistym porcie Moskwy do załadunku piasku. Składa się z traktora gaśnicowego, którego silnik służy zarówno do trakcji, jak napędu transportera oraz koryta z blachy stalowej, po którym piasek zsuwa się do podstawionego samochodu. Wydajność teoretycznie wynosi około 20 ton na godzinę, obsługa składa się zaledwie z 3 ludzi.

Do wyładunku materiałów sypkich i węgla z wagonów coraz częściej stosowana jest szufla mechaniczna, działająca samoczynnie, składająca się z mocnej skrzyni blaszanej, z przodu otwartej, w górnej zaś części opatrzonej w uchwyt. W środku skrzyni jest przymocowana lina stalowa, biegnąca przez rolki do elektrycznej wyciągarki. Wyciągarka opatrzona jest w sprzęgło, które pozwala na cofnię-

cie szuflę do przewidzianego miejsca. Do zadań kierowcy szuflę należy tylko kierowanie i podjeżdżanie szuflą dla nabrania ładunku, po czym szufla automatycznie jedzie ku drzwiom wagonu, zsympując zawartość na pochylnię, lub do rynny zsympowej. Wyładowanie wagonu węgla przez 1 robotnika ob-



Piaskarka mechaniczna C — 80

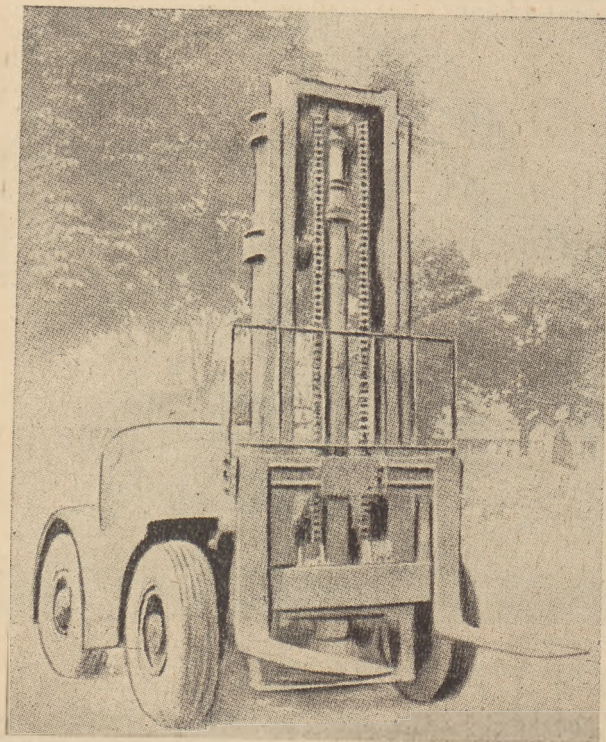
sługującego szuflę trwa zaledwie 1/2 godziny. Oszczędności uzyskane w stosunku do pracy ręcznej mogą wynieść miliardy roboczo-godzin.

Przy rozładunku z wagonów kolejowych dużych transportów ziemi celem niwelacji terenu, wykarczowania nasypów itp. bardzo pomysłowym, a prostym stosunkowo urządzeniem jest pług specjalny, działający podobnie do spychacza. Model, opracowany przez inż. Biriajewą, przy prostej konstrukcji odpowiada wszystkim wymaganiom wydajnej eksploatacji. Posuwa się on po szynie, umieszczonej wzdłuż platformy kolejowej za pomocą koła opatrzonego w bandaż. Celem utrzymania nieprzerwanego ruchu — przerwy pomiędzy lorami przykrywa się pokrywami z blachy. Szerokość skrzydeł pługa jest nieco większa od szerokości platformy kolejowej. Przy podstawianiu składu wagonów blokuje się koła paru wagonów przy pomocy klinów, w celu unieruchomienia pociągu. Odczepiony od składu parówóz za pomocą linki stalowej ciągnie pług, którego skrzydła rozładują materiał sypki na obie strony toru. Po wyładowaniu pług zostaje podniesiony na specjalnym dźwigu bramowym, pod którym przechodzi cały pociąg, poczym pług wraca na swoje miejsce na ostatniej platformie.

Rozładowywanie tym sposobem dwudziestu platform zajmuje 18 minut czasu, w tym właściwa praca pługa 3 minuty, czas pozostały trwa odczepienie parowozu, blokowanie kół wagonów, podwieszanie pługa na dźwigu itp. Urządzenie zastępuje pracę conajmniej 160 ludzi, podczas, gdy obsługa pługa wymaga 6—8 robotników.

Samochód ciężarowy ZIS 150 samoladowacz-wywrotka lub autoczerpak, zbudowany wg projektu inż. Nowikowa-Klierygina, jest naprawdę rewolucyjnym krokiem w dziedzinie usprawnienia sprzętu i stanowi idealny środek transportu, polegając zaś na przebudowie zwykłego samochodu ciężarowego. Zasadniczym elementem pracy jest szufla, umocowana na uchwytych i połączona przegubami z ramą podwozia i sterowana za pomocą link dźwigarki, sprężonej z silnikiem samochodu. Pojemność skrzyni wynosi około 3 ton wypełnionych 3—5 zrzutami szuflę. Długość auto-czerpaka wynosi 8600 mm, wysokość 2650 mm, wydajność do 50 m³ na godzinę.

Koparka obrotowa RPM — 2 projektu inż. Fleszczyka, posiada na końcu wysięgnika właściwy element roboczy w postaci obracającego się koła z 6 czerpakami o pojemności 85 litrów każdy. Koparka zaopatrzona jest w dwa przenośniki, jeden do odbierania ziemi wysypywanej z kubłów i drugi,



Samoladowacz samochodowy

długości 10 do 13 metrów, do przekazywania na środki transportowe. Przewaga tego rodzaju urządzenia polega na możliwości przesuwania ziemi z rozmaitych poziomów. Całość zmontowana jest na platformie obracalnej podwozia gąsienicowego.

Przy transporcie materiałów budowlanych jednym z zasadniczych problemów usprawnienia i mechanizacji przeładunków jest sprawa zastosowania praktycznych i trwałych, a jednocześnie poręcznych kontenerów, (pojemników, zasobników), do transportu cegły. W roku 1949 czynnych było w ZSRR blisko 150 tysięcy pojemników różnych odmian i przewieziono nimi około 42% materiałów ściennych. W roku bieżącym zaś przewiduje się przewiezienie przy pomocy pojemników około 80% powyższych materiałów. W rezultacie stwierdzono skrócenie przestojów z 0,40 godziny do 0,14, zaś % uszkodzeń transportowych materiałów obniżył się z 12—15 do 2—5%.

Dla kontenerów bywają drewniane, lub metalowe i odznaczają się tym, że są wzajemnie wymienne dla wszystkich typów pojemników. Kontenery na 60 cegieł (ciężar wł. 26, zapeln. 260 kg) używane są na budowach wyposażonych w małe dźwigi o nośności do 0,3 tony. Kontenery większe (na 120 i 180 cegieł) — o ile posiadamy urządzenia o większym udźwigu.

Przy załadunku i wyładunku pojemników stosować można różne rodzaje mecha-

nizmów. Przy poważnym obrocie ładunków i stałych punktach załadunków przeważnie używane są dźwigi, przy przeładunkach dorywczych stosujemy urządzenia ruchome, zależne od możliwości i posiadania sprzętu.

Jednym ze znanych rozwiązań jest pomysł tokarza Rodiczewa wyposażenia samochodu ZIS 150 w samoladowacz napędzany przez silnik samochodu. Pojemniki podnoszone są z ziemi i układane mechanicznie w skrzyni wozu.

Gabaryty pojemników dostosowane są do pojemności samochodów typowych, a okoliczność, że pojemniki są składane, pozwala na wykorzystanie ładowności samochodów przy przewożeniu kontenerów pustych. Najlepszym sposobem masowych załadunków jest stosowanie suwnicy lub dźwigu obrotowego.

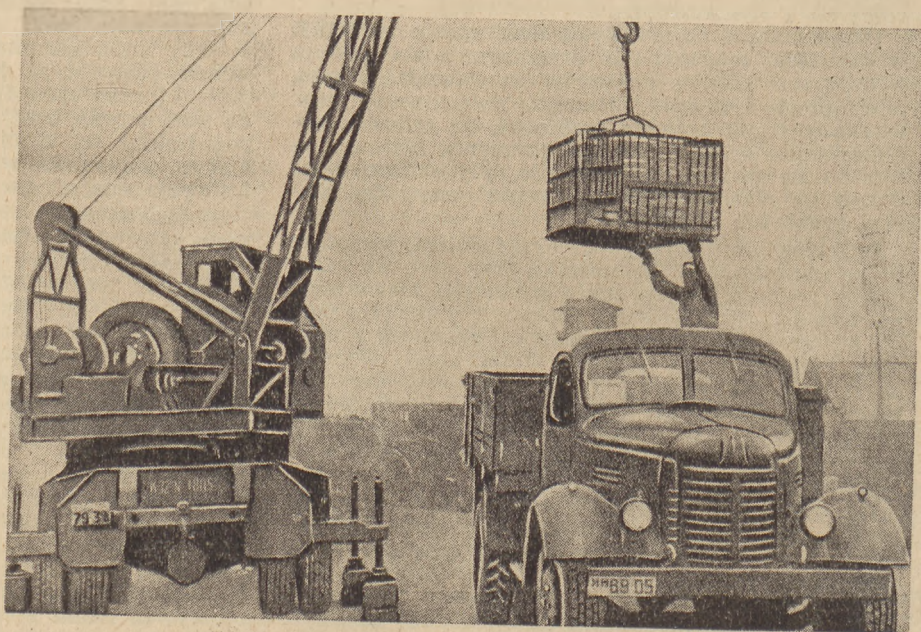
Nakłady, poczynione na wykonanie kontenerów, jak również na utrzymanie ich w stanie zdolnym do pracy, choć niewątpliwie znaczne, bardzo szybko są amortyzowane, skutkiem oszczędności wynikającej z ich stosowania. Warunkiem jednak zasadniczym jest przydzielenie pojemników jednemu przedsiębiorstwu, mającemu dobrze zorganizowaną obsługę konserwacji i napraw zasobników, które często ulegają uszkodzeniom, jak również sprawny obrót i zwrot pustych zasobników.

Urządzeniem, którego nie sposób pominąć — tak powszechnie jest na terenie Związku Radzieckiego stosowanym — sprzętem bardzo prostym, uniwersalnym, a niezbędnym przy wszelkich przeładunkach jest **transporter**, który budowany jest w różnych odmianach, zależnie od postulowanej wydajności i charakteru pracy.

Różniemy zatem transportery taśmowe, grabkowe, zgrzeblowe, szuflowe i kubelkowe.

Pod względem wielkości mogą być przenośne (przeważnie dla celów rolniczych), napędzane małym silnikiem lub ręcznie, o ciężarze własnym od 100 do 300 kg, długości od 3 do 10 metrów i szerokości taśmy od 250 do 500 mm — i **przewoźne**, taśmy których opatrzone są często poprzecznym żeberkiem, co pozwala powiększyć kąt pochylenia, napędzane przeważnie silnikiem spalinowym lub elektrycznym. Długość waha się od 6 do 20 metrów, szerokość taśmy 50—75 cm, a wydajność robocza wynosi do 20 ton na godzinę.

Transportery z powodu prostoty budowy psują się rzadko i należą dziś do normalnych akcesoriów przy przeładunkach zarówno materiałów sypkich, jak miałkich i na sztuki. Oczywiście niezależnie od opisanych lekkich typów — wielkie transportery — stałe — stanowią niezbędną część składową tran-



Kontenery i dźwig samochodowy przy załadunku cegły

sportu wewnątrzzakładowego oraz procesów produkcyjnych.

Nie możemy tu pominąć niezbędnego sprzętu magazynowego, którym są **układacze ręczne i samoladowacze mechaniczne**, pozwalające na sztablowanie towarów, a przez to powiększenie pojemności składów, jednocześnie oszczędzając pracę ludzką i przyspieszając naładunek i wyładunek.

Układacze ręczne o nośności przeważnie do 500 kg, pracują za pomocą podnośnika widłowego o wysokości układania do 3 metrów. Zaopatrzone są w hamulec mechaniczny, utrzymujący platformę podnośnika na żądanej wysokości oraz lewarek korbowy, obracany ręcznie.

Samoladowacz samochodowy model 4000 został skonstruowany w Dniepropietrowskich zakładach samochodowych, a produkowany jest w zakładach lwowskich. Stanowi maszynę uniwersalną, nadającą się do wszelkich prac za- i wyładowczych, przy czym posiada następujące zespoły wymienne: podnośnik widłowy, wysięgnik lub strzałę, opatrzoną blokiem, lub koszem. Skutkiem tego samowyładowacz nadaje się dla wszelkich rodzajów ładunku,

zarówno ładunków ciężkich, jak długich i sypkich, tak w transporcie wewnątrzzakładowym, jak też na dworcach kolejowych, samochodowych i morskich.

Poza tym istnieje szereg urządzeń przeładunkowych i maszyn pracujących nadzwyczaj wydajnie w budownictwie, drogownictwie i leśnictwie. Koparki, buldożery, grejdery, skrepery, suwnice, dźwigi, chwytaki i żorawie stosowane we wszystkich gałęziach przemysłu i transportu Związku Radzieckiego — odznaczają się coraz większą mocą, sprawnością techniczną, celową, a prostą konstrukcją, wreszcie bardzo znaczną wydajnością pracy.

Nie mam możliwości wymieniania i szczegółowo opisywać wszystkich stosowanych w ZSRR urządzeń przeładunku mechanicznego, starałem się wybrać najbardziej charakterystyczne, zwłaszcza w odniesieniu do transportu samochodowego.

Jako ruch, który objął wszystkie dziedziny produkcji i transportu, stanowi mechanizacja zagadnienie zrozumiałe i pierwszoplanowe całego świata pracy, zagadnienie ambicji i postępu, zagadnienie przyspieszenia wykonania planów narodowych.

T. ŚWIDERSKI (Wrocław)

Mechanizacja czynności ładunkowych — czynnikiem przyspieszenia obrotu wagonów

I. Problemowe znaczenie akcji przyspieszenia obrotu wagonów.

Wynikające z Planu 6-letniego ogromne zadania w dziedzinie transportu i komunikacji powodują konieczność wykorzystania wszystkich niewyczerpanych jeszcze rezerw w zakresie umożliwiających należyte wykonanie tych zaplanowanych zadań.

W tym względzie dosłownie problemowe znaczenie zajmuje zagadnienie przyspieszenia obrotu wagonów o 23% w okresie realizacji Planu 6-letniego.

Osiągnięcie tego celu wymaga skrócenia czasu średniego obrotu wagonu towarowego od jednego załadowania do drugiego o 26,4 godziny. Możliwość realizacji Planu 6-letniego w ogólności jest nierozdzielnie związana z wykonaniem wynikających z tego planu zadań transportowych. Wskutek tego kolej w swoim zakresie podjęła bezwzględnie i zdecydowaną walkę o przyspieszenie i zrationalizowanie dotychczasowych przewozów, a w szczególności o skrócenie wszelkiego rodzaju przestojów taboru.

Przejawem właśnie tej walki są wysiłki, zmierzające do ograniczenia przeekspediowań przesyłek wagonowych oraz eliminacji przewozów stacyjnych i na krótkich odległościach, jako też wszelkiego rodzaju przewozów nieracjonalnych, a zwłaszcza krzyżujących się.

Niezależnie od tych działań, kolej konsekwentnie zmierza do dalszego usprawnienia przewozów drogą podniesienia dotychczasowego poziomu ich planowania przez bezpośrednio zainteresowane resorty gospodarcze oraz ujęcia wykonania przez nadawców planów przewozowych w karby zmarszrutyzowanych potoków kierunkowych.

Specjalną dziedzinę w tej walce stanowią wysiłki, zmierzające do zaostrzenia dyscypliny ładunkowej i skrócenia czasu trwania czynności ładunkowych. Z tym właśnie odcinkiem walki o przyspieszenie obrotu wagonów są ściśle związane rozważania niniejszego artykułu. Jeśli uwzględnić, że w obecnym średnim czasie trwania obrotu wagonu towarowego 10,42% obrotu, to jest 13,96 godziny, stanowią czynności ładunkowe, z czego znowu 14,9% wynosi czas przekroczenia tych czynności ponad ustalone terminy wolne od postoju, staje się jasną wagą osiągnięcia pełnej dyscypliny ładunkowej.

Jak poważne znaczenie miałoby to osiągnięcie dla zwiększenia możliwości przewozowych, świadczy fakt,

że gdyby w październiku 1950 r. nie było istniejących przekroczeń terminów ładunkowych, kolej uzyskałaby 1.834.765 dodatkowych wagono-godzin, to jest 76.448,5 wagono-dni, co po przeliczeniu na aktualny w tym miesiącu współczynnik obrotu wagonów (5,58) dałoby możliwość dokonania tym samym taboru 13.700 dodatkowych przewozów.

Jest to jednak tylko drobny ułamek niewykorzystanych jeszcze rezerw, ponadto bowiem trzeba uwzględnić, że przewidziane w obowiązującym u nas regulaminie przewozów towarowych wydłużenia normalnego 6 godzinnego terminu trwania czynności ładunkowych (naładunkowych, wyładunkowych, lub przeładunkowych) sięgają do 8, 12, 24, a w portach nawet do 36 godzin oraz, że dotyczą one przeważnie towarów masowych, a co najważniejsze, że i te normalne terminy ładunkowe są u nas znacznie dłuższe, aniżeli w Związku Radzieckim.

Już z tych krótkich wywodów wynika jasno i niezbicie, że w planach działania na najbliższą przyszłość, zmierzających do przyspieszenia obrotu wagonów, musi być w należyty sposób uwzględnione nie tylko osiągnięcie pełnej dyscypliny ładunkowej, ale i skrócenie dotychczasowych terminów ładunkowych.

II. Konieczność zastosowania mechanizacji czynności ładunkowych.

W związku z powyższym powstaje pytanie, w jaki sposób te zamierzenia mogą być zrealizowane? Nie ulega wątpliwości, że dyscyplina ładunkowa przy obowiązujących obecnie terminach ładunkowych może i musi być osiągnięta w drodze zastosowania w stosunku do nieprzestrzegających jej nadawców i odbiorców przesyłek odpowiednio skutecznych rygorów, które, ze względu na istniejące w tym względzie wymagania gospodarki narodowej, zmusiłyby ich do lepszej i sprawniejszej organizacji prac ładunkowych.

Będzie to jednak tylko środek połowiczny.

W działaniach na dalszą metę musimy się oprzeć na bogatych doświadczeniach i metodach zastosowanych w tym względzie w Związku Radzieckim. I tu właśnie dochodzimy do sedna sprawy, to jest konieczności zastosowania do wykonania czynności ładunkowych nowoczesnych urządzeń, które z jednej strony skróciłyby czas trwania czynności ładunkowych, a z drugiej zaoszczędziłyby dotychczasowy wkład w te czynności ludzkiej pracy. Znaczy to, że

czynności ładunkowe muszą być stopniowo mechanizowane.

W warunkach ustroju socjalistycznego w Związku Radzieckim mechanizację czynności ładunkowych wprowadzono w myśl wytycznych z góry ustalonego dalekosiężnego planu rozwojowego całokształtu gospodarki narodowej.

W planie tym wszystkie funkcje państwa socjalistycznego są ze sobą nierozdzielnie powiązane na zasadach, ustalonych według podstawowych proporcji potrzeb rozwojowych.

Dzięki wprowadzeniu w transporcie Związku Radzieckiego mechanizacji czynności ładunkowych, wolny od postojowego czasu trwania tych czynności, w stosunku do obowiązujących u nas maksymalnych norm, skrócono o 67%, co poważnie przyspieszyło obrót wagonów.

Ponadto zmniejszyła się tam ilość zużywanych na czynności ładunkowe praco-godzin, a jednocześnie wzrosło bezpieczeństwo pracy oraz obniżył się ich koszt własny.

O stopniu i zasięgu przeprowadzonej w Związku Radzieckim mechanizacji może świadczyć chociażby ten fakt, że w 1949 r. zmechanizowano tam już w przemyśle węglowym: urabianie w 98,1%, załadunek urobku — w 99%, transport dołowy — w 95,5% i załadunek węgla na kolej — w 98,6% (Gospodarka Planowa Nr 11 za rok 1950 str. 579).

Przechodząc z kolei do konkretnego omówienia zagadnienia wprowadzenia u nas mechanizacji czynności ładunkowych, czego bezspornie wymaga konieczność wykonania przez komunikację zadań, wynikających z Planu 6-letniego, przede wszystkim należy podkreślić, że troska o wprowadzenie tej mechanizacji obciąża nie tylko kolej, ale w bodaj jeszcze większym stopniu korzystających z usług kolei klientów, to jest nadawców i odbiorców, zwłaszcza towarów masowych.

Przy rozważaniu tego zagadnienia musimy pamiętać, że 64,8% ogólnego naładunku i 55,8% ogólnego wyładunku wagonów odbywa się na bocznicach, dostosowanie urządzeń których do potrzeb ładunkowych ciąży na obowiązku dzierżawców, lub właścicieli tych bocznic.

W dodatku 71% ogólnego naładunku na rzecz PKP, według danych za październik r. ub., stanowią towary masowe, jak: węgiel, koks, brykiety, miał węglowy, rudy, złom, wyroby z żelaza i stali, nowoży sztuczne, ceramika, słoma lniana i konopna, cement, wapno, kamień, cegła, żwir, piasek, glina, buraki, ziemniaki, mączka krochmalna, pasza, wytkoki, żywiec, zboże, mąka i kasza — w odniesieniu do których mechanizacja czynności ładunkowych powinna być zastosowana w pierwszej kolejności.

Należy tu podkreślić, że niestety istniejące obecnie przekroczenia ustalonych terminów ładunkowych w pierwszym rzędzie dotyczą właśnie towarów masowych i to w dodatku korzystających jeszcze z wydłużonych terminów ładunkowych, co wymownie świadczy, jak bardzo na tym właśnie odcinku staje się palącą potrzeba zastosowania, bądź też udoskonalenia już istniejących urządzeń zmechanizowanego przeładunku.

Jeżeli więc już przy obecnym natężeniu przewozów powstają poważne przekroczenia obowiązujących terminów ładunkowych, a w dodatku poszczególne resorty występują z wnioskami o dalsze wyjątkowe przedłużenia tych terminów, to powstaje pytanie, jakie byłoby następstwa w razie utrzymania istniejącego stanu rzeczy, przy dalszym rozwoju życia gospodarczego i potrzeb komunikacyjnych według założeń Planu 6-letniego.

Zarówno powstające obecnie przekroczenia terminów ładunkowych, jak i zgłaszane wnioski o wyjątkowe przedłużenie tych terminów, są przeważnie uzasadniane trudnościami ładunkowymi i brakiem odpowiadającej zapotrzebowaniu siły roboczej.

A przecież trzeba się liczyć z tym, że, w miarę wzrostu rozwoju życia gospodarczego, zapotrzebowanie na siłę roboczą nie zmniejszy się, a wręcz przeciwnie, zapowiedzią czego są chociażby zamieszczane na łamach

prasy liczne artykuły w sprawie przygotowania kadr.

W dodatku kolej, chcąc zadośćuczynić wynikającym z planu potrzebom przewozowym i osiągnąć niezbędne w tym celu przyspieszenie obrotu wagonów, siłą konieczności będzie zmuszona do skrócenia terminów ładunkowych, co mogłoby doprowadzić do sytuacji bez wyjścia. Dlatego też już dzisiaj zachodzi poprostu nagle konieczność podjęcia skutecznej akcji zwalczania istniejących trudności ładunkowych drogą systematycznej i planowej racjonalizacji i mechanizacji wszelkiego rodzaju urządzeń ładunkowych.

III. Wnioski w sprawie zastosowania mechanizacji urządzeń ładunkowych

Akcja ta powinna być wszczęta równolegle, zarówno przez bezpośrednio odpowiedzialnych za wykonanie czynności ładunkowych nadawców i odbiorców, jak i przez zainteresowane usprawnieniem czynności ładunkowych przedsiębiorstwa transportowo-komunikacyjne.

Jako punkt wyjściowy należałoby przyjąć opartą na praktycznych doświadczeniach naukowej organizacji pracy kalkulację ekonomiczną, to jest ustalić: co należy zrobić, w jaki sposób i w jakim czasie, ile to będzie kosztować i jaki to da ostateczny efekt?

Przy rozpatrywaniu zagadnienia mechanizacji czynności ładunkowych przede wszystkim należy uwzględnić podział tej mechanizacji na małą i wielką.

Możliwość usprawnienia czynności ładunkowych przez zastosowanie małej mechanizacji w mniejszym lub większym stopniu dotyczy wszystkich bez wyjątku punktów ładunkowych i rodzajów towarów, natomiast wielka mechanizacja może i powinna być zastosowana bądź też udoskonalona, tylko w określonych punktach, gdzie odbywają się duże naładunki, wyładunki lub przeładunki towarów masowych, to jest przeważnie na bocznicach, obsługujących kopalnie, wielkie zakłady produkcyjne, w portach i na dużych stacjach przeładunkowych i sortowniczych.

Jest rzeczą zrozumiałą, że w ramach niniejszego artykułu, z powodu braku miejsca, nie może być mowy o naświetleniu korzyści, wynikających z konkretnego zastosowania tego, czy też innego urządzenia, czy też narzędzia ładunkowego, ani tym bardziej o wskazaniu, w jakie konkretne urządzenia i w jakiej ilości powinny być wyposażone poszczególne punkty ładunkowe, gdyż zależy to zarówno od natężenia pracy ładunkowej, jak i od rodzaju ładowanych, wyładowywanych, czy też przeładowywanych towarów.

Ustalenie konkretnych potrzeb w tym względzie wymaga uprzedniego przeprowadzenia wnikliwej analizy stanu faktycznego całokształtu czynności ładunkowych i wynikających z planu przewidywań rozwojowych na przyszłość, a następnie dokonania odpowiedniej kalkulacji korzyści, jakie mogą być osiągnięte przez zastosowanie projektowanego udoskonalenia urządzeń ładunkowych.

Ogólnie jednak biorąc, w zakresie istniejących potrzeb racjonalizacji i mechanizacji urządzeń ładunkowych powinny być przyjęte następujące zasadnicze kryteria:

- 1) możliwość najdalej idącego przyspieszenia dotychczasowego wykonania czynności ładunkowych, a przez to skrócenia wynikających z wykonania tych czynności postojów taboru;
 - 2) zwiększenia wydajności prac ładunkowych przy równoczesnym zmniejszeniu wysiłku fizycznego i ludzkiej siły roboczej;
 - 3) sprawność i należyte wykonanie prac ładunkowych;
 - 4) łatwość i bezpieczeństwo obsługi urządzeń, czy też narzędzi ładunkowych;
 - 5) łatwość wykonania i utrzymania oddzielnych urządzeń i narzędzi ładunkowych;
 - 6) obniżenie kosztu własnego prac ładunkowych.
- Podstawowy warunek do dalszych pozytywnych działań w zakresie usprawnienia prac ładunkowych stanowi przede wszystkim wyposażenie punktów ła-

dunkowych na stacjach i bocznicach, odpowiednio do rzeczywistych i przewidywanych wymagań pracy, w takie zasadnicze urządzenia, jak: rampy (czołowe, boczne oraz do ładowania zwierząt), wagi wagonowe, dostatecznie rozwinięte fronty ładunkowe i środki manewrowe, umożliwiające przesuwanie wagonów, odpowiednio do istniejących w tym względzie potrzeb ładunkowych. Należy jeszcze podkreślić, że szczególne znaczenie dla przyspieszenia obrotu wagonów ma należyte wyposażenie w odpowiednie środki manewrowe bocznic, gdyż spowoduje to nie tylko skrócenie czasu trwania czynności ładunkowych, ale i przyspieszenie szybkości handlowej biegu pociągów zbiorowych i umożliwi pedsze ich formowanie.

Ponadto do ogólnie stosowanych środków i urządzeń z zakresu małej mechanizacji, które ułatwiają czynności ładunkowe i przyspieszają czas ich trwania, należy wyposażenie punktów ładunkowych na stacjach i bocznicach w dostateczną ilość następującego sprzętu i przyborów ładunkowych:

a) odpowiedniego typu dwukołowe taczki o lekkim chodzie, na ukośnych łożyskach wałkowych oraz nasady do tych taczek, ułatwiające przewozy towarów specjalnych;

b) specjalnej konstrukcji niskie wałki przesuwane na kółkach, osadzonych na łożyskach kulkowych, do przewożenia skrzyń, dużych ról papieru o wadze do 600 kg itp.;

c) mocnej konstrukcji lekkie i zwrotne wózki 3 i 4 kołowe, ze ścianami i bez ścian, a na bardziej ruchliwych punktach ładunkowych wózki z napędem elektrycznym, z dostosowanymi do nich przyczepami;

d) specjalne ręczne łopaty i szufle żelazne;

e) drażki żelazne i łomy;

f) przenośne pomosty, do łatwego przesuwania ciężkich sztuk towaru przy naładunku do wagonu i wyładunku z wagonu, z obracalnymi wałkami oraz ruchome taśmy pomostowe;

g) ręczne ruchome dźwigi ślimakowe, łańcuchowe i dźwigarki magazynowo-wagonowe;

h) łańcuchy, liny, powrozy, wsporniki widełkowe i ruchome bloki;

i) prachty, kraty do przewozu bydła, zastawy zbożowe;

j) ruchome rampy improwizowane, mostki dla koni, mostki międzywagonowe;

k) ruchome platformy-mostki dla połączenia sąsiednich ramp ładunkowych;

l) płyty ładunkowe oraz wózki podnośniki do ich przewożenia bezpośrednio z wagi magazynowej do wagonu i na stacji przeznaczenia z wagonu do magazynu, bez potrzeby przeładowywania;

m) pojemniki (kontenery) wózkowe do przewozu drobnicy (od 1 m³ do 3 m³) oraz wozowe i skrzyniowe do przewozu większych przesyłek drobnicowych, a nawet wagonowych, o wymiarze od 3 m³ do 16 m³, które, jak jedne, tak i drugie, umożliwiają bezpośrednio przewożenie przesyłek od nadawcy do odbiorcy, bez potrzeby ich przeładowywania w związku z przewozem koleją.

Pragnę jeszcze zwrócić specjalną uwagę na to, że do przyspieszenia czynności ładunkowych i wyładunkowych, zwłaszcza towarów przewożonych zsympem, jak np.: węgiel, koks, miął, ziemniaki, buraki cukrowe, zboże, plasek itp. w poważnym stopniu przyczyniłaby się budowa, specjalnych ramp dwupoziomowych.

Chodzi o to, ażeby taka rampa z jednej strony była przeznaczona do ładowania towarów masowych do wagonów, które stałyby poniżej pojazdów dowożących ładunek, co umożliwiłoby szybkie ładowanie tych wagonów, z samochodów i przyczep z samowyładowniczymi urządzeniami (wywrotkami) i odwrotnie z drugiej strony rampa ta musiałaby być na tyle niższa od poziomu toru, na który będą podstawiane do wyładowania wagony, ażeby ta nierówność umożliwiała automatyczne zsypywanie przywiezionego w tych wagonach towaru na zabierające go pojazdy. Oczywiście takie rampy mogłyby

być zastosowane tylko tam, gdzie zaistniałaby ku temu potrzeba.

W istniejących u nas warunkach do zakresu wielkiej mechanizacji kwalifikują się takie urządzenia, czy też przyrządy, które mogą być wykorzystane do czynności ładunkowych tylko w określonych punktach dużego naładunku, wyładunku, czy też przeładunku towarów masowych, zwłaszcza na bocznicach kopalnianych i fabrycznych, przy obsłudze elewatorów, w portach, na dużych stacjach przeładunkowych i głównych sortowniach.

Do kategorii takich właśnie urządzeń należą:

1) transporterzy - ładowniki sitowe do naładunku na wagony węgla, z jednoczesnym gatunkowaniem tego węgla według sortymentów;

2) różnego rodzaju i typu stałe i ruchome transporterzy taśmowe o napędzie elektrycznym do naładunku, wyładunku i przeładunku węgla, zboża, buraków cukrowych, ziemniaków, owoców itp.; transporterzy takie w miarę potrzeby są połączone z mechanicznymi wagami wywrotkami;

3) mechaniczne szufle wagonowe o napędzie elektrycznym do wyładunku z wagonów towarów sypkich, jak: miął węglowy, grysik, orzech, kostka, koks, zboże, sól, żwir itp.; zastosowanie szufli mechanicznej umożliwia wyładowanie wagonu przez jednego robotnika w ciągu pół godziny, wówczas gdy na wyładowanie wagonu zwykłymi łopatami czterech robotników potrzebuje godziny czasu;

4) stałe i ruchome zbiorniki z urządzeniami przechylnymi do ładowania na wozy i samochody bez potrzeby podwójnego przeładowywania;

5) wywrotnice wozowe do mechanicznego wyładowania towarów masowych z wozów, samochodów, przyczep itp.;

6) chłonne miechy zbożowe, zwane wietrzakami, do naładunku zboża z elewatorów do wagonów i odwrotnie;

7) samoczynne ładowniki czerpakowe do ładowania zboża, żwiru, piasku i węgla o grubości ziarna do 70 mm; na większych odległościach jest wskazane połączenie działania ładownika z transporterem;

8) transporterzy ssąco-powietrzne do przeładunku w portach, fabrykach i innych zakładach przemysłowych towarów zsympowych, jak: zboże, nasiona, oleiste, zmiekczonego słoń, wytlóczyń owocowe, cykoria, celuloza, sól, siarczany, soda, azotniak, wapno, glina, węgiel orzech, pył węglowy, popiół, żużel, tlenek metali itp.;

9) dźwigi stałe i przesuwne na kołach z gumowymi obręczami do naładunku, wyładunku i przeładunku ciężkich przedmiotów, jak: płyty, bloki kamienne, kotły, beczki, szyny, złom, rury, podkłady żelazne, maszyny, kłocę, słupy telegraficzne itp.;

10) tabor specjalny z urządzeniami do samoczynnego wyładowania;

11) podwozia drogowe do przewożenia na drogach kołowych całych wagonów kolejowych pomiędzy stacjami i nie posiadającymi połączenia szynowego magazynami poszczególnych przedsiębiorstw;

12) parowozy, ciągniki i wyciągowe urządzenia linowe do przetaczania na stacjach, bocznicach i większych sortowniach;

13) pociągarki linowe na rampach czołowych do wyładunku pojazdów komunikacji drogowej, wozów meblowych, elektrowozów, beczkowsów, ciężkiego typu ładownych pojemników (kontenerów) na kółkach itp.;

14) stropowe urządzenia przesuwne w dużych magazynach i na głównych rampach sortowniczych.

Szczegóły, dotyczące bliższego określenia poszczególnych urządzeń ładunkowych oraz sposobu ich działania, zainteresowani czytelnicy mogą znaleźć w następujących wydawnictwach książkowych: „Usłowania passażirskich i gruzowych pierewozok” prof. Poworożenko z 1940 r. i „Urządzenia przeładunkowe” mgr Z. Cholewo z 1949 r.

T. LEŚNIAK (Warszawa)

Jeszcze o dyscyplinie i zagadnieniach przewozowych na PKP

Zagadnienia dyscypliny przewozowej, poruszone przez ob. inż. Gehorsama na łamach „Transportu i Spedycji” powinny pobudzić kierownictwo i odpowiedzialnych pracowników transportowych w jednostkach gospodarki społecznej do wykrycia na swoim odcinku pracy zrodzi powstawania opisanych niedomagań i ich zlikwidowania.

Należy podkreślić dodatkowo, że niedociągnięcia w przestrzeganiu dyscypliny przewozowej przyjmują charakter stały, wskutek czego wymagane jest jak najszybsze działanie w kierunku usunięcia istotnych usterek.

Niewątpliwie bezpośredni klienci kolei, jakimi są nadawcy i odbiorcy przesyłek towarowych, tj. zakłady i przedsiębiorstwa, czynić będą wysiłki w kierunku usprawnienia pracy transportowej, aby sprostać wymaganiom kolei i uniknąć niedociągnięć. Należy zauważyć, że w szczupłych ramach jednego artykułu mogły się znaleźć jedynie zasadnicze braki oraz podstawowe wytyczne, zmierzające do usprawnienia przewozu towarów koleją. Z uwagi na to, że niektórzy klienci kolei mają podstawy oceniać pracę kolei dość pesymistycznie, mogą podejść do poruszanych zagadnień dyscypliny przewozowej zbyt jednostronnie. Dlatego sprawę niedociągnięć przewozowych na PKP należy rozpatrywać w sensie ogólnych korzyści, jakie można osiągnąć dla dobra gospodarki narodowej. W związku z tym konieczne jest skoordynowanie pracy na odcinku transportu kolejowego w ramach wzajemnych potrzeb klientów i kolei.

Niejednokrotnie zajdzie konieczność czynienia pewnych ustępstw przez zainteresowane strony. W tym miejscu należy podkreślić, że kolej powinna przejść w swe ręce inicjatywę, zmierzającą do ustalenia form trwałej i właściwej współpracy klientów z koleją. Rola aparatu kolejowego nie może ograniczać się do wykonywania przewozów wyłącznie w duchu przepisów istniejącego Regulaminu Przewozów Towarowych.

W związku z tym praca stacji kolejowych powinna być nastawiona na to, że staną się one wkrótce ważnym instrumentem w opracowywaniu i wykonywaniu planów przewozowych.

Właściwe organizowanie potoków przesyłek wagonowych w pociągach w oparciu o pracę stacji kolejowych, polegające na planowaniu załadunku i wyładunku towarów, należą do podstawowych zagadnień, wymagających w pierwszym rzędzie pogłębienia stosunków i współpracy organów kolejowych z klientami.

Większość klientów kolei zada sobie pytanie — co robić i jak postępować, aby uniknąć szkód na odcinku kolejowej pracy transportowej.

Zapewne każdy z nich zacznie analizować przebieg pracy transportowej początkowo na własnym terenie, a następnie na odcinku kolejowym.

Jasne jest, że analiza tej pracy na odcinku kolejowym ograniczy się w większości przypadków do stwierdzenia niedociągnięć kolei w stosunku do klienta. Klient bowiem ocenia pracę kolei na podstawie codziennej pracy i kontaktów ze stacją obsługującą jego zakład lub przedsiębiorstwo. Dlatego poprawa musi nastąpić również na odcinku kolejowym, zwłaszcza w odniesieniu do jakości usług.

Niedociągnięcia podczas transportu kolejowego sprzyjają pogłębieniu niedomagań, powstających u klientów. Świadczą o tym liczne reklamacje i interwencje, prowadzone między klientami i koleją.

Na potwierdzenie podaje się poniżej przykłady charakteryzujące niedociągnięcia kolei, które bynajmniej nie są odcosobnione i w sumie mają olbrzymi wpływ na powstawanie trudności zarówno na kolejach, jak i u klientów kolei. Przykłady te wzięte są

z codziennej obserwacji pracy kolei i powinny być przyjęte pod uwagę przez kolej przy najbliższych usprawnieniach. Na przykład:

1. Stacje na terenie DOKP Olsztyn w czwartym kwartale 1950 r. odmówiły przyjmowania do przewozu zboża na odległość do 30 km. W tym okresie miejscowa PKS nie była w stanie wykonać tych przewozów, a zmobilizowanie wozów konnych było niemożliwe z uwagi na roboty rolników w polu.

2. Zakładom hutniczym na Śląsku w trzecim i czwartym kwartale ub. r. podstawiano jednorazowo wagony z kilku dni nadania, wskutek czego musiano zmobilizować znaczną ilość robotników zatrudnionych normalnie przy produkcji; pomimo dużego wysiłku nie zdołano w terminie rozładować nadmiernych ilości wagonów i zapłacono kolei koszty postojowe.

3. Wagony cysterny, należące do Centrali Produktów Naftowych i Centralnego Zarządu Przemysłu Chemicznego, oczekiwały na niektórych stacjach po kilka dni na włączenie do pociągu. Wagony te były w skróconych terminach załadowane lub opóźnione i oddane do przewozu przez wymienione jednostki.

4. CRS „Samopomoc Chłopska” w okresie III i IV kwartału 1950 r. na terenie DOKP Olsztyn oczekiwała po kilka dni na podstawienie wagonów pod załadunek pasz objętościowych oraz warzyw.

5. Kopalnie w trzecim kwartale 1950 r. odczuwały w pewnych dniach brak węglarek w godzinach rannych, podczas, gdy w godzinach popołudniowych nie były w stanie wykorzystać dziennej normy zamówionych wagonów, wskutek spóźnionego ich podstawienia. W wyniku tego pewna ilość węgla musiała pójść na zwały.

6. Bardzo często pod załadunek podstawiane są wagony zanieczyszczone lub uszkodzone.

Fakty te świadczą o tym, że sprawność kolei powinna być dźwignięta na wyższy poziom.

Gospodarce kolejowej, jak podkreślił ob. inż. Gehorsam, postawiono wielkie zadania do wykonania w dziedzinie Planu 6-letniego. Zadania te są tym trudniejsze, że kolej zmuszona jest dostosowywać swoje powiązania transportowe do istniejącego rozmieszczenia ośrodków wytwórczych i konsumpcyjnych. Kombinacja tych powiązań ma uwzględnić wszystkie potrzeby z zakresu przewozów. Dlatego prace nad rozkładami jazdy pociągów muszą być bardziej wnikliwe, prowadzone przy udziale większym, niż dotychczas, Central Handlowych, Central Zaopatrzenia oraz niektórych Centralnych Zarządów Przemysłu. Odpowiednie wytyczne w tym zakresie powinny być opracowane na podstawie dotychczasowych doświadczeń i spostrzeżeń nie tylko organów kolejowych, lecz i zainteresowanych klientów kolei. Duży wkład sumiennej pracy przy opracowywaniu rozkładu jazdy powinny wnieść również resorty gospodarcze.

Należy rozpatrzyć możliwość wspólnego ustalenia na szczeblu zainteresowanych Ministerstw technicznych norm załadunkowych i wyładunkowych dla bocznic przemysłowych i stacji kolejowych o dużym i stałym natężeniu ruchu. Pozwoliłoby to na właściwe wykorzystanie zdolności przeładunkowej bocznic i stacji w stosunku do istotnych potrzeb przewozowych obsługiwanego obiektu lub regionu.

Na sprawne i oszczędne wykonanie planu przewozów towarowych ma wielki wpływ aparat, biorący udział w obrocie towarowym, w dystrybucji.

Lokowanie zleceń wysyłkowych w zakładach i przedsiębiorstwach produkcyjnych i własnych powinno przedwstępnie uwzględniać rejonizację zaopatrzenia i zbytu. Inwestycje w zakresie budowy

magazynów zbożowych i towarowych, chłodni, przechowalni owoców, warzyw itp. muszą być jak najsilniej powiązane z transportem.

Zagadnienie podniesienia zaoferowanego stanu technicznego bocznic zakładowych w zakresie przeładunków jest związane z posiłkowaniem się wielką ilością nowoczesnego sprzętu transportowego. Możliwości w tym zakresie istnieją i nie są dostatecznie wykorzystywane. Komórki transportowe mało uwagi poświęcają tym zagadnieniom. Wystarczy nadmienić, że pobudowanie odpowiednich ramp, zastosowanie wózków, transporterów, wyciągów, tylko w przemyśle hutniczym i mineralnym, może przynieść od razu ogromne korzyści. „Samopomoc Chłopska” za mało uwagi poświęca zagadnieniu dotyczącemu prasowania słomy i siana. Centrala Złomu w bardzo znikomym stopniu stosuje pakietowanie złomu lekkiego. Z tych powodów ładowność wagonów nie może być należycie wykorzystana.

Praca komórek transportowych w przedsiębiorstwach ogranicza się dotychczas do przygotowania towaru do wysyłki, załadunku lub wyładunku wagonów. Główną przyczyną takiego traktowania sprawy jest to, że sprawy transportowe są na ogół niedoceniane. W transporcie zatrudnia się personel o małych kwalifikacjach. Słabość komórek transportowych wynika jeszcze z tego, że są one źle ustawione hierarchicznie, nie wyłączając najwyższych instancji. Komórki transportowe Centralnych Zarządów Przemysłów zbyt mało są powiązane z zagadnieniami produkcji i obrotu towarowego. Dyspozycje wysyłkowe skoncentrowane są w jednostkach zbytu lub zaopatrzenia. Dlatego komórki transportowe podległe Centralnym Zarządom Przemysłu nie znają kierunków przewozowych. Współpraca na tym odcinku nie została jeszcze dostatecz-

nie pogłębiona. Kierunki przewozowe znane są zakładom produkcyjnym z chwilą otrzymania zlecenia wysyłki przeważnie za ledwie na kilka dni przed miesiakiem planowanym.

Wiele Centralnych Zarządów Przemysłu i Zjednoczeń zatrudnia dotychczas referentów taryfowo-reklamacyjnych. Na tym odcinku należy wprowadzić zmiany i kolej powinna przejąć na siebie obowiązki instruowania komórek transportowych Centralnych Zarządów o ważniejszych przepisach taryfowych, co pozwoli na zatrudnienie tych ludzi w planowaniu przewozów.

Stwierdzenie faktów kumulowania wagonów przez kolej, nadmiernego wydłużania w procesie przewozu czasu przebiegu wagonów oraz nieorzeźbrzanie szeregu podstawowych obowiązków PKP w stosunku do klientów, nie może być powodem odkładania na dalszy okres usprawnienia prac transportowej przez wszystkich klientów kolei. Włączenie szerokich mas kolejarzy, nadawców i odbiorców, przesyłek kolejowych do planowania przewozów towarowych należy do najpilniejszych zadań. Praca załadunkowa i wyładunkowa na poszczególnych zakładach pracy powinna być usprawniona przez zastosowanie mechanizacji, często bardzo prostymi i niekolejowymi sposobami. Aby wykonać te prace, należy wzmocnić komórki transportowe pod względem fachowym i organizacyjnym. W tym celu należałoby rozpocząć w szerszym zakresie szkolenie personelu zatrudnionego w transporcie.

Organizacja tego szkolenia powinna nastąpić przy ścisłej współpracy kolei.

Poruszone zagadnienia zostały ujęte jedynie w zarysach ogólnych i należy spodziewać się w najbliższym czasie ich szczegółowego omówienia.

Mgr T. RZEBIK (Katowice)

Rewizja prawa przewozowego

(art. dyskusyjny)

Poruszone przez „Transport i Spedycja” w Nr. 10 z 1950 r. zagadnienie rewizji prawa przewozowego kolejowego nie jest zagadnieniem prostym i jednoznacznym. Zagadnienie to jest raczej zagadnieniem skomplikowanym i złożonym, a odnosi się nie tylko do prawa przewozowego kolejowego, ale do całego systemu prawa przewozowego (transportowego), obowiązującego obecnie na terenie RP.

Rewizja prawa kolejowego przy braku zmian dotyczących innych rodzajów praw przewozowych jak i ogólnego prawa przewozowego, wydaje się być pościąganiem, wywołującym dysharmonię w całym systemie prawa przewozowego.

Ponadto trudno pomyśleć, by w systemie prawa przewozowego zrobiono wyłom dla prawa przewozowego kolejowego, wprowadzając do niego inne pojęcia, instytucje prawne i inne cele, którym miałyby służyć.

Nie znaczy to bynajmniej, że nie należy przeprowadzić rewizji prawa przewozowego. Wręcz przeciwnie, zmiana stosunków gospodarczych, pojęć, celów, jak i interesów poszczególnych podmiotów prawnych jest tak oczywista, że trudno nawet pomyśleć, by przy zmianie treści stosunków gospodarczych prawo przewozowe oparte na instytucjach prawa ogólnego, właściwego systemowi kapitalistycznemu, mogło dzisiaj w ustroju gospodarczym demokracji ludowej, zmierzającym do socjalizmu, spełnić swe zadanie. Wsteczność prawa przewozowego przy postępie w dziedzinie stosunków gospodarczych i socjalizacji naszej gospodarki powoduje perturbacje i wstrząsy w naszym życiu gospodarczym.

Rozpatrując system prawa przewozowego obowiązującego w obecnej chwili dochodzimy do wniosku, że jest to system raczej niejednolity, składający się z kilku praw przewozowych, dostosowanych do ro-

dzaju przewozów i eksploatowanego środka przewozowego.

W ustroju kapitalistycznym pojęcie przewozu, działalności przewozowej i stosunków prywatno-prawnych, wynikających z umowy o przewóz, zalicza się do handlu, czynności handlowych i prawa handlowego.

W naszym systemie prawnym, dotyczącym stosunków handlowych, obowiązują: kodeks handlowy, ustawy szczególne oraz powszechne w państwie prawo zwyczajowe, a w braku ich — przepisy prawa cywilnego. Przepisy prawa cywilnego są przepisami posiłkowymi i mają zastosowanie w wypadku luk w przepisach prawa handlowego.

Kodeks handlowy, księga II, rozdz. VII (przewóz) reguluje stosunki prawne, wynikające z przewozu oraz zasięg przedmiotowy jego obowiązywalności. Ponadto wskazuje on na przepisy szczególne, obowiązujące przy przewozie. Istotą przewozu, wg kodeksu handlowego, jest przewiezienie rzeczy, a nie osób i do przewozu osób nie stosuje się przepisów k. h., nawet, choćby przewóz osób był uregulowany odrębnymi przepisami, o których wspomina k. h. w art. 614.

Jeśli chodzi o system prawa przewozowego, to k. h. ustalił zasady stosowania go i innych przepisów prawa przewozowego (prywatnego). Przepisy k. h. stosuje się do przewozu kolejami żelaznymi, do zarobkowego przewozu pojazdami mechanicznymi, do żeglugi i spławu wodami śródlądowymi, do przewozu statkami powietrznymi oraz przewozu pocztą tylko o tyle, o ile przewóz ten nie jest odmiennie uregulowany przepisami szczególnymi.

W stosunkach handlowych, wynikających z umowy o przewóz, obowiązują przepisy k. h. jako „ius generalis” tylko w tym wypadku, gdy przepisy szcze-

gólne „ius — specialis“ nie regulują odmiennie przewozu. Przepisami szczególnymi w transporcie kolejowym są:

1) Regulamin przewozu przesyłek towarowych na kolejach żelaznych Dz. U. R. P. Nr 73, poz. 521 z r. 1938.

2) Regulamin przewozu osób, bagażu i przesyłek ekspresowych Dz. U. R. P. Nr 91, poz. 580 z r. 1935 (odnośnie bagażu i przesyłek ekspresowych).

W transporcie samochodowym obowiązują:

1) Ustawa o zarobkowym przewozie osób i towarów pojazdami mechanicznymi Dz. U. R. P. Nr 32, poz. 336 z r. 1932.

2) Regulamin przewozu osób i bagażu autobusami i dorożkami samochodowymi Dz. U. R. P. Nr 104, poz. 868 z r. 1932 (zał. Nr 1).

3) Regulamin przewozu towarów pojazdami mechanicznymi Dz. U. R. P. Nr 104, poz. 868 z r. 1932 (zał. Nr 2).

4) Tymczasowa Taryfa Towarowa przedsiębiorstw uprawiających zarobkowy przewóz towarów pojazdami mechanicznymi, zawierająca postanowienia przewozowe przy przewozie i wynajmie pojazdów mechanicznych Dz. T. i Zarz. Kom. Nr 39, poz. 292 z r. 1919.

W transporcie żegluga śródlądowa i spławie obowiązują:

1) Ustawa z dnia 15 czerwca 1895 r. o żegludze na wodach śródlądowych Dz. U. Rzeszy z r. 1895, poz. 301 z zastrzeżeniem, że w zakresie działania tej ustawy obowiązują nadal powołane w niej §§ 445—451 kodeksu handlowego niemieckiego.

2) Ustawa z dnia 15 czerwca 1895 r. o stosunkach prawnych, wynikających ze spławu rzekami Dz. U. Rzeszy z r. 1895 str. 341.

W transporcie lotniczym obowiązują:

1) Prawo lotnicze Rozp. Prez. RP z dnia 14 marca 1928 r., zmienione ustawą zmian 28 stycznia 1932 r. Dz. U. R. P. Nr 26, poz. 227, zmienione Dz. U. R. P. z r. 1935 Nr 69, poz. 437.

Na podstawie ustaw szczególnych i w oparciu o nie, ogłaszane są taryfy, które „sensu stricto“ są zestawieniem opłat za przewóz i za czynności dodatkowe (cennik), a „sensu largo“ są przepisami szczególnymi w stosunku do regulaminów i rodzajowych ustaw przewozowych. Taryfami tymi są:

1) Taryfa Towarowa Polskich Kolei Państwowych dla linii normalnotorowych część IB, obowiązująca z dniem 1.I.1950 r. Dz. T. i Zarz. Kom. Nr 39, poz. 287 z r. 1949.

2) Taryfa Towarowa Polskich Kolei Państwowych dla linii wąskotorowych Dz. T. i Zarz. Kom. Nr 39, poz. 288 z r. 1949.

3) Tymczasowa Taryfa Towarowa przedsiębiorstw, uprawiających zarobkowy przewóz towarów pojazdami mechanicznymi, obowiązująca z dniem 1.I.1950 r. Dz. T. i Zarz. Kom. Nr 39, poz. 292 z r. 1949.

4) Tymczasowa Taryfa Towarowa Żegluga Śródlądowej, obowiązująca z dniem 15.III.1950 Dz. T. i Zarz. Kom. Nr 8, poz. 77 z r. 1950.

5) Taryfa osobowa, bagażowa i towarowa Polskich Linii Lotniczych „LOT“ Dz. T. i Zarz. Kom. Nr 13, poz. 96 z r. 1948.

Istniejący w dziedzinie prawa przewozowego pewien dualizm, specjalnie zarysowujący się w transporcie żegluga śródlądowa i spławie (ustawy niemieckie), przy braku ustaw szczególnych polskich, powoduje rozbiście całego systemu. W tym przypadku, tj. w transporcie żegluga i spławie na terenie Polski, z wyjątkiem ziem byłego Zaboru Pruskiego i Ziemi Odzyskanych, na które rozciągnięto moc obowiązującą ustaw, obowiązujących na terenie Sadu Okręgowego w Poznaniu, mają zastosowanie w miejsce braku ustaw szczególnych, przepisy kodeksu handlowego.

Położnie i w transporcie konnym na terenie całej RP mają zastosowanie tylko przepisy k. h. Kwestia obowiązywalności k. h. w jego obecnej formie i treści budzi daleko idące wątpliwości i zastrzeżenia. W tym stanie rzeczy, celem uproszczenia,

ujednolicenia i przystosowania prawa przewozowego do wymogów obecnego naszego rozwoju gospodarczego należałoby:

1) Stworzyć nową kodyfikację prawa przewozowego, w której zawartoby przepisy ogólne, wspólne dla wszystkich rodzajów transportów (umowa o przewóz, wykonanie, odpowiedzialność, tok postępowania itd.).

2) Anulować przepisy k. h. księga II rozdz. VII (przewóz).

3) Unormować przepisami taryfowymi specyficzne dla każdego rodzaju przewozu warunki przewozu, wynikające z eksploatacji różnych technicznych środków przewozowych, energii, dróg i samego rodzaju transportu.

4) Przyjąć, jako warunek zawarcia umowy o przewóz (towarów), przyjęcie przesyłki do przewozu tylko zgodnie z zatwierdzonym planem przewozów.

5) Zwolnić przedsiębiorstwa transportowe od bezwzględnej obowiązku przyjmowania do przewozu w przypadku przewozu nieplanowanego, a tym samym zwolnić je od zawarcia umowy o przewóz.

6) Wyeliminować w prawie przewozowym supremację i uprzywilejowanie przedsiębiorstw przewozowych w stosunku do klientów, będących przedsiębiorstwami lub instytucjami spółdzielczymi, komunalnymi i państwowymi.

7) Rozszerzyć odpowiedzialność przedsiębiorstw przewozowych na braki, połączone z przewozem w wagonach niekrytych.

8) Znieść ograniczenie wysokości odszkodowania za ubytek wagi, uszkodzenie, zaginięcie, stwierdzone w czasie od przyjęcia do przewozu, aż do wydania przesyłki, tj. przyjąć za zasadę odszkodowanie do wysokości wartości towaru.

9) Podwyższyć odszkodowanie za przekroczenie terminu dostawy do wysokości pełnej kwoty przewoźnego.

10) Znieść „domniemania“, które wybitnie uprzywilejowały przedsiębiorstwa przewozowe.

11) Zobowiązać ustawowo przedsiębiorstwa przewozowe do załatwienia reklamacji administracyjnych w ciągu pewnego okresu czasu (rok rachunkowy).

12) Przedłużyć okres przedawnienia roszczeń w stosunku do przedsiębiorstw wym. w pkt 6, przyjąwszy zasadę wstrzymania biegu przedawnienia przez wniesienie powtórnej reklamacji do instancji administracyjnie wyższej (np. DGKP).

13) Ustalić i ująć dokładnie w przepisach treść stosunków pomiędzy przedsiębiorstwami transportowymi a ich klientami, niewypływających bezpośrednio z umowy o przewóz (np. ekspedycja, przechowanie, praca taboru przedsiębiorstwa, wynajem i inne czynności dokonywane przez przedsiębiorstwo na zlecenie klientów).

Wymienione wyżej zagadnienia są tylko głównymi rzutami i nie poruszają wielu zagadnień związanych z transportem. Są one raczej krytyką starego prawa przewozowego, powstałą na skutek zetknięcia się „starej abstrakcji“ z „nowym konkretem“. Krytyka zmierza tylko do uniknięcia błędów w nowej kodyfikacji, a sama kodyfikacja powinna spełnić oczekiwane rezultaty.

Przepisy prawa przewozowego zgodnie z ustawą z dnia 12 czerwca 1924 r. nie mogą kolidować z przepisami KMT Konwencji Międzynarodowej Towarowej, podpisanej przez Polskę w Rzymie w r. 1933. Konwencja została ratyfikowana i obowiązuje Polskę od 1.X.1938 r. Dz. U. R. P. Nr 89, poz. 642 z r. 1937.

W związku z tym przy zmianie przepisów (nowa kodyfikacja) wyłaniają się trudności natury formalno-prawnej, jeśli chodzi o obowiązywalność regulaminów.

Wszystkie międzynarodowe komunikacje towarowe jak i taryfy międzynarodowe, opierają się na przepisach Konwencji Międzynarodowej Towarowej i nie mogą być z nią sprzeczne. W tej sytuacji przewóz międzynarodowy może odbywać się na zasadach Konwencji, a przewóz wewnątrzno-krajowy na zasadach krajowego prawa przewozowego.

Konieczną byłaby jednak zmiana ustawy z dnia 12 czerwca 1924 r. Takie ujęcie nie sprzeciwia się postanowieniom Konwencji, która w art. 1 KMT mówi: „Konwencję niniejszą stosuje się do wszystkich przesyłek towarowych, nadanych do przewozu za bezpośrednim listem przewozowym, drogą, która przechodzi przez obszar co najmniej dwóch umiających się państw i obejmuje wyłącznie linie wpisane do listy sporządzonej zgodnie z art. 58 Konwencji niniejszej”.

Prace kodyfikacyjne należałoby rozpocząć od zwołania konferencji przedstawicieli poszczególnych klientów przedsiębiorstw przewozowych, jak: Centralne Zarządy, Centrale, Spółdzielnie itp., jak i przedstawicieli samych przedsiębiorstw przewozowych i wyłonić z niej organ doradczy i opiniotawczy komisji kodyfikacyjnej. Dałoby to tę korzyść, że

zagadnienie przewozów, w których zbiegają się interesy, tak przedsiębiorstw przewozowych jak i ich klientów, byłoby wszechstronnie omówione i oświetlone z dwóch stron, co gwarantowałoby „życiowość” nowych przepisów.

Treść prawna stosunków zmienia się ze zmianami, jakie zachodzą w naszej gospodarce narodowej przez utrwalenie się nowych pojęć gospodarczych, idei oraz praw ekonomicznych. Treść prawna przepisów, opartych na doktrynie kapitalizmu, broniącej wielkich monopolu i trustów, zwłaszcza w dziedzinie transportu, zastąpiona została nową treścią nie mieszczącą się w dawnych przepisach i przez nie dławioną. Kapitalistyczne przepisy prawne, odniesione do ustroju socjalistycznego, powodują tylko zahamowanie rozwoju socjalizmu na tym odcinku życia.

Postępujące naprzód życie wymaga postępu prawa.

Inż. ZB. PAWŁOWSKI (Warszawa)

Ustalenie organizacji składownictwa

(art. dyskusyjny)

Dokonana w ubiegłym roku reorganizacja dziedziny drogowego transportu i spedycji przez połączenie trzech przedsiębiorstw transportowych w jedno państwowe przedsiębiorstwo transportowo-spedycyjne przyniosła gospodarce narodowej poważne korzyści. Koncentracja publicznych przewozów samochodowych, a tym samym skupienie dyspozycyjności nimi w jednym ośrodku, pozwala na lepsze wykorzystanie pojazdów mechanicznych oraz daje możliwości przerzutów większych ilości środków transportowych dla wykonania zadań, które z racji swych potrzeb stają się pierwszoplanowymi.

Uzyskano również możliwość jak najbardziej racjonalnej gospodarki środkami inwestycyjnymi, przeznaczonymi na budownictwo i zaopatrzenie transportu. Duże i jedyne na rynku przedsiębiorstwo transportowo-spedycyjne potrafi niewątpliwie używać poważne oszczędności poprzez należytą gospodarkę środkami przewozowymi, likwidację pustych przebiegów samochodów, fachową organizację prac spedycyjnych i wiele, wiele innych.

Droga, po której winno kroczyć przewoźnictwo publiczne — została wytknięta. Przewoźnictwo zostało połączone ze spedycją zatem ma nie tylko przewozić towary, ale przewozić organizować, ma być doradcą zleceńodawcy w zakresie doboru środka przewozowego, ma tak organizować pracę, by towar przeznaczony do przewozu był dostarczony do miejsca przeznaczenia najszybciej, najtaniej i najbardziej sprawnie. W zakresie spedycji obok wielu zagadnień wchodzi składownictwo. Jest to poważna gałąź gospodarki narodowej, wiażący pod uwagę powierzchnię istniejących składów oraz masę towarową, która codziennie korzysta z tych pomieszczeń. Znalezienie zatem właściwej organizacji składownictwa, zapewniającej maksymalne wykorzystanie powierzchni składowej, przy najtańszej gospodarce — jest zagadnieniem, wymagającym głębokiego przemyslenia.

W chwili obecnej składy znajdują się częściowo w rękach państwowego przedsiębiorstwa transportowo-spedycyjnego oraz częściowo w posiadaniu zakładów wytwórczych, przemysłu i central handlowych.

Dzięki Planowi 3-letniemu, jak też obecnie 6-letniemu, produkcja artykułów przemysłowych i konsumpcyjnych stale wzrasta.

Przyjmując nawet idealnie sprawną dystrybucję wyprodukowanych towarów należy liczyć się z tym, że wskutek szybkiego wzrostu ich produkcji zachodzić będzie konieczność bardziej intensywnego magazynowania nadwyżek towarowych i tym samym dotychczasowa ilość składów w Planie 6-letnim będzie musiała ulec poważnemu wzrostowi.

Zwiększenie powierzchni składów dokonane być może przez zainwestowanie w budownictwo maga-

zynowe poważnych kwot. Gospodarka tymi pieniędzmi musi być taka, by przy najskromniejszych środkach uzyskać maksimum możliwości składowania.

Jakie zatem winno być rozwiązanie? Czy składy powinny pozostać w indywidualnej gospodarce przedsiębiorstw, czy też ma nastąpić ich koncentracja w jednych rękach?

Wydaje się, że pozbawienie zakładów wytwórczych czy też central handlowych, własnych składów — byłoby niesłuszne. Zakłady produkcyjne muszą mieć pewien zapas surowca, zgromadzony we własnym magazynie, znajdującym się na terenie zakładu pracy. Zapas taki gwarantuje ciągłość produkcji i niezależność ją od możliwych zaburzeń w normalnych dostawach. Istnieje też konieczność choćby chwilowego zamagazynowania wyprodukowanych towarów, do czasu ich rozprzeczania wśród odbiorców.

To samo dotyczy central i przedsiębiorstw handlowych. We własnych składach przedsiębiorstw handlowych winna znaleźć pomieszczenie taka ilość towarów, która by zabezpieczyła potrzeby konsumpcyjne ludności pewnego obszaru na określoną ilość dni. W magazynach tych będą również składowane towary wymagające segregacji, względnie przepakowania. Powierzchnia składów potrzebnych na powyższe cele da się łatwo obliczyć przy zastosowaniu pewnych wskaźników. Nadwyżki towarów nie mieszczące się w składach własnych byłyby kierowane do tzw. składów interwencyjnych. Gospodarka składami własnymi musi podlegać ścisłej kontroli.

Należy wprowadzić szczegółową statystykę z wykorzystania powierzchni składowej, ustanawiając współczynnik wykorzystania składu.

Przedsiębiorstwa nie osiągające przez oznaczony okres czasu ustalonego współczynnika, nadwyżkę powierzchni przekazywałyby innemu użytkownikowi, dającemu pełną gwarancję maksymalnego wykorzystania powierzchni składowej. Tym sposobem zmuszono by użytkowników składów do zwrócenia baczniejszej, niż dotychczas, uwagi na racjonalną nim gospodarce i prawdopodobnie ujawnione zostałyby poważne rezerwy powierzchni składowej w wielu przedsiębiorstwach. Oprócz central handlowych i szeregu fabryk dużą powierzchnią składową dysponuje Państwowe Przedsiębiorstwo Transp. Spedycyjne. Czy składy te są temu przedsiębiorstwu potrzebne i jak je ono w tej chwili wykorzystuje?

Do zakresu działania tego przedsiębiorstwa należy przewoźnictwo i spedycja. W wypadku zaistnienia umowy pomiędzy tym przedsiębiorstwem, a zleceńodawcą lub odbiorcą towaru na usługi spedycyjne, towar przychodzący koleją jest przez to przedsiębiorstwo spedycyjne odbierany z wagonu i zwożony pod wskazany adres. I tu zdarza się często, że

odbiorca czy to ze względów technicznych, czy też późnego podstawienia pod wyładunek wagonu, nie jest w stanie natychmiast towaru przyjąć do swego magazynu. W takim przypadku wagon musiałby pozostać „na osi” do czasu stworzenia możliwości zamagazynowania, natomiast z chwilą, gdy przedsiębiorstwo spedycyjne dysponuje własnymi składami, moment nierozładowania wagonu odpada. Wagon zostaje rozładowany, zawartość jego zwieziona do składu przedsiębiorstwa spedycyjnego, towar dostarczony odbiorcy w momencie stworzenia warunków na jego przyjęcie.

Drugim ważnym zagadnieniem jest formowanie kolejowych ładunków zbiorczych. Ma to duże znaczenie dla odciążenia pracy kolei i musi być otoczone specjalną opieką przedsiębiorstwa spedycyjnego. Chcąc należycie opracować to zagadnienie — przedsiębiorstwo musi dysponować pewną powierzchnią składową, gdzie zbierane w małych partiach towary byłyby umieszczane i segregowane wg kierunków przeznaczenia. Dotyczy to również regularnych linii samochodowych komunikacji towarowej, jak też zbierania ładunków dla powrotnych pustych przebiegów samochodów. Wynika z tego, że przedsiębiorstwo transportowo-spedycyjne musi dysponować pewną powierzchnią magazynową i że praca jego będzie tym sprawniejsza, im gęstsza będzie sieć tych składów na terenie kraju. Są to tzw. składy spedycyjne — przelotowe, w których towar leży bardzo krótko, a rotacja towarem jest nader częsta. Składy te w pierwszym rzędzie winny być zlokalizowane przy dworcach towarowych, względnie bocznicach kolejowych, w celu uniknięcia powtórnego dowozu towaru z punktów składowania do wagonów kolejowych. Niezależnie od składów przelotowych, przedsiębiorstwo transportowo-spedycyjne posiada magazyny o dużej pojemności przeznaczone na przechowywanie artykułów masowych, których czas pozostawiania w przechowaniu trwa okres dłuższy. Wiele artykułów pozostających w tych składach jest towarem sezonowym. Okres ich pobytu w składach jest ograniczony pewnym określonym terminem. Przybywają do składu z chwilą ich wytworzenia, ulegają konsumpcji dalszej przeróbce czy też partiami odchodzą na eksport. Krzywa zapełnienia składów tymi towarami, po osiągnięciu granicy szczytowej, ustawicznie maleje, dochodząc w pewnym okresie do zera. Na zwolnione miejsce przybywają inne rodzaje towarów, współczynnik wykorzystania składów jest stale utrzymany. Są to przeważnie takie artykuły, jak cukier, susz cykoryniany, nawozy sztuczne itp. Gdybyśmy przyjęli zasadę pozostawienia tego rodzaju składów w indywidualnej gospodarce poszczególnych przedsiębiorstw, zaistniałaby poważna obawa, że składy te z uwagi na sezonowość towarów przez znaczną część roku byłyby w zupełności nie wykorzystane. Koncentracja skła-

dów w jednych rękach przekreśla te obawy i daje gwarancję racjonalnego ich wykorzystania.

Przedsiębiorstwo transportowo-spedycyjne, mające kontakt niemal ze wszystkimi przedsiębiorstwami przemysłowymi i handlowymi, poinformowane o potrzebach tych przedsiębiorstw i związane z nimi umowami planowymi, nie natrafi na żadne trudności w uzyskaniu dostatecznej ilości towaru dla zapełnienia powierzchni składowej, znajdującej się w jego gestii. Drugim poważnym argumentem, przemawiającym za koncentracją składów pod jednym kierownictwem, jest konieczność szybkiego przeprowadzenia mechanizacji pracy składowej. Nie potrzeba nikogo przekonywać, jak ważnym czynnikiem w czasie realizacji Planu 6-letniego jest zmechanizowanie jak największej ilości czynności i skierowanie zwolnionych tym sposobem kadr do pracy bardziej produktywnej.

Wchodzi tu również w grę, zgodnie z zasadami socjalizmu, moment uwolnienia człowieka od nadmiernego wysiłku. Praca w magazynach jest pracą ciężką. Wnoszenie lub wynoszenie i sztaplowanie towaru o wadze 100 i niejednokrotnie paruset kg w jednej sztuce — wymaga związania znacznych ilości pracowników. Prace te z powodzeniem dają się łatwo zastąpić użyciem wciągników, wyciągów, przenośników czy też wózków podnośnych.

W przypadku, gdy magazyny znajdują się w jednym kierownictwie — proces mechanizacji pracy składowej będzie dużo szybszy, bardziej fachowy, mniej kosztowny. Przedsiębiorstwo, zajmujące się eksploatacją dużej ilości składów, będzie miało poza tym możliwość przerzucania pewnej ilości sprzętu przeładunkowego tam, gdzie on będzie w danej chwili bardziej potrzebny, a tym samym będzie mogło sprzęt ten lepiej wykorzystać i w mniejszej ilości go zapotrzebowywać.

Istnieje jednak szereg artykułów, jak produkty naftowe, farby, lakiery, zboże, skóry surowe itp., które muszą być magazynowane w specjalnych pomieszczeniach, jak elewatory, zbiorniki na benzynę itp. Składy takie w wypadku braku towarów, dla których zostały przeznaczone, nie mogą być użyte w większości przypadków na inne artykuły. Tym samym główny atut koncentracji, to jest zapewnienie stałego zapełnienia, odpada i w tych przypadkach koncentracja nie przyniosłaby zamierzonych korzyści. Z uwagi na specyficzny charakter tych artykułów i konieczność otoczenia ich w okresie magazynowania fachowym nadzorem składowanie takich towarów winno pozostać w rękach Centrali zajmujących się ich dystrybucją. Składownictwo odgrywa poważną rolę w gospodarce narodowej. W związku z realizacją Planu 6-letniego jest rzeczą ważną ustalenie właściwej linii organizacyjnej składownictwa, a tym samym zapewnienia najlepszego wykorzystania powierzchni składowej przy najniższych kosztach.

MARIAN WÓJCIK (Wrocław)

Przed nowym sezonem żeglugi śródlądowej

W niedługim czasie po ukazaniu się niniejszego numeru „Transportu i Spedycji” rozpocznie się sezon nawigacyjny żeglugi śródlądowej w Polsce. W chwili obecnej Państwowa Żegluga Śródlądowa czyni ostatnie przygotowania do uruchomienia przewozów, przeprowadza niezbędne, ostatnie naprawy, ostateczne prace wykończeniowe przy remontach, by w możliwie jak najlepszym stanie aparatu technicznego przystąpić do realizacji zadań, wyznaczonych na drugi z kolei rok Planu Sześcioletniego.

Zagadnienie żeglugi śródlądowej jest zagadnieniem — w warunkach polskich — bardzo specyficznym. Składa się na to szereg czynników, znajdujących swe historyczne uzasadnienie w rozwoju transportu i sieci transportowej w Polsce.

Pamiętajmy przede wszystkim, że w okresie, kiedy można było zanotować poważny rozwój środków transportowych na świecie, Polska nie istniała, jako samodzielne państwo, a terytoria polskie wchodziły w skład trzech różnych państw, a więc i różnych systemów gospodarczych i komunikacyjnych. Dla każdego z tych państw terytorium Polski było terytorium peryferyjnym, o drugorzędnym znaczeniu w całości ich gospodarki. Stąd też wynika pierwszy powód naszego zacofania w dziedzinie żeglugi śródlądowej.

Kwestią następną — ściśle zresztą związaną z poprzednio poruszonym zagadnieniem — jest kwestia układu sieci dróg wodnych w Polsce. Jeżeli spojrzymy na mapę Polski z okresów rozbiorowych, spo-

strzeżemy łatwo, że nasze drogi wodne nie przedstawiały dla okupantów dogodnych połączeń komunikacyjnych — abstrahując nawet od ich stanu. Dlatego też, o ile położony został przez rozbiorników nacisk na rozwój sieci kolejowej, o tyle drogi wodne, a wraz z nimi i żegluga śródlądowa, pozostawały w tyle.

Wymieniliśmy tutaj tylko dwa czynniki, które wpłynęły hamująco na rozwój żeglugi śródlądowej w Polsce. Wystarczy to jednak, zważywszy, że przesądziły one w znacznej mierze ogromne zaniedbania, jakie znalazła w tym zakresie Polska międzywojenna. W okresie tym jak wiadomo, uczyniono w tej gałęzi komunikacji bardzo niewiele. Jedyna, podówczas większa arteria komunikacyjna, Wisła, znajdowała się w bardzo złym stanie. Ponadto olbrzymi łuk, jaki zatacza Wisła, nie sprzyjał rozwojowi jej, jako drogi komunikacyjnej, mogącej połączyć śląski okręg przemysłowy z portami. Okres międzywojenny nie przyniósł więc żadnego pozytywnego wkładu w rozwój żeglugi śródlądowej.

Sytuacja zmieniła się gruntownie po drugiej wojnie światowej. Przesunięcie geograficzne Polski na zachód spowodowało włączenie do granic Polski odrzańskiej drogi wodnej, będącej naturalnym połączeniem Śląska z Morzem Bałtyckim. Równocześnie odzyskanie Gdańska, już jako całkowicie polskiego miasta i portu, stworzyło nowe możliwości dla rozwoju żeglugi na Wiśle. Zagadnienie żeglugi śródlądowej weszło więc na zupełnie inną płaszczyznę. Z „Kopciuszka“, jakim była ta gałąź komunikacji w okresie międzywojennym, żegluga śródlądowa stała się jednym z gospodarczych organizmów, które mają przed sobą wielkie zadanie do wypełnienia.

Linie rozwojowe żeglugi śródlądowej zostały nakreślone założeniami Planu 6-letniego, Planu budowy fundamentów socjalizmu. Założenia te można wyrazić w następujący sposób. Wzrost przewozów żeglugi śródlądowej nie będzie szybki i gwałtowny, ale postępować będzie mniej więcej równomiernie z roku na rok. Równocześnie zostanie przeprowadzona pewna „specjalizacja“ przewozów. Odrzańska droga wodna będzie wykorzystywana przede wszystkim dla przewozu węgla i rudy w komunikacji pomiędzy Śląskiem a portem szczecińskim. Natomiast na Wiśle będziemy mieć do czynienia w pierwszym rzędzie z ruchem pasażerskim, zarówno regularnym, jak i wycieczkowym oraz z przewozami towarowymi takich artykułów, dla których komunikacja wodna będzie najbardziej gospodarczo uzasadniona.

Zestawienie tych dwóch okresów, okresu międzywojennego, w którym żegluga śródlądowa wiodła suchotniczy żywot oraz okresu po drugiej wojnie światowej, okresu, w którym gospodarka narodowa wyraźnie ujęła w swe ręce kierownictwo rozwojem żeglugi śródlądowej, pozwala należycie ocenić perspektywy rozwojowe tej gałęzi komunikacji. A jednocześnie stawia żeglugę śródlądową na zupełnie innej płaszczyźnie, płaszczyźnie wymagającej od wielu instytucji gospodarczych zerwania z dotychczasowym tradycjonalizmem.

Upamiętnijmy sobie, że w warunkach gospodarki międzywojennej jednym czynnikiem, który decydował o wyborze takiego czy innego środka transportowego, był motyw indywidualnego zysku zleceniodawcy przewozu. Ta dowolność — w pewnym sensie — wyboru środka transportowego powodować mogła szereg zaburzeń w dziedzinie transportu. Powstawanie szczytów przewozowych w pewnych okresach, brak masy ładunkowej w innych — wszystko razem powodowało znaczne utrudnienia komunikacyjne.

Inaczej przedstawiają się te kwestie w warunkach gospodarki planowej. Tutaj państwo, realizując świadomie swoje cele społeczno-gospodarcze, wyznacza każdej gałęzi transportu odpowiednie zadania w stosunku do ich znaczenia w całości gospodarstwa. Ogólnie stwierdzić można, że wytyczne te idą w kierunku zapewnienia jak największej równomierności przewozów, a tym samym jak największej re-

gularności w pracy przedsiębiorstw transportowych. Dlatego polecenie żegludze śródlądowej wykonania przewozów w takiej, a nie innej wysokości jest dyktowane motywami ogólnogospodarczymi i jest skoordynowane z analogicznymi zadaniami, postawionymi przed innymi gałęziami transportu. Od dyscyplinowanego wykonania planu żeglugi śródlądowej — tak zresztą, jak i planów innych przedsiębiorstw transportowych — zależy właściwie, a więc zabezpieczające przed jakimikolwiek zakłóceniami wykonanie planu transportu, jako całości.

Takie właśnie postawienie sprawy wymaga wspomnianego wyżej zerwania z dotychczasowym tradycjonalizmem. Tradycjonalizm ten przejawia się w niechęci zleceniodawców do powierzania przewozu żegludze śródlądowej. Jest on logicznym wynikiem minionych lat, kiedy zagadnienie żeglugi śródlądowej tak dobrze, jak nie istniało zupełnie. Stąd — brak przyzwyczajenia do korzystania z przewozów wodnych, śródlądowych, a dalej nieufność do tego środka transportu, nieufność — przyznajemy to — w pewnym sensie uzasadniona.

Jednym z powodów tej nieufności jest mianowicie brak niektórych cech transportowych, wymaganych zazwyczaj przy przewozach. Żegluga śródlądowa jest bowiem gałęzią komunikacji powolną, niejednokrotnie nieregularną, wskutek jeszcze dość dużego uzależnienia od sił przyrody. Dłuższy okres suchości czy też przeciwnie, większe fale powodziowe, powodują chwilowe przerwy w komunikacji wodnej. Wiemy zaś dobrze, że w niektórych przypadkach regularność i punktualność wykonania przewozów ma poważny wpływ na realizację umowy handlowej. Byłoby jednak błędem dyskryminowanie żeglugi śródlądowej li tylko z takie powodu. Pamiętajmy: państwo, określając zadania dla żeglugi śródlądowej, bierze z góry pod uwagę te cechy przewozów i wyraźnie określa nie tylko wielkości przewozów, jakie mają być przy pomocy żeglugi wykonane, ale również i rodzaj ładunków, jakie mają być przewieziane. Planując przewozy żeglugi śródlądowej uwzględnia się wymaganie towaru. A więc nie nakazuje się wożenia takich towarów, które wymagają przewozu szybkiego czy wyjątkowo punktualnego. Zasadniczymi artykułami, nadającymi się do przewożenia drogami śródlądowymi, są takie, jak węgiel, ruda, zboże, cukier, cement itd., to znaczy towary niepsujące się i masowe, a więc idące wielkimi, jednorodnymi partiami. Właśnie ze względu na masowość przewozu nie jest przy nich wymagana tak dokładna regularność przewozu.

Jak należy to rozumieć? Żeby odpowiedzieć na to pytanie, należy przypomnieć w tym miejscu, że struktura przewozów w Polsce kształtuje się obecnie i kształtować się będzie na przyszłość w taki sposób, że większość przewozów wykonywana jest przy pomocy kolei.

Wszystkie pozostałe środki przewozowe spełniają w mniejszym lub większym stopniu rolę uzupełniającą, pomocniczą. I tak żegluga śródlądowa jest jednym środkiem komunikacyjnym — zasadniczo oczywiście — który wykonuje przewóz danych towarów na danej trasie, lecz przewozi te towary równolegle z koleją czy innymi środkami przewozowymi. W przypadku więc zaistnienia jakichś nadzwyczajnych przeszkód w żegludze śródlądowej, alimentacja danej miejscowości w dane towary zapewniona jest przewozami innych środków komunikacyjnych.

Nie znaczy to, oczywiście, żeby dążenie do uzyskania jak największej regularności przewozów nie było jednym z głównych zadań planowych żeglugi śródlądowej.

Jak widać z powyższego, plany gospodarcze uwzględniają w pełnym zakresie specyficzny charakter przewozów żeglugi śródlądowej. Nie ma więc powodu do jakichkolwiek obaw co do niewłaściwego ustawienia tych przewozów w całości gospodarki transportowej państwa. Żegluga śródlądowa stała się jednym z pełnowartościowych elementów produkcyjnych gospodarki narodowej. Planowe kierownictwo gospodarcze zapewni żegludze śródlądowej

wej właściwy rozwój i daje jej w ręce odpowiednie narzędzie do wykonania postawionych przed nią zadań.

Nie można jednak obarczać odpowiedzialnością za prawidłowe wykonanie planu wyłącznie kierownictwa żegluga śródlądowej. Należy pamiętać, że wielkość przewozów, wykonywanych przez dane przedsiębiorstwo, uzależniona jest poza wszelkimi innymi czynnikami — od ilości zgłoszeń ładunków, udzielanych przez instytucje, stojące poza zasięgiem działania tych przedsiębiorstw. Z chwilą, kiedy przedsiębiorstwo nie otrzyma masy ładunkowej do przewozu, wówczas oczywiście nie może ono wykonać planu przewozów.

Z kolei niewykonanie planu przewozów przez jedną z gałęzi transportu powoduje przerzucenie tej masy ładunkowej na inną gałąź transportu. Tym samym mogą powstać — szczególnie w okresach nasilenia przewozów — poważne trudności transporto-

we mogące mieć ujemny wpływ na przebieg życia gospodarczego państwa.

Jeśli mówimy tutaj o dostarczeniu masy ładunkowej do przewozu żegluga śródlądową, mamy na myśli przede wszystkim tyłkrotnie omawianą już sprawę dotychczasowego tradycjonalizmu. Mamy na myśli sprawę przełamania tego tradycjonalizmu, ugruntowania świadomości w instytucjach przemysłowych i handlowych, że żegluga śródlądowa jest takim samym dobrym przewoźnikiem jak i inne gałęzie komunikacji — dla odpowiednich, oczywiście ładunków — i że w równym stopniu wywiąże się z powierzonych jej zadań. Przed nowym sezonem nawigacyjnym musimy wyraźnie to sobie uświadomić i musimy jeszcze więcej towarów dawać do przewozu żegludze śródlądowej, by w ten sposób nie tylko odciążyć inne środki transportowe, ale i przewyciężyć powstawanie w pewnych okresach czasu szczytów przewozowych, utrudniających życie gospodarcze.

JÓZEF ZELNIKER (Wrocław)

Przeładunki w portach śródlądowych

Charakter transportu rzeczno, a w szczególności jego przydatność do przewozów towarów masowych powoduje, że przeładunek towaru na lub ze statków rzecznych nabiera specjalnie poważnego znaczenia. Skrócenie czasu przeznaczonego na załadowanie statku lub na jego wyładowanie, ma przede wszystkim bezpośredni wpływ na przyspieszenie dostawy przewożonej przesyłki, a ponadto na lepsze wykorzystanie taboru rzeczno przez zwiększenie szybkości jego obrotu. Z powyższego jasno wynika, że tak cenny dla nas czas możemy uzyskać jedynie przez całkowitą mechanizację czynności przeładunkowych. Za całkowitą mechanizacją przeładunku przemawia również konieczność zatrudnienia przy tej pracy minimalnej ilości ludzi oraz jedno z założeń społeczno-gospodarczych naszego państwa, którego naczelnym celem jest ograniczenie do minimum małoproduktywnego wysiłku człowieka i przerzucenie ciężkich prac fizycznych na maszynę.

W Polsce przedwrześniowej, wobec nierozwiązania problemu gospodarki wodnej, a co za tym idzie braku przedsiębiorstwa żeglugowego w obecnej skali oraz w związku z kapitalistyczną niechęcią do umiarkowanie opłacalnych inwestycji i z panującym wyższościem pracy fizycznej, przeładunek w portach śródlądowych dokonywany był przede wszystkim ręcznie. Dopiero przewrót społeczny i rewolucyjny rozrost sił wytwórczych Polski Ludowej postawił zagadnienie żegluga śródlądowej na należytych poziomach. Ogromne nakłady państwowe, między innymi na zagospodarowanie śródlądowych szlaków wodnych, dają gwarancję, że w niedługim czasie jedna z najcięższych prac fizycznych — przeładunek ręczny towarów masowych — zostanie całkowicie zmechanizowana.

Usytuowanie w terenie handlowego portu rzeczno jest dyktowane potrzebami transportowymi obszaru gospodarczego, który ma być obsługiwany przez ten port, przy czym naturalne warunki geograficzne mogą być skorygowane dla zaistniałych potrzeb za pomocą tych samych zdobyczy techniki, które zezwalają nawet na zmianę kierunku biegu rzek. Z charakteru obsługiwanego przez dany port rzeczno obszaru, wyrażającego się rodzajem wysyłanego i przyjmowanego towaru, wynika konieczność zainstalowania odpowiednich mechanicznych urządzeń przeładunkowych.

W żegludze śródlądowej rozróżnia się następujące relacje przeładunków:

- 1) z wagonu kolejowego lub innego pojazdu lądowego na statek lub odwrotnie (wagon — burta lub burta — wagon),

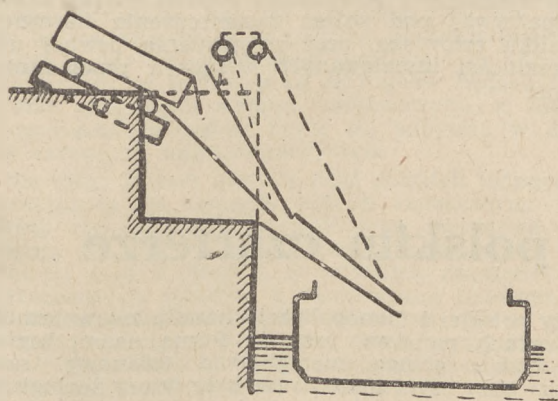
- 2) z wagonu kolejowego lub innego pojazdu lądowego na plac, lub do magazynu i odwrotnie (wagon — plac lub magazyn i odwrotnie),
- 3) ze statku na plac lub do magazynu i odwrotnie (burta — plac lub magazyn i odwrotnie),
- 4) z jednego statku na drugi — lichtowanie (burta w burtę).

Przeładunek bezpośredni w relacji statek rzeczny — statek morski nie należy do prac żegluga śródlądowej i stanowi zagadnienie portu morskiego. Poza wymienionymi relacjami przeładunkowymi spotyka się w porcie śródlądowym również i inne, jak na przykład plac — magazyn itp., których w zasadzie należy unikać, ponieważ obciążają towar dodatkowymi kosztami.

Zastanówmy się teraz, jakiego rodzaju urządzenia przeładunkowe będą odpowiadały typowym potrzebom transportu wodnego. Przede wszystkim musimy zdać sobie sprawę, że przeciętna barka rzeczna przewozi około 300 ton towaru, a obecnie budowane nowe jednostki zdolne są do przewiezienia około 500 ton. Ładunek jednego pociągu towarowego przyjmują zatem do transportu rzeczno 2 lub 3 barki.

Wywrotnica wagonowa

Jednym z najwydatniejszych urządzeń dla załadunku towarów sypkich z wagonów na barki jest wywrotnica wagonowa czołowa lub boczna, pracująca w połączeniu z obrotnicą wagonową. Z uwagi na przybór, względnie opadanie wody, wywrotnica taka musi być zainstalowana na takiej wysokości od zwierciadła wody, aby nawet w okresie „wielkiej wody“ barki mogły swobodnie pod nią manewrować. Ta konieczność dość wysokiego instalowania wywrotnicy nad wodą stwarza niebezpieczeństwo uszkodzenia barek, gdy zważywszy, że wysypiana z wagonu masa towarowa o wadze przynajmniej 20 ton pada na dno barki z kilkumetrowej wysokości. Dlatego też konieczne jest połączenie wywrotnicy wagonowej z ruchomym zsysem, którego wysokość można dowolnie regulować w zależności od stanu wody. Dla zamortyzowania siły uderzenia spadającej masy towarowej zsysem ten musi być ustawiony pod pewnym kątem do kierunku spadania ładowanego towaru i posiadać odpowiednie ruchome zamknięcia, umożliwiające regulowanie wsypywania się towaru na barkę. Wywrotnice wagonowe, aczkolwiek posiadają wysoką zdolność załadunkową, z uwagi na swoją jednokierunkowość działania nie są urządzeniami uniwersalnymi.



Wywrotnica wagonowa z ruchomym zsysem

Dźwigi

Ten rodzaj urządzeń przeładunkowych nadaje się zarówno do załadunku jak i wyładunku barek. Wydaje się, że najekonomiczniejsze są żurawie wypadowe bramowe, obejmujące swą bramą 2 tory kolejowe, o udźwigu netto 3 tony na chwytak i 5 ton na hak. Dzięki równej wydajności, tak przy wyładunku statków jak również przy ich załadunku, jest to najbardziej pożyteczny typ urządzenia przeładunkowego w porcie śródlądowym. W przypadkach szczególnych, gdy nieodzowny jest przewóz towaru masowego z zachowaniem przeładunku przez portowe place składowe i gdy te place będą sięgały w głąb lądu, duże korzyści oddaje dźwиг mostowy. Pamiętać jednak należy, że ten typ dźwigu jest mniej wydajny od dźwigu bramowego, a jego eksploatacja jest znacznie kosztowniejsza. Równocześnie należy mieć na uwadze, że ogólne koszty transportu znacznie wzrastają w przypadku przeprowadzania tej operacji przez skład portowy.

Ciekawym rozwiązaniem technicznym dźwigu przeznaczonego do załadunku przede wszystkim towarów sypkich jest 17,5 tonowy żuraw bramowy wypadowy typu Ardelt. Żuraw ten pracuje łącznie ze specjalnym taborem kolejowym. Poszczególne wagony składają się z podwozia, na którym są ustawione po 2 kubły napełnione towarem o wadze 17,5 tony brutto. Żuraw, który swym portalem obejmuje 3 tory kolejowe, a wysięgiem obejmuje dalsze 3 tory, specjalnym uchwytem zdejmuje z podwozia i przenosi nad barkę poszczególne kubły, które działają identycznie jak normalny chwytak dźwigowy. Rozładunek jednego wagonu tym żurawiem trwa około 5 minut. Ten typ dźwigu może również pracować normalnym chwytakiem względnie przy pomocy haka lecz w tych przypadkach wydajność jego znacznie się zmniejsza i posiadana moc nie jest w pełni wykorzystywana. Z tej krótkiej charakterystyki żurawia 17,5 t. typu Ardelt widzimy, że jest to również dźwиг nastawiony przede wszystkim do pracy jednokierunkowej, tj. do naładunku barek. Pożądana i kosztowna konstrukcja oraz konieczność budowy specjalnego taboru nie rokurają żurawowi powszechnego zastosowania.

Specyficznym rodzajem przeładunku w ramach transportu wodnego, który ma na celu przeładowanie towaru z jednego statku na drugi, jest lichtowanie. Stosuje się go w przypadkach szczególnych, np. w czasie awarii statku, względnie, gdy z uwagi na warunki nawigacyjne zachodzi konieczność odciążenia statku dla uzyskania płytszego zanurzenia. Do tego rodzaju przeładunku potrzebne są obrotowe dźwigi pływające. Wydaje się, że udźwig ich powinien wynosić 5 ton na chwytak i do 10 ton na hak. Ze względu na „światło” pod mostami konieczne jest, by konstrukcja tych żurawi odpowiadała ogólnie przyjętym wymiarom taboru pływającego w żegludze śródlądowej.

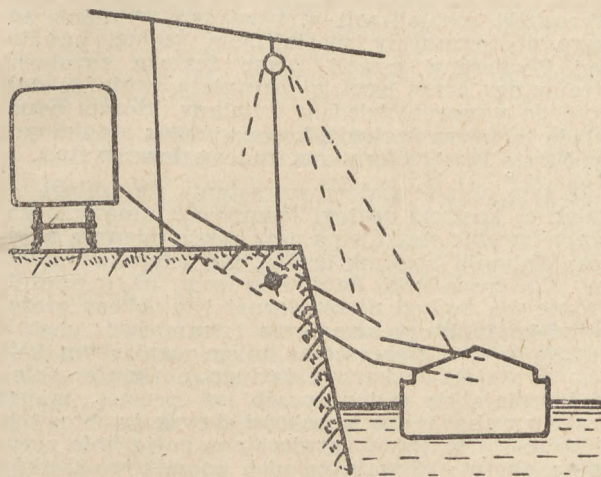
Z uwagi na bogaty i różnorodny charakter pracy portu śródlądowego zachodzą często przypadki do-

konywania przeładunków towarów w relacjach nie typowych dla przewozów wodnych. Dla tego rodzaju prac powinny w porcie śródlądowym znajdować się w odpowiedniej ilości dźwigi ruchome różnych typów, które w sposób nieskomplikowany można by ustawić na wymaganym miejscu pracy.

Przeładunki specjalne

Poza typowymi przeładunkami, opisanymi powyżej, zachodzi czasami potrzeba dokonywania przeładunków przesyłek specjalnych, np. szczególnie ciężkich. Dla tych celów konieczne jest dysponowanie specjalnymi urządzeniami przeładunkowymi, np. dźwigami o dużym udźwigu. Ponieważ tego rodzaju przewozy są dość liczne w ramach całego transportu krajowego, wydaje się słuszne stworzenie w resorcie komunikacji centralnej bazy ruchomych dźwigów, której zadaniem byłoby obsłużenie wszystkich państwowych przewoźników. Aczkolwiek dotychczas centralna baza nie została ustanowiona, uważam, że wobec rewolucyjnego rozwoju życia gospodarczego kraju stworzenie jej może się okazać konieczne już w niedalekiej przyszłości.

Nawiązując do poruszonego na wstępie niedostatecznego zagospodarowania dróg wodnych, stwierdzić należy, że porty na wiślanej drodze wodnej są nader ubogo wyposażone w techniczne urządzenia przeładunkowe. Ponieważ instalacja nowoczesnych dźwigów wymaga przede wszystkim należytego rozbudowania portów i odpowiedniego umocnienia nabrzeży, musimy sobie zdać sprawę, że tego rodzaju inwestycje wymagają dłuższego okresu czasu. Niestety, zaniedbania z okresu kilkudziesięciu ubiegłych lat nie dadzą się nadrobić w paru latach, szczególnie, jeśli chodzi o budowle wodne, których wzniesienie wymaga ogromnych nakładów. Jako środek zaradczy na okres przejściowy do czasu należytego zagospodarowania Wisły i jej dopływów, byłoby celowe zainstalowanie odpowiedniej ilości zsyków i ześlizgów do naładunku barek oraz odpowiednich ruchomych transporterów do ich wyładunku. Tego rodzaju rozwiązanie, chociaż tylko połowiczne, przyspieszy znacznie przeładunek w portach, a co najważniejsze, zmniejszy znacznie ciężki fizyczny wysiłek człowieka.



Ześlizg kryty ruchomy

Zważywszy ogromną różnorodność istniejących typowych urządzeń przeładunkowych i nieograniczoną możliwość przystosowania tych urządzeń do lokalnych warunków danego portu, planowanie zagospodarowania portów śródlądowych musi być szczególnie dokładne, a celowość każdej inwestycji specjalnie wszechstronnie badana. Niemożliwością jest skonstruowanie recepty na właściwe uzbrojenie portu. W każdym jednak razie należy szczegółowo zbadać i przeanalizować następujące momenty:

1. Charakter danego terenu i plan jego zagospodarowania.

2. Przeznaczenie portu w nawiązaniu do gospodarczych warunków lokalnych.
3. Przewidywania rozwojowe danego portu w świetle planu zagospodarowania obszaru, który ma on obsługiwać.

Z. MARIĄŃSKI (Gdynia)

Zagraniczne statki w polskim czarterze

Kiedy porównamy rozkłady ruchu statków na liniach regularnych, obsługiwanych przez naszą flotę handlową z ostatnich trzech lat, zauważymy zarówno stałe zwiększanie się ilości połączeń regularnych między Polską, a innymi krajami świata, jak i zwiększanie się liczby statków, kursujących na tych liniach, między którymi obok polskich jednostek coraz częściej spotykamy nazwy zagranicznych statków, zacarterowanych na czas przez polskie towarzystwa żeglugowe. Zmiany te same przez się mogą się wydawać mało znaczące, zwłaszcza, o ile rozpatrywane są w oderwaniu od całości stosunków panujących w żegludze światowej. O ile jednak są rozważane właśnie na tle tych stosunków, ulegających ciągłym zmianom i w ścisłym związku z kierunkiem rozwojowym naszej gospodarki narodowej, zmiany te nabierają całkiem specjalnego znaczenia. Aby to znaczenie zrozumieć i właściwie ocenić fakty, które obserwujemy, należy w pierwszym rzędzie poświęcić trochę uwagi, zarówno ogólnym tendencjom rozwojowym żeglugi światowej jak i sytuacji, która w niej zapanowała po zakończeniu II Wojny światowej, na skutek zwycięstwa w szeregu państw ustroju socjalistycznego i wprowadzenia ściśle z tym ustrojem związanego systemu gospodarki planowej.

Obserwując stosunek tonażu trampowego do tonażu liniowego w różnych okresach w ciągu ostatniego pięćdziesięciolecia zauważymy stały spadek procentowy tonażu trampowego, podczas kiedy tonaż liniowy niezmiennie wzrasta, zarówno w cyfrach względnych jak i bezwzględnych. Wzrasta również stale ilość połączeń regularnych, jako jeden z ważnych czynników wymiany i dystrybucji dóbr. Wzrostowi specjalizacji w światowej wymianie towarowej towarzyszy specjalizacja żeglugi handlowej. Wyperany powoli przez żeglugę regularną „tramping” coraz bardziej ogranicza swoją działalność do pewnych dziedzin wymiany, którym odpowiada ta forma żeglugi i która wymaga specjalnych typów statków (ziorników, rudowęglowców itp.).

W tym okresie stałego rozrastania się żeglugi regularnej kosztem żeglugi trampowej, umowy o zacarterowanie statków na czas często miewają miejsce. Wahania koniunkturalne, tak charakterystyczne dla gospodarki kapitalistycznej, są szczególnie groźne dla żeglugi nieregularnej i w obliczu groźnej dekoniektury armatorów „trampów” chętnie oddają je w czarter na czas liniom regularnym, które, wiążąc się w kartele żeglugowe (konferencje), uodporniają się w ten sposób w pewnej mierze przeciw wahaniom w wysokości stawek frachtowych. Również armatorzy, otwierający nowe linie regularne, chętnie używają na nich początkowo statków zacarterowanych na czas, zanim przekonają się jaki typ statku i o jakim tonażu jest dla danej linii ekonomicznie najwłaściwszy. Zdarza się, że taki zacarterowany na czas „tramp” zostaje później zakupiony przez daną linię i pozostaje już na stałe w jej obsłudze.

Żegluga regularna jest więc tą wyższą postępczą formą żeglugi handlowej i idący w tym kierunku rozwój na odcinku naszej żeglugi jest zupełnie wyraźny. Od zakończenia wojny, każdy prawie rok przynosił otwarcie nowych linii regularnych, a w roku 1950 statki polskich linii regularnych, po raz pierwszy w historii żeglugi, zaczęły zawiać do portów chińskich. Przez pewien czas ścierały się zapatrywania, czy z uwagi na instrumentalny charakter

Wyciągnięte z powyższego wnioski należy zawsze rozpatrywać pod kątem zaoszczędzenia fizycznego wysiłku człowieka oraz zapewnienia pewnej uniwersalności instalowanych urządzeń przeładunkowych.

floty polskiej i monopolizację handlu zagranicznego w rękach państwa, przyszłą formą naszej żeglugi nie będzie żegluga nieregularna (planowy tramping) przy czym wskazywane były wzory żeglugi radzieckiej, gdzie ta forma żeglugi przeważała. Rozmowienie to oparte było jednak na błędnych założeniach, że przy planowanej wymianie towarowej będzie można z góry koordynować ruch statków w zależności od tego, gdzie i kiedy znajdują się ładunki gotowe do przewozu, zgodnie z zasadą „statek za ładunkiem” i nie uwzględniało specjalnego charakteru zadań postawionych żegludze radzieckiej, odmiennego od tych, które wypełnia nasza flota handlowa.

Dla takiego organizmu gospodarczego, jakim jest państwo socjalistyczne, żegluga regularna jest ważnym organem, zapewniającym mu równy i miarowy oddech. Plany wymiany towarowej dają tylko podstawy do kolejnego zaplanowania właściwego tonażu, który ma być używany na pewnym kierunku. Po dostosowaniu zdolności przewozowej linii do zaplanowanej masy ładunkowej, regularność ruchu statków musi być jednak jak najściślej przestrzegana i dostawcy muszą się stosować do ogłoszonych rozkładów. W ten tylko sposób bowiem zapewni się dyscyplinę wymiany i transportu, nieodzowną do wykonania planów gospodarczych. Mimo bowiem, że centralizacja handlu zagranicznego w rękach przedsiębiorstw państwowych, mających stanowisko monopolistyczne, pociąga za sobą zawieranie dużych transakcji, pokrywających nieraz większość zapotrzebowania lub zbytu kraju na pewien artykuł, to jednak dostawy tak surowców, jak i artykułów przemysłowych i to zarówno dóbr produkcyjnych, jak i konsumpcyjnych, muszą następować stopniowo i regularnie, w zależności od produkcji, zapotrzebowania przemysłu lub potrzeb konsumentów. Tylko przez ściśle przestrzeganą regularność dostaw okrętowych zapewni się spokojną, wydajną i regularną pracę portów, kolei i żeglugi śródlądowej, uniknie się zatorów w magazynach tranzytowych i długoterminowych oraz niszczenia towarów na skutek długiego składowania.

Znamienny jest artykuł A. Moszczynskiego w październikowym numerze miesięcznika „Morskiej Floty” pt. „Morskie regularnyje gruzowijje linii”, z którego należy rozumieć, że rozwój żeglugi w Związku Radzieckim idzie obecnie właśnie w kierunku tworzenia linii regularnych których wyższość nad „trampingiem” autor w zupełności uznaje. Autor poddaje krytyce zasadę „statek za ładunkiem” (flot za gruzom), będącą podstawą „planowego trampingu” i stawia na jej miejsce koordynację zasad „ładunek za statkiem” i „statek za ładunkiem”. W praktyce koordynacja tych zasad może być urzeczywistniona tylko w drodze wprowadzenia żeglugi regularnej przy równoczesnym dostosowaniu zdolności przewozowej poszczególnych linii do zaplanowanej masy ładunkowej.

To, że rozwój naszej żeglugi idzie właśnie w tym kierunku, zaznacza się w tym, że nowe jednostki są nabywane, względnie budowane pod kątem widzenia zatrudnienia ich w żegludze regularnej. Wyjatek stanowią rudowęglowce będące specjalnym typem „trampa”. Zauważymy również, że niektóre jednostki, które przedtem zatrudnione były w „trampingu”, przesunięte zostały do służby na liniach regularnych. Do przeprowadzenia takich

przesunąć nie potrzeba u nas ani zawierania umów kupna-sprzedaży, ani też czarterowania na czas, jak to ma miejsce w państwach kapitalistycznych. Statki są bowiem własnością państwa i są administrowane przez towarzystwa żeglugowe, będące faktycznie przedsiębiorstwami państwowymi, a zatem przesunięcia jednostek mogą się odbywać w drodze zarządzeń administracyjnych.

Nie tylko jednak wzrasta ilość polskich jednostek, kursujących na naszych liniach regularnych, ale oprócz nich nasze przedsiębiorstwa żeglugowe posiadają także równie obcym tonażem czarterowanym i a czas. Zwłaszcza w ostatnich czasach ilość zagranicznych statków w eksploatacji polskich linii znacznie się zwiększyła. Właściwa ocena tego zjawiska wymaga poświęcenia chwili uwagi stosunkom ekonomicznym, jakie zaistniały w żegludze światowej po zakończeniu II wojny.

Pierwszy okres po zakończeniu wojny cechowało ogólne ożywienie na rynku frachtowym. Spowodowane wojną rozbitcie handlu światowego, które pociągnęło za sobą nierównomierny rozdział dóbr, oraz odcienie szeregu krajów od ich naturalnych źródeł zaopatrzenia, stworzyło obszerne pole do działania dla tonażu i to zwłaszcza tonażu trampowego. W miarę jednak wyrównywania się różnic, spowodowanych wojną i nasycają się rynków, zapotrzebowanie na tonaż trampowy zaczęło maleć. Natomiast żegluga regularna rozwijała się nadal, a główną rolę w niej znowu zaczęły odgrywać wielkie floty handlowe państw skandynawskich, Wielkiej Brytanii i Holandii. Floty te, które niezależnie od obsługiwanego w bardzo wysokim stopniu własnego handlu zagranicznego, miały na celu w pierwszym rzędzie eksport swoich usług i z tego względu zaliczane były do flot o charakterze pośredniczącym, w okresie poprzedzającym II wojnę przynosiły swoim krajom poważne wpływy w obcych walutach. Swoją mocną pozycję zawdzięczały one zarówno sprawnej i ekonomicznej organizacji, jak i dużemu zasobowi doświadczenia i rozległym międzynarodowym stosunkom.

Straty wojenne zmniejszyły znacznie stan flot powyższych państw (z wyjątkiem Szwecji) i wysiłki ich zwrócone zostały w kierunku jego szybkiego zwiększenia i modernizacji, aby odzyskać dawną mocną pozycję na rynku. Równocześnie zdając sobie sprawę, że floty ich nie posiadające własnego silnego zaplecza gospodarczego mogą nadal prosperować tylko przy ścisłym utrzymaniu zasad liberalizmu, kraje te energicznie zaczęły występować przeciw wszelkim próbom ingerencji państwa w sprawy żeglugowe.

Tymczasem powojenne tendencje poszły w kierunku rozwijania przez poszczególne państwa własnej żeglugi narodowej. Przyczyną tego była zarówno walka o dewizy, jak i coraz lepsze zrozumienie, jak ważnym czynnikiem rozwoju gospodarczego jest posiadanie własnej floty handlowej, odpowiadającej potencjałowi gospodarczemu danego państwa, a przede wszystkim wolumenowi jego zamorskich obrotów towarowych. I te właśnie tendencje stały się groźbą dla flot pośredniczących, godząc w same podstawy ich istnienia.

Polska powojenna miała jeszcze poważniejsze powody niż inne państwa, do położenia silnego nacisku na rozbudowę własnego aparatu żeglugowego. Niezależnie bowiem od przyczyn, wymienionych powyżej, państwo socjalistyczne musi walczyć z próbami dyskryminacji jego handlu zagranicznego przez ustroje kapitalistyczne, starające się w dro-

dze nacisku gospodarczego urzeczywistniać swoje cele polityczne. Rozszerzając swój handel zagraniczny Polska musi dążyć do stworzenia odpowiednio silnej floty handlowej, która mimo, że niewystarczająca do przewiezienia wszystkich ładunków, znajdujących się w gestii polskiej, da nam jednak odpowiednio silną pozycję w pertraktacjach z zagranicznymi armatorami.

Nawet jednak używając obcego tonażu do przewozu swoich ładunków, państwo, którego gospodarka opiera się na pewnym planie, będzie się starało zapewnić sobie jego usługi na pewien dłuższy przeciąg czasu i za z góry ustaloną cenę. Wymaga tego system gospodarki planowej, w którym wszystkie wydatki powinny być zaplanowane i który dlatego siłą rzeczy musi się starać uniezależnić od wahań, jakim ulega cena wynajęcia tonażu na rynku frachtowym. Ponadto dążenie do planowego wykorzystania wszystkich portów przemawia za celowością przejścia gestii eksploatacyjnej nad używanym obcym tonażem. Najwłaściwszą zaś drogą do osiągnięcia powyższych celów jest czarterowanie odpowiednich statków na czas i to zarówno w celu używania ich obok własnych statków w obsłudze linii regularnych, jak i do wykonania pewnych dostaw sezonowych (np. eksportu jagód).

W ten sposób przeprowadzilibyśmy pobieżną analizę celów gospodarczych, które osiągamy przez czarterowanie na czas obcych statków. Z kolei postaramy się przyjrzeć sytuacji, która się wytwarza nie tylko z punktu widzenia naszych własnych celów, lecz rozważając ją, jako pewne zjawisko w perspektywie ogólnej sytuacji gospodarczej i zmian które w niej zaszły i zachodzą.

Czarter na czas nie jest umową zawieraną przez armatorów w toku normalnej eksploatacji ich statków; umowy te, jak wiemy, bywają zawierane często między armatorami „trampów“, obawiającymi się dekonjunktury na rynku frachtowym, a liniami regularnymi, pragnącymi zwiększyć okresowo posiadany tonaż. Jest to więc umowa charakterystyczna dla okresu przejściowego od żeglugi nierregularnej do regularnej. Właściciel „trampa“, oddając go w czarter linii regularnej, traci przynajmniej w części cechy przedsiębiorcy, które przechodzi na czarterującą linię regularną razem z częścią zysku przedsiębiorcy. Dział się to więc może oczywiście tylko wtedy, kiedy właściciel „trampa“ nie spodziewa się sam osiągnąć pełnego zysku i zadowala się tylko jego częścią, schodząc w ten sposób w pewnej mierze do roli rentisty.

Z drugiej strony przedsiębiorca żeglugowy, biorący statek w czarter na czas, musi rozsądnie przewidywać, że po zapłaceniu „czynszu“ (hire) właścicielowi statku, osiągnie pewien zysk lub inne korzyści (nie straci klientów). W każdym razie zawieranie takich umów dowodzi, że przedsiębiorstwo czarterujące statki na czas jest w okresie ekspansji, a nie kurczenia się.

Wychodząc z powyższych założeń, dochodzimy do wniosku, że obecność statków będących własnością kapitalistycznych armatorów, na naszych liniach regularnych, świadczy o kryzysie, jaki przeżywa tamta żegluga. Równocześnie dowodzi to zwycięstwa systemu gospodarki planowej, prowadzącego do stałego wzrostu potencjału gospodarczego naszego państwa. Cenny tonaż państw kapitalistycznych i ich równie cenne wyszkolone załogi w służbie socjalistycznej żeglugi regularnej — to zjawisko o sensie głębszym, niżby się pozornie wydawało.

Czy już wpłaciłeś prenumeratę za rok 1951?
Pamiętaj: konto PKO — nr I-1887.

JANUSZ MONDALSKI (Gdynia)

Podział kosztów przeładunku „sztuk ciężkich” przewożonych statkami linii regularnych

W masie ładunków drobnicy, przewożonej regularnymi liniami okrętowymi, poważne miejsce zajmują partie tzw. „sztuk ciężkich”. Termin „sztuki ciężkie” (ang. „heavy lifts”, „heavy packages”) został zdefiniowany w r. 1929 w „Międzynarodowej Konwencji, dotyczącej znakowania wagi ciężkich przesyłek, przewożonych statkami”. W myśl tej konwencji, każda przesyłka, począwszy od 1000 kg (1 tona metryczna), musi być zaopatrzona w widoczne napisy, określające właściwą wagę przedmiotu.

W praktyce jednak, w miarę doskonalenia portowych i okrętowych urządzeń przeładunkowych, limit wagi określającej „sztuki ciężkie” został znacznie przesunięty na korzyść załadowców i dziś rozpoczyna się przeważnie od 1500 lub 2000 kg, a nie od 1000 kg. Jak to wynika z przytoczonej konwencji. Zmiana limitu, wynikająca z usprawnienia techniki ładunkowej, nie narusza przepisów konwencji odnośnie obowiązku znakowania przesyłek powyżej 1 tony.

„Sztuki ciężkie”, z uwagi na trudności przeładunkowe i dodatkowe ryzyka, jakie stwarzają dla armatorów, przyjmowane są przez linie okrętowe do przewozu na specjalnych warunkach, odbiegających w znacznym stopniu od ogólnych zasad, stosowanych wobec zwykłej drobnicy.

Jednym z przykładów odrębności tych warunków, ujętych w drukowanych lub dodatkowych klauzulach konosamentów, jest tendencja armatorów do przerzucenia całkowitych kosztów przeładunku „sztuk ciężkich” na załadowców lub odbiorców towaru. W istocie kwestia podziału kosztów sztauerki ciężkich przesyłek między armatora i załadowcę jest potraktowana bardzo indywidualnie przez poszczególne linie okrętowe, w zależności od szeregu czynników zewnętrznych, które mają bezpośredni wpływ na ich politykę frachtową. Do czynników tych w pierwszym rzędzie zalicza się:

- 1) warunki konosamentowe obowiązujące linie okrętową, które precyzują wyraźnie zasady przewozu „sztuk ciężkich”;

- 2) taryfy frachtowe, które określają progresję stawek w odniesieniu do „sztuk ciężkich”;

- 3) wiążące porozumienia konferencyjne, które ustalają warunki, na jakich winny być przyjmowane do przewozu „sztuki ciężkie” przez skartelizowane linie okrętowe;

- 4) stopień zainteresowania pozakonferencyjnych, względnie lokalnych linii okrętowych, przewozami „sztuk ciężkich”, w określonych destynacjach.

Jak już wspomniano, przesyłki ciężkie ze względu na swój specyficzny charakter powodują szereg dodatkowych ryzyk dla armatora, między innymi z następujących tytułów:

- 1) niebezpieczeństwo uszkodzenia statku w czasie załadunku i wyładunku;

- 2) niewyżyskanie przestrzeni ładunkowej na skutek tego, że towar zajmuje zbyt mało miejsca;

- 3) prawdopodobieństwo poniesienia dodatkowych kosztów, w związku z ewentualną koniecznością przesztauowania towaru jeszcze przed przybyciem do portu przeznaczenia;

- 4) opóźnienie tempa czynności przeładunkowych.

Przed tymi ryzykami, których konsekwencją mogą być poważne straty finansowe, armatorzy zabezpieczają się przede wszystkim stosowaniem w stosunku do „sztuk ciężkich” specjalnie podwyższonych stawek frachtowych oraz, w zależności od czynników zewnętrznych wymienionych uprzednio, przerzucaniem na załadowców, względnie odbiorców, obowiąz-

ków pokrywania kosztów załadowania i wyładowania towaru. W przypadku zabukowania partii zwykłej drobnicy na warunkach liniowych, załadowca pokrywa koszty przeniesienia towaru na statek i pół opłaty dźwigowej, a koszty jego rozmieszczenia w lukach statku oraz pozostałą część dźwigowego ponosi armator, natomiast analogiczne koszty, związane z załadunkiem i zasztauowaniem „sztuk ciężkich” są całkowicie lub w znacznym procencie przerzucane na załadowców.

Ten stan rzeczy budzi szereg zastrzeżeń ze strony reprezentantów towaru, którzy oponują przeciwko opłacaniu całkowitych kosztów przeładunku w przypadkach, kiedy linie stosują wyższe stawki frachtowe.

Uzasadnieniem obiekcji załadowców jest po pierwsze fakt stosowania wyższych frachtów, które są niewątpliwym ekwiwalentem dodatkowych ryzyk; po drugie, szereg precedensów w praktyce polskich i zagranicznych portów, gdzie niektóre linie okrętowe traktują bardzo liberalnie to zagadnienie, przyjmując na siebie całość bądź część kosztów sztauerki.

Analiza zwyczajów portów zagranicznych, między innymi Antwerpii, Hamburga, Londynu i Kopenhagi jak również opinie międzynarodowych organizacji żeglugowych, wskazują, że w portach tych brak jest również jednolitych zasad rozliczania między załadowcę i armatora kosztów przeładunku „sztuk ciężkich”. I tak np., wg opinii Union des Expéditeurs d'Anvers, koszty załadunku „sztuk ciężkich” ponosi strona, „która umawiała się o fracht z towarzystwem żeglugowym; rozumie się, że taka strona w czasie uzgadniania frachtu będzie zmierzać do objęcia nim kosztów załadunku i opłat dźwigowych...”. Przyczyna, dla której załadowcy starają się, aby linia przejęła na swój rachunek koszty załadunku i opłaty dźwigowe za „sztuki ciężkie” jest to, że towarzystwa żeglugowe z zasady podwyższają stawki frachtowe za przewóz „sztuk ciężkich”.

W Hamburgu, według informacji jednej z poważnych firm portowych, „...nie ma jakichś określonych zwyczajów w stosunku do kosztów i ryzyka przeładunku „sztuk ciężkich”, gdyż sprawa ta traktowana jest rozmaicie przez poszczególnych armatorów. Taryfa warunków liniowych przewiduje dodatkowe opłaty za „sztuki ciężkie”. Zwykle koszty sztauerki płacone są przez statek. W Londynie, według opinii The Institute of Shipping and Forwarding Agents, „załadunek i wyładunek „sztuk ciężkich”, za które liczone są specjalne, dużo wyższe stawki frachtowe, jest regulowany odrębną umową. W konsekwencji przeładunek takich „sztuk ciężkich” odbywa się na rachunek statku, a nie załadowcy, wzgl. odbiorcy”.

Z zacytowanych przykładów wynika wyraźny związek między stawkami taryf frachtowych, a zasadą podziału kosztów sztauerki. Przejawia się on w tym, że w przypadku, kiedy armator pobiera wyższe stawki frachtowe za przewóz „sztuk ciężkich”, wówczas ponosi on równocześnie normalne koszty sztauerki (bez specjalnych dodatków, obciążających towar) w wysokości, w jakiej ponosiłby je przy przewozie zwykłej drobnicy.

Uwzględniając okoliczności, wpływające na kształtowanie się polityki linii okrętowych w stosunku do przewozu „sztuk ciężkich”, trudno jest ustalić generalną zasadę, według której miałyby być rozdzielane koszty sztauerki, tym więcej, że zainteresowani tym zagadnieniem załadowcy mają ograniczony wpływ na warunki umów przewozowych w ruchu liniowym. Wychodząc jednak ze stanowiska obiektywnego, wydaje się, że przy założeniu opłacania wyższych sta-

wiek frachtowych za „sztuki ciężkie“ przez załadowców, koszty sztauerki winny ulegać podziałowi wg następującego klucza:

- statek pokrywa zwykle koszty sztauerki w rozmiarach, w jakich ponosi je przy przewozie przesyłek o wadze poniżej limitu określającego „sztuki ciężkie“;
 - towar — wszystkie specjalne dodatki z tytułu robocizny, dźwigowego, holowania statku itp.
- Ustalenie takiej zasady podziału kosztów sztauerki „sztuk ciężkich“ w wielu przypadkach poparte

jest postępowaniem poważnych linii okrętowych, współpracujących z naszymi portami. Wypada jednak jeszcze raz stwierdzić, że zgeneralizowanie jej będzie napotykało w dalszym ciągu na znaczne sprzeciwy ze strony niektórych armatorów, ze względu na krępujące ich porozumienia liniowe, taryfowe itp., o czym wspomniano wyżej. Tym niemniej w nadarzających się po temu okolicznościach zainteresowani eksporterzy i importerzy winni wysuwać ten postulat wobec zagranicznych towarzystw żeglugowych.

JÓZEF KUNERT (Gdynia)

Obliczanie zmian w zanurzeniu statku

Nawiązując do artykułu pt. „Obliczanie wagi ładunku na podstawie zanurzenia statku“, zamieszczonym w jednym z ostatnich numerów „Transportu i Spedycji“, omówimy w niniejszym artykule sposoby obliczania zmian i poprawek w zanurzeniu statku, dla wód o różnej gęstości (czyli o różnym zasoleniu).

Aby obliczyć zanurzenie statku w wodzie o pewnej gęstości, znając zanurzenie tego statku w wodzie morskiej, możemy posłużyć się następującym prostym równaniem:

Cieężar własc. danej wody = Zanurzenie w wodzie morskiej
 Cieężar własc. wody morskiej = Zanurzenie w danej wodzie

Jest to równanie o jednej niewiadomej, czyli że zanurzenie w danej wodzie równa się:

Siężar własc. wody morskiej x Zanurzenie w wodzie morskiej

Cieężar własc. danej wody

Przykład: Średnie zanurzenie statku wynosi w wodzie morskiej 25 stóp.
 Ile wyniesie jego zanurzenie w wodzie o ciężarze właściwym 1010?

Rozwiązanie:

$$\frac{1025 \times 25}{1010} = 27,37 \text{ stóp, czyli } 25' 4,5''$$

W większości jednak wypadków zachodzących w praktyce, uzyskany przy pomocy tego równania wynik, zawierać będzie błąd in plus w wysokości około 1 cala. Inaczej mówiąc, dla przeciętnego statku handlowego różnica w zanurzeniu nie będzie przeważnie tak duża i wyniesie jedynie około 3,5 cala.

Dla dokładniejszego obliczenia zmiany w zanurzeniu statku posługiwać się raczej należy następującym wzorem (który wymaga jednak ustalenia danych na podstawie „skali zanurzeń“ danego statku):

Zmiana w zanurzeniu (w calach) równa się:

$$\frac{\text{Wyporność w tonach}^*) \times (1025 - \text{ciężar własc. danej wody})}{\text{Ton na cal}^{**}) \times 1000}$$

Dla wody słodkiej wzór ten przedstawia się następująco:

$$\frac{\text{Wyporność w tonach}}{\text{Ton na cal}} \times \frac{1}{40}$$

Przykład: Statek posiada w wodzie morskiej (c. wł. 1025) średnie zanurzenie 25' 00" przy czym wyporność wynosi 10.000 ton oraz przypada 42 tony na cal — ile wyniesie

zmiana w zanurzeniu (wzrost zanurzenia) w wodzie o gęstości 1010 oraz w wodzie słodkiej?

Wzrost zanurzenia wyniesie:

a) w wodzie o c. wł. 1010:

$$\frac{10.000}{42} \times \frac{(1025 - 1010)}{1000} = 3,5'' \text{ (cali)}$$

b) w wodzie słodkiej:

$$\frac{10.000}{42} \times \frac{1}{40} = 6'' \text{ (cali)}$$

W praktyce przyjmuje się często, że różnica pomiędzy zanurzeniem statku w wodzie morskiej i w wodzie słodkiej wynosi około 1/4 cala na każdą stopę zanurzenia — co jest w przybliżeniu na ogół ścisłe. W promilach wynosi to:

dla wody słodkiej	— 20,8 promil
dla wody 1003	— 18,3 „
dla wody 1005	— 16,6 „

Jeżeli więc statek zanurza się np. w wodzie słodkiej na 25 stóp (25' 00"), to w wodzie morskiej zanurzenie jego wyniesie:

$$\frac{25}{4} = \text{około } 6,25 \text{ cala mniej.}$$

W ten sposób oblicza się czasami również (w braku dokładniejszych danych o statku) dopuszczalną poprawkę dla wody słodkiej przy liniach ładunkowych, czyli tzw. „Fresh Water Allowance“. Np. w wyżej przytoczonym przykładzie, jeżeli maksymalnie dopuszczalne zanurzenie statku w wodzie morskiej wynosi 25 stóp, to w wodzie słodkiej będzie on mógł mieć zanurzenie na 25 stóp i 6 oraz 1/4 cala.

Zasadniczo jednak poprawka dla wody słodkiej przy liniach ładunkowych dla wody morskiej, podana jest zawsze w „Świadectwie Wolnej Burty“ (International Load Line Certificate, Certificate of Freeboard), które każdy handlowy statek morski posiada, względnie powinien posiadać.

Jeżeli w danym porcie woda nie jest słodka, lecz trochę zasolona, ale nie posiada ciężaru właściwego typowej wody morskiej (średnio 1025), to dopuszczalną poprawkę zanurzenia statku obliczamy według następującego wzoru:

$$P \times (M - B)$$

$$25$$

przy czym: P = poprawka dla wody słodkiej wg. „Świadectwa Wolnej Burty“.

*) Chodzi tu o wyporność przy danym zanurzeniu — wyporność statku zmienia się wraz z zanurzeniem.

**) Chodzi tu o „ton na cal“ przy danym zanurzeniu — ilość ton na cal zmienia się wraz z zanurzeniem statku.

M = 1025 (c. wł. wody morskiej).

B = ciężar właściwy danej wody.

Przykład: Poprawka dla wody słodkiej wynosi (w myśl „Load Line Certificate”) 7 cali, a ciężar właściwy wody w porcie gdyńskim wynosi 1005 — ile wyniesie poprawka w zanurzeniu dla tej wody (czyli tzw. „Brackish Water Allowance”)?

Rozwiązanie:

$$\frac{7 \times (1025 - 1005)}{25} = 5,6 \text{ cala}$$

W porcie gdyńskim statek ten może więc być zanurzony o 5,6 cala powyżej linii ładunkowej dla wody morskiej.

Obliczając wagę ładunku według zanurzenia statku, można brać również poprawkę w ilości „ton na cal”. Różnica w ilości „ton na cal” pomiędzy wodą morską i wodą słodką wynosi około 1/64 czyli 0,0156. Dla wody o ciężarze właściwym 1005 (jest to ciężar właściwy wody w porcie gdyńskim), różnica ta będzie o 1/5 mniejsza, czyli wyniesie tylko 0,0125. Jeżeli więc dla wody morskiej skala zanurzeń danego statku podaje np. 20 ton na cal, to w Gdyni przypadnie:

$$\begin{aligned} 20 \times 0,0125 &= 0,25; \\ 20 - 0,25 &= 19,75 \text{ ton na cal.} \end{aligned}$$

Różnica jest tak mała, że często w praktyce się jej nie uwzględnia, ale dla dokładnych obliczeń należy brać ją pod uwagę.

M HUGET (Gdynia)

Polisa ubezpieczeniowa

Zanim¹⁾ przejdziemy do prób pobieżnego choćby skomentowania używanych w dokumentach polisowych, a w szczególności w omawianej poprzednio typowej polisie lloydowskiej, terminów i określeń, musimy stwierdzić raz jeszcze z całym naciskiem, że orientacja w należytej wykładni postanowień polisowych jest zasadniczym warunkiem właściwego posługiwania się tym tak z natury swojej poręcznym instrumentem, gwarantującym optymalne bezpieczeństwo obrotu handlowego, jakim jest dobrze skonstruowana polisa ubezpieczeniowa.

Dokument, jakim jest morska polisa ubezpieczeniowa, powinna i musi być towarem raczej „miarowym”, aniżeli „konfekcyjnym”, a znajdujące się w obiegu polisy tzw. „typowe” winny być — zanim zostaną przez ubezpieczonego zaakceptowane — należycie przeanalizowane i — w wypadku stwierdzenia takiej konieczności — odpowiednio uzupełnione. Polisa „typowa” odpowiadać będzie jedynie typowym transakcjom, a i to może być w miarę upływu czasu, zmiany warunków handlu, żeglugi, krajów pochodzenia — coraz bardziej problematyczne. Nie należy zapominać, że nie transakcje dostosowują się do warunków, ustalonych dla ubezpieczeń danego typu, ale odwrotnie, te ostatnie idą w ślad za metamorfozami obrotów handlowych i dlatego mogą być i są zresztą z reguły spóźnione.

Dostosowanie pokrycia musi być realizowane przy pełnym respektowaniu rozumnej planowości i zasad bezkompromisowej oszczędności, a więc dokładnie tych samych zasad, które nas obowiązują przy gospodarowaniu naszymi zasobami „bardziej” materialnymi, tj. stojącą nam do dyspozycji masą surowcowo-towarową. Błędem byłoby bowiem sądzić, że produkcja pokrycia ubezpieczeniowego nie kosztuje nic (lub prawie nic), że ogranicza się jedynie do kosztu wystawienia polisy, stanowiącej mniej lub więcej logiczny, ale w każdym razie gratisowy konglomerat słów, a więc do kosztu papieru, taśmy maszynowej i ogólnych kosztów administracyjnych. Jakże często spotykamy się w praktyce naszej z wypałkami żądania storna zawartych umów i to nawet już po zakończeniu ubezpieczonego transportu, albo już po upływie okresu pokrycia. W razie odmowy — zdziwienie, żal, a nawet zarzut, bo przecież to jest tylko strona jakiegos „świstka papieru”, jakiegos przyrzeczenia a w najlepszym razie tylko storno dokumentu. Otóż tak nie jest. Pokrycie polisowe — a już zupełnie szczególnie: pokrycie transportów morskich „wykrawa” się z bardzo cennego i kosztownego surowca, jakim jest masa pogotowia gwarancyjnego, jaką gromadzi do swej dyspozycji i nią zawiauje dany zakład ubezpieczeń. Koszt produkcji tej masy, jej utrzymania i gospodarzenia nią, obciąża dochód społeczny. Ciężar

ten jest niejednokrotnie tym dotkliwszy, że wyłania się często — (czy to z uwagi na postulat utrzymania równowagi bilansowej, czy to z uwagi na chęć zapewnienia dla gospodarki krajowej wyrównania dewizowego w wypadkach poważniejszych szkód w tym składnikach majątku narodowego, które nie dają się odtworzyć własnymi siłami etc.) — konieczność importu tego surowca w postaci gwarancyjnego pogotowia ubezpieczeniowego z zagranicy i to albo bezpośrednio (przy transakcjach pozostawiających gesu ubezpieczeniową naszym kontrahentom zagranicznym), albo też pośrednio (w drodze reasekuracji). Za ten „niewidzialny” towar musimy płacić cenę rynkową światową, w tak samo „żywym” dewizach, jak za towary bardziej „namacalne”, a więc, jak za rudę, bawełnę czy skory.

Zbędny import tego towaru obciąża niestusznie nasz zagraniczny bilans płatniczy, dokładnie tak samo i niemniej boleśnie, jak import zbędnej „namacalnej” masy towarowej obciąża/iby nasz bilans handlowy.

Sprawa przedstawia się podobnie przy analizowaniu sytuacji odwrotnej. Sprzedaż towaru na eksport na bazie „cif-kraj przeznaczenia” i zakup towaru na bazie „fob-kraj pochodzenia” pozwalają nam na eksport naszego własnego pogotowia gwarancyjnego — przynajmniej w zakresie i w łączności z naszymi własnymi obrotami towarowymi — i dają nam w efekcie odciążenie naszego zagranicznego bilansu handlowego.

Analogicznie przedstawia się sytuacja w odniesieniu do innych „niewidzialnych”, a jednak niemniej ważnych składników naszego zagranicznego bilansu płatniczego, jak „import” czy „eksport” usług w postaci frachtów, usług portowych, spedycyjnych, maklerskich, interwencji awaryjnych etc.

Powyższe wywody zmierzają do uwydatnienia faktu, że udzielenie pokrycia ubezpieczeniowego nie jest bynajmniej żadnym aktem mniej lub więcej „gratisowym”, ale odwrotnie, wymaga cennego surowca, którego koszt produkcji czy też cena zakupu (w imporcie z zagranicy) nie jest i nie może być rzeczą obojętną dla gospodarki narodowej. Polisa „skrojona na wyrost” jest takim samym marnotrawstwem dla obrotu narodowego, jak i „skrojona za ciasno”.

Następujące przykłady zilustrują tę myśl plastycznie:

1. Towar na imporcie, którego międzynarodowa cena zakupu wyniosła (w równowartości) 100 zł za 1 kilogram, ubezpieczamy na 300 zł. Jeśli stawka ubezpieczeniowa wynosiła 1%, to koszt, jaki obciąża os.atecznego konsumenta w kraju, wyniesie 103 zł zamiast 101 zł. Jeśli towar ten — dalej — był reasekurowany zagranicą, to udział reasekuratora w naliczonej

¹⁾ C.d. artykułu z nr. 1 „T i S” z r. 1951, str. 21.—

stawce będzie — niesłusznie — trzykrotnie większy i takie też będzie obciążenie naszego bilansu płatniczego. Spekulacja na otrzymanie wyższego odszkodowania w wypadku szkody okaże się — pomijając zasadniczą nielegalność takiej spekulacji — w praktyce najzupełniej zawodna, bo asekurator ograniczy się jedynie do zbonifikowania faktycznej straty przy doliczeniu takiej czy innej dopuszczalnej marży zarobkowej, chyba, że w odnośnej umowie ubezpieczeniowej, z uwagi na specjalne warunki transakcji postanowiono wyraźnie inaczej, przy wykluczeniu możliwości uczynienia zarzutu co do niesłusznego wzbogacenia się.

2. Jeśli zgłosimy do ubezpieczenia transport olbrzymich kamieni młynskich i zażądamy włączenia ryzyka kradzieży częściowej, to fakt ten może — przy opracowywaniu pokrycia przez nieuwważnego, niezorientowanego czy też przez zbyt „konfekcyjnie” nastawionego referenta — spowodować naliczenie składki dodatkowej i pociągnięcie za sobą zbędne i nieuzasadnione podwyższenie ceny towaru.
3. Z drugiej strony każdy przyzna, że ubezpieczenie transportu środków wybuchowych, czy też towarów łatwo zapalnych, bez włączenia ryzyka wybuchu, czy pożaru, byłoby co najmniej tak samo nieostrożne, jak ubezpieczenie przesyłki cennych futer bez włączenia ryzyka kradzieży, a nawet — w pewnych okolicznościach — też i rabunku.

Jeśli wyjdziemy z prawdziwie słusznego założenia, że nie tyle ważną rzeczą jest ubezpieczać, co ubezpieczać właściwie, to siłą faktu narzuca się twierdzenie, że dla właściwego ubezpieczania się i swobodnego posługiwania się tak z natury swojej elastycznym narzędziem, jakim jest polisa ubezpieczeniowa, potrzebna jest dobra znajomość terminologii polisowej i analityczne podejście do szczegółów transakcji, jaka ma być przedmiotem danej umowy ubezpieczeniowej. Jesteśmy przy tym, oczywiście, dalecy od propagowania jakiegokolwiek przesadnego formalizmu czy — jak to lubią niektórzy — przesubtelniania zagadnień. Takie rozsądne, analityczne podejście do zagadnień ma tyle z formalizmem wspólnego, co słonecznie jasna metoda dialektyczna Sokratesa i Platona z ponurymi pseudofilozoficznymi przerostami scholastycznymi. A dlatego jest takie właśnie ujmowanie zagadnień konieczne, że jednak nie wszystko jest takie proste i jasne na świecie, że język ludzki jest ciągle jeszcze instrumentem niedoskonałym, a wreszcie dlatego, że nadal lepszym wyjściem z sytuacji jest wzięcie dokładnej miary na garnitur, aniżeli wstawienie go do szafy.

A oto charakterystyczny przykład:

Zdawać by się mogło, że nie powinno być nic prostszego od możliwości ścisłego i nienasuującego żadnej wątpliwości ustalenia momentu początku, czy też upływu zawartego pokrycia. Ustalenie to można by dokonać w przestrzeni lub czasie. I tak, jeśli powiadam, że pokrycie winno rozpocząć swój bieg od „fob-port załadunku”, to, jak wydawałoby się, określiłem moment rozpoczęcia biegu pokrycia przez uzależnienie go od osiągnięcia przez ubezpieczony towar pewnego punktu w przestrzeni, z pożądaną ścisłością. Jeżeli — biorąc przykład odmienny — zawarłem ubezpieczenie na czas, pokrywając statek na jeden rok, licząc od dn. 1 stycznia godz. 0.00 do dn. 31 grudnia godz. 24, to jakby się wydawać mogło, uczyniłem to z jeszcze większą precyzją. Do tego ostatniego przykładu dodam, że być może, byłoby bardziej praktycznie ustalić początek i upływ ubezpieczenia na godz. 12.00 w p.d., gdyż w dzień łatwiej się zorientować, czy i co się stało przed tą godziną, a co po niej, a więc, co należało by zaliczyć na stare, a co na nowe pokrycie. W godzinach nocnych te ustalenia są z reguły trudniejsze, ale z drugiej strony ten sposób określenia początku i upływu ubezpieczeń daje korzyści manipulacyjno-techniczne nie do przecenienia i to zarówno dla ubezpieczonych jak i dla asekuratorów.

Ale o to, jak w praktyce ta ścisłość wygląda:

1. Jeśli sprzedaję (na eksporcie) towar fob. Gdańsk-Gdynia, to muszę ubezpieczyć trasę w relacji „wnętrze kraju” — Gdańsk-Gdynia, a więc transport kolejowy (kolej, barka, samochód etc.), wyładunek w Gdańsku-Gdyni, ewentualnie przewozy w obrębie zespołu portowego, ewentualne składowania na nabrzeżu czy w magazynach portowych oraz załadunek na statek (oczywiście nie tylko do chwili przekroczenia burty, ale aż do chwili złożenia towaru w ładowni na miejscu dlań przeznaczonym tj. do chwili jego zasztatowania). Za granicznemu mojemu kontrahentowi pozostaje do ubezpieczenia jedynie sam transport morski od momentu zasztatowania towaru w ładowni statku (a więc na czas transportu per s.s. w(i)z Gdańska-Gdyni do... etc.).

Jeśli, natomiast kupię (na imporcie) towar fob-Antwerpia²⁾, to okaże się, że muszę go przejąć (a więc i ubezpieczyć) od chwili złożenia przez mego dostawcę towaru na nabrzeżu (i) lub w magazynie portowym, a zatem włączyć do mego pokrycia transportu morskiego również przed-skladowanie w Antwerpii, a także i ryzyko załadunku na statek.

Jeśli bym — w tym drugim przypadku — ubezpieczył mój towar tylko w czasie przewozu morskiego — tak, jak to słusznie uczynił mój kontrahent z pierwszej transakcji — a towar uległby awarii w czasie składowania w Antwerpii lub załadunku na statek, mógłbym pozostać całkowicie bez pokrycia poniesionych strat z powodu zaistniałej lukry a więc z powodu braku ciągłości pokrycia.

2. Podobna luka — aczkolwiek wydawałoby się to już wprost nieprawdopodobne — może powstać i w drugim moim przykładzie ubezpieczenia na czas. Przypnijmy, że dla statku ubezpieczonego za polisą gdynską na rok z terminem upływu 31 grudnia godz. 24.00 zawarto odnowienie pokrycia na okres dalszego roku w Nowym Yorku z terminem rozpoczęcia w dn. 1. stycznia godz. 0.00. Założmy dalej, że przebywając spokojnie w którymśkolwiek porcie, statek uległ kolizji, w wyniku której zatonął. A działo się to punktualnie o godz. 23.30 amerykańskiego czasu atlantyckiego. Kto wyrówna straty? Polisa polska ubiegła parę godzin temu, a amerykańska jeszcze biegu swego nie rozpoczęła. Asekuratorzy nie chcą nie słuchają Finsieira i dla nich rok jest ciągle jeszcze tylko starym kalendarzowym rokiem, składającym się ze ściśle określonej ilości dni 24-godzinnych i znacznie większych, aczkolwiek również ściśle określonych, ilości godzin, minut i sekund. Ale abstrahując nawet od przykładu warunkującego przeniesienie pokrycia do Ameryki (co zrobiliśmy jedynie dla ujaśnienia przykładu), zapytań znanych sobie dobrych fachowców czy zastanawia się nad tym, aby awarię, która zdarzyła się w Nowym Yorku w dn. 31 grudnia o godz. 23.30 przenieść na nowe pokrycie, tj. na to pokrycie, które już wtedy rozpoczęło swój bieg według czasu polskiego. Takie właściwe postawienie sprawy może z wielu bardzo ważkich względów nie być bez znaczenia czy to z uwagi na rozłożenie przebiegu awaryjnego w czasie, czy to z uwagi na zmianę asekuratorów, albo nawet tylko reasekuratorów.

Zakończmy te krótkie rozważania o konieczności analitycznego sformułowania na problemy ubezpieczeniowe stwierdzeniem, że taki styl pracy jest dla ubezpieczeniowca nieodzownym warunkiem należytego wykonywania przez niego rzemiosła ubezpieczeniowego, a dla konsumenta warunkiem racjonalnego korzystania z produktów tegoż rzemiosła.

²⁾ bliżej: J. Kunerta „Transakcje w Handlu Morskim” str. 161.

DZIAŁ INFORMACYJNY*)

Miesięczne karty eksploatacyjne pojazdów samochodowych

Ministerstwo Komunikacji wprowadziło ręk temu nowe wzory kart drogowych dla pojazdów samochodowych, które są podstawowymi dokumentami sprawozdawczo - kontrolnymi. Doświadczenie roczne wykazało, iż karta drogową samochodu osobowego nie całkiem odpowiadała wymaganiom sprawozdawczości, dlatego zmieniono jej pierwotny wzór, upraszczając ją równocześnie. Nowy wzór karty drogowej, wspólny dla samochodów osobowych, specjalnych i motocykli, został podany w Dzienniku Taryf i Zarządzeń Komunikacyjnych Nr 34/50 poz. 269. Zarządzenie Ministra Komunikacji w tej sprawie mówi wyraźnie, iż karty nowego wzoru można będzie używać dopiero po całkowitym wyczerpaniu kart drogowych starego wzoru (SM-101).

Idąc konsekwentnie dalej, wprowadzono obecnie sprawozdawczość z eksploatacji pojazdów samochodowych w oparciu o karty drogowie. Znalazło to wyraz w zarządzeniu Ministra Komunikacji z dnia 19 października 1950 r. o miesięcznych kartach eksploatacyjnych pojazdów samochodowych (Dziennik Taryf i Zarz. Kom. Nr 34/50 poz. 270).

Miesięczna karta eksploatacyjna jest logicznym następnym ogniwem w systemie kontrolno-sprawozdawczym, zapoczątkowanym w kartach drogowych. Ma ona dać pełny obraz pracy przewozowej każdego pojazdu samochodowego w ciągu miesiąca, łącznie ze zużyciem paliwa.

Karta drogową jest niewątpliwie sama w sobie dokumentem kontrolno - sprawozdawczym o podstawowym znaczeniu, ale niewykorzystana należycie byłaby tylko niepotrzebnym osuciem papieru. Jej najważniejsze zapisy, to wyniki pracy przewozowej samochodu w danym dniu. Daje ona dokładny obraz pracy samochodu w jednym dniu, względnie wyjątkowo za 2 czy 3 dni, jeśli chodzi o dalsze jazdy, które u nas zresztą należą do rzadkości. Jednostka samochodowa, która ma kilkanaście czy kilkadziesiąt samochodów, zgubi się w ocenie pracy swego taboru samochodowego, bo już w przeciągu miesiąca będzie miała do czynienia z kilkuset kartami drogowymi. A przecież z tej sprawozdawczości jaką dają karty drogowie, trzeba wyciągnąć wnioski i wskazania eksploatacyjne na przyszłość.

Po to właśnie, aby odtworzyć sobie obraz pracy przewozowej każdego samochodu w ciągu miesiąca, potrzebna nam jest odpowiednia forma sprawozdawczości. Przez zsumowanie wyników pracy samochodów w miesiącu, kwartale i roku, łatwo już będzie przedstawić, co zrobiły w określonym czasie nasze samochody osobowe, ciężarowe, ciągniki, przyczepy itp. To zadanie ma właśnie do spełnienia miesięczna karta eksploatacyjna. Jest ich trzy rodzaje:

Wzór SM-113 „Miesięczna karta eksploatacyjna” dla samochodu osobowego, specjalnego i motocykla;

Wzór SM-114 „Miesięczna karta eksploatacyjna” dla samochodu ciężarowego, ciągnika, ciągnika siodłowego;

Wzór SM-114a „Zestawienie miesięczne wozodni pracy przewozowej przyczep”.

Miesięczna karta eksploatacyjna jest zestawieniem miesięcznym wyników pracy przewozowej jednego pojazdu samochodowego. Wypełnienie formularza karty eksploatacyjnej jest bardzo łatwe. Jak mówi instrukcja: „Zakłady sprawozdawcze, wydające karty drogowie, wpisują do formularzy wzór SM-113, SM-114 bieżąco, tj. codziennie, w rubrykach pod właściwym dniem miesiąca sprawozdawczego, dane sprawozdawcze, wyrażające się sumą wyników pracy zapisanych w kartach drogowych

oraz do formularza wzór SM-114a wczodni pracy przyczep”. Przełożywszy z języka urzędowego na mowę potoczną, znaczy to, że każda jednostka samochodowa prowadząca karty drogowie powinna po skończonym dniu pracy przepisać do formularza miesięcznej karty eksploatacyjnej dane z rubryk karty drogowej, które określamy mianem „wyniki pracy”. Wynikami pracy w danym dniu dla samochodu osobowego, specjalnego i motocykla będą: ilość godzin pracy, przebieg kilometrów, ilość jazd oraz ilość rzeczywiście zużytego paliwa. Dla samochodu ciężarowego, wynikami pracy będą: godziny pracy, jazdy i postoju, ilość jazd z ładunkiem, przebieg kilometrowy, przewóz ton, praca tona-km, zużycie paliwa.

Wszystkie te dane znajdują się w odnośnych rubrykach „wyników pracy” kart drogowych. Odnośne rubryki w miesięcznej karcie eksploatacyjnej są identyczne z rubrykami karty drogowej. A zatem wypełnienie miesięcznej karty eksploatacyjnej dla danego samochodu będzie polegać jedynie na wpisaniu codziennie, po skończonym dniu pracy, numeru karty drogowej i przepisaniu cyfr z rubryk „wyniki pracy” z karty drogowej. Po skończonym miesiącu należy tylko odnośnie rubryki zsumować, aby otrzymać sprawozdanie z pracy danego samochodu w okresie miesiąca.

Dla samochodów, nie wykonujących pracy przewozowej, należy w odnośnych rubrykach dnia, względnie dni karty eksploatacyjnej wpisać przyczynę np.:

- naprawa samochodu lub jazda do naprawy, względnie oczekiwanie na nią;
- brak ogumienia, materiałów pomocniczych, względnie materiałów pędnych;
- brak zamówienia na pracę;
- złe warunki atmosferyczne, wypadki losowe itp.

W zestawieniu miesięcznym wozodni pracy przewozowej przyczep podaje się numer przyczepy, ładowność i wozodni pracy.

Po miesiącu podsumowuje się wszystkie rubryki karty eksploatacyjnej dla każdego pojazdu samochodowego i grupuje się je osobno dla każdego miesiąca sprawozdawczego, według rodzajów pojazdów samochodowych, te zaś ostatnie wg marek, a marki w kolejności numerów inwentarzowych. Tak zestawione miesięczne wyniki pracy przewozowej dla każdego pojazdu samochodowego są materiałem do kontroli pracy przewozowej oraz będą służyć za podstawę do sporządzania jednolitej sprawozdawczości z eksploatacji pojazdów samochodowych i zużycia materiałów pędnych. W ten sposób, stosunkowo niewielkim wysiłkiem, zgromadzimy dostateczny materiał dla kontroli i sprawozdawczości. Chodziłoby dalej o to, jak wykorzystać tę sprawozdawczość do oceny pracy przewozowej nie tylko jednego samochodu, ale samochodów w porównaniu ze sobą następnie całej organizacyjnej jednostki samochodowej, nazwanej w tej instrukcji „zakładem sprawozdawczym” oraz w skali porównawczej zakładów sprawozdawczych między sobą. Instrukcja o tym nie mówi, ale przychodzi tutaj z pomocą Departament Samochodowy Min. Kom., który w komentarzach*) do tej instrukcji podał szczegółowe wskaźniki oceny oraz sposób ich obliczania. Warto się z nimi zapoznać, aby znaleźć właściwą drogę do kontroli i oceny wykonywanej pracy przewozowej przez jeden pojazd samochodowy czy też przez cały ich zespół.

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

*) Instrukcja o miesięcznikach kartach eksploatacyjnych pojazdów samochodowych wraz z komentarzami wychodzi w postaci broszury opatrzonej znakiem SM — 174 nakładem Wydawnictw Komunikacyjnych

Niektóre wskaźniki, które podamy poniżej, będą w pewnych przypadkach wspólne dla wszystkich pojazdów i odrębne dla tych, które się różnią charakterem pracy przewozowej (np. samochod osobowy i ciężarowy).

Wskaźniki oblicza się na podstawie danych z miesięcznych kart eksploatacyjnych, tj. wyników pracy pojazdu samochodowego w miesiącu.

Weźmy dla przykładu dwie wypełnione i podpisane miesięczne karty eksploatacyjne dla samochodu osobowego i ciężarowego.

Samochód osobowy np. Chevrolet-Fleetmaster ma następujące wyniki pracy za miesiąc listopad:

- ilość wozodni pracy — 24 dni
- ilość godzin pracy — 203 godz.
- przebieg w kilometrach — 1419 km
- ilość jazd — 118
- zużycie paliwa:
 - wg norm 227 litrów
 - rzeczywiste 230 litrów
 - przekroczenie 3 litry.

Z liczb powyższych obliczymy potrzebne nam wskaźniki, które będą przeciętnymi dla całego miesiąca.

1. **Długość dnia roboczego** (w godzinach) =
 $\frac{203 \text{ (ilość godz. pracy)}}{24 \text{ (wzodni pracy)}} = 8,45 \text{ godz.}$
2. **Średnia szybkość eksploatacyjna** (w kilometrach na godz.) =
 $\frac{1419 \text{ (przebieg w kilometrach)}}{203 \text{ (ilość godzin pracy)}} = 7 \text{ km/godz.}$
3. **Średni przebieg dzienny jednego pojazdu** (w kilometrach) =
 $\frac{1419 \text{ (przebieg kilometrów)}}{24 \text{ (wozodni pracy)}} = 59,12 \text{ km}$
4. **Współczynnik wykorzystania taboru** =
 $\frac{24 \text{ (wozodni pracy)}}{30 \text{ (wozodni w posiadaniu)}} = 0,80$
5. **Średnie zużycie paliwa na 100 km** =
 $\frac{230 \text{ (rzeczywiste zużycie paliwa)}}{1419 \text{ (przebieg kilometrów)}} \times 100 = 16,20 \text{ l/100 km}$

Samochód ciężarowy Fiat 666 N7/5 ma następujące wyniki pracy za listopad:

- **godziny:**
 - pracy 217,55
 - w ruchu (jazda) 120,50
- **w postoju z przyczyn:**
 - za- i wyładowania 94,05
 - usterek technicznych 1
 - innych 2
 - ogółem 97,05
- **Ilość jazd z ładunkiem** 70
- **przebieg kilometrów:**
 - ogółem 2735
 - w tym z przyczepami 511
 - w tym z ładunkiem 1772
- **przewóz ton:**
 - ogółem 590
 - w tym na przyczepach 114
- **praca tona-km:**
 - ogółem 13631
 - w tym na przyczepach 1573
- **zużycie paliwa:**
 - wg norm 795,5 ltr.
 - rzeczywiste 791
 - oszczędność 4,5 „

Mając do dyspozycji cyfry wynikowe, obliczymy obecnie odpowiednie wskaźniki:

1. **wydajność robocza pojazdu** (ton/godz.) =
 $\frac{590 \text{ (przewóz ton ogółem)}}{218 \text{ (godz. pracy poj. silnik.)}} = 2,7 \text{ ton/godz.}$
2. **średnia szybkość eksploatacyjna** (km/godz.) =
 $\frac{2725 \text{ (przebieg kilometrów ogółem)}}{218 \text{ (godz. pracy poj. silnikowego)}} = 12,5 \text{ km/godz.}$

3. **średni promień pracy (kilometrów)** =
 $\frac{1772 \text{ (przebieg km z ładunkiem)}}{70 \text{ (ilość jazd z ładunkiem)}} = 25,3 \text{ km}$
4. **średnia szybkość techniczna** (km/godz.) =
 $\frac{2725 \text{ (przebieg km ogółem)}}{121 \text{ (godziny jazdy)}} = 22,5 \text{ km/godz.}$
5. **średni czas na- i wyładunku pojazdu** (godz.) =
 $\frac{94 \text{ (godz. postoju na na- i wyładunek)}}{70 \text{ (ilość jazd z ładunkiem)}} = 1,24 = 80 \text{ min.}$
6. **długość dnia roboczego** (godz.) =
 $\frac{218 \text{ (godz. pracy poj. silnikowego)}}{23 \text{ (wzodni pracy)}} = 9,48 \text{ godz.}$
7. **średni dzienny przebieg pojazdu** (km) =
 $\frac{2725 \text{ (przebieg km ogółem)}}{23 \text{ (wozodni pracy)}} = 118,5 \text{ km}$
8. **współczynnik wykorzystania przebiegu** =
 $\frac{1772 \text{ (przebieg km z ładunkiem)}}{2725 \text{ (przebieg km ogółem)}} = 0,65$
9. **współczynnik wykorzystania ładowności poj. silnikowego** (stosunek rzeczywistego przewozu do największego możliwego przewozu) =
 $\frac{[590 \text{ (przewóz ton ogółem)} - 117 \text{ (przewóz ton na przyczepach)}] \times 70 \text{ (ilość jazd z ładunkiem)}}{7 \text{ ton (ładowność pojazdu silnikowego)}} = 0,97$
10. **współczynnik wykorzystania poj. silnikowego** =
 $\frac{23 \text{ (wozodni pracy)}}{30 \text{ (wozodni w posiadaniu)}} = 0,77$
11. **średnie zużycie paliwa na 100 km** =
 $\frac{791 \text{ l. (rzeczywiste zużycie paliwa)}}{2725 \text{ (przebieg km ogółem)}} \times 100 = 29,03 \text{ l/100 km}$
12. **współczynnik wykorzystania przyczep** (otrzymuje się z formuły SM- 114a) =
 $\frac{111 \text{ (wozodni pracy)}}{210 \text{ (wozodni w posiadaniu)}} = 0,53$

Jeśli przeprowadzimy tego rodzaju obliczenie przy pomocy wskaźników dla każdego pojazdu samochodowego, to będzie nam łatwo wyciągnąć wnioski z wyników pracy każdego samochodu, a porównując wyniki te między samochodami tego samego rodzaju, nie trudno nam będzie zorientować się co do właściwej oceny pracy kierowców, pracowników obsługi i transportu.

Jest to niezbędne dla sprawiedliwej oceny, szczególnie we współzawodnictwie pracy. Prócz tego, materiał wynikowy w ten sposób zebrany i oceniony, będzie doskonałym materiałem sprawozdawczym, z którego władze odpowiedzialne za sprawność transportu samochodowego w skali ogólnopństwowej będą mogły czerpać wszystkie potrzebne im dane do usprawnienia transportu, wzmoczenia jego wydajności i oszczędności. Przy tej okazji warto nadmienić, iż dotychczas sprawozdawczość z eksploatacji transportu samochodowego była częściowo rozwiązana w byłym Ministerstwie Przemysłu i Handlu i prowadzona jest nadal przez jednostki samochodowe podległe resortom powstałym z tego Ministerstwa. Sprawa ta, obecnie, wobec zarządzenia Ministerstwa Komunikacji o obowiązku prowadzenia miesięcznych kart eksploatacyjnych przez wszystkie jednostki samochodowe wchodzi na drogę jednolitego systemu sprawozdawczego, wspólnego dla wszystkich. Wprowadzając miesięczne karty eksploatacyjne nie wyczerpują jeszcze całości zagadnienia jednolitej sprawozdawczości z zakresu przewozów własnych, ale już ją zapoczątkowały. W niedługim czasie możemy się spodziewać całkowitego rozwiązania tego zaradnienia, ze względu na Uchwałę Prezydium Rządu z dnia 6 września 1950 r. (Monitor Polski Nr A-98 poz. 1235), która w pkt. VII „Wykorzystanie środków transportowych” zleca Państwowej Komisji Planowania Gospodarczego wydanie odpowiednich zarządzeń, uwzględniających

specjalnie planowanie przewozów własnych i jednolitą sprawozdawczość z zakresu transportu własnego, na podstawie których Ministerstwo Komunikacji wyda odnośne instrukcje.

Mówimy o tym dlatego, aby zwrócić uwagę na konieczność uporządkowania zagadnienia sprawozdawczości. Formularzy kontrolno-sprawozdawczych przybywa coraz więcej w gospodarce samochodowej. Już dziś jednostki samochodowe są przeciążone obowiązkiem wypełniania licznych, a nie zawsze może potrzebnych, formularzy samochodowych. Nowe przybywają, a w odniesieniu do starych nie ma żadnego zarządzenia, czy je należy nadal prowadzić, czy nie. Fakt ten może być przeoczony i wtedy może również zająć ewentualność, że oprócz nowej jednolitej sprawozdawczości niektóre jednostki samochodowe będą wypełniać nadal i stare formularze — już niepotrzebne. Np. obecne zarządzenie o wprowadzeniu miesięcznych kart eksploatacyjnych nie mówi, czy dotychczasowe raporty z eksploatacji i arkusze sprawozdawcze z eksploatacji pojazdów, prowadzone przez jednostki podległe byłemu Min. Przem. i Handl. oraz inne, mają być nadal prowadzone, czy nie.

Można przypuścić, że z chwilą wprowadzenia jednolitej sprawozdawczości dla wszystkich, dotychczasowe stare formularze sprawozdawcze zostaną

unieważnione. Ale, jak wiemy z doświadczenia, jednostki samochodowe mają tendencję do robienia większych zapasów formularzy celem uniezależnienia się od nie zawsze regularnej ich dostawy. Tak samo „Wydawnictwa Komunikacyjne“, do których należy druk tych formularzy i ich kolportaż, muszą również operować pewnym zapasem. Zachodzi więc obawa, że wprowadzenie jednolitej sprawozdawczości, przy równoczesnym unieważnieniu dotychczasowych formularzy, albo opóźni się przez konieczność wyczerpania zapasu starych formularzy, a'bo też odbędzie się w nakazanym terminie z dość dużą stratą papieru, uwiecznionego w drukach, które zostaną unieważnione. Do tego w żadnym przypadku nie należy dopuścić, ze względu na konieczność stosowania oszczędnej gospodarki papierem. Z tych względów jedynym wyjściem wydaje się wydanie odpowiedniego zarządzenia przez władze do tego powołane, w którym zostanie podany termin wprowadzenia jednolitej sprawozdawczości z jednoczesnym wyszczególnieniem tych formularzy, które zostaną unieważnione. Wiedząc o tym jednostki samochodowe ograniczą w odpowiednim czasie zamawianie dotychczasowych formularzy starego wzoru tylko do niezbędnego minimum, potrzebnego na okres przejściowy.

A. W.

Uchwała Prezydium Rządu

w sprawie powołania inspektorów gospodarki samochodowej.

Dnia 14 grudnia 1950 r. Prezydium Rządu podjęło bardzo istotną uchwałę dla naszej gospodarki samochodowej, powołującą inspektorów samochodowych (opublikowaną w „Monitorze Polskim“ Nr A-133, poz. 1698).

Prezydium Rządu, zlecając Ministrowi Komunikacji powołanie inspektorów samochodowych w terminie miesięcznym, miało na celu zwiększenie kontroli wykorzystania samochodów, jak również usprawnienie transportu samochodowego w całym aparacie społecznym, a więc zarówno w urzędach, jak i w przedsiębiorstwach.

Powołani inspektorzy gospodarki samochodowej będą działali przy wydziałach komunikacyjnych prezydiów Wojewódzkich Rad Narodowych oraz Miejskich Rad Narodowych m. st. Warszawy i m. Łodzi, przy czym ilość inspektorów samochodowych, zależnie od obszaru województwa, będzie wynosić od 1 do 3 osób.

Omawiana uchwała w § 4 stanowi, że szczegółowy zakres czynności oraz sposób ich wykonywania przez inspektorów gospodarki samochodowej określi zarządzenie Ministra Komunikacji. W tymże jednak paragrafie uchwały wymienione zostały zadania, jakie przede wszystkim będą należały do inspektorów gospodarki samochodowej. Zadania te są szerokie i będą polegały zarówno na kontrolowaniu gospodarki samochodowej, jak i instruowaniu personelu, zatrudnionego w transporcie samochodowym.

Kontrola będzie dotyczyła sprawozdawczości z zakresu gospodarki samochodowej, całokształtu gospodarki samochodowej i wykorzystania pojazdów.

Kontrola będzie przeprowadzana drogą wizytacji zajezdni, stacji obsługi, warsztatów itd., jak również drogą kontroli, przeprowadzanej na drogach publicznych. Instruowanie zaś kierowców samochodowych oraz pracowników zatrudnionych przy eksploatacji samochodów będzie dotyczyło sposobów właściwego wykorzystania pojazdów samochodowych i sposobów eliminacji marnotrawstwa w transporcie samochodowym.

Wymienione wyżej pokrótce zadania inspektorów gospodarki samochodowej odnoszą się do kontrolowania i instruowania personelu transportu samochodowego w urzędach, przedsiębiorstwach państwowych, spółdzielczych, centralach spółdzielczo-państwowych oraz spółkach prawnych, w których udział Skarbu Państwa jest większy niż 50%.

W zakresie kontroli pojazdów mechanicznych, przeprowadzanej na drogach publicznych, czynności powołanych omawianą uchwałą inspektorów gospodarki samochodowej powinny być koordynowane z czynnościami inspektorów samochodowych przy Prezydium Rady Ministrów, powołanych Okólnikiem nr 19 Prezesa Rady Ministrów z dnia 22 maja 1948 r.

Należy stwierdzić, że powołanie przez Ministra Komunikacji inspektorów gospodarki samochodowej przyczyni się niewątpliwie do sprawniejszego działania naszego transportu samochodowego, właściwego wykorzystania pojazdów samochodowych w aparacie administracyjnym i gospodarczym oraz do eliminacji marnotrawstw, na które nie może być miejsca w naszej gospodarce.

K. K.

Obniżka kosztów własnych w najważniejszych działach gospodarki narodowej winna przynieść około 3 bilionów złotych akumulacji, co stanowi około 50% całości nakładów inwestycyjnych przewidzianych w planie 6-letnim. Inaczej mówiąc, bez uzyskania planowanej obniżki kosztów własnych nie można byłoby wykonać planu 6-letniego.

H. MINC

V Plenum K. C. PZPR

Pismo Dep. Samochodowego MK

w sprawie norm czasu postoju samochodów dla na- i wyładunku

Poniżej podajemy treść pisma Ministra Komunikacji, skierowanego do wszystkich Ob. Ministrów w sprawie stosowania norm czasu postoju samochodów dla na- i wyładunku.

Wszyscy transportowcy powinni po dokładnym zapoznaniu się stosować przepisy podane w Tymczasowej Instrukcji o Normach dla Przewozów Samochodowych Towarowych. Stosowanie powyższych norm przyczyni się do eliminowania najpospolitszego marnotrawstwa w transporcie samochodowym, jakim jest zbyt długo trwający naładunek i wyładunek.

Zarządzeniem Ministra Komunikacji z dnia 16 maja 1950 r. ogłoszonym w Dzienniku Taryf i Zarządzeń Komunikacyjnych została zatwierdzona tymczasowa Instrukcja i Normy dla Przewozów Samochodowych Towarowych (SM-163).

Instrukcja powyższa przewiduje normy czasu postoju samochodu dla wykonania czynności na- i wyładunkowych. Dotychczasowa praktyka wykazała, iż jedną z najważniejszych przyczyn niewłaściwego i nieupełnego wykorzystania taboru samochodowego jest przetrzymywanie samochodów ciężarowych przez dysponującego pojazdem podczas naładunku i wyładunku towaru. Użytkownik pojazdu nierzadko nie liczy się z tym, jakie konsekwencje pociąga spowodowana tym strata czasu nie tylko dla niego samego, ale i dla całej gospodarki narodowej.

Przekroczenie norm czasu na- i wyładunku wywołane jest przeważnie winą użytkownika, a mianowicie niewłaściwą organizacją pracy, brakiem na miejscu sił roboczych, nieobecnością magazynierów, nieprzygotowaniem miejsca w magazynach, niewłaściwym planowaniem spedycji, transportu itp. Wszystkie te niedomagania dadzą się usunąć przy odpowiednim rozplanowaniu i zorganizowaniu przewozów przez powołane do tego na miejscu w każdym przedsiębiorstwie czynniki.

Od dnia 1 grudnia 1950 r. w ciężarowych przewozach Państwowej Komunikacji Samochodowej zostaje wprowadzony nowy system wynagradzania kierowców, oparty na akordzie, tj. na wynikach rzeczywistej, wykonanej przez samochód pracy. W systemie tym, opartym na stosowanym w Związku Radzieckim jednolitym systemie wynagradzania kie-

rowców, jednym z elementów jest opłata za czas, podczas którego samochód stoi pod naładunkiem względnie wyładunkiem. Czas ten określony jest normami, o których wspomniano wyżej.

W przypadku przekroczenia określonego normami czasu, kierowca otrzymuje za czas przestoju ponad normę tylko 50% przypadającego mu wynagrodzenia godzinowego (czasowego).

System ten z jednej strony zmusza kierowcę, jako gospodarza sprzętu, do dopilnowania szybkiego załadunku, a z drugiej strony jest najlepszym sposobem usprawnienia wykorzystania sprzętu. Ponieważ marnotrawstwo czasu przy naładunku i wyładunku towaru jest w przewozach samochodowych zjawiskiem szkodliwym i niedopuszczalnym w obecnej dobie, kiedy dla wykonania Planu 6-letniego wszyscy wspólnie powinniśmy wyteńczyć siły i podnieść jak najwyżej wydajność naszej pracy, Minister Komunikacji wydał Państwowej Komunikacji Samochodowej polecenie stosowania, w przypadkach przetrzymywania taboru pod na- i wyładunkiem przez odbiorcę usług, opłaty za przetrzymanie pojazdu, przewidzianej w obowiązującej taryfie.

W celu lepszego zabezpieczenia skrócenia czasu na- i wyładunku Minister Komunikacji polecił Państwowej Komunikacji Samochodowej obsługiwanie w pierwszym rzędzie tych instytucji i przedsiębiorstw państwowych i społeczno-ustrojowych, które najsprawniej stosować się będą do przewidzianych norm czasu.

W razie stałego przekraczania norm czasu z winy użytkownika — Minister Komunikacji polecił wstrzymywać obsługę jego zleceń i o wszystkich przekroczeniach norm meldować Ministerstwu Komunikacji dla ocągnięcia winnych do odpowiedzialności.

Kierowcy samochodów PKS otrzymali poza tym zlecenie sporządzania protokołów, stwierdzających przetrzymywanie taboru przez użytkownika.

Ponadto zaznaczyć należy, że przekroczenie normy czasu na- i wyładunku, prócz szkód dla gospodarki narodowej, jako całości, powodować będzie w odniesieniu do kierowców niezawinione przez nich zmniejszenie zarobków. Moment ten powinien być wzięty pod uwagę przez dysponujących samochodami użytkowników, niebaldostwo których uniemożliwi może zwiększenie wydajności pracy kierowcy.

Zarządzenie Ministra Komunikacji

w sprawie posiadania i budowy przez urzędy, instytucje i jednostki gospodarki społeczno-ustrojowej własnych stacji obsługi i warsztatów samochodowych.

Omawiane Zarządzenie Ministra Komunikacji, opublikowane w Monitorze Polskim nr A—131 z dnia 19.XII. 50 r. poz. 1633, zostało wydane na podstawie Uchwały Komitetu Ekonomicznego Rady Ministrów z dnia 29.XI. 1949 r. w sprawie obsługi technicznej samochodów, zlecającej Ministerstwu Komunikacji ogólnokrajowe planowanie w zakresie zapewnienia obsługi technicznej samochodów oraz koordynację rozbudowy sieci stacji obsługi i warsztatów naprawczych, z wyjątkiem warsztatów przedsiębiorstwa „Zakłady Sprzętu Transportowego” i „Technicznej Obsługi Rolnictwa”.

W celu wykonania wyżej wymienionych zadań Ministerstwo Komunikacji zostało upoważnione do udzielania zezwolenia na budowę nowych i rozbudowę istniejących stacji i warsztatów dla obsługi samochodów własnych poszczególnych urzędów i instytucji państwowych, przedsiębiorstw państwowych, central spółdzielczo-państwowych i central spółdzielni.

Ponadto Ministerstwo Komunikacji w odniesieniu do już istniejących stacji obsługi i warsztatów naprawczych tzw. „własnych” będzie ustalało na podstawie posiadanej ewidencji i zaplanowania sie-

ci placówek CHPM „Motozbyt”, które z w.w. obiektów mogą pozostać w posiadaniu poszczególnych użytkowników, a które należy przekazać „Motozbytowi”. Wnioski w sprawie ich przekazania Ministerstwo Komunikacji będzie przysyłało do PKPG, po uprzednim uzgodnieniu z zainteresowanymi ministerstwami. Stacje obsługi i warsztaty już istniejące mogą pozostać w użytkowaniu uprzednio wymienionych instytucji, zgodnie z § 8 punkt A powołanej uchwały, tylko w przypadkach, które zostaną określone zarządzeniem Ministra Komunikacji. To też omawiane zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 19.XII. 1950 r., jako jedno z zarządzeń wykonawczych do uchwały KERM z dnia 29.XI. 1949 r., reguluje zasadniczo dwa zagadnienia:

1. jakie stacje obsługi i warsztaty naprawcze już istniejące mogą pozostać we własnym użytkowaniu, a jakie będą przekazane „Motozbytowi”;
2. zasady budowy nowych i rozbudowy istniejących własnych stacji obsługi i warsztatów naprawczych.

Ad 1. Istniejące w dniu wejścia w życie zarządzenia Ministra Komunikacji oraz wybudowane i rozbudowane z kredytów inwestycyjnych na rok 1950

własne stacje obsługi i warsztaty naprawcze pozostają u obecnych właścicieli w użytkowaniu na czas nieokreślony, o ile znajdują się one w miejscowościach, nie objętych planem rozbudowy publicznej sieci stacji obsługi „Motozbytu” lub jeżeli nie mogą być dostosowane w sposób łatwy i opłacalny do publicznej obsługi pojazdów. Pozostałe stacje obsługi i warsztaty naprawcze zostają w użytkowaniu przez obecnych posiadaczy na czas określony, to znaczy, że mogą być one w okresie późniejszym przekazane na wniosek Ministerstwa Komunikacji „Motozbytu”, jako stacje publicznego użytku lub w przypadku stwierdzonego niewłaściwego wykorzystania — innemu użytkownikowi.

Ad 2. Na budowę nowych i rozbudowę istniejących własnych stacji obsługi i warsztatów naprawczych z kredytów inwestycyjnych na rok 1951 i dalsze lata należy przed zatwierdzeniem kredytów przez PKPG uzyskać zezwolenie Departamentu Samochodowego Ministerstwa Komunikacji. W celu uzyskania wspomnianego zezwolenia inwestor powinien przedłożyć zatwierdzony przez właściwą władzę nadrzędną oraz zaopiniowany pod względem potrzeb lokalizacji i urbanistycznego rozwiązania przez Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej wniosek w 2 egzemplarzach, ujmujący poniższe dane:

- a) nazwę i adres inwestora i władzy nadrzędnej;
- b) dokładne określenie zamierzonej budowli samochodowej, z podaniem jej przeznaczenia i związku z ogólną inwestycją budowlaną;
- c) dotychczasowy sposób dokonywanej obsługi technicznej oraz parkowania samochodów;
- d) określenie charakteru projektowanej inwestycji z punktu widzenia ruchu obsługiwanego samochodów.

Z chwilą zatwierdzenia przez Ministerstwo Komunikacji złożonego wniosku, inwestor może przystą-

pić do opracowywania założeń do projektu, określonych w rozdziale II § 42 instrukcji PKPG nr 20, zaś wykonanie dokumentacji technicznej powinno być powierzone przez inwestora Centralnemu Biuru Studiów i Projektów Komunikacji. W przypadku projektowania budowli o innym przeznaczeniu, w którym pomieszczenia samochodowe są tylko częścią składową budowli, inwestor powinien zlecić Centralnemu Biuru Studiów i Projektów Komunikacji wykonanie tylko samej dokumentacji technicznej pomieszczeń samochodowych.

Zgodnie ze wspomnianą wyżej instrukcją PKPG nr 20 w skład Komisji Ocen Projektów Inwestycyjnych na poszczególnych szczeblach inwestorów wchodzi przedstawiciel:

- a) Wydziału Komunikacyjnego Wojewódzkiej Rady Narodowej dla głównych inwestorów;
- b) Ministerstwa Komunikacji Departamentu Samochodowego dla naczelników i centralnych inwestorów.

Wypożyczenie własnych stacji obsługi i warsztatów naprawczych w urządzeniach technicznych i technicznych instalacyjnych oraz przejęcie przez „Motozbyt” zlecenia na ich zakup za granicą może się odbywać jedynie za zgodą Departamentu Samochodowego Ministerstwa Komunikacji, po uprzednim przedłożeniu zapotrzebowania dla danej budowli. Zapotrzebowanie powinno zawierać dodatkowe dane, jak: ilość taboru z podziałem na rodzaje wg marek i typów, jaka ma być obsługiwana przez daną stację obsługi lub warsztat; średni przebieg roczny samochodów; stan i ilość posiadanych urządzeń i wyposażenie danej budowli; numer zatwierdzonego wniosku inwestycyjnego i posiadane kredyty oraz plan sytuacyjny i technologiczny budowli, dla której opracowano zaopatrzenie.

S. D.

Odprawa transportowców w PRM

W związku z zakończeniem prac nad ustaleniem etatów samochodowych na 1951 r., w dniu 19 grudnia 1950 r. odbyła się w Prezydium Rady Ministrów odprawa-delegatów ministerstw, urzędów centralnych, prezydium Wojewódzkich Rad Narodowych, instytucji i organizacji społecznych oraz przedsiębiorstw, podległych nadzorowi Prezydium Rady Ministrów.

Celem narady było omówienie ankiety, dotyczącej eksploatacji samochodów służbowych, opracowanej na podstawie zarządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 10 czerwca 1950 r. W ramach narady wygłoszone zostały trzy referaty: „Analiza ankiety i wytyczne” — ob. mgr. Sławińskiego (PRM). „Marnotrawstwo w transporcie samochodowym” — ob. nac. A. Rostockiego (PKPG) oraz „Techniczne środki zmniejszenia zużycia paliwa” — ob. Wł. Wieniawskiego (Ministerstwo Komunikacji).

Za realne, rzeczowe i oszczędne opracowanie wniosków etatów samochodowych na 1951 rok przy-

znane zostały dyplomy i nagrody pieniężne, które w ramach narady zostały wręczone przedstawicielom komórek transportowych nagrodzonych resortów. Kolejność zespołów była następująca: 1) Ministerstwo Górnictwa, 2) Ministerstwo Przemysłu Lekkiego, 3) Ministerstwo Przemysłu Ciężkiego, 4) Ministerstwo Rolnictwa i Reform Rolnych, 5) Ministerstwo Budownictwa, 6) Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej w Rzeszowie. Niezależnie od tego wyróżnione zostały: 1) PP „Polska Poczta, Telefon i Telegraf” 2) PO „Służba Polsce”, 3) Departament Dróg Publicznych Ministerstwa Komunikacji, 4) Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej we Wrocławiu.

Druga część narady była poświęcona wymianie doświadczeń, omówieniu korzyści, jakie przyniosła ankieta, jak również i błędów, które należy usunąć w przyszłych opracowaniach etatów samochodowych.

K. K.

Taryfy i Zarządzenia MK

A. W komunikacji kolejowej

W Dzienniku Taryf i Zarządzeń Komunikacyjnych nr 35 ogłoszono zarządzenie Ministra Komunikacji z 20.XI.1950 r., które w związku ze zmianą ustawy skarbowej wprowadza z dniem 28.XI.1950 r. w Taryfie towarowej PKP dla linii normalnotorowych, część I B, zmianę dotychczasowej opłaty skarbowej od listu przewozowego, lub innego dokumentu przewozowego, która wynosi obecnie przy przesyłkach drobnych 1,20 zł i przy przesyłkach wagonowych 6.00 zł.

Z dniem 1.XII.1950 r. uległa zmianie Międzynarodowa taryfa związkowa na przewóz towarów między stacjami Polskich Kolei Państwowych, a stacjami Kolei Czechosłowackich, przez włączenie szeregu nowych stacji czechosłowackich w taryfach artykułowych: nr 1 (towary wszelkiego rodzaju), nr 8 (węgiel, koks i półkoks), nr 10 (metale nie-szlachetne) i nr 102 (głina, kaolin, magnezyt).

Dz. T. i Z. K. nr 38 zawiera zarządzenie Ministra Komunikacji z 13.XII.1950 r., które z dniem 1.I. 1951 r. uchyla:

1) Międzynarodową taryfę związkową na przewóz towarów między stacjami portowymi PKP w Gdańsku, Gdyni i Szczecinie, a stacjami Czechosłowackich Kolei Żelaznych, która na podstawie zarządzenia Ministra Komunikacji z 6.IV. 1950 r. (Dz. T. i Z. K. nr 25, poz. 205) została utrzymana w mocy dla komunikacji między polskimi stacjami przeładunkowymi na Odrze: Gliwice Port i Koźle Port, a stacjami Czechosłowackich Kolei Żelaznych.

2) Międzynarodową taryfę bezpośrednią na przewóz towarów między stacjami portowymi PKP w Gdańsku, Gdyni i Szczecinie, a stacjami Czechosłowackich Kolei Żelaznych, w której na podstawie zarządzenia Ministra Komunikacji z 10.XI.1950 r. (Dz. T. i Z. K. nr 33, poz. 262) utrzymano w mocy opłaty za przewóz rud i pirytów z poz. A i B taryfy artykułowej 15 oraz opłaty za przewóz apatytów i fosforytów mineralnych taryfy artykułowej 23. W komunikacji towarowej Polska — Francja zamieszczono z ważnością od 16.XII.1950 r. w wykazie punktów granicznych otwartych dla tej komunikacji nowy punkt graniczny polsko-czechosłowackiej „Zawidów — Ceruusy”.

W komunikacji towarowej Polska-Szwajcaria w tranzycie przez Czechosłowację — Austrię, Czechosłowację — Niemcy (Zachodnie Strefy Okupacyjne) — Austrię i Czechosłowację — Niemcy (Zachodnie Strefy Okupacyjne), w wykazie punktów granicznych otwartych dla tej komunikacji uległa ostatnio zmianie dotychczasowa nazwa czechosłowacko-niemieckiego punktu granicznego „Muhlbad-Schirudnig” na „Cheb Schiruding”.

B. W komunikacji drogowej

Dz. T. i Z. K. nr 36 zawiera zarządzenie Ministra Komunikacji z 24.XI.1950 r., które na czas od 1.XII. 1950 r. do odwołania skraca normy czasu na załadunek i wyładunek towarów ustalone w § 21 ust. 4 Tymczasowej taryfy towarowej przedsiębiorstw uprawiających zarobkowy przewóz towarów pojazdami mechanicznymi do norm ustalonych w Tymczasowych Instrukcjach i normach dla przewozów samochodowych towarowych (Dz. T. i Z. K. z 1950 r. nr 18, poz. 184).

W tym samym numerze Dz. T. i Z. K. ogłoszono zarządzenie Ministra Komunikacji z 24.XI. 1950 r., które w związku ze zmianą ustawy skarbowej wprowadza z dniem 28.XI. 1950 r. nową opłatę skarbową od dokumentu przewozowego, która wynosi: 1) jeżeli przewóz nie wymaga użycia całego pojazdu mechanicznego — 1,20 zł (nie więcej jednak niż przewoźne) i 2) przy przewozach całopojazdowych — 6,00 zł.

W Dz. T. i Z. K. nr 37 ukazało się zarządzenie Ministra Komunikacji z 10.XI. 1950 r. o wymiarach i wyglądzie tablic rejestracyjnych oraz tablic ze znakami próbnymi dla pojazdów mechanicznych.

W Dz. T. i Z. K. nr 39 ukazało się zarządzenie Ministra Komunikacji z 15.XII. 1950 r., które przedłuża termin przystosowania pojazdów mechanicznych do wymagań rozporządzenia Ministrów: Komunikacji, Administracji Publicznej i Ziemi Odzyskanych z 24.V. 1947 r. o wyglądzie zewnętrznym pojazdów mechanicznych (Dz. U. R. P. nr 45, poz. 233 i nr 13 z 1948 r. poz. 103) do dnia 31.XII. 1951 r.

W tym samym numerze Dz. T. i Z. K. ogłoszono zarządzenie Ministra Komunikacji z 18.XII. 1950 r. w sprawie tabliczek rowerowych na okres 1951 roku. Zarządzenie postanawia, że tabliczki rowerowe, które zostały wydane na okres rejestracyjny, obejmujący lata kalendarzowe 1949 i 1950, zachowują swą ważność na okres roku 1951. W razie wyczerpania się na obszarze któregośkolwiek z województw lub na obszarze m. st. Warszawy i m. Łodzi tabliczek rowerowych ze znakami rejestracyjnymi, przewidzianymi w zarządzeniach Ministra Komunikacji z 9.XII. 1948 r. i z dn. 1.VI. 1950 r., mogą być wydawane tabliczki ze znakiem rejestracyjnym z grupy dwóch liter serii oraz liczby trzycyfrowej dla każdej serii według załącznika do tego zarządzenia, który został zamieszczony w tym samym numerze Dz. T. i Z. K.

Również w Dz. T. i Z. K. nr 39 ogłoszono zarządzenie Ministra Komunikacji z 13.XII. 1950 r. w sprawie zmiany Instrukcji o przygotowaniu i eksploatacji pojazdów samochodowych w okresie zimowym.

C. W komunikacji wodnej śródlądowej

Dz. T. i Z. K. nr 36 zawiera dwa zarządzenia Ministra Komunikacji z 24.XI. 1950 r., które wprowadzają następujące zmiany w Tymczasowej taryfie towarowej żeglugi śródlądowej:

1) w związku ze zmianą ustawy skarbowej uległa z dniem 28.XI. 1950 r. zmianie dotychczasowa opłata skarbowa od oryginału konosamentu lub innego dokumentu przewozowego, która obecnie wynosi: a) przy przesyłkach drobnych 1,20 zł (nie więcej jednak niż przewoźne) i b) przy przesyłkach barkowych 6 zł.

2) skrócenie terminu rozpoczęcia załadunku i wyładunku barki w portach morskich.

W tym samym numerze Dz. T. i Z. K. ogłoszono zarządzenie Ministra Komunikacji z 8.XI. 1950 r. w sprawie ustalenia wzoru patentu żeglarskiego. Zarządzenie przewiduje sporządzanie patentu żeglarskiego według wzoru ogłoszonego w tym numerze, jako załącznik do tego zarządzenia.

W Dz. T. i Z. K. nr 38 ogłoszono zarządzenie Ministra Komunikacji z 24.XI. 1950 r. w sprawie wzoru książeczki żeglarskiej ze wskazówkami o prowadzeniu w niej wpisów. Wzór książeczki żeglarskiej ukazał się w oddzielnym wydaniu, jako załącznik do tego zarządzenia.

O. K.

Odznaka i tytuł „Racjonalizatora Produkcji”

Uchwałą Rady Ministrów z dnia 30 czerwca 1949 roku (Monitor Polski Nr A-46) — w celu wyróżnienia racjonalizatorów i nowatorów — zostały ustanowione: odznaka „Racjonalizatora Produkcji” oraz odznaka i dyplom „Zasłużonego Racjonalizatora Produkcji”.

Przy nadawaniu odznak i dyplomu bierze się pod uwagę wydajność i osiągnięcia w pracy oraz postawę społeczną osoby, która ma być wyróżniona.

W wydanym do powyższej uchwały okólniku Ministra Komunikacji z dnia 14 kwietnia 1950 roku Nr KPX/8-33/50 podkreślono, że należy brać pod uwagę poprawę jakości i usprawnienie produkcji oraz stosowanie nowych metod pracy, wartość uzyskanych oszczędności przez zgłoszone i uznane pomysły racjonalizatorskie itp. zasługi.

Tryb przyznawania odznak jest następujący.

Odznak „Racjonalizatora Produkcji” nadaje Dyrektor Naczelny Centralnego Zarządu danej gałęzi

gospodarki narodowej, na wniosek administracji zakładu pracy, uzgodniony z Radą Zakładową. We wniosku należy wyczerpująco podać, ile pomysłów dany racjonalizator zgłosił, ile zostało uznanych przez Komisję Usprawnień, ile uznane pomysły przyniosły oszczędności, jakie nagrody za to otrzymał z zaznaczeniem równocześnie, czy bierze udział i jakie osiągnął wyniki we współzawodnictwie pracy. Należy zwrócić uwagę na przestrzeganie wymagań o uzgadnianiu wniosku przez administrację z Radą Zakładową, gdyż w praktyce zdarzają się przypadki, iż wnioski o nadanie odznak przesyłają same Rady Zakładowe lub też sama administracja. Powoduje to zbędną korespondencję i opóźnianie w przyznawaniu odznak.

Osoba wyróżniona odznaką ma prawo do tytułu „Racjonalizatora Produkcji”.

Odznak i dyplom „Zasłużonego Racjonalizatora Produkcji” nadaje właściwy Minister na wniosek

Dyrektora Naczelnego Centralnego Zarządu danej gałęzi gospodarki narodowej, uzgodniony z Zarządem Głównym branżowego Związku Zawodowego. Odznaka ta i dyplom są nadawane tym osobom, które już są wyróżnione odznaką „Racjonalizatora Produkcji” — za szczególne zasługi w dziedzinie racjonalizacji i nowatorstwa produkcji.

Osoba wyróżniona odznaką i dyplomem ma prawo do tytułu „Zasłużony Racjonalizator Produkcji”.

Pracownicy, którym nadane są odznaki i tytuły — winni zawsze okazać się godni przyznanych wyróżnień i stanowić wzór dla swego zespołu zarówno swym stosunkiem do pracy, jak i swą postawą społeczną. Odznaki powyższe są nadawane z okazji uroczystych świąt, jak 1 Maja, 22 Lipiec i Nowy Rok. Jednak w przypadku wybitnych osiągnięć w pracy o cechach stachanowskich, mających szczególne znaczenie dla gospodarki narodowej — odznaki mogą być przyznawane w ciągu całego roku.

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

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

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

W przypadku zagubienia, zniszczenia, kradzieży, lub utracenia w inny sposób odznaki, czy dyplomu — może nastąpić wydanie duplikatu przez tę samą władzę, która je nadała, lecz po uprzednim ogłoszeniu komunikatu o utracie w Monitorze Polskim na koszt zainteresowanego pracownika. Za duplikat odznaki pobierana jest opłata w kwocie 9 zł, którą należy wpłacić na konto PKO Nr 1 — 1729 Prezydium Rady Ministrów.

★

Poniżej podajemy dwa wyjaśnienia, które odnoszą się w równej mierze tak do „Racjonalizatorów Produkcji”, jak i do „Przodowników Pracy” (Odznaka i tytuł „Przodownika Pracy” — omówiono w miesięczniku „Transport i Spedycja” Nr 10 za październik 1950 roku).

POSIADANIE RÓŻNYCH ODZNACZEŃ

Pracownik transportu odznaczony orderem „Sztandaru Pracy” lub innym odznaczeniem, może używać — niezależnie od tego odznaczenia — odznakę „Przodownika Pracy” oraz dyplom i odznakę „Zasłu-

żonego Przodownika Pracy” lub też „Racjonalizatora Produkcji” oraz dyplom i odznakę „Zasłużonego Racjonalizatora Produkcji”, o ile odpowiada warunkom, wymagany w okólniku Ministra Komunikacji z dnia 14 kwietnia 1950 roku Nr KP X-33/50.

Pracownicy, posiadający odznakę „Przodownika Pracy”, lub dyplom i odznakę „Zasłużonego Przodownika Pracy”, mogą posiadać niezależnie od tych odznak — odznakę „Racjonalizatora Produkcji”, lub dyplom i odznakę „Zasłużonego Racjonalizatora Produkcji” i odwrotnie.

ODZNACZENIA I SOCJALISTYCZNA DYSCYPLINA PRACY

W związku z wprowadzeniem w życie ustawy o zabezpieczeniu socjalistycznej dyscypliny pracy — zostały skreślone we wszystkich regulaminach współzawodnictwa pracy w obrębie Głównego Komitetu Wsp. Pracy w Transporcie Samochodowym przy ZZT — punktowania za nieusprawiedliwioną nieobecność, lub spóźnienie do pracy.

Obecnie obowiązują następujące zasady postępowania.

Przodownik pracy, lub racjonalizator produkcji winien być dla swego zespołu i całego zakładu pracy wzorem zarówno pod względem stosunku do pracy, jak i swej postawy społecznej. Brak u przodownika, lub racjonalizatora, socjalistycznego stosunku do pracy i postawy społecznej bez zastrzeżeń — stanowiłby naruszenie przez niego ustawy o zabezpieczeniu socjalistycznej dyscypliny pracy.

Przodownik pracy, lub racjonalizator, który z tego powodu został ukarany na podstawie art. 5 p. 1 i 2 wyżej wymienionej ustawy (Dz. Urz. Nr 20 z dnia 5 maja 1950 r. poz. 168) będzie na wniosek właściwego Komitetu Współzawodnictwa Pracy pozbawiony tytułu i odznaki „Przodownika Pracy”, lub „Racjonalizatora Produkcji”, czy też tytułu, dyplomu i odznaki „Zasłużonego Przodownika Pracy” lub „Zasłużonego Racjonalizatora Produkcji”.

Dotyczy to również przodujących we współzawodnictwie pracy.

W przypadku naruszenia przepisów wymienionej ustawy o zabezpieczeniu socjalistycznej dyscypliny pracy przez współzawodniczących — następuje skreślenie danego uczestnika z listy współzawodniczących w bieżącym etapie.

Pozbawienie tytułu i odznaki następuje w trybie, przewidzianym w uchwałach Rady Ministrów z dnia 30 czerwca 1949 roku (Monitor Polski Nr A-46, poz. 625 i 626) i z dnia 3 marca 1950 roku (Monitor Polski Nr A-29, poz. 337 i 338).

I. C.

INFORMACJE SZKOLENIOWE

SZKOLENIE KADR DLA POTRZEB MARYNARKI HANDLOWEJ

(KK) Stale rosnący tonaż polskiej floty handlowej wymaga wielu wykwalifikowanych fachowców dla obsługi różnego rodzaju jednostek pływających. W związku z tym administracja polskiej marynarki handlowej organizuje wiele kursów handlowych, na których synowie chłopów i robotników z całej Polski mają możliwość zdobycia nowego, zaszczytnego zawodu.

Ostatnio wydział szkoleniowy GAL uruchomił dwa nowe kursy. Są to: kurs dla radiotelegrafistów morskich oraz zorganizowany po raz pierwszy w polskiej marynarce handlowej kurs, mający za zadanie wyszkolenie kadry nurków dla powstającego przedsiębiorstwa ratowniczego.

PODWÓJNE ŚWIĘTO PAŃSTWOWEJ SZKOŁY MORSKIEJ W GDYNI

(KK) 16 grudnia 1950 r. Państwowa Szkoła Morska w Gdyni obchodziła podwójne święto: trzydzie-

stoletcie założenia i pięćdziesiąt lat istnienia odnowionej, demokratycznej szkoły, przygotowującej kadry oficerskie dla naszej szybko rozwijającej się Marynarki Handlowej.

Założona w roku 1920 szkoła podlegała początkowo Ministerstwu Spraw Wojskowych. Silne bariery klasowe i pieniężne uniemożliwiały studia w niej młodzieży robotniczej i chłopskiej, szeroko natomiast otwierając dostęp synom burżuazji.

PSM posiadała dwa wydziały: nawigacyjny i mechaniczny, z których obecnie pierwszy całkowicie przeniesiony został do Szczecina. Dziś Szkoła Morska, posiadająca wśród uczniów zdecydowaną przewagę elementu robotniczo-chłopskiego, prowadzi szkolenie planowe, ściśle powiązane z możliwościami naszej gospodarki morskiej. W ostatnim dwuleciu, po ostatecznym zreformowaniu czasu i zakresu studiów, wydział mechaniczny PSM ukończyła większa liczba absolwentów, niż podczas całego dowojennego okresu istnienia szkoły.

ZAŁOGA KOBIECA OBSŁUGUJE DWORZEC WARSZAWA-ŚRÓDMIEŚCIE

(KK) W dniu 1 grudnia 1950 roku na terenie dworca Warszawa-Śródmieście nastąpiło przekazanie obsługi stacji załodze, składającej się wyłącznie z kobiet.

Na czele brygady kobiecej, która rozpoczęła normalną służbę, stoi Danuta Ellert, przeszkolona na kursie zawiadowców stacji kolejowych. Niezależnie od niej cała brygada kobieca przeszła ostatnio teoretyczne i praktyczne szkolenie w zakresie samodzielnej obsługi dworca.

Dworzec Warszawa-Śródmieście jest pierwszą w Polsce stacją kolejową, obsługiwaną wyłącznie przez kobiety.

WYNIKI SZKOLENIA KOBIET NA PKP W R. 1950

(O) Polskie Koleje Państwowe przeszkoliły w r. 1950 dla potrzeb różnych służb około 3000 kobiet. Najwięcej kandydatek, bo około 600, przeszkolono na kursach konduktorskich; drugie miejsce zajmują kobiety przeszkolone na różnego typu kursach dla pracowników finansowych, trzecie — na kursach administracyjnych, czwarte — na kursach na kasjerów biletowych i bagażowych kasjerów towarowych i taksatorów.

Mniejsze ilości kandydatek przeszkolono na kursach dyżurnych ruchu, telegrafistów, magazynierów handlowych i zasobowych, fachowców planowania gospodarczego itp.

Obecnie na całej sieci PKP szkoli się około 1500 kobiet (wg statystyki z grudnia 1950). Największą ich liczbą szkolą dyrekcje: warszawska i katowicka.

W dyr. warszawskiej szkoli się obecnie 230 kobiet, z tej liczby 152 na różne stanowiska biurowe, 34 na konduktorów, 22 na kasjerów biletowo-bagażowych, 12 na telegrafistów, 7 na magazynierów zasobów i 3 na dyżurnych ruchu. Ponadto Dyr. Warszawskich Kolei Dojazdowych szkoli 11 kobiet na dyżurnych ruchu.

W dyr. katowickiej kursy różnego typu szkolą 224 kobiety, w tej liczbie: 79 na kasjerów biletowo-bagażowych, 31 na pracowników biurowych, 30 na konduktorów, 30 na magazynierów handlowych, 20 na drożników przejazdowych, 14 na dyżurnych ruchu i 10 na strażników SOK. W Raciborzu odbywa praktykę rzemieślniczą na tokarzy, blacharzy i ślusarzy — 9 kobiet, 11 kobiet ukończyło ostatnio kursy związkowe, 21 kobiet — seminarium 16-godzinne o Planie 6-letnim. Z początkiem 1951 r. przewiduje się uruchomienie nowego kursu dla techników, na który zapisało się 70 kobiet.

Trzecie miejsce — jeśli chodzi o ilość szkolnych kobiet — zajmuje DOKP Gdańsk (217 kobiet) — w tej liczbie jedna, pierwsza w Polsce kobieta kształci się na maszynistę trakcji elektrycznej, w związku z uruchomieniem od 1 stycznia 1951 r. nowej linii zelektryfikowanej na trasie Gdańsk—Nowy Port. DOKP Wrocław, Olsztyn, Łódź i Szczecin szkolą mniej więcej po 100 kobiet.

DOSZKALANIE ROBOTNIKÓW NA RZEMIEŚNI- KÓW NA PKP

(O). Dyrekcja Generalna KP prowadzi od dłuższego czasu zakrojoną na szeroką skalę akcję doszkalania pomocników, rzemieślników i robotników na krótkoterminowych kursach, prowadzonych we własnym zakresie, lub przez Zakłady Doskonalenia Rzemiosła.

Wykłady odbywają się w godzinach popołudniowych i nie obciążają finansowo słuchaczy, gdyż całkowite koszty pokrywają PKP. Po trzymiesięcznym pobycie na kursie kandydaci zdają egzaminy cze-

ladnicze w Izbach Rzemieślniczych i uzyskują w ten sposób pełne kwalifikacje zawodowe.

Ponieważ akcja doszkalania nie wszędzie była prowadzona jednolicie, DGKP wydała zarządzenie koordynujące zasady organizowania kursów czeladniczych i wezwała równocześnie wszystkie DOKP i warsztaty mechaniczne do uruchomienia kursów i werbowania kandydatów. Robotnicy i pomocnicy rzemieślników zatrudnieni na stanowiskach rzemieślników, mogą więc zgłaszać w swych jednostkach służbowych chęć uczęszczania na kursy.

KOBIETY KSZTAŁCĄ SIĘ NA DRUKARZY

(O). Zakłady Graficzne PKP w Warszawie (przy dworcu gdańskim), drukujące dla potrzeb kolei różnego rodzaju instrukcje służbowe, formularze, afisze, dzienniki taryf i zarządzeń kolejowych itp. przyjęły po raz pierwszy na naukę zawodu zecera-kobiety.

Pierwsze uczennice, to 17-letnia Halina Sekalska i 26-letnia Janina Ziemblicka, obie córki kolejarzy.

WARSZTATY UCZNIOWSKIE PKP BĘDĄ PRZYJ- MOWAĆ W R. 1951 DZIEWCZĘTA

(O). Przy większych warsztatach PKP Dyrekcja Generalna KP zamierza zorganizować w r. 1951 specjalne dziewczęce brygady uczniowskie, które współzawodniczyłyby z brygadami męskimi.

Z uwagi na dużą różnorodność kierunków szkolenia w warsztatach kolejowych, dziewczęta mogą sobie wybrać odpowiadający im kierunek szkolenia, np. ślusarski, tokarski, elektromonterski, malarski, stolarski itp.

Zgodnie z postanowieniami przepisów o zachowaniu bezpieczeństwa i higieny pracy, wszystkie dziewczęta otrzymają odzież ochronną (kombinezony), buty i buty.

W razie małej ilości zgłoszeń kandydatek do poszczególnych warsztatów z przyległych miejscowości, Dyrekcja Generalna KP przeprowadzi specjalną akcję rekrutacyjną w okęgach mniej uprzemysłowionych i tą drogą zwerbowane kandydatki przydzielą do tych warsztatów, które posiadają bursy.

Ponadto na kursy, przygotowujące do egzaminów czeladniczych, prowadzone przez PKP we własnym zakresie bądź przez Zakłady Doskonalenia Rzemiosła, będą kierowane kobiety pracujące w warsztatach parowozowniach, wagonowniach itp. Jednostki służbowe, organizując omawiane kursy, będą w przyszłości ściśle współpracować z miejscowymi Radami Kobiecymi, ażeby każdemu kursowi rzemieślniczemu zapewnić odpowiedni procent kobiet wśród słuchaczy.

Aby spopularyzować wśród dziewcząt szkolenie się na stanowiska rzemieślnicze, DOKP i warsztaty mechaniczne przeprowadzą odpowiednią akcję propagandowo-informacyjną w szkołach podstawowych (zwłaszcza w klasach siódmych), położonych na ich terenie, nawiążą kontakt z kierownictwem szkół i komitetami rodzicielskimi oraz udostępnią rodzicom i dziewczętom zwiedzenie warsztatów uczniowskich, celem zapoznania ich z pracą uczniów warsztatowych PKP.

KURS PRACOWNIKÓW PKS

(O). W Opolu zakończył się w grudniu 50 r. kurs referentów kadrowych PKS. Kurs ukończyło 30 pracowników z poszczególnych ekspozytur PKS z całego kraju. Z wynikiem celującym ukończyli kurs: Barbara Bzdak z Warszawy, Aleksandra Gutowska z Częstochowy i Piotr Seredyński z Ciechanowa. Z wynikiem bardzo dobrym: Anna Woch i Franciszek Grzeszczuk z Warszawy, Teresa Grondecka z Zakopanego, Danuta Kruk z Siedlec, Franciszek Pająk z Radomia, Władysław Dąbek z Kielec i Józef Palinker z Bielska.

SZKOLENIE ZAWODOWE KIEROWCÓW SAMOCHODOWYCH

Centralny Urząd Szkolenia Zawodowego organizuje kursy dla zawodowych kierowców samochodowych wg Ilostanów i terminów wyznaczonych każdorazowo zarządzeniami.

1. Kursy te prowadzone są w miejscowościach wg załączonego niżej wykazu.

2. Kandydaci, chcący być przyjęci na kurs muszą złożyć wraz z formularzem następujące dokumenty:

- a) metrykę urodzenia,
- b) zaświadczenie władz administracyjnych o nie-nagannej przeszłości,
- c) zaświadczenie (uwierzytelniony odpis) ukończenia minimum 5 klas szkoły powszechnej,
- d) urzędowe świadectwo lekarskie, stwierdzające stan zdrowia oraz przydatność do zawodu kierowcy samochodowego,
- e) zobowiązanie podpisane przez kandydata oraz opiekunów prawnych — mocą którego kandydat zobowiązuje się do:
 - podporządkowania się regulaminowi Ośrodka,

— odbycia 3-miesięcznej praktyki po ukończeniu kursu w POSM w miejscowościach wskazanych przez Wojewódzką Radę Narodową.

3. Centralny Urząd Szkolenia Zawodowego w roku 1951 i następnych organizuje w roku 3 turnusy szkolenia, każdy po 3 miesiące.

4. Przy przyjmowaniu na kursy brana jest zasadniczo pod uwagę młodzież przedpoborowa, roczniki starsze stanowią tylko uzupełnienie nakazanego limitu.

Wykaz miejscowości, w których znajdują się Państwowe Ośrodki Szkolenia Motorowego:

- | | |
|---------------|---------------------|
| 1. Warszawa | 11. Wrocław |
| 2. Poznań | 12. Legnica |
| 3. Leszno | 13. Wałbrzych |
| 4. Białystok | 14. Rzeszów |
| 5. Lublin | 15. Olsztyn |
| 6. Katowice | 16. Gdańsk-Wrzeszcz |
| 7. Szczecin | 17. Sopot |
| 8. Kielce | 18. Łódź |
| 9. Toruń | 19. Kraków |
| 10. Bydgoszcz | |

S. J.

ORZECZNICTWO

Obowiązek zapłaty postojowego

w przypadku niemożności podstawienia wagonów na bocznicę z powodu przeszkód w ruchu. Zawieszenie biegu przedawnienia roszczeń w stosunku do kolei.

a) Posiadacz boczniczy nie ma obowiązku zapłaty postojowego w tych przypadkach, gdy przestój wagonów na stacji obsługującej nastąpił z powodu przeszkody, powstałej na terenie stacyjnym; posiadacz boczniczy jest wolny od tego obowiązku także odnośnie tego okresu przestoju, który nastąpił po usunięciu przeszkody, jeżeli przestój ten wywołany został niemożnością podstawienia na bocznicę wagonów nagromadzonych na stacji w czasie, gdy przeszkoda ta zaistniała.

b) Zawieszenie biegu przedawnienia roszczeń w stosunku do kolei, wynikających z umowy o przewóz, lub innych stosunków prawnych, opartych na przepisach RPT i Taryf Towarowych, następuje z dniem wniesienia do kolei pisemnej reklamacji i trwa do dnia, w którym kolej udzieliła na piśmie odpowiedzi odmownej, zwracając załączone do reklamacji dokumenty. Dalsze reklamacje, których przedmiotem jest to samo roszczenie, nie zawieszają biegu przedawnienia.

Główna Komisja Arbitrażowa na posiedzeniu w dniu 3 października 1950 r. zasądziła od kolei na rzecz Centrali X zwrot postojowego w części nieprzedawnionej.

Z UZASADNIENIA:

Centrala X wniosła o zasądzenie od Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w M zł A + B — tytułem niesłużnie pobranego postojowego.

Na podstawie akt sprawy należy ustalić następujący stan faktyczny.

W dniu 11 września 1948 roku uległ wykolejeniu parowóz manewrowy na torze dojazdowym, łączącym bocznicę wnioskodawcy ze stacją kolejową, obsługującą ją. Wskutek powyższego wypadku nastąpiło wstrzymanie podstawiania wagonów na bocznicę w okresie od dnia 11.IX 1948 roku do godz. 21 dnia 14.IX.1948 roku, co spowodowało nagromadzenie na stacji obsługującej około 400 wagonów z rudą, nadeszłych pod adresem wnioskodawcy.

Według oświadczenia kolei, pełnomocnik wnioskodawcy został ustnie powiadomiony o przeszkodzie w podstawieniu wagonów na bocznicę. Pełnomocnik ten zastrzegł się jednak przeciw podstawieniu wagonów na tory ogólnie wyładunkowe, twierdząc, że wnioskodawca musiałby wówczas ponieść koszty ponownego

załadowania przewozu i wyładowania. Wnioskodawca nie przeczy okoliczności ustnego zawiadomienia jego pełnomocnika o przeszkodzie w podstawieniu wagonów na bocznicę, uważa jednak, że kolej winna była zgodnie z § 23 RPT zawiadomić nadawcę przesyłek o przeszkodzie w podstawianiu wagonów na bocznicę i zażądać od niego wskazań, jak ma postąpić z nadchodzącymi przesyłkami.

W odpowiedzi na powyższe kolej oświadcza, że obowiązek ten nie ciąży na niej. Zawierając bowiem umowę o przewóz, kolej zobowiązała się do przewozu przesyłek od stacji nadania do stacji przeznaczenia, a nie do boczniczy wnioskodawcy. Wobec tego, że kolej wykonała umowę o przewóz, gdyż przesyłki dotarły do stacji przeznaczenia, nie zaistniała w danym przypadku przeszkoda w przewozie i dlatego postanowienia § 23 RPT nie mają zastosowania. Wnioskodawca wpłacił tytułem postojowego A zł w dniu 23.IX.1948 roku i B zł w dniu 25.VIII.1949 roku.

Wnioskodawca w dniu 11.X.1948 roku zgłosił reklamację do Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w M, w której żądał zwrotu pobranego przez kolej postojowego. Kolej pismem z dnia 20 lipca 1949 r. udzieliła odmownej odpowiedzi na zgłoszoną reklamację. Dalsze reklamacje, zgłoszone przez wnioskodawcę do Generalnej Dyrekcji Kolei Państwowych, zostały również załatwione odmownie. W odpowiedzi na wniosek kolej podnosi zarzut przedawnienia roszczenia w części A zł, wpłaconych w dniu 23.IX.1948 roku.

Odnosnie meritum sporu, strona pozwana poza argumentami, podanymi wyżej, oświadcza, że wnioskodawca, będąc poinformowany o przeszkodzie w podstawianiu wagonów na bocznicę, mógł wyładowywać nadchodzące pod jego adresem przesyłki i zapobiegłby przez to nagromadzeniu większej ilości wagonów na stacji. Zaniebdanie tego obowiązku przez wnioskodawcę spowodowało nagromadzenie większej ilości wagonów na stacji. Kolej, po otwarciu ruchu na bocznicę i podstawieniu pewnej ilości wagonów, natrafiła na przeszkodę w dalszym podstawianiu wagonów, ponieważ pojemność boczniczy została wykorzystana i pozostałe wagony musiały pozostawać na stacji obsługującej do czasu możliwości podstawienia ich na bocznicę.

Główna Komisja Arbitrażowa stwierdza, że poruszone przez stronę pozwaną argumenty w sprawie zmierzają w kierunku ustalenia obowiązku posiadacza boczniczy wyładowywania wagonów, które nadeszły pod jego adresem na torach ogólnych, o ile wagonów tych stacja obsługująca nie może podstawić na bocznicę bez winy posiadacza. Główna Komisja Arbitrażowa nie podziela w danej sprawie zajętego przez kolej stanowiska. Ogólne warunki utrzymania i eksploatacji bocznic kolejowych postanawiają, że posiadacz boczniczy obowiązany jest do wyładowywania wagonów na torach ogólnych stacji obsługującej, o ile nie można ich podstawić na bocznicę z winy posiadacza (§ 14 pkt 1). W dalszej części cytowany paragraf ogólnych warunków ustala, że wagony zatrzymane na stacji z winy posiadacza boczniczy uważa się za będące w jego rozporządzeniu. W jednym i drugim przypadku zaakcentowany jest moment winy posiadacza boczniczy. Zaistnienie tego momentu warunkuje obowiązek posiadacza boczniczy wyładowywania wagonów na torach ogólnych stacji obsługującej.

W danym przypadku wstrzymanie ruchu na bocznicę nastąpiło z przyczyn niezależnych od posiadacza, bowiem parowóz wykoleił się na terenie wyłączenia kolejowego. Kolej zresztą, nie licząc postojowego za okres, w którym nastąpiło wstrzymanie ruchu na bocznicę, przynajmniej powyższą okoliczność. Wobec tego, że niezawinione przez posiadacza wstrzymanie ruchu na bocznicę spowodowało nagromadzenie większej ilości wagonów na stacji obsługującej, brak jest podstaw do ustalenia obowiązku posiadacza boczniczy wyładowywania wagonów na torach ogólnych stacji obsługującej, co w dalszej konsekwencji uzasadnia brak odpowiedzialności tegoż za powstałe postojowe.

Ponadto Główna Komisja Arbitrażowa stwierdza, że kolej wprowadziła wykonała umowę o przewóz i nie mają w związku z tym zastosowania w danym przypadku przepisy § 23 RPT, jednak nie wykonała umowy bocznicowej, w której zobowiązała się do dostarczenia nadchodzących przesyłek na bocznicę odbiorcy. Brak winy ze strony posiadacza boczniczy w wykonaniu tej umowy pozbawia kolej podstaw obciążenia posiadacza kosztami postojowego, które w związku z tym powstało.

W tych warunkach Główna Komisja Arbitrażowa stwierdza, że roszczenie wnioskodawcy jest uzasadnione merytorycznie.

Opierając się na powyższym, Główna Komisja Arbitrażowa zasądziła na rzecz wnioskodawcy kwotę B zł, oddalając wniosek w części A zł gdyż roszczenie wniosku w tej części, zgodnie z § 45 RPT uległo przedawnieniu. Główna Komisja Arbitrażowa nie podziela stanowiska wnioskodawcy, który oświadcza, że następna reklamacja do Generalnej Dyrekcji Kolei Państwowych zawiesiła również bieg przedawnienia, gdyż sprzeczne to jest z postanowieniem § 45 pkt. 3 RPT, który ustala, że dalsze reklamacje których przedmiotem jest to samo roszczenie, nie zawieszają biegu przedawnienia. Licząc początek biegu przedawnienia oddalonej części roszczenia do dnia wpłaty sumy A zł. z uwzględnieniem okresu zawieszenia biegu przedawnienia w okresie od zgłoszenia pierwszej reklamacji do udzielania przez kolej odpowiedzi, należy stwierdzić, że jednoroczny termin przedawnienia upłynął w miesiącu czerwcu 1950 r. Zgłoszenie wniosku przez stronę powodową po upływie przewidzianego terminu uzasadnia oddalenie roszczenia w wymienionej wyżej części (Nr V 1 A — 165/50).

INFORMACJE „MOTOZBYTU“

WYMIANA SAMOCHODÓW REMONTOWANYCH BEZPOŚREDNIO W ZST

Z dniem 1 stycznia br. nastąpiła bardzo doniosła zmiana w trybie dokonywania skupu, sprzedaży i wymiany samochodów typowych, przeznaczonych do remontu i wyremontowanych.

Mianowicie, na mocy decyzji Ministra Przemysłu Ciężkiego, Zakłady Sprzętu Transport., które dotychczas dokonywały napraw głównych samochodów typowych na zlecenie Centrali Handlowej Przemysłu Motoryzacyjnego „Motozbyt“, przejęły z dniem 1 stycznia br. od „Motozbytu“ wszystkie jego funkcje, związane ze skupem, sprzedażą i wymianą samochodów do i po remoncie. Z dniem tym przestało funkcjonować Biuro Samochodów Remontowanych „Motozbytu“ oraz jego Delegatury przy poszczególnych Zakładach Sprzętu Transportowego, a także Samodzielne Sekcje Samochodów Remontowanych przy Hurtowniach „Motozbytu“, a agendy tych komórek organizacyjnych przejęły bezpośrednio, jak już wyżej wspomnieliśmy — Zakłady Sprzętu Transportowego.

W związku z tym, od dnia 1 stycznia br. użytkownicy winni się porozumiewać w sprawach napraw głównych samochodów typowych (ciężarowych i osobowych) bezpośrednio z Zakładami Sprzętu Transportowego, których adresy podajemy poniżej:

Dyrekcja ZST w Warszawie, Al. Niepodległości 165, tel. 4.28.32,

Zakłady Sprzętu Transportowego w:

Warszawie, ul. Mińska 25, tel. 10.44.83 i 10.56.72,

Solec Kujawski, ul. Powstańców 6, tel. 9,

Kaliszu, ul. Czestochowska 136, tel. 21-51,

Poznaniu, ul. Sikorskiego 12/13, tel. 28-90 i 28-92,

Gliwicach, ul. Łabędzka 47, tel. 37-07,

Głównie koło Łodzi — tel. 40.

Poza tym wszelkich informacji dotyczących remontów samochodów typowych udzielać będą również wszystkie Stacje Obsługi Samochodów „Motozbytu“.

Doniosłość powyższej zmiany oceniają niewątpliwie najlepiej sami użytkownicy, którzy obecnie będą mieli bezpośredni kontakt z zakładami produkcyjnymi, dokonującymi remontów.

Dla uniknięcia nieporozumień należy wspomnieć, że Stacje Obsługi Samochodów są w dalszym ciągu podległe „Motozbytowi“.

SIEĆ DYSTRYBUCYJNA „MOTOZBYTU“ W 1951 ROKU

Pewne, zresztą niewielkie zmiany, jakie będą wprowadzone w sieci dystrybucyjnej „Motozbytu“ w r. 1951, spowodowane zostały przerzuceniem dystrybucji niektórych artykułów produkcji krajowej na zakłady produkcyjne oraz trudnościami pomieszczeniowymi, z jakimi mają do czynienia niektóre jednostki. Zmiany te są jednak — ponownie podkreślamy — niewielkie, zaś zaopatrzenie poszczególnych województw, bądź okręgów przemysłowych, absolutnie na tym nie ucierpi, ponieważ zmiany te ograniczają się raczej do posunięć formalno-organizacyjnych, pozwalających na zmniejszenie aparatu administracyjnego, co wpłynie na obniżkę kosztów dystrybucji.

Sieć dystrybucyjna „Motozbytu“ w r. 1951 będzie wyglądała następująco:

Hurtownie: Warszawa, Łódź, Lublin, Toruń, Myślowice, Wrocław.

Terenowe Biura Sprzedaży Detalicznej: Warszawa, Łódź, Lublin, Olsztyn, Gdańsk, Bydgoszcz, Szczecin, Poznań, Wrocław, Myślowice, Kraków, Rzeszów.

W miastach wojewódzkich, w których nie będzie Terenowych Biur Sprzedaży Detalicznej (Koszalin, Zielona Góra, Opole, Kielce, Białystok) utworzone zostaną przy istniejących tam sklepach oddzielne Sekcje Sprzedaży, dokonujące na zlecenie klienta transakcji na szczeblu detalu w zakresie takich artykułów, których ze względów technicznych sklep nie może posiadać na składzie.

Sieć sklepów detalicznych, których liczba wynosi w chwili obecnej 52, zostanie utrzymana, a nawet w początkach roku 1951 powiększona o dziesięć nowych. Zostaną one otwarte w miejscowościach szczególnie odczuwających potrzebę ich utworzenia.

W roku 1951 przewiduje się również znaczną poprawę w zakresie zaopatrzenia sklepów w artykuły, części i akcesoria samochodowe, motocyklowe i rowerowe.

NOWA STACJA OBSŁUGI SAMOCHODÓW W GLIWICACH

W początkach stycznia br. zostanie otwarta nowa stacja obsługi samochodów „Motozbytu” w Gliwicach. Głównym zadaniem tej stacji będzie obsługa,

przeglądy okresowe i średnie naprawy samochodów ciężarowych polskiej produkcji „Star”. Stacja ta została utworzona w specjalnie do tego celu przebudowanych i adaptowanych pomieszczeniach przemysłowych, nowocześnie urządzona, wyposażona w potrzebny sprzęt, urządzenia, narzędzia i przyrządy oraz zaopatrzona w koniecznie asortyment części i akcesorii.

Będzie to trzecia z kolei Stacja Obsługi Samochodów „Motozbytu”, otwarta na terenie województwa katowickiego, posiadającego już stacje w Katowicach i Mysłowicach. Należy podkreślić, że województwo katowickie jest, jak dotychczas, najlepiej pod tym względem wyposażone, co jest uzasadnione faktem wysokiego uprzemysłowienia tego województwa.

NOTATKI

WINCENTY KULIK (Warszawa)

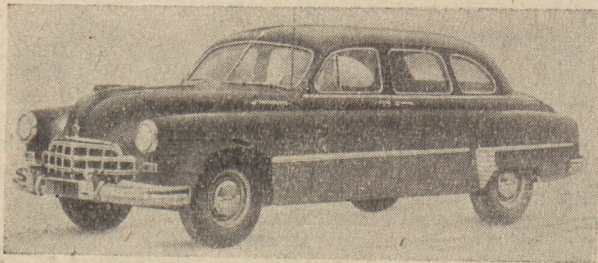
Rozwój motoryzacji w ZSRR

Właściwe miejsce wśród różnych rodzajów transportu zajął transport samochodowy jedynie w Związku Radzieckim.

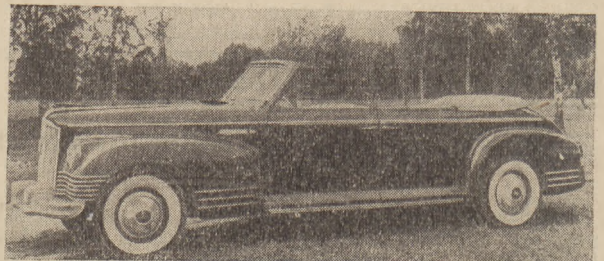
Ustrój socjalistyczny, gospodarka planowa, umożliwiły wykorzystanie wszystkich zalet samochodu, jako środka transportowego, przy jednoczesnym wykorzystaniu wszystkich zalet innych środków transportowych. Taki stan rzeczy stał się przyczyną ko-

Przemysł motoryzacyjny przed Wielką Rewolucją Październikową w Rosji nie istniał, nie istniały zatem kadry fachowców i Związek Radziecki musiał rozpocząć budowę tego przemysłu od podstaw.

W roku 1918 do warsztatów AMO w Moskwie przybył Lenin i w przemówieniu swym do robotników postawił przed nimi zdawałoby się, jak na ówczesne czasy, nierealne zadanie: produkcję samochodów.



ZIM — najnowocześniejszy samochód osobowy konstrukcji 1950 r.



ZIS — 110 — wysokiej klasy wóz osobowy

losalnego rozwoju transportu samochodowego w ZSRR. Najlepszym tego dowodem jest fakt, że w roku 1950 transport samochodowy w ZSRR osiągnął przewóz w tonach 2,5 razy większy, niż wszystkie inne rodzaje transportu razem wzięte.

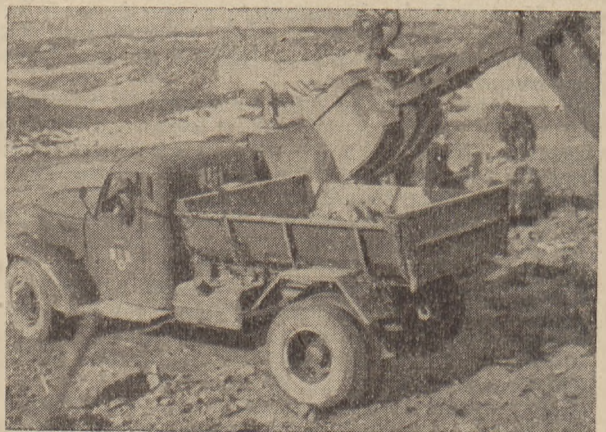
Rozwój motoryzacji w ZSRR jest godny specjalnego podkreślenia, gdyż jego dynamika zadziwiła cały świat i jest wspaniałym dowodem możliwości rozwojowych gospodarki socjalistycznej.

W sześć lat potem, w rocznicę Rewolucji, w demonstracji na jej cześć wzięło udział pierwszych 10 samochodów krajowej produkcji radzieckiej.

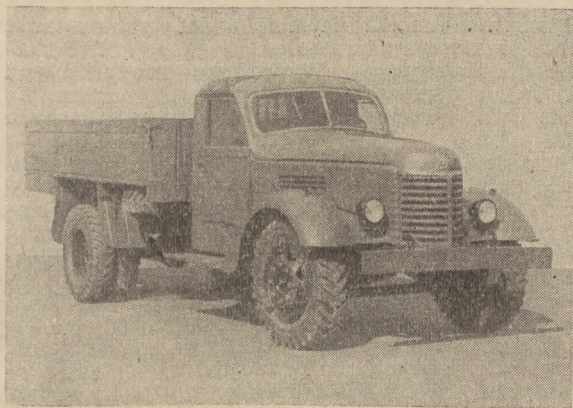
W okresie pierwszej Stalinowskiej „pięciolatki” przemysł motoryzacyjny ZSRR nabrał kolosalnego rozmachu. Warsztaty AMO zostały przekształcone w wielkie zakłady, które stały się jedną z największych i najnowocześniejszych na świecie fabryk samochodów ZIS.



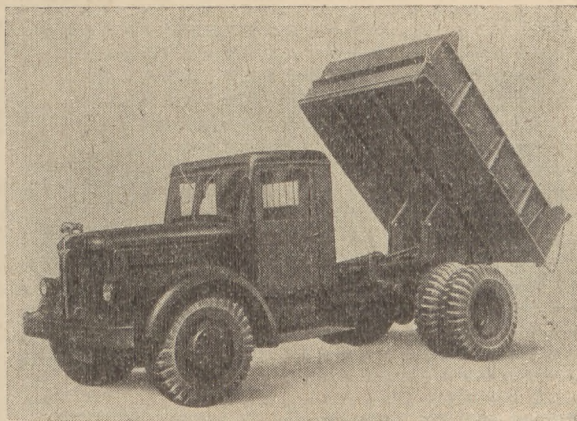
Ciągnik gaśnicowy KT-12 o napędzie gazgeneratorowym przy pracy w lesie



Wywrotka radziecka ZIS-585 pracuje przy odbudowie Warszawy



Samochód ciężarowy 2,5t — GAZ — 63 — przystosowany do pracy terenowej



Wywrotki wielotonowe marki MAZ

Zaczęły powstawać nowe fabryki samochodów i tak kolejno budowano Jarosławskie Zakłady Samochodowe, Gorkowskie Zakłady Samochodowe, Stalingradzką Fabrykę Traktorów; w okresie drugiej wojny światowej i po wojnie zbudowano zakłady na Uralu, fabryki w Nowosybirsku, Dniepropietrowsku, Ulianowsku, Kutarski, Mińsku i wiele innych olbrzymich fabryk przemysłu motoryzacyjnego.

Gdy na całym świecie rozszalał się kryzys gospodarczy w latach trzydziestych i we wszystkich krajach kapitalistycznych produkcja samochodów spadała, w Związku Radzieckim przemysł motoryzacyjny rozwijał się i produkcja jego wzrastała w kolosalnym tempie.

Rzeczą oczywistą jest, że główny nacisk położony jest w ZSRR na produkcję samochodów ciężarowych i traktorów. Dlatego też, stosunek ilościowy pojazdów mechanicznych ciężarowych do osobowych w Związku Radzieckim jest odwrotny, niż w krajach kapitalistycznych i kształtuje się, jak 4 do 1. Dzięki temu już w roku 1940 park samochodów ciężarowych ZSRR dwukrotnie przewyższył park samochodowy Niemiec, 1,5 razy park Francji i 1,4 razy Anglii. Nie zanedbano jednak produkcji samochodów osobowych i motocykli. Samochód osobowy stracił w ZSRR charakter luksusowego środka komunikacji i stał się narzędziem pracy, umożliwiającym wielokrotnienie wyników pracy lekarzy, inżynierów i innych specjalistów, a także ułatwiającym sprężystą administrację olbrzymiej gospodarki socjalistycznej.

Liczby produkcji samochodów i traktorów w ZSRR zadziwiają swą wielkością, gdyż wzrosły z 10 samochodów w roku 1924 do przeszło 500.000 samochodów, w tym 428.000 ciężarowych i 112.000 traktorów w roku 1950.

Nie tylko jednak ilość produkcji uległa zmianie, również jakość produkowanego sprzętu dowodzi poważnych osiągnięć przemysłu radzieckiego. Produkcowane obecnie najnowocześniejsze samochody ciężarowe wszelkich typów, jakie są potrzebne dla transportu samochodowego, poczynając od małych furgonów 300 kg, a kończąc na potężnych 10-tonowych ciężarówkach, samochody osobowe i autobusy o wszelkich zaletach nowoczesnego sprzętu, jak też i traktory rolnicze, dostosowane do różnych warunków pracy na roli — są najlepszym tego dowodem.

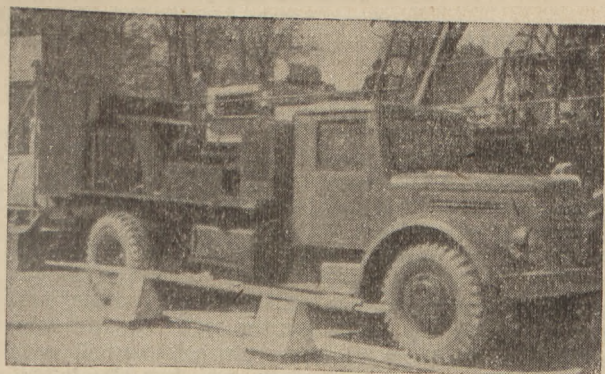
W roku 1950 mieliśmy możliwość oglądać na Międzynarodowych Targach Poznańskich piękny samochód osobowy produkcji radzieckiej ZIM i cały wachlarz najróżniejszych typów samochodów ciężarowych, specjalnych i autobusów.

Nie tylko jednak na Targach Poznańskich mieliśmy możliwość stwierdzania osiągnięć przodującego radzieckiego przemysłu motoryzacyjnego, gdyż codziennie widzimy pracujące przy odbudowie naszego kraju doskonale wywrotki ZIS-585, a w Warszawie kursują już jako taksówki, samochody osobowe „Pobieda”.

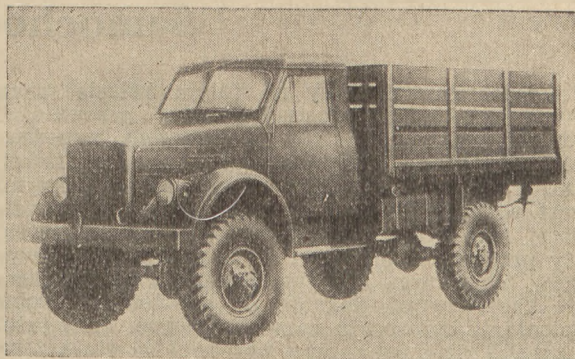
Ten kolosalny rozwój motoryzacji w ZSRR odegrał olbrzymią rolę w wojnie; dzięki niemu Armia Radziecka mogła się stać najpotężniejszą armią świata, rozgramiającą hitlerowskiego najeźdźcę. Samochód w Armii Radzieckiej znalazł wszechstronne zastosowanie, a jednolitość typów samochodów umożliwiła sprawne funkcjonowanie transportu dla potrzeb wojska.

Równoległe ze wzrostem produkcji motoryzacyjnej w ZSRR i ze wzrostem zmotoryzowania Armii Radzieckiej, motoryzacja w ZSRR stawiała milowe kroki na innych odcinkach jej rozwoju.

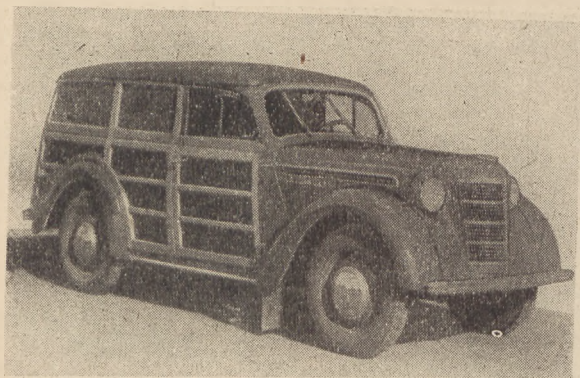
Rolnictwo radzieckie stało się przodującą gospodarką rolną świata, najbardziej zmechanizowaną i o największej wydajności. Zastosowano w niej traktory o napędzie dieslowskim, benzynowym, elektrycznym i gazogeneratorowym. Szerokie również zastosowanie w gospodarce rolnej znalazł samochód ciężarowy, umożliwiając szybki i sprawny transport pól rolnych.



Samochód specjalny do robót drogowych marki MAZ



Samochód ciężarowy radzieckiej produkcji ZIS — 150 — 3,5t



Furgon osobowo-ciężarowy na podwoziu „Moskwicz”
o nośności 300 kg

Transport samochodowy w ZSRR rozwija się w oparciu o naukowe zasady eksploatacyjne i o organizację, umożliwiające olbrzymią jego wydajność. Ten fakt jest przyczyną, że nieporównalnie stają się cyfry ilości samochodów w ZSRR i w krajach kapitalistycznych, gdyż pracę, którą wykonuje w innym kraju kilka samochodów ciężarowych, w ZSRR wykonuje jeden samochód.

Taki stan rzeczy jest możliwy jedynie przy socjalistycznym podejściu do pracy radzieckich pracowników transportu. Znany jest wszystkim ruch stutysięczników — stachanowców transportu samochodowego. Osiągnięcia ich były i są rewelacyjne; umożliwiły one zbudowanie obsługi technicznej i sieci warsztatów na nowych zasadach. Na zasadach, które zapewniają nie tylko długą żywotność sprzętu,



Autobus ZIS nowoczesnej konstrukcji

ale także jego intensywną eksploatację i pełną gotowość techniczną w trakcie tej eksploatacji.

Nad postępem technicznym w sprzęcie motoryzacyjnym czuwają w ZSRR specjalne instytuty nauko-

we. Nie zaniedbano żadnej możliwości wykorzystania wszelkiego rodzaju usprawnień, mogących mieć znaczenie dla motoryzacji. Wyprodukowano prototypy samochodów parowych i elektrycznych, przeprowadza się doświadczenia zastosowania najróżniejszych udoskonaleń.

Nie zaniedbano również sportu motorowego. Motocykle radzieckie służą nie tylko radzieckiej gospodarce, ale także popularyzacji zagadnień motoryzacyjnych wśród całej ludności poprzez rozwój sportu motorowego, który stał się sportem masowym. Liczne kluby motorowe w kołchozach przyczyniają się do szkolenia nowych kadr motoryzacyjnych. Bardzo popularne stały się motocyklowe zawody na lodzie, a radzieckie kobiety, jeżdżąc na motocyklach, biją rekordy, których nie powstydziłby się zawodowi fabryczni motocykliści krajów kapitalistycznych. Również rajdy samochodowe są powszechnie znane



„Moskwicz” popularny, małolitrażowy samochód osobowy

w ZSRR, nie mają one jednak charakteru reklamy luksusowych samochodów osobowych, lecz służą doświadczeniom eksploatacyjnym dla podniesienia jakości produkcji i poziomu eksploatacji.

Motoryzacja radziecka rozwija się gigantycznie na wszystkich odcinkach, stając się dla nas przykładem, na którym opieramy się, budując naszą motoryzację.

W roku 1929 na XII rocznicę Rewolucji Październikowej Stalin powiedział: „Posuwamy się całą parą po drodze uprzemysłowienia, pozostawiając w tyle nasze odwieczne zacofanie, stajemy się krajem metalu, krajem automobilizacji, krajem traktoryzacji. I gdy posadzimy ZSRR na automobil, a chłopów na traktor — wtedy niech spróbują nas dogonić szanowni kapitaliści, chętni się swoją „cywilizacją”. Zobaczmy jeszcze, które kraje będzie można zaliczyć do zacofanych, które zaś do przodujących”.

Historia rozwoju motoryzacji w Związku Radzieckim jest wspaniałą ilustracją tych słów.

To, co obecnie widzimy w ZSRR, jest jaskrawym dowodem, że „szanowni kapitaliści” nie mogą dogonić i nie dogonią socjalistycznego rozwoju gospodarczego.

A. WOJTYGA (Warszawa)

Samochody parowe

Przemysł samochodowy na całym świecie szuka nowych rozwiązań konstrukcyjnych, przewidując niedaleki zmierzch silników spalinowych, napędzanych produktami pochodzącymi z ropy naftowej. Złoża ropy naftowej wyczerpują się, a olbrzymi wzrost rozwoju transportu samochodowego, w dzisiejszej jego postaci, przybliża moment kryzysu, kiedy produkcja benzyny i oleju gazowego nie wystarczy na pokrycie zapotrzebowania. Poza tym istnieje zdecydowana dążność do obniżenia kosztów eksploatacji transportu samochodowego, czemu stoi na przeszkodzie cena ropy naftowej ze stałą tendencją zwyżkową. Przypuszczenia nasze potwierdzają ostatnie osiągnięcia Związku Radzieckiego na polu nowych rozwiązań konstrukcyjnych w samo-

chodach o napędzie parowym i elektrycznym. Podobnie rzecz się przedstawia i w Anglii, gdzie ostatnio podano do wiadomości wyniki doświadczeń, przeprowadzone z samochodem ciężarowym o napędzie parowym. Jeśli kraje o tak bogatych złożach naftowych, jakim jest Związek Radziecki, szukają innych źródeł napędu, poza dotychczas stosowaną benzyną, to Polska, posiadająca niewystarczające na własne potrzeby złoża naftowe, tymbardziej jest zainteresowana w rozwiązaniu tego zagadnienia. Jednym ze środków napędowych jest węgiel, przy pomocy którego możemy uruchomić, bez obawy deficytu, duże ilości samochodów o napędzie parowym u nas.

Radziecki Instytut Samochodowy NAMI skonstruował i oddał do prób doświadczalnych w ubiegłym roku samochód ciężarowy o napędzie parowym typu „NAMI-012” na podwoziu normalnego samochodu JAZ-200. Opał stanowi niskowartościowe drewno. Szczegółowe dane techniczne o tym samochodzie znajdują czytelnicy w mies. „Mechanik” Nr 10-11/49 oraz w „Motoryzacji” Nr. 3/50, dlatego ograniczymy się do omówienia tylko tych cech, które nam są potrzebne do naszych rozważań.

Cechy charakterystyczne samochodu „NAMI-012” są następujące: ciężar ogólny z ładunkiem 14 ton; ładowność 6 ton; silnik parowy 3 cylindrowy o mocy 100 KM przy 1250 obr/min; kocioł o ciśnieniu maks. 25 atm., temp. pary 400–450° i wydajności pary 600 kg/godz. Zapas drewna w obu zasobnikach 0,85 m³ o stopniu wilgotności około 35% wystarcza na 80–100 km jazdy.

Pojemność zbiornika wody 200 l. Szybkość maks. 42 km/godz.

W czasie prób doświadczalnych używano drewno o wilgotności 40 do 49% z przegniłym rdzeniem, a więc o małej wartości opałowej, wynoszącej 1500 Kal/kg. Pełne zasobniki tego paliwa wystarczyły na przejechanie 45 km zimą po lekko zaśnieżonej drodze.

Jak już mówiliśmy, Anglicy także skonstruowali samochód parowy i poddali go próbom doświadczalnym. Według ich publikacji jest to samochód ciężarowy marki „Sentinel S” o następujących cechach charakterystycznych.

Ciężar ogólny z ładunkiem 23 tony, ładowność 13 ton, silnik parowy 4-cylindrowy o mocy 124 KM przy 1000 obr/min. Kocioł o ciśnieniu roboczym 17,93 kg/cm², temp. pary 373°C. Zbiornik paliwa mieści 285 kg węgla, co zezwala na przejazd 161 km. Zapas wody w zbiorniku 750 litrów zezwala na 60 kilometrów jazdy. Szybkość maksymalna 48 km/godz.

Próba jazdy z pełnym obciążeniem w terenie pagórkowatym dała następujące wyniki:

Po spaleniu 2 cetnarów koksu, którego użyto do rozpalenia, pierwsze ciśnienie pary okazało się po 19 minutach, a po 43 min. od rozpalenia ognia ciśnienie pary było już dostateczne, aby rozpocząć jazdę. Od tej chwili używano już tylko węgla, jako opał. Po 3 kilometrach jazdy ciśnienie doszło do 225 lb/cal² (15,82 kg/cm²), czyli do normalnego ciśnienia roboczego. Szybkość przyspieszono do około 40 km/godz. na terenie płaskim. Pod górę o dużym wzniesieniu z licznymi zakrętami jechano z szybkością stałą 13 km/godz. Po zjeździe w dolinę dokonano prób szybkości maksymalnej, przejeżdżając odcinek 8 kilometrów w czasie 9,5 minuty. Na przejechanie 52 kilometrów zużyto 636 litrów wody. Z przepływającego obok strumienia napełniono ponownie zbiorniki, co zajęło 6 minut. Przy powrocie na tę samą drogę dokonano próby szybkości maks. i odcinek 8 km przejechano w czasie 13¼ minuty. Całość jazdy próbnej, wynosząca 100 km, odbyto w czasie 3 godz. 2 min., łącznie

z postojem na pobranie wody, co daje średnią szybkość 33 km/godz.

Z ogólnej ilości wody 1227 litrów i 187 kg węgla, zużytych na jazdę próbną, przypada 12,27 litrów wody i 187 kg węgla na 1 kilometr jazdy. Jeśli przyjmiemy koszt 1 kg węgla na złotych 3, to koszt paliwa, przypadający na 1 km jazdy samochodu 23 tonowego wynosi 561 zł. Próby przyspieszenia dały następujące wyniki. Czas potrzebny na osiągnięcie szybkości 16 km/godz. od startu wynosił 6 sek.; 32 km/godz. — 23 sek.; 48 km/godz. — 71 sek.

Jak widać z powyższego, cechy techniczne samochodów parowych ograniczają w pewnym stopniu ich swobodę ruchu, zależnie od ilości i jakości posiadanej paliwa oraz wody. Samochód radziecki NAMI-012 przy zastosowaniu gorszego paliwa może przejechać 40–45 kilometrów, a przy lepszym paliwie 80–100 kilometrów. Zapas paliwa samochodu „Sentinel” wystarcza na przejechanie 160 kilometrów, ale zapas wody wystarcza już tylko na 60 kilometrów. A więc z tego wynika, że samochody parowe nie nadają się dojazd dalekodystansowych, tylko krótkodystansowych i w takich ośrodkach, gdzie będzie zupełnie łatwo zaopatrywać się w opał i wodę. Samochód parowy, używający do opał węgla, będzie bardzo ekonomicznym i użytecznym środkiem przewozowym w ośrodkach kopalni węgla. Podobnie rzecz ma się z samochodem parowym, używającym drewna do opał. Jego idealnym ośrodkiem działania będą ośrodki przemysłu drzewnego i w gospodarce leśnej przy wyrębie i zwózce drewna. Chodzi o to, aby samochody parowe pracowały w ośrodkach, w których będzie im łatwo zaopatrywać się w opał, bez konieczności dowożenia im opału do składów drogowych, co znacznie powiększyłoby koszty ich eksploatacji. Dalszym minusem samochodów parowych jest czas, jaki jest potrzebny do ich uruchomienia od momentu rozpalenia ognia w palenisku. Można przyjąć, iż będzie on wynosił około godziny. Do tego należy jeszcze doliczyć czas, jaki będzie potrzebny na uzupełnienie paliwa i wody w ciągu dnia pracy.

Zaletą samochodów parowych jest w pierwszym rzędzie niski koszt paliwa, następnie prostota i łatwość obsługi oraz daleko większe przebiegi między naprawami silnika parowego w stosunku do spalinyowego.

W Polsce idealnym ośrodkiem dla przewozów towarowych przy pomocy samochodów parowych jest Śląsko-Dąbrowskie zagłębie węglowe. Zastosowanie tam samochodów parowych rozwiązałoby może sprawę naszego deficytu benzynowego.

Samochód parowy nie jest nowością; o ile dziś staje się znowu aktualny, to dzięki udoskonaleniom technicznym i niskim kosztom eksploatacji, które dają mu duże możliwości zajęcia odpowiedniego miejsca w samochodowej służbie transportowej.

Tak to zresztą ocenił Związek Radziecki, przystępując pierwszy do konstrukcji nowoczesnych samochodów o napędzie parowym, celem wykorzystania ich dodatnich wartości eksploatacyjnych w przewozach towarowych.

W.

MAŁA MECHANIZACJA

Naładunek samochodów

W dzisiejszym odcinku „Małej Mechanizacji” omówimy dwa przykłady racjonalizacji naładunku samochodów, a mianowicie naładunek ziemi lub gruzu przy pomocy spycharki i prowizorycznej rampy oraz szczególnie przypadek ułatwienia naładunkowego sztuk ciężkich, które da się zastosować np. przy naładunku demobilowego samochodu ciężarowego GMC, albo innego samochodu, wyposażonego w napędzaną od silnika winę wozu tzw. „lebiódkę”.

Nie rzadko się zdarza, że niektóre place budowy, nie posiadając koparek mechanicznych, wykonują wykopy lub oczyszczają plac budowy z gruzu przy

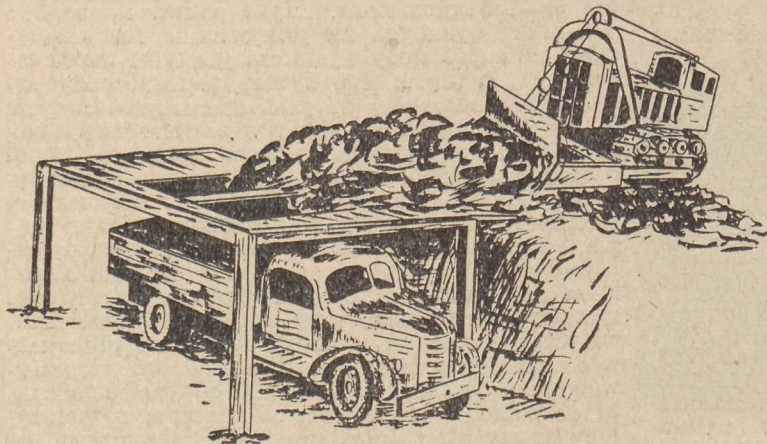
pomocy spycharek. Urobek spycharek musi być oczywiście wywieziony samochodem lub zaprzęgami konnymi, na wysypisko. W takich przypadkach, aby uniknąć ręcznego naładunku środków transportowych, wystarczy ze zwykłych drewnianych belek wybudować rampę, przedstawioną na rysunku Nr 1, przy pomocy której spycharka w sposób zmechanizowany dokonuje naładunku pojazdów.

Ziemia lub gruz do wywieżenia znajduje się zwykle na normalnym poziomie placu budowy. Rzadziej rzadko zdarza się, że plac ten jest pokryty grubą, kilkometrową warstwą ziemi lub gruzu do usu-

nięcia. Z drugiej strony rampa załadownicza nie może być zbyt wysoka, gdyż wymagałaby poważnej pracy spycharki przesuwającej urobek z poziomu placu budowy do poziomu rampy. Dlatego, aby uzyskać obniżenie rampy można stosować pod rampą niewielki wykop z łagodnymi spadkami dojazdowymi i wyjazdowymi.

Wówczas ustawia się samochód do naładunku w wykopie, a więc poniżej poziomu placu budowy. Rampa niewiele tylko wznosi się ponad ten poziom, a praca spycharki jest lżejsza. Samochód wyjeżdżając z ładunkiem z niegłębokiego wykopu łagodnym wzniesieniem drogi wyjazdowej pokonuje to wzniesienie bez trudności.

Oczywiście, zastosowanie tej metody naładunku ziemi lub gruzu, musi być poprzedzone wstępnymi badaniami i rozwiązane w sposób najkorzystniejszy.



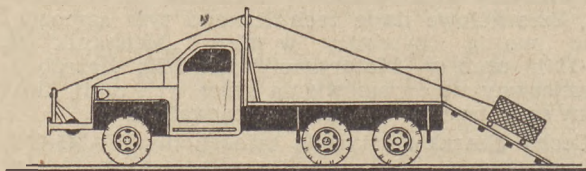
Rys. 1

szy, zgodny z lokalnymi możliwościami i sytuacją na placu budowy.

Metoda rampy i spycharki zastosowana m. in. przy budowie Marszałkowskiej Dzielnicy Mieszkaniowej w Warszawie, daje poważne przyspieszenie załadunku, a więc i zwiększenie wydajności eksploatacyjnej taboru transportowego oraz poważne oszczędności żywej siły roboczej.

Naładunek sztuk ciężkich na samochody, w braku rampy załadowniczej lub podnośników, jest procesem wybitnie pracochłonnym. Ułatwić ten naładunek można zupełnie łatwo, o ile do przewozu tych ciężkich sztuk dysponujemy samochodem demobilowym GMC. Samochód ten bowiem jest wyposażony w napędzaną od silnika pojazdu windę, której pierwotnym, wojskowym przeznaczeniem było wyciąganie z błota lub piasku, ugrzęźniętych samochodów, dział itp.

W naszych pokojowych warunkach winda ta, po pewnych dodatkowych przystosowaniach, z powodzeniem służy do naładunku na samochód sztuk ciężkich. Metodę tę ilustruje rysunek Nr. 2. Winda



Rys. 2

tego rodzaju może być stosowana nie tylko dla naładunku samochodu, na którym jest zainstalowana. Może ona służyć również do naładunku innego samochodu, w sposób przedstawiony na rysunku Nr. 3. Na tym rysunku zamiast samochodu GMC, pokazujemy ciągnik, wyposażony w bęben wyciągarkowy; taki ciągnik może również zmechanizować naładunek sztuk ciężkich na samochody lub na przyczepy.

Związek Radziecki, jak zostaliśmy poinformowani, produkuje już samochody wyposażone w windy naładownicze, samochody te znajdują czysto pokojowe zastosowanie, doprowadzając do zmechanizowania naładunku i oszczędzając, zgodnie z zasadami gospodarki socjalistycznej, ciężką pracę robotnika.

Nasi Czytelnicy transportowcy, którzy w swej codziennej pracy niewątpliwie stosują wiele racjonalizowanych metod przeładunku mas ciężarowych w transporcie samochodowym i kolejowym, są proszeni o nadsyłanie do Redakcji miesięcznika „Transport i Spedycja” opisów stosowanych przez nich racjonalizacji.



Rys. 3

Tą drogą stosowanie tych racjonalizacji zostanie upowszechnione. Będzie to nasz wspólny wkład w zwycięską, przedterminową realizację Planu 6-letniego.

Zet.

KRONIKA

Jak pracują nasi transportowcy

POLSKIE KOLEJE PAŃSTWOWE

DALSZE OSIĄGNIĘCIA KOLEJARZY W AKCJI OSZCZĘDNOŚCI WĘGLA

(o) Uchwała Prezydium Rządu w sprawie oszczędności węgla znajduje coraz szerszy odzew wśród kolejarzy, którzy podejmują coraz to nowe zobowiązania oszczędnościowe i wskazują nowe, ekonomiczne metody opalania parowozów.

M. in. maszyniści parowozowni rzeszowskiej postanowili oszczędzać węgiel przez wyeliminowanie tzw. „jałowego” spalania węgla na parowozach, drogą redukcji do minimum czasu postoju parowozów między przebiegami; pracownicy rzeszowskiego okręgu PKP zobowiązali się zaoszczędzić 50% węgla

przewidzianego normą—drogą racjonalnego opalania mieszkań i pomieszczeń biurowych.

Maszynista Reterski z Wrocławia — osiąga poważne wyniki oszczędnościowe, używając do opalania parowozu zamiast węgla — miału węglowego i leszu dymnicznego. Oszczędność w węglu, jaką udało mu się uzyskać w ciągu miesiąca, wynosi 62 tony.

Grupa kolejarzy-warsztatowców z Gdańska postanowiła zastosować radziecką metodę ustawiania rusztów w parowozach, co wpłynie na zmniejszenie zużycia węgla przez maszynistów. DOKP Gdańsk uzyskuje też poważne oszczędności węgla przez stosowanie radzieckich metod pracy przy obsłudze pociągów, mianowicie przez prowadzenie tzw. ciężkich pociągów. Pociągi o zwiększonym ciężarze brutto mogą być prowadzone tylko przez wytraw-

nych maszynistów, posiadających dokładną znajomość profilów szlaku, umiejętność hamowania, racjonalnego opalania węglem itp.

Ważnym czynnikiem oszczędzania węgla na parowozach jest też utrzymywanie w czystości przewodów piecowych i kotłowych. Obecność sadzy w przewodach pogarsza bowiem znacznie dobre przewodnictwo ciepła.

NOWE NORMY OD 1.I. 1951 R. W WARSZTATACH PKP

(o) Z dn. 1 stycznia 1951 r. weszły w życie nowe normy we wszystkich warsztatach mechanicznych PKP. Większość tych warsztatów pracuje zresztą na nowych normach już od I.XII lub od 15.XII 1950 r.

Nowe normy zostały opracowane drogą szczegółowej analizy dotychczasowych norm, nie odpowiadających już nowoczesnemu wyposażeniu technicznemu zakładów pracy oraz stale wzrastającemu poziomowi wyszkolenia załóg. Zbadano zdolność produkcyjną każdego warsztatu i każdego działu.

Jak wielką pracę wykona aktyw kolejowy w ostatnich tygodniach roku, niech świadczą cyfry; np. w warsztatach poznańskich przeanalizowano i obniżono 56.409 pozycji cennikowych, w Nowym Sączu—31.487 pozycji, w Gdańsku 28.281 pozycji.

PODZIĘKOWANIE GÓRNIKÓW DLA KOLEJARZY

(o) Zarząd Gł. Zw. Zaw. Górników przesłał do Zarz. Gł. ZZK pismo następującej treści:

„Zarząd Główny ZZG przesyła wyrazy uznania dla kolejarzy i pracowników kolejowych w Rybniku za ich sprawne podstawianie wagonów pod załadunek węgla dla kopalń Chwałowice i Rydułtowy, co przyczyniło się do przedterminowego wykonania rocznego planu produkcyjnego przez wymienione kopalnie. Wspaniałym kolejarzom, którzy rozumieją, że współpraca kolejarzy z górnikami jest wkładem w dzieło realizacji Planu 6-letniego i szybszego zbudowania socjalizmu w Polsce oraz utrwalenia pokoju, Zarząd Główny przesyła podziękowania, prosząc o dalszą owocną współpracę.”

ODMULACZ DO PAROWOZÓW WĄSKOTOROWYCH — POMYSŁEM RACJONALIZATORSKIM

(o) Teofil Laskowski, zawiadowca parowozowni w Nowym Dworze (DOKP Gdańsk), skonstruował odmulacz dla parowozów wąskotorowych, ułatwiający pracę maszynistom.

Dzięki odmulaczom pomysłu Laskowskiego i dzięki stosowaniu środka zmniejszającego wodę (soda-fos), maszyniści wąskotorowcy będą mogli skutecznie współzawodniczyć o coraz dłuższe przebiegi między płukaniem kotła. Według obliczeń fachowców, przy stosowaniu odmulacza przebieg parowozów wąskotorowych bez wybijania ich z turnusu wzrośnie o 300%.

Odmulacz można łatwo wykonać w każdym warsztacie, a koszt jego produkcji nie przekroczy 90 zł.

„SEJM” WĄSKOTOROWCÓW W WARSZAWIE

(o) W dn. 8 i 9 grudnia 1950 r. obradował w Warszawie pierwszy ogólnokrajowy zjazd aktywów kolei wąskotorowych, zwołany przez Zarząd Główny ZZK dla omówienia i przedyskutowania zagadnień, związanych z realizacją Planu 6-letniego na PKP. Zjazd zgromadził około 400 delegatów-kolejarzy wąskotorowców z najdalszych zakątków Polski.

Naradę wąskotorowców powołał Minister Komunikacji inż. Rabanowski, dając wyraz przekonaniu, że nastąpił już zasadniczy zwrot w ustosunkowaniu się do kolei wąskotorowych, które dotychczas były traktowane po macoszemu. Opracowane ostatnio plany ich rozbudowy i modernizacji w połączeniu z ruchem współzawodnictwa i racjonalizacji otwierają przed nimi szerokie perspektywy rozwoju. Udział sieci kolei wąskotorowych w przewozach wynosi 10% całości przewozów na PKP: jest to pozycja poważna i dostatecznie motywuje konieczność usprawnienia pracy, podniesienia kultury przewo-

zów towarowych i pasażerskich na kolejach wąskotorowych.

Obszerny referat na temat roli i przyszłych zadań kolei wąskotorowych w Planie 6-letnim wygłosił dyrektor kolei dojazdowych Józefiak, meldując na wstępie Ministrą Komunikacji wykonanie przez koleje wąskotorowe planu rocznego przewozów na miesiąc przed terminem pomimo trudności i znacznego wzrostu masy towarowej. W referacie swym dyr. Józefiak omówił wielkie zmiany, jakie zajądą na kolejach wąskotorowych w ramach Planu 6-letniego: będzie więc podjęte przeprowadzenie normalizacji przekucia torów, a więc umożliwienie lepszej gospodarki taborem w drodze przerzutów taboru, co przyczyni się do podniesienia zdolności przewozowej kolei wąskotorowych. Praca pójdzie w tym kierunku, aby z istniejących obecnie 6 prześwitów pozostawić tylko jeden. Nie zmieniony będzie narazie prześwit kolei górnośląskiej, gdyż jest ona powiązana w jedną całość komunikacyjną z licznymi bocznkami wielkiego centrum przemysłowego i jej przekucie nastąpi dopiero w dalszych latach. Z uwagi na konieczność wykorzystania w dalszej eksploatacji czynnego obecnie taboru zostanie także zachowany bez zmian prześwit kolei pomorskiej i ostrołęckiej.

Będą również podjęte prace w kierunku ujednolicenia typów taboru. Z czasem ilość serii czynnych obecnie parowozów będzie zmniejszona z 59 do 3, z 27 typów wagonów towarowych pozostaną tylko 2, z 18 typów wagonów osobowych pozostanie jeden. Tabor będzie unowocześniony i dostosowany do rosnących potrzeb przewozowych. Parowozy o dużej mocy i szybkości większej o 30%, niż obecnie, z przegrzewaczami, odmulaczami, hamulcami powietrznymi, elektrycznym oświetleniem, urządzeniami do ogrzewania wagonów i do mechanicznego podawania węgla umożliwią podniesienie szybkości pociągów osobowych i dadzą znaczne korzyści eksploatacyjne.

Na czołg wielkich robót drogowych wysunie się budowa 300 km nowych linii, przekucie 800 km torów na prześwit 750 mm, budowa licznych parowozowni zwrotnych, wież ciśnieni, stacji wodnych, stacji sodafosowych, magazynów, odpowiednio wyposażonych budynków stacyjnych itp.

Po referacie dyr. Józefiaka oraz instruktora Zarz. Gł. ZZK Rombiela na temat premii na kolejach wąskotorowych wywijała się obszerna dyskusja, w której zabierało głos kilkudziesięciu delegatów poruszając zagadnienia organizacyjne, personalne, normowania, premiiowe i in.

Na zakończenie obrad podjęto obszerną uchwałę, mobilizującą aktyw kolejarzy wąskotorowców do zwiększenia wysiłków, aby zadania postawione w Planie 6-letnim przed kolejami wąskotorowymi mogły być wykonane.

ZJAZD NAUKOWY INŻYNIERÓW KOLEJNICTWA

(o) W grudniu 50 r. odbył się w Warszawie zjazd naukowy, zorganizowany przez sekcję kolejową Stow. Inżynierów i Techników Komunikacji. Udział w nim wzięli: wiceminister Komunikacji inż. Balicki, profesorowie Wydz. Komunikacji Politechniki Warszawskiej i Gdańskiej, przedstawiciele Min. Kom. DGKP oraz wszystkich DOKP.

Głównym tematem obrad była racjonalizacja urządzeń stacji rozrządowych. Referat zasadniczy na ten temat wygłosił inż. Robert Szajer.

W czasie dyskusji uczestnicy Zjazdu omówili również 13 tez, wysuniętych na Kongres Nauki przez podsekcję komunikacji Stow. Inżynierów i Techników. Tezy te zmierzają do usprawnienia pracy komunikacji kolejowej i mają na celu zwiększenie przewozów towarowych. Tezy, oparte na doświadczeniach kolejnictwa radzieckiego, uwzględniają najniezbędniejsze potrzeby kolejnictwa polskiego. Na podstawie tez, przyjętych przez uczestników Zjazdu opracowane zostaną referaty na Kongres Nauki.

CENNA NAGRODA DLA PRZODUJĄCEGO KLUBU RACJONALIZATORÓW PKP

(o) Klub racjonalizatorów przy warsztatach PKP w Oleśnicy (DOKP Wrocław), przodujący w swoim okręgu klub racjonalizatorów-kolejarzy, otrzymał z CRZZ w dowód uznania za swe osiągnięcia dotację w wysokości 48.000 zł na urządzenie wzorowego gabinetu technicznego.

Klub w Oleśnicy opracował w ciągu 9 miesięcy swego istnienia 114 usprawnień i pomysłów racjonalizatorskich. Zrzesza on 60 racjonalizatorów, wśród których wyróżniają się pomysłowością Eliaz Ratusznik i Jan Wójcik.

Poważną pomocą w opracowywaniu wynalazków i usprawnień w klubie oleśnickim PKP jest bogata biblioteka techniczna, posiadająca najnowsze wydawnictwa radzieckie. Z ich treścią zapoznają członków klubu w czasie szkolenia zawodowego robotnicy i technicy, władający biegle językiem rosyjskim.

BRYGADY KOBIECE Z WARSZTATÓW PKP W TARNOWIE ŻĄDAJĄ REWIZJI NORM

(o) Warsztaty PKP w Tarnowie zatrudniają m. in. kobiety, pracujące w charakterze robotnic niekwalifikowanych, pomocników rzemieślników, bądź rzemieślników samodzielnych. Kobiety te biorą żywy udział we współzawodnictwie pracy i interesują się tak aktualnym obecnie zagadnieniem rewizji norm, mających wpływ na wydajność pracy warsztatów.

Ostatnio brygada kobieca warsztatów tarnowskich: S. Konieczna, F. Kowalska, L. Karaś i A. Sowa, gwintująca 450 nowych śrub półcalowych albo 650 śrub starych dziennie — zażądała podniesienia tych przestarzałych norm na 500 sztuk nowych i 700 sztuk starych dziennie. Prócz tego S. Konieczna zobowiązała się przyuczyć 2 kobiety do pracy na gwintarce.

J. Zając, obsługująca dotychczas jedną pilę do cięcia metali, zażądała podwyższenia przestarzałych norm produkcyjnych i zobowiązała się obsługiwać 2 pily. Brygady kobiece warsztatów tarnowskich wezwały pracowników warsztatów w Nowym Sączu, pracowników Państwowych Krakowskich Zakładów Graficznych oraz pracowników całej DOKP Kraków do tworzenia brygad produkcyjnych i podejmowania podobnych zobowiązań.

DROGOWNICTWO

RADZIECKIE METODY PRACY STOSUJEMY W NASZYM DROGOWNICTWIE

(o) Na podstawie doświadczeń drogowców radzieckich — tzw. metody fergańskiej, w r. 1950 przeprowadzono w Polsce pierwsze próby potokowego budownictwa drogi tłuczniowej.

Budowa próbna była prowadzona w powiecie Chełmskim i dała 723 tys. zł (w starej walucie) realnych oszczędności oraz w powiecie Świdwie, przynosząc 430.775 zł oszczędności.

Ta nowa forma współzawodnictwa zostanie obecnie przeniesiona na teren województw szczecińskiego i wrocławskiego i będzie kontynuowana w sezonie budowlanym 1951 r.

ODBUDOWANE MOSTY W WOJ. GDAŃSKIM

(O) Dn. 17 grudnia 1950 r. odbyło się uroczyste otwarcie odbudowanych w woj. gdańskim obiektów komunikacyjnych: objazdu pod Tezewem, skracającego dotychczasowe połączenie drogowe o kilka km, mostu przez Wisłę pod Knybawą i mostu przez rzekę Nogat w Jazowie na drodze Gdańsk—Elbląg, mającego doniosłe znaczenie w planie zagospodarowania Żuław. Wszystkie trzy obiekty zostały oddane do użytku przed terminem w wyniku zobowiązań, podjętych przez załogi robotnicze dla uczcze-

nia II Światowego Kongresu Pokoju oraz 71 rocznicy urodzin Generalissimusa Stalina.

W uroczystości otwarcia wzięli udział: wiceminister Komunikacji inż. Z. Balicki, przedstawiciele władz administracyjnych, partyjnych i związkowych. W czasie uroczystości wiceminister Balicki dokonał dekoracji Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski kierownika budowy mostu w Knybawie inż. Alfonsa Federa. Wybitni przodownicy pracy Adam Borkowski, Leopold Gramulski i Stanisław Strugliński otrzymali „Sztandar Pracy“ II kl., 3 pracowników nagrodzono Złotym Krzyżem Zasługi, 15 — Srebrnym, 15 — Brązowym Krzyżem Zasługi. Ponadto dwaj robotnicy Biedny i Riebandt otrzymali odznakę racjonalizatorów pracy.

ŻEGLUGA ŚRÓDLĄDOWA

HOLOWNIKI NA ODRZE PODEJMUJĄ NOWĄ FORMĘ WSPÓŁZAWODNICTWA

(O) Żegluga Śródlądowa na Odrze uzyskała dwa nowe holowniki „Bronisz“ i „Bożydar“ zbudowane według planów polskich konstruktorów przez stocznię zagraniczną. Dalsze tego typu holowniki będą już budowane w stocznich krajowych.

„Bronisz“ i „Bożydar“ rozpoczęły pracę na szlaku Szczecin—Kostrzyn. Załogi obu holowników poświęcają na przykładem statku radzieckiego „Akademik Kryłow“ zobowiązanie socjalistycznej opieki nad swymi jednostkami. Każdy z członków załogi wziął na siebie odpowiedzialność za sprawną pracę powierzonych mu maszyn i mechanizmów. Dążeniem załóg będzie wcześniejsze wykrywanie wszelkich uszkodzeń i natychmiastowa ich naprawa, by w ten sposób zapobiegać awariom i przedłużyć okresy eksploatacyjne bez uciekania się do remontów stoczniowych.

Załogi obu holowników wezwały wszystkie załogi Żeglugi Śródlądowej do podjęcia podobnych zobowiązań.

P K S

POMYSŁY RACJONALIZATORSKIE PKS Z LUBLINA

(O) Klub racjonalizatorów przy ekspozyturze PKS w Lublinie prowadzi ożywioną działalność i zgłosił już wiele cennych pomysłów racjonalizatorskich, które przyczyniły się do usprawnienia pracy PKS.

Jedną z bolączek ekspozytury lubelskiej było np. pękanie chłodziw w samochodach marki „Praga“. Spowodowane tym przestoje samochodów przynosiły ogromne straty. Po zbadaniu okazało się, że przyczyną pęknięcia chłodziw jest zbyt silne przymocowanie ich do motoru.

Członek klubu ob. Jan Kozak przedstawił projekt umocowania chłodziw w inny, bardziej elastyczny sposób. Pomysł okazał się praktyczny, dzięki jego zastosowaniu od maja 1950 r. do chwili obecnej nie było wypadku pęknięcia chłodziw.

W samochodach-cysternach, służących do przewożenia materiałów pędnych, przeciekały pokrywy, co powodowało znaczny ubytek paliwa w czasie przewozu. Klub racjonalizatorów wezwał swych członków do opracowania projektów na uszczelnienie pokryw. Ob. Michał Wasylczuk zaproponował zastosowanie w cysternach podwójnych pokryw, co okazało się b. praktyczne. Dyr. Nacz. PKS zastosowała później specjalne uszczelki, jednak pomysł ob. Wasylczuka przyczynił się w swoim czasie do poprawy sytuacji.

Z innych pomysłów warto wymienić: projekt zastosowania uszczelki gumowej do pompy wodnej „Panharda“, zgłoszony przez tokarza stacji obsługi ob. Klimowicza oraz przyrząd ułatwiający zapuszczanie motoru w samochodach „Praga“ — zgłoszony przez mechanika stacji obsługi w Zamościu ob. Antoniego Szumańskiego.

RÓŻNE

ZASŁUŻONY KIEROWNIK BAZY TRANSPORTOWEJ

(R) Dział Transp. Dyrekcji PMB i SB, po przeprowadzeniu analizy działalności całorocznej baz transportowych w Oddziałach PMB i SB stwierdził, że baza transportowa w Oddziale Śląskim (Ochojec) pod kierownictwem ob. Brzezińskiego Aleksandra wykazała najlepsze rezultaty w pracy w roku 1950.

W październiku 1949 r. przeprowadzona kontrola wykazała bardzo duże niedociągnięcia w pracy bazy transportowej Oddz. Śląskiego.

Od tego czasu, dzięki energii, pracowitości i pełnemu poświęceniu się pracy przede wszystkim ob. Brzezińskiego Aleks., jako kier. bazy oraz podległej załogi zrobione zostało tak wiele, że baza transportowa w Ochojcu wysunęła się na czołowe miejsce wśród innych Oddziałów.

Eksploatacja, konserwacja i opieka nad pojazdami pomimo trudnych warunków — brak garaży, pomieszczeń warsztatowych i biur — były coraz to lepsze, co stwierdzały kolejne inspekcje i kontrole bazy.

Wszelkie zarządzenia i polecenia Dz. Transp. Dyr. PMB i SB, oraz wszelkie obowiązujące przepisy i zarządzenia były wykonywane, a wszelkie inspekcje napotykały na pełne zrozumienie i jak najdalej idącą pomoc. Zarządzenia pkontrolne wykonywane były bez zwłoki.

Wobec powyższego, Dz. Transp. Dyr. PMB i SB, postawił następujący wniosek:

- 1) podanie powyższego do wiadomości wszystkich Oddziałów,
- 2) wyrażenie uznania ob. Brzezińskiemu za jego pełną poświęcenia pracę, oraz wzorowe zorganizowanie bazy transportowej.

KRONIKA MORSKA

PRZEDTERMINOWE WYKONANIE PLANU 1950 R.

Ubiegły okres minął pod hasłem przedterminowego wykonania planu gospodarczego na rok 1950. O kolejnych jednostkach, które wykonały swoje plany, informowała czytelników prasa bieżąca. Nie będziemy więc przytaczać w tym miejscu wszystkich osiągnięć naszych pracowników morskich, lecz ograniczymy się do zacytowania dwóch przykładów:

W dniu 5 grudnia, tj. 26 dni przed terminem, port szczeciński wykonał roczny plan przeładunków. Ostatnie tony węgla załadowano na statek stojący przy nabrzeżu Katowickim w basenie przeładunków masowych.

Przedterminowe wykonanie planu przez port szczeciński jest ogromnym zwycięstwem robotnika portowego i stosowanych przezeń metod przeładunkowych. Metody te oparte były na wzorach portów radzieckich. Na terenie portu upowszechniło się współzawodnictwo i racjonalizatorstwo pracy, które sprawiły, że wydajność pracy w porcie systematycznie wzrastała i osiągnęła wysoki poziom.

Zebrani podczas przeładunku ostatniej tony na nabrzeżu Katowickim robotnicy portowi przekazali na ręce Ministra Żeglugi następujący telegram: „Załoga Portu Szczecińskiego, realizując uchwałę Komitetu Centralnego PZPR i Rządu o wykonaniu pierwszego roku Planu Sześcioletniego, melduje, że zgodnie z przyjętymi przez siebie zobowiązaniami na cześć II Światowego Kongresu Obrońców Pokoju, wykonała roczny plan państwowy w dniu 5 grudnia o godzinie 19.45. Ponadto wykonano w przeładunkach zaplanowanych 814.500 tysięcy ton. Załoga portu szczecińskiego podejmuje przy tej okazji nowe zobowiązanie produkcyjne, które będzie dalszym wkładem w dzieło utrwalenia pokoju światowego“.

Załoga s/s „Brygada Makowskiego“, która w czynie kongresowym podjęła zobowiązanie przewiezienia 300 ton ładunku ponad plan, a tym samym ukończenia przedterminowo 1 roku Planu Sześcioletniego, zobowiązanie swoje całkowicie zrealizowała, przewożąc ładunku 403,3 ton. Czynem tym załoga wykazała wielką troskę o dobro gospodarki publicznej oraz o budowę socjalizmu w Polsce Ludowej. Przedterminowe wykonanie planu roku 1950, pierwszego roku Planu Sześcioletniego, stanowi nowy dowód cennego wkładu pracowników morza w dzieło walki o pokój.

SZYBKOŚCIOWA ODPRAWA STATKÓW

Tak wspaniałe osiągnięcia pracowników portowych możliwe były jedynie dzięki zastosowaniu socjalistycznych metod pracy, wzorowanych na doświadczeniach Związku Radzieckiego. Na czoło zagadnień wysuwa się szybkościowa odprawa statków. Mamy tutaj do zanotowania szereg sukcesów, z których niektóre podajemy poniżej.

Zgodnie z powyższym z okazji powołania do życia Światowej Rady Obrońców Pokoju zobowiązaniem obsługiwania szeregu statków radzieckich metodą potokową, załoga rejonu dronicy Zarządu Portu Gdańsk/Gdynia załadowała w Nowym Porcie tym systemem drobnicę workowaną na statek radziecki s/s „Kryłów“, wykonując przy tym 270% normy. Cały statek załadowano w ciągu 18 godzin i 45 minut, podczas gdy czas dozwolony wynosił 47 godzin i 42 minuty. W Porcie szczecińskim na nabrzeżu Katowickim statek norweski „Ask“ został załadowany węglem w 24 godziny. Zaoszczędzono 86 godzin. Na nabrzeżu Gliwickim tego samego portu, załadowano szybkościowo statek duński „Cimbria“. Drugi statek „Patria“ zabrał 3311 ton węgla w ciągu 30 godzin, zamiast 144 dozwolonych.

Na nabrzeżu Bytomskim statek polski „Kolno“ załadowany w ciągu 28 godzin, zaoszczędzając 113 godzin.

Pragnąc jak najbardziej przyspieszyć wykonanie planu rocznego, robotnicy szczecińscy starali się przeładować metodą potokową maksymalną ilość statków.

Najlepsze wyniki osiągnięto w dniu 1 grudnia, kiedy to jedno tylko nabrzeże Katowickie załadowało szybkościowo siedem statków. Przy tym rekordowym wyniku wyróżniły się specjalnie brygady młodzieżowe ZMP.

Spośród innych wyników na wyróżnienie zasługują załadunki węglem norweskiego statku s/s „Naudi“ i alianckiego s/s „Ruhr“.

W porcie gdańskim robotnicy rejonu przeładunków masowych, realizując swoje zobowiązanie, osiągnęli rekordowe wyniki. Przy załadunku statku szwedzkiego „Belos“ zaoszczędzili oni 122 godziny, statku szwedzkiego „Hetera“ — 113 godzin, fińskiego „Ensoe“ — 97 godzin oraz szwedzkiego „Ligur“ — 75 godzin.

Na nabrzeżu „Odra“ w porcie szczecińskim podczas przeładunku cukru na radziecki statek „Wołoczajewsk“ pad nowy, dotychczas nieosiągnięty jeszcze w tych warunkach rekord przeładunkowy. Podczas pierwszej zmiany mianowicie, zespół robotników składający się z portowców „Starówki“ i „Odry“ przeładował 656 ton towaru w czasie 7 godzin i 30 minut.

W ciągu 10 dni poszczególne załogi basenu górniczego w Szczecinie odprawiły metodą szybkościową 41 statków.

Ogólna liczba statków odorawionych tą metodą w ciągu 8 miesięcy w zespole portowym Gdańsk/Gdynia wyniosła 883.

RUCH RACJONALIZATORSKI

W parze z rozwojem szybkościowych przeładunków idzie — w ramach socjalistycznych metod pracy — ruch racjonalizatorski. W ostatnim okresie zanotowano kilka szczególnie ciekawych pomysłów racjonalizatorskich, zarówno produkcyjnych, jak i administracyjnych.

Pracownik umysłowy Biura Głównego ZPGG — Kazimierz Plutynski, opracował projekt arkusza obliczeniowego współzawodnictwa pracy, nadający się do zastosowania we wszystkich grupach zawodowych. Jest to pierwsza, zgodna z radziecką praktyką, realna forma współzawodnictwa pracy pracowników umysłowych, umożliwiająca jego rozwój i przyczyniająca się niewątpliwie do poważnego wzrostu wydajności.

Opierając się na zasadzie, że powiązanie współzawodnictwa z oddolnym wykonaniem i zobowiązaniami poszczególnych jednostek organizacyjnych, czy też pracowników, jest drogą do lepszej organizacji pracy, a co za tym idzie — do większej jej wydajności, komisja usprawnień administracyjnych uznała projekt za dobry.

Robotnik rejonu drobnicy ZPGG w Gdyni — Roman Marczewski — wynalazł przyrząd do przecinania bandówek na balotach importowanej bawełny. Dotychczas przecinano bandówki przez uderzenie młotkiem w przecinak; powstawały przy tym iskry, które przy zetknięciu się z bawełną wywoływały niekiedy pożar. Nowy przyrząd składa się ze specjalnego noża, który posuwa się w płaszczyźnie prostopadłej do podstawy przyrządu. Nóż porusza się przy pomocy dźwigni, przy czym powstające iskry, dzięki ściśnieniu odizolowaniu przyrządu, nie mają możliwości zetknięcia się z bawełną. Wynalazek Marczewskiego gwarantuje więc zupełne bezpieczeństwo przeciwpożarowe oraz znacznie przyspiesza manipulację przy rozładunku bawełny.

Komisja usprawnień uznała projekt Marczewskiego za dobry i poleciła natychmiastowe jego zastosowanie w pracy portowej.

W Oddziale Usprawnień i Wynalazczości Zarządu Porty Gdańsk/Gdynia zgłoszony został 500 pomysł racjonalizatorski, którym jest taśmowiec w kształcie owalnym, zaopatrzony w taśmę z dwudziestoma kółkami. Służy on do mechanicznego trzymowania rudy i podobnych towarów masowych. Porusza się on przy pomocy silnika elektrycznego. W wypadku długiego luku na tyle taśmowca umieszczona jest rynna, podająca rudę na środek luku.

Pomysłodawcami są ślusarze, zatrudnieni w rejonie ładunków morskich w Gdyni, Michał Przybylski i Stanisław Błochowski, którzy posługiwali się w tym zakresie doświadczeniami radzieckimi. Wykonali oni już własnoręcznie prototyp swego projektu z części znalezionej wśród złomu. Według zdania rzeczoznawców, pomysł rozwiązuje w zupełności zagadnienie trymerki mechanicznej rudy w luku statku i eliminuje pracę fizyczną.

Zorganizowany ruch racjonalizatorski, nad którym roztaczają opiekę pracownicy naukowcy wyższych szczebli, przyniesi olbrzymie oszczędności.

DLACZEGO?

Współzawodnictwo pracy, jego doniosła rola wychowawcza i znaczenie gospodarcze są powszechnie doceniane wśród mas pracujących Polski Ludowej. Objęło ono wszystkie dziedziny naszego życia gospodarczego, przejawiając się w różnorodności celów, zadań i form.

Wśród transportowców Centralnego Zarządu Budownictwa Przemysłowego współzawodnictwo pracy nie rozwijało się w r. 1950 zadowalająco. Stwierdzono, iż przyczyną tego były niedoskonałe, niejednolite regulaminy współzawodnictwa, stosowane w poszczególnych przedsiębiorstwach CZBP. Niejednolitość regulaminów nie zezwalała również na rozwinięcie współzawodnictwa pracy między transportowcami różnych przedsiębiorstw CZBP, w skali ogólnopolskiej.

Wobec tego postanowiono na jednej z narad transportowców CZBP powołać komisję dla opracowania możliwie najlepszych, jednolitych regulaminów

współzawodnictwa. Komisja została powołana i z wielkim nakładem pracy i dobrej woli opracowała regulaminy współzawodnictwa: dla kierowców, dla robotników spedycyjnych — ładowaczy oraz regulamin współzawodnictwa międzyoddziałowego, do zastosowania w skali ogólnopolskiej. Po zebraniu opinii zainteresowanych transportowców, pracujących w poszczególnych przedsiębiorstwach CZBP i opinii Zw. Zaw. Transportowców, skorygowany i ostatecznie wygładzony projekt regulaminów przesłano w dn. 20.XI.1950 r. do Zw. Zawodowego Pracowników Budownictwa, Ceramiki i Pokrewnych Zawodów w Polsce, celem zatwierdzenia, a przez to nadania regulaminom ciężaru gatunkowego. Stawiamy pytanie:

DLACZEGO Zw. Zaw. Prac. Budown., Ceramiki i Pokrewnych Zawodów w Polsce, pomimo kilkakrotnych interwencji ze strony transportowców CZBP, do chwili oddawania niniejszego numeru „Transport i Spedycja” do druku (tzn. do połowy stycznia 1951 r.) nie zatwierdził, ew. nie zdyskwalifikował nadesłanych do zatwierdzenia regulaminów? Czyżby w świadomości funkcjonariuszy ZZPBC i PK dotąd nie utrwaliło się przekonanie konieczności popierania oddolnej inicjatywy mas pracowniczych w zakresie aktywizowania współzawodnictwa pracy?

A teraz kilka pytań pod adresem Polskich Kolei Państwowych:

DLACZEGO przesyłka siatki Ledóchowskiego, nadana w Warszawie dnia 20.X.50 r. za listem przewozowym nr 30885, doszła do Torunia dopiero w dn. 2.XI.50 r., a więc po 12 dniach?

DLACZEGO przesyłka takiej samej siatki, nadana w Warszawie w dn. 21.X.50 r., nadeszła do Poznania dopiero w dn. 2.XI.50 r., a więc po 11 dniach?

DLACZEGO wagon nr 16097 przybyły na stację Warszawa-Główna Towarowa w dn. 14.X.50 r. został podstawiony do rozładunku dopiero w dniu 17.X.50 r., tj. trzy dni później?

DLACZEGO wagon nr 708223 przybyły na tę samą stację w dniu 16.X.50 r., został podstawiony do rozładunku dopiero w dniu 20.X.50 r., tzn. cztery dni później? Co powie na to akcja przyspieszania obrotu wagonów?

Na zakończenie pytania pod adresem Motosztytu. Jak wiadomo, samochody — wywrotki ZIS-585 przychodzą z importu radzieckiego bez kierunkowskazów, których nie wymagają radzieckie przepisy rejestracyjne. Stąd konieczność montowania w Polsce na tych samochodach kierunkowskazów, przed zarejestrowaniem i zatrudnieniem samochodów; tego wymagają polskie przepisy ruchu.

W ostatnich miesiącach importowano do Polski dość poważne ilości samochodów ZIS-585, oczywiście bez kierunkowskazów. Ciekawe, że przy wciąż jeszcze odczuwanym braku taboru ciężarowego w szybko rozwijającym się naszym budownictwie, a szczególnie przy braku wywrotek — wiele z ostatnio importowanych wozów od dłuższego czasu stoi bezczynnie i nie może być wprowadzonych do eksploatacji. Dlaczego? Właśnie z powodu braku kierunkowskazów. Dodać trzeba, że sprawa nie jest nowa dla Motosztytu—radzieckie wozy są od dawna importowane bez kierunkowskazów. Pytamy:

DLACZEGO Motosztyt nie zorganizował dotąd produkcji kierunkowskazów w kraju, ew. nie zaimportował na czas dostatecznych ilości? Czy pracownicy Motosztytu wciąż jeszcze nie wiedzą, że samochód, który nie pracuje, przynosi gospodarce narodowej straty? I kiedy wreszcie będą kierunkowskazy do nabycia w każdym detalicznym sklepie Motosztytu?

A dalej:

DLACZEGO w detalicznych sklepach Motozbytu nie można w każdej chwili nabyć przewodów do elektrycznej instalacji samochodowej? Czy Motozbyt wie, że setki samochodów w Polsce ma przestoje, a więc przynosi straty, na skutek niemożności do-

prowadzenia do porządku instalacji oświetleniowych? A m. in. wiele z wyżej wspomnianych wywrotek ZIS-585, które tylne światło ostrzegawcze mają fabrycznie zainstalowane na budce szoferkiej, nie tak, jak tego wymagają polskie przepisy rejestracyjne — co wymaga przeróbek. Oczekujemy odpowiedzi na nasze pytania.

CO CZYTAĆ

Przegląd prasy transportowej

Zamieszczamy poniżej streszczenie kilku artykułów interesujących ze względu na tematykę i jej aktualność, przy czym, chociaż dotyczy racjonalizacji i mechanizacji pracy transportu oraz przeładunku — ukazały się nie tylko w wydawnictwach komunikacyjnych, ale przeważnie w periodykach poświęconych ekonomice innych działów naszego życia gospodarczego. Dowodzi to, że zagadnienie zaczyna przeraastać ramy prasy fachowej, stając się problemem ogólnogospodarczym.

Nr 7 mies. **Ekonomika i Organizacja Pracy** zamieszcza artykuł J. Kurakowa pt. „Najpilniejsze zadania mechanizacji pracy w Związku Radzieckim”. W rozdziale o mechanizacji pracy zespołami, czytamy m.in.:

„Najważniejszym zadaniem w r. 1950 jest przedstawienie poszczególnych rodzajów pracy na mechanizację zespołami. W odróżnieniu od pełnej mechanizacji, mechanizacja zespołami sprowadza się do zmechanizowania zasadniczych procesów produkcji i najlepszego wykorzystania wyposażenia. W budownictwie np. wydajność koparki wynosiła w ub. roku zaledwie 7 do 8 tys. m³, na skutek niedostatecznej ilości taboru transportowego i niewykonania na czas remontów.

Przy budowie Uniwersytetu Moskiewskiego zorganizowano kolumnę w składzie 10 koparek i 150 wywrotek samochodowych. Urządzono dla tego zespołu: warsztat, kuźnię, stację obsługi i magazyn części zapasowych. Skrócił się skutkiem tego przestoje sprzętu do 10,9% czasu pracy, a przeciętne wydobyte ziemi przez koparkę wyniosło 10.000 m³ na miesiąc. Dowodzi to znacznie większej wydajności sprzętu przy pracy w kolumnach, posiadających całkowity komplet urządzeń pomocniczych i remontowych. Kolumny takie mogą kolejno obsługiwać kilka placów budowy w ciągu roku”.

Gospodarka Zbożowa (Nr 5 z listopada 1950 r.) w artykule inż. Hartwiga pt. „Mechanizacja transportu” zajmuje się sprawą urządzeń przeładunkowych w magazynach i młynach, służących do ładowania zboża lub maki. Znajdujemy tam opis przenośnika taśmowego, spustu ślimakowego oraz podnośników wózkowych ręcznych i elektrycznych; wózki te służą jednocześnie jako układacze, przez co umożliwiają spiętrzanie towarów w stosy bez wysiłku i potrzeby użycia pracy fizycznej.

„**Życie Gospodarcze**” w Nr. 20 (październik 1950 r.) drukuje bardzo aktualne opracowanie Bronisława Flika pt. „Rola, zadania i technika normowania pracy”, słusznie zwracające uwagę, że normy pracy są czynnikiem mobilizującym i powinny stanowić instrument elastyczny, będący jak gdyby funkcją szybkiego wzrostu sił wytwórczych w gospodarce socjalistycznej. Korekty norm stają się sprawą palącą, zarówno jak właściwe ich napięcie, przy czym wpływą bezpośrednio na realizację sprawiedliwego systemu wynagradzania. Metody normowania mają znaczenie zasadnicze i powinny opierać się nie na metodach statystycznych, lub szacunkowych, lecz przede wszystkim na metodzie analitycznej i ścisłej obserwacji dokonanej przy stanowisku pracy. Umiejętny instruktaż zmniejsza przy tym do minimum tzw. czasy tracone. Kontrola wydajności i normowanie powinny objąć coraz większy zakres prac.

Nr 10 mies. **Awtomobil** porusza obszernie bardzo istotne dla nas zagadnienie stosowania kontenerów do przewozu cegły. Radzieckie Ministerstwo Budownictwa Przemysłowego posiadało w 1949 r. już blisko 150 tysięcy zasobników różnych odmian i przewoziło nimi około 42%, materiałów ściennych. W roku bieżącym zaś przewiduje się przewiezenie w kontenerach około 80% powyższych materiałów. W rezultacie stwierdzono skrócenie przestojów z 0,40 godziny do 0,14 godz., zaś procent uszkodzeń transportowanych materiałów obniżył się z 12—15 do 2—3%. Przy przewozie materiałów ściennych przestój samochodu 3 ton. pod załadunkiem i wyładunkiem nie przekracza czasu 20 minut.

Ministerstwo stosuje następujące rodzaje kontenerów: 1) Zasobniki na 60 cegieł lub 8 żużłoblocków składające się z dwóch ścianek kratowych i dna. Ciężar zasobnika pustego 26 kg, zapelnionego 260 kg, gabaryt 640 × 470 mm;

2) zasobnik na 120 cegieł, ciężar własny 60 kg, zapelniony 510 kg, gabaryt 870 × 640 mm;

3) zasobniki na 180 cegieł, ciężar własny 100 kg., zapelniony 775 kg, gabaryt 1300 × 640 mm;

4) składany zasobnik ramkowy na 42 cegły, ciężar własny 10,5 kg;

5) zasobnik grzebieniowy na 8 żużłoblocków, o ciężarze własnym 10 kg.

Dna trzech pierwszych rodzajów kontenerów bywają drewniane, lub metalowe i odznaczają się tym, że są wzajemnie wymienne dla wszystkich zasobników. Kontenery na 60 cegieł używane są na budowach wyposażonych w małe dźwigi o nośności do 0,5 ton. Kontenery większe — na budowach, które posiadają urządzenia o większym udźwigu.

Przy wyładunku i załadunku zasobników stosować można różne rodzaje mechanizmów. Przy znacznym obrocie ładunków i stałych punktach załadunku przeważnie używane są dźwigi, przy przeładunkach chwilowych stosuje się urządzenia ruchome, stosownie do możliwości i posiadanego sprzętu.

Jednym ze znanych rozwiązań jest pomysł tokarza Rodiczewa wyposażenia samochodu ZIS 150 w samoladowacz napędzany przez silnik samochodu. Zasobniki podnoszone są z ziemi i układane mechanicznie w skrzyni wozu.

Istnieją poza tym dwa typy podnośników konstrukcji Malcewa, wymagające jednak platformy, odpowiadającej wysokości poziomowi skrzyni wozu. Gabaryty zasobników dostosowane są do pojemności samochodów typowych, a okoliczność, że zasobniki są składane, pozwala na wykorzystanie ładowności samochodów przy przewożeniu zasobników pustych. Najlepszym sposobem masowych załadunków jest stosowanie suwnicy lub dźwigu obrotowego. Obecne doświadczenia pozwalają na wyciągnięcie następujących wniosków:

1. Celem podniesienia efektywności pracy przy przewozie materiałów ściennych należy stosować kontenery również do transportu innych materiałów masowych, jak izolacje prefabrykaty itp. dążąc jednocześnie do zmniejszenia ciężaru własnego zasobników.

2. Stosowanie zasobników jest naprawdę efektywne tylko w przypadku posiadania zmechanizowanych urządzeń przeładunkowych.

3. Należy nadal opracowywać typy kontenerów, zapewniających maksymalne wykorzystanie ładowności posiadanego sprzętu samochodowego i taboru kolejowego.

Na zakończenie polecamy zamieszczony w Nr 11 (listopad 1950 r.) *Motoryzacji* artykuł, oparty na opracowaniu zastępcy Ministra Transportu Samochodowego RSFSR Kałbukowa p. t. „Damy z każdego km przebiegu smochodu więcej produkcji transportowej”. Omówiono w nim rozwijający się coraz bardziej ruch stachanowców w gospodarce samochodowej, polegający na osiągnięciu maksimum produkcji z każdego przebiegu i z każdej godziny pracy. Szerzeg kierowców nowatorów zgłasza zobowiązanie uzyskania zespołowych oszczędności przy równoczesnym zwiększeniu użytecznej pracy transportowej. Przy stosowaniu powyższych założeń istnieją wypadki zmniejszenia kosztów zależnych od kierowcy do 50%.

Na tym kończymy, zachęcając naszych czytelników do modernizacji obecnie stosowanych przez nich metod pracy.

J. N.

*

*

*

W związku z coraz bardziej rozwijającym się u nas ruchem kierowców stutysięczników, zamieszczamy streszczenie ciekawego i dającego szereg praktycznych doświadczeń i wskazówek artykułu, umieszczonego w nr 11 miesięcznika *Awtomobil* (listopad 1950 r.). Artykuł pt. „Ruch kierowców stutysięczników w gospodarkach samochodowych stawropolskiego autotrestu” może posłużyć, jako zachęta do rozpoczęcia współzawodnictwa dla tych kierowców, którzy nie doceniają własnych sił lub też przeceniają trudności.

„W gospodarkach autotrestu na szeroką skalę rozpowszechnił się ruch kierowców stutysięczników, który objął już około 60% kierowców. Jak wynika z dotychczasowych doświadczeń, rezultaty zależą przede wszystkim od kierowników i pracowników inżynieryjno-technicznych, którzy powinni zapewnić kierowcom i sprzętowi wszystkie warunki wydajnej pracy.

Jednym z najważniejszych warunków — to stały przydział samochodów kierowcom. Należy stwierdzić, że większość kierowników kolumn samochodowych zwraca na to baczna uwagę, czego wynikiem są np. wozy przydzielone stale kierowcom w 1945 — 1946 r., które przeszły dotychczas przeciętnie po 131 tysięcy km, bez kapitalnego remontu. Zwłaszcza ważne jest, aby przydział pojazdu danemu kierowcy został dokonany na początku cyklu eksploatacyjnego (samochód nowy lub po kapitalnym remoncie), aby pozwolić kierowcy na dokonanie wszystkich czynności zabezpieczających sprawność wozu, poczynając od docierania. Jak wynika z praktyki, wozy nie przydzielane stale tym samym kierowcom, wykazują dwu i trzykrotnie wyższe koszty obsługi i remontu, a rezultaty ich pracy są niższe.

Pracownicy inżynieryjno-techniczni przywiązują duże znaczenie do dzielenia się doświadczeniami czołowych kierowców z kolegami. W tym celu organizowane są narady produkcyjno-techniczne, na których czołowi kierowcy przekazują zebranych swoje metody pracy. W 1949 i 1950 r. odbywały się w Stawropolu narady w skali krajowej kierowców stutysięczników, pracowników inżynieryjno-technicznych oraz przedstawicieli partii i związków zawodowych. Na zebraniach tych podsumowano osiągnięcia i podkreślono sposteżone usterki, wskazując jednocześnie sposoby ich usunięcia.

Wysuwanie kierowców stutysięczników na stanowiska kierownicze całkowicie zdało egzamin. Można

tu przytoczyć, jako przykład, kierowcę Ostouchowa, który po wyznaczeniu go na kierownika zajezdni w przeciągu kilku miesięcy przykładem swoim wpłynął tak dodatnio na młodych kierowców, że wyniki ich pracy zarówno przy wykonywaniu planu przewozów, oszczędności paliwa i opon, jak również stanu technicznego pojazdów mogą służyć za przykład. Poza tym, ponieważ premiowanie kierowców za przekroczenie planu przewozów, norm przebiegów międzyremontowych i oszczędności paliwowych stwarza właściwe podstawy do przejścia na indywidualny rozrachunek gospodarczy — został on zastosowany w Stawropolskich gospodarkach samochodowych, przy czym w niektórych kolumnach co miesiąc ogłaszane są osiągnięcia poszczególnych kierowców, zarówno pod względem wykonania planu przewozów, jak nakładów na obsługę techniczną i remont. Znajac wskaźniki swej pracy, każdy kierowca może od razu zastosować właściwe środki usprawniające. Po przejściu samochodów na rozrachunek gospodarczy większość kierowców zaczęła sama wykonywać drobne naprawy i ściśle kontrolować wykonywane prace warsztatowe oraz rzadziej wymieniać części zamienne.

Codziennie księgowanie zapotrzebowań i kont pracy poszczególnych kierowców nie jest pracą skomplikowaną; zajmuje przeciętnie 1 godzinę dziennie pracy technika-kalkulatora, a prawidłowo dokonane rozliczenie zapewnia kierowcom terminową wypłatę premii. Za ostatnie trzy lata wypłacono kierowcom 281 tys. rubli za oszczędność paliw, 241 tys. rubli za przekroczenie przebiegów międzyremontowych, oraz za przekroczenie norm zużycia opon 262 tys. rubli.

Wielu kierowców stutysięczników osiąga bardzo wysokie wskaźniki pracy, np. kierowca Kowalew na samochodzie ciężarowym ZIS przejechał 195 tysięcy km bez kapitalnego remontu, a kierowca Czerkieski osiągnął 185 tysięcy km na samochodzie tej samej marki.

Ruch kierowców stutysięczników bezwarunkowo wpływa na przekroczenie ustalonych norm przebiegów międzyremontowych, co wykazuje załączona tablica:

Typ samochodu	Norma przebiegu międzyremontowego	Przebieg międzyremontowy faktyczny		
		1946	1948	1949
ZIS 5	60 tys. km	55	75	72
GAZ AA	40 tys. km	40,5	49,4	61,2
ZIS 8, ZIS 16	70 tys. km	—	95	108,8

Jak widać z załączonej tablicy, ustalone normy nie zostały osiągnięte w roku 1946, poczynając zaś od 1948 r. były przekraczane od 20 do 70%. Uzyskane oszczędności za I półrocze 1950 r. wyniosły 600 tys. rubli, w przeciągu zaś ostatnich trzech lat osiągnięto 2,3 miliona rubli ponadplanowej akumulacji.

W czołowych kolumnach samochodowych 95% kierowców bierze udział we współzawodnictwie, a 72% już wykonało swe zobowiązania. Jeżeli są kolumny, które wykazują mniejsze osiągnięcia, jest to wina przede wszystkim personelu administracyjno-technicznego, który nie wykazał rzetelnej inicjatywy i ambicji.

Wysokie wskaźniki pracy kierowców stutysięczników, łącznie ze znacznymi oszczędnościami w nakładach dowodzą, jak wielkie rezerwy i możliwości są jeszcze do wydobywania i jak wielki wpływ na ich upłynięcie wywiera ruch kierowców stutysięczników.

J. N.

DROBNE WIADOMOŚCI

PAROWOZY-LABORATORIA CENNA POMOCĄ DLA RUCHU RACJONALIZATORSKIEGO W ZSRR

(O). Jedną z bolączek ruchu racjonalizatorskiego w naszym kolejnictwie jest przewlekła procedura badania przydatności pomysłów, co wpływa hamując na rozwój postępu technicznego i rozpowszechnianie pomysłów racjonalizatorskich w innych zakładach pracy.

Zagadnienia te znalazły rozwiązanie w Zw. Radzieckim. Jak podaje „Gudok” — pismo radzieckich kolejarzy — inż. Tocenko z parowozowni w Omsku zainicjował stworzenie parowozów-laboratoriów, które stanowią pracownie naukowo-badawcze do badania i opiniowania dorobku kolejarzy racjonalizatorów.

Zgłoszone pomysły nowatorskie i poprawki konstrukcyjne, idące w kierunku udoskonalenia poszczególnych części i zespołów parowozu, są stosowane na parowozie-laboratorium; ich celowość zostaje w ten sposób sprawdzona doświadczalnie. Jeśli zdają egzamin w praktyce — przeprowadza się natychmiast odpowiednią modernizację całego parku parowozowego.

Prac eksperymentalnych w parowozowni w Omsku dokonano w ten sposób, że w parowozowni stworzono specjalną grupę inżynierów i przodowników pracy, którzy rozpatrzyli wszystkie zgłoszone pomysły racjonalizatorskie i zakwalifikowali pewną ich część do próby. Zastosowano je wszystkie na parowozie doświadczalnym; zmiany konstrukcyjne obejmowały maszynę parową, turbiny, pompy wodne, kondensatory, hamulce samoczynne, sieć oświetlenia itp.

W czasie próbnych jazd część pomysłów zawiodła, części zmienione według tych pomysłów wymontowano. Pozostałe dały dobre wyniki. Droga ciągłych doświadczeń wyeliminowano jedne części na korzyść drugih, bardziej udoskonalonych. Wszystkie zmiany konstrukcyjne, przynoszące pozytywną korzyść, zastosowano na innych parowozach. Dzięki temu załogom parowozowym udało się osiągnąć wysokie wskaźniki eksploatacyjne i wydawnie przedłużyć przebiegi parowozów między naprawami.

PODWYŻKA FRACHTÓW DO PORTÓW ZATOKI PERSKIEJ

(JM). Z ważnością od 1 stycznia rb. stawki konferencyjne z portów europejskich do Zatoki Perskiej podwyższone zostały o 10%.

KONFERENCYJNY SYSTEM KONTRAKTOWY W RUCHU Z AUSTRALIA

(JM). Z ważnością od 1 stycznia linie konferencyjne australijskie wprowadziły system kontraktowy.

Po podpisaniu kontraktu załadownicy otrzymują netto — stawkę taryfową bez dodatku tzw. „Primage”.

W związku z tym zostały skasowane wszelkie rabaty dodatkowe wypłacane dotychczas w określonych odstępach czasu po podpisaniu listy rabatowej.

PODWYŻKA FRACHTÓW Z PORTÓW PÓŁNOCNO-AMERYKAŃSKICH I KANADY DO PORTÓW EUROPY PÓŁNOCNEJ

(JM). Konferencja Atlantycka postanowiła z ważnością od 1 stycznia rb. znieść tzw. „stawki specjalne” na różne rodzaje towarów, wprowadzone w życie 10 lipca ub. r. Na miejsce tych stawek ponownie wejdą w życie poprzednie, dużo wyższe stawki na poszczególne grupy towarowe.

Również linie pozakonferencyjne postanowiły znieść wprowadzone w swoim czasie, w związku z powyższymi zastosowanymi przez konferencję zniż-

kami, stawki specjalne. Obecna różnica w stawkach pomiędzy liniami konferencyjnymi i pozakonferencyjnymi jest dzięki temu znikoma. Uwzględniając obecną sytuację na rynku frachtowym, nie jest wykluczone, iż w najbliższym czasie wprowadzone będą w wymienionych kierunkach dalsze zwwyżki frachtów.

ZREDUKOWANIE MAKSYMALNEGO CZASU TRWANIA WIĄŻĄCYCH UMÓW FRACHTOWYCH PRZEZ KONFERENCJĘ INDYJSKĄ

(JM). Konferencja Indyjska postanowiła ograniczyć maksymalny termin na zawieranie wiążących umów frachtowych i definitywnych rokowań do 30 dni. Nie jest wykluczone, iż jest to zapowiedź podwyższenia stawek konferencyjnych w tym kierunku.

ZAPOWIEDZIANE OTWARCIE LINII REGULARNEJ PORTY ADRIATYCKIE — PORTY EUROPY PÓŁNOCNEJ

(JM). W ciągu pierwszych miesięcy bieżącego roku zapowiedziane jest przez włoskie koła miarodajne otwarcie linii regularnej pomiędzy portami adriatyckimi, a portami Europy Północnej.

Jako porty adriatyckie wymieniane są Wenecja, Triest, Bari i Brindisi. Biorąc pod uwagę brak bezpośrednich połączeń z naszych portów do wymienionych portów włoskich, komunikacja ta może być interesująca również dla naszej wymiany towarowej, ułatwiając specjalnie przewóz drobnych przesyłek.

PODWYŻKA FRACHTÓW MORSKICH PORTÓW EUROPY ZACHODNIEJ DO STANÓW ZJEDNO- CZONYCH

(JM). Z ważnością od 1 stycznia rb. zostały podwyższone konferencyjne stawki frachtu morskiego z portów Zachodniej Europy i z portów włoskich do portów Stanów Zjednoczonych — przeciętnie o 15%.

PODWYŻKA FRACHTÓW W RUCHU POMIĘDZY HAMBURGIEM I BREMĄ A LONDYNEM

(JM). Z ważnością od 1 stycznia rb. linie konferencyjne otrzymujące połączenia pomiędzy wymienionymi portami ustaliły nowe stawki frachtu morskiego uwzględniające podwyżkę tychże.

Jednocześnie zapewniono załadowcom wypełniającym warunki konferencji 10% rabatu od netto-stawek frachtu morskiego.

PODWYŻKA FRACHTÓW Z PÓŁNOCNYCH PORTÓW KONTYNENTU DO IZRAELA

(JM). Z ważnością od 1 stycznia rb. frachty morskie w wymienionej relacji uległy podwyżce o przeciętnie 10%.

PODWYŻKA FRACHTÓW Z PORTÓW WŁOSKICH DO LONDYNU

(JM). Z ważnością od 1 stycznia rb. zostały frachty morskie z portów włoskich do Londynu podwyższone o 15%.

MIĘDZYNARODOWA KONFERENCJA KOLEJOWA W WARSZAWIE

(O). W dn. 5—18.XII odbyła się w Warszawie konferencja w sprawie umów dotyczących bezpośrednich międzynarodowych przewozów koleją osób i towarów. W konferencji prócz dotychczasowych sygnatariuszów umów — przedstawicieli kolei ZSRR, Bułgarii, Czechosłowacji, Polski, Rumunii i Węgier, wzięli również udział przedstawiciele kolei NRD i Albanii, których rządy zgłosiły swoje przystąpienie do obydwu umów.

ROZWÓJ „CZECHOSŁOWACKIEJ KOMUNIKACJI SAMOCHODOWEJ“

(K). Przedsiębiorstwo narodowe „Czechosłowacka Komunikacja Samochodowa“ (CSAD) istnieje od połowy 1949 r., wykonując zadowalająco postawione przed nim zadania, zarówno w dziedzinie komunikacji pasażerskiej jak i towarowej. W ciągu 1950 r. CSAD przejął wszystkie prywatne czy spółdzielcze przedsiębiorstwa autobusowe, które uległy upaństwowieniu. W związku z tym park samochodowy CSAD powiększył się o kilkaset używanych autobusów różnych typów.

Komunikacja towarowa, która w 1949 r. nie grała jeszcze w ramach przedsiębiorstwa tak znacznej roli, rozwinęła się bardzo w 1950 roku, nabierając nie mniejszego znaczenia, niż komunikacja osobowa. Zjawiskiem pociesającym jest stały wzrost wydajności pracy, który na przestrzeni roku przekroczył 30%. We wrześniu 1950 r. przystąpiono do rozwiązania zagadnienia komunikacji towarowej między poszczególnymi prowincjami republiki. Chodzi tu o gospodarczo racjonalne wykorzystanie wszystkich samochodów ciężarowych, ciągników i innych środków transportowych, nie wyłączając przyczep, celem pełnego wyzyskania ich zdolności przewozowej w obu kierunkach i zapobieżenia jazdom bez towaru.

PAROWÓZ OPALANY MIAŁEM WĘGLOWYM

(K). W Niemieckiej Republice Demokratycznej używa się na coraz większą skalę ekonomicznych parowozów, opalanych miałem węglowym. W budowie znajduje się 70 parowozów tego typu, przeznaczonych zarówno do komunikacji osobowej, jak i towarowej. Należy bowiem zaznaczyć, że lokomotywy takie, przeznaczone do komunikacji osobowej, osiągały maksymalną szybkość 120 km/godz. i posiadają zasięg 2 tys. km bez uzupełnienia paliwa.

PRZEDSIĘBIORSTWO SPEDYCJI WEWNĘTRZNEJ W BULGARII

(K). Państwowe przedsiębiorstwo spedycyjne w Bułgarii tzw. „Despred“ zostało podzielone na dwa przedsiębiorstwa spedycyjne, z których jedno pod starą nazwą „Despred“ zajmuje się spedycją międzynarodową i podlega Ministerstwu Handlu Zagranicznego, podczas gdy nowo wyłonione przedsiębiorstwo „Transped“ zajmuje się wyłącznie spedycją wewnętrzną-krajową i podlega wydziałowi handlowemu Ministerstwa Komunikacji. Ponieważ trudno jest wytyczyć dokładną granicę między spedycją krajową a zagraniczną, przeto doszło do zawarcia umowy między obu przedsiębiorstwami celem ustalenia zasad postępowania w wypadkach krzyżowania się działalności obu przedsiębiorstw.

NOWE LOKOMOTYWY ELEKTRYCZNE W ZSRR

(K.). W ZSRR wyprodukowano trzy nowe typy lokomotyw elektrycznych a mianowicie: wysoce wydajny typ o mocy 5350 KM i szybkości maksymalnej 160 km/godz., dalej typ lżejszy dla komunikacji pospiesznej o szybkości 140 km/godz. i szczególnie szybka lokomotywa z szybkością maksymalną 180 km/godz. Jazdy próbne przeprowadzono już z dobrym wynikiem i można było przystąpić do produkcji seryjnej.

„HOTEL NA KOŁACH“ W BERLINIE.

(K). Na dworcu Szczecińskim w Berlinie uruchomiono oryginalny „Hotel na kołach“. Są to dwa wagony sypialne, będące do dyspozycji wszystkich podróżnych, którzy pragną przenoćować w Berlinie. W obu wagonach znajduje się łącznie 43 łóżka I i II klasy.

PRODUKCJA SAMOCHODÓW „KAISER-FRAZER“ W JAPONII.

(K) Na podstawie zawartej niedawno umowy handlowej, w Japonii produkowane będą samochody marki „Kaiser-Frazer“ w ilości od 500—1000 wozów rocznie. Produkcja rozpocznie się ma z początkiem 1951 r. w fabryce, położonej między Tokio a Jokohamą.

W CZECHOSŁOWACJI PRZY KUPNIE CZĘŚCI ZAMIENNYCH TRZEBA ODDAWAĆ ZUŻYTE.

(K) Czechosłowacja posiada, jak wiadomo, bardzo rozwinięty przemysł motoryzacyjny, jednakże i tam zagadnienie części zamiennych przysparza wiele kłopotów. W roku 1950 produkcja części zamiennych poczyniła duże postępy, ale rośnie też zapotrzebowanie rynku, na którym odczuwa się brak różnych części. W związku z tym przedsiębiorstwo narodowe „Mototechna“, stanowiące odpowiednik naszego „Motozbytu“, postanowiło w porozumieniu z Ministerstwem Komunikacji i Urzędem Planowania zreformować o tyle system sprzedaży części zamiennych, że obecnie każdy, kto pragnie nabyć jakąś część zamienną do motocykla, samochodu czy silnika będzie musiał zwrócić starą, zużytą część. Dzięki temu zapobiegnie się spekulacji i gromadzeniu zapasów pewnych części, a zarazem uzyska się cenny złom wysokowartościowych metali, potrzebny do nowej produkcji.

Odpowiedzi redakcji

OB. KARWOWSKI BOGDAN — ZIELONA GÓRA — Opracowanie Obywatela przekazaliśmy do Dyrekcji Naczelnej Państwowej Komunikacji Samochodowej do wykorzystania. Nie publikujemy, ponieważ omawiane przez Obywatela sprawozdawczość dotyczy jedynie PKS, a więc nie interesuje ogółu naszych czytelników. Opracowanie interesujące — prosimy o dalsze opracowanie o tematyce szerszej.

OB. SZROMOWICZ WŁADYSŁAW — SÓPOT — Niestety, ze względu na brak miejsca nie możemy zamieszczać tak szerokiego materiału recenzyjnych. Chętnie skorzystamy z krótkich wzmianek o wydawnictwach fachowych Niemieckiej Republiki Demokratycznej.

OB. OLENDZKI ZBIGNIEW — WROCŁAW — Ze względu na nadesłanie wyczerpującego, przez innego autora, na ten sam temat, z opracowania Obywatela nie skorzystamy. Prosimy o dalszą współpracę.

OB. TATJEWSKI WADIM — WARSZAWA — Opracowanie ogólnikowe. W tej formie nie zamieszcimy.

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

Redaguje Komitet Redakcyjny

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

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

Adres Administracji: Warszawa, ul. Poznańska 15, tel. 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. 17.I.51. Nakład 7.000 egz. na papierze druk. sat. kl. VI, 70 g.

Drukarnia Akcydensowa, Warszawa Tamka 3. Zam. 78. 2-B-10870.

PLANUJEMY (1)

OD REDAKCJI

Poczynając od lutowego numeru „Transport i Spedycja“, rozpoczynamy druk nowej naszej kolumny, którą zatytułowaliśmy „PLANUJEMY“. Zadaniem tej kolumny będzie zaznajomienie Czytelników z najważniejszymi zagadnieniami, dotyczącymi planowania w transporcie. Kolumnę tę przeznaczamy w pierwszym rzędzie dla tych Czytelników, którzy, pracując w komórkach transportowych różnych instytucji, ustawicznie stykają się z koniecznością korzystania z przewozów publicznych, innymi słowy występują w roli zleceniodawców w stosunku do przedsiębiorstw transportu publicznego, jak koleje państwowe, komunikacja samochodowa, żegluga śródlądowa itd. Oni też znajdą w tej kolumnie najwięcej interesujących wiadomości, które pozwolą na postawienie na właściwym poziomie ich współpracy z przedsiębiorstwami przewozowymi, a co za tym idzie, przyczynią się do należytego wykonania planu gospodarczego zarówno swego przedsiębiorstwa, jak też i przedsiębiorstwa przewozowego. Redakcja „Transport i Spedycja“ zwraca się również w tym miejscu z prośbą do Czytelników o nadsyłanie krytycznych uwag co do zamieszczanych wiadomości oraz o sygnalizowanie tych kwestii, które — zdaniem Czytelników — winny zostać w tej kolumnie poruszone.

Wszyscy zdajemy sobie sprawę z tego, jak ważne dla prawidłowego przebiegu życia gospodarczego jest właściwe funkcjonowanie transportu towarowego. Jest rzeczą oczywistą, że należyte zorganizowanie tego transportu stanowi zadanie przedsiębiorstwa przewozowego. Byłoby jednak błędem przypuszczać, że sprawne funkcjonowanie przedsiębiorstwa przewozowego zależy tylko od tego przedsiębiorstwa. Sprawność ta bowiem w dużej mierze uzależniona jest od harmonijnej współpracy pomiędzy przedsiębiorstwem przewozowym, a zleceniodawcami i odwrotnie. Najlepiej zorganizowane przedsiębiorstwo przewozowe nie wykona swych zadań, jeśli np. większość masy towarowej, którą powinnyby przewieźć w ciągu całego roku, otrzyma w jednym krótkim okresie czasu. Dodajmy w tym miejscu, że z natury rzeczy niektóre towary wchodzą do przewozu w pewnych ograniczonych okresach czasu, z czym mamy do czynienia, powiedzmy, na jesieni, kiedy to środki transportowe zajęte są w dużej mierze przewozami produktów rolnych.

Przytoczony powyżej przykład wskazuje na konieczność organizowania właściwej, harmonijnej współpracy pomiędzy zleceniodawcami, a przedsiębiorstwami przewozowymi. Oczywiście powyższy przykład nie wyczerpuje wszystkich objawów braku dobrej współpracy. Pragnęliśmy na tym miejscu podkreślić jej konieczność, która była jednym z powodów otworzenia działu „Planujemy“. Równocześnie zaś takie ujęcie zagadnienia pozwala na zorientowanie się Czytelnika, w jakim kierunku dział ten będziemy prowadzić. Nie mamy bowiem zamiaru, jakby to może wydawało się, sądząc z brzmienia tytułu, omawiać samej techniki planowania przewozów masy towarowej od strony zleceniodawców, ale chcemy podkreślić szereg zagadnień, związanych z planowaniem, które ujęte będą przede wszystkim pod kątem widzenia właściwej współpracy pomiędzy zleceniodawcą, a przewoźnikiem.

Jeszcze jedna kwestia, która wymaga tutaj poruszenia, by nie być źle zrozumianym. Właściwa współpraca pomiędzy zleceniodawcą, a przewoźnikiem, jest w równej mierze konieczna i dla zleceniodawcy, gdyż skutkiem niewywiązania się z zadania przez przedsiębiorstwo przewozowe naruszone zostaną również wykonanie planu gospodarczego zleceniodawcy. Stąd też ułatwienie pracy przedsiębiorstwu przewozowemu leży w interesie zleceniodawcy.

Obecnie możemy przejść do właściwego tematu. Co to znaczy „planujemy“? Mamy tu na myśli przede wszystkim planowanie przewozów. „Planujemy“ — to nie tylko wypełnienie takich, czy innych formularzy i przesłanie ich danemu przedsiębiorstwu przewozowemu, to nie tylko wypełnienie innych formularzy, wchodzących w zakres planu gospodarczego zleceniodawcy. Pod słowem tym kryje się cały szereg innych, poważnych zagadnień, absolutnie nie związanych z samą techniką planowania. Po to, by zaplanować przewozy danego ładunku, należy przede wszystkim dokonać wyboru środka transportowego.

Zdawałoby się, że zagadnienie to w Polsce niemal, że nie istnieje. Wszyscy bowiem zdają sobie sprawę, że olbrzymia, przeważająca większość przewozów wykonywana jest w Polsce przy pomocy kolei. Sam jednak fakt tego, że jest to „większość“ chociażby przytłaczająca mówi o tym, że inne środki transportowe poza koleją uczestniczą w transporcie, a — co za tym idzie — że musi nastąpić pewien podział pomiędzy nie masy towarowej. I chociaż transport niekolejowy nie jest w Polsce jeszcze specjalnie rozwinięty, jednak w interesie całości gospodarstwa narodowego leży wykorzystanie wszystkich środków przewozowych i przełamanie dotychczasowych niezdrowych nawyków. Należy przy tym wziąć pod uwagę, że rozdział masy towarowej pomiędzy wszystkie środki transportowe jest rzeczą konieczną, ze względu na ogromne zadania przewozowe, które mogą być wykonane jedynie przy pełnym wykorzystaniu ich wszystkich.

Jakimi kryteriami należy kierować się przy wyborze środka transportu? Naszkicujemy to w kilku słowach, pomijając koleje, ponieważ pozwalają one niemal na traktowanie ich, jako uniwersalnego środka przewozowego.

A więc żegluga śródlądowa przewozić będziemy ładunki masowe, idące dużymi jednolitymi partiami pomiędzy miejscowościami położonymi nad drogami wodnymi śródlądowymi. Ładunki te nie mogą być łatwopsujące się, ze względu na długi okres przewozu. Klasycznymi przykładami takich ładunków są: węgiel, ruda żelazna, żwir, kamienie budowlane, zboże, cukier, cement itd. Maksymalne wykorzystanie żeglugi w zakresie przewozów takich towarów jest nieodzownym warunkiem prawidłowego funkcjonowania transportu.

Dalej komunikacja samochodowa służy do przewozu towarów na niewielkie odległości, jako przede wszystkim uzupełnienie transportu kolejowego. Byłoby więc błędem wykorzystanie jej do przewozu na duże odległości. W przypadku konieczności dokonywania przewozów równoległych do sieci kolejowej, pierwszeństwo mają oczywiście wysokowartościowe ładunki drobnicowe, które łatwiej znoszą obciążenie wyższymi kosztami transportu. Towarami idealnie nadającymi się do przewozu komunikacją samochodową są ładunki łatwopsujące się, wymagające natychmiastowego przewozu, niezależnie od rozkładu jazdy.

Oczywiście inne środki transportu tak dobrze, jak nie wchodzą w Polsce pod uwagę; trudno bowiem mówić o komunikacji lotniczej, która ze względu na niewielkie odległości ma w Polsce małą rolę do odegrania. Pomijamy również zagadnienie żeglugi morskiej, ponieważ w warunkach polskich żegluga morska ma do wykonania zadania wyłącznie w zakresie handlu zagranicznego. Wreszcie nie mówimy o żegludze przybrzeżnej, spełniającej rolę komunikacji lokalnej.

Obok wyboru odpowiedniego środka przewozowego niezmiernie ważnym zagadnieniem jest kwestia czasu przewozu. Tym zaś zajmujemy się w odcinku następnym.

