

MIESIĘCZNIK POŚWIĘCONY
EKONOMICIE TRANSPORTU

Transport i Spedycja



Foto WAI

ROK III

WARSZAWA, MAJ 1951

Nr 5



Treść numeru:

Min. JAN RUSTECKI	— Święto braterstwa mas pracujących	193
A. ROSTOCKI	— O dalsze usprawnienie transportu	194
E. REINHARD	— Utworzenie Ministerstwa Transportu Drogowego i Lotniczego. .	195
R. BEŁEJ	— Wykonanie przewozów towarowych przez PKP w r. 1950 . . .	197
H. M.	— Współzawodnictwo na PKP w r. 1950	200
P. SOLSKI	— Wykorzystanie rezerw dla podniesienia rentowności kolei ZSRR	201
	— O terenowych warunkach eksploatacji taboru samochodowego	
	(Część I)	203
Z. LIPOWSKI	— Codzienne planowanie i kontrola eksploatacji towarowych pojaz-	
	dów samochodowych	205
J. NOWAKOWSKI	— Założenia rozwoju komunikacji miejskiej	208
W. KWIATUSZYŃSKI	— Organizacja prac ładunkowych w portach rzecznych.	210
W. POINC	— Ratownictwo okrętowe	213
E. SZABŁOWSKI	— Ratownictwo morskie w prawie radzieckim	214
J. BRONISŁAWSKI	— Morskie towarzystwa klasyfikacyjne	215
J. KUNERT	— DREWNO w transporcie morskim	217

TRANSPORTOWCY PISZĄ

CZ. PIELAS	— Frontem do pasażera	220
A. B.	— Problem budownictwa samochodowego	221
S. WALCZAK	— Uwagi o terminowości przesyłek drobnicowych	222

DZIAŁ INFORMACYJNY

K. K.	— Zmiana organizacji władz w dziedzinie komunikacji	223
S. D.	— Okólnik Prezesa RM dot. trybu przenoszenia nadetatowych po-	
	jazdów mechanicznych	223
S. D.	— Finansowanie przeróbki samochodów na napęd gazem wysoko-	
	sprężonym	223
A. W.	— Wynagrodzenie za usługi przewozowe na rzecz wojska	223
A. W.	— Instrukcja o przygotowaniu do eksploatacji pojazdów samocho-	
	dowych w okresie letnim	224
A. W.	— Program kursów-odpraw o oszczędności paliwa	224
T. L.	— Uchwała Prezydium Rządu w spr. załadunku i przewozu towarów	
	na PKP w II, III i IV kwartale 1951 r.	225
T. L.	— Zmiana terminów na — i wyładunkowych dla przesyłek cieczy	
	w cysternach.	225
K. K.	— Przyjęcia w spr. skarg i zażaleń w resortach komunikacji . . .	225
Z. R.	— Upięknienie nadmiernych remanentów motoryzacyjnych i uspołec-	
	zniony handel sprzętem motoryzacyjnym.	226
J. J.	— Nowy rozkład jazdy PKS	227
I. C.	— Komisje współzawodnictwa przy Radach Zakładowych i Oddzia-	
	łowych	228
H. M.	— Dekret o wynalazczości pracowniczej	229
	— ORZECZNICTWO	230
	— INFORMACJE MOTOZBYTU	231
	— INFORMACJE ZST	231
	— INFORMACJE SZKOLENIOWE	231

NOTATKI

B. MENEL	— Transport drogowy a plan 5-letni NRD	233
J. SIKORSKI	— Ustalenie nasilenia obrotu pasażerów na liniach autobusowych	
	ZSRR	234
Z. P.	— Walka o rentowność pracy marynarki handlowej w ZSRR . . .	235

KRONIKA

— Jak pracują nasi transportowcy	235
--	-----

CO CZYTAĆ

— Przegląd prasy transportowej	239
--	-----

DROBNE WIADOMOŚCI 239

PLANUJEMY (4)

WYDAWNICTWA KSIĄŻKOWE POLGOSU OD REDAKCJI

Zdjęcie na okładce przedstawia samochody ciężarowe produkcji polskiej „Star 20”. W kwietniu uruchomiono taśmę montażową do produkcji tych samochodów.

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

Redaguje Komitet Redakcyjny

Adres Redakcji: Warszawa, Plac Trzech Krzyży 5, PKPG — Dep. Komunikacji i Łączności.

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

Adres Administracji: Warszawa, ul. Poznańska 15, tel. 625-06

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.

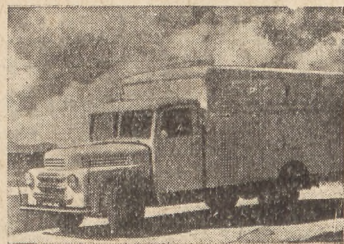
Skład przyjęto dn. 10.IV.51. Druk ukończono dn. 10.V.51. Nakład 4800 egz. na papierze druk. sat. kl. VII, 60 g.

Drukarnia Akcydensowa, Warszawa Tamka 3. Zam. 1114 2-B-30805



Transport i spedycja

MIESIĘCZNIK



Rok III

Warszawa, maj 1951 r.

Nr 5

Święto braterstwa mas pracujących

Dzień 1 Maja obchodzi klasa robotnicza wszystkich krajów jako dzień międzynarodowej solidarności, jako dzień braterstwa robotników całego świata.

Jak w każde święto 1-Majowe na wszystkich krańcach świata wyjdą na ulice miast i wsi niezliczone szeregi demonstrantów, aby głosić swe prawo do pokojowej pracy, aby bronić pokoju między narodami przed zakusami reakcji imperialistycznej.

Robotnicy krajów kapitalistycznych, kolonialnych i zależnych będą demonstrować przeciw rodzimej reakcji i amerykańskiemu imperializmowi, włączając się aktywnie do walki o pokój, o chleb. W szeregach obrońców pokoju milionowe masy robotników krajów kapitalistycznych zainicjują w dniu Święta Klasy Robotniczej swą łączność proletariacką, wykażą siłę i potęgę międzynarodowego ruchu robotniczego.

Pięknie i radosnie będą mieli święto robotnicy krajów socjalistycznych — Związku Radzieckiego, Krajów Demokracji Ludowej, Chińskiej Republiki Ludowej i Niemieckiej Republiki Demokratycznej. Ich konstruktywna praca podnosi dobrobyt całego pracującego narodu, wzmacnia socjalistyczne państwo, stanowi największy wkład w walkę o utrzymanie pokoju, o zabezpieczenie świata przed widmem strasznej wojny.

Zwykle porównanie sytuacji w Związku Radzieckim i krajach ludowej demokracji z jednej strony, a w krajach kapitalistycznych z drugiej strony, pokazuje w jak odmiennych warunkach obchodzą masy pracujące świata dzień 1 Maja. Różne będą hasła i konkretne żądania wypisane na pierwszomajowych sztandarach i transparentach. Lecz jedno hasło, jedno żądanie będzie wspólne dla wszystkich. Wzniosą je masy pracujące Moskwy i Chicago, Bukaresztu i Kalkuty, Warszawy i Paryża, Berlina, Pekinu i Londynu. Hasłem tym będzie WALKA O POKÓJ. Żądaniem tym — ŻĄDANIE POKOJU.

Światowy ruch obrońców pokoju potęguje się i wzmacnia coraz bardziej. Kongres Warszawski i Sesja Światowej Rady Pokoju w Berlinie wytyczyły światu drogę konkretnej walki o utrzymanie pokoju, o demaskowanie podżegaczy wojennych. Drogę walki z dokonywaną przez imperialistów angloamerykańskich remilitaryzacją Niemiec Zachodnich i Japonii. Siła obozu pokoju skupionego wokół Związku Radzieckiego, na którego czele stoi Wielki Stalin, gwarantuje zwycięstwo.

Do głosu milionów obrońców pokoju wszystkich krajów dołącza się głos polskich bojowników o pokój. Polski Komitet Obronców Pokoju zwrócił się z wezwaniem do całego narodu polskiego, by wypowiedział się w sprawie najważniejszej, w sprawie obrony i utrwalenia pokoju.

Słowa Manifestu P K O P odbijają się silnym echem w sercach i umysłach patriotów polskich. Wezwanie do udziału w Narodowym Plebiscycie Pokoju zmobilizuje cały naród polski. Miliony Polek i Polaków oddadzą swój głos na rzecz pokoju. Zaświadczą kartką plebiscytową, że twardo i zdecydowanie stoją w szeregach obrońców pokoju.

Jednomyślnie podejmą Apel Światowej Rady Pokoju. Żądać będą zawarcia Paktu Pokoju. Domagać się będą zaprzestania remilitaryzacji Niemiec Zachodnich i rozpadnięcia formacji nowego Wehrmachtu, tworzonego przez amerykańskich agresorów.

Polska klasa robotnicza, przodująca siła narodu, za przykładem towarzyszy radzieckich przyjęła piękny zwyczaj witania czynem produkcyjnym świat i wydarzeń szczególnie doniosłych dla klasy robotniczej i narodu.

I w tym roku, w dniu 22 marca robotnicy, technicy i inżynierowie Zakładów Stowarzyszenia Mechaników w Pruszkowie przesłali apel do ludu pracującego całego kraju: „Wzywamy wszystkich metalowców, wzywamy załogi wszystkich zakładów przemysłowych do masowego współzawodnictwa socjalistycznego na cześć 1 Maja”.

Robotnicy Pruszkowa dali dowód ogromnej siły i świadomości tkwiącej w polskiej klasie robotniczej, wysuwając bojowe hasła, które wyrażają wolę i myśli całej polskiej klasy robotniczej i całego polskiego narodu. Oto te hasła:

„Przez wykonanie Planu 6-letniego do Polski silnej i szczęśliwej”.

„Niech żyje Front Narodu Polskiego w walce o pokój i Plan 6-letni”.

Apel i hasła robotników Zakładów Przemysłowych z Pruszkowa podchwycili wszyscy ludzie pracy, mobilizując siły, serca i umysły naszej wspaniałej klasy robotniczej i całego naszego narodu do nowego potężnego wysiłku, który służy wykonaniu węzłowych zadań drugiego roku Planu 6-letniego.

Szlachetna walka o jakość, ilość, o oszczędność i obniżenie kosztów własnych, o przełom w nowej technice, to walka, w której krzepnie i cementuje się nasz powstający nowy socjalistyczny naród. Z miast i wsi, fabryk, kopalń i hut, ze spółdzielni produkcyjnych, z ust robotników, chłopów i przedstawicieli inteligencji pracującej — reprezentantów całego narodu polskiego płyną piękne zobowiązania Czynu Majowego.

Polska klasa robotnicza skupiająca wokół siebie cały naród polski pod przewodnictwem Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej godnie uczci Święto Międzynarodowego Proletariatu.

Tegoroczne Święto Majowe obchodzić będziemy w sytuacji zaostrej walki o pokój, jaką prowadzą przeciw siłom imperializmu wszyscy postępowi ludzie na całym świecie, na których czele kroczy potężny Związek Radziecki.

W wyniku zrozumienia tego, że każdy dodatkowy wysiłek produkcyjny wzmacnia nasz kraj i cały oboz pokoju, tak masowo i powszechnie podejmowane są zobowiązania majowe.

Dlatego tak silnie skupia się społeczeństwo polskie we Froncie Narodowym. Bo każde konkretne zobowiązanie, terminowe i przedterminowe jego zrealizowanie, to przyspieszenie wykonania naszego Planu 6-letniego — Planu Pokoju.

Pamiętni jesteśmy słów Wielkiego Stalina, że narody muszą ująć w swe ręce sprawę zachowania pokoju i bronić jej do ostatka. Pamiętni jesteśmy słów Prezydenta Bieruta, że walka o pokój łączy się w Polsce nierozdzielnie z walką o Plan 6-letni.

Jednoczmy się w Narodowym Froncie Walki o Pokój i Plan 6-letni.

JAN RUSTECKI

Minister Transp. Drog. i Lotn.

O dalsze usprawnienie transportu

Potężny rozwój życia gospodarczego w okresie Planu 6-letniego budowy podstaw socjalizmu w naszym kraju, wysuwa potrzebę szeregu praktycznych rozwiązań w dziedzinie transportu drogowego i lotniczego, który w czasach Polski kapitalistycznej był zaniedbany.

Wystarczy porównać cyfry — w roku 1938 zarejestrowanych było w Polsce 34 tys. samochodów, z czego ciężarowych tylko 7 tys. Obecnie ilość pojazdów mechanicznych kilkakrotnie przewyższa cyfry z roku 1938, w ostatnim zaś roku Planu 6-letniego, w roku 1955 nasza własna produkcja roczna osiągnie cyfrę 37 tysięcy, z czego ciężarowych 25 tys. osobowych 12 tysięcy.

Przewóz towarów transportem mechanicznym drogowym wzrośnie z 6,1 miliona ton w r. 1949 do 70 milionów ton w r. 1955.

Przewóz osób osiągnie cyfrę 167 milionów, czyli wzrośnie przeszło czterokrotnie w stosunku do 1949 r. Wzrośnie również poważnie ilość towarów i osób przewożonych przez „LOT”.

Tak poważny wzrost taboru samochodowego oraz zadań na odcinku przewozu towarów i ludzi wymaga organizacji mocnego zaplecza i stworzenia odpowiednich warunków eksploatacyjnych.

Do najważniejszych prac, związanych z realizacją zadań na odcinku transportu samochodowego zaliczyłbym:

1. dostosowanie sieci dróg bitych do potrzeb gospodarczych w związku z rozwojem przemysłu oraz przebudowę gospodarki rolnej,
2. organizację dostatecznej ilości warsztatów remontowych i stacji obsługi,
3. właściwe rozwiązanie problemu gospodarki samochodowej we wszystkich resortach pod kątem wykorzystania zdolności nośnej i właściwej eksploatacji technicznej.

Więże się również z w.w. zadaniami sprawa podniesienia kultury technicznej dziesiątków tysięcy pracowników transportu, szerzenie wiedzy technicznej w zakresie motoryzacji wśród najszerzszych rzesz ludności w mieście i na wsi, gdyż, jak mówił tow. Bierut: „Trzeba i nam przesiąść się na konia wyższej techniki... na auta własnej produkcji, na traktor w rolnictwie — dopiero wówczas można budować trwale i niewzruszenie podstawy socjalizmu w Polsce”.



Minister
Jan Rusteki

Potężna baza materiałowa, jaką państwo ludowe daje transportowi — otwiera przed naszą inteligencją techniczną, przed naszymi technikami, inżynierami samochodowymi, drogowymi — niebywałe horyzonty dla inicjatywy twórczej, jakich nie było w okresie panowania obszarników i kapitalistów.

Przed naszą inteligencją techniczną w transporcie, przed naszymi racjonalizatorami, przodownikami pracy stoi wspólne zadanie wypracowania najlepszych, najbardziej postępowych założeń w dziedzinie rozwijającego się transportu.

Nasz transport powinien stać na najwyższym poziomie technicznym, a formy organizacyjno-eksploatacyjne powinny ułatwić zmniejszenie kosztów własnych, podnoszenie wydajności pracy, gdyż to jest warunkiem akumulacji odpowiedniej ilości środków finansowych, niezbędnych do wykonania zadań, jakie sobie stawia naród nasz w okresie Planu 6-letniego.

Mamy ułatwione zadanie. Możemy czerpać pełną garścią z bogatych doświadczeń wielkiego Kraju Rad, naszego wyzwoliciecia i sojusznika, który udziela nam bezinteresownie pomocy w realizacji Planu 6-letniego.

*

„Mamy — mówił na IV Plenum KC PZPR Prezydent Bierut — pełne podstawy do dumy z dzisiejszych przemian, czynów i osiągnięć, w których uczestniczą coraz większe masy ludu polskiego, wzmacniając i podnosząc wzwyż siły oraz wartości materialne i duchowe naszego narodu...”.

Słowa te odnoszą się również i do pracowników transportu i obowiązują nas do zwiększenia wysiłków w dziele realizacji Planu 6-letniego w ważnej dla gospodarki narodowej dziedzinie transportu drogowego i lotniczego.

Ześrodkowanie zagadnień transportowych w jednym resorcie umożliwi racjonalniejsze wykorzystanie środków materialnych i osobowych dla realizacji naszych zadań.

Zobowiązania produkcyjne, jakie napytnęły od pracowników transportu z okazji Międzynarodowego Święta Klasy Robotniczej 1 Maja wskazują, że transport drogowy i lotniczy wypelni z honorem zadania, jakie stawia przed nim naród polski, który przy boku bohaterskiego Związku Radzieckiego wraz z całym obozem postępu i socjalizmu buduje nowe, szczęśliwe życie — w walce o pokój i Plan 6-letni.

A. ROSTOCKI (Warszawa)

Utworzenie Ministerstwa Transportu Drogowego i Lotniczego

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

Tak określił zadania transportu w Planie 6-letnim Wicepremier Hilary Minc w referacie swym na V Plenum KC PZPR.

Znaką wielki rozwój rolnictwa, przemysłu i budownictwa w Planie 6-letnim, zdajemy sobie sprawę, że zadania komunikacji, którymi jest zabezpieczenie potrzeb transportowych wszystkich gałęzi gospodarczych, są również ogromne.

Ażeby wypełnić te zadania, ażeby móc je wykonać, konieczne jest nie tylko wprowadzenie ulepszeń technicznych, zwiększenie ilostanu środków transportowych, dokonanie szeregów inwestycji budowlanych i drogowych, szkolenie kadr fachowców — lecz także usprawnienie organizacji transportu i organizacji tak operatywnych jednostek transportowych bezpośrednio eksploatujących środki transportowe, jak i organów zwierzchnich, administrujących transport, zarządzających nim i prowadzących politykę w zakresie gospodarki transportowej naszego kraju.

Pierwszym i zasadniczym pociągnięciem w tym zakresie jest Ustawa Sejmowa z dnia 26 lutego br. o organizacji władz w dziedzinie komunikacji.

Ustawa ta powołuje w miejsce dotychczasowego Ministerstwa Komunikacji dwa nowe ministerstwa, a mianowicie: Ministerstwo Kolei i Ministerstwo Transportu Drogowego i Lotniczego. Reorganizacja władz w zakresie transportu ma zwłaszcza ogromne znaczenie dla właściwego ustawienia zagadnień transportu samochodowego w Polsce.

Transport samochodowy, który w zorganizowanej formie przed wojną nie istniał i istnieć nie mógł ze względu na znikome ilości posiadanego parku samochodów ciężarowych przed 1939 r., po wojnie zaczął się rozbudowywać w bardzo szybkim tempie. Fakt, że w 1947 r. posiadaliśmy 7 razy tyle samochodów ciężarowych, co przed wojną, dowodzi tempa, w jakim następował rozwój tego transportu.

Rozwój ten nie był jednak rozwojem żywiołowym, wynikał on z konieczności przyspieszenia procesów odbudowy naszego życia gospodarczego.

Na poszczególnych etapach rozwoju naszego transportu samochodowego tworzyły się różne formy organizacyjne władz centralnych w zakresie motoryzacji (oczywiście rozumiejąc pod tą nazwą splot zagadnień związanych z transportem samochodowym). I tak kolejno istniały: „Państwowy Urząd Samochodowy“, „Centralny Zarząd Motoryzacji“, i ostatnio „Departament Samochodowy“ w Ministerstwie Komunikacji.

Błędem byłoby krytykować którąkolwiek z wymienionych wyżej form organizacyjnych, gdyż każda z wymienionych instytucji była konieczna i na miejscu w poszczególnych etapach rozwojowych naszej motoryzacji.

Różniły się jednak organizacje te bardzo poważnie. I tak w pierwszym okresie po wojnie, gdy konieczne było zgrupowanie jak największej ilości samochodów dla uruchomienia przemysłu, zastąpienia dorywczego na niektórych odcinkach nieczynnych jeszcze linii kolejowych, dowiezienia żywności dla robotników, dowiezienia pracowników do ich miejsc pracy — całość zagadnień związanych z transportem samochodowym została zcentralizowana w Państwowym Urzędzie Samochodowym. Państwowy Urząd Samochodowy rozpoczął również budowę zaplecza technicznego w zakresie transportu samochodowego.

Z chwilą, gdy organizacja naszej administracji zaczęła krzepnąć, gdy wyraźnie zaczęła rysować się struktura gospodarczych władz państwa, niecelowe stało się pozostawienie rozbudowanego PUS z jego okręgowymi urzędami, tworzącymi wraz z nim samodzielną, odrębną od reszty władz, organizację.

PUS został wówczas podporządkowany Ministerstwu Komunikacji w formie Centralnego Zarządu Motoryzacji.

Ta forma organizacyjna umożliwiła wciągnięcie zagadnień transportu samochodowego w orbitę zagadnień ogólnogospodarczych, koordynację w pewnym stopniu transportu samochodowego z transportem kolejowym i wyodrębnienie przedsiębiorstw specjalizujących się w przewozie publicznym (PKS), w remoncie i obsłudze samochodów (PZ i WS) oraz w handlu sprzętem samochodowym (CZS).

W tym też okresie rozpoczęto budowę podstaw naszego przemysłu motoryzacyjnego. Rzeczą oczywistą jest, że przemysł motoryzacyjny (samochodowy i traktorowy) najbardziej ze wszystkich przemysłów skomplikowany, a jednocześnie ze wszystkimi dziedzinami przemysłowymi ściśle powiązany, nie mógł być zorganizowany wspólnie z zagadnieniami transportowymi, czyli nie mógł podlegać władzom transportowym, a musiał podlegać władzom przemysłowym. Toteż przemysł motoryzacyjny zorganizowany został w Zjednoczeniu Przemysłu Motoryzacyjnego, podległym Centralnemu Zarządowi Przemysłu Metalowego, który z kolei podporządkowany był Ministerstwu Przemysłu i Handlu.

Organizacja remontów generalnych, którą rozpoczęliśmy na zasadach potokowych, konieczność produkcji części zamiennych w warsztatach remontowych, a zatem i rozbudowa warsztatów remontowych w pewnego rodzaju zakłady produkcyjne, była powodem zlikwidowania Państwowych Zakładów i Warsztatów Samochodowych, jako jednostki podporządkowanej władzom transportowym i powołania Zakładów Sprzętu Transportowego, jako części składowej organizacji, zajmującej się przemysłem motoryzacyjnym i podporządkowanej władzom przemysłowym.

Za tego rodzaju ustawieniem zagadnień remontowych przemawiał również fakt, że ZST były do pewnego stopnia kuźnią kadr fachowców z zakresu przemysłu motoryzacyjnego, których przemysł ten odczuwał dotkliwy brak.

Jednocześnie budujący się przemysł motoryzacyjny wymagał aparatu handlowego, zaopatrzeniowego i aparatu zbytu, który by organizował rozprowadzanie wytworów przemysłu motoryzacyjnego.

W tym samym okresie czasu w kraju naszym rozpoczęły się budowę mocnego, uspołecznionego handlu, który został ujęty w jednolite formy organizacyjne i podporządkowany Ministerstwu Przemysłu i Handlu.

Z tych też względów całkowicie uzasadnione stało się wydzielenie Centrali Handlowej Przemysłu Motoryzacyjnego „Motozbyt“ w odrębne przedsiębiorstwo, podporządkowane również Ministerstwu Przemysłu i Handlu.

Rozwijający się transport samochodowy i rozwijające się jego formy organizacyjne stworzyły konieczność stworzenia dalszych przedsiębiorstw przewozów publicznych i tak poza PKS, podporządkowanym Ministerstwu Komunikacji pozostały: Państwowe Przedsiębiorstwo Transportowo-Ekspedycyjne Przemysłu, którego zadaniem była obsługa transportowa przedsiębiorstw przemysłowych, wydział transportowy „Spolem“, przeobrażony później w spółdzielcze przedsiębiorstwo transportowe „Spedytor“, dla obsługi spółdzielczości oraz „C. Hartwig“, który po słuźowaniu się z PPTEP omówionym wyżej tworzył duże przedsiębiorstwo transportowe, specjalizujące się w przewozie towarów, gdy PKS specjalizował się w komunikacji pasażerskiej.

PPTEP, „Spedytor“ i „Hartwig“ były to przedsiębiorstwa podległe Ministerstwu Przemysłu i Handlu, temuż Ministerstwu podlegały ZST i „Motozbyt“, w tym stanie rzeczy w Ministerstwie Komunikacji pozostał jedynie Departament Samochodowy, którego głównym zadaniem by-

ło: rejestracja pojazdów, normowanie przepisów drogowych, wydawanie instrukcji eksploatacyjnych oraz regulowanie wydawania uprawnień do prowadzenia pojazdów samochodowych.

Tak też pozostało po reorganizacji władz gospodarczych naszego kraju, po stworzeniu Państwowej Komisji Planowania Gospodarczego i resortów przemysłowych. Przedsiębiorstwa przemysłu motoryzacyjnego wraz z ZST i „Motozbytem” znalazły się w Ministerstwie Przemysłu Ciężkiego.

Jednakże przedsiębiorstwa transportowe w przededniu Planu 6-letniego zostały szufrowane i zostało stworzone jedno duże przedsiębiorstwo: Państwowa Komunikacja Samochodowa, podporządkowane Ministerstwu Komunikacji.

Zadania Planu 6-letniego, jak już mówiliśmy, stawiają przed transportem wielkie zadania.

Ilość samochodów ciężarowych wzrasta w Planie 6-letnim o 100%, ale ilość produkcji transportowej, jaką mają wykonać te samochody, wzrasta wielokrotnie.

Ażby wypełnić te zadania, transport samochodowy musi uwielokrotnić swoją wydajność, co możliwe jest przy odpowiedniej organizacji, która zmobilizuje wszystkie środki do podniesienia wydajności transportu samochodowego.

Jakie są to środki? — A więc przede wszystkim:

- 1) Rozbudowanie przedsiębiorstw przewozów publicznych i rozszerzenie zakresu ich działania.
- 2) Właściwa organizacja przewozów własnych poprzez tworzenie branżowych przedsiębiorstw, opartych na rozrachunku gospodarczym.
- 3) Zwalczanie marnotrawstwa w eksploatacji samochodów.
- 4) Zapewnienie sprawnej obsługi technicznej.
- 5) Zapewnienie sprawnego zaopatrzenia transportu samochodowego w materiały potrzebne do eksploatacji i remontów.
- 6) Szkolenie kadr dla potrzeb transportu samochodowego.
- 7) Stały instruktarz w zakresie eksploatacji środków transportowych i opieki technicznej nad nimi.
- 8) Koordynowanie transportu samochodowego, zgrupowanego w różnych organizacjach.
- 9) Kontrola wykonania planów transportowych poszczególnych jednostek i kontrola działalności tych jednostek.
- 10) Tworzenie jednolitych form administracyjnych, najwłaściwszych dla transportu samochodowego.

Wymienione środki konieczne do zrealizowania zadań, jakie musi wykonać transport samochodowy w Planie 6-letnim, wymagają właściwego ustawienia wszystkich zagadnień motoryzacyjnych, a zatem właściwego ustawienia organizacyjnego przedsiębiorstw, którym te zagadnienia są powierzone do realizacji, a zatem dostosowania właściwej organizacji władz motoryzacyjnych do potrzeb zbudowania mocnego, socjalistycznego transportu samochodowego.

W Plan 6-letni wkroczyliśmy, posiadając już mocno zbudowane podstawy przemysłu motoryzacyjnego i zorganizowane jednolicie duże przedsiębiorstwo przewozów publicznych.

Zaplecze jednak techniczne, to znaczy warsztaty remontowe i stacje obsługi oraz zaopatrzenie tego zaplecza w potrzebne części zamienne, materiały i akcesoria, pozostało w starych formach organizacyjnych, uzasadnionych na poprzednim etapie rozwojowym naszego transportu samochodowego.

Jednocześnie narastające zagadnienia, związane z rozwijającą się motoryzacją, przerastały ramy Departamentu Samochodowego w Ministerstwie Komunikacji.

Nota bene Departament Samochodowy, pozostając w Ministerstwie Komunikacji, które w swej formie organizacyjnej przed reorganizacją powstało na bazie dawnego Ministerstwa Komunikacji zajmującego się prawie wyłącznie transportem kolejowym, był Departamentem małym, który nie mógł się właściwie rozwinąć. Działalność drugiego Departamentu w tymże Ministerstwie, a mianowicie Departamentu Dróg Publicznych, nie znajdowała właściwego skoordynowania z Departamentem Samochodowym, co bezspornie odbijało się na operatywnej działalności

obu departamentów. Z drugiej zaś strony zakłady remontowe, przyłączone do zakładów produkcyjnych w okresie ich „zabkowania”, w obecnej fazie, gdy przemysł motoryzacyjny stanowi już potężny potencjał produkcyjny i rozwija się coraz bardziej, nie tylko nie muszą być z nimi połączone, ale wręcz stają się utrudnieniem w administrowaniu przemysłem motoryzacyjnym.

Wydaje się więc logiczne połączenie ich z transportem samochodowym.

Podobnie przedstawia się zagadnienie zaopatrzenia.

Dlatego też problem wyodrębnienia zagadnień transportu samochodowego w jeden resort, który by objął swoją działalnością kluczowe zagadnienie motoryzacyjne w powiązaniu z zagadnieniami dróg kołowych, stał się koniecznością. Do zagadnień motoryzacyjnych zostały również dołączone zagadnienia transportu lotniczego, który nie jest jeszcze w kraju naszym transportem masowym, lecz który bardziej w swej organizacji i charakterystyce technicznej sprzętu jest zbliżony do transportu samochodowego niż kolejowego.

Na podstawie wzmiankowanej Ustawy zostało opublikowane rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 26 lutego 1951 r. w sprawie zakresu działania władz naczelnych w dziedzinie komunikacji.

Rozporządzenie to w następujący sposób określa zakres działania nowopowstałego Ministerstwa Transportu Drogowego i Lotniczego:

- 1) kierowanie działalnością podległych przedsiębiorstw transportowych, produkcyjnych, budowlanych, projektowych i handlowo-usługowych oraz zatwierdzanie planów gospodarczych tych przedsiębiorstw;
- 2) wydawanie, nadzór i kontrola wykonania przepisów:
 - a) budowy, utrzymania i eksploatacji dróg publicznych,
 - b) porządku i bezpieczeństwa ruchu drogowego,
 - c) rejestracji samochodów i wydawania praw jazdy,
 - d) racjonalnej gospodarki samochodowej,
 - e) przewozowych dla transportu drogowego i lotniczego,
 - f) porządku i bezpieczeństwa ruchu lotniczego,
 - g) lotniczo-sygnalizacyjnych;
- 3) ustalanie dla podległych przedsiębiorstw normatywów technicznych i technologicznych;
- 4) opracowanie dokumentacji technicznej i typowych projektów w zakresie budownictwa drogowego oraz lotnictwa cywilnego;
- 5) organizowanie publicznego transportu drogowego i jego obsługi technicznej oraz cywilnego transportu lotniczego;
- 6) koordynowanie przewozów samochodowych;
- 7) ustalenie zasad utrzymania i eksploatacji pojazdów mechanicznych;
- 8) współdziałanie w organizowaniu krajowej produkcji w dziedzinie transportu samochodowego;
- 9) sprawy wydawania zezwoleń na zarobkowy przewóz osób i towarów w publicznym transporcie drogowym oraz na prowadzenie zakładów technicznej obsługi transportu drogowego;
- 10) prowadzenie rejestru cywilnych statków powietrznych i rejestru pilotów;
- 11) wydawanie przepisów o przewozie poczty w publicznym transporcie samochodowym i lotniczym;
- 12) sprawy kadr w zakresie wymienionym w pkt. 1 oraz sprawy kadr gospodarki samochodowej w zakresie zleconym przez Prezesa Rady Ministrów;
- 13) współdziałanie z właściwymi ministrami w sprawach programów nauczania, kształcenia i zatrudnienia kadr w dziedzinie transportu drogowego i lotniczego oraz budownictwa drogowego i sportu lotniczego;
- 14) kierownictwo i nadzór nad działalnością Ligi Lotniczej;
- 15) organizowanie badań naukowych i nadzorowanie podległych instytutów naukowo-badawczych.

Jak z powyższego widzimy, zakres działania Ministerstwa Transportu Drogowego i Lotniczego jest bardzo szeroki i obejmuje całość zagadnień związanych z transpor-

tem samochodowym. Takie ujęcie organizacyjne władz transportu samochodowego zapewnia należytą koordynację zagadnień, związanych z tym transportem i stawia warunki organizacyjne do budowy mocnego socjalistycznego transportu samochodowego.

Wszyscy transportowcy powitali z radością wiadomość o powołaniu Ministerstwa Transportu Drogowego i Lotniczego. Transport samochodowy, grupując wokół sie-

bie dziesiątki tysięcy pracowników, wymaga odpowiedniego administratora.

Możemy stwierdzić, że powołanie Ministerstwa Transportu Drogowego i Lotniczego poprzez stworzenie odpowiednich warunków organizacyjnych przyczyni się do zwiększenia wydajności transportu samochodowego, a więc do lepszego wykonania zadań tego transportu w Planie 6-letnim.

Inż. E. REINHARD (Warszawa)

Wykonanie przewozów towarowych na PKP w r. 1950

Wykonanie planu

Wykonanie przewozów na liniach *normalnotorowych* PKP w 1950 roku charakteryzuje następujące zestawienie, które przedstawia stosunek procentowy wykonania przewozów do planu PKP na rok 1950 w ruchu towarowym.

Wyszczególnienie	% wykonania planu	% wzrostu w stosunku do 1949 r.
Przewóz masy towarów w t	105,1	14,1
Naładunek wagonów	105,5	13,5
Obrót wagonu towarowego — poprawa w stosunku do planu	2,1	5,2
Przebiegi pociągu — kilometrów	107,2	—
Przebiegi ciężaru brutto - tonó - kilometrów	105,4	—
Przebiegi ciężaru netto - tonó - kilometrów	105,3	—
Ciężar pociągu brutto w t . . .	98,2	1,0
Ciężar pociągu netto w t . . .	98,2	0,2
Szybkość handlowa km/godz.	100,6	1,7
Procentowy stosunek przebiegu wagonów próżnych do ładow- nych — poprawa w stosunku do planu	7,2	10,6
Przeciętny przebieg dobowy pa- rowozu towarowego w km .	97,4	—

Powyższe zestawienie świadczy, że przewozy towarowe w pierwszym roku Planu 6-letniego zostały wykonane z nadwyżką, co jest dowodem wielkiego tempa rozwoju naszej gospodarki narodowej. Jednocześnie podane zestawienie wykazuje dalszą poważną poprawę mierników eksploatacyjnych w ruchu towarowym.

W roku 1950 przekroczyliśmy plan w szeregu bardzo ważnych mierników eksploatacyjnych. Tak więc uzyskaliśmy współczynnik obrotu wagonów o 2,1%, szybkość handlową o 0,6%, a procentowy stosunek przebiegu wa-

gonów próżnych do ładownych o 7,2% lepsze od planowanych.

Jednocześnie przebiegi pociągo-kilometrów w ruchu towarowym przekroczyły plan o 7,2% przy wzroście przebiegu ciężaru brutto-tono-kilometrów o 5,4% i netto-tono-kilometrów o 5,3% ponad plan i przy niedotrzymaniu ciężaru pociągu brutto o 1,8% oraz ciężaru pociągu netto o 1,8% w stosunku do planu. Jeżeli weźmiemy pod uwagę, że wzrost naładunku wagonów wyniósł jednocześnie 5,5%, to widzimy, że wzrost pociągo-kilometrów był stosunkowo za duży i że na ten ostatni wzrost niewątpliwie wywarł pewien wpływ zmniejszony przeciętny ciężar brutto pociągów.

Tak przedstawia się w głównych zarysach wykonanie ruchu towarowego za 1950 rok w porównaniu z planem.

Aczkolwiek mamy niedociągnięcia odnośnie ciężaru pociągu brutto (co, jak będzie powiedziane niżej, miało szereg niezależnych od kolei przyczyn), to całość porównania świadczy o poważnych sukcesach osiągniętych przez PKP w 1950 roku, tak co do przewiezionej masy towarowej, jak i co do osiągniętej wysokości mierników eksploatacyjnych.

Z uwagi na to, że obok znacznych dodatnich wyników kolei istnieją i niedociągnięcia oraz że 1950 rok przyniósł nowe i niewątpliwie cenne doświadczenia, wymienione wyżej osiągnięcia wymagają bliższego i bardziej szczegółowego naświetlenia, celem uwzględnienia ich na dalszym etapie rozwoju ruchu towarowego PKP.

Naładunek

Poddamy przede wszystkim analizie naładunek na PKP; na wstępie rozpatrzmy wysokość naładunku w poszczególnych kwartałach i miesiącach.

Naładunek wagonów w poszczególnych kwartałach 1950 roku w stosunku do całorocznego naładunku, który przyjmujemy za 100%, przedstawia się następująco:

I kw.	II kw.	III kw.	IV kw.
21,9%	23,8%	25,9%	28,4%

Następująca tablica ilustruje naładunek w poszczególnych miesiącach roku 1950 w stosunku do naładunku całorocznego, który przyjmujemy za 100%:

Wyszczególnienie	1950	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII
1. Naładunek ogólny . . .	100%	6,61	6,80	8,49	7,68	7,97	8,13	8,18	8,81	8,96	10,06	10,06	8,23
2. Naładunek towarów prócz węgla	100%	5,62	6,12	8,09	7,44	8,03	8,12	8,12	8,83	9,30	10,81	10,93	8,59
3. Naładunek węgla . . .	100%	8,27	7,93	9,10	8,02	7,78	8,08	8,21	8,70	3,31	8,06	8,80	7,94

Biorąc pod uwagę, że przeciętny, miesięczny naładunek stanowi $\frac{100}{12} = 8,33\%$ naładunku rocznego, widzimy,

że naładunek ogólny w ciągu pierwszych 7 miesięcy roku, z wyjątkiem miesiąca marca (w ciągu którego naładunek kształtował się na poziomie nawet wyższym od przeciętnej roku), stopniowo wzrastając, był stale poniżej przeciętnego miesięcznego.

W ciągu następnych 4 miesięcy przeciętny naładunek miesięczny został poważnie przekroczony, a w ostatnim miesiącu naładunek ogólny spadł poniżej naładunku przeciętnego. Najmniejszy naładunek w styczniu wyniósł 79,4%, a największy naładunek w październiku — 121% przeciętnego miesięcznego naładunku.

Jak wynika z tabeli, najdłuższy okres dużego nasilenia w ładowaniu węgla mieliśmy w okresie dwóch z rzędu miesięcy: październiku i listopadzie, a więc w

okresie jesiennych przewozów, co jest szczególnie charakterystyczne, gdyż wskutek tego w ciągu tych dwóch miesięcy nastąpiło spiętrzenie zapotrzebowania na wagony, przy czym naładunek miesięczny wyniósł 121% naładunku przeciętnego w roku, co spowodowało trudności na PKP w pokryciu zapotrzebowania na wagony.

Z danych tabeli wynika więc, że największe wahania w ciągu poszczególnych miesięcy zachodziły w odniesieniu do naładunku towarów poza węglem i że miesiące styczeń i luty były najbardziej niewykorzystane dla przewozu tych towarów.

W tabeli szczególnie odcina się miesiąc sierpień, który w 1950 roku był przełomowym miesiącem pod względem naładunku tak węgla jak i innych towarów, gdyż od tego miesiąca naładunek przekraczał średniomiesięczny

oraz uwidacznia się szczyt naładunku w październiku i listopadzie.

Należy tu jednak podkreślić, że wzrost przewozów w sierpniu i wrześniu nastąpił w znacznej mierze dzięki zeszlazłocnej akcji PKPG odnośnie przesunięcia pewnych przewozów przed i za jesienny okres szczytowego nasilenia przewozów w październiku i listopadzie i bez czego w tym okresie powstałyby większe trudności dla PKP, a nawet mogłyby być uniemożliwione pewne przewozy w ogóle.

Rozpatrzmy teraz, jak przedstawiał się naładunek w odniesieniu do poszczególnych rodzajów wagonów towarowych i w jakim stopniu były one zatrudnione w ciągu roku. Odpowiedź na to daje następująca tabela, w której dla każdego rodzaju wagonów podany jest stosunek procentowy naładunku wagonów w poszczególnych miesiącach do naładunku rocznego.

kryte	100%	6,74	7,15	8,67	7,80	7,73	7,68	7,86	8,84	9,36	9,65	9,78	8,71
węglarki	100%	6,62	6,57	8,24	7,56	7,94	8,25	8,27	8,79	8,81	10,49	10,51	7,95
platformy	100%	6,27	7,19	9,31	7,86	8,44	8,52	8,23	8,64	8,69	9,45	8,94	8,46
specjalne	100%	6,77	6,58	8,73	8,32	9,28	8,93	9,23	9,83	9,26	8,06	7,64	7,35
cysterny	100%	6,73	6,60	8,05	8,14	8,49	8,15	8,90	9,23	9,13	9,19	9,07	8,32

Jakkolwiek ilostany wagonów nie są w ciągu roku stałe i ulegają pewnym wahaniom, zwiększając się ku końcowi roku, co jest związane z budową nowych wagonów, a także z uruchomianiem na okres jesienny tak zwanych „buraczanych” wagonów, to jednak tablica ta daje pogląd na zatrudnienie i na wzrost zapotrzebowania na pewne rodzaje wagonów w poszczególnych miesiącach.

Najbardziej nierównomierne przewozy są w węglarkach. W roku 1950 przewozy te w ciągu 8 miesięcy kształtowały się poniżej przeciętnych miesięcznych, przekraczając poważnie te ostatnie w ciągu pozostałych 4 miesięcy. Naładunek węglarek w listopadzie był o 58,8% większy od naładunku w styczniu.

Z kolei rozpatrzmy kształtowanie się naładunku w ciągu miesiąca.

Ponieważ najbardziej charakterystyczne różnice w naładunku w ciągu okresów miesięcznych występują w I i 3 dekadzie, celem zobrazowania tego zagadnienia porównamy przeciętny naładunek w dniu roboczym w ciągu I i 3 dekady. Dla przykładu weźmiemy cztery miesiące w roku, a mianowicie I, IV, VII i X, rozpatrując osobno naładunek ogólny, naładunek węgla oraz wszystkich innych towarów oprócz węgla.

Wzrost procentowy przeciętnego naładunku w dniu roboczym w ciągu 3 dekady w stosunku do takiegoż naładunku w ciągu pierwsz. dekady przedstawia następująca tabela:

Miesiące	I	IV	VII	X
Treść				
Naładunek ogólny	15,6%	30,3%	2,1%	10,6%
Naładunek towarów prócz węgla	21,4%	49,5%	2,2%	15,2%
Naładunek węgla	8,9%	6,1%	2,2%	2,3%

Z tabeli tej wynika, że stosunek naładunku w dniu roboczym w 3 dekadzie do takiegoż naładunku w 1 dekadzie w ciągu wskazanych wyżej miesięcy 1950 roku wahał się w granicach: dla naładunku ogólnego od 2,1 do 30,3%, dla naładunku towarów prócz węgla od 2,2 do 49,5%, dla naładunku węgla od 2,2 do 8,9%.

Liczby te świadczą o bardzo dużych wahanach naładunku, a więc i ruchu towarowego na przestrzeni poszczególnych dekad niektórych miesięcy. Jakkolwiek naładunek węgla wykazuje stosunkowo mniejsze wahania, to jednak, z uwagi na charakter masowy tych przewozów, ma to również poważne znaczenie dla ruchu towarowego.

Omawiając sprawę naładunku, należy naświetlić również naładunek w dni świąteczne. Otóż trzeba stwierdzić, że pomimo akcji kolei i PKPG w tej sprawie, stan rzeczy w 1950 r. na ogół nie uległ zmianie. Jeśli porównać

wykorzystanie pod naładunek dni świątecznych w październiku i listopadzie z rokiem 1949, to przeciętny naładunek w październiku 1950 r. uległ poprawie o 4,08%, a naładunek w listopadzie — pogorszeniu o 3,85% w porównaniu z rokiem 1949.

Powyższe rozważania wykazały poważne wahania naładunku na sieci PKP na przestrzeni całego roku, co pociąga za sobą nierównomierność ruchu towarowego oraz powoduje trudności, zwłaszcza w czasie wzmogionych jesiennych przewozów. Na szczególne podkreślenie zasługują skutki znacznych wahań w ruchu towarowym na przestrzeni każdego miesiąca pomiędzy poszczególnymi dekadami. Wahania te, poza ujemnym wpływem na obrót wagonów, wywołują szkodliwe przebiegi parowozów luzem do pociągów lub od pociągów, zbędne zużycie węgla, nie pozwalają na należyte turnusowe wykorzystanie parowozów oraz personelu pociągowego i manewrowego, pociągają za sobą straty dla gospodarki narodowej i poważnie obniżają mierniki eksploatacyjne PKP.

Doświadczenia 1950 r. w sprawie przebiegu przewozów towarowych nasuwają ponadto następujące wnioski, które powinny być zrealizowane w roku 1951:

1. Możliwie największe zniwelowanie szczytu przewozów jesiennych przez przesunięcie poza ten okres tych przewozów (np. materiałów budowlanych), które mogą być dokonane wcześniej lub później;
2. obniżenie przewozów węgla w czasie przewozów jesiennych co najmniej do przeciętnego poziomu rocznego;
3. przedłużenie kampanii buraczanej;
4. możliwie wcześniejsze rozpoczęcie kampanii ziemniaczanej.

Te ostatnie wnioski zostały omówione i uzasadnione szerzej w artykule moim o przewozach jesiennych 1950 roku, wydrukowanym w „Transporcie i Spedycji” z marca br.

Obrót i należyte wykorzystanie wagonów towarowych

Obrót wagonów towarowych na sieci PKP doznał dalszej znacznej poprawy w 1950 roku i wykazał polepszenie w stosunku do planu o 2,1%.

W stosunku do wyników za rok 1949 PKP osiągnęły poprawę ogólnego współczynnika obrotu wagonów o 5,2%, przy czym poprawa według rodzaju wagonów wynosiła dla: wagonów krytych 4,4%, węglarek 5,0%, platform 5,6%.

Ta poprawa obrotu wagonów, który jest wybitnie ważnym miernikiem pracy kolei, to rezultat dalszych usprawnień pracy kolei i jej klientów.

Ze strony kolei do poprawy obrotu wagonów przyczynił się przede wszystkim rozwój współzawodnictwa pracy na PKP, które podniosło wydajność pracy w ruchu towarowym, lepszy rozkład jazdy pociągów towarowych, usprawnienie w pracy rozrządowej przez wprowadzenie ulepszeń technicznych, stosowanie marszrutyzacji w łaodo-

waniu towarów masowych oraz poprawa szybkości handlowej.

Należy podkreślić, że poprawa obrotu wagonów osiągnięta została również dzięki pewnemu usprawnieniu pracy klientów kolei. Tak więc przestój wagonów pod nacą wyładunkiem oraz przeekspediowanie wagonów ładownych z winy klientów kolei w ciągu roku 1950 uległy pewnemu zmniejszeniu.

Do poprawienia obrotu wagonów przyczyniło się również stosowanie marszrutyżacji przewozów, a ponadto usprawnienie planowania przewozów ze strony niektórych klientów kolei.

Mamy jednak w obrocie wagonów towarowych jeszcze szereg usterek i niedociągnięć.

Ze strony kolei są to: opóźnione podstawianie zaplanowanych wagonów pod naładunek, przewlekły przewóz, przewlekłe podstawianie pod wyładunek. Komasowanie wagonów ładownych dla jednego odbiorcy. Kolej jednak pracuje stale nad usunięciem tych niedociągnięć i nad poprawą obrotu wagonu. Poprawę tę kolej chce uzyskać przede wszystkim przez zmniejszenie postoju wagonów na stacjach węzłowych i rozrządowych.

W tym celu został opracowany na rok 1951/52 nowy rozkład jazdy pociągów towarowych, skracający wydatnie czas tego postoju oraz podnoszący szybkość handlową pociągów towarowych. Ponadto usprawnia się pracę rozrządową przez instalację nowych urządzeń technicznych, usprawnia się dyspozycję wagonów próżnych, rozszerza się marszrutyżację przewozów oraz coraz szerzej stosuje się podwójną operację handlową w ciągu doby tj. naładunek wagonu w dniu jego wyładunku.

Mamy jednocześnie szereg niedociągnięć i ze strony klientów na przestrzeni 1950 roku, a mianowicie:

- 1) nierównomierny naładunek;
- 2) wadliwe opracowanie planów naładunku bez uwzględnienia możliwości wyładunkowych stacji przeznaczenia lub odbiorców;
- 3) błędne planowanie przewozów, powodujące krzyżowanie się przewozów tego samego ładunku;
- 4) przewozy na nadmierne lub zbyt krótkie odległości i przeekspediowania;
- 5) nienależyte wykorzystywanie ładowności wagonów;
- 6) niedotrzymywanie zaplanowanych kierunków przewozu towarów masowych, a zwłaszcza węgla;
- 7) niedostateczne stosowanie marszrutyżacji przewozów tj. relacyjno-grupowo-kierunkowego ładowania w przypadkach, gdy takie ładowanie jest możliwe.

Doświadczenie wykazuje, że mamy przypadki ładowania, zwłaszcza towarów masowych, bez uwzględnienia możliwości wyładunkowych odbiorców. Plan przewozów będzie tylko wówczas dobry, jeśli pozwoli na sprawne naładowanie i rozładowanie wagonów, powinien więc uwzględniać możliwości techniczne kolei oraz wyładunkowe odbiorcy, powinien być zawczasu uzgodniony z koleją i z odbiorcą, aby wyładowanie przybyłych wagonów mogło być dokonane w czasie wolnym od postojowego. Tymczasem obserwujemy niejednokrotnie przybywanie ładunków w ilościach przekraczających możliwości wyładunkowe odbiorcy, skutkiem czego powstaje przestój wagonów podstawianych pod wyładunek ponad czas wolny od postojowego, a nawet przestój innych wagonów, przybyłych później, z braku miejsca na ich podstawienie. Wysokie jeszcze sumy opłacane za postojowe są dowodem poważnych braków organizacyjnych u klientów kolei.

Mamy również inne błędy, popełniane przez klientów kolei. Są to przewozy wywołujące krzyżowanie się tego samego ładunku.

W dalszym ciągu omówimy jeszcze możliwości poprawienia obrotu wagonów.

Konieczność dalszego skrócenia obrotu wagonów zmusza kolej do wykorzystywania wszystkich istniejących w tym kierunku możliwości. Tak więc w 1950 r. kolej dążyła np. do większego stosowania podwójnej operacji handlowej w ciągu jednej doby. W tym celu kolej zaliczała do 10 stanów rozporządzalnych wagony, które zostaną rozładowane do godziny 14 (zamiast, jak dawniej, do godz. 10), dysponując je pod naładunek w tej samej dobie, co pozwalało na zmniejszenie ilości przesyłanych wagonów próżnych, a więc dawało poważną oszczędność w gospodarce kolejowej. Przeprowadzenie takiej podwójnej operacji handlowej wymaga ścisłego kontaktu stacji z odbiorcą celem ustalenia czasu zakończenia wyładunku oraz z nadawcą, dla zakomunikowania mu godziny rozpoczęcia naładunku, a ponadto wymaga wzajemnej współpracy ce-

lem dostosowania się nadawcy, w miarę jego możliwości, do potrzeb kolei.

W celu skrócenia obrotu wagonów Dyrekcje OKP mają również polecenie organizowania przez stacje węzłowe dokładnego awizowania zawczasu stacjom docelowym o przybywających do nich przesyłkach wagonowych z podaniem odbiorcy, jego adresu, rodzaju ładunku i nadawcy dla niezwłocznego powiadomienia odbiorcy i przygotowania się przez niego do wyładunku. Przy zorganizowaniu takiego powiadomienia odbiorcy, niezależnie od pory dnia, umożliwione zostało przygotowanie przez niego zawczasu środków transportowych i siły roboczej oraz przystąpienie do wyładunku bezpośrednio po przybyciu wagonu na stację.

Zasługuje na uwagę jeszcze jedno zagadnienie. Jest ono związane z niedotrzymaniem przez PKP w 1950 r. planowanego ciężaru brutto i netto pociągów towarowych. Jednym z powodów był wzrost ilości przewiezionej w roku 1950 słomy lnianej i konopnej o 22,3%, a siana i słomy zwykłej o 20,0% w stosunku do r. 1949. Duże ilości siana i słomy były przewożone w stanie nieprasowanym, co powodowało wykorzystanie wagonów zaledwie w granicach 10-15%, wówczas gdy nadanie tej przesyłki w stanie prasowanym pozwoliłoby wykorzystać ładowność wagonu w 30% tj. wykonać przewóz przy użyciu połowy ilości wagonów. Wobec braku płacht część siana i słomy przy tak niewykorzystanej ładowności przewozi się w wagonach krytych, zachodzi więc pilna potrzeba, aby nadawcy zaopatrzyli się w prasy do prasowania siana i słomy, a przewóz siana i słomy w stanie nieprasowanym powinien być w ogóle zakazany.

W związku z koniecznością lepszego wykorzystania ładowności wagonów towarowych niezbędne jest ograniczenie niewykorzystywania ładowności wagonów przy przewozie tych towarów, które mogą i powinny wykorzystywać całkowicie ładowność wagonów, tylko do przypadków wyjątkowo uzasadnionych. W nieuzasadnionych przypadkach należałoby pobierać dodatkowe opłaty specjalne, które byłyby dla nadawcy bodźcem w kierunku lepszego wykorzystywania ładowności wagonów. Poważnym zagadnieniem jest również niedotrzymywanie zaplanowanych kierunków przewozu towarów masowych.

Omawiając osiągnięte wyniki w ruchu towarowym za 1950 r. nie można pominąć tzw. marszrutyżacji przewozów. Dotyczy ona przede wszystkim towarów masowych i polega na ładowaniu całego pociągu lub grupy wagonów do jednej lub kilku położonych koło siebie stacji (ładowanie relacyjne).

W przypadku niemożności naładunku, zwartego pociągu relacyjnego, należy stosować ładowanie kalendarzowe, polegające na ładowaniu pewnych relacji tylko w określone dni tygodnia. Oczywiście ładowanie większych ilości wagonów musi być uzgodnione z odbiorcą i powinno odpowiadać możliwościom technicznym stacji przeznaczenia. Taki system naładunku pozwala na zestawienie pociągów dalekobieżnych bez pracy manewrowej na szeregu stacji węzłowych i daje duże przyspieszenie w przewozie przesyłki oraz poważne skrócenie obrotu wagonów.

Rozpoczęta akcja PKP w 1950 r. w kierunku upowszechnienia marszrutyżacji przewozów, np. węgla, rudy, żwiru, cementu, nawozów sztucznych, dała już pewne rezultaty. Wyniki tej akcji są jednak jeszcze niedostateczne. Do akcji tej powinni przystąpić wszyscy nadawcy towarów masowych i nawet niemasowych, gdyż taki naładunek pozwoli na zredukowanie pracy manewrowej i spowoduje przyspieszenie przewozów. Taki system ładowania szeroko stosowany jest na kolejach ZSRR i daje duże oszczędności pod względem przyspieszenia przewozów i obrotu wagonów.

Przedstawiając w tym krótkim zarysie ocenę wyników przewozów towarowych w roku 1950, które zostały wykonane przez PKP z nadwyżką w stosunku do planu i przy poprawie większości mierników eksploatacyjnych również ponad plan, należy stwierdzić, że na osiągnięte wyniki wywarło swój dodatni wpływ dalsze zacieśnianie się współpracy między koleją i jej klientami. Współpraca ta bowiem, jak widać z powiedzianego wyżej, jest wybitnie ważnym czynnikiem w usprawnianiu i w wykorzystaniu istniejących możliwości dalszej poprawy pracy kolei w dziedzinie ruchu towarowego.

Ścisła i najbardziej wszechstronna wzajemna współpraca kolei i jej klientów jest czynnikiem koniecznym i decydującym o wykonaniu stojących przed nami dalszych dużych i trudnych zadań Planu 6-letniego.

Mgr. ROMAN BEŁEJ (Warszawa)

Współzawodnictwo na PKP w r. 1950

Rok 1949 zakończył jak gdyby pierwszy etap w. rozwoju współzawodnictwa pracy, zainicjowanego na PKP z początkiem 1948 r. W roku 1949 ramami, które określały bieg współzawodnictwa, były opracowane przez Główny Komitet Współzawodnictwa Pracy przy Zarządzie Głównym ZZK regulaminy współzawodnictwa pracy dla służb fachowych na PKP zawierające sposoby i warunki obliczania i podsumowania wyników współzawodnictwa, na podstawie ustalonych dla każdej służby mierników (norm).

Regulaminy zawierały wzory umów, ujmujących konkretne zobowiązania jako wyraz przystąpienia do współzawodnictwa pracy bądź poszczególnych pracowników indywidualnie, bądź zespołów pracowników, wzgl. całych jednostek wykonawczych (zakładów pracy) oraz wskazywały szereg wytycznych, na których współzawodnictwo powinno głównie się opierać, jak np.: ciągłe ulepszanie organizacji i podnoszenie dyscypliny pracy, higieny i bezpieczeństwa pracy, rozwijanie systemu oszczędności, obniżanie kosztów własnych i inne.

Współzawodnictwo pracy, jako masowy ruch oddolny, ruch nowy i rewolucyjny, którego inicjatorem, źródłem i wykonawcą są szerokie rzesze pracujących, nie dało się jednak wtłoczyć w sztywne ramy obowiązujących regulaminów.

Niewyczerpane zasoby twórczych sił świata pracy, jego inicjatywa i pomysłowość w łączności z racjonalizatorstwem i wynalazczością, zmierzały nieprzerwanie do wykonania i przekroczenia planu, do osiągnięcia jak najlepszych wyników, a w związku z tym do podniesienia pracy na coraz wyższy poziom i uczynienia jej lżejszą oraz do uzyskania oszczędności w gospodarce narodowej, a tym samym i do poprawy bytu świata pracy.

Już jednak na początku roku 1950 dał się zauważyć objaw zdystansowania wprowadzonych regulaminów współzawodnictwa pracy przez coraz to nowe formy ruchu współzawodnictwa, oparte na bogatej skarbnicy doświadczeń kolejarzy radzieckich.

Jedną z takich form współzawodnictwa, nie ujętych regulaminem służby ruchu, jest podejmowanie zobowiązań bezawaryjnej pracy manewrowej przez zespoły manewrowe, polegającej na przetoczeniu bez uszkodzeń pewnej ilości wagonów, w zależności od technicznych warunków stacji.

Apel ustawiacza stacji Iława Ob. Koszykowskiego, inicjatora bezawaryjnego przetaczania, znalazł szeroki odzew na terenie wszystkich DOKP, przyniósł w sumie miliony wagonów, przetoczonych bez usterek i przyczynił się do znacznej wydajności i usprawnienia pracy manewrowej.

W okręgu katowickim zastosowana metoda radziecka (Guriewa) marszrutacji pociągów towarowych umożliwiła formowanie i odprawianie w ciągu doby kilkunastu pociągów bezpośrednio z kopalń wprost do stacji docelowych

oraz formowanie kilku dodatkowych pociągów na dobę do uzupełnienia brudem na stacjach wylotowych.

Metoda marszrutacji pozwoliła na redukcję i usprawnienie pracy manewrowej na stacjach nadawczych, węzłowych i wylotowych, na znaczne oszczędności gotówkowe i polepszenie współczynnika obrotu wagonów.

W służbie trakcji mechanicznej, zastosowanie w szerokim zakresie doświadczeń czołowych maszynistów radzieckich: Krywonosa, Papawina, Ogniewa i Łunina, podjętych przez maszynistów bydgoskich: Czapczyka, Krygiera i Szwarca i kontynuowanych przez maszynistów poznańskich — Pięte, Grobelskiego i Małeckiego, maszynistę Fofretera z Tarnowskich Gór i wielu innych ich kolegów we wszystkich DOKP, wzmogło między nimi szlachetną rywalizację w zawieraniu zobowiązań długofalowych o socjalistyczne metody obsługi, konserwacji i eksploatacji parowozów i pozwoliło na wydłużenie dobowego przebiegu parowozów, wydłużanie czasu między plukaniem kotła, wydłużanie czasu biegu parowozów między naprawami okresowymi oraz oszczędne opalanie.

W służbie warsztatowej wprowadzono nowy rodzaj naprawy taboru — warsztatowcy w parowozowni Zajackowo Tczewskie zapoczątkowali, opartą na wzorach radzieckich, naprawę rewizyjną parowozu z obtoczeniem obręczy kół, przeprowadzając ją w rekordowym czasie 27 godzin, podczas, gdy przy dotychczas wyłącznie stosowanej naprawie średniej parowóz stał w remoncie 18 — 20 dni.

Czyn tczewskich warsztatowców — „nie jest zwykłym ani w formie ani w treści, czyn ten jest rewolucyjny”... I tak jak bydgoscy maszyniści wskazali źródło nowych możliwości rozszerzenia granic wykorzystania parowozów, tak tczewscy warsztatowcy utorowali nowe drogi postępu technicznego i wskazali nowe źródła dla gospodarki naprawczej na PKP.

W ślad za towarzyszącymi ze służby ruchu i mechanicznej poszli pracownicy służby drogowej. Drogowcy oddziału toruńskiego zapoczątkowali, również opartą na wzorach radzieckich, metodę stosowania przyspieszonej i oszczędnej naprawy toru drogą odmierzonego podsypywania (tzw. „szuflaży”).

Drogowcy oddziału siedleckiego doprowadzili tory do tak dobrego stanu, że mogli wydać maszynistom „żelazny paszport” bezpiecznej jazdy w warunkach zimowych.

Twórcza współpraca na stacji Wałbrzych między kolejarzami i klientami kolei — górnikami Zagłębia Wałbrzyskiego, zapewniająca szybki i sprawny załadunek węgla i zmniejszenie postoju wagonów, zapoczątkowała nowy rodzaj współzawodnictwa pracy — współzawodnictwo międzybranżowe i międzyzakładowe.

Umowa międzybranżowa między kolejarzami, a górnikami, zawarta w miesiącu maju ub.r., przyniosła za miesiąc grudzień wyniki, ustalone przez Komisję, złożoną z przedstawicieli zainteresowanych stron i ujęte w zestawieniu:

L. p.	Kolejarze nazwa stacji	P u n k t y			L.p.	Górnicy nazwa kopalni	P u n k t y		
		dod.	ujemne	wyn			dod.	ujemne	wynik
1.	Wałbrzych Fabr.	1275	—	1275	1.	Kop. B. Chrobry	1275	—	1275
2.	„	1195	50	1145	2.	„ Wiktoria	1294	245	1049
3.	„	1339	90	1249	3.	Koks. „	1373	474	899
4.	„	1757	116	1641	4.	„ B. Chrobry	1286	1007	279
5.	Ślupiec Kł.	1215	—	1215	5.	Szyb Jan	1215	—	1215
6.	Wałbrzych M.	1045	170	875	6.	Kop. Thorez	1030	155	875
7.	„ G.	630	450	180	7.	„ Mieszko	770	591	179
8.	Nowa Ruś Kop.	1300	—	1300	8.	Szyb Piast	1300	—	1300
Razem		9756	876	8880	Razem		9543	2472	7071

Z zestawienia wynika, że kolejarze osiągnęli o 1809 pkt. dodatknych więcej niż górnicy, co kwalifikuje ich na przodujący zespół branżowy w miesiącu grudniu.

Przodujące miejsce w zwycięskim zespole zajęła stacja Wałbrzych Fabryczny; — przodującą kopalnią, posiadającą największą ilość punktów dodatknych, jest szyb „Piast” Kopalń Nowo-Rudzkich.

W poprzednich miesiącach: w maju i w czerwcu zwycięstwo odnieśli kolejarze, natomiast w miesiącach: lipcu, sierpniu, wrześniu i październiku zwycięzcami okazali się górnicy (w m-cu listopadzie wyników nie obliczano).

W okręgu wrocławskim ponadto zawierane były umowy międzybranżowe, szczególnie w okresie kampanii buraczanej, między poszczególnymi stacjami (szczególnie na terenie oddziału kłodzkiego), a pobliskimi cukrowniami. Umowy miały na celu szybki i sprawny obrót wagonów w okresie przewozów jesiennych.

Jako przykład dobrze rozwijającego się współzawodnictwa międzybranżowego należy wymienić współzawodnictwo długofalowe w okręgu szczecińskim, zawarte w dniu 15 czerwca 1950 r. między służbami ruchu i handlową DOKP w Szczecinie z jednej strony, a Zarządem Portu Centralnego, Urzędem Celnym i firmami „Hartwig” i „Spedrapid” z drugiej, które przyniosło w efekcie następujące korzyści:

- 1) usprawnienie pracy kolei przez zmniejszenie postoju wagonów;
- 2) zmniejszenie uszkodzeń taboru wagonowego przy naładunku i wyładunku towarów;
- 3) usprawnienie pracy przedsiębiorstw przez dokładniejsze wypełnianie dokumentacji i przyspieszenie doręczeń zawiadomień o przesyłkach i rachunkach oraz Urzędu Celnego — przez należyte dokonywanie i przyspieszenie odpraw celnych.

Należy jeszcze wspomnieć o zawartej w okręgu warszawskim umowie długofalowej między stacjami — Warszawa Główna Towarowa i Warszawa Wschodnia a Dyrekcją PKS w dniach 1 i 15 października 1950 r., a mającej na celu usprawnienie pracy stacji przez planowy naładunek i wyładunek towarów.

Poza przytoczonymi przykładami współzawodnictwa długofalowego i międzybranżowego należy wskazać na fakt, że kolejarze, jako świadoma awangarda świata pracy, kroczą stale w pierwszych szeregach naszego zwycięskiego marszu ku socjalizmowi.

Każde święto klasy robotniczej, każda rocznica wydarzeń dziejowych w ruchu robotniczym jest czczona przez masy kolejarские przez podejmowanie okolicznościowych zobowiązań, przynoszących Państwu Ludowemu dodatkowe miliony zaoszczędzonych złotych, dodatkowe wartości wyprodukowanej masy towarowej w postaci ponad-

planowo wyremontowanych parowozów i wagonów, w postaci zaoszczędzonego surwca i paliwa.

Tak kolejarze węzła Tarnowskie Góry przeżyli w dniu 20 czerwca ub. r. niezapomniany dzień. Zgromadzeni w miejscowej parowozowni pracownicy poszczególnych służb rzucili na cały kraj hasło uczczenia czynem 6 rocznicy ogłoszenia Manifestu Lipcowego PKWN — wezwali załogi wszystkich jednostek służbowych na PKP i całą klasę robotniczą do uczczenia wzmoczoną pracą Święta Odrodzenia.

„...Dziękuję Wam — jako inicjatorom Czynu Lipcowego — i cieszę się wraz z Wami z przedterminowego wykonania i przekroczenia zobowiązań” — tak pisał Prezydent RP tow. Bolesław Bierut do inicjatorów „Czynu Lipcowego” w odpowiedzi na ich meldunek o przedterminowej realizacji powziętych zobowiązań — „Czyn Lipcowy” polskiej klasy robotniczej przyniósł Polsce Ludowej wielkie oszczędności i stał się niewątpliwie bodźcem dla całego narodu, aby z największym oddaniem i zapałem wcielać w życie Plan Sześcioletni — plan budowy socjalizmu i dobrobytu mas pracujących...”

Dzięki sprawnej organizacji i ożywionej popularyzacji współzawodnictwa, kolejarze uświadamiają sobie coraz dokładniej znaczenie szybkiego wykonania Planu 6-letniego, widząc wypływające korzyści po ukończeniu pierwszego roku planu, czego dowodem jest obniżka cen wielu artykułów pierwszej potrzeby. W masach kolejarских dojrzewa coraz bardziej zrozumienie, że ich osiągnięcia nie idą na marne, że praca ich — to wykonywanie nowego jutra dla siebie i dla Polski Ludowej.

Kolejarze zrozumieli, że zwolnić tempo pracy, to znaczy pozostać w tyle i tym samym zaprzepaścić dotychczasowe osiągnięcia.

Dlatego tak spontanicznie domagali się oni rewizji starych i ustalenia nowych norm pracy na ogólnokolejowej naradzie aktywu administracyjnego, partyjnego i związkowego warsztatów mechanicznych PKP, odbytej w dniu 12 października 1950 r. w Poznaniu, na której przeprowadzono wszechstronną analizę obowiązujących dotychczas norm i stwierdzono pełną słusność ich rewizji.

W rezolucji narady postanowiono wprowadzić nowe normy we wszystkich warsztatach i tym samym włączyć się w ogólnokrajowy ruch rewizji norm w przemyśle.

Ten krótki zarys rozwoju ruchu współzawodnictwa na PKP na przestrzeni roku ubiegłego stwierdza dobitnie, że kolejarze zdają sobie w pełni sprawę, iż każda nowa forma współzawodnictwa pracy i każde zobowiązanie, łamiące stare normy i tradycje, konserwatyzm i rutyniarstwo, to ich start do przedterminowego wykonania zadań Planu 6-letniego.

Wykorzystanie rezerw dla podniesienia rentowności kolei ZSRR

Transport¹⁾ kolejowy w ZSRR wykonał zwycięsko wojenną pięcioletnią stalinowską dzięki stałej pomocy i opiece partii komunistycznej i rządu radzieckiego. Plan 5-letni przewidywał wzrost przewozów kolejowych w roku 1950 w stosunku do poziomu przedwojennego o 28%. Według danych za 10 miesięcy roku 1950 przekroczono przedwojenny poziom przewozów towarowych o ponad 40%.

Wkład w wykonanie planu nie jest jednak taki sam ze strony wszystkich przedsiębiorstw, istnieją jeszcze przedsiębiorstwa pracujące poniżej planu i dlatego dla wypełnienia przez kolej planów na każdym odcinku trzeba mobilizować istniejące rezerwy wewnętrzne i likwidować straty.

Istnieją ciągle jeszcze liczne poszczególne działy pracy, w których można wykryć rezerwy wewnętrzne, jak np. lepsze wykorzystanie taboru i skrócenie czasu obrotu wagonu, wzrost średniego dobowego przebiegu parowozu (przez dalszy rozwój ruchu maszynistów — pięćsetników),

podniesienie pracy parowozu, liczonej w tonokilometrach, zmniejszenie ograniczeń odnośnie szybkości jazdy i ciężaru pociągów, walka ze zbyt krótkimi, przesadnie dalekimi i innymi nieracjonalnymi przewozami, zmniejszenie uszkodzeń za straty ładunków w czasie transportu i uszkodzenia ładunków oraz za niedotrzymanie terminów przewozów, walka z opłatami karnymi na rzecz przedsiębiorstw remontowych za niewłaściwie zużyte i brakujące części parowozów i wagonów, niedopuszczanie do przestojów siły roboczej, unikanie posiadania niepotrzebnych parowozów, unikanie niekoniecznych przejazdów pomocniczych parowozów, zdecydowane unikanie wszelkich kosztów i strat związanych z nadmiernym zużyciem paliwa, postojami na stacjach krańcowych, postojami remontowymi, złą organizacją pracy i niewłaściwym wykorzystaniem siły roboczej i in. Dane cyfrowe dowodzą, że istnieją ogromne możliwości obniżenia kosztów własnych poprzez usprawnienie organizacji pracy i wzmoczenie walki z wszelkimi przejawami marnotrawstwa na kolejach żelaznych.

Bardzo ważnym czynnikiem w walce o obniżenie kosztów własnych i podniesienie rentowności kolei jest ogólne stosowanie i umacnianie zasad rozrachunku gospodar-

¹⁾ Streszczenie artykułu W. Babelłana, zamieszczonego w listopadowym numerze „Woprosów Ekonomiki” (nr11/1950) — ze specjalnym uwzględnieniem organizacji rozrachunku gospodarczego.

czego. W okresie ostatnich dwóch lat przeszło na rozrachunek gospodarczy około 2 tysięcy przedsiębiorstw kolejowych: działów³⁾ drogowych i łączności, większych stacji towarowych, osobowych i dworców, podstacji elektrycznych i stacji rozrządowych. W 1950 r. na rozrachunek gospodarczy przeszły wszystkie działy dyrekcji kolei. Przejście na rozrachunek gospodarczy poprzedzono licznymi pracami przygotowawczymi. Od 1949 r. wpływ z przewozów lokalnych pozostają w rozporządzeniu dyrekcji kolei. To wzmogło zainteresowanie rezultatami pracy ze strony robotników, dyrekcji i działów. Do 1950 r. oddolne jednostki produkcyjne rozliczały się z tytułu wykonywanych prac z odpowiednimi służbami dyrekcji kolei. Obecnie planowanie i finansowanie działalności i stacji, dworców, parowozowni zwoznych, składów opału, podstacji elektrycznych, a także podległych przedsiębiorstw produkcyjnych i pomocniczych przeniesiono na działy, będące na rozrachunku gospodarczym. Przedsiębiorstwa będące na rozrachunku gospodarczym są finansowane miesięcznie na podstawie przedstawianych przez nie rachunków za wykonane prace. Z kolei zarządy dyrekcji co miesiąc rozliczają się z działami z tytułu przewozów towarowych w tono-kilometrach eksploatacyjnych, a przewozów pasażerów w osio-kilometrach, a to na podstawie planowych stawek rozliczeniowych, zatwierdzonych przez naczelnika dyrekcji kolei. W celu zabezpieczenia normalnej działalności gospodarczej dział otrzymuje wypłaty awansem od zarządu dyrekcji i to na okres do chwili sporządzenia ostatecznego rozliczenia za roboty eksploatacyjne, jako wypłaty w formie środków obrotowych do rozliczenia — w wysokości 15-dniowego funduszu płac oraz 28-dniowego funduszu na zapas materiałów i innych nakładów eksploatacyjnych.

Przejście działów na rozrachunek gospodarczy ma wielkie znaczenie dla podniesienia rentowności kolei: dowodzą tego liczne konkretne przykłady wzrostu wskaźników robót, np. przyspieszenie obrotu wagonu skrócenie postoju wagonu w remoncie itp. Jednakże i ten stan nie może być uznany za zadowalający. Liczne działy, parowozownie, oddziały drogowe, przedsiębiorstwa pomocnicze, budowy, odcinki drogowe i brygady jeszcze nie przeszły na rozrachunek gospodarczy, albo ich przejście na rozrachunek gospodarczy posiada czysto formalny charakter. Kolektywy pracownicze licznych jednostek kolei żelaznych będących na rozrachunku gospodarczym, nie włączyły się jeszcze w ogólnonarodowy ruch walki o osiągnięcie rentowności, unikanie dotacji z budżetu, o wzrost ponadplanowej akumulacji, o lepsze wykorzystanie środków trwałych i obrotowych.

Podstawą wprowadzenia rozrachunku gospodarczego jest planowa kalkulacja i stawki rozliczeniowe mierników pracy. Kontrola planowania kosztów własnych (stawek rozliczeniowych) w oddolnych jednostkach produkcyjnych wykazała, że poziom planowania i kalkulacji oddolnej jest niezadowalający. Planowanie i rzeczywiste koszty własne (stawki rozliczeniowe) odbiegają znacznie od siebie w wielu przypadkach. Takie nieścisłe oddolne planowanie i kalkulacja nie sprzyja walce o podniesienie rentowności i podrywa zasady i istotę rozrachunku gospodarczego. W celu umocnienia rozrachunku gospodarczego i podniesienia rentowności transportu kolejowego należy zdecydowanie usprawnić planowanie oddolne i kalkulację. W szczególności celem osiągnięcia lepszego wykorzystania taboru i wzrostu przewozów należy ustalić dla stacji towarowych i rozrządowych stawki rozliczeniowe na wykonywane roboty, pobudzające do skrócenia postojów wagonów na stacjach.

Równocześnie z opracowaniem słusznych stawek rozliczeniowych i norm dla wszystkich jednostek, będących na rozrachunku gospodarczym należy opracować plany organizacyjno-techniczne poczynić, mających na celu podniesienie wydajności pracy i likwidację nakładów nieprodukcyjnych.

Szczególną zaś uwagę należy skierować na planowanie i rozliczenie kosztów własnych produkcji w podległych przedsiębiorstwach kolejowych, jak np. stacjach miejskich, wytwórniach lodu, żwirowniach, odlewniach części zapasowych itp. Właśnie bowiem w przedsiębiorstwach podległych kolei najczęściej spotyka się czysto formalny stosunek do rozrachunku gospodarczego.

Dziedziną pozostającą w tyle już nawet po przejściu na rozrachunek gospodarczy są jednostki budowlane kolei żelaznych. Uchwała Rządu z dnia 9 maja 1950 r. o obniżeniu kosztów własnych budownictwa o 25% wymaga w szczególności szerokiego umocnienia rozrachunku gospodarczego w jednostkach budownictwa kolejowego, w podziachach roboczych, w kierownictwie robót i w brygadach. Równocześnie z przejściem jednostek produkcyjnych na rozrachunek gospodarczy duże znaczenie w walce o podniesienie rentowności kolei posiada szeroki rozwój ruchu otwieranie osobistych rachunków oszczędnościowych przez maszynistów i wszelkich innych robotników kolejowych.

Koleje żelazne zużywają duże ilości paliwa. Wydatki na opał lokomotyw stanowią około 1/5 wszystkich nakładów eksploatacyjnych kolei żelaznych. Toteż ogromne znaczenie posiada walka o oszczędność paliwa.

Maszyniści — pięćsetnicy z zasady zużywają paliwa mniej o 3 do 5% aniżeli inni maszyniści. Zresztą w 1949 r. co trzeci maszynista przekraczał normę paliwa.

W 1950 r. w transporcie kolejowym szeroko rozwinął się ruch kompleksowej oszczędności opału i materiałów z inicjatywy brygadziarki fabryki „Komuna Paryska“ L. Korabielnikowej. Na szlakach kolejowych szeroko rozwinęło się z inicjatywy torowego obchodowego koczetowskiego oddziału drogowego dyrekcji kolei moskiewskoriaziańskiej Czermoszencewa i zastępcy naczelnika oddziału drogowego (mistrza drogowego) oddziału dziedowiczskiego dyrekcji kolei leningradzkiej Fiediejenkowa patriotyczny ruch o oszczędność materiałów i przedłużenie okresu trwałości szyn, podkładów i złączy. Za przykładem Czermoszencewa ponad 10.000 torowych-obchodowych utworzyło osobiste konta oszczędności materiałów.

Liczne przodujące zespoły pracowników torowych nie oczekują na przesyłki z centrali: szyn, złączy i innych materiałów, ale same organizują zbiórki i wykorzystanie starych i przydatnych jeszcze materiałów. Należy więc szeroko rozpowszechniać otwieranie przez brygady i oddzielnych robotników osobistych kont oszczędności materiałów oraz zbiórki i wykorzystania materiałów starych. Równocześnie zaś należy opracować sposoby zachęty, pobudzające do walki o oszczędność materiałów.

Zadania dalszego rozwoju transportu kolejowego, podniesienia jego rentowności, umocnienia gospodarki finansowej wymagają wszechstronnego podniesienia poziomu robót pracowników wydziałów ekonomicznych. Jednym z najważniejszych zadań ekonomistów jest poznanie i naukowe uogólnienie doświadczenia przodujących robotników transportu i upowszechnienie tego doświadczenia na wszystkie brygady, zespoły i na poszczególnych robotników.

Właściwie zorganizowana praca ekonomistów pomaga w wykrywaniu rezerw i usuwaniu niedociągnięć. Wielkie znaczenie posiada przy tym dokładne zapoznanie się z księgowością i sprawozdawczością. Dla wzmocnienia pracy ekonomistów konieczna jest ścisła i żywa łączność ze stanowiskami pracy. W celu usprawnienia pracy ekonomistów należy na miejscu pracy podejmować decyzje w sprawie usunięcia niedociągnięć i pomocy robotnikom. Szczególnie należy organizować wyjazdy pracowników wydziałów ekonomicznych ministerstw do okręgów⁴⁾ z okręgów do dyrekcji kolei itd., dla wywarcia wpływu i okazania pomocy radom ekonomicznym i komisjom bilansowym. To bowiem ożywi i podniesie poziom prac ekonomicznych w niższych jednostkach organizacyjnych i wpłynie na podniesienie rentowności kolei.

(opracował H. M.)

³⁾ Dział dyrekcji kolei jest jednostką organizacyjną podległą dyrekcji kolei; raczej powinno się używać określenia oddział, ale wtedy myliłoby się to z naszym oddziałem, będącym jednostką znacznie mniejszą, a równocześnie amulłoby do znalezienia innego określenia dla jednostek podległych, tj. distancja — którą tłumaczy się tutaj jako oddział i uczastok — odcinek.

⁴⁾ Okręgi kolei są jednostkami nadrzędnymi nad dyrekcjami kolei i łączą w sobie po kilka dyrekcji. Okręg więc jest czymś w rodzaju dyrekcji generalnej kolei, ale nie obejmuje całego państwa.

Inż. Mgr PAWEŁ SOLSKI (Warszawa)

O terenowych warunkach eksploatacji taboru samochodowego

(CZĘŚĆ I)

Przewozy samochodowe w terenie

Analiza warunków obecnego etapu rozwojowego eksploatacji taboru samochodowego w poszczególnych dziedzinach życia gospodarczego naszego kraju wskazuje, że w wielu z tych dziedzin eksploatacja taboru samochodowego przebiega w dużej mierze w specyficznych warunkach, odmiennych od klasycznych warunków eksploatacji taboru samochodowego na stałych liniach. Większość książek, traktujących o eksploatacji taboru samochodowego, wyczerpująco omawia właśnie metody eksploatacji samochodów w ruchu regularnym, słusznie uważając je za typowe dla racjonalnej i dobrze zorganizowanej eksploatacji taboru samochodowego. Jednakże ze względu na usługowy charakter pracy taboru samochodowego wymagane jest najlepsze przystosowanie organizacji jego eksploatacji do potrzeb obsługiwanego obiektu, wynikających z charakteru pracy tego obiektu. Z tego względu z różnorodności charakteru pracy tych obiektów, a więc i wymagań, stawianych obsługującym je przewozom, wynika duża różnorodność form organizacyjnych, metod pracy i gospodarki technicznej taboru samochodowego, które obecnie obserwujemy.

Dlatego wdzięcznym polem pracy dla naszych techników i ekonomistów będzie wydzielenie z masy różnorodnych warunków eksploatacyjnych największych typowych grup warunków, z których każda stwarzałaby zbieżne wymagania w stosunku do organizacji jednostki samochodowej¹⁾, organizacji jej pracy przewozowej, gospodarki technicznej itd. Ustalenie tych wymagań stanowiłoby podstawę dla dalszego szczegółowego opracowania zasad organizacji i pracy jednostki samochodowej w danych warunkach eksploatacyjnych.

Niniejszy artykuł stawia sobie za zadanie wyodrębnić jednej takiej grupy warunków eksploatacyjnych, a mianowicie terenowych warunków eksploatacji taboru samochodowego, określenie jej charakterystycznych cech i wymagań, stawianych przez nią organizacji i metodzie pracy taboru samochodowego. W dalszych artykułach autor zamierza omówić zasady organizacji i pracy jednostki samochodowej w terenowych warunkach eksploatacyjnych.

Przesłankami dla wyodrębnienia grupy terenowych warunków eksploatacyjnych są potrzeby poniżej omówionych obiektów, obsługiwanych przez tabor samochodowy i procesy właściwe dla obecnego okresu rozwoju naszej gospodarki narodowej.

Potrzeby przewozowe inwestycji Planu 6-letniego.

Plan 6-letni, plan budowy podstaw socjalizmu w Polsce, przewiduje budowę wielu nowych, wielkich obiektów przemysłowych, mieszkaniowych, energetycznych i innych, budowę dróg, mostów, linii kolejowych, linii wysokiego napięcia i wielu innych obiektów, związanych z rozbudową i przebudową gospodarki narodowej. Budowa większości wyżej wymienionych obiektów wymaga znacznych ilości, a w niektórych wypadkach, nawet masowego zastosowania taboru samochodowego.

Charakterystycznymi cechami wielkich inwestycji budowlanych Planu 6-letniego z punktu widzenia interesujących nas warunków eksploatacji taboru samochodowego jest to, że:

- w celu równomierniejszego rozmieszczenia przemysłu, znaczna część budownictwa będzie wykonywana w rejonach dotychczas mało uprzemysłowionych;
- rodzaj inwestycji będzie się charakteryzował nowymi, wielkimi obiektami przemysłowymi; energetycznymi mieszkaniowymi, komunikacyjnymi i innymi, budowanymi w wielu przypadkach w terenie nieuzbrojonym, w większej lub mniejszej odległości od miast;

¹⁾ Jednostką samochodową autor nazywa zorganizowaną samodzielną komórkę produkcyjną transportu samochodowego.

— budownictwo będzie wykonywane w sposób szybki, przy znacznej mechanizacji prac budowlanych.

Dotychczasowe doświadczenia z budownictwem pozamiejskim, które stanowić będzie poważną część całego budownictwa, wskazują na to, że szczególnie w okresie początkowym stwarza ono dla obsługującego go taboru samochodowego następujące warunki pracy:

— tabor samochodowy przybywa w rejon zamierzonego budownictwa, jako jeden z pierwszych składowych środków produkcji i wykonuje prace, związane z przygotowaniem terenu do właściwej budowy, w szczególności prace związane z przygotowaniem dróg dojazdowych i wyjazdowych, placów wyładunkowych i magazynowych, budynków pomocniczych, uzbrojenia terenu (woda, siła, światło) i wykopów ziemnych dla budowli;

— praca taboru samochodowego w tym okresie odbywa się przeważnie w ciężkich warunkach drogowych, po drogach gruntowych, prowizorycznie przystosowanych lub po bezdrożach;

— tabor samochodowy pracuje w oderwaniu od stałego zaplecza technicznego; decyduje o tym zarówno odległość od najbliższych miejscowych urzędzeń obsługi samochodów, jak i ich zdolność przepustowa, niedostosowana do potrzeb taboru, obsługującego budowę;

— tabor samochodowy stanowi wydzieloną jednostkę samochodową, mającą na celu obsługę danego obiektu w czasie trwania budowy, a więc na określony okres czasu. Ten warunek pracy taboru przeważnie wpływa na niecelowość budowy stałych urzędzeń dla jego przechowywania i obsługi technicznej;

— miejsce w rejonie budowy, wymagające największej ilości pracy przewozowej, jest zmienne (np. roboty ziemne) wraz z postępem budownictwa. Przy większych odległościach między poszczególnymi składowymi obiektami budownictwa stwarza to celowość przenoszenia czasowej bazy taboru samochodowego, co łącznie z poprzednią cechą przemawia za celowością stosowania przenośnych urzędzeń technicznych obsługi taboru;

— mechanizacja prac budowlanych, wymagająca ciągłości dostawy znacznych ilości materiałów budowlanych, stwarza konieczność zastosowania dużych ilości taboru samochodowego i wysokiej organizacji jego pracy. W szczególności obsługa niektórych urzędzeń, wykonujących pracę w sposób ciągły, wymaga ścisłego co do minuty rozkładu jazdy. Dlatego jest tu przeważnie stosowana brygadowa metoda pracy taboru (dla obsługi maszyn ziemnych i budowlanych, punktów wyładunkowych itp) i częściowo metoda kolumnowa (do masowego przewozu materiałów budowlanych);

— warunki pracy taboru samochodowego, a w szczególności masowość jego użycia i konieczność ścisłego przestrzegania rozkładów jazdy, w większości przewozów uzasadniają celowość oparcia organizacji obsługi technicznej na trasach pracy taboru samochodowego, przy pomocy środków ruchomych;

— rodzaje ładunków (nasypne, dłuższe, bardzo ciężkie), wymagają stosowania w dużej mierze specjalnych typów taboru.

W budownictwie wiejskim tabor samochodowy jest stosowany w niedużych grupach, a ponadto mniejszy stopień mechanizacji prac budowlanych nie stwarza tak wysokich wymagań organizacji i terminowości przewozów, natomiast zmienność obsługiwanego obiektu jest tu większa, co powoduje konieczność częstszego przesuwania bazy taboru samochodowego. A więc charakterystycznymi cechami są tu: terenowe warunki drogowe, zmienność dyslokacji zajęzdn i dogodność stosowania metod technicznej obsługi taboru przy pomocy ruchomych środków obsługowo-naprawczych.

Przewozy w budownictwie składają się:

- z przewozu materiałów pomocniczych, sprzętu i maszyn budowlanych na miejsce budowy; — z wywozu ziemi z wykopów; — z przewozu materiałów budowlanych; — z wywozu z miejsca budowy sprzętu i maszyn budowlanych.

nych po zakończonej części lub całości prac budowlanych; — z przewozu załóg robotniczych.

Przewóz i wywóz materiałów pomocniczych, sprzętu i maszyn budowlanych na i z miejsca budowy stanowią przewozy pomocnicze, jednorazowe w dużych odstępach czasu. W omiawianych warunkach budownictwa w terenie, ładunkami tego transportu będą materiały budowlane (przede wszystkim drzewne), potrzebne dla budownictwa prowizorycznych pomieszczeń (niezbędnych dla załogi budowy, magazynów materiałów i sprzętu budowlanego itp.) i dla wstępnych prac urządzenia oraz maszyny budowlane. Ładunkami wywozu będą tylko urządzenia i maszyny. Dla dużych obiektów przewóz tych materiałów budowlanych będzie przewozem partyjnym. Urządzenia i maszyny budowlane, jak: żurawie, betonarki itp. posiadają duży ciężar i nieraz jest niezbędne zastosowanie do ich przewozu wielokolowych platform.

Jeśli drogi dojazdowe do placu lub rejonu budowy nie posiadają dostatecznej nośności dla tych przewozów, należy je przedtem odpowiednio przystosować.

Podstawowymi przewozami w budownictwie są: wywóz ziemi z wykopów i przewóz materiałów budowlanych.

Wywóz ziemi z wykopów na wysypiska jest przewozem jednokierunkowym i masowym jednorodnym, nasypnego ładunku na krótkie odległości, po złych drogach lub bezdrożu, wykonywanym metodą brygadową w ścisłym zharmonizowaniu z maszynami podającymi ziemię z wykopu (koparki, spycharki, przenośniki itp.).

Odległość tych przewozów nie jest wielka i zazwyczaj nie przekracza 5—8 km.

Podstawowymi warunkami osiągnięcia wysokiej wydajności pracy taboru samochodowego przy wywozie ziemi jest zastosowanie właściwszych typów taboru, dostosowanych do warunków i metod naładunku (rodzaju maszyn podających ziemię) oraz ruch samochodów ściśle według rozkładu jazdy, dostosowanego do rytmu pracy maszyn podających ziemię z wykopów.

Ze względu na masowość tych przewozów oraz jednorodność i charakter ładunków, najekonomiczniejsze jest stosowanie samochodów samowyladowczych (wywrotek) o dużej ładowności do 8 t. Jednakże w warunkach terenowych ładowność samochodów jest ograniczona nośnością i szerokością dróg, a także trudnościami manewrowania na placach budowy i wysypiskach, odznaczających się zazwyczaj ciężkimi warunkami drogowymi (miękki i często gliniasty, rozmożliły grunt). Najracjonalniejsza ładowność samochodów, zależy również od wydajności maszyn, podających ziemię i od odległości wysypiska. Uwzględniając powyższe, stosuje się samochody samowyladowcze o ładowności od 3—8 t w ilości, zabezpieczającej ciągłość pracy maszyn podających ziemię, a jednocześnie zabezpieczającej uniknięcie przestojów samochodów.

Przewozy materiałów budowlanych są to przeważnie przewozy jednokierunkowe, masowe i partyjne, dość znacznej, lecz całkowicie określonej ilości rodzajów ładunków na krótkie odległości, przeważnie po złych drogach i wykonywanych przeważnie brygadową metodą pracy.

Przewozy te obejmują dostawę na plac budowy wszelkich materiałów budowlanych z magazynów i pobliskich wytwórni, stacji kolejowych, przystani lub z naturalnych źródeł jego wydobycia (piasek rzeczny, żwir).

Przewozy te składają się:

— z masowych przewozów sypkich ładunków, jak: piasek, żwir (przewożonych luzem) i cement, wapno, (przewożonych w workach, beczkach lub luzem);

— z masowych i partyjnych przewozów jednorodnych, kawałkowych i sztukowych ładunków, jak: cegła, kamień, drzewo, prefabrykaty, prefabrykowane elementy żelazobetonowe, żelazo zbrojeniowe, belki żelazne itp.;

— z partyjnych i drobniocząstych przewozów ładunków materiałów instalacyjnych, przewożonych przeważnie w opakowaniu.

Przy przewozach materiałów budowlanych dla budownictwa terenowego (niemiejskiego) tabor samochodowy jest przeważnie użytkowany po drogach gruntowych, a nawet bezdrożach. Szczególnie złe warunki drogowe istnieją na samych placach budów, koło naturalnych źródeł wydobycia materiałów budowlanych. Znaczenie warunków drogowych przy przewozach mat. budowlanych jest szczególnie duże ze względu na celowość stosowania taboru o dużej ładowności, dużą intensywność ruchu na małych odległościach oraz konieczność manewrowania

taborem na końcowych punktach każdej jazdy. Jeśli jakość dróg, prowadzących do placów wielkich obiektów budowy nie zabezpiecza wymaganej przez organizację przewozów nośności i intensywności ruchu, ekonomiczniej jest odpowiednio ulepszyć nawierzchnię twardym materiałem, aniżeli zastosować tabor o mniejszej ładowności lub użytkować cięższy tabor po rozjechanej miękkiej nawierzchni, co powoduje znaczne opory ruchu i w konsekwencji większe zużycie taboru, paliwa i innych materiałów eksploatacyjnych oraz częstsze niedomagania taboru, prowadzące do przerw w ruchu.

Przy masowych przewozach materiałów budowlanych, podobnie jak przy wywozie ziemi z wykopów, najracjonalniejsza jest brygadowa metoda pracy. Celowość tej metody wynika z szczególności z powszechnie już dziś stosowanej mechanizacji i szybkościowego systemu robót budowlanych. Tabor samochodowy, przeznaczony dla obsługi danej budowy, dzieli się na brygady, z których każda otrzymuje zadanie, np. obsługi koparki lub spycharki, dowozu cegieł na określony obiekt budowlany, dowozu określonego rodzaju materiałów budowlanych do magazynu itp. Tabor poszczególnych brygad powinien składać się z jednakowych jednostek.

Przy takiej organizacji pracy najłatwiejsze jest ustalenie odpowiedniego rozkładu jazdy samochodów z rytmem dostawy, względnie odbioru ładunku, realizacja tego rozkładu jazdy przez poszczególnych kierowców, odpowiednia organizacja prac na i wyładunkowych oraz kontrola całości procesu przewozowego.

Niekiedy przy masowych przewozach materiałów budowlanych, dostarczanych z większej odległości, stosuje się przy przewozach kolumnową metodę pracy.

Z opisanych wyżej rodzajów przewozów samochodowych w budownictwie terenowym wynika, że tabor samochodowy jest w tej dziedzinie użytkowany w niewielu rodzajach przewozów, zresztą pod wieloma względami do siebie zbliżonych i charakterystycznych tym, że:

— podstawowe rodzaje przewozów budowlanych odbywają się na małych odległościach wahadłowym systemem ruchu i są ściśle dostosowane do pracy maszyn budowlanych i procesu produkcyjnego budownictwa;

— do przewozów tych jest w zasadzie stosowany tabor o dużych ładownościach i w znacznym stopniu o specjalnych nadwoziach;

— warunki drogowe są złe; tabor samochodowy jest przeważnie użytkowany po drogach gruntowych i bezdrożach, przy czym często niezbędna jest znaczna intensywność ruchu;

— wymagany jest wysoki stopień zorganizowania przewozów;

— najczęściej stosowana jest brygadowa metoda pracy taboru;

— obiekt obsługiwany przez tabor nie jest stały, lecz zmienia się co pewien okres czasu albo na niewielkiej odległości w rejonie danego kompleksu budowlanego, albo na znacznej odległości przy przerzucie taboru do obsługi innego kompleksu budowlanego;

— istnieje sezonowa nierównomierność obciążenia taboru samochodowego;

— z wyżej wymienionych cech budownictwa terenowego wynika celowość organizacji zaplecza technicznego dla pracującego taboru przy pomocy ruchomych, towarzyszących środków technicznych i łatwo przenośnych pomieszczeń i urządzeń.

Te charakterystyczne cechy przewozów dla potrzeb budownictwa pozamiejskiego wskazują również na ich terenowy charakter.

Ponadto te cechy przewozów budowlanych wskazują na ich specyficzność, uzasadniając racjonalność organizacji transportu samochodowego, obsługującego budownictwo, jako transportu specjalizowanego, tj. zorganizowanego w specjalne jednostki samochodowe, obsługujące wyłącznie budownictwo. W szczególności taką organizację taboru uzasadnia:

— duży udział taboru o nadwoziach specjalnych i taboru specjalnego;

— wysoki poziom organizacji masowych przewozów, ich specyfika wymagająca wyszkolenia kierowców i personelu pomocniczego w tego rodzaju pracy;

— zmienność obiektu obsługi i wymaganej przez nie ilości pracy przewozowej, co wymaga elastycznego manewrowania posiadanym taborem;

— stosowanie terenowych metod organizacji zaplecza technicznego przy obsłudze przeważającej ilości obiektów budowlanych, co wymaga odpowiedniego przygotowania i stałego doskonalenia personelu technicznego.

Oprócz omówionych wyżej inwestycji budowlanych terenowe warunki eksploatacji taboru samochodowego stwarza następująca grupa obiektów inwestycyjnych:

— roboty ziemne i drogowe, np. budowa wałów ochronnych, systemów nawadniających, dróg kołowych, dróg żelaznych itp.;

— roboty elektryfikacyjne i łącznościowe, np. budowa linii wysokiego napięcia, elektryfikacja wsi i osiedli, zakładanie linii telefonicznych, telegraficznych itp.

Przy obsłudze niektórych z wyżej wymienionych obiektów, np. przy dużych robotach ziemnych (wały ochronne, zbiorniki wody itp.) warunki organizacyjne pracy taboru samochodowego są podobne do poprzednio podanych dla obsługi pozamiejskiej obiektów budowlanych, natomiast

przy obsłudze większości z wymienionych obiektów istnieją pewne nowe cechy charakterystyczne w warunkach organizacyjnych pracy taboru samochodowego. Podstawową cechą charakterystyczną jest to, że przy takich obiektach, jak budowa dróg kołowych, dróg żelaznych linii elektrycznych, linii łączności telefonicznej lub telegraficznej, istnieje znacznie szybsze przesuwanie się obiektu obsługiwanego przez tabor samochodowy, aniżeli w przypadkach obiektów budowlanych. O ile zmiana miejsca postoju bazy wyjściowej jednostki samochodowej, obsługującej budowę, następuje skokami co pewien okres czasu, z rzędu co najmniej kilku miesięcy, to np. przy szybkościowej budowie drogi, linii telefonicznej, linii elektrycznej itp. wobec szybkiego i ciągłego przesuwania się obiektu obsługiwanego, baza obsługująca jednostki samochodowej powinna również się przesuwać małymi i częstymi skokami. Ponadto przy obsłudze tego rodzaju obiektu zazwyczaj bierze udział mniejsza ilość taboru, przeważnie specjalnego,

Z. LIPOWSKI (Łódź)

Codziennie planowanie i kontrola eksploatacji towarowych pojazdów samochodowych

(Artykuł dyskusyjny)

W placówkach transportowych central handlowych, zakładów przemysłowych i innych jednostek gospodarki państwowej i uspołecznionej nie ma dotychczas jednolitego i uproszczonego systemu dziennego planowania i kontroli pracy ich taboru towarowego.

Jeżeli chodzi o planowanie pracy taboru towarowego na każdy dzień roboczy, w sensie dokładnego przystosowania dysponowanego do pracy taboru do ilości ładunków, rodzaju ładunków i odległości przewozu, to w praktyce planowanie takie właściwie nie istnieje zupełnie, a dyspozytor kieruje tabor do pracy „na oko”.

Jeżeli zaś chodzi o kontrolę wykorzystania taboru, to obowiązująca i sporządzana z dość dużą dokładnością sprawozdawczość z eksploatacji taboru ujmuje dość ściśle poszczególne składniki pracy, każdej jednostki taboru towarowego, a same wyniki pracy wyrażane są w postaci ilości przewiezionych ton, wyprodukowanych tonokilometrów oraz porównane są przy pomocy szeregu wskaźników i współczynników.

Z wyników tych nie można jednak w łatwy sposób zorientować się czy dany pojazd w danym dniu wykonał taką pracę, która równa się, wzgl. jest mniejsza lub większa od jego rzeczywistej wydajności; ilość bowiem przewiezionych ton, ilość wypracowanych tonokilometrów oraz wyliczane przez sprawozdawczość wskaźniki i współczynniki przy każdym rodzaju ładunku, każdej odległości oraz każdej nośności pojazdu są inne.

Wyliczenie z tych wyników stopnia wykorzystania wydajności każdego pojazdu jest dość skomplikowane i zajmuje dużo czasu, a w jednostkach operatywnych posiadających po kilkadziesiąt pojazdów wymagałoby już codziennie wielogodzinnej pracy.

Z drugiej strony codzienne planowanie pracy taboru i kontrolowanie stopnia wykorzystania jego wydajności jest bezwzględnie konieczne, aby kierownictwo placówki mogło natychmiast zauważyć każde niedostateczne wykorzystanie pojazdu i badać przyczyny ew. braków sprawności jego pracy. Główną podstawą bowiem dla stałego usprawniania pracy jest poznawanie błędów w jej wykonaniu.

Należy zatem stworzyć taki system notowań, planowania i wyników pracy pojazdów towarowych, ażeby mógł on być stosowany przy pomocy jak najmniejszej ilości nieskomplikowanych wliczeń i żeby dokładnie ujmował stopień planowanego i osiągniętego wykorzystania wydajności każdego poszczególnego pojazdu za każdy dzień pracy.

Taki uproszczony system dziennego planowania i kontroli eksploatacji taboru towarowego polega na:

- sporządzeniu kartoteki norm pracy taboru;
- prowadzeniu arkusza dziennego planowania i kontroli eksploatacji taboru.

Sporządzenie kartotek i norm

Należy sporządzić spis wszelkiego rodzaju towarów, będących obiektem przewozu dla danej komórki transportowej i przy każdym wpisać numer pozycji, pod jaką towar ten figuruje w zestawieniu nazw ładunków, podanych w „Tymczasowych instrukcjach i normach w transporcie samochodowym towarowym”.

Dla każdego z przewożonych towarów należy sporządzić kartę (do kartoteki), podzieloną poziomo na 3 części, z których każda przeznaczona jest dla jednej z trzech grup pojazdów wg podziału ww. „Tymczasowych instrukcji”; mianowicie:

- 1 grupa — pojazdy o nośności do 2,5 tony;
- 2 grupa — pojazdy o nośności powyżej 2,5 do 4 ton włącznie;
- 3 grupa — pojazdy o nośności powyżej 4 ton.

Każdą z trzech części karty dzieli się liniami poziomymi na co najmniej tyle wierszy, ile rodzajów nośności pojazdów posiada komórka transportowa w każdej z wyżej wymienionych grup.

Z lewej strony arkusza kartoteki wpisuje się poziomą nośność pojazdu, zaczynając od najmniejszej. Pionowo cały arkusz dzieli się na 25 części i w utworzonej w ten sposób siatce u góry (w tytułach rubryk) wpisuje się następujące odległości: 3, 6, 9, 12, 15, 20, 25, 30, 40, 50, 60, 75, 100, 125, 150, 175, 200, 250, 300, 350, 400, 450, 500, 550, 600 km.

Pod każdą z tych odległości wpisuje się normę wydajności w tonach przy jednej godzinie pracy — tego pojazdu, nośność którego figuruje w tym samym wierszu z lewej strony arkusza.

Samo wyliczenie normy na 1 godzinę pracy pojazdu (wozogodzina) odbywać się może według następującego wzoru:

$$n = \frac{60}{l + s + d} \times p \times v \quad (1)$$

We wzorze tym:

- n* jest poszukiwaną normą;
- l* „ łącznym czasem za- i wyładunku pojazdu;
- s* „ ilością minut, potrzebną do wykonania przez pojazd jednego obiegu (jazda z ładunkiem i po ładunek);
- d* „ ilością minut potrzebną na dokumentację i inne formalności;
- p* „ nośnością pojazdu w tonach;
- v* „ współczynnikiem wykorzystania ładowności pojazdu.

Normę przy odległościach do 60 km można wyliczać z dokładnością do 0,01, przy większych odległościach — z dokładnością do 0,001.

Poniżej podane są 2 przykłady wyliczania norm.

1. Zwozimy ze stacji do magazynów herbatę w skrzyniach samochodami o nośności 1,5 tony na odległość 4 km.

Zaglądamy do „Tymczasowych instrukcji i norm“. Herbata w skrzyniach należy do III kategorii towarów (str. 17 poz. 71), przy których łączny czas za- i rozładunku samochodów o nośności do 2,5 tony (str. 7) wynosi 36 minut. Zatem wielkość t do podanego wyżej wzoru wynosi 36. Szybkość techniczna (str. 5) wynosi w danym przypadku 19 km/godz., jeden obieg pojazdu $4 + 4 = 8$ km, a w zaokrągleniu do najbliższej odległości kartoteki — 9 km. Ilość więc minut potrzebnych do wykonania jednego obiegu wyniesie: $(60 : 19) \times 9 = 28,5$, czyli wielkość $s = 28,5$. Wielkość d (str. 10 pkt. 12) wynosi 5 minut na jedną dokumentację, co przy dwóch (normalnie) dokumentacjach daje $5 \times 2 = 10$ minut. Wielkość p , czyli nośność pojazdu, wynosi 1,5 tony, a wielkość v , współczynnik wykorzystania ładowności taboru wynosi w danym przypadku 0,90 (str. 17. poz. 71).

Podstawiając obecnie te liczby do wzoru (1) otrzymamy:

$$n = \frac{60}{36 + 28,5 + 10} \times 1,5 \times 0,9 = 1,09 \text{ tony}$$

Jest to poszukiwana norma.

2. Mamy do przewozu meble drewniane bez opakowania z Łodzi do Warszawy na odległość 155 km. Do przewozu użyjemy samochodu o nośności 10 ton z 15 tonową przyczepą.

Obieg w tym przypadku wynosić będzie $155 + 155 = 310$ km, w zaokrągleniu do najbliższej odległości kartoteki — 300 km.

Z „Tymczasowych instrukcji i norm“ (str. 20 poz. 127) otrzymujemy:

$$t = 90 + (90 \times 80\%) = 162 \text{ (str. 7 pkt 1 i str. 8 pkt. 3);}$$

$$s = 60 : 17 \times 300 = 1.059 \text{ (str. 5 pkt 1);}$$

$$d = 2 \times 5 = 10 \text{ (str. 10 pkt 12);}$$

$$p = 10 + 15 = 25;$$

$$v = 0.50 \text{ (str. 20 poz. 127);}$$

$$n = \frac{60}{162 + 1.059 + 10} \times 25 \times 0,50 = 0,609 \text{ ton.}$$

Wzór karty do kartoteki norm pracy na wozogodzinę podany jest na załączniku nr 1.

Tablica Nr 1

Nr

Kartoteka norm pracy

Nazwa towaru

taboru towarowego

Poz. T. J. i Norm

Grupa pojazdów		3 km	6 km	9 km	12 km	15 km	20 km	25 km	30 km	40 km	50 km	itd.	itd.
Rodz. poj.													
Do 2,5 tony włą.													
Rodz. poj.													
powyżej 2,5 tony do 4 ton włącznie													
Rodz. poj.													
Powyżej 4 ton													

Posiadanie w postaci kartoteki gotowych norm wydajności pojazdów przy każdym rodzaju towaru i każdej odległości może dać duże udogodnienia zarówno przy kontroli wykonanej przez tabor pracy jak i przy samej dyspozycji taboru, a mianowicie:

- delegowany do pracy tabor można w każdym przypadku z dużą dokładnością przystosować do ilości ton zgłoszonych do przewozu towarów;
- kierowcy i ew. brygadziści można przy wyznaczaniu ich do pracy ściśle określić ich zadanie i czas, w ciągu którego ma ono być wykonane;

- po ukończeniu pracy można się od razu zorientować, które pojazdy wykonały normę, nie wykonały jej lub przekroczyły ją.

Nic nie stoi przy tym na przeszkodzie do jeszcze dokładniejszego opracowania kartoteki norm. Można np. wziąć odległości kilometrów 1, 2, 3, 4 itp. do 50, zamiast podanych we wzorze 3, 6, 9, 12 itp., a odcinki przewozów dalszych brać z dokładnością np. do 10 zamiast do 50 km.

Można również rubrykę normy pracy rozbić na dwie lub trzy, z których jedna zawierać będzie normę pracy na go-

dzinę, druga na 15 min., trzecia na 5 min. itp. Do tego potrzebny będzie jedynie zwiększony format kartonu.

Codziennie planowanie i kontrola eksploatacji taboru

Posiadanie kartoteki norm umożliwia ściśle planowanie wykorzystania pojazdów na każdy dzień z góry dla wykonania zleceń otrzymanych w dniu poprzednim.

Do takiego dziennego planowania pracy taboru może służyć arkusz o następujących rubrykach:

1. nr pozycji planu,
 2. nr i data zlecenia,
 3. placówka zlecająca,
 4. punkt odbioru,
 5. punkt dostawy,
 6. odległość,
 7. rodzaj ładunku,
 8. ilość ton do przewozu,
 9. tabor wyznaczony do przewozu,
- podrubryki:

- a) rodzaj pojazdu,
- b) nr rejestracyjny,
- c) nośność pojazdu,
- d) norma na jedną wozogodzinę,
- e) ilość godzin pracy.

W rubrykach 1—8 wyłącznie wpisuje się dane z otrzymanego zlecenia, a w podrubrykach a—c rubryki 9 — dane odnośnie wyznaczonego do pracy taboru. Liczbę do podrubryki *d* rubryki 9 bierze się z kartoteki norm, a liczbę do podrubryki *e* te same rubryki będzie iloraz ton z rubryki 8 przez normę z podrubryki *d* rubryki 9.

Jeśli do wykonania przewozu masy towarowej z danej pozycji nie wystarcza jeden pojazd, to wyznacza się więcej pojazdów i wpisuje się je jeden po drugim, oddzielając podkreśleniem koniec danej pozycji od początku pozycji następnej.

Jeżeli natomiast wyznaczony pojazd przy przewozie towaru z danej pozycji zatrudniony zostanie tylko część dnia, to wpisuje się go tylko z taką ilością godzin, która potrzebna jest do wykonania tej pozycji, a na pozostałą ilość godzin pracy wyznacza go się i wpisuje do jednej z pozycji następnych.

Takie planowanie będzie jednak dokładne tylko wówczas, kiedy placówki zlecające komórce transportowej przewozić będą podawały dokładny ciężar towaru i możliwie dokładną odległość.

Podawanie ciężaru powinno być narzucone komórkom zlecającym przewóz przez ich władze nadrzędne. Jeżeli chodzi o towary, których z reguły się nie waży (jak np. materiały budowlane, ceramika, meble, tekstylia), to nie stoi na przeszkodzie wyliczeniu ich wagi według posiadanych przez instytucje tabel przeliczeniowych lub teoretycznej wagi sztuk, a praca poświęcona na to przez magazyny opłaci się w niewspółmiernie wyższym stopniu — przez zmniejszenie marnotrawstwa w używaniu taboru transportowego.

Dalsza część omawianego wyżej arkusza służy do kontroli wykorzystania wydajności przewozowej taboru i posiada nast. rubryki:

10. ilość przepracowanych godzin,
11. ilość przewiezionych ton,
12. norma na przepracowany czas,
13. % wykonania normy,
14. uwagi.

Do rubryki 10 wpisuje się z karty drogowej czas pracy od wyjazdu z miejsca dyspozycji taborem do miejsca powrotu, z dokładnością np. do 0,25 godziny. Jeżeli potrzebne są dojazdy do pracy dłuższe niż 3 km, to czas potrzebny do wykonania takich większych przebiegów zerowych odlicza się (wg normy przebiegu) od ilości przepracowanych godzin wstawianych do rubryki 10, a czas przebiegu zerowego odnotowuje się w rubryce 14 (uwagi). Tak samo postępować można, jeżeli konieczne było zwiększenie czasu na dokumentację, np. jeżeli pojazd zdawał towar w 4 miejscach zamiast jednego, to miał 3 dokumentacje ponad normę — należy więc od przepracowanego przez pojazd czasu odjąć $3 \times 5 = 15$ minut.

Ilość przewiezionych ton do rubryki 11 wpisuje się również z karty drogowej.

Do rubryki 12 wpisuje się iloczyn normy z podrubryki d rubryki 9 przez ilość godzin z rubryki 10.

Do rubryki 13 wpisuje się procentowy stosunek liczby z rubryki 11 do liczby z rubryki 12.

Do rubryki 14 wpisuje się dyferencje czasów wymienione w objaśnieniu do rubryki 10 i wszelkie potrzebne wyjaśnienia.

Wzór arkusza do dziennego planowania i kontroli eksploatacji taboru towarowego podany jest na załączniku nr 2.

Tablica Nr 2

Arkusz codziennego planowania i kontroli eksploatacji towarowych pojazdów samochodowych

Nr poz. planu	Nr i data zlecenia	Placówka zlecająca	Punkt odbioru	Punkt dostawy	Odległość km	Rodzaj ładunku	Ilość ton do przewozu	9 Tabor wyznacz. do przewozu					Przeprac. godz.	Przewieziono ton	Norma na czas z rubr 10	% wykon. normy	Uwagi
								Rodzaj poj.	Nr rej.	Nośność	Norma na 1 uzo godz.	Ilość godz. pracy					
1	2	3	4	5	6	7	8	a	b	c	d	e	10	11	12	13	14

Wzór Nr 2
(0,5 długości oryg.)

Scisle codzienne planowanie i kontrola wykorzystania wydajności taboru w komórkach transportowych operatywnych może stać się czynnikiem znacznie usprawniającym pracę naszego transportu. Każdy kierownik komórki transportowej będzie dokładnie wiedział, jakiej pracy może żądać od załóg swego taboru, a załoga każdego pojazdu będzie ściśle wiedziała, jaką pracę i w jakim czasie musi wykonać.

System niniejszy daje też ściśle podstawy do sprawiedliwego premiowania (a ew. i wypłaty wynagrodzeń

za pracę) pracowników transportu oraz do współza-
wodnictwa.

Gdyby przy objęciu tym systemem planowania np. 15.000 jednostek taboru o przeciętnej nośności 3 ton udało się zwiększyć wykorzystanie wydajności taboru przynajmniej o 5% (rzeczywisty brak wykorzystania wydajności jest obecnie kilkakrotnie większy), to, przyjmując przeciętną produkcję pojazdu tylko na 100 tkm dziennie, a koszt jednego tkm tylko na 1 złoty, otrzymalibyśmy przy 300 roboczo-dniach rocznie oszczędność:

$$15.000 \times 100 \times 300 \times 1 = 450.000.000. — \text{ złotych.}$$

Inż. J. NOWAKOWSKI (Warszawa)

Założenia rozwoju komunikacji miejskiej

Planowanie komunikacji miejskiej przed wojną nie istniało wcale, w znaczeniu dzisiejszym tego pojęcia a rozwój zakładów komunikacyjnych miał miejsce jedynie pod kątem widzenia dochodowości przedsiębiorstwa.

Jeszcze dziś, pomimo szeregu cennych opracowań i doświadczeń zebranych w tej dziedzinie przez autorów radzieckich (Pisarew, Wiesiołowski, Lewczenko, Drujan), wiele przedsiębiorstw komunikacyjnych nie planuje w sposób systematyczny i oparty na właściwych metodach, starając się, przeważnie z opóźnieniem, nadążyć za narastającymi potrzebami.

Pragnąłbym w niniejszym artykule omówić zasadnicze warunki, bez ustalenia których sporządzenie właściwego perspektywicznego planu działalności miejskiego przedsiębiorstwa komunikacyjnego nie jest możliwe.

Warunki te, które należy ustalić, są następujące:

- a) rodzaj potrzeb przewozowych do zaspokojenia;
- b) sposób kształtowania się spodziewanych potoków pasażerskich;
- c) metody złagodzenia i obsłużenia szczytów przewozowych;
- d) rodzaje trakcji i taboru przewidywane w eksploatacji.

Przedmiotem specjalnej wagi i troski ze strony dyrekcji przedsiębiorstwa powinny być przewozy pracownicze, stanowiące zasadniczy i najważniejszy rodzaj przewozów do zaspokojenia, przed przewozami o charakterze gospodarczym, socjalnym lub kulturalnym.

Rozkłady jazdy komunikacji podmiejskiej powinny być układane przede wszystkim pod kątem sprawności i wydobywania przewozów pracowniczych tak pod względem kierunków, jak częstotliwości kursów i miejsc przewidzianych przystanków. Dotychczasowe nasilenie przewozów pracowniczych zarówno w Warszawie, jak też i innych centrach przemysłowych, przerastają możliwości przewozowe przedsiębiorstw i wymagają z jednej strony studiów nad spodziewanym układem i kierunkami przepływu potoków pasażerskich z drugiej środków zaradczych i rozwiązań nie tylko drogą zakupu kosztownego taboru, ale również usprawnień eksploatacyjnych i organizacyjnych, możliwych do wprowadzenia z pewnością w niejednym przedsiębiorstwie, co omówimy poniżej.

Planowanie potoków pasażerskich w wielu przypadkach nie jest prowadzone systematycznie i nie powiązane właściwie z planami eksploatacyjnymi. W miastach, które ucierniały na skutek działań wojennych, niektóre arterie komunikacyjne straciły charakter dawnych magistrali, a nowy układ mieszkaniowy spowodował przesunięcie się potoków pasażerskich wzdłuż kierunków dawniej drugorzędnych.

Szczegółowe badania, ściśle skoordynowane z planami zabudowy przestrzennej, muszą być przeprowadzone przez wszystkie przedsiębiorstwa komunikacyjne. Obecnie, niestety, układ sieci często nie jest wynikiem planu przewozów, lecz odwrotnie, eksploatacja z trudem nadąża za nowymi, powstającymi nieraz żywiołowo potokami osobowymi. Niezbędne wydaje się dokonywanie stałej korekty, wynikającej z doświadczeń służby ruchu oraz prowadzonych obserwacji i badań, celem ustalenia istniejących i spodziewanych potoków i wykorzystania tych danych przy tworzeniu prawidłowego, opartego na szczegółowej analizie planu przewozów.

Szczegółowe plany roczne powinny być oparte na radzieckich wzorach planu eksploatacyjno-techniczno-finansowego, zawierającego właściwe powiązania i koordynację poszczególnych planów, którymi są: plan eksploatacyjny, techniczny, zaopatrzenia, zatrudnienia, kosztów własnych i finansowy. Wszystkie te plany oparte są na progresywnie rosnących wskaźnikach wydajności pracy i wykorzystaniu taboru oraz na sukcesywnie malejących jednostkowych kosztach własnych.

Plan eksploatacyjny powinien być wynikiem planu przewozów, do sporządzania którego każde z miast posługujących się komunikacją publiczną jak najenergiczniej powinno przystąpić.

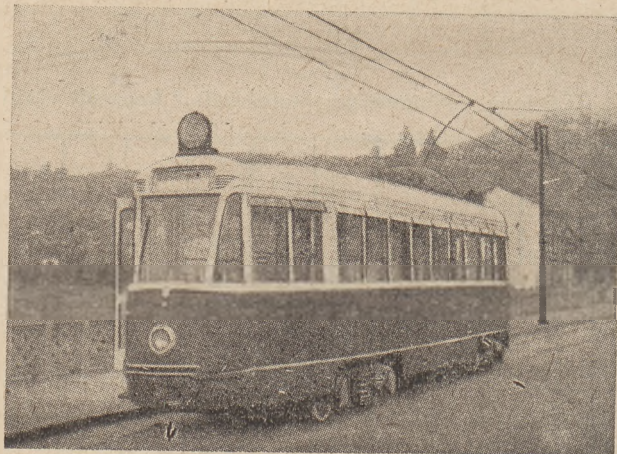
Plan przewozów, oparty na pomiarach aktualnych i badaniach przewidywanych potoków pasażerskich oraz na układzie zasadniczych i drugorzędnych kierunków ruchu, powinien uwzględnić następujące linie komunikacyjne:

1. średnicowe, tj. łączące krańce miasta i przechodzące jednocześnie przez śródmieście,
2. okólne, łączące poszczególne punkty miasta i tworzące linię zamkniętą,
3. promieniste, łączące peryferie miasta ze śródmieściem,
4. sieczne, łączące krańce miasta, lecz nie przechodzące przez śródmieście,
5. półśrednicowe, łączące dwa rejonu miejskie w oparciu o rejon ciężenia do miasta i jego główne kierunki ruchu.

Uwzględnienie powyższych i innych możliwych, a nie wymienionych kierunków oraz obliczenie na podstawie kilkakrotnych badań i pomiarów przeciętnej odległości jazdy 1 pasażera — tworzą właściwą podstawę do budowania planu przewozów.

Szczyty dzienne i okresowe, zjawisko występujące stale w dziedzinie komunikacji lokalnej, u nas nabiera szczególnej ostrości wobec szczupłego ilostanu taboru komunikacyjnego.

Celem rozładowania szczytów przewozowych nie powinniśmy iść po linii niesłusznej, a najkosztowniejszej — znacznego powiększenia rezerwy taborowej, co nieraz doprowadzałoby do niekorzystnego stosunku ilości taboru niezbędnego w ciągu dnia poza godzinami szczytowymi — do ilości sprzętu komunikacyjnego potrzebnego na godziny szczytowe. Należy, zapewniając sobie niezbędne minimum taboru rezerwowego, który może się składać z jednostek starszych i mniej sprawnych technicznie — dążyć przede wszystkim do usprawnień natury organizacyjnej i eksploatacyjnej, zapewniających mniejsze nasilenie ruchu w godzinach szczytowych.



Szybki i pojemny tramwaj nowoczesny

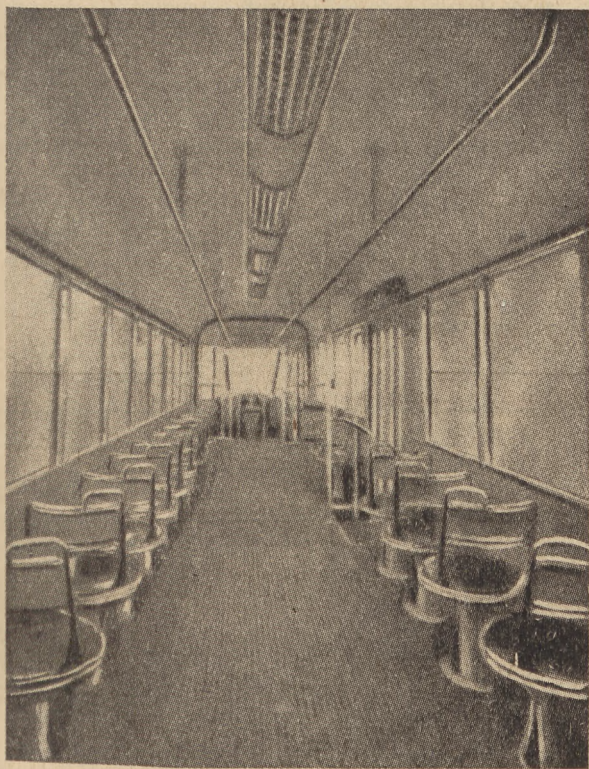
Do takich zabiegów zaliczamy w pierwszym rzędzie rozłożenie początku zajęć w zakładach pracy, biurach, uczelniach i instytucjach co najmniej w czasie trzech do trzech i pół godziny (np. od 6.30 do 10.00) za przykładem Moskwy, gdzie szczyty przewozowe nie istnieją na skutek rozłożenia początku zajęć w przeciągu 5 godzin.

Pomimo odmiennej specyfiki zabudowy poszczególnych miast i rozmieszczenia zakładów pracy, wydaje się, że ze względu na sprawność pracy i konieczność kontaktowania się w okresie jej trwania — należałoby początki pracy ustalać branżowo dla poszczególnych grup w całym kraju o tej samej porze, z tym, że instytucje o charakterze socjalnym i kulturalnym, placówki i instytuty naukowe, banki, archiwa i muzea mogłyby bez uszczerbku dla swej

działalności rozpoczynać pracę w godzinach późniejszych, niż obecnie.

Niezależnie od tego szybkość eksploatacyjna oraz wynikająca z niej, jak również z łożyska skromnej rezerwy taborowej (nie większej niż 20%) częstotliwość ruchu, powinny w godzinach szczytowych być wykorzystane specjalnie intensywnie.

Jeżeli chodzi o zagadnienie rodzaju traktacji i taboru, która znajdzie zastosowanie w naszym planie rozwoju komunikacji miejskich i podmiejskich — to z jednej strony, jak już wspomnieliśmy, planowana jest elektryfikacja naszych najważniejszych kolejowych węzłów komunikacyjnych, co powiększy znacznie przelotność linii oraz szybkość i częstotliwość ruchu, z drugiej — ustalono zasadę, że zasadniczym środkiem komunikacji miejskiej pozostaną



Wnętrze nowoczesnego tramwaju

tramwaje elektryczne, zarówno z powodu stosunkowo najniższych kosztów eksploatacji, jak też ze względu na istniejące inwestycje trwałe i tani napęd. Środkami uzupełniającymi będą trolejbusy i autobusy, przy czym zastosowanie tej lub innej traktacji uwarunkowane będzie nasileniem ruchu, jak też stanem nawierzchni i szerokością ulic. Najbardziej jednak powszechnym środkiem komunikacji pozostanie tramwaj, oczywiście stopniowo modernizowany, z tendencją do przejścia z czasem na duże, nowoczesne, jednowagonowe jednostki o szybkim rozruchu i dużej szybkości technicznej.

Na podstawie doświadczeń i literatury radzieckiej należy stwierdzić, że ilość przewozów pracowniczych stanowi udział wahający się w granicach 36 — 54% ogółu przewozów (Pisarew), zdaniem zaś prof. Wiesiołowskiego tworzenie znacznych rezerw taboru celem pokonania szczytów przewozowych nie powinno mieć miejsca, należy natomiast stosować wszelkie inne środki, zapewniające równomierną eksploatację taboru, jak przeczucie pewnej ilości taboru na linie o największym (w godzinach szczytowych) ruchu, rozkładanie początku zajęć w zakładach pracy, powiększanie szybkości eksploatacyjnej, zaniecha-

nie postojów końcowych, zatrzymywanie się nie na wszystkich przystankach itp.

Ogólnie przyjęte izochrony przejazdów określają, jako górną granicę, jedną godzinę na czas przejazdu, przy czym dla naszych warunków raczej należałoby obniżyć tę normę do 30—45 minut. Według prof. Pisarewa komunikacja miejska i podmiejska staje się potrzebą masową i jest uzasadniona ilością potrzeb przewozowych w zespołach osiedlowych liczących nie mniej niż 50 tysięcy mieszkańców. Dopiero bowiem w takich zespołach występują, jak zjawisko powszechne, odległości powyżej dwóch km do miejsca zatrudnienia, do szkoły, sklepu itp. i poczynając od tej odległości zamieszkania powodują tworzenie się licznych regularnych potoków pasażerów o nasileniu uzasadniającym wprowadzenie środków masowej komunikacji. Odległości przeciętnej jazdy w miarę planowej rozbudowy miast o luźnej zabudowie, poprzedzielanej pasmami zieleni, miast o charakterze socjalistycznym, bezklasowym, posiadających wzorowe osiedla robotnicze — będą się powiększały, w miarę, jak zwarta zabudowa czynszowych kamienic będzie prześwietlana, a ludność rozmieszczana w sposób racjonalny i wygodniejszy. Należy się zatem liczyć z dalszą, coraz wyższą frekwencją i dłuższą średnią odległością przejazdu poszczególnego pasażera. Najbardziej istotnym zagadnieniem przy wyborze środków transportu masowego jest nasilenie ruchu osobowego na godzinę celem wyboru właściwych środków komunikacji tak pod względem traktacji jak taboru.

Źródła radzieckie zalecają stosowanie komunikacji tramwajowej przy potokach pasażerskich, przekraczających 5 milionów osób rocznie, trolejbusów — przy nasileniu ruchu 3—5 milionów, autobusów — poniżej 3 milionów.

Dla naszych warunków stosujemy przeważnie obliczenia na godzinę ruchu, przy czym normą właściwą, wykalibrowaną na podstawie najniższych kosztów własnych i właściwej obsługi ruchu masowego, jest dla ruchu autobusowego ilość 300 — 500 pasażerów na godzinę, trolejbusowego 500 — 800, dla potoków o nasileniu większym od 850 pasażerów na godzinę za właściwy środek komunikacji uważany jest tramwaj.

Liczby te należy traktować, jako orientacyjne, gdyż mogą się wahać zależnie od szybkości i częstotliwości ruchu.

Rozważania powyższe można zamknąć następującymi wnioskami natury ogólnej:

— należy zapewnić poprawę i właściwy rozwój komunikacji miejskiej i podmiejskiej przy pomocy takich nakładów inwestycyjnych, które okażą się zarówno skuteczne jak ekonomiczne. Dążąc do postępu i modernizacji nie należy likwidować tych środków transportu, które gwarantują jeszcze przez czas dłuższy wykonanie swych zadań. Nie należy tolerować jakichkolwiek prób rozrzutności lub rozwiązań kosztownych i luksusowych, o ile zadania przewozowe mogą być wykonane przy pomocy sposobów ekonomiczniejszych. Powinniśmy oprzeć zaopatrzenie w środki przewozowe w miarę możliwości na produkcji i surowcach krajowych.

W okresie Planu 6-letniego podstawowym środkiem komunikacji miejskiej zarówno w śródmieściu, jak na peryferiach, pozostanie komunikacja tramwajowa.

Wprawdzie ze względu na większą elastyczność i niższe koszty inwestycyjne komunikacji bezszynowej wzrost linii trolejbusowych i autobusowych w liczbach względnych będzie stosunkowo szybszy, jednak trolejbus i autobus będą w stanie obsłużyć tylko kierunki o mniejszym natężeniu ruchu; jedynie tramwaj, w miarę możliwości modernizowany, o większej pojemności i szybszy, będzie w stanie opanować przewozy masowe.

Elektryfikacja najważniejszych węzłów kolejowych, modernizacja wąskotorowych kolei dojazdowych, wreszcie budowa Szybkiej Kolei Miejskiej w Warszawie w jeszcze większym stopniu wpłyną na fakt, że decydującą i przewożącą ogromną większość pasażerów traktacją pozostanie w ruchu miejskim i podmiejskim szynowy tabor elektryczny.

Niech żyje bohaterska klasa robotnicza,

prowadząca naród polski

do socjalizmu i wielkości ojczyzny!

W. KWIATUSZYŃSKI (Wrocław)

Organizacja prac ładunkowych w portach rzecznych

Ilość wykonanych w sezonie nawigacyjnym przeładunków powinna odpowiadać pełnej wydajności w tym sezonie wszystkich posiadanych przez port środków technicznych. Na tym założeniu opiera się praca portów rzecznych ZSRR.

Osiągnięcie tej ilości przeładunków wymaga:

1) ustalenia zdolności przelotowej portu w granicach stawianych portowi zadań usługowych;

2) zharmonizowania w tych granicach zdolności przelotowej czterech podstawowych składników warunkujących pracę portu: a) basenów portowych z holownikami portowymi dla prac manewrowych, b) nabrzeży z urządzeniami mechanicznymi dla prac ładunkowych, c) placów składowych i magazynów i d) dróg dojazdowych do nabrzeży (w pierwszym rzędzie torów kolejowych);

3) posiadania przez port zawsze takiej ilości masy towarowej do przeładowania, aby posiadane środki techniczne oraz zespół robotniczy mogły być w pełni wykorzystane;

4) dostosowanie ilości, rodzaju, składu i kwalifikacji poszczególnych brygad ładunkowych oraz organizacji pracy tych brygad do wydajności obsługiwanych przez nie środków technicznych.

Ustalenie zdolności przelotowej portu rzecznego w granicach zadań przewidzianych dla niego w planach perspektywicznych jest konieczne. Zadania te w pierwszym rzędzie wynikają z ilości i ładowności jednostek taboru pływającego, jaką port ma obsługiwać. Bezcelowa jest rozbudowa poszczególnych składników portu powyżej potrzeby. Odwrotnie, środki techniczne posiadane w nadmiarze w stosunku do zadań portu, powinny być kierowane tam gdzie są bardziej potrzebne, o ile oczywiście możliwe jest ich przesunięcie.

Natomiast bardzo ważne jest zharmonizowanie zdolności przelotowej, polegające na osiągnięciu przez wszystkie składniki portu jednakowej zdolności przelotowej i zlikwidowanie w ten sposób „wąskich gardeł”. W tym kierunku powinna iść polityka inwestycyjna przedsiębiorstwa żeglugowego.

Ale zwiększenie zdolności przelotowej poszczególnych składników portu może być dokonane nie tylko drogą inwestowania nowych środków technicznych. Podstawowym, najważniejszym sposobem tego zwiększenia jest uzyskanie większej wydajności środków technicznych już posiadanych drogą racjonalnej ich eksploatacji.

Przytoczę tutaj przykład jednego z portów rzecznych ZSRR, podany w pracy inż. M. Smojłowskiego¹⁾.

Rejon i nabrzeża	Rodzaj ładunku	Zdolność przelotowa w tonach			
		nabrzeży	placów składowych i magaz.	dróg dojazdowych	całego portu
I Rejon	węgiel	287.280	218.700	864.000	218.700
II Rejon					
dźwigi portowe	metal				
„ pływające	kamień	547.200	972.000	460.800	460.800
	żwir				
	piasek	273.600	311.040	864.000	273.600
III Rejon	zboże	179.550	108.000	129.600	108.000
IV Rejon					
nabrzeża załadunkowe	ładunki	248.832	92.160	172.800	92.160
wyładunkowe	pospiesz.	248.832	54.827	313.920	54.827
R a z e m		1.758.294	1.756.027	2.805.120	1.208.087

Jak widać z tego przykładu zdolność przelotowa całego portu stanowi tylko 68,8% łącznej zdolności przelotowej składnika o najmniejszej zdolności przelotowej i tylko 43,1% łącznej zdolności przelotowej składnika o największej zdolności przelotowej. Konieczność zharmonizowania poszczególnych składników jest więc niewątpliwa. Ale czy harmonizacja ta może być dokonana wyłącznie tylko drogą inwestowania nowych środków technicznych?

Rozpatrzmy kolejno wszystkie poszczególne składniki. Zdolność przelotowa linii nabrzeży zależy jest od jej długości (ilość statków jaką można jednocześnie obsługiwać), ilości i rozlokowania posiadanych na tych nabrzeżach mechanicznych urządzeń ładowniczych, wydajności tych urządzeń, długości czasu pracy tych urządzeń oraz czasu potrzebnego na zamocowanie i odmocowanie statków przy nabrzeżach. Długość linii nabrzeży oraz ilość posiadanych na nabrzeżach mechanicznych urządzeń ładowniczych może być zwiększona tylko przez stosunkowo bardzo kosztowne inwestycje. Długość czasu pracy, nawet

w przypadku pracy na 3 zmiany ograniczona jest w pewnym stopniu okresem przerwy dla konserwacji dźwigu, a poza tym przejście na większą ilość zmian bez stałej potrzeby znacznie podnosi koszty. Inaczej natomiast przedstawiają się możliwości zwiększenia wydajności urządzeń mechanicznych już posiadanych. Kalkulowana wydajność godzinowa dźwigu ustala się według wzoru:

$$Q = \frac{3600 \cdot q}{T}$$

gdzie:

Q — wydajność dźwigu w t/godz;

q — udźwig dźwigu w t;

T — długość cyklu pracy dźwigu w sek., z tym że:

$T = t_1 + t_2 + \dots + t_n$ gdzie t_1, t_2 itd. stanowią czas w sek. użyty na poszczególne ruchy dźwigu w obrębie cyklu.

Kalkulowana wydajność dźwigu opiera się na założeniu, że poszczególne ruchy dźwigu przebiegają kolejno jeden po drugim, tj. ruch następny rozpoczyna się w momencie ukończenia ruchu poprzedniego, nie bierze na

¹⁾ N. Smojłowski. Obrabotka flota w rzecznych portach i przystaniach (Obsługa taboru pływającego w portach i przystaniach rzecznych), Wyd. Mln. Floty Rzecznej ZSRR, Moskwa 1950.

tomiał pod uwagę możliwości jednoczesnego wykonywania niektórych ruchów. A tutaj właśnie kryją się możliwości zwiększenia wydajności dźwigów. Jeden z zasłużonych racjonalizatorów pracy przeładunkowej N. Pimienow, dźwigowy portu rzecznego w Leningradzie daje w swej pracy²⁾ szczegółowy opis metody stosowania jednoczesności niektórych ruchów. Wyniki, jakie N. Pimienow osiągnął, stosując przy wyładunku drzewa jednoczesność niektórych ruchów dźwigu podane są w poniższej tablicy³⁾:

Nr porz.	Nazwa czynności	Czas operacji w sek.		Oszczędność czasu na jednoczesności, w sekun- dach
		bez zastoso- wania jednoczes- ności	z zastosowaniem jednoczesności	
1	zaczepienie i zmiana stropu	24	24	—
2	podnoszenie załadowanego stropu	12	5	7
3	obrót ramienia dźwigu z ładunkiem	15	15	—
4	opuszczenie chwytacza z ładunkiem	11	3	8
5	zwolnienie stropu z ładun- kiem bez automatyczne- go odłączenia stropu .	50	50	—
6	podniesienie chwytacza bez ładunku	11	3	8
7	obrót ramienia dźwigu bez ładunku	15	15	—
8	opuszczenie stropu bez ła- dunku	12	5	7
R a z e m		150	120	30

Zgodnie z podanym wyżej wzorem wydajność dźwigu na godzinę wynosiła:
bez stosowania jednoczesności niektórych ruchów:

$$3600 \frac{1,5}{150} = 36 \text{ t/godz.}$$

ze stosowaniem jednoczesności niektórych ruchów:

$$3600 \frac{1,5}{120} = 45 \text{ t/godz.}$$

Stosowanie jednoczesności niektórych ruchów zwiększyło więc wydajność dźwigu o 25%.

Powyższe osiągnięcie N. Pimienowa nie stanowiło bynajmniej kresu możliwości zwiększenia wydajności dźwigu. Tenże N. Pimienow stosując następnie udoskonalony strop pomysł st. dźwigowego portu w Leningradzie (Tetina⁴⁾) osiągnął dalsze skrócenie cyklu pracy dźwigu: do 80 sek., uzyskując w ten sposób wydajność dźwigu:

$$3600 \frac{1,5}{80} = 67,5 \text{ t/godz., a więc zwiększając ją w po-}$$

równaniu z pierwotną o 88%.

Duże możliwości dała też metoda dźwigowego Syczewa⁵⁾. Zastosował on koncentrację mechanicznych urządzeń ładunkowych. Szybkie rozładowanie statków dokonywał on trzema — czterema dźwigami jednocześnie. Pozwoliło to wyładowywać jednocześnie ze wszystkich ładowni barki, przez co odpadła konieczność tracenia czasu na prze-

stawianie dźwigów i przesuwanie barek. Zmniejszył się więc czas bezczynności dźwigów w czasie zamocowania i odmocowania statków, wynoszący łącznie 5 — 20% rozporządzalnego czasu, dając dalsze możliwości zwiększenia wydajności dźwigów.

Jak pokazują doświadczenia innych racjonalizatorów radzieckich duże możliwości zwiększenia wydajności dźwigów daje:

1) stosowanie potokowości w wyładunku wagonów i załadunku skrzyń, kublów, chwytaczy, względnie innych urządzeń do chwytania ładunków w mechanicznych urządzeniach ładunkowych;

2) właściwe rozlokowanie mechanicznych urządzeń ładunkowych;

3) właściwe rozlokowanie ładunków w magazynach i ładowniach;

4) udoskonalenie przyrządów i narzędzi pomocniczych;

5) maksymalne wykorzystanie rygnięń pochylonych dla ładunków sypkich oraz naturalnej właściwości tych ładunków do zsypywania się samorzutnie po osiągnięciu pewnego kąta pochylenia;

6) właściwe rozstawienie ludzi i przydzielanie im na stałe poszczególnych czynności;

7) aktywny udział w procesie ładowniczym nie tylko zespołów ładowniczych, ale i załóg statków;

8) stałe podnoszenie kwalifikacji fachowych zespołu przez stały i ciągły instruktarz.

Przechodząc do możliwości zwiększenia zdolności przelotowej placów składowych i magazynów trzeba stwierdzić, że poza budową nowych magazynów każdy prawie port ma duże możliwości zwiększenia zdolności przelotowej posiadanych. Najważniejszą z tych możliwości jest zmniejszenie współczynnika składowania⁶⁾ przez zwiększenie ilości towarów przeładowywanych bezpośrednio ze statku na kolej i odwrotnie, względnie ze statku na statek, bez przechodzenia tego towaru przez składy i magazyny⁷⁾.

Zdolność przelotowa placów składowych i magazynów zależna jest od powierzchni tych placów i magazynów, dopuszczalnego ich obciążenia, współczynnika ich użytkownego wykorzystania oraz czasu przechowywania w nich towarów. Wychodząc z założenia, że powierzchnia placów i magazynów bez budowy nowych, a więc bez inwestycji musi być wielkością stałą, a dopuszczalne jej obciążenie, jako dyktowane względami bezpieczeństwa magazynu i nienaruszalności ładunku jest od kierownictwa portu niezależne, możliwości zwiększenia zdolności przelotowej składów i magazynów należy szukać tylko w zwiększeniu współczynnika ich użytkownego wykorzystania oraz w zmniejszeniu okresów składowania.

Część powierzchni składów musi być wolna dla przejść, przejazdów oraz ze względu na przepisy przeciwpożarowe i tutaj dużych możliwości zwiększenia współczynnika użytkownego wykorzystania nie widzę. Istnieją natomiast możliwości zwiększenia tego współczynnika drogą:

1) racjonalnego składowania towarów przy stosowaniu pełnej dopuszczalnej normy obciążenia na 1 m² powierzchni składu;

2) zmniejszenie okresów składowania ładunków przez regularną ich wysyłkę.

Zdolność przelotowa dróg dojazdowych do nabrzeży, przede wszystkim torów kolejowych, zależna jest od tego, ile wagonów można jednocześnie postawić dla wykonywania prac ładowniczych, a więc od długości torów i ich układu, od ładowności wagonów, wreszcie od ilości dostarczań wagonów w ciągu doby. Ta ostatnia wielkość ustala się w założeniu pracy na 3 zmiany z wzoru:

$$m = \frac{24}{t_1 + t_2}$$

gdzie:

m — ilość dostarczań wagonów w ciągu doby;
t₁ — ilość godzin koniecznych dla ich załadowania względnie wyładowania;

t₂ — ilość godzin konieczna dla czynności odstawiania wagonów załadowanych i podstawiania próżnych (i odwrotnie).

²⁾ N. Pimienow — Moja robota na peregrużocznom kra-
nie (Praca moja na dźwigu przeładunkowym), Profizdat
1948 r.

³⁾ N. Smojłowski — jak wyżej.

⁴⁾ Opis tego stropu podany jest w zacytowanej powyżej
pracy N. Pimienowa.

⁵⁾ N. Smojłowski — jak wyżej.

⁶⁾ Współczynnik składowania określa się stosunkiem wa-
gi ładunków przechodzących przez magazyn do ogólnej
wagi wszystkich ładunków przechodzących przez port. Im
mniejsza ilość ładunków przechodzi przez magazyny tym
mniejszy jest współczynnik składowania.

⁷⁾ Zdolność przelotowa składów i magazynów ustalona
jest po uwzględnieniu współczynnika składowania.

Jak widać z tego wzoru wielkość m zwiększa się w miarę zmniejszania się zarówno t_1 jak i t_2 . Otóż wielkość t_1 zmniejsza się będzie na skutek zwiększenia wydajności mechanicznych urządzeń ładowniczych portu. A więc pewne zwiększenie zdolności przelotowej dróg dojazdowych osiąga się jako bezpośredni skutek zwiększenia wydajności mechanicznych urządzeń ładowniczych.

Niezależnie od tego możliwości zwiększenia zdolności przelotowej dróg dojazdowych powstają również przy zmniejszaniu się t_2 . Tutaj należałoby wspólnie z właściwymi lokalnymi komórkami kolejowymi szczegółowo przeanalizować proces roboczy podstawiania i odstawiania wagonów w celu wyszukania możliwości i sposobów jego skrócenia.

Zwiększenie długości torów kolejowych — to już poważna inwestycja. Natomiast w pewnych poszczególnych przypadkach możliwa jest zmiana ich układu, dająca zwiększenie zdolności przelotowej. Tego rodzaju możliwości i należałoby zbadać i wykorzystać.

Zdolność przelotowa basenów portowych zależna jest od ilości statków, jaka może być z uwzględnieniem wymogów bezpieczeństwa ruchu w nich jednocześnie rozstawiona oraz od czasu, w jakim statki te mogą być przez port obsługiwane. Zależna więc jest od powierzchni basenów portowych i szybkości obsługi.

Powierzchnie basenów portowych w poszczególnych portach mogą być zwiększone tylko drogą inwestycji. Natomiast szybkość obsługi w bardzo dużej mierze zależna jest od zmobilizowania wewnętrznych rezerw portu. Czas obsługi zależny jest bowiem od właściwego i szybkiego formowania i rozformowania pociągów, szybkiego załadowania i wyładowania statków, szybkiego ich bunkrowania i zaopatrywania w materiały, zapewnienia statkom w krótkim czasie ich pełnej gotowości nawigacyjnej (wypompowanie wody z ładowni, konserwacja, przeglądanie, drobne naprawy), wreszcie od szybkiego załatwiania wszelkiego rodzaju formalności.

Szybkie i sprawne wykonanie wszystkich tych czynności zależne jest w pierwszym rzędzie od:

- 1) posiadania potrzebnej ilości holowników portowych o właściwych wymiarach, konstrukcji mocy, sprawnego ich działania i pełnego wykorzystania;
- 2) wydajności posiadanych przez port mechanicznych urządzeń ładowniczych;
- 3) posiadania potrzebnych urządzeń do bunkrowania;
- 4) posiadania sprawnie działającego pogotowia technicznego portu;
- 5) odpowiedniego poziomu organizacji pracy w porcie.

Ilość posiadanych przez port holowników portowych, o ile ogólna ilość takich holowników posiadana przez przedsiębiorstwo żeglugowe jest zbyt mała, aby przydzielić z niej dodatkowe holowniki dla portu, może być zwiększona tylko drogą inwestycji. Również drogą inwestycji może port uzyskać urządzenia do bunkrowania oraz wyposażenie warsztatu pogotowia technicznego. Reszta natomiast czynników warunkujących szybkość obsługi statków nie wymaga żadnych inwestycji. Sprawne działanie holowników portowych wymaga tylko stosowania racjonalnych sposobów ich eksploatacji technicznej, ścisłego planowania dla nich pracy, ustalenia norm czasu na poszczególne ich czynności oraz pilnowania, aby jak najmniej było przejazdów luzem. Wydajność urządzeń mechanicznych portu, jak zaznaczyłem wyżej, może być pokaznie zwiększona drogą racjonalizacji pracy. To samo odnosi się do pracy warsztatu pogotowia technicznego, oczywiście należyce wyposażonego, którego zadaniem jest nie tylko przywrócić zdolności nawigacyjnej przechodzącym jednostkom taboru pływającego w przypadkach drobnych uszkodzeń, ale też i stałe utrzymywanie zdolności nawigacyjnej posiadanych holowników portowych oraz zdolności do pracy i pełnej wydajności mechanicznych urządzeń ładowniczych. Wreszcie poziom, na jakim stoi port pod względem organizacji pracy zależny jest wyłącznie tylko od kierownika portu i zespołu jego pracowników.

Reasumując, zharmonizowanie zdolności przelotowej poszczególnych składników portu powinno być dokonane w pierwszym rzędzie drogą ujawnienia i wykorzystania rezerw wewnętrznych portu, a dopiero gdyby rezerwy te okazały się niewystarczające — drogą inwestowania nowych środków. Podkreślam konieczność zachowania tej kolejności ze względu na to, że inwestycje w transporcie wodnym należą do najwolniej rentujących się a przeinwe-

stowanie w tych warunkach spowoduje obciążenie kosztów eksploatacyjnych wysokimi odpisami amortyzacyjnymi wolno rentujących się, a nie zawsze koniecznych inwestycji.

Przechodzę do następnego warunku, od zachowania którego zależne jest osiągnięcie przez port pełnej wydajności — posiadania zawsze takiej masy towarowej, aby posiadane środki techniczne oraz zespół pracowników mogły być w pełni wykorzystane.

Jest to najtrudniejsze zadanie portu. Trudność polega nie tylko na konieczności ścisłego planowania zarówno w ilościach jak i w czasie uzgodnionych ze zleceniodawcami usług przewozowych, nie tylko konieczności precyzyjnie ścisłego bieżącego koordynowania prac ładowniczych w porcie z dostarczaniem względnie odbieraniem ładunków przez koleje, ale i na całkowicie niezależnym od człowieka zjawisku losowym — poziomie wody (głębokości zanurzenia) w poszczególnych okresach sezonu nawigacyjnego. Różna głębokość zanurzenia, której — zawierając planowe umowy ze zleceniodawcami przewidzieć nie można, powoduje nie tylko inną ilość usług wykonanych niż zaplanowana ale często nawet niemożliwość w ogóle wykonania tych usług. Wszystko to musi wywołać okresowe przestoje w portach. Z drugiej strony zasilanie drogi wodnej wodą ze zbiorników (dokonywane za ledwie kilka razy w ciągu sezonu nawigacyjnego), zwiększając głębokość zanurzenia, powoduje okresowe nasilenia ruchu taboru pływającego w tym czasie i wynikające stąd okresowe nasilenia prac w portach. Zachodzi więc zjawisko nierównomierności dostawy masy towarowej do portów, które praktycznie nie pozwala na wykorzystanie w pełni jego środków technicznych i obsługi⁸⁾.

Ze względu na to, że zjawisko nierównomierności dostawy masy towarowej do portów rzecznych w większym lub mniejszym stopniu zachodzi na wszystkich rzekach, niektórzy autorzy⁹⁾, projektując wzory, według których ustala się zdolność przelotową portu, wprowadzają do nich dodatkowo poprawkę na nierównomierność dostawy masy towarowej. Inni autorzy¹⁰⁾ kwestionują potrzebę wprowadzania do wzorów takiej poprawki. Sądzę, że spór polega na nieporozumieniu. Zdolność przelotowa portu odpowiada wydajności posiadanego zespołu środków technicznych i siły roboczej w optymalnych warunkach. W danym przypadku nierównomierność dostawy masy towarowej — to tylko zmiana warunków, a nie zdolności. Przez to, że masa towarowa nadchodzi do portu nieregularnie, względnie nie nadchodzi w ogóle, możliwości portu, a więc jego urządzeń technicznych i siły roboczej, żadnej zmianie nie ulegają. Zmienia się tylko, na skutek okoliczności od portu niezależnych, wyrób jaki na posiadanych urządzeniach osiąga rozporządzalna siła robocza. Poprawka, jako taka, jest słuszna; nie zmienia ona jednak zdolności przelotowej portu, a tylko wskazuje, do jakiej granicy ta zdolność przelotowa może być w istniejących warunkach przez port wykorzystana. Wprowadzenie tej poprawki w naszych warunkach jest konieczne przede wszystkim ze względu na to, że żegluga w porcie uprawiana jest na rzekach stosunkowo ubogich w wodę. Tutaj zadaniem kierownika portu jest dążyć do tego, aby poprawka ta była jak najmniejsza, wykorzystując w tym celu wszystkie pozostające do jego dyspozycji środki.

Ostatni warunek, umożliwiający pełne wykorzystanie zdolności przelotowej portu — to całkowite dostosowanie obsługi urządzeń mechanicznych oraz brygad ładowniczych, uzupełniających w procesie ładowniczym pracę mechaniczną pracą ręczną, do wydajności urządzeń mechanicznych. Chodzi o to, aby ilość i skład brygad roboczych, które mają zapewnić pełne wykorzystanie posiadanych urządzeń technicznych, były do wydajności tych urządzeń całkowicie dostosowane, inaczej mówiąc, aby w obrębie każdego procesu roboczego mogła nastąpić całkowita

8) Wymaga tutaj rozważenia sprawa gospodarowania wodą ze zbiorników, a mianowicie, czy bardziej opłacalne dla przedsiębiorstwa żeglugowego jest częste zasilanie drogi wodnej wodą ze zbiorników, lecz w małych ilościach, zwiększających głębokość zanurzenia aczkolwiek nieznacznie, to jednak stałe, czy też zasilanie jej większymi ilościami wody, pokaznie zwiększającymi głębokość zanurzenia, lecz dokonywane raz do stosunkowo rzadko.

9) I. Ittenberg i D. Szustrow. — Organizacja грузовых работ порта. Пристань (Organizacja prac ładowniczych w portach i przystaniach), Wyd. Min. Floty Rzeczej ZSRR Moskwa 1950 r.

10) R. Smojłowski — jak wyżej.

synchronizacja pracy maszyn na pełnej ich wydajności z pracą wykonywaną ręcznie.

W tym celu trzeba szczegółowo zanalizować 7 podstawowych wariantów pracy w naszych portach (wagon — barka, wagon — skład, skład — barka, barka — wagon, barka — skład, skład — wagon, barka — barka). Muszą być szczegółowo zbadane i ściśle ustalone możliwości techniczne i eksploatacyjne każdego urządzenia mechanicznego przy każdym wariantcie pracy. Dopiero, opierając się na uzyskanych danych, należy zaprojektować brygady robocze, których praca stanowić ma poszczególne operacje danego procesu ładowniczego. Skład tych brygad, miejsca robocze, ilość robotników zarówno obsługujących poszczególne miejsca robocze, jak i całych brygad muszą być dla osiągnięcia pełnej synchronizacji tak ustalone, aby:

1) praca urządzeń mechanicznych na pełnej ich wydajności odbywała się bez przestojów wywołanych przez mechanicznego (zbyt duży skład brygady);

2) brygada robocza nie miała przestojów wywołanych nienadążaniem maszyn ładowniczych, powstającym na skutek większego wyrobu brygady niż wydajność urządzenia mechanicznego (zbyt duży skład brygady);

3) poszczególne miejsca robocze nie miały ani zatopów, ani przerw (nie właściwe ustalenie miejsc roboczych, względnie niewłaściwe rozstawienie ludzi).

Wszystko to osiągnąć można technicznym normowaniem pracy, ustalając w wyniku badań i obserwacji odpo-

wiednie normy, najpierw czasu, a następnie wyrobu dla poszczególnych grup robotników i poszczególnych brygad roboczych.

Sposoby ustalania norm czasu i wyrobu w pracach ładowniczych są szczegółowo opisane w odnośnej literaturze fachowej. Należy tylko zawsze mieć na uwadze, że normy te nie mogą być niezmiennie. Wynika to już z samego założenia dostosowania wyrobu brygad roboczych do wydajności urządzeń mechanicznych. Każdy pomysł racjonalizatorski w zakresie eksploatacji urządzeń mechanicznych, każde zwiększenie ich wydajności, powinny znaleźć swój wyraz w zmianie normy wyrobu dla odnośnej brygady z ewentualnym, w razie potrzeby, zwiększeniem jej składu. Również każdy pomysł racjonalizatorski ułatwiający pracę brygad ładunkowych musi w ostatecznym wyniku wpłynąć na wysokość norm zarówno czasu jak i wyrobu.

Podając warunki, w jakich port może osiągnąć w ciągu sezonu nawigacyjnego ilość przeładunków, odpowiadającą pełnej wydajności jego urządzeń technicznych i pełnemu wykorzystaniu posiadanych kadr oraz sposoby, jakimi należy się posługiwać, aby wykonanie tych warunków zabezpieczyć, zdaje sobie sprawę, że sposoby, które podałem, nie wyczerpują zagadnienia. Szczegółowa, jak najgłębiej sięgająca analiza zarówno poszczególnych procesów roboczych, jak i pracy portu jako całości, niewątpliwie nasunie nowe pomysły i sposoby, które ułatwią portowi wykonanie stawianego mu zadania.

W. POINC (Gdynia)

Ratownictwo okrętowe

W okresie przedwojennym polska marynarka handlowa nie posiadała zorganizowanego ratownictwa morskiego. Przy przedsiębiorstwie „Żegluga Polska” S.A. istniał Wydział Holowniczo-Ratowniczy, który zajmował się wyłącznie holowaniem statków w Gdyni. Zatokę Gdańską i krótki odcinek polskiego wybrzeża obsługiwały pod tym względem stare ratownicze firmy gdańskie.

Po odzyskaniu niepodległości stało się sprawą pilną i niezmiennie ważną zorganizowanie polskiego ratownictwa okrętowego dla obsłużenia ponad 500 km wybrzeża morskiego oraz usunięcia zatopionych wraków zamykających wejście do portów i blokujących nabrzeża.

Z dużą pomocą przyszła nam w pierwszym okresie wojenna marynarka radziecka, której oddziały ratownicze usunęły szereg wraków i otworzyły dla żeglugi porty Gdynia, Gdańsk i Szczecin.

Nowe polskie ratownictwo okrętowe zostało zorganizowane w styczniu 1946 roku przy przedsiębiorstwie Gdynia-Ameryka Linie Żeglugowe, jako Wydział Holowniczo-Ratowniczy.

Pięcioletnia jego działalność, w okresie od stycznia 1946 roku do grudnia 1950 roku, zamknęła się następującymi wynikami:

Wydobyto 44 zatopione statki, 12 z nich zostało wyremontowanych i oddanych do eksploatacji, między innymi „Warta”, „Lech”, „Wrocław”, „Herkules”, „Narew”, a trzy znajdują się jeszcze w remoncie. Uratowano przed zatonięciem 15 statków. Sciągnięto z mielizn 45 statków; niektóre z nich, jak norweski „Lily I”, szwedzki „Orka”, dok pływający Nr 1 wyrzucone były przez falę na suchą plażę. Wykonano 287 drobnych prac ratowniczych. Przeprowadzono 74 holowań dalekomorskich.

Działalność ta rozwijała się z roku na rok i w końcu nie mieściła się w ramach Wydziału. Ministerstwo Żeglugi, rozumiejąc ważność zadań ratownictwa okrętowego dla gospodarki morskiej, powołało do życia z dniem 1 stycznia 1951 roku, przedsiębiorstwo ratownicze, podległe Centralnemu Zarządowi Polskiej Marynarki Handlowej. Przedsiębiorstwo to otrzymało nazwę „Polskie Ratownictwo Okrętowe” — Przedsiębiorstwo Państwowe Wyodrębnione.

Zadania przedsiębiorstwa są następujące:

- 1) udzielanie pomocy i ratowanie statków, znajdujących się w niebezpieczeństwie;
- 2) wydobywanie statków zatopionych;
- 3) drobne prace podwodne;
- 4) holowanie dalekomorskie;
- 5) łamanie lodu.

1. Udzielanie pomocy statkom, znajdującym się w niebezpieczeństwie

Statki na morzu znajdują się często w sytuacjach, w których potrzebują pomocy z zewnątrz, np. uszkodzenie steru, maszyny, wejście na mieliznę, przeciekanie poszycia itd. Niemożność szybkiego otrzymania takiej pomocy narzuca je na duże niebezpieczeństwo, do zatonięcia włącznie. Z tego powodu, dla zapewnienia możliwie największego bezpieczeństwa żegludze morskiej, utrzymywane są w punktach, leżących w pobliżu szlaków dużego ruchu statków, specjalne statki ratownicze, stojące w pogotowiu do natychmiastowego przyjścia z pomocą statkom potrzebującym pomocy.

„Polskie Ratownictwo Okrętowe” utrzymuje taki statek w Swinoujściu, a w najbliższym czasie zostanie postawiony drugi w Gdyni. Statki te, wyposażone w specjalny sprzęt, wyszkoloną załogę, nie wykonują zasadniczo innych zadań, uniemożliwiających szybkie wyjście na morze.

Udzielane przez nie usługi oferowane są na warunkach „No Cure — No Pay” co oznacza, że wynagrodzenie za ratownictwo wypłacane będzie tylko wówczas, gdy zostanie ono przeprowadzone z pomyślnym skutkiem. Ponieważ koszt utrzymania statków ratowniczych jest wysoki, a prace wykonywane przez nie są stosunkowo rzadko i połączone są przy tym z dużym ryzykiem nieotrzymania wynagrodzenia w przypadku niepowodzenia, jasne jest że zapłata za przeprowadzone ratownictwo jest niewspółmiernie wysoka do wyłożonych w poszczególnych przypadkach nakładów. Wysokość takiego wynagrodzenia zależy w pierwszym rzędzie od wielkości ryzyka, na jakie narażone były statki: ratowany oraz ratujący, oraz od ich wartości, a ustalana jest w drodze polubownej lub przez specjalnie do tego powołane Komisje Arbitrażowe.

2. Wydobywanie statków zatopionych

Na wodach polskich zatopionych jest sto kilkadziesiąt wraków. Niektóre z nich nadają się do remontu i przedstawiają wielką wartość. Pozostałe, nie nadające się do odbudowy stanowią cenny i bardzo nam potrzebny złom. Wydobywanie tych wraków będzie podstawową działalnością PRO. W tym celu zostanie zorganizowanych kilka zespołów ratowniczych, wyposażonych w specjalny tabor i sprzęt, jak:

a) statki-bazy ratownicze, wyposażone w pomieszczenia dla kilkudziesięciu ludzi załogi, warsztaty, dźwigi 10 — 30 ton, komory rekompresyjne dla nurków itd.;

b) pontony-bazy ratownicze, wyposażone podobnie, jak statki-bazy, lecz bez własnego napędu, przeznaczone do pracy na wodach zakrytych;

c) ratownicze pontony cylindryczne o sile podnoszenia 500, 200 i 80 ton;

d) kutry i motorówki do obsługi taboru;

e) pompy wodne i piaskowe o wydajności od 40 do 80 ton na godzinę, sprężarki powietrzne, spawarki, sprzęt nurkowy, aparaty do podwodnego cięcia, spawania i nitowania itd.

Przedsiębiorstwo planuje wydobywanie kilkunastu statków rocznie.

3. Drobne prace podwodne

W każdym porcie powinny znajdować się ekipy nurkowe, dla wykonywania drobnych prac podwodnych. Prac tych jest wiele, a najczęściej spotykanymi są następujące:

Oczyszczenia śrub statków z nawiniętych lin, badanie śrub, sterów, kadłuba żywego statków po drobnych awariach, wydobywanie zatopionych ładunków, uszczelnianie drobnych przecieków w poszyciu kadłuba statków, badanie nabrzeży itd.

Do chwili obecnej roboty te były prowadzone dowódczo przez nurków, zatrudnionych przy innych pracach. Miało to tę ujemną stronę, że Wydział Ratowniczy nie miał nieraz wolnych nurków dla skierowania do tych prac.

PRO prowadzi obecnie kurs nurków, który skończy około 30 kandydatów. Da to możliwość zorganizowania w naszych portach małych ekip nurkowych, do wykonywania takich drobnych prac podwodnych.

4. Holowania dalekomorskie

Holowania te będą przeprowadzane w miarę potrzeby między portami polskimi i zagranicznymi.

5. Łamanie lodu

Jako statki — bazy ratownicze wykorzystywane będą lodolamacze. W okresie letnim zatrudnione one będą przy wydobywaniu wraków, a w okresie mrozów do łamania lodu. W ten sposób lodolamacze będą miały zapewnione stałe zatrudnienie.

W okresie Planu 6-letniego zostaną postawione w Gdyni i w Swinoujściu dwa potężne, najnowocześniejsze i najszybsze statki ratownicze na Bałtyku. Będą one w stanie udzielać pomocy wszystkim statkom w rejonie południowego Bałtyku, zaś statkom polskim na wypadek wejścia na mieliznę na całym Bałtyku i na Morzu Północnym.

Dotychczasowe wyniki, wprowadzenia radzieckich metod podnoszenia wraków, dyscyplina i zapal pracy pracowników dają gwarancję, że „Polskie Ratownictwo Okrętowe” wywiąże się dobrze z nałożonych na nie obowiązków.

E. SZABŁOWSKI (Warszawa)

Ratownictwo morskie w prawie radzieckim

Związek Radziecki przystąpił w r. 1926 do międzynarodowej konwencji brukselskiej z r. 1910 o ujednoliceniu niektórych zasad w sprawie niesienia pomocy i ratownictwa na morzu. Zawarte w tej konwencji zasady znalazły swój wyraz w radzieckim kodeksie handlowej żeglugi morskiej (Kodeks Torgowego Morieplawania, Wydawnictwo „Morskoj Transport”, 1950). Poniżej podajemy najważniejsze przepisy tego kodeksu w zakresie niesienia pomocy i ratownictwa.

W przypadku przyjęcia sygnału niebezpieczeństwa (SOS) lub spostrzeżenia osoby, będącej w niebezpieczeństwie na morzu, kapitan statku obowiązany jest okazać osobom, będącym w niebezpieczeństwie, wszelką możliwą pomoc — zależnie od okoliczności, jednak bez narażania na niebezpieczeństwo własnego statku, załogi i pasażerów.

Wszelka czynność ze skutkami korzystnymi w zakresie udzielenia pomocy lub ratownictwa, będącemu w niebezpieczeństwie statkowi, znajdującym się na nim towarom i innym przedmiotom, jak również w zakresie zachowania dla tego statku frachtu i należności za przewóz pasażerów, uprawnia ratownika do otrzymania wynagrodzenia.

Uratowani ludzie nie są obowiązani do płacenia wynagrodzenia za ich uratowanie. Jednakże ratownicy ludzi mają prawo do sprawiedliwego udziału w ogólnym wynagrodzeniu za uratowany majątek na równi z ratownikami majątku.

Prawo do wynagrodzenia nie służy:

- 1) załodze statku będącego w niebezpieczeństwie;
- 2) holownikowi, o ile jego czynności wynikały z umowy holowniczej;
- 3) ratownikom, których usługi miały miejsce wbrew wyraźnemu i rozsądnemu zakazowi kapitana statku, będącego w niebezpieczeństwie.

Wynagrodzenie powinno być uiszczane również w przypadku, kiedy statek który udzielił pomocy, należy do właściciela statku uratowanego.

Wysokość wynagrodzenia określa się w drodze porozumienia stron, a w braku porozumienia — przez sąd. Wszelkie porozumienie o udzielenie pomocy (umowa ratownicza), zawarte w chwili i pod wpływem niebezpieczeństwa, na żądanie jednej ze stron może ulec umiędzynarodowieniu lub zmianie przez sąd, o ile sąd uzna, że warunki porozumienia są niesłuszne.

Wynagrodzenie nie może przewyższać wartości majątku uratowanego. Sumę oszacowania uratowanego majątku

uważa się za jego wartość, a w przypadku sprzedaży — za jego wartość uważa się sumę uzyskaną ze sprzedaży, za potrąceniem w obydwu przypadkach wszelkich podatków i opłat, jak również kosztów, związanych z wyładunkiem, przechowaniem, oszacowaniem i sprzedażą majątku. Tryb dokonywania oszacowania oraz ustalenie przypadków, kiedy uratowany majątek może ulec sprzedaży, jak również tryb sprzedaży określany jest przez Ministerstwo Floty Morskiej ZSRR.

Wynagrodzenie za udzielenie pomocy obejmuje zarówno wynagrodzenie z tytułu usług ratowników, w tej liczbie właściciela statku ratującego, jak też wszelkie koszty, poniesione w związku z udzieleniem pomocy oraz należności za przechowanie majątku uratowanego do czasu wydania go właścicielowi lub do czasu sprzedaży.

Sąd określa wysokość wynagrodzenia stosownie do okoliczności sprawy, przy czym bierze przede wszystkim pod uwagę skutki ratownictwa i udzielenia pomocy, pracę i zasługi ratowników, niebezpieczeństwo, jakiemu uległ statek uratowany, jego pasażerowie, załoga i ładunek oraz ratownicy i statek ratujący, zużyty czas, poniesione koszty i szkody, ewentualną odpowiedzialność ratowników wobec osób trzecich i inne ryzyka, wartość majątku będącego w niebezpieczeństwie, jak również specjalne przeznaczenie statku, który okazał pomoc. Oprócz tego sąd bierze pod uwagę wartość uratowanych rzeczy. Sąd może zmniejszyć wynagrodzenie lub odmówić go, jeżeli się okaże, że ratownicy z własnej winy spowodowali konieczność udzielenia pomocy, bądź dopuścili się kradzieży, zatajenia lub innych oszukańczych działań.

Podział wynagrodzenia pomiędzy ratownikami (statkami i osobami działającymi samodzielnie) jest dokonywany stosownie do porozumienia między nimi lub też na podstawie orzeczenia sądu, który w tym przypadku przy określaniu wysokości wynagrodzenia kieruje się wyłuszczonej wyżej zasadami.

Podział wynagrodzenia przypadającego oddzielnemu statkowi pomiędzy armatorem i załogą statku jest dokonywany na podstawie instrukcji Ministerstwa Floty Morskiej wydawanej w porozumieniu z Centralnym Komitetem Związku Zawodowego Pracowników Transportu Wodnego.

Przytoczone wyżej przepisy mają zastosowanie:

- a) do przypadków udzielenia pomocy przez jeden ze statków morskich innemu statkowi morskemu lub wza-

jennie, albo przez statek morski innemu statkowi, niezależnie od tego, czy pomoc była udzielona na wodach morskich lub innych;

b) jeżeli spór jest rozstrzygany przez sądy Związku Radzieckiego lub Republik Związkowych, z tym jednak, że do sporów o podział wynagrodzenia za ratownictwo między właścicielami statku i jego załogą, a także między członkami załogi, ma zastosowanie prawo bandery statku, który udzielił pomocy.

J. BRONISŁAWSKI (Warszawa)

Morskie towarzystwa klasyfikacyjne

Czytelnicy przygód hrabiego Monte-Christo pamiętają zapewne trudności finansowe, z jakimi walczył szlachetny kupiec Morrel właściciel pięknego statku „Faraon”. Statek z towarami wysłany przezeń na Lewant nie dawał znaku życia. Zatonienie tego statku oznaczałoby ruinę finansową dla armatora.

Jeżeli założymy, że Dumas (ojciec) dobrze znał opisywaną epokę, to historia powyższa dowodziłaby zacofania żegluga francuskiej, gdyż w innych krajach europejskich w tym okresie armator miał już możliwość ubezpieczenia swojego statku w jednym z przedsiębiorstw, zajmujących się ubezpieczeniami morskimi, a w W. Brytanii zdolność żeglowna statku byłaby również określona przez morskie towarzystwo klasyfikacyjne.

Handel morski i żegluga w epoce drewnianych żaglowców stanowiły proceder tyleż zyskowny, co i pełen ryzyka, zwłaszcza, że armator był z reguły również właścicielem ładunku. Wobec niewielkiego stosunkowo tonażu statków nie zajmowano się jeszcze przewozem ładunków masowych, ładunek stanowiła z reguły wysokowartościowa drobniaka.

Meteorologia i hydrografia, które obecnie tak znakomicie ułatwiają żeglugę, były wtedy jeszcze w powijakach. Nawigacja techniczna nie istniała. Wybrzeża morskie nie były jeszcze oświetlane i oznakowane. Awarie statków zdarzały się często.

Stąd możliwość szerszego rozwoju żegluga powstaje dopiero wraz z rozwojem ubezpieczeń morskich. W XV i XVI stuleciu ubezpieczenia morskie były podejmowane przez poszczególne kantory bankierskie i domy towarowe, uprawiające tę działalność obok innej. Przed wysłaniem w podróż swojego okrętu armator zlecał maklerowi ubezpieczeniowemu obejście znaczących przedsiębiorstw handlowych i zebranie zobowiązań pokrywających wartość statku i ładunku.

W XVII stuleciu powstające wówczas kaffehauzy-kawiarnie stały się miejscem zebrań dla przedstawicieli domów handlowych, trudniących się ubezpieczeniami oraz dla maklerów ubezpieczeniowych, którzy teraz mogli przy mniejszym nakładzie pracy spotkać wszystkich zainteresowanych.

W Londynie zdobyła popularność kawiarnia Lloyda. Kawiarnie takie stawały się zwłaszcza w Anglii, rodzajem giełd ubezpieczeniowych.

Na początku XVIII stulecia takie posiedzenia kawiarniane przybrały trwalsze formy organizacyjne i stawały się powoli stowarzyszeniami firm ubezpieczeniowych.

W roku 1720 parlament brytyjski zatwierdził największe stowarzyszenia ubezpieczeniowe, nadając im statuty i podstawy prawne.

Razem z krystalizowaniem się organizacji ubezpieczeń morskich, rozwijała się również działalność klasyfikacyjna.

Najprostszą formę klasyfikacji, istniejącą już w XVII wieku, stanowiły krążące po kawiarniach listy okrętowe, uwzględniające nazwę, rozmiar i ożaglenie ubezpieczonego statku. Oczywiście ubezpieczający musieli być przekonani o prawdziwości danych określających statek, stąd od dawna klasyfikacja miała charakter działalności powierniczej, grupującej fachowców o znacznym autorytecie i wysokim stopniu zaufania.

Na początku XVIII stulecia zamiast ręcznie pisanych list okrętowych powstają już drukowane rejestry statków morskich, prenumerowane przez zainteresowanych. Prenumerata opisów statków stanowi w tym czasie podstawę działalności finansowej firm klasyfikacyjnych, któ-

Należy w końcu dodać, że przedstawione wyżej przepisy kodeksu radzieckiego o ratownictwie morskim stosują się do wszystkich statków, w tej liczbie handlowych i wojennych, z wyjątkiem statków, które nauka prawa morskiego nazywa państwowymi statkami cywilnymi (statki pełniące określoną służbę państwowo-cywilną — np. sanitarne, celne, kwarantannowe).

Roszczenia o wynagrodzenia za ratownictwo i pomoc ulegają przedawnieniu dwuletniemu, licząc od daty okazanych usług.

re od początku już stają się instrumentem działania przedsiębiorstw ubezpieczeniowych.

W roku 1764 najznacniejsza z firm klasyfikacyjnych w W. Brytanii „Register of Shipping”, wydaje tzw. Zieloną Księgę, rejestrującą wszystkie brytyjskie statki, nie starsze, niż 13 lat. Po raz pierwszy dzieli się wtedy statki na klasy, przy czym Zielona Księga zamieszcza tylko statki najwyższej klasy A-1.

Krok ten szedł po linii interesów grupy kapitalistów stoczniowych, gdyż starsze statki, nie zamieszczone w rejestrze, miały tym samym trudności ze znalezieniem ubezpieczenia i ruch budowy nowych okrętów wzmożł się znacznie.

W roku 1799 konkurencyjna grupa ubezpieczeniowa wydaje w W. Brytanii tzw. Czerwoną Księgę, rejestr okrętowy, zawierający spis statków i ich klasyfikację w zależności nie tylko od wieku, lecz również od konstrukcji i zalet ożaglenia i wyposażenia.

W roku 1834 obie grupy łączą się i tworzą obecnie istniejące przedsiębiorstwo „Lloyds Register of Shipping”, z siedzibą w Londynie. Przedsiębiorstwo to, będące instrumentem działania największego rynku ubezpieczeń morskich, staje się też największym towarzystwem klasyfikacyjnym świata.

W rezultacie rewolucji przemysłowej i szybkiego rozwoju kapitalizmu, kapitaliści finansowi W. Brytanii stają się bankierami i asekuratorami całego świata.

Macki londyńskiej giełdy ubezpieczeniowej opłatają teraz nie tylko państwa europejskie, lecz również kraje amerykańskie i kolonialne. Rejestr Lloyda staje się instytucją międzynarodową; w drugiej połowie XIX stulecia około 80% statków brytyjskich i 45% statków całego świata klasyfikuje swoje statki u Lloyda.

Zgodnie z tym rejestry statków obejmują już teraz nie tylko własną flotę handlową, lecz jednostki pływające całego świata.

Finansjera londyńska, rozumiejąc znaczenie towarzystwa klasyfikacyjnego, zapewnia sobie jego usługi poprzez nadanie nowego statutu, na podstawie którego do rady nadzorczej przedsiębiorstwa wchodzi oprócz przedstawicieli stowarzyszenia ubezpieczeniowego Lloyda oraz stowarzyszenia armatorów brytyjskich również kierownicy 39 największych domów bankowych.

Rozwój handlu światowego w XIX wieku, wywołuje rozwój żegluga handlowej; ryzyko finansowe przewozów morskich zmniejsza się wraz z upowszechnieniem ubezpieczeń morskich i rozwojem techniki.

W roku 1820 powstaje w Paryżu francuskie towarzystwo klasyfikacyjne, „Bureau Veritas”, współpracujące zarówno z angielskim, jak i francuskim rynkiem ubezpieczeniowym. Założyciel „Bureau Veritas”, Charles Bal, wprowadził metodę przejętą wkrótce przez Lloyda, obciążania kosztami klasyfikacyjnymi armatorów, zamiast, jak dotychczas, ubezpieczycieli. W ten sposób konkretny ubezpieczeniowiec przerzucił koszt klasyfikacji na klientów.

W ciągu pierwszej połowy XIX wieku „Lloyds Register”, i „Bureau Veritas” są władcami i prawodawcami na polu klasyfikacji morskiej i wywierają poważny wpływ na żeglugę, starając się podporządkować ją interesom grup finansowych swoich krajów. Wpływ tych towarzystw wzrasta jeszcze wraz z objęciem przez klasyfikację procesu budowy statków.

Dotychczas przepisy klasyfikacyjne określają tylko cechy gotowych statków, podzielonych na 3 klasy, przy czym każda z klas dzieli się w dalszym ciągu na dwie grupy.

I tak np. statki pierwszej klasy i pierwszej grupy są określone, jako „mocno zbudowane, niezawodne i dobrze wyposażone jednostki, zdolne do przewozu każdego ładunku na każdej trasie”.

Miedzy latami 1834 a 1837 powstają już przepisy dotyczące sposobu budowy statków, rodzaju ich konstrukcji i materiałów użytych do ich budowy.

Żelazny parowiec francuski „Sirius” i brytyjski parowiec „Tubalcain” są pierwszymi klientami Lloyda na polu interwencji klasyfikacji w budowę statków nowoczesnych.

Teraz już przedstawiciele klasyfikacji wchodzą nie tylko do portów handlowych całego świata, lecz i na stocznie oraz do zakładów przemysłowych, produkujących materiały okrętowe we wszystkich państwach morskich.

Wraz z rozwojem żelaznych parowców przepisy konstrukcyjne i materiałowe rozbudowują się coraz szerzej. Zapewniają one statkom handlowym daleko idące bezpieczeństwo z jednej strony, z drugiej zaś wzmacniają wpływ towarzystw klasyfikacyjnych na budownictwo okrętowe i żeglugę całego świata.

Przepisy klasyfikacyjne zaczynają teraz obejmować kształty i wymiary poszczególnych elementów konstrukcyjnych statku, przekroje kształtowników żelaznych, grubość blachy okrętowej oraz wytrzymałość i skład chemiczny stali okrętowej. Również maszyny okrętowe buduje się zgodnie z przepisami klasyfikacyjnymi, określającymi wymiary podstawowych urządzeń i dopuszczalne tolerancje współdziałania części.

Teraz już cały przemysł okrętowy świata przechodzi pod kontrolę techniczną brytyjskiej i francuskiej klasyfikacji.

W drugiej połowie wieku 19 wraz z przejściem kapitalizmu w fazę imperialistyczną klasyfikacja morską staje się orężnym instrumentem działania imperializmu brytyjskiego i francuskiego.

Sieć klasyfikacyjna, opłatająca świat, dostarcza teraz źródłowych informacji o sile i możliwościach gospodarczych wszystkich państw morskich. Żadna sieć wywiadowcza zwykłego typu nie mogłaby konkurować z klasyfikacją.

Wydawnictwa klasyfikacyjne obejmują teraz listy i adresy wszystkich stoczn i zakładów budowy maszyn okrętowych na całym świecie.

Wszystkie doki suche i pływające, pochylnie i warsztaty okrętowe, dostają się na listę przedsiębiorstw klasyfikacyjnych. Również możliwości remontowe wszystkich portów świata są badane.

Procesy fabrykacyjne zakładów przemysłowych, ich zdolność produkcyjna i możliwości rozwojowe stają otworem dla przemysłów okrętowych i admiralicii Anglii i Francji.

Imperialiści brytyjscy i francuscy otrzymują możność regulowania rozwoju nowych, konkurencyjnych dla nich stoczn okrętowych, stanowiących techniczną bazę rozwoju flot handlowych.

O ile działalność taka mogła być prowadzona bez przeszkód w krajach zacofanych gospodarczo, pozostających pod wpływem imperialistów zachodnich, o tyle inne państwa imperialistyczne rozumieją niebezpieczeństwo, wynikające z kontroli obcej i zakładają własne towarzystwa klasyfikacji morskiej.

W drugiej połowie XIX wieku powstaje w Holandii „Nederlandsche Vereeniging van Assurandeuren te Amsterdam”.

Około roku 1850 w Stanach Zjednoczonych powstaje „American Lloyds Register”, przemianowany później na „American Bureau of Shipping”. W tymże mniej więcej czasie w Austrii i Włoszech powstają towarzystwa, pozostające w odróżnieniu od poprzednich pod bezpośrednią kontrolą państwa, triesteński „Veritas Austro-Ungarico” oraz genueński „Registro Italiano”.

W następnym dziesięcioleciu zostają założone „Germanischer Lloyd” w Rostocku i „Det Norske Veritas”, z których pierwsze przedsiębiorstwo pozostawało pod bezpośrednią kontrolą państwa, drugie zaś było własnością przedsiębiorstwa ubezpieczeniowych.

W Petersburgu powstaje rosyjski „Register Sudow”, w Atenach „Veritas Helleniquw” poza tym zaś rejestry japoński i australijski.

Rozpoczyna się walka konkurencyjna i w rezultacie powstaje pewna specjalizacja poszczególnych rejestrów, tak np. francuskie towarzystwo specjalizuje się w klasyfikacji tankowców, brytyjskie — statków trampowych. Mniejsze rejestry na ogół zajmują się klasyfikacją statków własnej floty, w szczególności statków portowych i przybrzeżnych.

W Polsce przedwojennej klasyfikacja statków morskich była powierzona obcym towarzystwom klasyfikacyjnym.

Pod obcą kuratelą znajdowała się nasza żegluga i ubezpieczenia morskie, także zagraniczne przedsiębiorstwa, głównie brytyjskie i francuskie, kontrolowały klasyfikację naszych statków.

Stan ten trwał również przez pierwsze lata po wojnie, kiedy zagraniczni klasyfikatorzy kontrolowali zarówno powstające budownictwo okrętowe, jak i przemysł produkujący maszyny i wyposażenie. Z biegiem czasu jednak zrozumiano konieczność stworzenia własnej klasyfikacji morskiej, niezależnej od wpływów państw morskich Europy Zachodniej oraz pełniącej rolę wyznaczoną przez odmienny profil gospodarczy polskiej żeglugi. Wzorem nowego typu działalności klasyfikacyjnej stał się tu radziecki „Morski Rejestr” (Morskoj Register).

O ile w państwach kapitalistycznych główną rolą towarzystwa klasyfikacyjnego było zabezpieczenie operacji finansowych kapitału ubezpieczonego i żeglugowego, o tyle w ramach gospodarki planowej, klasyfikacja stoi przede wszystkim na straży kontroli jakości produkcji i bezpieczeństwa ludzi i majątku społecznego.

Klasyfikacja prowadzi również racjonalizację i typizację statków i budownictwa okrętowego, wykonuje ekspertyzy i akceptację statków budowanych za granicą.

W chwili obecnej pracują w Polsce przedsiębiorstwa klasyfikacyjne: „Polski Rejestr Statków”, z siedzibą w Gdańsku oraz „Morski Rejestr” z siedzibą w Leningradzie. Instytucje te czuwają nad utrzymaniem wysokiego poziomu technicznego statków budowanych w naszych stoczniach oraz eksploatowanych przez nasze przedsiębiorstwa żeglugowe.

Podstawą działalności towarzystwa klasyfikacyjnego są przepisy, wydane w postaci całej biblioteki tabel, określających elementy konstrukcyjne i materiały budowlane statków.

Tabele te grupują przepisy, odnoszące się do proporcji konstrukcyjnych kadłubów okrętowych, kształtów i wymiarów owrężenia, podwójnego dna, grodzi wodoszczelnych, stępek, denników, wzdłużników i pokładników.

Przepisy regulują urządzenie maszynowni i kotłowni, instalacje elektryczne i wyposażenie nawigacyjne i ładunkowe statku. Również procesy produkcyjne, w szczególności nitowanie i spawanie statku, regulowane są przepisami klasyfikacyjnymi.

Materiały użyte do budowy statku muszą mieć pewną minimalną wytrzymałość na wyginanie, zrywanie i inne wpływy odkształcające. Skład chemiczny materiałów okrętowych, powinien gwarantować zarówno ich wytrzymałość, jak i odporność na korozję. Im większa jest więc dyscyplina produkcyjna i jakość pracy, tym łatwiej osiąga stocznia wymagany przez klasyfikację poziom wykonania jednostek.

Statek zbudowany na podstawie takich przepisów otrzymuje certyfikat klasyfikacyjny, który stwierdza możliwość bezpiecznej eksploatacji. Statek uzyskuje klasę.

W ciągu eksploatacji statek jest poddawany przeglądowi rocznym, czteroletnim itd. w czasie których stwierdza się czy na skutek awarii lub zużycia stan techniczny nie obniżył się poniżej dopuszczalnego minimum. Takież przegląd następuje przy każdym remoncie statku.

Oczywiście im lepsza jest eksploatacja i konserwacja maszyn i kadłuba, prowadzona przez załogę, tym dłużej zachowuje statek nadaną sobie klasę, tym wydajniej może on pracować.

Porządek konserwacji maszyn i urządzeń opiera się na odpowiedniej dokumentacji technicznej, prowadzonej przez odpowiedzialnych oficerów nawigacyjnych i maszynowych.

Wykonanie konserwacji jest zależne od jakości pracy załogi maszynowej i pokładowej statku oraz jakości remontów.

Z pomocą przychodzi tu ruch współzawodnictwa pracy, którego jedna z form opiera się na przejęciu mechanizmów i urządzeń okrętowych pod opiekę poszczególnych członków załogi. Towarzystwa klasyfikacyjne w swojej nowej roli współpracują z załogami statków naszej Marynarki Handlowej, wskazując im drogi postępowania i sposoby pracy dla utrzymania swoich jednostek na odpowiednim poziomie technicznym. Rezultatem takiej współpracy jest zmniejszenie kosztów eksploatacyjnych żeglugi i zwiększenie jej akumulacji dodatkowej.

JÓZEF KUNERT (Gdynia)

Drewno w transporcie morskim

Po paliwach (węgiel i ropa naftowa), ziarnach zbożowych i rudach, drewno zajmuje czwarte miejsce, pod względem ilościowym, w corocznych transportach światowej floty handlowej. Stanowi bowiem nadal jeden z najważniejszych materiałów budowlanych, jedyny surowiec stolarski, ważny surowiec w przemyśle papierniczym (w formie tzw. papierówki), niezbędny artykuł pomocniczy w górnictwie, szczególnie w kopalniach węgla (w formie tzw. kopalniaków), służy do wyrobu podkładów kolejowych, opakowań (beczek, skrzyń, klatek), parkietów, sklejek (dykt), fornierów, narzędzi itd. Zużycie drewna w przemyśle stale wzrasta i stanowi ono surowiec trudny do zastąpienia. Rocznie sprzedaje się w handlu międzynarodowym około 50 milionów ton drewna i przeważna część tej masy przewożona jest morzem, z portów krajów skandynawskich (Norwegia, Szwecja), nadbałtyckich (Finlandia, Polska), Związku Radzieckiego, Kanady, Stanów Zjednoczonych, Afryki, Australii, Burmy, Indii Zachodnich, Ameryki Centralnej itd., przeważnie do Europy Zachodniej (Anglia, Belgia, Holandia, Niemcy, Francja itd.), do krajów Morza Śródziemnego, do Afryki Północnej, Egiptu, Palestyny, Syrii i Turcji, do Chin, na wyspy Pacyfiku itd. W transportach morskich na Bałtyku i Morzu Białym, drewno stanowi jeden z najczęstszych ładunków całokształtowych oraz główny ładunek powrotny dla statków trampowych, idących do portów tych mórz z Europy Zachodniej.

Zanim rozpatrzmy bliżej drewno, jako obiekt transportów morskich, musimy zapoznać się z grubsza z międzynarodowym handlem drzewnym. Dzieli się on, jeżeli chodzi o handel surowcem, na dwa odrębne działy, z których każdy wymaga daleko posuniętej specjalizacji. Działy te stanowią handel „drzewem miękkim” oraz handel „drzewem twardym”. Pierwszy obejmuje drewno z drzew iglastych, a więc głównie sosnę, świerk i jodłę. Drugi zajmuje się drzewem z drzew liściastych, takich jak dąb, jesion, buk, orzech, brzoza, wiąz, klon itd. oraz z drzew egzotycznych, takich jak mahon, teak (tzw. dąb indyjski), rozmaite „mahonie afrykańskie”, drzewo satynowe, drzewo różane, heban, palisander, jarrah (tzw. mahon australijski), guajak lub pock itd. Drzewa egzotyczne zajmują z każdym rokiem coraz poważniejsze miejsce w imporcie do Europy. Toteż „handel drzewem twardym” oznacza obecnie w wielu krajach, importujących duże ilości drewna, również handel drewnem egzotycznym (np. w Anglii, Niemczech, Holandii, Belgii itd.).

Najważniejszymi eksporterami drewna są w Europie kraje skandynawskie oraz Związek Radziecki (wywóz drewna przez porty bałtyckie i Morza Białego), a w Ameryce Kanada i Stany Zjednoczone. Z krajów tych wywozi się głównie drzewa miękkie, w mniejszych ilościach drzewa twarde, które stanowią znowu olbrzymią większość ładunków idących z krajów egzotycznych.

Drzewo miękkie wywożone z portów bałtyckich i skandynawskich dzieli się na „drzewo czerwone”, co oznacza sosnę oraz na „drzewo białe”, co oznacza świerk i jodłę. Z drzew twardych wywozi się z tych stron przeważnie dąb i brzoza, rzadziej jesion, buk, wiąz, olszę itd.

Ameryka Północna eksportuje tak drzewo miękkie jak i twarde, z wielką przewagą ilościową pierwszego. Z Kanady wywozi się głównie świerk, tzw. biały, czarny i czerwony oraz „jodłę Douglasa” czyli „sosnę z Oregonu”, jak również inne tamtejsze rodzaje drzew miękkich (kanadyjska sosna żółta, kanadyjska sosna czerwona, świerk z Sitka itd.). Z drzew twardych wywozi Kanada głównie brzoza, następnie klon, wiąz, jesion i lipę. Stany Zjednoczone eksportują z drzew miękkich głównie tzw. „amerykańską sosnę smolną” oraz „sosnę z Oregonu”, a z drzew twardych przeważnie dąb oraz topole, jesion, orzech, wiąz, hickory (rodzaj orzecha), kasztan i klon.

Z drzew egzotycznych najczęstsze ładunki okrętowe stanowią teak (z Burmy, Syjamu i Jawy), rozmaite „mahonie afrykańskie” (znane w handlu pod nazwą Okoume lub Gaboon, Assinee, Lagos, Benin, Sapeli, Grand Bassam, Grand Lahou itd.), prawdziwy mahon z Indii Zachodnich lub Ameryki Centralnej (jest to tzw. w handlu „ma- stanowią teak (z Burmy, Syjamu i Jawy), rozmaite „ma-

i Wschodnich), jarrah i ironbark z Australii, drzewo różane (z Brazylii i Indii Wschodnich), palisander lub jacaranda (z Brazylii i Ameryki Centralnej), heban (z Indii Wschodnich i Madagaskaru), guajak lub pock (z Indii Zachodnich) i wiele innych. Droższe i rzadsze drzewa egzotyczne idą w ładunkach drobnicowych do Europy i Ameryki Północnej. Najważniejszymi rynkami importowymi drzew egzotycznych są Londyn, Liverpool, Hamburg, Brema, Rotterdam, Le Havre i Nowy Jork.

Jeżeli chodzi o kształt, wymiar i obróbkę, to spotykamy w transportach morskich następujące najważniejsze rodzaje drewna:

1) *Kłoce* (dłużce, strzały, kłody) drewna nieobrobionego, najwyżej okorowanego lub z grubsza ociosanego; kłoce drzew egzotycznych (szczególnie mahoni) są przeważnie z czterech stron ociosane. Do tego sortymentu należą również słupy telegraficzne. W handlu międzynarodowym określa się ten rodzaj drewna jako „logs” (kłoce) lub „hewn timber” (drewno ścięte, zrabane w lesie).

Masa drewna podana jest tu zazwyczaj w metrach kubicznych (m^3) lub w „loads” dla drewna miękkiego (1 load of hewn timber = 50 c. ft.), względnie w stopach kubicznych dla cennych drzew. Fracht platny jest przeważnie od load, od metra kubicznego lub od tony (dla drzew ciężkich), czasami również od tony przestrzennej, która wynosi dla drewna 42 stopy kubiczne (c. ft.).

2) Drewno tarte czyli tzw. *tarcica*, która dzieli się na budowlaną (czyli ciesielską) i stolarską. Występuje w postaci „dyli, bali i desek” (deals, battens and board = D.B.B.), przy czym bale i deski mogą być obrzynane (budowlane, ciesielskie) lub nieobrzynane (stolarskie). Tarcica eksportowa jest bardzo często obrzynana nawet wówczas, gdy stanowi materiał stolarski.

Tarcicę mierzy się w m^3 lub w stopach kubicznych (angielskich) i standardach, przeważnie w standardach petersburskich (1 std. pet. = 165 c. ft. = 4,672 m^3). W Ameryce jednostką handlową miary jest tzw. „mille board”, czyli 1000 board feet, co równa się 83,5 stóp kubicznych (około pół standarda pet.). Fracht platny jest przeważnie od m^3 lub standardu, w Ameryce od „mille board”, czasami również od tony przestrzennej lub od tony wagi (przy drzewach ciężkich). Waga jednego standardu drewna może się wahać od 2,4 do 3,9 ton — waga jednego standardu przeschniętej tarcicy z drewna miękkiego wynosi w handlu bałtyckim od 2,5 do 3 ton, przeciętnie przyjmuje się 2,7 tony.

Tarcica sztauje rozmaicie, zależnie od rodzaju i sortymentu drewna, ilości sztuk na standard (drobniejsze sztuki sztaują gorzej) itd. — w praktyce od 212 do 260 stóp kubicznych na jeden standard petersburski. Dyle (deals), czyli sztuki drewna tartego, grubości od 2 cali wwyż i szerokości od 8 do 11 cali, sztaują od 215 do 230 stóp kub. Bale (battens), czyli sztuki tarte, grubości od 2 cali wwyż i 6 do 7 cali szerokie oraz ponad 6 stóp długie, sztaują od 220 do 225 stóp kub. Deski (do 2 cali grube) sztaują najwięcej — całówki od 230 do 240 stóp, deski o grubości poniżej 1 cala od 250 do 260 stóp kubicznych na standard. Tzw. „scantlings”, czyli sztuki grubości od 2 cali wwyż i do 5 lub 6 cali szerokie, sztaują podobnie jak „battens”.

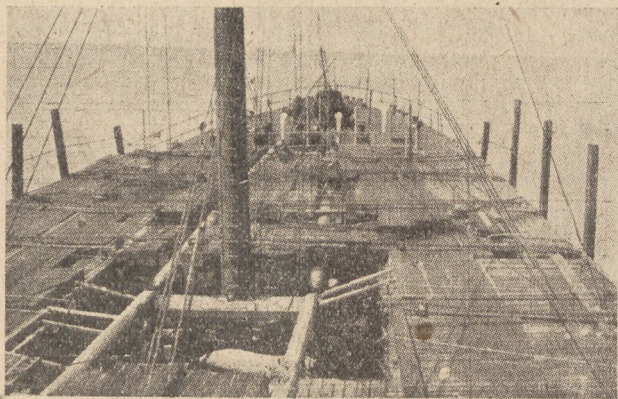
Najlepsza kompozycja ładunku całokształtowego — z punktu widzenia możliwości wykorzystania pojemności statku — zachodzi wówczas, gdy tarcica D.B.B. (deals, battens and boards), składa się w 2/3 z „deals and battens” czyli grubszych sztuk oraz w 1/3 z „boards”, czyli desek. W takiej kompozycji tarcica sztauje około 225 stóp kub. na standard petersburski. Drewno na eksport trze się na tartakach nieco grubsze, niż opiewają jego handlowe (fakturowane) wymiary, ze względu na wysychanie i kurczenie się drewna. Ten „margines tartaczny” (marginal cut) nie powinien jednak przekraczać 1/16 cala, inaczej armator może żądać dopłaty do frachtu, za rzeczywistą kubaturę drewna.

3) *Kopalniaki* (pitprops) stanowią okrągłe kłoce drewnie (przeważnie sosnowe lub świerkowe), o średnicy od 3 do 10 cali i długości od 3,5 do 12 stóp. Służą one do budowy (podparcia) chodników i sztolni w kopalniach.

Powinny być proste i gładkie, bez skrzywień, pęknięć, dużych guzów (po obciętych gałęziach), prostosłoiście itd. Sztają od 230 do 260 stóp kubicznych na jeden „sążeń“, czyli „fathom“. Dłuższe wymiary sztają gorzej niż krótsze, przy czym lepiej jest, gdy nie ma wiele wymiarów w ładunku (im bardziej jednolita długość, tym lepiej). „Sążeń“ fathom, niem. Faden) zawiera 216 stóp przestrzennych (6×6×6 stóp) drzewa, czyli 6,116 metrów przestrzennych (niem. Raummeter). Sążeń kopalniaków zawierać może od 4,15 do 4,50 m³ masy drzewnej — zależnie od ułożenia i wymiarów drewna. Im drewno bardziej proste i mniej guzowate oraz im grubsze, tym więcej masy drzewnej (m³) przypada na jeden „fathom“. Fracht płatny jest zazwyczaj od ilości „fathoms“.

Dla ustalenia sumy należnego frachtu liczy się tzw. „intaken piled fathoms“, czyli mierzy się kopalniaki na sztaplach na placu w porcie załadowania, tuż przed załadowaniem na statek, lub też mierzy się je na specjalnych miarach (skeleton measure) ustawionych przy burcie statku, skąd po zmierzeniu zabiera się chiw na strop. W wielu portach skandynawskich i fińskich ładuje się kopalniaki i papierówkę z wody (drewno spławiane) na barki naprzód, które służą jako miara (przestrzenna), a z baryk na statek. Nie jest to zbyt dokładna miara przestrzenna i dlatego ustala się zazwyczaj w kontraktach kupna—sprzedaży, że od miary stwierdzonej na barkach odjąć należy 3 do 5 procent.

Kopalniaki mogą być okorowane lub nieokorowane, przeważnie są oskrobane z kory (barked). Waga jednego „sążnia“ (fathom) przeschniętych kopalniaków wynosi około 2,4—2,5 tony, ale drewno świeżo ścięte lub leżące długo w wodzie (spławiane) ważyć może do 3,9 tony.



Ładunek pokładowy tarcicy drzewnej

4) *Papierówka* (pulpwood) składa się z krótkich kłoców drzewnych, przeważnie świerkowych, jodłowych, topolowych lub osikowych (rzadziej modrzewiowych, wierzbowych, lipowych lub nawet sosnowych), długości zazwyczaj od 1 do 2,44 m, różnej średnicy, przeważnie pomiędzy 4 i 12 cali. Kupowana jest najczęściej tylko w dwóch długościach, przeważnie 1 i 2 m (czyli 3'6" i 7') lub 1,22 i 2,44 m (czyli 4,3 stóp). Prawie zawsze jest okorowana (barked), tylko wyjątkowo spotyka się towar nieokorowany. Papierówka służy do wyrobu papieru (celulozy) i stąd jej nazwa handlowa. Sztaje od 220 do 245 stóp kubicznych na „sążeń“ czy „fathom“, który jest również zwyczajową jednostką frachtową.

5) *Podkłady kolejowe* (sleepers, w Ameryce „ties“) i rozjezdnice z drzewa miękkiego (sosna lub pitchpine) lub twardego (dąb, jarrah, teak), impregnowane lub nieimpregnowane, przewożone są corocznie w dość dużych ilościach morzem. Fracht płatny jest od „load“, od m³ lub od wagi (od tony). Sztają około 50 do 60 stóp kubicznych na tonę, dębowe około 40 do 45 stóp na tonę. Podkłady impregnowane (kreozotem przeważnie) stanowią ładunek silnie cuchnący.

6) *Różne inne materiały drzewne* idą rzadko w ładunkach całokrętowych, przeważnie przewozi się je w mniejszych partiach, na statkach żeglugi liniowej. Należą do nich np. deski heblowane i szpuntowane, bindry (materiał do wyrobu klepek beczkowych), fryzy (materiał do wyrobu parkietów), sklejki (tzw. dykty), komplety skrzynkowe, forniry, wiklina, obręcze wiklinowe itp.

Drewno nie jest ładunkiem wygodnym w transportach morskich, gdyż większość jego gatunków, sprzedawanych w handlu międzynarodowym, stanowi towar lekki (drewna miękkie, iglaste), którym zapełniwszy ładownie statku nie osiąga się zanurzenia po linię ładunkową, czyli nie wykorzystuje się nośności statku. Dlatego, aby możliwie w pełni wykorzystać nośność statku, trzeba ładować drewno przeważnie również na pokład (z wyjątkiem drzew ciężkich, takich jak dębina, teak, mahonie itp.). Ładunek pokładowy (wynoszący przeważnie od 1/4 do 1/3 całego ładunku) wpływa jednak ujemnie na stateczność statku. Jeżeli w czasie transportu ładunek pokładowy ulegnie zamoczeniu lub, co gorsza, oblodzeniu (w zimie), zagraża to często w takim stopniu bezpieczeństwu statku, że część ładunku pokładowego trzeba zrzucić z pokładu do morza, aby uchronić statek od przewrócenia się. W czasie silnego sztormu nieraz wraz z drzewem idą z pokładu do morza również nadburcia (relingi), wincze, maszty, nadbudówki itd. Toteż przewóz ciężkich ładunków drzewnych na pokładzie jest rzeczą bardzo ryzykowną w okresie zimowym (silne sztormy, niebezpieczeństwo oblodzenia) i ze względu na bezpieczeństwo życia i mienia ludzkiego na morzu, nie powinien zachodzić.

Co stanowi „ciężki ładunek drzewny“, którego nie powinno się wozić zimą na pokładzie? Otóż za ładunek taki uważa się:

- a) wszelkie drewna cięższe od sosny (jak np. dąb, buk, grab, orzech, wiąz, jesion, mahoń, teak itd.), w sztukach o kubaturze ponad 0,5 m³;
- b) kłocze brzożowe, olszowe i osikowe, w długościach ponad 2,5 m;
- c) słupy telegraficzne, świerkowe, jodłowe lub sosnowe;
- d) krokwie sosnowe, świerkowe lub jodłowe w długościach od 10 mb. i grube od 6 cm wzwyż;
- e) belki i kłocze sosnowe, świerkowe lub jodłowe, w długościach od 6 mb. i grubości od 20 cm w jednym końcu;
- f) masę papierową (celulozę, masę drzewną), czyli tzw. „wood pulp“.

Wszelkie inne ładunki drzewne uważa się za „lekkie“ i mogą być one przewożone na pokładzie również w zimie — z zachowaniem niżej podanych ostrożności. Stanowi więc lekki ładunek drzewny np. papierówka (pulpwood), kopalniaki (pitwood), podkłady kolejowe sosnowe, tarcica z drzewa miękkiego (sosnowa, świerkowa, jodłowa, pitchpine itp.) itd., o ile poszczególne sztuki nie przekraczają wyżej podanych wymiarów.

Ładunek drzewny daje statkowi jednak większy zapas pływalności, toteż z ładunkiem takim może on zasadniczo zanurzyć się głębiej niż normalnie (ponad normalną linię ładunkową). Ale tylko wówczas jest to dopuszczalne, gdy statek posiada tzw. markę drzewną (Timber Mark), czyli specjalnie zaznaczone na burcie linie ładunkowe dla drewna.

Przy przewozie ładunków drzewnych na pokładzie, przestrzega się w praktyce powszechnie stosowanych przepisów (u nas są one raczej zwyczajowo stosowane)¹⁾, których najważniejsze zalecenia są następujące:

1) pokłady szancowe lub tzw. studzienne (ang. wells on the free board deck; niem. Wells auf dem Freiborddeck) muszą być szczelnie zasztapowane drewnem do wysokości która jest podana na odwrocie certyfikatu wolnej burty (ang. International Load Line Certificate; niem. Freibordzeugnis), o ile statek posiada „Timber Mark“. Zasadniczo wysokość ta wynosi: 6 stóp dla statków do 250 stóp długich, 7 stóp i 6 cali dla statków od 400 stóp długich i proporcjonalnie pośrednią ilość stóp dla statków od 250 do 400 stóp długich;

2) ładunek pokładowy nie powinien zagrażać stateczności statku w czasie podróży. W tym celu należy wziąć pod uwagę możliwość wzrostu wagi ładunku pokładowego na skutek nasycenia drewna wodą morską lub na skutek oblodzenia i pozostawić statkowi dostatecznie bezpieczny zapas stabilności; należy również wziąć pod uwagę ubytek w obciążeniu statku, jaki zajdzie w czasie podróży na skutek zużywania paliwa i wody do kotłów;

3) w sezonie zimowym (na Bałtyku od 1 listopada do 31 marca włącznie) wysokość ładunku pokładowego nie

1) W Anglii przepisy te zawarte są w „Timber Cargo Regulations made under Section 61 of the Merchant Shipping (Safety and Load Line Regulations) Act, 1932“; w Kanadzie „Canadian Regulations, adopted in May 1937, under the Canadian Shipping Act of 1934“; w Niemczech odnośne przepisy wydał „Seeberufsgenossenschaft“.

może przekraczać 1/3 największej szerokości statku (szerokość ta podana jest w certyfikacie wolnej burty);

4) powinien istnieć pewny i wystarczający (przy każdej pogodzie) dostęp do pomieszczeń dla załogi, do maszyn i innych części statku, których użytek jest konieczny dla prowadzenia statku. Przy otworach, które prowadzą do takich części, ładunek pokładowy powinien być zasztauowany w ten sposób, aby można je było zamknąć i zabezpieczyć przed wtargnięciem wody. Przy burtach z obu stron statku (i przy wgłębieniach w ładunku pokładowym) należy pobudować sztuczną barierę ochronną dla załogi, przy czym wysokość jej powinna sięgać co najmniej 1,20 m (4 stopy) ponad ładunek pokładowy i słupy tej bariery powinny być połączone horyzontalnie linami (lub listwami, deskami) co 30 cm (12 cali) co najmniej. Przy drzewie okrągłym (np. kopalniaki, papierówka) należy położyć na ładunku pokładowym pomosty dla przechodzenia;

5) ładunek pokładowy powinien być na całej swej długości związany poprzecznie (do pokładu) łańcuchami lub linami stalowymi, w odstępach nie większych niż 3 m (10 stóp). Te poprzeczne wiazadła (ang. overall lashings; niem. Querlaschungen) powinny być w dobrym stanie i składać się z łańcuchów grubości co najmniej 19 mm (3/4 cala) lub lin stalowych o obwodzie co najmniej 2 i 3/4 cala. Liny stalowe powinny być zaopatrzone w łańcuch redukcyny (ang. long link chain; niem. langgliedriger Kette), dla regulowania długości wiazadła (które ulega rozluźnieniu w czasie podróży). Lepiej jest gdy wszystkie wiazadła poprzeczne zaopatrzone są w urządzenia redukcyjne, takie jak haki śrubowe (ang. stretching screws, set-screw) i tzw. sliphooks.

Jeżeli używa się łańcuchów lub lin cieńszych, niż wyżej podano, ładunek pokładowy powinien być związany poprzecznie w mniejszych odstępach niż 3 m (10 stóp) — nie wolno jednak używać łańcuchów cieńszych niż 12,7 mm (1/2 cala) lub lin stalowych o obwodzie mniejszym niż 1 i 3/4 cala. Jeżeli przewozi się na pokładzie drewno krótsze niż na 3,65 m (12 stóp), wiazadła powinny być gęściej położone (niż co 3 m), stosownie do długości drewna lub też kłonicie boczne (ang. stanchions, uprights) powinny być gęściej ustawione;

6) kłonicie boczne (ang. stanchions; niem. Stützen) muszą być dostatecznie mocne, stać w odstępach najwyższej co 3 m (10 stóp) od siebie, być lekko pochylone w kierunku pokładu (inclined inboard) i dobrze zaklinowane na pokładzie. Kłonicę tę ustawia się wzdłuż burt (nadburtia), przy czym mogą być one drewniane lub metalowe; grubość ich wynosić powinna (przy kłonicach drewnianych co najmniej 7,5 cm) 3 cale dla ładunku pokładowego o wysokości do 2 m oraz co najmniej 11 cm (4 i 1/4 cala), jeżeli wysokość ładunku pokładowego przekracza 2 m;

7) kłonicie powinny być połączone pomiędzy sobą, poprzez pokład, łańcuchami lub linami (aby się nie rozchylały na zewnątrz statku);

8) luki ładunkowe na pokładzie, pod ładunkiem pokładowym, powinny być zamknięte i dobrze okryte brezentami;

9) urządzenia do sterowania powinny być zabezpieczone przed możliwością uszkodzenia ich przez ładunek pokładowy oraz, jeżeli to możliwe, powinien być zapewniony dostęp do nich. Uwaga: chodzi głównie o to, aby drewno zasztauowane na pokładzie nie uszkodziło łańcuchów steru, idących czasami wzdłuż burt i nie tamowało lub utrudniało ich przeciągania (przy poruszaniu sterem) — wymaga to specjalnego sztauowania przy burtach na rufie;

10) rurociągi pożarowe (hydranty) powinny być dostępne, aby w razie pożaru można było z nich korzystać;

11) zbiorniki (tanki) w podwójnym dnie (ang. double-bottom tanks; niem. Doppelbodentanks) muszą być bądź zupełnie puste, bądź też zupełnie napełnione (tanki niezupełnie napełnione zagrażają mogą stateczności statku). Woda słodka może być wybierana tylko z tanków (zbiorników) o małej pojemności.

Zasadniczo, każdy statek handlowy może przewozić ładunki drzewne, również na pokładzie, ale nie każdy się do tego dobrze nadaje. Do przewozu drzewa nadaje się najlepiej statek trójwyspowy (typ three-island), szeroki, o dużej pojemności w stosunku do nośności (niezbyt głęboki), z jednym pokładem (czyli bez międzypokładu),

mający urządzenia przeładunkowe (maszty, bomy i wince) umieszczone nie w środku pokładów, lecz na ich krańcach (przy dziobie i rufie, i przy śródokręciu), możliwie na podwyższeniu, tak aby pokład był zupełnie pusty. W ładowniach powinno być jak najmniej filarów. Powinien mieć liczne, oddzielne tanki balastowe oraz pokład i kadłub wzmocniony przed maszynownią. Nie powinien mieć dużego zanurzenia, gdyż porty w których ładuje się drewno w Skandynawii, w Finlandii itd., są często dość płytkie.

Statki przeznaczone do przewozu drzewa na Bałtyku, mają przeważnie od 2.500 do 5.000 ton, co pozwala ładować od 850 do 1.500 standardów. Najlepszym typem jest tzw. „Fredrikstad-type vessel” o nośności około 4.000 ton deadweight, ładowności 1.000 do 1.200 standardów i szybkości 11 węzłów. Statków tych można używać tak na Bałtyku i Morzu Północnym, jak i w żegludze oceanicznej (przewóz drewna z Ameryki), tak że mogą one wozić drewno przez cały rok.

W praktyce jest często rzeczą ważną, określić możliwie ściślej pojemności statku dla przewozu drzewa, którą to pojemność wyraża się zazwyczaj w standardach petersburskich lub też w „fathoms” (dla kopalniaków i papierówki). Czarterujący żąda bowiem, aby mu armator zagwarantował w czarterze pewną pojemność statku dla drzewa (tzw. standard capacity) i po jej zagwarantowaniu nie może ona okazać się mniejsza. Z drugiej strony armator ma prawo do wykorzystania pełnej pojemności statku dla ładunku drzewnego i może żądać tzw. martwego frachtu, jeżeli to nie zostanie przez czarterującego wykorzystane.

Obliczenie pojemności podpokładowej dla drzewa (w standardach lub w fathoms) nie natrafia na żadne specjalne trudności, natomiast określenie ilości, jaka będzie mogła być załadowana na pokład, jest rzeczą dość skomplikowaną. Z praktyki wiadomo mi, że tę ilość która rzekomo może być załadowana na pokładzie, skłonni są armatorzy mocno przesadzać — niektórzy przyjmują do 50 procent ładunku podpokładowego lub z reguły co najmniej 1/3. Otóż jest to przeważnie złudzenie — statek bez międzypokładu, typu trójwyspowego, nie zabiera zazwyczaj więcej na pokład niż około 30 do 33 procent ładunku podpokładowego; inne statki (z międzypokładem lub z pokładem ochronnym) zabierają najwyższej 25 do 28 procent, niektóre tylko około 20 procent ładunku podpokładowego. Toteż obliczenia pojemności statku dla drzewa, lepiej jest zawsze powierzyć ekspertowi.

Przewozy morskie drewna wymagają również specjalnych czarterów, z których najbardziej znane są „Ballwood”, „Russwood”, „Pixpinus”, „Benacon”, „Pitwoodcon”, „Propcon” i „Contwood”. W praktyce prawie każdy szlak i każdy rodzaj drewna (tarcica, kopalniaki, papierówka) ma swoje specjalne czartery, drobiazgowo regulujące wszelkie szczegóły przewozu, ładowania, wyładowywania, sztauowania, kompozycji ładunku itp.

Drewno ładowane jest i wyładowywane z reguły przy pomocy urządzeń przeładunkowych statku (maszty, bomy i wince), gdyż przeładunek ten mało nadaje się do mechanizacji. Dobre sztauowanie drzewa jest rzeczą trudną, wymagającą wielkiego doświadczenia i długoletniej praktyki. Armatorom więcej zależy na dobrym sztauowaniu (i należyтым wykorzystaniu pojemności statku) niż na pośpiechu przy przeładunku. Aby dobrze sztauować nie można się jednak zbyt śpieszyć. Norma przeładunkowa dla tarcicy wynosi dziennie około 25 standardów na każdy pracujący luk. W zimie praca jest trudniejsza, szczególnie przy drzewie okrągłym, gdyż jest ono ciężkie i śliskie. Dużo pracy kosztuje również należyte ułożenie i zabezpieczenie ładunku pokładowego (ustawienie kłonic, wiązanie, budowa barier itp.), toteż sztauerka przy drzewie jest rzeczą kosztowną.

Na zakończenie poruszymy kilka zagadnień praktycznych z zakresu prawa morskiego, w odniesieniu do transportu ładunków drzewnych.

Przy przewozie drewna na pokładzie, leży w interesie czarterującego i odbiorcy ładunku, aby czarter względnie konosament powoływał się na Reguły Yorku i Antwerpii, jako miarodajne dla ustalenia i rozliczenia ewentualnego wypadku awarii wspólnej. Pamiętajcie bowiem należy, że bardzo często zachodzi przy przewozie drewna konieczność zrzucenia ładunku pokładowego do morza, dla współ-

nego bezpieczeństwa. W myśl przepisów praw morskich większości krajów kontynentu europejskiego (np. Polski, Niemiec, Francji, Belgii itd.), zrzut ładunku pokładowego nie jest jednak zaliczany do awarii wspólnej w tym sensie, że właściciel ładunku pokładowego nie może żądać uwzględnienia szkody w rozliczeniu awarii wspólnej. W ten sposób ponosi on całą szkodę spowodowaną zrzutem jego towaru. Natomiast Reguły Yorku i Antwerpii (reguła I), wzorują się tu na judykaturze angielskiej i zaliczają zrzut ładunku pokładowego do awarii wspólnej, jeżeli ten sposób przewozu jest oparty na uznanym zwyczaju handlowym. Otóż właśnie w handlu drzewnym przewóz części ładunku na pokładzie jest ustatym i powszechnie uznanym zwyczajem.

Konwencja Brukselska z 25.VIII.1924 r. (odnosząca się do konosamentów) przewiduje, że przepisy jej nie odnoszą się do towarów przewożonych na pokładzie (art. 1, p. c). Jeżeli jednak na cały ładunek wystawiono jeden konosament, to przepisy Konwencji odnoszą się prawdopodobnie do całego ładunku, chociażby część jego przewożona była na pokładzie, o ile umowa stron nie ujmuje tego inaczej. Dotychczas brak jest na ten temat orzeczeń w judykaturze państw morskich i opinii naszej formułujemy na podstawie sugestii Scrutтона (XV wydanie, str. 454). Ale w przypadku wystawienia osobnego konosamentu na ładunek pokładowy, konosament ten nie podlega przepisom wspomnianej Konwencji, o ile strony nie uzgodniły czego innego.

TRANSPORTOWCY PISZĄ...

Inż. CZESŁAW PIELAS (Warszawa)

Frontem do pasażera

Troska o właściwy stosunek pracowników kolejowych do klienta kolei — podróżnego musi rozpocząć się od wyjaśnienia szerokim rzeszom pracowników, a szczególnie tym, którzy bezpośrednio stykają się z podróżnym, celów i zadań, jakie stoją przed polskim kolenictwem w dziedzinie ruchu pasażerskiego. Na skutek głębokich przemian ustrojowych zmienił się zasadniczo stosunek wzajemny kolei i podróżnego. W warunkach przedwojennych kolej zainteresowana była jedynie w wyciągnięciu jak największych zysków z przewozu, pasażer w osiągnięciu jak największej wygody proporcjonalnie do wyłożonych kosztów. Stąd uprzywilejowany był pasażer wyższych klas, dalszych relacji, pociągów luksusowych — upośledzony zaś był szary obywatel, zdążający przezwyciężyć do i z pracy. Dziś pasażer — to w pierwszym rzędzie obywatel udający się do pracy, na wczasy pracownicze, to młodzież zdążająca do szkół, udająca się na kolonie, wycieczki.

Zdobycze socjalne osiągnięte przez ludzi pracy zwiększyły ilość przejazdów przypadających na jednego obywatela. Robotnik poza dojazdem do pracy udaje się do miejsc kulturalno-oświatowych i rozrywkowych, kin, teatrów, muzeów itp. Robotnik bierze czynny udział w pracy społecznej i politycznej, korzystając coraz częściej z publicznych środków komunikacji. Państwo chce rzeszom pracowniczym zapewnić jak najlepsze warunki podróży. Robotnik, przebywający często po dwie trzy godziny na dobie w pociągu, musi mieć zapewnione takie warunki, by nie przybywał do pracy wyczerpany podróżą, co obniżyłoby jego wydajność.

Aby spełnić te postulaty, musimy pasażera przewieźć w sposób szybki, punktualny, bezpieczny i w miarę możliwości wygodny.

Równolegle z rozbudową kolewnictwa i stosowaniem nowoczesnych środków technicznych coraz łatwiej będzie realizować te postulaty. Lecz już dziś, przy niedostatecznym jeszcze często wyposażeniu w tabor, czy urządzenia stacyjne, przez odpowiednią organizację pracy musimy wykonać zadania przewozowe wyznaczone nam przez Plan Sześcioletni.

Ze względu na odrębny charakter, osobno rozważyć należy zagadnienie ruchu dalekiego i ruchu podmiejskiego.

Podróżny w ruchu dalekobieżnym jest bardziej kłopotliwy dla kolei, niż pasażer podmiejski. Świadczenia kolei na rzecz tego pierwszego zaczynają się już, zanim przekroczył on drzwi wejściowe dworca. Przed wyruszeniem w dalszą drogę chce zapoznać się z rozkładem jazdy. Na zewnętrznych ścianach budynków dworcowych, umieszcza się wyciągi z rozkładów jazdy.

Dla części podróżnych rozkład ten wystarczy i nie będą oni niepotrzebnie zapelniać poczekalni, absorbując żądaniami udzielania informacji biletów, kasjerów biletowych i informatorów. Pasażer, który udaje się w dalszą podróż, spędza na ogół dość dużo czasu w poczekalni i powinien odczuć, że się tu myśli o nim, dba o niego.

Estetyka wnętrza, czystość — to zagadnienie konieczne do rozpatrzenia zarówno ze względu na zapewnienie

kulturalnych warunków w czasie pobytu pasażera na dworcu, co działa wychowawczo, jak i ze względu na higienę społeczną, gdyż większe skupiska ludzi mogą stać się ogniskiem rozszerzania chorób zakaźnych. Podróżny w budynku dworcowym posiada ściśle określone zainteresowania: zasięgnąć informacji, kupić bilet, nadać bagaż do przewozu lub do przechowalni bagażu, nabyć czasopisma i książki, posilić się itp. Aby pokierować nim odpowiednio, w miejscach widocznych i łatwo dostępnych powinny być umieszczone wszelkie potrzebne informacje, a więc wyciągi z rozkładów jazdy, tablice orientacyjne itp. Pamiętać przy tym musimy, że szczególnie na dużych dworcach nie każdy pasażer łatwo się orientuje w skomplikowanym układzie pomieszczeń i nie każdemu wystarczą różnorodne informacje, rozmieszczone na ścianach.

Na terenie dworca podróżny musi być otoczony opieką, personel kolejowy musi przejąć inicjatywę, musi szczególnie zaopiekować się matką z dzieckiem, młodzieżą szkolną, ludźmi prostymi, zagubionymi w wielkim ruchu dużych dworców. Ludzi tych należy odszukać i cierpliwie służyć informacją, radą i pomocą, zapewnić im ochronę przed elementem przestępczym, mającym ułatwione działanie w dużych skupiskach ludzkich. Rozmieszczenie poszczególnych pomieszczeń dworcowych: kas biletowych, bagażowych, przejść biletarskich itp. powinno być tak usytuowane, by nie powodowało krzyżowania się potoków podróżnych odjeżdżających z przyjeżdżającymi, by pasażer załatwiając czynności związane z podróżą, pospował w pewnym określonym kierunku, a nie snuł się z jednego końca poczekalni, od kasy biletowej, w drugi koniec, do kasy bagażowej, wprowadzając chaos i utrudniając prace personelu stacyjnego. Podobnie, jak w pomieszczeniach dworcowych, na przejściach i peronach podróżny musi mieć wyraźnie wytkniętą drogę do pociągu.

W czasie pobytu na stacji do momentu odjazdu należy informować podróżnych przez głośniki stacyjne o bieżącym stanie ruchu pociągów, a szczególnie o wszelkich odchyleniach, o opóźnieniach, zmianie rozkładu, zmianie toru przyjęcia lub odejścia pociągu itp.

Umiejętnie wykorzystany głośnik stacyjny pozwoli pokierować potokiem podróżnych, oddziaływać wychowawczo, ułatwiać pracę.

W pociągu opiekę nad podróżnym przejmuje drużyna konduktorska. Już w momencie wsiadania podróżnych konduktor powinien służyć pomocą, wskazując wolne miejsca, właściwe wagony, przedziały dla matki z dzieckiem, miejsca dla inwalidów, chorych itp.

W czasie podróży, poza czynnościami związanymi z kontrolą biletów i dokumentów podróży, konduktor powinien w dalszym ciągu rozlokowywać podróżnych, służyć radą i pomocą, informować o stacjach przesiadania, połączenia z innymi pociągami itp., dbać o całość inwentarza kolejowego, w sposób stanowczy nie dopuszczać do wyryków, nieodpowiedniego i niezgodnego z przepisami zachowania się podróżnych. W stosunku do pasażerów konduktor powinien być uprzejmy, lecz stanowczy.

Tabor wagonowy powinien być oddawany do ruchu w stanie czystym, w czasie podróży chroniony przed zanieczyszczeniem przez podróżnych, w razie zaś powstania zanieczyszczeń jak najszybciej doprowadzony do porządku. Uszkodzenia w postaci zbitych szyb, zepsutych zamków drzwiowych itp. powinny być jak najszybciej usuwane.

Odrębnym zagadnieniem w ruchu pasażerskim jest ruch podmiejski. Tu pasażer w większości przypadków zna rozkład jazdy, posiada bilet okresowy, nie ma najczęściej potrzeby przebywania w poczekalni. Pasażera tego chcielibyśmy widzieć jak najkrócej na terenie kolejowym, co leży w interesie obopólnym. Wpuścić go wprost z ulicy na peron i do pociągu i z pociągu z pominięciem dworca wprost na ulicę.

Przy normalnym i dobrze zorganizowanym ruchu nie napotykalmy tu na większe trudności. Ze względu na masowy charakter tego ruchu, jak również charakterystyczny typ podróżnego, trudności piętrzą się w przypadku zakłóceń ruchowych. Dlatego najważniejszym postulatem w ruchu podmiejskim jest punktualność. W przypadku komplikacji ruchowych i opóźnień pociągów potok podróżnych szybko narasta, wypełnia pomieszczenia dworcowe, perony. Masa spieszących się, zdenerwowanych ludzi często brutalnie przebiega do pierwszego pociągu, uszkadzając urządzenia wagonowe, utrudniając pracę personelowi stacyjnemu, powodując dalsze opóźnienie pociągów.

Dlatego w ruchu podmiejskim, szczególnie w czasie zakłóceń ruchowych, personel stacyjny musi w sposób stanowczy i energiczny kierować ruchem podróżnych. W razie potrzeby, przez zamknięcie przejść, nie dopuścić nadmiernej ilości podróżnych na perony. Przez dokładną i częstą informację orientować pasażera w sytuacji ruchowej. W razie opóźnienia pociągu i nagromadzenia się na stacji większej ilości podróżnych, informować o następnych pociągach, które często biegną w krótkim odstępie czasu za pociągiem opóźnionym i bywają niewykorzystane. W takim przypadku przez wcześniejszą informację i udzielenie wskazówek należy dążyć do zapewnienia możliwości odjazdu pierwszym pociągiem przede wszystkim podróżnym, udającym się do dalszych stacji, a podróżnych z bliższych stacji skłonić do wstrzymania się kilka minut, przez co zapewnią sobie lepsze warunki podróży. Szybka elastyczna informacja zapewnia najlepiej megaon stacyjny. Większe stacje na PKP są już zaopatrzone w te urządzenia, należy tylko umiejętnie je wykorzystywać.

Oprócz informacji głośnikiem należy wyraźnie otablicować kierunki odjazdu. Podróżny nie ma tu czasu na poszukiwanie informacji, a o pomyłkę nie trudno.

Częstym objawem, spotykanym w ruchu podmiejskim, jest niezdyscyplinowanie podróżnych, objawiające się na przykład przy wsiadaniu. Zanim podróżni wysiadający opuszczą wagon, wsiadający napierają na drzwi, powodując zator i przedłużając postój pociągu lub lokują się na stopniach i zderzakach wagonów. Z tych względów do ruchu podmiejskiego należy przydzielać energiczny element drużyny konduktorskich i zapewnić dobry nadzór organów SOK oraz oddziaływać wychowawczo przez artykuły w prasie codziennej i przez głośniki stacyjne. Podróżnym należy wyjaśnić, że przez sprawne i szybkie wsiadanie, wysiadanie i przez zastosowanie się do wskazań i zaleceń służby stacyjnej, umożliwią sprawne prowadzenie ruchu pociągów, przez co kolej będzie mogła

lepiej wykorzystać tabor i zdolność przelotową, a w konsekwencji zapewni podróżnym lepsze warunki podróży. Unaocznienie podróżnym obopólnych korzyści, wynikających z właściwego zachowania się w czasie podróży, odniesie lepszy skutek, niż suche regulaminowe polecenia i zakazy. Odwołanie się do ambicji i poczucia honoru dla większości obywateli będzie dostatecznym hamulcem i nakazem. Rygory i sankcje pozostaną dla nielicznych wyjątków — ludzi o złej woli.

Wśród podróżnych rozróżniać należy element zdyscyplinowany i nie nastrożający personelowi PKP większych trudności, element niezdyscyplinowany wskutek nieświadomości oraz element o wyraźnie i świadomie złej woli. O ile do pierwszych i drugich kolejarz powinien odnosić się z dużą dozą wyrozumiałości, cierpliwości i dobrej woli o tyle w stosunku do ostatnich trzeba wykazać energię i zdecydowanie, szybko likwidować przypadki niepodporządkowania się obowiązującym przepisom. Będzie to korzystne zarówno dla kolei, jak i dla reszty podróżnych. Może należałoby wciągnąć publiczność do współpracy z personelem kolejowym, wyróżniając opublikowaniem w prasie podróżnych, którzy zachowaniem swym czynnie wspierają organa kolejowe w utrzymaniu dyscypliny w czasie przejazdu.

W okresie przejazdów masowych, w dniu zakupu biletów okresowych, Służba Handlowo-Taryfowa powinna tak zorganizować pracę kas biletowych przez uruchomienie dodatkowych okienek i wcześniejsze przygotowanie biletów, aby uniknąć zatorów w postaci olbrzymich ogonków przed kasami biletowymi.

W nowych warunkach ustrojowych musimy wychować nowy typ kolejarza, który w swej codziennej, trudnej pracy będzie umiał stworzyć takie warunki i atmosferę dla pasażera by ten w pociągu czy na stacji wiedział, że przedsiębiorstwo PKP przoduje w demokratyzacji państwa; wtedy mundur kolejarza w służbie i poza służbą będzie otoczony sympatią i szacunkiem.

Niewątpliwie kolejarz polski stoi na wysokości zadania, zrewidować jednak trzeba dawne pojęcie grzeczności, przejawiające się często w przestarzałych pustych formach zbytniej kurtuazji i często śmiesznej rycerskości, stosowanej najczęściej na pokaz. Natomiast upowszechnić należy uprzejmość na codzień, uprzejmość koleżeńską, uprzejmość stosowaną do szerokich mas publiczności. Częściej chcemy słyszeć z ust kolejarza słowo „dziękuję” lub „przepraszam”, częściej chcemy widzieć uśmiech na jego twarzy w czasie obsługi pasażerów.

Umiejętnym podejściem do podróżnych, odpowiednim zachowaniem można bardzo wiele zdziałać. Kto styka się z podróżnym, powinien umieć szanować jego i swoje nerwy, kto styka się z podróżnym powinien wczuć się w jego psychikę, a nawet umieć odpowiednio do okoliczności oddziaływać na tę psychikę i na ten problem należałoby zwrócić uwagę przy szkoleniu pracowników na stanowiska mające styczność z podróżnymi. Mamy przykłady współzawodnictwa pracowników Miejskich Zakładów Komunikacyjnych w dziedzinie grzecznej, kulturalnej obsługi podróżnego, czy pozwolimy się wyprzedzić w tej dziedzinie? Dobry przykład wpływa wychowawczo na publiczność. Pracownicy kolejowi nie powinni pozostać w tyle.

Poza tym zrozumienie i ścisłe przestrzeganie zasad dyscypliny pracy najbardziej ułatwi rozwiązanie zagadnienia „Frontem do pasażera”.

Problem budownictwa samochodowego

Zagadnienie budowy garaży, zajezdni samochodowych i parkingów nie zostało dotychczas w sposób właściwy uregulowane. W nowobudujących się osiedlach, gmachach i na nowobudujących się arteriach nie powstają we właściwej ilości określone wyżej obiekty budownictwa samochodowego, których potrzebę odczuwa dotkliwie nasz transport samochodowy.

Zastanówmy się, jakie obiekty są potrzebne i o jakich należy myśleć przy projektowaniu budownictwa samochodowego.

Przez obiekty budownictwa samochodowego rozumie się zajezdnie, stacje obsługi, garaże oraz parkingi.

Zajezdnie powinny być zaopatrzone w stacje obsługi technicznej, garaż lub odpowiedniej wielkości plac o utwardzonej nawierzchni dla postoju samochodów i dalsze urządzenia jak stacja benzynowa, magazyn itp.

Stacje obsługi publicznej, a więc przeznaczone dla wszystkich samochodów, które zgłoszone zostaną do obsługi technicznej, powinny być inwestowane i eksploatowane przez przedsiębiorstwo powołane do tego celu.

Stacje obsługi użytku własnego przeznaczone są do obsługi tylko własnego taboru samochodowego.

Podobnie garaże dzielimy na garaże użytku własnego i garaże użytku ogólnego. Z garażu użytku własnego mo-

że korzystać jeden lub kilku określonych użytkowników. Natomiast garaż użytku ogólnego jest hotelem samochodowym dostępnym dla każdego samochodu.

Stopień zaspokojenia potrzeb w poszczególnych rodzajach obiektów samochodowych jest różny.

Stacje obsługi, zajezdnie oraz garaże użytku własnego, zależnie od użytkownika, są lepiej lub gorzej pobudowane i zaopatrzone, przy czym znane są przypadki przeinwestowania w tym zakresie. Natomiast stacje obsługi i garaże użytku ogólnego nie znalazły dotychczas rozwiązania. Istnieje przedsiębiorstwo, które — między innymi — powołane zostało do budowy i eksploatacji publicznych stacji obsługi. Z zadań tych przedsiębiorstwo nie wywiązało się z najrozmaitszych powodów, a w dużej części — z powszechnego braku zrozumienia potrzeb publicznych stacji obsługi.

W budownictwie garaży nasuwają się następujące uwagi. Nie jest słuszne budowanie na potrzeby poszczególnych pojedynczych użytkowników garaży w postaci małych budyneczków z pomieszczeniem na kilka do kilku nastro samochodów. Buduje się, zwłaszcza w Warszawie, wiele dużych wspaniałych gmachów — biurowców. Garaże w podziemiach takich gmachów są w stanie pomieścić większą ilość samochodów niż posiada instytucja ulokowana w gmachu. Byłoby słuszne zatem wykorzystać możliwości zbudowania w podziemiu garażu, który by jednocześnie zaspokoił potrzeby instytucji ulokowanych w najbliższym sąsiedztwie budowanego gmachu.

Poza tym kredyty inwestycyjne, przewidziane na budowę małych garaży kilku sąsiadujących z sobą instytucji, powinny być komasowane dla budowy większego, tech-

nicznie racjonalniejszego garażu dla potrzeb tych instytucji. Garaż ten nie byłby garażem publicznym, lecz garażem własnym kilku ściśle określonych użytkowników.

W ten sposób budowane garaże pozwolą na urządzenie w nich lepszej obsługi technicznej samochodów, zapobiegając przeinwestowaniu i pozwolą na oszczędniejszy sposób budowy.

Garaże użytku ogólnego — publiczne hotele samochodowe nie były jeszcze u nas w ostatnich latach budowane. Problem ten wymaga również ustalenia. Bo jeżeli garaże takie są potrzebne, trzeba ustalić kto powinien je budować i eksploatować. Jeżeli garaże takie mają istnieć należy ściśle określić ich rolę, bo może się okazać, że w pewnych warunkach garaże te będą się wzajemnie uzupełniały z garażami użytku własnego.

Sprawa budowy parkingów (miejsc postoju samochodów) również wymaga uporządkowania. Zarówno parkingi publiczne jak i parkingi przed poszczególnymi instytucjami powinny być budowane według ustalonych zasad, które — między innymi — powinny określać, kto i w jakim zakresie obowiązany jest do budowy parkingów.

Poruszone tu problemy nie są łatwe do uregulowania. Powiązane są tu wzajemnie zagadnienia technologiczne obsługi samochodów, zagadnienia planowania urbanistycznego, projektowania budowlanego oraz sprawy organizacyjne, eksploatacji i inwestowania.

Wydaje się słuszne, aby zasady poruszonego tu problemu zostały ustalone centralnie w sposób możliwie autorytatywny z uwzględnieniem potrzeb i przesłanek zarówno urbanistycznych jak i technologii obsługi technicznej.

A. B.

STANISŁAW WALCZAK (Łódź)

Uwagi o terminowości przesyłek drobnicowych

Pojęcie „transport“ mechanicznie wprost łączy się z pojęciem „terminowość“. Zasady przewozu przesyłek towarowych są regulowane Regulaminem Przewozów Towarowych i taryfą towarową. Przesyłki towarowe dzielimy na dwie grupy: przesyłki wagonowe i przesyłki drobnicowe. W ramach tych grup przesyłki dzielą się na zwyczajne, pośpieszne i pośpieszne przyspieszone. Ten ostatni podział w zasadzie ma odpowiadać terminowości dostawy przesyłki do stacji przeznaczenia. W obecnej praktyce trudno dostrzec jakąś różnicę między trwaniem podróży przesyłki zwyczajnej, a pośpiesznej. Natomiast istnieje różnica w opłatach i to poważna.

Przesyłki wagonowe w dobie obecnej dochodzą do miejsca przeznaczenia w terminie w zasadzie ustalonym np. z Łodzi do Gdyni wagon idzie przeciętnie 3 dni. Odchylenia są minimalne, co da się usprawiedliwić zdarzającymi się drobnymi zaburzeniami w komunikacji.

O ile sprawa przesyłek wagonowych przedstawia się zadowalająco, o tyle katastrofalny stan istnieje jeszcze przy przesyłkach drobnicowych. Często przesyłka drobnicowa nadana np. we Wrocławiu wędruje do Gdańska — 2 tygodnie, nie mówiąc już o przesyłkach nadanych na mniejszych stacjach. Nieraz przesyłka drobnicowa potrafi dojść w ciągu kilku dni do miejscowości do której innym razem wędruje tygodniami. Czasem staje się przed dylematem, który sprawia nie lada kłopot. Np. mamy przesyłkę z Piotrkowa Trybunalskiego wagi 2.500 kg do portu w Gdyni przy czym każda skrzynia waży powyżej 150 kg. Przesyłka jest terminowa, ograniczona terminem odejścia statku. Aby być pewnym, że przesyłka zdąży na statek, należałoby ją wysłać minimum 3 tygodnie przed wyjściem planowanym statku. W takich warunkach akredytywa winna być otwierana na minimum 5 tygodni, co w zasadzie zdarza się rzadko. Wysłać takiej przesyłki wagonem nie można, bo za mała, expremem — za duża, drobnicą — idzie tygodniami.

Nie lada trudność przedstawia odpowiedź na pytanie, dlaczego przesyłki drobnicowe muszą tak długo wędrować, przecież nasza kolej działa w obecnej dobie dość sprawnie, gdzie więc jest przyczyna? Nie można zgodzić się z faktem, żeby taki stan terminowości prze-

syłek drobnicowych był normalny. Istnieje to z pewnością na skutek jakichś niedociągnięć przy organizacji przewozów towarowych na PKP. W zasadzie sieć stacji kolejowych, które posiadają ekspedycje towarowe, powinna być objęta systemem planowych połączeń za pośrednictwem wagonów kursowych i tak niewątpliwie jest. Coś jednak w tych planach szwankuje.

Centrale handlu zagranicznego, żeby przyspieszyć przesyłkę rezygnują z dokonywania odpraw celnych w Agencjach Celnich PKP w głąb kraju i przekazują je Urzędowi Celnemu w porcie do odprawy, wysyłając jako przesyłki drobnicowe pośpieszne i deklarując wartość dostawy. Jednak nigdy nie wiadomo, kiedy przesyłka zdąży do portu.

Stan taki wpływa dezorganizująco na pracę w porcie, gdyż nie można przewidzieć, na jaki statek towar będzie mógł być załadowany, co uniemożliwia zapewnienie mu miejsca na statku tzw. jego bukowanie w obawie przed zaplaceniem tzw. martwego frachtu.

Dochodzenie strat spowodowanych nieterminowym przybiciem przesyłki nawet przy deklarowaniu wartości dostawy na liście przewozowym jest bardzo utrudnione, gdyż trzeba wykazać rzeczywiste straty materialne na podstawie dokumentów. Obok strat materialnych są inne, które podrywają autorytet polskich eksporterów na rynkach zagranicznych. W przypadku bowiem niemożności załadowania towarów na statek w przepisany termin trzeba prosić klientów o prolongatę terminu ważności akredytywy, co nie wpływa dodatnio na stosunki handlowe.

Zagadnienie jest w rzeczy samej poważne i wymaga rychłego rozwiązania, czy to w formie międzydyrekcyjnego porozumienia na kolei w przedmiocie sprawnej ekspedycji przesyłek drobnicowych, czy też przez wydanie odpowiednich zarządzeń przez Ministerstwo Kolei. W naszym transporcie nie powinno być miejsca na tzw. „przewozy dzikie“, gdzie nigdy nie wiadomo, kiedy przesyłka trafi do miejsca przeznaczenia. Sprawną ekspedycją jest gwarancją wykonywania naszych planów gospodarczych i żaden jej dział nie może być zaniedbany.

Poruszone tu zagadnienia wymagają rewizji systemu obrotów towarowych na kolei, co winno usprawnić pracę i podnieść zaufanie do kolei i jej przepisów.

DZIAŁ INFORMACYJNY*)

ZMIANA ORGANIZACJI WŁADZ W DZIEDZINIE KOMUNIKACJI

Sejm RP w dniu 26 lutego br. uchwalił wniesioną przez Radę Ministrów ustawę o organizacji władz w dziedzinie komunikacji (opublikowaną w Nr 14 Dziennika Ustaw z dn. 14.III.51 r. pod poz. 108). Na mocy ustawy utworzone zostały w miejsce dotychczasowego Ministerstwa Komunikacji dwa nowe resorty: Ministerstwo Kolei i Ministerstwo Transportu Drogowego i Lotniczego.

W ustawie w sposób taksatywny wymienione zostały zagadnienia, jakie będą należały do zakresu działania nowopowołanych ministerstw, przy czym na podstawie art. 6 cytowanej ustawy Rada Ministrów w drodze rozporządzenia ustaliła szczegółowo właściwość Ministra Kolei oraz Ministra Transportu Drogowego i Lotniczego. Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 26 lutego br. wydane na podstawie art. 6 ustawy o organizacji władz w dziedzinie komunikacji, określa szczegółowo zakres działania władz naczelnych w dziedzinie komunikacji (opublikowane w tym samym Dzienniku Ustaw Nr 14 poz. 111).

Rozporządzenie Rady Ministrów rozgranicza właściwość w sprawach należących dotychczas do zakresu działania Ministra Komunikacji, jak również określa właściwość innych władz naczelnych w dziedzinie komunikacji.

W § 1 rozporządzenia w 13 punktach wyliczone zostały kolejno wszystkie funkcje wchodzące w zakres działania Ministra Kolei, natomiast § 2 rozporządzenia ujmuje w 15 punktach zakres działania Ministra Transportu Drogowego i Lotniczego. Koordynacja działalności przewozowej różnych środków komunikacji (kolei, transport drogowy, żegluga, lotnictwo), zastrzeżone dotychczas właściwości Ministra Komunikacji, przechodzi obecnie do zakresu działania Przewodniczącego Państwowej Komisji Planowania Gospodarczego.

Zagadnienia eksploatacji dróg wodnych i żegluga śródlądowej, zastrzeżone dotychczas również dla Ministra Komunikacji, przechodzą obecnie z uwagi na pokrewność zadań do zakresu działania Ministra Żeglugi. Tak więc w gestii Ministra Żeglugi będą: budowa i utrzymanie dróg wodnych oraz budowli wodnych, ich eksploatacja, żegluga śródlądowa oraz stocznie rzeczne.

Zagadnieniu utworzenia Ministerstwa Transportu Drogowego i Lotniczego poświęcił więcej miejsca A. Rostocki w swoim artykule zamieszczonym w tym numerze.

Uchwałą Rady Ministrów Nr 50 z dnia 26 lutego br. nadany został Ministerstwu Kolei tymczasowy statut organizacyjny (opublikowany w Nr A-22 „Monitora Polskiego” z dn. 17.III.51 r. poz. 267).

Statut organizacyjny przewiduje powołanie w ramach Ministerstwa Kolei: Gabinetu Ministra, 16 Departamentów, 4 Biur, Komendy Głównej Służby Ochrony Kolei oraz Centr. Zarządu Przedsięb. Robót Kolejowych. Centr. Zarządu Kolej. Zakł. Produkcyjnych, Dyrekcji Nacz. PBP „Orbis”, Dyrekcji Kolejowych Zakł. Gastronomicznych, Centr. Biura Statystyki Przewozów oraz Centr. Biura Rozrachunków Zagranicznych.

K. K.

OKÓLNİK PREZESA RM DOT. TRYBU PRZENOSZENIA NADETATOWYCH POJAZDÓW MECHANICZNYCH

W Monitorze Polskim Nr A-22 poz. 275 z dnia 17.3.1951 r. ukazał się okólnik Prezesa Rady Ministrów Nr 48 z dnia 1.III.51 r. uchylający okólnik Nr 1 z dnia 5.1.1950 r. w sprawie trybu przenoszenia nadetatowych pojazdów mechanicznych w roku 1950 (MP Nr A-11 poz. 109). Okólnik ten ustalał tryb postępowania przy przekazywaniu nadetatowych pojazdów mechanicznych pomiędzy jednostkami organizacyjnymi administracji państwowej wchodzącymi do budżetu państwowego. Obecnie zagadnienia te będą regulowane Uchwałą Prezydium Rządu z dnia 8.IX.1950 r. w sprawie przekazywania zbędnych i nadmiernych remanentów motoryzacyjnych (MP nr A-123 poz. 1528) oraz wydanym na jej podstawie zarządzeniu

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

Przewodniczącego PKPG z dnia 16.I.1951 r. w sprawie trybu przekazywania i sposobu wyceny nadmiernych remanentów motoryzacyjnych (MP Nr 11, poz. 163).

Omawiany okólnik wszedł w życie z dniem jego ogłoszenia, tzn. z dniem 17.III.1951 r.

S.D.

FINANSOWANIE PRZERÓBKİ SAMOCHODÓW NA NAPĘD GAZEM WYSOKOSPĘŻONYM

W „Monitorze Polskim” z dnia 7.III.1951 r. Nr A-18 poz. 242 opublikowany został okólnik Ministra Finansów z dnia 19.2.1951 r. w sprawie sposobu sfinansowania przeróbki samochodów na napęd gazem wysokospężonym.

W związku z przeprowadzaną akcją tzw. „gazyfikacji samochodów” zaszła konieczność uregulowania sprawy związanej ze sposobem finansowania przeróbki samochodów, której koszt jest dość znaczny.

Powyższy okólnik należy rozpatrywać łącznie z poprzednio wydanymi aktami prawnymi jak: 1) Uchwała Prezydium Rządu z dnia 6 września 1950 r. w sprawie oszczędności paliw i smarów w gospodarce samochodowej i rolnej, zalecająca stosowanie w jak najszerszym zakresie paliw zastępczych; 2) zarządzenie Ministra Finansów z dnia 2 listopada 1950 r. w sprawie finansowania przeróbki samochodów na napęd gazem wysokospężonym — umożliwiające otrzymanie z banku pożyczki potrzebnej sumy na pokrycie kosztów związanych z przeróbką samochodów na napęd ww. paliwem.

Okólnik Min. Finansów z dnia 19.II.1951 r. dotyczy tylko jednostek będących na rozrachunku gospodarczym. Wspomniane jednostki, które przerobiły swoje samochody na napęd gazem wysokospężonym powinny pokrywać koszty związane z przeróbką w Zakładach Sprzętu Transportowego na podstawie faktury tychże Zakładów lub CHPM „Mototyzbyt” — Biuro Samochodów Remontowanych (dziś już nie istniejące, a zatem dotyczy uprzednio wystawionych faktur przed likwidacją).

Samo finansowanie powinno się odbywać w ramach globalnych limitów finansowych przedsiębiorstwa po przeprowadzeniu wewnętrznego virement między pozycjami planów finansowych, to znaczy zmniejszenia pozycji wydatkowych na benzynę, a zwiększenia pozycji na wydatki na usługi obce, jeśli zmiany takie nie były w planach przewidziane. Wydatkowane na przeróbkę samochodów sumy powinny być aktywowane na kontach rozliczeń międzyokresowych oraz umarzane miesięcznie w wysokości uzyskanej oszczędności na paliwie. Umarzanie nie powinno trwać dłużej niż 15 miesięcy.

S.D.

WYNAGRODZENIE ZA USŁUGI PRZEWOZOWE NA RZECZ WOJSKA

Minister Komunikacji wydał zarządzenie z dnia 8 lutego 1951 r. — o ustaleniu stawek wynagrodzenia za dostarczone mechaniczne środki przewozowe, ogłoszone w Dz. Taryf i Zarz. Komunikacyjnych Nr 5 z dn. 28.II.1951 r.

Zarządzenie powyższe zostało wydane na podstawie art. 15 ust. 3 ustawy z 18 lipca 1950 o dostarczaniu środków przewozowych na rzecz wojska i służby bezpieczeństwa publicznego w czasie pokoju (Dz.U.R.P. Nr 36 poz. 322, omówionej w Nr 11 z ub. roku „Transport i Spedycja”).

Wynagrodzenie za dostarczone pojazdy samochodowe ustalone zostało następująco:

- 1) zwrot kosztów utrzymania pojazdu samochodowego, niezależnych od przebytej przez niego drogi, lecz zależnych od czasu, przez jaki był używany. Wynagrodzenie za czas użycia pojazdu samochodowego oblicza się w złotych za każdą rozpoczętą godzinę użycia;
- 2) zwrot kosztów użycia pojazdu samochodowego, zależnych od przebytej przez niego drogi. Wynagrodzenie za drogę przebytą przez dostarczony pojazd oblicza się w złotych za każdy kilometr przebytej drogi.

Stawki kosztów niezależnych od przebiegu w zł na 1 godzinę oraz kosztów zależnych od przebiegu w zł na

1 km, ustalono w tabelach dla samochodów osobowych i motocykli, samochodów ciężarowych (ciągników i przyczep oraz autobusów).

W kosztach niezależnych od przebiegu mieszczą się koszty wynagrodzenia kierowcy i inne koszty utrzymania nie związane z jazdą.

W kosztach zależnych od przebiegu mieszczą się koszty paliwa, smarów, obsługi zapobiegawczej i napraw oraz koszty umorzenia wartości ogumienia i pojazdu.

Poniżej podajemy kilka przykładów obliczenia kosztów: np. według tabeli nr 1 (samoch. osob. i motocykle) wynagrodzenie za 1 godz. używania samochodu osobowego o pojemności silnika 3.000 cm³ wynosi 2,50 zł., a za 1 km przebiegu 1,05 zł. Przypuśćmy, że tego rodzaju samochód oddaliśmy na użytek wojska na przeciąg 3 dni, w ciągu których wykonał on pracę przewozową 150 km. Należność za usługi oddane wojsku wyniesie:

$$\begin{aligned} 72 \text{ godzin używania} \times 2,50 &= 180, - \text{ zł} \\ 150 \text{ km przebiegu} \times 1,05 &= 157,50 \text{ „} \end{aligned}$$

$$\text{Razem} = 337,50 \text{ zł}$$

Według Tabeli Nr 2 dla samochodów ciężarowych ciągników i przyczep ustalono stawki podobnie, jak dla samochodów osobowych z tym, że dano większe wynagrodzenie dla samochodu ciągnącego przyczepę i oddzielnie za przyczepę. I tak np. samochód cięż. 4 tonowy, gaźnikowy, dwuosiowy bez przyczepy — za godzinę użycia koszt wynosi 3,30 zł, a za 1 km przebiegu 1,95 zł. Za ten sam samochód, jeżeli ciągnie przyczepę dwuosiową z hamulcami zespolonymi płaci użytkownik za godzinę użycia 3,30 zł, za 1 km przebiegu 2,15 i 0,55 za przyczepę. W stosunku do samochodów trzyosiowych stawka jest wyższa, jak również dla samochodów z silnikami o napędzie na olej gazowy. Wynagrodzenie za pracę ciągników jest takie same, jak dla samochodów ciągnących przyczepę z dodatkami kosztów za przebieg ciągniętych przyczep. Wynagrodzenie za użycie przyczep odnosi się tylko do ich przebiegu kilometrowego, przy czym wysokość wynagrodzenia zależna jest od rodzaju przyczepy. Ciągniki siodłowe uważa się za samochody o ładowności naczepl.

Na podstawie tabeli kosztów, ustalonych w cytowanym na wstępie Dz. Taryf i Zarz. Komunikacyjnych, postaramy się obliczyć, jakie wynagrodzenie otrzyma jednostka samochodowa tytułem zwrotu kosztów za usługi przewozowe oddane wojsku przy użyciu następujących samochodów:

Nazwa samochodu, ciągnika, przyczepy	zł za godz.	złotych na 1 km		
		bez przyczepy	ciągnący przyczepę	przyczepę
Zis 150 — 3,5 ton	2,50	1,65	—	—
Skoda 706 — 7,5 ton z przyczepą o hamulcach zespol.	3,30	—	1,85	0,55
Ciągnik siodłowy Panhard — 6 ton	3,30	2,20	—	—
Ciągnik Ursus z dwoma przyczepami z hamulcami niezależnymi	2,50	—	1,10	0,40

Znając ilość dni pracy (godzin) i ilość przejechanych kilometrów przez każdy z wym. pojazdów, nie trudno będzie obliczyć wysokość kosztów ich pracy przewozowej.

Wysokość kosztów za godzinę i kilometr w odniesieniu do autobusów zależna jest od ilości miejsc siedzących, ilości osi i rodzaju silnika (nisko lub wysokoprężny). Np. dla autobusu „Mavag TR5” koszt za 1 godzinę wyniesie 3,50 zł i za 1 km przebiegu 1,85 zł.

Podstawę do rozliczeń za dostarczone poj. samoch. stanowi karta drogowa, jako dokument stwierdzający przebieg pojazdu w kilometrach (SM—101, wzgl. SM—102).

A.W.

INSTRUKCJA O PRZYGOTOWANIU DO EKSPLOATACJI POJAZDÓW SAMOCHODOWYCH W OKRESIE LETNIM

Minister Transportu Drogowego i Lotniczego wydał zarządzenie w dniu 20 marca 1951 o przygotowaniu do eksploatacji pojazdów samochodowych w okresie letnim (Monitor Polski Nr A-28, poz. 365).

Instrukcja o przygotowaniu samochodów do okresu letniego ukazała się nakładem Wydawnictw Komunikacyjnych w postaci broszury opatrzonej znakiem SM-181.¹⁾

Ponieważ warunki eksploatacji pojazdów samochodowych w okresie letnim są odmienne od okresu zimowego, przeto zachodzi konieczność dokonania pewnych zabiegów przy przejściu z okresu zimowego na letni.

W związku z powyższym, Instrukcja mówi o konieczności dokonania następujących czynności we wszystkich jednostkach samochodowych:

- przeprowadzić przeszkolenie kierowców i całej obsługi,
- przeprowadzić drugą obsługę techniczną (II OT) wszystkich pojazdów samochodowych,
- zmienić oleje i smary zimowe na gatunki olejów i smarów letnich,
- przeprowadzić regulację gaźnika,
- sprawdzić i oczyścić cały system zasilania paliw,
- w silnikach wysokoprężnych (Diesla) przejść na paliwo letnie,
- spuścić z systemu chłodzenia płyn niezamarzający, przemyć i oczyścić cały system chłodzenia,
- sprawdzić i naprawić akumulatory oraz zmienić zimową gęstość elektrolitu na letnią,
- wyregulować automat prądnicy,
- sprawdzić ogumienie,
- zaopatrzyć pojazdy w środki, ułatwiające pokonywanie ciężkich odcinków drogi,
- usunąć wszelkie ślady korozji i zabezpieczyć pojazdy przed wpływem warunków atmosferycznych,
- zdemontować dodatkowe urządzenia zimowe pojazdów samochodowych,
- oczyścić, naprawić i zamagazynować dodatkowe urządzenia pojazdów samochodowych i urządzeń zimowych w garażach i stacjach obsługi,

Okres letniej eksploatacji liczy się od 1 kwietnia do 31 października. Wszystkie czynności związane z przygotowaniem pojazdów samochodowych do eksploatacji w okresie letnim powinny być ukończone do 1 kwietnia. Ze względu na późne wydanie instrukcji, Minister Transportu Drogowego i Lotniczego ustalił, wyjątkowo, termin ukończenia przygotowań na 30 kwietnia br.

Odpowiedzialność za wykonanie instrukcji została ustalona w Instrukcji następująco:

„Za ścisłe wykonanie przepisów niniejszej Instrukcji są odpowiedzialni kierownicy jednostek samochodowych oraz ich przełożeni wszystkich szczebli, obowiązani do nadzorowania i kontrolowania. Winnych niestosowania się do tych przepisów należy pociągać do odpowiedzialności dyscyplinarnej i materialnej“.

A.W.

PROGRAM KURSÓW — ODPRAW O OSZCZĘDNOŚCI PALIWA

Uchwała Prezydium Rządu z dnia 6 września 1950 r. (Monitor Polski Nr A-98/50 poz. 1235) w sprawie oszczędności paliw i smarów w gospodarce samochodowej i rolnej zleca (poz. VI) przeszkolenie pracowników, zatrudnionych przy eksploatacji pojazdów mechanicznych, ciągników i innych maszyn napędzanych paliwami płynnymi, w zakresie oszczędnego użytkowania i racjonalnej gospodarki paliwami płynnymi.

W wykonaniu powyższego zarządzenia Departament Samochodowy Ministerstwa Komunikacji opracował skrypt pod tytułem: „Oszczędność w gospodarowaniu płynnymi materiałami pędnymi w transporcie samochodowym“, który to skrypt jest materiałem dla kursów-odpraw na temat oszczędności paliwa.

(Skrypt ten w postaci broszury opatrzonej znakiem SM-178 jest do nabycia w Składnicy Wydawnictw Komunikacyjnych, Warszawa, Kazimierzowska Nr 52).

¹⁾ Instrukcja SM-181 jest do nabycia w Składnicy Wydawnictw Komunikacyjnych, Warszawa, ul. Kazimierzowska 52.

W podanym wyżej skrypcie omówiono szczegółowo:

- gatunki paliw płynnych i olejów smarowniczych używanych w Polsce oraz najprostsze sposoby badania ich właściwości,
- zasady przewozu, magazynowania i wydawania paliw płynnych,
- normy zużycia materiałów pędnych,
- podstawy organizacji kontroli gospodarki paliwowej,
- wytyczne dla uzyskania oszczędności paliw płynnych w eksploatacji pojazdów samochodowych,
- prowadzenie ewidencji i sprawozdawczości ze zużycia paliw płynnych i olejów,
- zasady premiowania za oszczędność w zużyciu materiałów pędnych,
- podstawy współzawodnictwa pracy w gospodarce samochodowej.

Mówiąc o konieczności zorganizowania racjonalnej i oszczędnej gospodarki materiałami pędnymi, Ministerstwo Komunikacji daje następujące wytyczne.

1. Pod względem eksploatacji

Odpowiednia organizacja przewozów przy zmniejszeniu do minimum próżnych przebiegów. Stosowanie odpowiednich pojazdów samochodowych dla określonych przewozów i ładunków. Wykorzystywanie pełnej ładowności pojazdów samochodowych. Stosowanie przyczep i holowania w przypadkach jazdy kilku samochodów próżnych (bez ładunku) w jednym kierunku.

2. Pod względem technicznym

Organizacja odbioru, magazynowania i wydawania paliwa. Stała regulacja gaźników i instalacji zapłonowych eksploatowanych samochodów. Utrzymanie taboru samochodowego w nienagannym stanie technicznym. Badanie używanego paliwa i olejów smarowniczych. Dokładna ewidencja i kontrola zużycia materiałów pędnych. Ścisłe stosowanie i przestrzeganie instrukcji i przepisów dotyczących eksploatacji i technicznej obsługi pojazdów samochodowych.

Skrypt ten wtedy spełni swą rolę, jeżeli wskazówki w nim zawarte znajdą pełne zastosowanie w praktyce. Uchwała Prezydium Rządu wzywa wszystkich kierowników jednostek służbowych, rozporządzających taborem samochodowym do przeszkolenia swoich kierowców i pracowników samochodowych w umiejętności oszczędnego używania mat. pędnych oraz zorganizowania właściwej gospodarki tymi materiałami. Skrypt, o którym mowa ma im w tym pomóc — to jest celem jego opracowania i wydania.

A.W.

UCHWAŁA PREZYDIUM RZĄDU

w sprawie załadunku i przewozu towarów na PKP w II, III i IV kwart. 1951 r.

W celu zapewnienia równomierności załadunku towarów i uniknięcia trudności przewozowych na kolejach normalnotorowych w okresie jesiennym 1951 r. Prezydium Rządu w dniu 31.III.1951 r. powzięło uchwałę, w której zobowiązało zainteresowane ministerstwa do wydania zarządzeń, aby podległe im jednostki dokonywały naładunku towarów na PKP według ustalonych limitów w okresie poszczególnych miesięcy, przy czym wielkość dziennego naładunku powinna być równomierna w ciągu miesiąca.

Dla zapewnienia wykonania planowanych przewozów PKP będą musiały zwiększyć zdolność przewozową przede wszystkim w drodze usprawnień i skrócenia obrotu wagonów do 5,2 dnia w czwartym kwartale br. Aby uniknąć trudności i sprawnie wykonać planowane przewozy towarowe, zarówno przez koleje jak i poszczególnych nadawców oraz odbiorców, uchwała zobowiązuje zainteresowane resorty do:

- a) bezwzględnego przestrzegania terminów wolnych od opłat postojowego przy dokonywaniu czynności przeładunkowych,
- b) ograniczenia reekspedycji przesyłek kolejowych wyłącznie do przypadków gospodarczo uzasadnionych,
- c) wykorzystywania do maksymalnych granic ładowności i pojemności wagonów towarowych,
- d) wykorzystywania w najszerszym zakresie niedziel i świąt dla dokonywania za- i wyładunków wagonów w okresie od 1 października do 1 grudnia 1951 r,

W związku z tym zostaną wydane odpowiednie instrukcje zezwalające na prace przeładunkowe w niedziele i święta w wyżej wymienionym okresie. Ustalone w uchwale miesięczne limity w tonach i wagonach dla poszczególnych ministerstw są normami maksymalnymi w miesiącu wrześniu, październiku i listopadzie br., tzn. że podległe im jednostki gospodarcze nie mogą żądać od kolei przewiezienia większej ilości ton w tych miesiącach niż przewidziano w planie, nawet w przypadkach niewykorzystania limitu w miesiącu ubiegłym lub zamierzonego niewykorzystania limitu w miesiącu następnym. Uchwała przewiduje, że w uzasadnionych przypadkach, np. przekroczenie planu produkcji, akcja specjalna itp. nadawcy mogą zgłaszać za pośrednictwem swoich ministerstw wnioski o zwiększenie limitu naładunku do Ministerstwa Kolei do dnia 10 każdego miesiąca poprzedzającego miesiąc, w którym limit ma być zmieniony. Wnioski o zmianę limitów będą uwzględniane w planach operatywnych w miarę możliwości taborowych i ruchowych PKP. Kolej została zobowiązana do podstawienia takiej ilości wagonów, jaka konieczna jest po przewiezieniu zaplanowanego tonażu w poszczególnych miesiącach. W uchwale przewidziano wydanie przez PKPG instrukcji, która regulować będzie sposób opracowywania planów operatywnych. Podział masy towarowej na nadawców nie nastręczy trudności, gdyż limity w uchwale opracowano na podstawie projektów planów poszczególnych jednostek. Instrukcja, o której wyżej wspomnianą powinna ukazać się w terminie miesięcznym od powzięcia uchwały.

Nadzór nad wykonaniem uchwały powierzono Przewodniczącemu PKPG.

T.L.

ZMIANA TERMINÓW NA — I WYŁADUNKOWYCH DLA PRZESYŁEK CIECZY W CYSTERNACH

W związku z nastaniem pory letniej i zwiększającym się zapotrzebowaniem na wagony cysterny oraz koniecznością przyśpieszenia obrotu tego rodzaju wagonów Departament Komunikacji i Łączności PKPG wydał pismo okólnе Nr 1 (Znak KL2F-101-16) z dnia 24 marca br. w którym zostały ustalone nowe terminy dla na- i wyładunku przesyłek cieczy przewożonych w wagonach cysternach na okres od 1 kwietnia do 31 października 1951 r.

Terminy te wynoszą:

- 1) dla oleju napędowego minusowego, benzyny, nafty, kwasu azotowego stężonego i rozcieńczonego, szkła wodnego, metanolu, kogazyny, spirytusu, artykułów gorzelniowych, aniliny, melasy i pozostałych artykułów nieulegających stężeniu — 12 godzin,
- 2) dla ropy, mazutu, olejów ciężkich, smoły wszelkiego rodzaju, asfaltu, fenolu, ługu sodowego i oleum — 18 godzin.—

W związku z powyższym zainteresowane komórki transportowe powinny powyższą zmianę odnotować w punkcie XV Instrukcji PKPG Dep. Komunikacji i Łączności z dnia 10 sierpnia 1949 r. w sprawie gospodarki cysternami normalnotorowymi.

Nadawcy i odbiorcy oraz organa kolejowe powinny stale czuwać nad przestrzeganiem powyższych terminów w celu niedopuszczenia do przestoju omawianych wagonów.

Wykonanie tego zarządzenia wpłynie niewątpliwie na zwiększenie zdolności przewozowej taboru cysternowego.

T.L.

PRZYJĘCIA W SPR. SKARG I ZAŻALEŃ W RESORTACH KOMUNIKACJI

Jak wiadomo, weszła w życie uchwała Rady Państwa i Rady Ministrów z dnia 14 grudnia 1950 r. w sprawie rozpatrywania i załatwiania odwołań, listów i zażaleń ludności oraz krytyki prasowej. (Monitor Polski Nr A-1 z dnia 12 stycznia 1951 r. poz. 1).

Uchwała powyższa, świadczy o tym, iż centralne władze państwowe w trosce o usunięcie wszelkich uchybień, braków i biurokracji w pracy aparatu państwowego, postanowiły usprawnić i wykorzystać bezpośredni kontakt mas ludowych z organami administracji państwowej.

Jak w każdej dziedzinie życia gospodarczego, tak też i w dziedzinie komunikacji i transportu postanowienie powyższe odegra poważną rolę, powodując ujawnienie poprzez odwołania i zażalenia wszelkich niedociągnięć na tym odcinku, a zatem — usunięcia tych niedociągnięć.

By osiągnąć ten cel, Ministerstwa (wyszczególnione poniżej), na podstawie pkt. 3 powołanej na wstępie uchwały oraz instrukcji wykonawczej do tejże uchwały z dn. 10 stycznia 1951 r. (Monitor Polski Nr A-2 z dn. 13 stycznia 1951 r. poz. 16), wyznaczyły dni i godziny przyjęcia w sprawie skarg i zażaleń jak następuje:

Ministerstwo Transportu Drogowego i Lotniczego — Minister przyjmuje skargi i zażalenia w sprawach dotyczących działalności Ministerstwa i podległych jednostek w poniedziałki od godz. 10 do godz. 12 i od godz. 16 do godz. 18 w gmachu Ministerstwa, róg ul. Chałubińskiego i Hożej (wieżowiec I piętro) wejście od ul. Hożej. Referat listów i zażaleń załatwia interesantów codziennie od godz. 8,30 do godz. 15,30.

Ministerstwo Kolei — Minister, Wiceministrowie i Dyrektor Gabinetu Ministra przyjmują w poniedziałki od godz. 10 do godz. 11 i od godz. 17 do godz. 18 w gmachu Ministerstwa ul. Chałubińskiego 4.

Ministerstwo Żeglugi — Minister i Wiceminister przyjmują w poniedziałki od godz. 18 do godz. 20, a Dyrektor Gabinetu Ministra w poniedziałki od godz. 12 do godz. 14 i od godz. 16 do godz. 18, w gmachu Ministerstwa ul. Filtrowa 57.

Ponadto podajemy, iż w Zarządzie Głównym Związku Zawodowego Transportowców, w sprawie rozpatrywania odwołań, skarg i zażaleń przyjmuje zainteresowanych Przewodniczący lub członek Zarządu we wtorki od godz. 10 do godz. 12 dla zamiejscowych oraz od godz. 16 do godz. 19 dla miejscowych, w gmachu Zarządu Głównego ZZT przy ul. Targowej 15.

K.K.

UPLYNNIANIA NADMIERNYCH REMANENTÓW MOTORYZACYJNYCH I USPOŁECZNIONY HANDEL SPRZĘTEM MOTORYZACYJNYM

Monitor Polski Nr A-11 zawiera zarządzenie Przewodniczącego PKPG z dnia 16.I.51 r., które zleca „Spółnocie Pracy” Spółdzielczej Organizacji Zbytu Drobnej Wytworczości i CHPM „Motozbyt” przejmowanie wszystkich zbędnych w jednostkach służbowych pojazdów samochodowych, zespołów samochodowych, akcesoriów, narzędzi itp. „Motozbyt” przyjmuje i rozprowadza do użytkowników pojazdy samochodowe i części zamienne typowe, a „Spółnota Pracy” nietypowe. Zarządzenie PKPG jednocześnie szczegółowo ustala dokumentację prawną, zasady rozliczeń finansowych, klasyfikację przydatności, wycenę i inne niezbędne czynności i formalności związane z całokształtem wykonywania akcji upłynniania zbędnych remanentów motoryzacyjnych.

„Spółnota Pracy”, wykonując organizację uspołecznionego handlu nietypowym sprzętem motoryzacyjnym, do chwili obecnej uruchomiła przy swych oddziałach wojewódzkich Działy Handlu Sprzętem Motoryzacyjnym oraz 12 Składowe Hurtowych HSM i 2 sortownie sprzętu: jedną w Poznaniu, drugą w Elblągu.

Dnia 20.XII.50 r. Oddział Gdański „Spółnoty Pracy”, w rekordowym czasie uruchomił w Gdyni przy ulicy Zwirki i Wigury 6, pierwszy w Polsce spółdzielczy sklep ze sprzętem motoryzacyjnym.

Drugi taki sklep otwarto w Warszawie, przy ulicy Jasnej 10, a trzeci przy ulicy Nowy Świat 5.

W pierwszych miesiącach bieżącego roku „Spółnota Pracy” przewiduje otwarcie 15 sklepów HSM, a 48 do końca roku.

Istniejąca i zaplanowana na rok 1951 handlowa sieć motoryzacyjną dla nietypowych pojazdów samochodowych w „Spółnocie Pracy” obrazuje załączona mapka.

„Spółnota Pracy” posiada obecnie około 19000 m² powierzchni magazynów pod dachem i około 69400 m² ogrodzonych placów, przeznaczonych na parkowanie pojazdów samochodowych.

Przy przejmowaniu nadmiernych remanentów motoryzacyjnych „Spółnota Pracy” ściśle współpracuje z Komisją Międzyministerialną Uplynniania Remanentów, czynną stale przy PKPG.

Rzeczoznawcy „Spółnoty Pracy” w 12 komisjach odbiorczych w terenie, wspólnie z KMUR klasyfikują i odbierają remanenty motoryzacyjne w różnych jednostkach służbowych na terenie całego kraju i przekazują je Składowi Hurtowemu HSM.

Jak wielkie ilości remanentów motoryzacyjnych bezużytecznie zamrożone były w różnych jednostkach transportowych, świadczyć mogą fakty, że Komisje Odbiorcze „Spółnoty Pracy” sklasyfikowały do dnia I.III. br. 1.597,729 kg. różnych części zamiennych, akcesoriów i narzędzi z przeznaczeniem do upłynnienia. Do końca roku 1951 „Spółnota Pracy” zaplanowała przeklasyfikowanie i przejęcie 2.950 ton motoryzacyjnej masy towarowej oraz 3.500 sztuk nietypowych pojazdów samochodowych o różnych grupach użytkowych.

PLAN SIECI DYSTRYBUCYJNEJ
HANDLU SPRZĘTEM MOTORYZACYJNYM
W „SPÓLNOCIE PRACY” NA 1951 ROK



LEGENDA

1. • miasta wojewódzkie i większe powiatowe
2. □ składowe hurtowe H.S.M. razem 12
3. ▢ składowe sortowne H.S.M. razem 2
4. ● sklepy sprzedaży detalicznej H.S.M. razem 48
5. ⊙ działy H.S.M. przy oddziałach „Spółnoty Pracy” razem 12
6. --- granice rejonów sortowni
7. --- granice rejonów działów H.S.M.

Składowe Hurtowe HSM są markowe, to znaczy, że każda ze składowi grupuje części zamienne do nietypowych samochodów tylko dla pewnych marek i typów. Całość podziału obrazuje załączone zestawienie.

Sortownie HSM grupują motoryzacyjną masę towarową III grupy użytkowej, którą rozpoznają, klasyfikują, wyceniają i przesyłają wg przeznaczenia do markowych Składowi Hurtowych HSM.

Sortownie i Składowe Hurtowe HSM posiadają lokalne punkty sprzedaży, które w większości są już czynne. Punkty te obsługują odbiorców w zakresie handlu hurtowego i detalicznego.

Przyjmowanie przez „Spółnotę Pracy”, w akcji upłynniania remanentów motoryzacyjnych, od różnych jednostek służbowych pojazdów samochodowych wykonywane jest bez rejonizacji wprost do Składowi Hurtowych HSM, skąd I grupa użytkowa samochodów po dokonaniu usprawnień i wycenie przekazywana jest wprost użytkownikom, którzy zgłaszają chęć ich nabycia.

Druga grupa użytkowa nietypowych samochodów przekazywana jest przez „Spółnotę Pracy” Spółdzielczym Warsztatom Naprawczym, zrzeszonym w Krajowym Związku Branżowym, a III grupa użytkowa sprzedawana jest tymże Warsztatom na rozbiórkę celem wymontowania części wymiennych, nadających się jeszcze do wykorzystania.

Wraki samochodowe wraz z częściami zamiennymi, które nie nadają się do dalszego użytkowania, przekazywane są do Centrali Złomu.

Wykonując dyrektywy KMUR, „Spółnota Pracy” upłynnia remanenty motoryzacyjne, które do chwili obecnej były zamrożone w magazynach różnych jednostek służbowych.

Zorganizowana przez „Spółnotę Pracy” sieć Składowi Hurtowych, sortowni, punktów sprzedaży detalicznej i sklepów zapewnia racjonalne zapoczątkowanie socjalistycznego uspołecznionego handlu sprzętem motoryzacyjnym, który należy obsłużyć potrzeby użytkowników.

Handel sprzętem motoryzacyjnym w odróżnieniu od innych branż handlowych jest skomplikowany i trudny w wykonaniu. Handel motoryzacyjny posiada bardzo du-

Rozdzielnik części zamiennych z remanentów wg marek samochodów nietypowych w Składnicach Hurtowych
H S M i Sortowniach

I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII
Warszawa ulica Płocka 29	Poznań i Gądk i Armii Czerwonej 3	Łódź ul. Traugutta 4	Gdańsk — Orunia ul. Jedności Robotniczej 57 i Elbląg Grochowska 9	Bydgoszcz ul. Dworcowa 50	Kraków Nadwiślańska 9	Katowice Powstańców 8	Wrocław ul. Polna 59	Szczecin Królowej Jadwigi 1	Radom ulica Dębowa 4	Lublin ulica M. Buczka 45	Białystok Rynek Kościuszki 32a
DKW Aero Tempo Framo Aero— Minor	OPEL wszystkie typy Gaz—generatory	wszystkie motocykle wszystkie ciągniki	Fiat Hansa Borgward Gaz—generatory Büssing—Nag NAG Henschel Mann Magirus Vomag Skoda—D Mack Somua Thornycroft Albion Gtj Krupp Saurer	BMW Dixi Adler Hanomag Citroën Renault Peugeot Mathis Gaz—generatory Delage Delahaye Hotchkiss Unic Panhard Hispano—Suisa Bugatti Voisin Berliet	Ford Fordson Bedford Matford Tatra Detra Stoewer —Greife	Steiger KDF Presto Brennabor	Horch Wanderer Audi Stoewer	Skoda Praga Maybach Phänomen Stutz	Mercedes—Benz Mercedes—D Daimler Chevrolet Overland Willys Whippet Buick Chrysler Hudson Packard Federal Plymouth Pontiac Auburn A-cord Oldsmobil Cadillac Dodge White De-Soto La—Salle Lincoln International	Vauxhall Austin Singer Standard Morris Humber Volseley Talbot Hillman MG Morgan	Lancia Bianchi Alfa — Romeo OM Minerwa Lafily

żą ilość asortymentów towarowych o specyficznych swych właściwościach takich, jak bardzo duża różnorodność marek i typów, precyzja wymiarów i różnorodność tworzywa, konieczność stałej fachowej technicznej obsługi i inne właściwości, stale występujące w motoryzacyjnej handlowej masie towarowej.

Do chwili obecnej handel sprzętem motoryzacyjnym był w znacznym stopniu w rękach inicjatywy prywatnej, która, wykorzystując trudności kraju w zaopatrzeniu w części zamienne do nietypowych pojazdów samochodowych, zerwała na użytkownikach samochodów.

Zapoczątkowany przez „Spółnotę Pracy” socjalistyczny układ uspołecznionego handlu motoryzacyjnego zmienia istniejący stan zaopatrzenia użytkowników bez pośredników, po cenach jednolitych, zatwierdzonych przez odpowiednie władze nadzorcze wg jednolitej państwowej polityki cen.

Upłynnienie remanentów motoryzacyjnych przez dystrybucyjną sieć uspołecznionego handlu motoryzacyjnego „Spółnota Pracy” przyczynia się do wygospodarowania bardzo dużych oszczędności, w ogólnej gospodarce kraju, oraz daje pełną gwarancję planowego i racjonalnego wykorzystania wszystkich posiadanych w kraju zasobów nietypowego sprzętu samochodowego.

Ilościowy stan nietypowych pojazdów samochodowych w kraju jest bardzo duży, a praca transportowa, jaką nietypowy tabor ma wykonać, jest uwzględniona w Planie 6-letnim.

„Spółnota Pracy”, dostarczając części zamiennych i usprawniając nietypowe pojazdy samochodowe, podtrzymuje ich okres używalności, co w znacznym stopniu przyczynia się do realizacji zamierzeń Planu 6-letniego.

Źródłem zaopatrzenia w części zamienne, akcesoria i narzędzia są dla „Spółnoty Pracy” nie tylko nadwyżki remanentów motoryzacyjnych, otrzymywane z jednostek służbowych, lecz i przemysł krajowy wraz z importem z krajów zaprzyjaźnionych.

Na rok 1951 „Spółnota Pracy” w różnych Spółdzielczych Zakładach Przemysłowych, zrzeszonych w ZSP zamówiła około 2463 ton różnych akcesoriów, narzędzi, części zamiennych i ogumienia nietypowych pojazdów samo-

chodowych. Z importu zamówiono około 760 ton różnych najniezbędniejszych części zamiennych i akcesoriów, które z różnych względów technicznych nie mogły być wykonane w kraju.

„Spółnota Pracy” przewiduje, że w r. 1951 przeszło 500 nietypowych pojazdów samochodowych z II grupy użytkowej zostanie naprawionych przez Warsztaty Spółdzielcze, zrzeszone w Krajowym Związku Branżowym.

Upłynnione części zamienne z nadmiernych remanentów motoryzacyjnych i naprawione nietypowe pojazdy samochodowe I i II grupy użytkowej uzupełnią stan taboru transportowego w przemyśle, budownictwie, szkolnictwie zawodowym i uspołecznionym handlu.

Całokształt działalności KMUR i „Spółnoty Pracy” należy przyczynia się do realizacji zamierzeń Planu 6-letniego w transporcie i motoryzacji.

Z.R.

NOWY ROZKŁAD JAZDY PKS

PKS opracowuje plan przewozów pasażerskich na okres letni 1951 r., który po zatwierdzeniu przez Ministerstwo Transportu Drogowego wejdzie w życie z dn. 20 maja br.

Opracowanie nowego 11 z rzędu rozkładu jazdy poprzedziło szereg prac wstępnych w Ekspozyturach PKS poszczególnych Dyrekcji Okręgowych, które w ramach przewidzianego taboru, w oparciu o zgłoszone wnioski z terenu i doświadczenia własne, przeanalizowały możliwości maksymalnego zaspokojenia potrzeb przewozowych poszczególnych rejonów kraju w nadchodzącym sezonie letnim br.

Zorganizowano i przeprowadzono szereg konferencji lokalnych z udziałem zainteresowanych przedstawicieli zakładów pracy, społeczeństwa, władz i urzędów dla ustalenia potrzeb komunikacyjnych, ich kolejności oraz możliwości realizacji.

Okazuje się, że nie wszyscy przedstawiciele zainteresowanych biorą czynny udział w naradach, co powoduje niejednokrotnie zgłaszanie opóźnionych reklamacji, po wprowadzeniu rozkładu jazdy i wnioski o zmianę czasu, trasy, ilości kursów itp.

Na podstawie wniosków, zgłoszonych do PKS należy stwierdzić, że zapotrzebowanie na przewozy osobowe znacznie przekracza możliwości ich pokrycia przez PKS.

W związku z tym pracownicy ruchu podjęli zadanie wzmoczonego wykorzystania taboru, zwiększenia dziennej obiegu wozów, zwiększania szybkości, zmniejszania czasu postojów na punktach pośrednich i zwrotnych, przestawienia komunikacji roboczej i ograniczonej w święta na komunikację codzienną o zróżnicowanym układzie kursów i czasu gdzie tylko to jest możliwe i celowe, aby móc wykonać pełne zadanie przewozowe zgodnie z potrzebami ludności, korzystającej z komunikacji PKS.

Zwrócono szczególną uwagę na wzmoczenie w okresie letnim komunikacji lokalnej, o charakterze dowozowym do miejsc pracy.

Wprowadzono poważne zagęszczenia kursowe na trasach najbardziej uczęszczanych, zwłaszcza pozbawionych innych środków lokomocji, jak również na liniach, posiadających nie zawsze dogodne w czasie połączenia kolei normalno- i wąskotorowych.

Ustalono wcześniejsze godziny wyjazdów rannych i późniejsze powroty.

Projektuje się nawet wprowadzenie eksperymentalnych jazd nocnych, które w przypadku istotnych potrzeb znalazłyby szersze zastosowanie praktyczne.

Dla dowozu do pracy zespołów robotniczych poszczególnych zakładów pracy, zwłaszcza na najbardziej uprzemysłowionych terenach Śląska — wprowadzono cały szereg kursów z wyłącznym zadaniem obsługi komunikacyjnej zakładów produkcyjnych.

Projektowana komunikacja na lato 51 r., zwłaszcza dalekobieżna nabiera coraz bardziej charakteru połączeń międzypowiatowych, połączeń wsi z miastem, z uwzględnieniem kilkuset dziennych połączeń do kolei, a także i autobusów obsługujących sąsiednie trasy.

Powiązanie różnokierunkowych tras i kursów w czasie, na węzłach i krzyżówkach drogowych, pozwoli na racjonalne wykorzystanie połączeń autobusowych z przesiadaniem, zgodnie z zainteresowaniami podróżnych, w g ustabilizowanego, administracyjnego kierunku ciężenia ruchu ludności z ośrodków wiejskich i gminnych do powiatu w godzinach rannych i popołudniowych lub wieczornych powrotów.

Należy uznać planowość projektowania komunikacji autobusowej przez fachowców PKS, którzy podejmują również zadanie koordynacji przewozów własnych z koleją, likwidując w miarę możliwości połączenia autobusowe równoległe do kolei i przez kolei dostatecznie obsługiwane. Oczywiście pozostają jeszcze liczne odcinki, które muszą być utrzymane, ze względu na potrzebę dojazdu i dowozu podróżnych autobusem z miejscowości, gdzie kolei nie ma.

Dla potrzeb okresu urlopów i wczasów letnich uzgodniono z Fund. Wczasów Prac. i Turystyki połączenia z miejscowościami atrakcyjnymi i uczęszczanymi w okresie letnim.

Około 6000 miejscowości będzie obsługiwanych bezpośrednio komunikacją autobusową, niezależnie od pobliskich, okolicznych osiedli wiejskich i miejskich.

Sieć komunikacyjna PKS ulega stopniowej stabilizacji i z roku na rok wykazuje niewielkie odchylenia, mające swój wyraz w nieznacznym powiększeniu zasięgu drogowego, wynikającego z nawiązania uzupełniających połączeń z pobliskimi miejscowościami, posiadającymi niedogodne połączenia lub pozbawionymi komunikacji oczywiście tylko w warunkach możliwości taborowych i zwiększonego wykorzystania obiegu wozów.

Projektowana częstotliwość przelotów na jeden km bieżący dróg pokrytych komunikacją PKS wzrośnie o 20%, zakładając, że sieć drogowa PKS pokrywa ok. 25.000 km dróg bitych w Polsce.

Zwiększenie zasięgu eksploatacyjnego PKS jest uwarunkowane, poza możliwościami taborowymi, stanem dróg i mostów, zwłaszcza na odcinkach dróg powiatowych, które wymagają poważnych napraw, aby można było je wykorzystywać dla uruchomienia komunikacji autobusowej.

Niezależnie od własnej sieci PKS i ustalonego dla niej rozkładu jazdy, PKS zamierza ująć w wydanym przez siebie rozkładzie jazdy również przewozy postronne koncesyjne, spółdzielcze i komunalne (bez komunikacji miejskiej, zamykającej się w granicach administracyjnych miast), co ułatwi podróżnym zorientowanie się w całej sieci połączeń autobusowych w Polsce.

Ponieważ prace nad ustaleniem rozkładu jazdy i wykonaniem technicznym trwają dotychczas, należy spodziewać się, że po ich zakończeniu dowiemy się konkretnie o zmianach w układzie komunikacji autobusowej i innych sprawach interesujących publiczność.

J.J.

KOMISJE WSPÓŁZAWODNICTWA PRZY RADACH ZAKŁADOWYCH I ODDZIAŁOWYCH

Współzawodnictwem w transporcie morskim, lotniczym, śródlądowym i samochodowym kieruje Związek Zawodowy Transportowców. Organizacja i kierownictwo tym ruchem opierało się dotychczas na czterech głównych komitetach branżowych współzawodnictwa pracy oraz na okręgowych i zakładowych komitetach współzawodnictwa, które składały się od 7 do 16 członków.

W miarę rozwoju współzawodnictwa, okazało się konieczne powołanie referentów współzawodnictwa w Okręgach ZZT, którzy weszli w skład okręgowych komitetów. Wobec takiej samej potrzeby stanęła administracja zwłaszcza w zakładach pracy o większej ilości współzawodniczących.

Dotychczasowa praca organizacyjna organów kierujących współzawodnictwem wykazała niedociągnięcia, które stały się przedmiotem szczegółowej analizy na V Plenum Centralnej Rady Związków Zawodowych.

Plenum wskazuje jako warunki umacniania współzawodnictwa pracy:

- 1) doprowadzenie planu do świadomości każdego robotnika,
- 2) podejmowanie konkretnych zobowiązań przez samych robotników,
- 3) systematyczne przenoszenie doświadczeń przodujących robotników i brygad na całą załogę,
- 4) systematyczne przeprowadzanie kontroli zobowiązań z udziałem szerokiej mas biorących udział w współzawodnictwie — robotników, majstrów, techników i inżynierów oraz szeroka popularyzacja wyników i osiągnięć.

V Plenum stwierdziło, że „dotychczasowy sposób podsumowywania wyników współzawodnictwa przez same tylko komitety — w oderwaniu od współzawodniczących, a często i bez udziału rady zakładowej i dyrekcji — nie mobilizował mas do współzawodnictwa, nie dawał gwarancji słusznej oceny wyników współzawodnictwa, był biurokratycznym i formalistycznym wypaczeniem współzawodnictwa”.

Poza tym na obecnym etapie współzawodnictwa, hamulec dla nowych form stały się przestarzałe już regulaminy. W pierwszym okresie spełniły one swoją pozytywną rolę, nadając współzawodnictwu formy organizacyjne. Obecnie — wobec wzrostu uświadomienia klasy robotniczej i wobec bogactwa form współzawodnictwa — regulaminy stały się czynnikiem hamującym, nie nadążającym za inicjatywą mas i rozwojem produkcji.

Rozwój współzawodnictwa pracy, nie może iść po linii schematycznego regulaminowego ujmowania tego ruchu, natomiast treścią jego powinny być zobowiązania pracowników konkretnie sformułowane. Związki zawodowe powinny pomagać nie przez opracowywanie wzorów zobowiązań, lecz przez omawianie z pracownikami i zespołami zadań, jakie mogą przed sobą postawić.

★

Zgodnie z oceną i wytycznymi V Plenum — Centralna Rada Związków Zawodowych wprowadziła w życie z dniem 1 marca 1951 r. instrukcję w sprawie powoływania i działalności komisji współzawodnictwa.

Powołanie i skład komisji współzawodnictwa

Komisje współzawodnictwa powołuje się przy radach zakładowych oraz w tych oddziałach produkcyjnych, gdzie istnieje rada oddziałowa.

Komisja składa się z 3 do 21 osób w zależności od liczby zatrudnionych w danym zakładzie lub oddziale.

Członków komisji powołuje rada zakładowa (oddziałowa) spośród aktywnych członków zw. zaw., ZMP, pracowników inżynieryjno-technicznych, przodowników pracy i racjonalizatorów.

Poza tym do komisji powinni wchodzić przedstawiciele kierownictwa zakładu, oddziału (do oddziałowej), a także referent współzawodnictwa (jeżeli jest w danym zakładzie pracy).

Przewodniczącym komisji jest członek rady zakładowej; sekretarza komisji wybiera się na pierwszym zebraniu konstytucyjnym.

Skład osobowy komisji zatwierdza plenum rady zakładowej (oddziałowej).

Komisje powoływane są na okres kadencji rady zakładowej (oddz.).

Zakres działania komisji

1. Komisja jest organem pomocniczym rady zakładowej (oddziałowej) dla zagadnień współzawodnictwa oraz wykonuje ona wszelkie zlecenia rad z tego zakresu.

2. Komisja pomaga radzie zakładowej (oddz.), mężom zaufania w rozwoju współzawodnictwa, które powinno się opierać o podejmowane przez pracowników konkretne zobowiązania. Zobowiązania pracownicze mogą przybierać najróżnorodniejsze formy, jak np. umowy między pracownikami.

3. Komisja czuwa, aby planowane zadania produkcyjne były znane poszczególnym brygadam, oddziałom i pracownikom, jako podstawa do podejmowania konkretnych zobowiązań.

4. Komisja analizuje przydatność nowych form współzawodnictwa do danego typu produkcji i przedstawia wnioski radzie zakładowej (oddz.), okazuje pomoc w rozwijaniu i umasowieniu nowych, bardziej przydatnych form współzawodnictwa. Komisja czuwa nad przenoszeniem doświadczeń przodujących pracowników na wszystkie działy i oddziały zakładu pracy.

5. Komisja dba o stworzenie dostatecznej opieki, zabezpieczającej wykonanie przez pracowników zobowiązań, a szczególnie o udzielanie pomocy słabiej pracującym.

W tym celu wskazuje radzie zakładowej (oddz.) stolecznych instruktorów, przodowników pracy, i racjonalizatorów, jako opiekunów nad słabiej pracującymi.

6. Komisja czuwa, aby fundusz zakładowy stał się poważnym czynnikiem, mobilizującym załogę do współzawodnictwa o lepsze wykonanie planów, do uzyskania ponadplanowych zysków i oszczędności.

7. Komisja współpracuje z komisją kulturalno-oświatową w popularyzowaniu współzawodnictwa przez dostarczanie jej materiałów, potrzebnych do wszelkich akcji propagujących współzawodnictwo.

8. Komisja śledzi przyczyny utrudniające bieg produkcji informuje radę zakładową w celu skierowania twórczej inicjatywy przodujących pracowników i racjonalizatorów do usuwania tych trudności i braków, a w szczególności analizuje wnioski z narad wytwórczych.

9. Dla zapewnienia skoordynowania pracy komisji współzawodnictwa z komisją wynalazczości pracowniczej i zarządem klubu techniki i racjonalizacji — rada zakładowa organizuje nie rzadziej jak co dwa miesiące wspólne zebrania.

Na zebraniach tych należy wspólnie przeanalizować rozwój ruchu wynalazczości pracowniczej wśród załogi zakładu pracy, a szczególnie ilość i jakość opracowanych wniosków racjonalizatorskich, pracę komisji wynalazczości itp. Na zebraniach tych należy również przedyskutować pracę klubu techniki i racjonalizacji. Należy również w oparciu o krytykę i samokrytykę — przeanalizować wkład pracy rady zakładowej i dyrekcji.

10. Podsumowanie wyników współzawodnictwa w zakładach pracy przy czym:

a) podstawą podsumowania jest ocena wyników, przeprowadzona co miesiąc w grupach związkowych,

b) rada oddziałowa na podstawie oceny wyników współzawodnictwa, ustalonych w grupach związkowych, dokonuje na rozszerzonym posiedzeniu podsumowania wyników w skali oddziału, a ustalone w ten sposób wyniki przekazuje na piśmie do rady zakładowej,

c) rada zakładowa dokonuje co miesiąc na rozszerzonym posiedzeniu podsumowania wyników współzawodnictwa w zakładzie pracy. Przy podsumowaniu wyników typu je się najlepszych w każdym zawodzie, jak również najlepszy zespół i oddział produkcyjny. Na naradach wytwórczych przedstawia się ustalone wyniki współzawodnictwa w celu zapoznania z nimi ogółu pracujących, jak również kolektywnego — w oparciu o krytykę i samokrytykę — przedyskutowania i przeanalizowania metod, form pracy organizacji związkowych, a także środków, które miały decydujący wpływ na osiągnięcie w wykonaniu zobowiązań.

d) na podstawie 3 miesięcznych wyników, rada zakładowa — wspólnie z kierownictwem zakładu pracy, ustala liczbę pracowników wyróżnionych we współzawodnictwie oraz sposoby ich wynagrodzenia,

e) podsumowanie wyników i ocena, polegają na dokładnej analizie rozwoju współzawodnictwa, oraz osiągnięć w pracy poszczególnych pracowników i zespołów produkcyjnych, biorących udział we współzawodnictwie i na wyróżnieniu tych pracowników, którzy — wykazując się społecznym stosunkiem do współtowarzyszy i narzędzi pracy — w największym stopniu podnieśli swe wyniki pracy w danym okresie, wykonując podejmowane zobowiązania.

Funkcjonowanie komisji

Komisja pracuje na podstawie planu zatwierdzonego przez radę zakładową (oddz.) oraz wykonuje zlecenia przez nią zadania. Prace komisji mają charakter społeczny i wykonywane powinny być poza godzinami pracy zawodowej. Wszystkie zebrania komisji są protokołowane, a protokoły przechowywane w aktach rady zakładowej (oddz.). Komisja składa miesięczne sprawozdania ze swej działalności radzie zakładowej (oddz.).

★

Instrukcja powyższa odnosi się odpowiednio do miejscowych związków zawodowych.

Z dniem 1 marca br. tj. z datą wejścia w życie instrukcji — zniesione zostają zakładowe komitety współzawodnictwa pracy przy radach zakładowych lub inne równorzędne, powołane i działające dotychczas na podstawie okólnika CRZZ Nr 171 z dnia 21 lipca 1948 r. Ustępujące komitety zobowiązane są do złożenia swojej radzie zakładowej (miejscowej) sprawozdania z całokształtu swej działalności i przekazania jej wszystkich dotychczasowych materiałów. Równocześnie uchylone zostały wszelkie wydane dotychczas uchwały i zarządzenia, dotyczące działalności zakładowych komitetów współzawodnictwa pracy.

Istniejące przy Zarządzie Głównym ZZT cztery branżowe komitety współzawodnictwa pracy zostały zniesione. Jako organ pomocniczy Zarządu Głównego został powołany jeden komitet z dwiema komisjami: organizacyjno-popularyzacyjną i techniczną. Zadaniem komitetu jest realizacja wytycznych Związku w odniesieniu do zagadnień współzawodnictwa w transporcie morskim, lotniczym, śródlądowym i samochodowym.

I. C.

DEKRET O WYNALAZCZOŚCI PRACOWNICZEJ

O wielkości ruchu racjonalizatorskiego w Polsce świadczą liczby podane przez referenta dekretu o wynalazczości pracowniczej, zgłaszającego przed Sejm wniosek o zatwierdzenie tego dekretu.

Obecnie istnieje w Kraju około 1600 Klubów Techniki i Racjonalizacji, które zrzeszają około 40 tys. racjonalizatorów.

Dekret zatwierdzony przez Sejm na posiedzeniu 26.II. 1951 r. zapewni robotnikom opiekę i pomoc Państwa w zakresie wynalazczości.

Plan 6-letni komunikacji stwarza konieczność, ale daje również warunki przewyższenia zaoferowania technicznego i ekonomicznego. W efekcie jego wykonania nastąpi: motoryzacja, elektryfikacja i mechanizacja zarówno w odniesieniu do szeregu procesów eksploatacji i konserwacji sieci oraz taboru komunikacyjnego, jak i w odniesieniu do transportu wewnętrznego. Stworzone zostaną warunki pełniejszego wykorzystania taboru, maszyn, warsztatów i innych urządzeń. Łącznie z lepszą organizacją pracy i rozwojem współzawodnictwa pracy osiągnie się większą wydajność i obniżkę kosztów własnych transportu i produkcji komunikacyjnej.

Wicepremier Hilary Minc stwierdził na VI Plenum KC PZPR, że zasadnicze zadanie wszystkich działów gospodarki narodowej na rok 1951 polega na zwiększeniu akumulacji socjalistycznej. Wykonanie tego zadania polegać będzie na podniesieniu wydajności pracy i obniżeniu kosztów własnych produkcji.

Dla resortu komunikacji wykonanie powyższych zadań uwarunkowane jest koniecznością wykorzystania wszystkich możliwych rezerw, często ujawnionych przez klasę robotniczą przy opracowywaniu wskaźników oddolnych do Planu 6-letniego.

Rola racjonalizatorstwa w komunikacji jest znacznie większa niż w innych gałęziach gospodarki narodowej; związane jest to z różnorodnością produkcji usług i dużym wachlarzem pomocniczej produkcji towarowej, z przestarzałym w znacznym procencie taborem (mimo stałej, planowej poprawy) i z przestarzałymi urządzeniami przeładunkowymi, z brakiem części zamiennych do różnorodnych typów pojazdów i maszyn, wreszcie — z zacołanymi metodami pracy, przy czym trzeba też uwzględnić i rozrzucone obiektów komunikacyjnych na terenie całego kraju.

W celu wzmoczenia ruchu racjonalizatorskiego wśród ogółu pracowników przedsiębiorstw społecznych ukazał się wyżej wzmiankowany dekret z dnia 12 października 1950 r. (Dz. Ust. R.P. nr 47/50) o wynalazczości pracownicz. Dekret ten, wydany pod koniec pierwszego roku Planu 6-letniego, o ile będzie w pełni wykorzystany, powinien stanowić jedną z ważniejszych dźwigni, przy pomocy której klasa robotnicza poprawi wydajność swojej pracy, obniży koszt własny produkcji i osiągnie nowe sukcesy produkcyjne w drugim roku Planu 6-letniego. W ten sposób powinien przejawiać się nowy stosunek do pracy, wynikający z poczucia współodpowiedzialności robotnika za wynik działalności gospodarczej, a stanowiący największą siłę rozwojową naszej gospodarki narodowej.

Dekret ustala pojęcie wynalazku, udoskonalenia technicznego i usprawnienia. Wynalazkiem jest nowe rozwiązanie techniczne, na które może być udzielony patent; udoskonaleniem technicznym jest rozwiązanie zagadnienia technicznego, nie będące wynalazkiem; a ulepszenia konstrukcyjne lub procesy technologiczne; usprawnieniem jest ulepszenie, wpływające bezpośrednio na lepsze wykorzystanie, urządzeń, siły roboczej, a nie zmieniające konstrukcji lub procesów technologicznych.

W celu dalszego wzmoczenia wynalazczości pracownicz dekretem zobowiązuje społecznione zakłady pracy do udzielania swoim pracownikom pomocy i opieki, potrzebnej do dokonania wynalazku, udoskonalenia technicznego lub usprawnienia, — do uzyskania patentu lub zaświadczania; zapewnia również wynalazcom i racjonalizatorom udział w pracach nad realizacją ulepszeń.

W tym miejscu trzeba stwierdzić, że jeżeli chodzi o udoskonalenie lub usprawnienie, nie musi ono być czymś bezwzględnie nowym, oryginalnym, nigdzie nie znanym.

Może to być pomysł zapożyczony z praktyki gdziekolwiek indziej stosowanej, może być zaczerpnięty z literatury. Trzeba tylko, aby był nowy i dotychczas nie stosowany tam, gdzie jego realizacja jest proponowana przez autora, aby mobilizował tam ukryte rezerwy, stwarzał oszczędności i dawał korzyści. Uznać za pomysł racjonalizatorski można więc usprawnienie najbardziej proste i nieskomplikowane.

O dokonaniu wynalazku, udoskonalenia technicznego lub usprawnienia pracownik zobowiązany jest zawiadomić niezwłocznie kierownika zakładu, w którym jest zatrudniony i zachować tajemnicę.

Za dokonanie wynalazku, udoskonalenia technicznego lub usprawnienia należy się pracownikowi wynagrodzenie. Zasady obliczenia wynagrodzenia, sposób wypłaty oraz zwolnienia z podatków — ew. dodatkowe korzyści pracownika określają względnie określa inne przepisy. Premie należą się także pracownikom, którzy na zlecenie kierownictwa zakładu udzielali pomocy technicznej przy opracowaniu wynalazku, udoskonalenia technicznego lub usprawnienia. Premie te wypłaca zakład pracy. Podstawą obliczenia wynagrodzeń jest roczna oszczędność, jaką daje pomysł. Autorem przysługuje prawo do uzyskania świadectwa autorskiego (wynalazek) lub świadectwa za udoskonalenie techniczne i usprawnienie — oraz prawo zamieszczenia usprawnień. Świadectwa wydaje Urząd Patentowy RP.

Dekret reguluje lub zapowiada regulację szeregu innych momentów, związanych z wynalazczością pracowniczą; między innymi zagadnienie eksploatacji, sposób ogłaszania i gromadzenia dokumentacji, sposób arbitrażu, zasady finansowania, postępowania w sprawach wynalazków mających wpływ na obronność państwa i sprawa odpowiedzialności karnej osób uniemożliwiających lub utrudniających realizację pomysłów pracowniczych.

Nowy dekret uważa wynalazczość pracowniczą za istotny czynnik rozwoju gospodarki narodowej. Jednakże — mimo wielu osiągnięć — cały mechanizm popierania ruchu wynalazczości nie działa jeszcze należycie. Często

robotnicy nie są uświadomieni co do roli racjonalizatorstwa; często też nie zgłaszają pomysłów, nie znając drogi; nierazko długotrwałość postępowania administracyjnego zabija inicjatywę robotniczą itd.

Kluby Techniki i Racjonalizacji nie zawsze działają sprężysto, nie troszcząc się o krwienie myśli racjonalizatorskiej, o organizowanie porad wytwórczych, czytanie prasy i książek fachowych, wymianę doświadczeń, inicjowanie form współzawodnictwa w zakresie wynalazczości, upowszechnianie doświadczeń robotników radzieckich i krajów demokracji ludowej, organizowanie konkursów na opisy — itp.

Wśród zgłaszanych pomysłów i wynalazków względnie za mały procent pochodzi od robotników, a przecież właśnie robotnik, stojący bezpośrednio przy warsztacie, przy maszynie, na tej pierwszej linii frontu, ma największe dane do tego, aby dokonać usprawnienia lub wynalazku. Nasza inteligencja techniczna sama przeważnie zajmuje się wynalazkami i oczywiście nie ma czasu na pomoc racjonalizatorom — robotnikom. Nie znaczy to oczywiście, że wynalazek inżyniera i technika jest niepotrzebny. Chodzi o to, aby inżynier i technik przerosili swoje doświadczenia na szeroką masę robotników i tę szeroką masę pobudzali do intensywniejszego wysiłku myślowego. Tą drogą bowiem ciężka praca robotnika będzie nie tylko łatwiejsza, ale i same maszyny będą pracować szybciej i wydajniej, a plany produkcyjne będą realizowane z nadwyżkami i koszt na jednostkę produkowanego wyrobu będzie się obniżał, a to przecież jest warunkiem wzrostu płac, wzrostu poziomu materialnego i kulturalnego mas pracujących; w ostatecznym bowiem efekcie — jak mówi Stalin — wszystka produkcja jest przeznaczona dla człowieka.

Niepoślednia rola w pobudzaniu myśli wynalazczej i przenoszeniu doświadczeń przypada organizacjom partyjnym i związkowym. Przy ich pomocy, masowy i szeroki aktyw racjonalizatorski wybitnie przyczyni się do wykonania zadań Planu 6-letniego.

H.M.

ORZECZNICTWO

§ 28 REGULAMINU PRZEWOZU PRZESYŁEK TOWAROWYCH

Przepis § 28 ust. 1 RPT nie zwalnia kolei od odpowiedzialności za uszkodzenie przesyłki, przewożonej w naczyniach szklanych, jeżeli stwierdzone zostało, że przesyłka była w należyty sposób opakowana i załadowana.

Prezes Głównej Komisji Arbitrażowej zmienił orzeczenie Okręgowej Komisji Arbitrażowej w Krakowie z dnia 10 stycznia 1951 roku, oddalające wniosek Centrali X przeciwko Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w A o odszkodowanie.

Z uzasadnienia:

Okręgowa Komisja Arbitrażowa w Krakowie orzeczeniem z dnia 10 stycznia 1951 roku oddaliła roszczenie powodowej Centrali X przeciwko pozwanej Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w A z tytułu szkody wynikłej na skutek stłuczenia się 3 balonów szklanych z całości ładunku 40 balonów kwasu siarkowego, nadanego do przewozu.

Okręgowa Komisja Arbitrażowa opierając się na ustaleniach protokołu kolejowego stwierdziła, że opakowanie i sposób załadunku towaru odpowiadały wymogom obowiązujących przepisów i że nadawca dołożył wszelkiej staranności, by uchronić przesyłkę zawierającą balony z kwasem siarkowym od stłuczenia. Ustalenia Okręgowej Komisji Arbitrażowej w tym zakresie są słuszne i niesporne między stronami.

Niesłusznie natomiast Okręgowa Komisja Arbitrażowa przyjął, iż fakt, że naczynia szklane, w których przewożony był kwas siarkowy, narażone są na szczególne niebezpieczeństwo, zwalnia na zasadzie § 28 pkt. — d RPT kolej od odpowiedzialności za powstałą szkodę. Dla przesyłek takich przewidziane jest szczególne opakowanie i sposób załadunku. O ile zostaną one opakowane i załadowane tak, jak tego wymagają obowiązujące przepisy, wówczas niebezpieczeństwo uszkodzenia wskutek normalnych wstrząsów w czasie przewozu koleją przestaje istnieć;

jeżeli zaś uszkodzenie ma miejsce, to (w braku przeciwnych dowodów) należy przyjąć, że nastąpiło ono na skutek nadzwyczajnych wstrząsów wagonu, względnie innych okoliczności, za które kolej odpowiada.

W tym stanie sprawy skoro Okręgowa Komisja Arbitrażowa słusznie ustaliła, że przesyłka została opakowana i załadowana właściwie, należało uznać wniosek za uzasadniony. Odmienne interpretacja § 28 RPT przyjęta przez Okręgową Komisję Arbitrażową jest niesłuszną i demobilizowałaby kolej w zakresie troski o powierzoną do przewozu masę towarową.

INFORMACJE MOTOZBYTU

TRYB ZGŁASZANIA ZAMÓWIEŃ NA URZĄDZENIA SPECJALNE DLA STACJI OBSŁUGI SAMOCHODÓW JEDNOSTEK GOSPODARKI USPOŁECZNIONEJ

W związku z bardzo często powtarzającym się niewłaściwym składaniem zamówień inwestorów na urządzenia specjalne dla stacji obsługi samochodów do CHPM „Motozbyt”, Naczelna Dyrekcja podaje, w jaki sposób należy składać zamówienia na urządzenia pochodzenia importowego, w celu przyspieszenia realizacji:

- 1) zamówienie użytkownika winno posiadać dokładny opis i dane techniczne poszczególnej pozycji, np:
 - a) dźwиг hydrauliczny kolumnowy kompl. o nośności 4 t.
 - b) dystrybutor do napełnienia olejem skrzyń przekładniowych i tylnych mostów;
 - 2) użytkownik przed złożeniem zamówienia powinien uzyskać akceptację swojej nadrzędnej instytucji (Centrala, Ministerstwo);
 - 3) zaplanowane przez użytkownika urządzenia stacji obsługi samochodów powinny być ujęte w jego planie inwestycyjnym na dany rok;
 - 4) użytkownik powinien wystąpić do Departamentu Techniki Ministerstwa Transportu Drogowego i Lotniczego o uzyskanie zgody na sprowadzenie zapotrzebowanych urządzeń i narzędzi dla wyposażenia SOS (garaże, warsztaty);
 - 5) po uzyskaniu zgody Ministerstwa, zamówienia należy kierować bezpośrednio do Hurtowni CHPM „Motozbyt” w Mysłowicach, ul. Krakowska 5. Wszelkie dane, jak należy składać zamówienia, ogłoszone zostały w Monitorze Polskim Nr A-131 z dn. 19.XII.1950 r. poz. 1633. Zarządzenie Ministra Komunikacji z dn. 19.X.1950 r. Dział II § 10 i 11, które poniżej przytaczamy:
- § 10. Wyposażenie własnych zakładów samochodowych w urządzenia techniczne i techniczno-instalacyjne oraz przyjęcie przez „Motozbyt” zlecenia na ich zakup za granicą wymaga zezwolenia Ministerstwa Komunikacji (Departament Samochodowy).
- § 11. Dla uzyskania zezwolenia, o którym mowa w § 10, należy przedłożyć Ministerstwu Komunikacji dla danej budowli samochodowej zapotrzebowanie, które powinno zawierać:

- 1) stan ilościowy taboru, z podziałem na rodzaje (marki i typ), przeznaczonego dla danej budowli samochodowej;
- 2) średni przebieg roczny grup samochodowych wg rodzaju;
- 3) stan i ilość posiadanych urządzeń i wyposażenia danej budowl samochodowej;
- 4) nr zatwierdzonego wniosku inwestycyjnego i posiadane kredyty na zakup;
- 5) plan sytuacyjny oraz plan technologiczny budowl samochodowej, dla której opracowano zapotrzebowanie.

Zamówienie powinno być podpisane przez głównego księgowego w myśl Monitora Polskiego Nr A-18 z dn. 7.III.1951 r. § 11 i 12, Uchwała RM z dnia 22.II.1951 r.

Zamówienia złożone do „Motozbytu” w roku 1951 na urządzenia dla wyposażenia stacji obsługi samochodów, nie posiadające powyższych danych, nie będą honorowane.

Użytkownicy, którzy mają przewidziane urządzenia i narzędzia SOS w swoich planach zaopatrzenia na rok 1952 obowiązani są złożyć ww. plany w dwóch egzemplarzach w III kwartale br. do Hurtowni CHPM „Motozbyt” w Mysłowicach.

Z.M.

INFORMACJE ZST

PRZERABIANIE SAMOCHODÓW NA NAPĘD GAZEM WYSOKOSPĘŻONYM

Oszczędzanie paliw płynnych i smarów w gospodarce samochodowej i rolnej, znalazło swój wyraz w zarządzeniu Ministra Finansów z dnia 2.XI.1950 r. w sprawie finansowania przeróbki samochodów na napęd gazem wysokospężonym. Na terenach Polski, posiadających już rurociągi gazowe i stacje tankowania, użytkownicy powinni przejść na eksploatację samochodów zgazyfikowanych. Gazyfikacją samochodów zajmują się Zakłady Sprzętu Transportowego.

W notatce niniejszej podajemy formalności, jakich powinien dopełnić użytkownik, aby mógł w jak najkrótszym terminie otrzymać samochód zgazyfikowany.

Jeżeli użytkownik posiada samochód nowy, względnie samochód, który nadaje się jeszcze do eksploatacji bez zastrzeżeń, powinien zgłosić się do ZST, w celu zawarcia porozumienia wstępnego, określającego termin zgazyfikowania samochodu.

Użytkownicy, którzy posiadają samochody, wymagające kapitalnej naprawy, a przeznaczone do zgazyfikowania, zgłoszą się również do ZST, które wskażą im adres zakładu, do którego należy odstawić samochód do naprawy głównej oraz zawrą z użytkownikiem porozumienie co do terminu gazyfikacji.

Użytkownicy, którzy oddają samochody do naprawy głównej w celu późniejszego ich zgazyfikowania, otrzymują samochody po naprawie poza kolejnością.

Użytkownik obowiązany jest wykupić fakturę za samochód po kapitalnej naprawie, wystawioną przez zakład remontujący.

Samochód po kapitalnej naprawie, który ma być zgazyfikowany, zakład remontujący daną markę samochodu, odstawia na koszt własny do zakładu, który gazyfikuje samochody. Jednocześnie zakład remontujący samochody przesyła do zakładu gazyfikującego samochody wszelką dokumentację jak również i książkę gwarancyjną.

Po zgazyfikowaniu samochodu po naprawie głównej, zakład gazyfikujący zawiadamia użytkownika pisemnie o terminie odbioru samochodu i jednocześnie wystawia fakturę na użytkownika.

Użytkownik jest obowiązany w terminie wykupić fakturę oraz odebrać samochód zgazyfikowany z terenu zakładu gazyfikującego samochody.

Wszelkich informacji o gazyfikacji samochodów udzielają również delegaci terenowi ZST przy Stacjach Obsługi Samochodów.

Koszty przerobienia samochodów na zgazyfikowane są następujące:

Zis — 5	—	10.551.—
GMC	—	10.884.—
Dodge	—	10.950.—
Bedford	—	10.517.—
Star — 20	—	10.884.—
Chevrolet Gan.	—	10.595.—
Studebaker	—	10.903.—

Y. Z.

INFORMACJE SZKOLENIOWE

KURSY DOKSZTAŁCAJĄCE DLA PRACOWNIKÓW PKP

(O) W ośrodku szkoleniowym przy DOKP Poznań otwarto szkołę dla przyszłych techników służby ruchu, do której zapisało się 52 słuchaczy z całej Polski.

W ośrodku szkoleniowym w Maczkach prowadzony jest dla 60 słuchaczy centralny kurs komendantów rejonowych SOK.

W Jaśle odbyło się uroczyste zakończenie 3-miesięcznego kursu na stanowiska hamulcowych, manewrowych i zwrotniczych. Kurs ukończyło 70 robotników, rekrutujących się w większości spośród sezonowych pracowników drogowych.

Kolejarze DOKP Olsztyn samorzutnie zorganizowali współzawodnictwo w doszkalanu kadr. M. in. instruktor szkoły warsztatowej w Ostródzie Tworowski zobowiązał się wyszkolić 4 uczniów warsztatowych na podręcznych tokarzy metalowych. Pracownicy warsztatów drogo-

wych w Starosielcach podpisali 31 umów na doszkalanie kadr. Za pierwszymi zobowiązaniami napływają z całej DOKP Olsztyn coraz to nowe, obejmujące różne specjalności fachowe.

KURS GOSPODARKI CIEPLNEJ DLA POMOCNIKÓW MASZYNISTÓW I PALACZY PKP

(O) W parowozowni w Jaśle zorganizowano ostatnio kurs gospodarki cieplnej, na który uczęszcza 47 pomocników maszynistów parowozowych, palaczy i palaczy kotłów stałych. Program kursu zawiera podstawowe wiadomości o energii i cieple, o rodzajach węgla i ich właściwościach, o stratach w spalaniu węgla i wykorzystaniu pary w maszynie parowej oraz zapoznanie słuchaczy z najnowocześniejszą techniką użytkowania paliwa, z metodami pracy kolejarzy radzieckich i doświadczeniami czołowych maszynistów polskich.

KOBIETY — TELETECHNIKAMI PKP

(O) W Oddziale Elektrotechnicznym PKP w Krakowie przyjęto na przeszkolenie 3 pracownice: ob. Farynę, ob. Chorwat i ob. Ziębę — b. sprzątaczkę wagonowni w Krakowie.

Program szkolenia obejmuje naukę teoretyczną o urządzeniach teletechnicznych wewnętrznych i zewnętrznych a także zajęcia praktyczne. Obecnie pracownice te zostały pomocnikami nadzorców, a po zakończeniu kursu będą samodzielnymi nadzorcami i utworzą pierwszą w historii PKP teletechniczną działkę kobiecą.

SZKOLENIE KADR W DOKP — WARSZAWA

(K) Na terenie warszawskiego węzła kolejowego w drugiej połowie marca działało ponad 20 kursów szkolenia zawodowego, przygotowujących pracowników do rozmaitych specjalności pracy kolejarskiej. Na kursach tych poważny procent szkolonych stanowiły kobiety. Ponadto plan szkoleniowy przewiduje uruchomienie jeszcze w pierwszej połowie br. dwóch kursów wyłącznie dla kobiet.

DOKP — Warszawa na swych kursach szkoli zarówno niewykwalifikowanych pracowników kolejowych, jak i kolejarzy, którzy chcą pogłębić swe kwalifikacje zawodowe.

NOWI DYŻURNI RUCHU W DOKP KRAKÓW

(O) W DOKP Kraków zakończył się 14 z rzędu kurs dla dyżurnych ruchu, który ukończyło 34 pracowników kolejowych. Po odbyciu 3-miesięcznej praktyki absolwenci kursu obejmą stanowiska dyżurnych ruchu na poszczególnych stacjach.

SZKOLENIE W PBP „ORBIS”

(JKP) Realizując uchwały IV Plenum Komitetu Centralnego PZPR Polskie Biuro Podróży „Orbis” przeprowadza ustawiczne doszkalanie swego personelu. Doszkalanie to zorganizowane jest bądź przez prowadzenie specjalnych kursów, bądź też bieżąc przez kierowników poszczególnych jednostek organizacyjnych.

Ostatnio PBP „Orbis” zorganizowało kurs dla pracowników ośrodków wypoczynkowych, w którym wzięło udział kilkudziesięciu pracowników. Również zorganizowany został specjalny kurs dla personelu obsługującego wagony sypialne i restauracyjne.

W końcu marca rozpoczął się kurs dla personelu planującego przedsiębiorstwa. Kurs ten ma za zadanie nie tylko pogłębić wiadomości fachowych, ale również ma on stanowić platformę do przedyskutowania zagadnień metodologicznych związanych z planem na rok 1952.

KURS KIEROWNIKÓW TRANSPORTU TOWAROWEGO i SPEDYCJI W PKS

(B) W czasie od 29 stycznia do 24 lutego 1951 roku odbył się w Ośrodku Szkoleniowym PKS Warszawa, Stawki 4, kurs dla Kierowników Oddziałów Transportu Towarowego i Spedycji w Ekspozyturach.

Kurs ukończyło 38 słuchaczy. Program obejmował 180 godzin wykładów. Położono główny nacisk na następujące przedmioty:

- 1) planowanie, organizacja usług przewozowych i spedycji, składownictwo — 40% ogólnej sumy wykładów;
- 2) rodzaje i obieg dokumentacji transportowo-sped. oraz sprawozdawczość — 15%;
- 3) taryfy PKS i PKP — 12%;
- 4) sprawy zatrudnienia, norm i płac — 10%.

Należy podkreślić, że wybrany samorząd spośród słuchaczy żywo i stale współpracował z kierownictwem kursu zarówno w sprawach korygowania i przystosowania samego programu jak i organizowania kolektywnego samokształcenia.

PKS W KALISZU SZKOŁI KOBIETY NA KIEROWCÓW SAMOCHODOWYCH

(O) W ramach szkolenia nowych kadr Ekspozytura PKS w Kaliszu zorganizowała kurs I stopnia dla kierowców samochodowych, na który uczęszczają wyłącznie kobiety.

KURS DLA KONDUKTOREK MPK — WARSZAWA

(K) W marcu br. rozpoczął się kurs szkolenia zawodowego konduktorek trolleybusowych. Ponadto rozpoczęło również szkolenie zawodowe mechaników i elektryków, przygotowując ich do obsługi warsztatów naprawczych warszawskiej zajezdni trolleybusowej.

Kursiści w ciągu 100 godzin wykładowych zdobywają zarówno wiedzę i praktykę zawodową, jak też pogłębiają swe wiadomości o Polsce i świecie współczesnym.

ŚLĄSKIE LINIE KOMUNIKACYJNE SZKOŁĄ KIEROWCÓW

(K) Śląskie Linie Komunikacyjne zorganizowały czteromiesięczny kurs dla kierowców autobusowych. Na kurs uczęszcza 29 osób, w tym 9 kobiet.

BYDGOSKA EKSPOZYTURA PZS ZAJĘŁA PIERWSZE MIEJSCE WE WSPÓŁZAWODNICTWIE

(O) W wyniku długoletniego współzawodnictwa między ekspozyturami Państwowej Żeglugi Śródlądowej — pierwsze miejsce zajęła Ekspozytura PZS Bydgoszcz, zdobywając tym samym proporzec przechodni ufundowany przez Główny Komitet Współzawodnictwa Żeglugi Śródlądowej i Stoczni Rzecznych.

KRZYŻE ZASŁUGI DLA CZŁONKÓW ZAŁOGI HOLOWNIKA „KWIDZYŃ”

(O) Załoga holownika „Kwidzyń” z gdańskiego oddziału Żeglugi Śródlądowej otrzymała odznaczenia państwowe za uratowanie siedmiu rybaków na Zalewie Wiślanym. Szyper Teofil Bieńkowski otrzymał srebrny Krzyż Zasługi, trzech członków załogi statku — brązowe.

NOTATKI

Mgr B. MENEL (Warszawa)

Transport drogowy a plan 5-letni NRD

W numerze 12/50 czasopisma „der Verkehr“, wydanego w NRD ukazał się artykuł Kurta Starke pod tytułem „Transport Drogowy a plan pięcioletni“, omawiający zasadnicze założenia polityki transportowej NRD na okres realizacji zadań planu pięcioletniego. Artykuł rozwija i komentuje wytyczne pracy transportu NRD, ustalone na naradzie roboczej aktywu transportowego i przedstawicieli wszystkich instytucji transportowych przy udziale czynnika rządowego z ministrem dr. inż. Reingrubem na czele, odbytej w Grunau w październiku ub. roku.

Uważając, że czytelnika polskiego niewątpliwie zainteresuje artykuł Kurta Starke ze względu na liczne analogie warunków pracy transportu NRD do sytuacji transportu w Polsce, podajemy treść tego artykułu w obszernym streszczeniu.

Punktem wyjściowym wytycznych narady jest stworzenie bazy organizacyjnej dla transportu drogowego, gwarantującej wykonanie zadań, postawionych temu transportowi w planie pięcioletnim, przy założeniu, że stan taboru w okresie następnych pięciu lat nie powiększy się ilościowo, a ulegnie tylko „odmłodzeniu“ przez przewidywany dopływ nowych pojazdów. Z drugiej strony wydajność pracy transportu winna powiększyć się o 150%. Narzuca się więc konieczność lepszego niż dotychczas, wykorzystaniu eksploatowanego taboru oraz w jak największym zakresie zmobilizowania taboru z różnych przyczyn unieruchomionego. Przemysł zaopatrzeniowy ze swej strony musi zagwarantować ciągłość dostaw tak części zamiennych, jak i paliw płynnych.

Specjalna uwaga będzie poświęcona kontroli nad należyłą obsługą techniczną taboru. Odnosi się to zarówno do kierowców, jak i do warsztatów naprawczych. Zadaniem warsztatów będzie podniesienie jakości dokonywanych napraw; na podstawie doświadczenia 1950 r. można śmiało stwierdzić, że zharmonizowanie zwiększenia ilości dokonywanych napraw z lepszą jakością ich wykonania jest zupełnie możliwe. W najbliższym czasie zostanie wprowadzona dla każdego pojazdu „Książka Kontroli Napraw“, która będzie pomocniczym sprawdzianem jakości napraw i sprawdzianem należytej obsługi technicznej pojazdu, ze strony posiadacza. Ta kontrola nie wyczerpuje zagadnienia; musi się udać akcja podniesienia współczynnika gotowości pojazdu do pracy, przy czym okres naprawy musi być skrócony do minimum. Wymaga to dużo lepszej organizacji pracy zakładów naprawczych, a przede wszystkim usprawnienia czynności przygotowawczych do przyjęcia pojazdów do naprawy. Ogólnie musi być zapewniony właściwy rozdział ilościowy pojazdów do naprawy na poszczególne warsztaty, a wcześniejsze powiadomienie warsztatów pozwoli im na zaopatrzenie się w materiały naprawcze. Na Centralę zaopatrzeniową „DHZ“ — spada obowiązek zapewnienia dostawy części zamiennych bez zbędnej, biurokratycznej formalistyki.

Zakłada się na podstawie doświadczenia ubiegłego roku, że przy właściwej konserwacji i obsłudze pojazdów, przebiegi międzynaprawcze 100.000 km nie będą zjawiskiem wyjątkowym.

Kierowcy za przykładem znanego przodownika pracy, Ericha Schneidera, dowiedli, że nie tylko na faktycznie nowym samochodzie można ten przebieg osiągnąć. Rozszerzający się ruch stutysięczników niewątpliwie odciąży zakłady naprawcze.

Stojąca na jednym z pierwszych miejsc w planie pięcioletnim obniżka kosztów własnych musi znaleźć swoje odbicie w obniżeniu po pewnym czasie, taryfy przewozowej i spedycyjnej. Jest to oczywiście zagadnienie ogólnogospodarcze, przekraczające zakres wyłącznie transportowy. Od 2 lat czynione są wysiłki wydatnego zmniejszenia przebiegów pustych.

Czynniki gospodarcze muszą uznać w tym zakresie konieczność podporządkowania się zasadom racjonalnej eksploatacji transportowej. W wyjątkowych tylko przypadkach samochód ciężarowy może być wysłany w drogę, nie przewidzianą w planie. Zleceniodawca musi być zobowiązany do odpowiedniego wcześniejszego zgłoszenia swego zapotrzebowania. Z drugiej strony, powinien być nareszcie wprowadzony w życie obowiązek wykonania zlecenia, istniejący już formalnie od dawna. Odnosi się to bezwzględnie do transportu na dalekie odległości, a w ograniczonym zakresie do transportu na odległości bliskie.

Utworzone niedawno państwowe przedsiębiorstwo spedycyjne VVB „Deutsche Spedition“ powinno przy pomocy VVB „Kraftverkehr“ (będącego odpowiednikiem naszego PKS), zorganizować transport na dalekie odległości na zasadzie stałych linii komunikacji samochodowej, osiągając w ten sposób najlepsze wykorzystanie ładowności oraz niewątpliwie zmniejszenie ilości pustych przebiegów.

Dużą rolę w drodze do spodziewanych usprawnień powinno odegrać wprowadzenie generalnego listu przewozowego, który zapewni wcześniejsze meldowanie zleceń, a niewątpliwie w konsekwencji skróci czasokresy za- i wyładownicze, dla których reszta wkrótce będą ustalone normy. Poprzez ujednolicenie stawek przewozowych i ustalenie zasad fakturowania ta strona zagadnień transportowych doczeka się nareszcie uporządkowania.

W wyniku pośrednim zrealizowania omówionych zadań polepszy się ujęcie statystyczne spraw transportowych, a konsekwencją będzie uzyskanie dokładniejszych elementów planowania i usprawnienie dyspozycji taboru.

Specjalną stroną zagadnienia jest sprawa ściślejszego zgrania transportu drogowego z transportem kolejowym, który w okresie realizacji planu powinien również znacznie podwyższyć wydajność swej pracy. Przy udziale VVB „Deutsche Spedition“ ulegnie starannemu rozważeniu problem częściowego przejścia przez transport drogowy przewozu drobnicy, aby kolei pozostawić większe możliwości przewozu pilnych przesyłek masowych.

Dla VVB „Deutsche Spedition“ pozostanie zadanie zawarcia umów z prywatnymi spedytorami dla związania ich bezpośrednio z ogólnymi zadaniami państwowymi.

Jedynym czynnikiem odpowiedzialnym za wypełnianie zadań gospodarki państwowej, musi być w zakresie przewozu transport uspołeczniony. Musi dojść do tego, aby tak, jak to będzie miało miejsce w VVB „Deutsche Spedition“ w zakresie spedycji, były również zawierane umowy z prywatnymi posiadaczami pojazdów i spółdzielni transportowymi ATG.

Następnym zadaniem transportu NRD będzie dostosowanie lokalizacji taboru do powstających nowych potrzeb, związanych z odbudową kraju. Ośiem miast stoi na pierwszym planie rozwoju gospodarczego i przemysłowego na nadchodzące lata, a pięćdziesiąt trzy miasta mają w tym samym okresie przeprowadzić ogromny program rozbudowy mieszkaniowej. Przez jak najściślejszą współpracę z kierownictwami tych ośrodków muszą być ustalone założenia realnego, ilościowego zaplanowania taboru oraz właściwe ustawienie komunikacji miejskiej. Konieczne będzie stworzenie lokalnych baz transportowych.

W tych warunkach jest rzeczą zupełnie zrozumiałą, że wszelka eksploatacja samochodów dla celów prywatnych musi być ograniczona do minimum, wszelki transport samochodowy, który może być zastąpiony transportem kolejowym, musi być wyeliminowany. Kolej oczywiście musi szczególnie starannie dopasować swoje plany przewozowe do powstających potrzeb.

Koniecznym usprawnieniem zostanie poddany transport będący w dyspozycji poszczególnych zakładów pracy. Dotychczasowa mała wydajność tego transportu zmusza czynniki kierownicze do włączenia go w niedalekiej przyszłości generalnie do ogólnych zadań transportowych, a w każdym razie do uwzględnienia w ramach jego miesięcznych planów zadań o szerszym zakresie.

Transport na większe odległości musi być absolutnie dla transportu zakładowego wykluczony, a na mniejsze odległości zmniejszony do minimum. Ogólnie biorąc, tendencją gospodarki uspołecznionej będzie ograniczenie tego transportu tak z powodów finansowych — wysokie

koszty własne, jak i ze względu na niewłaściwe wykorzystanie. Wszystkie pojazdy niezbędne muszą być przekazane transportowi społecznemu.

Jest rzeczą zupełnie jasną dla wszystkich czynników międzynarodowych, że transport społeczny, który do tej pory był traktowany po macoszemu, wymaga specjalnej opieki, znaczenie jego w trakcie realizacji planu pięcioletniego będzie rosło coraz bardziej. Przy wszystkich tych zagadnieniach wypukła się stale konieczność współpracy między transportem społecznym, a prywatnymi posiadaczami pojazdów. Współpraca ta natrafia ciągle jeszcze na poważne trudności, zadanie jednak dla sektora prywatnego zostało już postawione jasno i wyraźnie: podwyższenie jego udziału w ogólnopaństwowych zadaniach transportowych.

Od strony organizacyjnej wysuwa się już od dawna konieczność kompletnej reorganizacji, w wyniku której nastąpi ściśle rozgraniczenie zadań poszczególnych sektorów. Przede wszystkim dlatego, że cały aparat transportu musi być bardziej elastyczny, a z drugiej strony rola kierownicza czynnika urzędowego musi być zwiększona; dotyczy to nie tylko, jednolitego kierownictwa właściwej eksploatacji, ale również i zaopatrzenia w części zamienne, akcesoria i inne.

Na odcinku dróg kołowych zaczynają być realizowane wnioski, wynikające z doświadczeń ubiegłych lat. Artykuł 124 ustawy konstytucyjnej NRD stworzył podstawę do centralnego planowania i centralnego nadzoru dróg. Korzystne rezultaty tego są już widoczne. Duże sumy inwestycyjne, postawione do dyspozycji zarządowi dróg, pozwolą nie tylko na doprowadzenie do porządku ważniejszych dróg i mostów, ale umożliwią również dalszą rozbudowę sieci drogowej.

Wobec ograniczeń w zaopatrzeniu w stal i inne materiały do budowy dróg powstaje dla przemysłu zaopatrzeniowego i instytucji naukowo-badawczych zadanie z jednej strony jak najbardziej racjonalnej gospodarki materiałowej przez wyeliminowanie wszelkiej improwizacji w tym zakresie, a z drugiej strony wyprodukowanie ma-

teriałów trwałych i technicznie bez zarzutu, które mogłyby zastąpić surowce deficytowe.

Doświadczenia przy dotychczasowych budowlach wykazały trudności wynikające z opóźnionego stawiania do dyspozycji środków finansowych. To samo miało miejsce przy obiektach inwestycyjnych transportu społecznego. Wytyczne zdążają do tego, aby środki finansowe były przygotowane już w IV kwartale roku poprzedzającego, przez co nie będzie szwankowało terminowe zaopatrzenie.

Przy budowie mostów materiały budowlane muszą być całkowicie dostarczone na teren budowy już w II kwartale roku, jeśli dotychczasowe przestoje w pracy mają się nie powtarzać. Plany zaopatrzenia materiałowego muszą być zharmonizowane z planami budowlanymi.

W zakresie podniesienia wydajności pracy przy budowlach dróg i mostów plany mobilizujące, sporządzone przy wydanej pomocy związków zawodowych i czynników partyjnych, będą wielką pomocą. Specjalny nacisk kładzie się na szkolenie zawodowe.

Zaplanowane szkoły zawodowe drogowe dla szkolenia narybku pracowników i doszkalania pracowników starych będą wkrótce uruchomione, a powstająca w Schlensinger szkoła dla mistrzów drogowych stanie się studium przygotowawczym do wyższych uczelni na poziomie akademickim. Od strony transportu nastąpi podobne pościąganie. Dotychczasowe szkolenie zawodowe zawiadło oczekiwanym nadzieje.

Stworzenie centralnej szkoły zawodowej wydaje się być jedyną drogą do osiągnięcia pożądanego rezultatu wyszkolenia fachowca transportowego, panującego nad całym, skomplikowanym zagadnieniem transportu.

Szeroki zakres zagadnień, wiążących się z transportem, nie pozwala autorowi omawianego artykułu na bardziej spreczowane rozpracowanie poszczególnych wytycznych. Daje w każdym razie ogólny obraz drogi rozwojowej, po której transport drogowy NRD będzie realizować zadania postawione mu przez gospodarkę narodową na okres planu pięcioletniego.

JAN SIKORSKI (Bydgoszcz)

Ustalenie nasilenia obrotu pasażerów na liniach autobusowych w ZSRR

Ogólnie jest przyjęte, że obrót pasażerski za ubiegły okres ustala się na podstawie ilości sprzedanych biletów. Jednak dla ustalenia nasilenia ruchu pasażerskiego praktykuje się w ZSRR kilka metod:

- 1) metoda wypełniania ankiet;
- 2) metoda wydawania talonów;
- 3) metoda obserwacji wzrokowej.

Chcąc ustalić nasilenie ruchu pasażerskiego na danej linii, wydaje się wszystkim pasażerom, którzy s.ale korzystają ze środków lokomocji na pewnej trasie, ankiet, które po wypełnieniu są zwracane naczelnikowi stacji autobusowej. Na podstawie danych, które wpisują pasażerowie do ankiet, ustala się ilość pasażerów, korzystających ze środków lokomocji na określonych odcinkach.

Nasilenia w wyjątkowych wypadkach, jak przejazd wycieczek na zjazdy i imprezy sportowe, akademie itp. nie bierze się pod uwagę. W tych wypadkach zwiększa się dorywczo ilość środków transportowych.

Po ustaleniu ilości pasażerów korzystających ze środków transportowych ustala się ilość potrzebnych regularnych środków transportowych, kursujących z miejsca zamieszkania do miejsca pracy i w powrotnym kierunku. Druga metoda, tzn. wydawanie talonów, polega na tym, że wsiadającemu pasażerowi wydaje się specjalny talon, który oddaje on konduktorowi w momencie wysiadania, co pozwala ustalić nasilenie obrotu pasażerskiego na po-

szczególnych odcinkach. Sposób ten był wypróbowany w Moskwie i Leningradzie w latach 1947—1949 i dał pozytywne wyniki. Po ustaleniu nasilenia obrotu pasażerskiego wniesiono moc poprawek w rozplanowaniu sieci komunikacyjnej, jak również w ilości środków transportowych. Słabą stroną systemu talonowego jest to, że przy tym systemie nie można uchwycić osób, które przesiadają się do innych środków lokomocji, jak również punktów ich przesiadek.

Najprostszym sposobem, ale mniej dokładnym, jest metoda obserwacji wzrokowej, którą przeprowadzają wewnątrz autobusu konduktorzy względnie specjaliści obserwatorzy, na poszczególnych przystankach. Sposób ten ze względu na swoją prostotę i taniść, rozwinął się szeroko w ZSRR tak na liniach miejskich, jak również i na liniach pozamiejskich. Wszystkie wyżej omówione metody pozwalają ustalić prawidłową sieć linii autobusowych i ilości potrzebnych środków transportowych na danym odcinku. Obliczenia te nie mogą służyć na dłuższą metę, gdyż np. wybudowanie fabryki w danej miejscowości, względnie zmniejszenie personelu w tej lub innej fabryce wpływa na nasilenie obrotu pasażerskiego. Dlatego metody te należy stosować w celu przeprowadzenia korekty w operatywnym planie przewozów na rok, kwartał, miesiąc. Wtedy plan przewozów może być urealniony i może być dobrym materiałem wyjściowym do sporządzania i korekty innych planów, a szczególnie planów finansowych.

Walka o rentowność pracy marynarki handlowej w ZSRR

Powojenna pięcioletka Stalinowska, która wywołała wśród ludności radzieckiej entuzjazm pracy, wykryła nowe perspektywy dalszego wzrostu sił produkcyjnych, wzrostu mocy ekonomicznej, dobrobytu materialnego i kultury Państwa.

Walka ludzi radzieckich o przedterminowe wykonanie planów produkcji i spłata się ściśle z niemniej uporczywą walką o podnoszenie wskaźników jakościowych, oszczędność środków produkcji, zwiększenie nadwyżek, obniżenie kosztów własnych i przyspieszenie obiegu środków obrotowych. To powszechne dążenie patriotyczne do wszechstronnego zabezpieczenia ustroju ekonomicznego, potaniaenia produkcji i wypracowania możliwie największego dochodu narodowego jest szeroko rozwinięte również i w marynarce handlowej radzieckiej.

Wyniki walki marynarzy o pracę rentowną żeglugi i uporządkowanie gospodarki finansowej potwierdziły w całej rozciągłości, że transport morski dysponuje wielkimi, mało jeszcze wykorzystanymi rezerwami, które posłużą do obniżenia kosztów własnych przewozu i podniesienia dochodowości żeglugi. Rozwój walki o rentowność umożliwia z roku na rok ulepszanie wyników działalności gospodarczo-finansowej floty handlowej. Jednak wyniki osiągnięte w żadnej mierze nie określa tych olbrzymich niewykorzystanych możliwości, jakimi dysponuje flota handlowa.

Towarzysz Stalin uczy, że przy nieumiejętnym gospodarowaniu pomiędzy możliwością akumulacji, a rzeczywistą akumulacją może powstać dość duży niedomiar. Dlatego nie można poprzestać na możli-

wościach akumulacji, lecz możliwości te przeobrazić w rzeczywistość, jeśli istotnie zamierzamy stworzyć niezbędne rezerwy dla swego przemysłu.

Muszą o tym zawsze pamiętać także i pracownicy morza. Należy z całą stanowczością walczyć o wykorzystanie rezerw, ukrytych w nieproduktywnych przestojach statków w portach, przewlekłych remontach, niewykorzystanej nośności i ładowności przebiegach balastowych, niedociągniętej szybkości statków, nieoszczędnym zużyciu materiałów pędnych, niedostatecznej konserwacji statków, wreszcie w utracie, ubytku i uszkodzeniu ładunków.

Dla przykładu można przytoczyć na podstawie obliczeń wykonanych w przedsiębiorstwach radzieckich, że każdy procent zwiększenia okresu eksploatacji statków obniża koszt własny o ca. 0,55%, każdy procent zwiększenia nośności obniża koszt własny o ca. 0,4%, każdy procent oszczędności na bunkrze i smarach obniża koszt własny o ca. 0,25%.

Dźwignią walki o podniesienie rentowności jest jak najszersze stosowanie rozrachunku gospodarczego. Praktyka eksploatacyjna, oparta tylko na ilości ton, wzgl. tonomil oraz brak zainteresowania wskaźnikami jakościowymi, ekonomiką transportu i wynikami finansowymi została w Związku Radzieckim potępiona przez Partię i Rząd. Żegluga morska ma wszelkie możliwości, aby nie tylko pracować bez dotacji, lecz stać się wysoko-rentowną gałęzią gospodarki narodowej.

Z. P.

¹⁾ Opracowane na podstawie artykułu p. t. „Mobilizujemy rezerwy dla poprawienia rentowności roboty morskiego floty“, mies. „Morskoj Flot“, lipiec 1950, nr 7.

KRONIKA

Jak pracują nasi transportowcy

Z KOMUNIKATU PKPG

WYKONANIE NPG W I KWARTALE 1951 R.

Zadania Narodowego Planu Gospodarczego na rok 1951 (zwiększone w porównaniu z zadaniami Planu 6-letniego na ten rok) były w I kwartale 1951 r. pomyślnie wykonywane. Charakterystyczne dla wykonania planu w I kwartale 1951 r. było wzmoczenie walki o obniżenie kosztów własnych produkcji i obrotu i o zwiększenie akumulacji socjalistycznej.

Według tymczasowych danych, wykonanie Narodowego Planu Gospodarczego w I kwartale 1951 r. przedstawiało się na odcinku rozwoju transportu i łączności jak następuje:

Przewozy towarowe wszystkimi środkami transportu kolejowego, wodnego, samochodowego i lotniczego w I kwartale 1951 r. wzrosły o 15 proc. w porównaniu z I kwartałem 1950 r.

Na kolejach normalnotorowych kwartalny plan przewozów towarowych został wykonany w 102 proc., przy wzroście o 11 proc. w porównaniu z odpowiednim kwartałem roku ubiegłego.

Wartość usług Poczty i Telekomunikacji w cenach porównywalnych wzrosła w I kwartale 1951 r. o 17 proc. w porównaniu z odpowiednim kwartałem roku ubiegłego.

POLSKIE KOLEJE PAŃSTWOWE

ZOBOWIĄZANIA 1-MAJOWE KOLEJARZY

(O) Apel załogi Zakładów Przemysłowych Stowarzyszenia Mechaników w Pruszkowie, wzywający do podejmowania zobowiązań pierwszomajowych, jako pierwszy

podjęli kolejarze okręgu białostockiego. Robotnicy parowozowni samorzutnie przystąpili poza godzinami pracy do remontu zniszczonego parowozu PT 47—95, który oddadzą do użytku w końcu kwietnia.

Robotnicy warsztatów wagonowych postanowili wyremontować i oddać do ruchu 4 wagony poza ustalonym planem napraw średnich i okresowych. Niezależnie od tego załoga warsztatów wagonowych zobowiązała się wykonać jedną naprawę wagonu z materiałów zaoszczędzonych systemem Lidii Korabielnikowej.

Drużyny parowozowe stacji Warszawa—Zachodnia i Odolany zobowiązały się wygospodarować w kwietniu rb. około 75 ton węgla.

Brigady robocze parowozowni Warszawa—Praga zobowiązały się zwiększyć przeciętny przebieg miesięczny pomiędzy plukaniem parowozów o 10%.

Pracownicy stacji Warszawa Główna Towarowa postanowili przetoczyć bez awarii 90 tys. wagonów oraz skrócić średni przestój wagonów o 4 godziny.

I KRAJOWA NARADA RACJONALIZATORÓW PKP ODBYŁA SIĘ WE WROCŁAWIU

(O) Ruch racjonalizatorski w kolejnictwie cechuje szybki i poważny rozwój. Podczas gdy w r. 1945 wpływło 970 pomysłów, to w r. 1950 kolejarze zgłosili 3,500 nowych wniosków racjonalizatorskich. Wygospodarowane dzięki zastosowaniu nowych usprawnień oszczędności wzrosły w r. 1950 w stosunku do r. 1949 przeszło 4-krotnie i wyrażają się sumą 40 mil. zł. Równolegle wzrosła w kolejnictwie sieć klubów racjonalizatorskich. Obecnie czynnych jest w PKP 65 klubów racjonalizacji i techniki, zrzeszających łącznie 4,300 członków.

Rozwój ruchu racjonalizatorskiego w kolejnictwie charakteryzuje się m. in. stosowaniem nowych metod pracy, jak szybkościowe naprawy parowozów i wagonów oraz systematycznym pogłębianiem wśród ra-

cjonalizatorów ich wiadomości technicznych, głównie z dziedziny wspaniałych doświadczeń przodującej techniki radzieckiej.

Ujemnie odbijał się na ruchu racjonalizacji, brak planowania myśli racjonalizatorskiej, które powinno wyrażać się koncentrowaniem uwagi racjonalizatorów na tzw. „wąskich gardłach” zakładów pracy, powolne tempo rozpatrywania i załatwiania wniosków racjonalizatorskich; brak upowszechnienia myśli racjonalizatorskiej przez przenoszenie pomysłów do innych jednostek PKP.

W dyskusji nad referatem uczestniczyło 43 mówców, uzupełniając go konkretnymi przykładami z terenu. Podkreślono m. in. nieumiejętną gospodarkę kredytami w klubach racjonalizatorskich, bezplanowość pracy klubów, brak współpracy klubów z uczniami warsztatowymi, która przyczyniłaby się do spopularyzowania ruchu racjonalizatorskiego wśród młodzieży kolejowej.

Na zakończenie obrad uczestnicy I Krajowej Narady Racjonalizatorów PKP uchwalili rezolucję, w której m. in. postanowili:

walczyć o powszechne stosowanie planowania myśli racjonalizatorskiej, zwracając przede wszystkim uwagę na wąskie przekroje, na te odcinki pracy, które najbardziej tamują wydajność pracy zakładów;

walczyć o jak najszersze upowszechnienie i stosowanie pomysłów racjonalizatorskich przez zapewnienie szybszego załatwiania wniosków racjonalizatorskich, przez przewyciężenie do końca bierności poszczególnych jednostek administracyjnych w usprawnieniu, organizacji, pomocy w opracowaniu i zatwierdzeniu wniosków racjonalizatorskich;

organizować szeroko pomoc dla racjonalizatorów i klubów drogą szkolenia i zwiększonej opieki.

Z entuzjazmem przyjęto również jako wytyczną dalszej pracy hasło: „każdy racjonalizator otoczy opieką i przeszkoli jednego młodego robotnika”.

WSPÓŁZAWODNICTWO KOLEJARZY ST. Sopot Z KLIENTAMI EKSPEDYCJI TOWAROWEJ

(O) W Sopocie została podpisana umowa o współzawodnictwie pracy pomiędzy ekspedycją towarową st. kolejowej Sopot, a 17 przedsiębiorstwami Wybrzeża, korzystającymi z usług kolei. Celem współzawodnictwa jest usprawnienie przewozów kolejowych przez wzajemną pomoc w likwidacji różnych trudności.

Kolejarze st. Sopot zobowiązali się m. in. planowo awizować przesyłki, sprawnie i szybko podstawiać wagony oraz wzorowo obsługiwać klientów. Współzawodniczące przedsiębiorstwa postanowiły usprawnić zamykanie wagonów, racjonalnie wykorzystywać ich ładowność, jak również terminowo załadowywać i wyładowywać towary.

O TYTUŁ NAJLEPSZEGO DYŻURNEGO RUCHU NA PKP

(O) Z nową formą współzawodnictwa wystąpił przodownik pracy, dyżurny ruchu stacji Trzebinia — Edward Marcinek, który rzucił wezwanie do podjęcia współzawodnictwa o tytuł najlepszego dyżurnego ruchu na PKP.

BRYGADA ZMP OBSŁUGUJE STACJĘ KRYNICA

(O) W Krynicy przekazano obsługę stacji kolejowej brygadzie ZMP.

W imieniu młodzieżowej brygady kolejowej, naczelnik stacji 25-letni zetempowiec A. Cichocki złożył zobowiązanie wykonania w 100% planu obsługi stacji oraz przetoczenia bez awarii 3000 wagonów osob. i towarowych.

65 TYS. KM BEZ NAPRAWY NA PAROWOZIE WĄSKOTOROWYM

(O) Maszyniści z parowozowni Sompolno (DOKP Łódź) Zygmunt Nowaczewski i Mieczysław Kuczkowski oraz ich pomocnicy Andrzej Trzmielowski i Edward Leśniewski zobowiązali się, śladem normalnotowców, przejechać na parowozie wąskotorowym 65 tys. km bez naprawy okresowej, zwiększając ponadto przebieg dobowy parowozu o 30% w stosunku do ustalonej normy.

ŚWIETLICE MŁODZIEŻOWE NA DWORCACH WARSZAWSKICH

(O) Na dworcach Warszawa Gł., Warszawa Wileńska i Praga-Most uruchomione będą już wkrótce świetlice dla dojeżdżającej młodzieży szkolnej. Świetlice będą wyposażone w biblioteki, czasopisma, gry świetlicowe i niezbędne pomoce szkolne.

Nad organizacją życia świetlicowego czuwać będzie wyszkolony personel pracowników świetlicowych. Uruchomienie takich świetlic przewiduje się również na dworcach Warszawa Gdańska i Wschodnia.

WSPÓŁZAWODNICTWO MIĘDZYBRANŻOWE NA STACJI SUCHA

(O) Załoga kolejowa stacji Sucha oraz pracownicy miejscowego tartaku i bazy roszarniczej podjęli współzawodnictwo międzybranżowe o usprawnienie załadunku i wyładunku wagonów, o kierunkowe ładowanie wagonów oraz zachowanie pełnej bezawaryjności.

NARADA KOLEJARZY I METALOWCÓW W NOWYM SĄCZU W SPRAWIE PRODUKCJI ODLEWÓW

(O) W Nowym Sączu odbyła się narada robocza kolejarzy i odlewników poświęcona zagadnieniu polepszenia produkcji odlewów. Dotychczas bowiem produkcja klocków hamulcowych, tulei, pierścieni do części parowozowych i wagonowych i innych odlewów z metali kolorowych była często jakościowo wadliwa i utrudniała eksploatację taboru kolejowego.

Na naradę przybyli inżynierowie i naukowcy Akademii Górniczej i Instytutu Odlewnictwa w Krakowie przedstawiciele DOKP, ORZZ, ZZK, ZZM, fachowcy-odlewnicy i racjonalizatorzy z Fabloku, z odlewni w Węgierskiej Górze jak również liczni przodownicy pracy z warsztatów kolejowych z Krakowa, Tarnowa, Rzeszowa i Nowego Sącza.

Treścią narady była wymiana doświadczeń między naukowcami a odlewnikami-praktykami. Opracowano konkretnie wnioski odnośnie przebiegu produkcji, usprawnień techniki odlewania i kontroli poszczególnych faz produkcyjnych.

DRUŻYNY KONDUKTORSKIE PODEJMUJĄ WSPÓŁZAWODNICTWO O BEZAWARYJNE PROWADZENIE POCIĄGÓW ZBIOROWYCH

(O) Wzorem drużyn konduktorskich z Zagórza m. in. drużyny konduktorskie ze stacji Kolutzki zobowiązały się przeprowadzić bezawaryjnie w ciągu 3 miesięcy 180 pociągów zbiorowych; drużyny ze stacji Karsznice — po 160 pociągów, inne po 200 pociągów tranzytowych. Drużyny konduktorskie pociągów zbiorowych węzła Kamieniec Zabkowicki podjęły zobowiązanie przeprowadzenia 300 pociągów zbiorowych bez awarii; drużyny konduktorskie stacji Słupsk — 2700 pociągów osobowych i 1200 pociągów towarowych, wzywając do podjęcia podobnych zobowiązań drużyny konduktorskie stacji Białogard i Szczecinek.

P K S

PRZESZKOLONE KOBIETY Z PKS OBSŁUGUJĄ DWORZEC AUTOBUSOWY

(K) Dnia 7 marca, w przeddzień Międzynarodowego Dnia Kobiet, 12-osobowa brygada kobieca, złożona z przeszkolonych b. pracownic fizycznych, objęła całonocną obsługę dworca autobusowego PKS w Katowicach.

PIĘKNE OSIĄGNIĘCIE OB. OB. MARDUŁY I HASIRA

(MM) Mamy do zanotowania nowy piękny wynik współzawodnictwa kierowców PKS w zakresie przebiegów międzynaprawczych Ob. Marduła i Hasir z Ekspozytury PKS w Zakopanem przejechali zgodnie z podjętym swego czasu długoślanym zobowiązaniem 200.000 km na autobusie marki „Volvo”, bez naprawy głównej i średniej. Wykonanie tego zobowiązania dało blisko 100.000 zł oszczędności. Jeżeli uwzględnimy, że kierowcy ci zadeklarowali przejechanie jeszcze dalszych 10.000 km oraz trudne, górskie-warunki ich pracy, to wyczyn ich zaliczyć

należy do najlepszych do tej pory osiągniętych. Redakcja „Transportu i Spedycji” składa Ob. Mardule i Hasirowi gratulacje i życzenia dalszych sukcesów.

WSPÓŁZAWODNICTWO WARSZTATÓW PKS

(MM) Od dnia 1 kwietnia br. wszystkie warsztaty PKS przystąpiły do długofalowego współzawodnictwa o ufundowany przez Społeczną Komisję Współzawodnictwa porządek przechodni, w zakresie wykonania planu produkcyjnego, obniżenia kosztów własnych oraz wyeliminowania reklamacji spowodowanych jakością napraw.

Współzawodnictwo to rozwinęło się na doświadczeniach i przykładach warsztatów w Gdańsku i Poznaniu, które współzawodniczyły ze sobą w ciągu ubiegłego roku. W wyniku obliczeń za pierwszy 6-miesięczny okres zwyciężyły warsztaty w Poznaniu, które przekroczyły plan produkcyjny o 4,1% wyżej niż warsztaty w Gdańsku, przy równoczesnym obniżeniu kosztów własnych o 9,37% oraz przy wyższym o 19,1% przekraczaniu średnich norm pracy.

WSPÓŁZAWODNICTWO W DOPKS OLSZTYN

(MM) Na terenie DOPKS Olsztyn w roku 1950 współzawodnictwo kierowców dało następujące oszczędności: 86.340 l benzyny, 26.270 l oleju napędowego. Dało to możliwość dodatkowego przebiegu: 25.000 km na benzynie, 10.000 km na oleju napędowym, łącznie więc 35.000 km.

200 TYS. KM BEZ NAPRAWY GŁÓWNEJ NA LEYLANDZIE

(O) Kierowca samochodowy PKS ob. Piotr Gwiazda wykonał swe zobowiązanie długofalowe przejeżdżania na Leylandzie 200 tys. km bez naprawy głównej. W ten sposób przekroczył on normę wyznaczoną dla tego typu wozów o 40 tys. km. Za ten wyczyn zasłużony kierowca otrzymał dyplom uznania i nagrodę Gł. Kom. Współzawodnictwa Pracy Zw. Zaw. Transportowców w wysokości 300 zł.

Dla uczczenia święta robotniczego 1 Maja Ob. Gwiazda zobowiązał się przejechać na swym wozie jeszcze 10 tys. km.

OSIĄGNIĘCIA KLUBU RACJONALIZATORÓW PKS OKRĘGU POZNAŃSKIEGO

(O) Elektromechanik i zarazem przodujący racjonalizator Bronisław Jaśkiewicz opracował 4 wartościowe pomysły: zautomatyzowaną stację ładowania akumulatorów, przyrząd do sprawniejszego rozmontowywania samochodów, urządzenie sygnalizujące brak powietrza w oponach samochodowych oraz kompresor umożliwiający ładowanie opon samochodowych z kilku punktów hali warsztatowej.

Z okazji zbliżającego się święta 1 Maja członkowie klubu zobowiązali się wyposażyć do tego czasu lokale dla klubu techniki i racjonalizacji w Poznaniu, Turku, Kaliszu, Zielonej Górze i Szczecinie. Podjęli również szereg zobowiązań oszczędnościowych m. in. podniesienia oszczędności stali resorowej o 5%, karbidu o 10%, paliwa i smarów o dalsze 1% i ogumienia o 5%.

ŚLĄSKIE LINIE KOMUNIKACYJNE

ZOBOWIĄZANIE DŁUGOFALOWE KIEROWCÓW AUTOBUSOWYCH

(X) W dniu 20 września 1950 r. kierowcy autobusowi SLK E. Sekuła i P. Stencel spełnili przyjęte na siebie zobowiązanie, przejechawszy bez generalnego, a nawet średniego remontu autobusem marki „Mercedes” nr rejestr. T 60051 — 350.000 km, ustalając tym samym rekord w skali krajowej, a być może nawet międzynarodowej. Wagę osiągnięcia powiększa jeszcze fakt, iż autobus ten wydobyty został przez pracowników radomskiego oddziału PTTP z pól minowych w rejonie Elbląga, gdzie pozostawiła go cofająca się armia niemiecka. Odremontowany, kursował jako wóz wycieczkowy, przejeżdżając około 40.000 km do czasu zakupu go przez ówczesne SLA. Rekord ten odbił się w roku ubiegłym głośnie echem na terenie kraju.

Po przeprowadzeniu generalnego remontu, wspomniany autobus w dn. 8 lutego 1951 r. ponownie włączony został do ruchu w publicznej komunikacji osobowej, zaopatrzo-

ny na zewnętrznej stronie karoserii w napis: „Autobus ten przejechał 350.000 km bez naprawy głównej. Obecnie po generalnym remoncie startuje po nowe osiągnięcia”.

Pod datą 12 lutego 1951 r. kierowcy tego autobusu E. Sekuła i M. Wardas złożyli do Rady Zakładowej SLK zobowiązanie długofalowe następującej treści:

„Doceniając znaczenie przedterminowego wykonania Planu 6-letniego, którego zadaniem jest budowa socjalizmu w Polsce, materialna i kulturalna poprawa warunków bytu klasy robotniczej, zdążającej na każdym odinku pracy do utrwalenia światowego pokoju *przyjmujemy na siebie zobowiązanie:*

1. przejechanie 300.000 km bez remontu autobusem marki „Mercedes” nr rej. T 60051, który uprzednio przejechał bez remontu 350.000 km, a po dokonaniu kapitalnego remontu powierzono nam jego obsługę,

2. przedłużenia żywotności opon wyżej wymienionego autobusu do 80.000 km,

3. zaoszczędzenia na każde przejechane 5.000 km — 50 l paliwa.

Równocześnie wzywamy wszystkich kierowców SLK jak również kierowców autobusowych całego kraju, do podjęcia tej formy współzawodnictwa”.



W dniu 19.3.1951 r. kierowcy E. Sekuła i M. Wardas dla zaakceptowania doniosłości współzawodnictwa w wykonaniu Planu 6-letniego, podwyższyli swoje zobowiązanie w zakresie oszczędności paliwa z 50 l — na 200 l na każde przejechane 5.000 km.

PORTY I ŻEGLUGA MORSKA

DALSZY ROZWÓJ RUCHU WSPÓŁZAWODNICTWA

(JKP) Port szczeciński może się poszczycić nowymi osiągnięciami w dziedzinie współzawodnictwa pracy. Szeroko rozwinięta akcja współzawodnictwa pracy w każdym miesiącu obejmuje coraz to większe ilości robotników. W lutym np. na nabrzeżu „Parnica” uczestniczyło we współzawodnictwie pracy 84% załogi.

W lutym mianowicie dwie czołowe brygady wykonały ponad 1400 ton dodatkowych przeładunków. Pierwsze miejsce zajęła brygada Sztajnera, wykonując 159% normy i dając 719 ton ponadplanowego przeładunku. W drugim miejscu znalazła się brygada Wysokińskiego, która wykonała 195 ton ponadplanowego przeładunku.

★

Szereg osiągnięć może się ostatnio poszczycić również Polska Marynarka Handlowa. Ostatnie wyniki, uzyskane w przedsiębiorstwie Polskie Linie Oceaniczne, należy przypisać działalności Komitetów Obrońców Pokoju, które są organizowane na wszystkich statkach. Komitety te propagują i wyjaśniają wśród marynarzy wielkie znaczenie, jakie ma dla całego świata utrzymanie pokoju, wskazują im drogę, po której należy kroczyć, by wygrać walkę o pokój, walkę o Plan 6-letni. Nierozważalność tych dwóch celów, a mianowicie wykonanie Planu 6-letniego i wygranie bitwy o pokój została znakomicie zrozumiana przez załogi polskich statków handlowych.

Na s/s „Puck” przeprowadzona została dzięki wysiłkowi załogi naprawa maszyny głównej w czasie o 14 dni kró-

szym, aniżeli było to pierwotnie przewidziane. Socjalistyczna opieka nad statkiem i jego maszynami oraz urzędzeniami pozwoliła na przedłużenie o 1 rok okresu eksploatacyjnego. Oznacza to, że tzw. odnowienie klasy będzie mogło być opóźnione o 1 rok. Kwestia ta ma duże znaczenie dla eksploatacji statku, ponieważ każde odnowienie klasy powoduje wycofanie statku z eksploatacji na pewien okres czasu. W konsekwencji prowadzi to więc do obniżenia rocznej zdolności przewozowej tego statku i niemożności jego pełnego wykorzystania.

Dla uczczenia Berlińskiej Sesji Światowej Rady Pojako załoga m/t „Karpaty” wykonała dodatkowy rejs na zaoszczędzonym paliwie. Osiągnięcie to jest bardzo poważne, zważywszy, że jesteśmy dopiero na początku roku.

Żalugi m/s „Walter” i s/s „Pułaski” wykonały przedterminowo plany kwartalne przewozów; m/s „Walter” uzyskał przy tym 164% wykonania planu, s/s „Pułaski” zaś 132%.

★

Ciekawą inicjatywę wykazali w zakresie spraw kulturalnych członkowie załóg Polskiej Marynarki Handlowej. Marynarze zorganizowali na statkach zespoły teatralne. Podczas swego ostatniego rejsu do Indii zespół teatralny m/s „Walter” dał w szeregu portów przedstawienia.

Również zespół teatralny na s/s „Pułaski” dał szereg przedstawień podczas pobytu w portach w czasie podróży do Chin Ludowych.

★

W walce o racjonalną gospodarkę węglem została w Gdańsku zwołana narada, w której udział wzięli palacze Polskiej Marynarki Handlowej, załogi parowozowe, palacze kotłowni lądowych oraz inżynierowie i profesoria Instytutu Gospodarki Ciepłej przy Politechnice Gdańskiej.

Obszerny referat wygłosił na początku narady przewodniczący Okręgowej Komisji Rady Zw. Zaw. ob. Sikora. Referent, omawiając zagadnienie właściwej gospodarki węglem zwrócił uwagę na to, że niejednokrotnie oszczędności w gospodarce węglem mogą w rezultacie stać się tylko oszczędnościami pozornymi. Przykładem takich pozornych oszczędności może być gospodarka węglowa na s/s „Tobruk”. Na statku tym mianowicie zaoszczędzono w ciągu 150 dni 600 ton węgla. Oszczędność ta jednak spowodowała spadek szybkości statku, który w rezultacie dał przedłużenie rejsu o 4 dni. Oczywiście taka oszczędność jest tylko pozorna, gdyż przyczynia straty na innym odcinku życia gospodarczego.

Po referacie wywiązała się obszerna dyskusja, w której zabrało głos szereg przedstawicieli załóg. Podejmowali oni zobowiązania obniżenia zużycia węgla.

ŻEGLUGA ŚRÓDLĄDOWA

BYDGOSKA EKSPOZYTURA PZS ZAJĘŁA PIERWSZE MIEJSCE WE WSPÓŁZAWODNICTWIE.

(o) W wyniku długofalowego współzawodnictwa między ekspozyturami Państwowej Żeglugi Śródlądowej — pierwsze miejsce zajęła Ekspozytura PZS Bydgoszcz, zdobywając tym samym proporzec przechodni ufundowany przez Główny Komitet Współzawodnictwa Żeglugi Śródlądowej i Stoczni Rzecznych.

KRZYŻE ZASŁUGI DLA CZŁONKÓW ZAŁOGI HOŁOWNIKA „KWIDZYŃ”.

(O) Załoga holownika „Kwidzyń” z gdańskiego oddziału Żeglugi Śródlądowej otrzymała odznaczenia państwowe za uratowanie siedmiu rybaków na Zalewie Wiślanym. Szyper Teofil Bieńkowski otrzymał srebrny, Krzyż Zasługi, trzech członków załogi statku — brązowe.

PLL LOT

PIERWSZA W POLSCE ZETEMPOWSKA BRYGADA LOTNICZA.

(o) Zetempowcy zatrudnieni w PLL „Lot” zorganizowali pierwszą w Polsce brygadę lotniczą, obsługującą samolot pasażerski na trasie Warszawa—Kraków. W skład brygady wchodzi: kapitan statku — I pilot Stanisław Surowiec, II pilot Edward Kamela, radiotelegrafista Zdzisław Wąs i mechanik pokładowy Feliks Skurczyński.

Brygada młodzieżowa złożyła zobowiązanie przelotu w każdym miesiącu 500 km na zaoszczędzonym paliwie. Jest to pierwsze tego rodzaju zobowiązanie w polskim lotnictwie komunikacyjnym.

RÓŻNE

OSTRZEŻENIE DLA KIEROWCÓW SAMOCHODOWYCH

(hm) Przed kilku tygodniami w świetlicy warszawskiej Ekspozytury PKS odbyła się rozprawa sądowa przeprowadzona przez wojewódzkie władze sądowe przeciwko kierowcy samochodowemu ob. Suska Mieczysławowi, oskarżonemu o spowodowanie wypadku na trakcie Mińsk Mazowiecki — Dęby Wielkie dnia 17.I.1951 r.; skutkiem tego wypadku poniósł ciężkie obrażenia i zmarł w szpitalu ob. Cieszkowski Stefan — kierownik szkoły powszechnej z Brzezin gmina Wiązowna.

Przewód sądowy wykazał, że kierowca w dniu wypadku *pił czterokrotnie wódkę* z pomocnikami i konwojentami, przez co miał zmniejszoną reakcję psychiczną; *po wypadku nie udzielił pomocy poszkodowanemu i odjechał przy pogaszonej światłości*; w toku rozprawy nie okazał skruchy, lecz w perfidny sposób wymigiwał się od odpowiedzialności. *Wyrokiem sądu wojewódzkiego skazany został na 8 lat więzienia i dożywotnie pozbawienie prawa jazdy.*

Na rozprawie sądowej było obecnych około 500 kierowców z Ekspozytury Towarowej, Ekspozytury Osobowej i Ekspozytury Spedycyjnej Nr 1 PKS oraz wielu pracowników umysłowych i przedstawicieli Dyrekcji Okręgowej PKS w Warszawie oraz Związku Zawodowego Transportowców.

★

Powyższa krótka notatka nie wymaga specjalnego komentarza — szczególnie jeżeli chodzi o picie wódki. Każdy kierowca wie co mówią przepisy o ruchu samochodowym (Rozp. z dnia 27.X.1937 r. w brzmieniu ustalonym rozporządzeniem z dnia 15.IV.1948 r. Dz. U.R.P. Nr 27 poz. 186 i zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 2.IX.1948 r. — *Dzien. Taryf i Zarządzeń Komunikacyjnych* Nr 29 poz. 209. Przepisy te mówią także o zachowaniu się kierowcy po wypadku samochodowym.¹⁾ Zastosowanie się do tych przepisów leży zarówno w interesie własnym kierowcy, jak również i nade wszystko leży w interesie gospodarki narodowej.

Ilość i szybkość pojazdów samochodowych na drogach publicznych wzrasta, również wzrasta wszelki inny ruch drogowy — konny i pieszy i dlatego rola kierowcy samochodowego staje się coraz bardziej odpowiedzialna. Rola i zadania komórek transportowych w przedsiębiorstwach uspołecznionych polega między innymi i na tym, aby kierowcom wyjaśniać ich ważną rolę, kontrolować ich stosunek do pracy i odbierać prawa jazdy kierowcom tym, którzy swojej roli nie rozumieją należycie; a więc strzec interesu gospodarki narodowej zanim zostanie on narażony na straty.

¹⁾ Na ten temat patrz artykuł A. Olechnowicza: „Zachowanie się kierowcy po wypadku samochodowym w nr VI 1950 r. „Transport i Spedycja”.

DO PRENUMERATORÓW. Wszelkie sprawy związane z prenumeratą i kolportażem „Transportu i Spedycji” załatwia „Ruch” Warszawa, Srebrna 12. tel. 804-20. Sprawy te będą sprawniej i szybciej załatwiane, o ile będą tam kierowane bezpośrednio, z pominięciem Redakcji i Administracji,

CO CZYTAĆ

Przegląd prasy transportowej

Polecamy naszym czytelnikom ciekawe opracowania, poruszające aktualne zagadnienia naszego kolejnictwa, które ukazały się w ostatnich numerach (2, 5, 6 — 51 r.) „Zycia Gospodarczego”. Są to artykuły: „O właściwe wykorzystanie taboru kolejowego” — M. Sadulskiego (w nr 2), omawiający zadania postawione przez Plan 6-letni Polskim Kolejom Państwowym i środki, które powinny zapewnić realizację tych zadań. Autor stwierdza, że już w 1949 r. przewozy kolejowe przekroczyły znacznie poziom przedwojenny, a zasadnicze współczynniki, jak o-brotu wagonów i przebiegu dobowego wagonów i parowozów są niewspółmiernie wyższe.

Omnówiwszy zagadnienia inwestycyjne i elektryfikacji najważniejszych węzłów, autor przedstawia konieczność dokonania daleko idących usprawnień. Prace te będą miały charakter zarówno techniczny, a zatem powiększenie szybkości technicznej, mechanizacja przeładunków, powiększenie ilości wagonów wysokoladownych — jak i organizacyjny, zmierzający przede wszystkim do ścisłego powiązania pracy PKP i usługoborców systemem planowych umów przewozowych, opartych na szczegółowym bilansie towarowym. Powinny one przewidywać nie tylko załadunek, ale również wyładunek, a na szczeblu zbiorczym być zestawiane w formie miesięcznych i kwartalnych planów operacyjnych, zobowiązujących do stosowania ścisłej dyscypliny i ułatwiających marszrutyzację przewozów. „Elektryfikacja kolei głównych” — Stanisława Kuczborskiego (nr 6), w którym autor omawia przewidziane w planie elektryfikacji kierunki i węzły kolejowe, przedstawiając skrócenie przebiegu, oszczędności na węglu i inne korzyści płynące z modernizacji napędu. Stwierdziwszy „dojrzałość” PKP do elektryfikacji formuluje wniosek o elektryfikowanie w planie długofalowym wszystkich linii magistralnych.

„Planowanie przewozów na PKP” — Seweryna Wróbla (nr 5). Autor jest zdania, że nie będziemy w stanie przejść na planowanie przewozów (nie tylko samego załadunku) tak długo, jak długo nie będzie przeprowadzone planowe połączenie rejonów produkcji z rejonami zbytu. Jesteśmy obecnie w stadium prób pogłębienia planowania operatywnego i rozpoczęto z pomyślnym rezultatem próby marszrutyzacji i wdrożenia dyscypliny przewozowej.

„Mechanizacja pracy ładunkowej na PKP” — W. W. (nr 5). W artykule tym znajdujemy próbę kalkulacji kosztów i pracy urządzeń ładunkowych, potrzebnych dla zmchanizowania przeładunków na 50 najbardziej ruchliwych stacjach kolejowych, w odniesieniu do najczęściej występujących towarów masowych. Autor omawia spodziewane oszczędności przez zmniejszenie pracy ręcznej i skrócenie postoju wagonów, wykazując, że rentowność nakładów jest szybka i wysoka, jednak ze względu na skalę wydatków, możliwości materiałowe i produkcyjne przemysłu, realizacja musi być rozłożona w czasie.

Nr 2 miesięcznika „Miasto” zawiera m. in. artykuł inż. Plewako pod tytułem „Zagadnienie szybkiej komunikacji miejskiej na tle doświadczeń zagranicznych”. Po krótkiej charakterystyce rozwiązań i urządzeń metra w Moskwie, Berlinie, Sztokholmie, Londynie i Paryżu, autor wyciąga wnioski dotyczące naszych warunków komunikacyjnych, a mające na celu zharmonizowanie wszystkich środków

komunikacyjnych, wśród których metro nie może być traktowane jako zagadnienie samo w sobie, lecz jako część składowa ogólnego systemu komunikacyjnego. Artykuł zawiera szereg ciekawych szkiców i danych porównawczych.

W nr 1/51 miesięcznika „Awtomobil” polecamy naszym czytelnikom artykuły: „Wykorzystanie gazu sprężonego w transporcie samochodowym” — inż. Strelnikowa i „Zmniejszenie zużycia paliw drogą indywidualnego regulowania” — inż. Sierowa, bardzo aktualne dla naszych warunków i ukazujące osiągnięcia i doświadczenia Związku Radzieckiego w tym zakresie.

Na zakończenie podajemy streszczenie artykułu zawartego w tym samym numerze pt. „Doświadczenia nabyte przy eksploatacji taksówek” — B. Budrina.

„W związku z rosnącym dobrobytem ludności stale powiększa się ilość miast obsługiwanych w ruchu osobowym przez taksówki. przy czym największe przedsiębiorstwo taksówkowe posiada Moskwa. Taksówki moskiewskie czynne są w zasadzie w ciągu całej doby, przy czym ilość ich uzależniona jest od przewidywanego zapotrzebowania, a wykresy pracy wykazują wahania sezonowe. Opracowanie wykresów stanowi czynność skomplikowaną, niemniej bardzo ważną. Zadaniem każdego kierowcy jest wykonanie i przekroczenie planu płatnego przebiegu, jak również maksymalne podwyższenie współczynnika wykorzystania przebiegu. Postoje taksówek znajdują się w pobliżu wielkich magazynów, dworców kolejowych, hoteli, teatrów, kin itp., a ilość ich wynosi obecnie 158. Najintensywniej wykorzystywane są taksówki na postojach w pobliżu dworców.

Punkty dyspozytorskie umieszczone są w specjalnych budynkach na punktach postojowych o najwyższej frekwencji i czynne są przez całą dobę.

Do obowiązków dyspozytora należy kierowanie taksówek zależnie od zapotrzebowania z jednego postoju na inny, kontrola ich pracy i przyjmowanie zamówień telefonicznych.

Dyspozytorzy korzystali dotychczas z miejskiej sieci telefonicznej, jednak w związku z coraz większą rozbudową przedsiębiorstwa rozważana jest sprawa zorganizowania własnej sieci łączności, która łączyłaby centralne biuro dyspozytorskie z punktami rejonowymi i wszystkimi miejscami postojów. Pozwoli to na wykonywanie stałej kontroli i natychmiastowe kierowanie wolnych wozów zależnie od stwierdzonego zapotrzebowania.

Ministerstwo transportu samochodowego przeprowadza specjalne badania potoków pasażerskich i opracowuje metody planowania, co pozwoli na dokładniejsze określenie potrzeb i właściwe rozmieszczenie postojów.

Bardzo ważną sprawą jest instruowanie kierowców bezpośrednio podczas pracy i organizowanie aparatu kontrolnego, przy czym personel kontrolujący przydzielony bywa do określonych miejsc postoju, poza lotną kontrolą, korzystającą z samochodów. Przywiązuje się dużą wagę do zaznajomienia pasażerów z taryfą i wykazem postojów, za pomocą rozprowadzania wydawnictw reklamowych i ogłoszeń w hotelach, restauracjach, teatrach, dworcach itp. Wszyscy pracownicy przedsiębiorstwa dążą do postawienia eksploatacji taksówek na wzorowej stopie.”

J.N.

DROBNE WIADOMOŚCI

ZWYŻKA STAWEK BEZPOŚREDNICH DLA ŁADUNKÓW IDĄCYCH VIA PORT SUDAN

(JM) Stawki frachtowe dla towarów przeznaczonych do portów: Jeddah, Massawah i Djibouti, a przeładowywanych w porcie Sudan, zostały z dn. 8 stycznia 1951 r. na nowo ustalone i to dla:

colli poniżej 2 ton — sh. 14) — za tonę
colli o wadze 2 i więcej ton — sh. 19) — za tonę.

ZWYŻKA STAWEK FRACHTOWYCH Z I DO PORTÓW WSCH. AFRYKI

(JM) Tow. Żeglugowe należące do konferencji żeglugowej East African Conference donoszą o 15% wyższe stawki frachtowych dla towarów, idących z lub do portów wsch. afrykańskich Beira — Cape Town Range (Guardafui). Zwyzka obowiązuje od dnia 1 marca 1951 r. Stawki do portów niekonferencyjnych (out ports) zwykowały o 15%.

PRZEPISY DOTYCZĄCE PRZESYŁEK DRUTU ŻELAZA I STALI DO KARACHI, PŁD. WSCH. AFRYKI ORAZ PŁD. AMERYKI

(JM) Z portów wyladowczych w.w. krajów nadchodzą skargi i reklamacje z powodu słabego, lub niewystarczającego znakowania i opakowania przesyłek żelaza i drutu. Powstają z tego powodu dodatkowe koszty i trudności przy cleniu towarów, jak również zagubienie, lub mylne ich wydanie. Przypominamy więc poniżej o obowiązujących przepisach.

Przy znakowaniu farbą powinno się jedynie używać farby olejnej, gdyż jest trwalsza i trudno się zmywa. Nie należy nigdy znakować rur na kolor niebieski. Jeżeli dana przesyłka przeznaczona jest dla kilku odbiorców, zaleca się stosowanie przy znakowaniu poszczególnych partii inne kolory farby olejnej, aby w ten sposób uniknąć pomyłki przy wydawaniu towaru. Obok znakowania farbą poleca się oznaczać towar etykietami względnie płytkami metalowymi.

ZWYŻKA STAWEK FRACHTOWYCH GULF — EUROPA

(JM) Towarzystwa żeglugowe, należące do konferencji żeglugowej Gulf — Mediterranean Ports Conference, Gulf — French Atlantic Hamburg Range Conf. i Gulf — Scandinavian & Baltic Sea Ports Conf. podwyższyły stawki powrotne za ładunki, idące z portów Gulfu do Europy o 10% od dnia 1 marca 1951 r.

ZWYŻKA STAWEK FRACHTOWYCH DO PORTÓW BLISKIEGO WSCHODU

(JM) Z dniem 1 lutego 1951 r. stawki frachtowe z Gdyni, Gdańska i Szczecina do portów Bliskiego Wschodu zostały podwyższone o ok. 20%.

ZWYŻKA STAWEK: INDIA — EUROPA

(JM) Na skutek wzrostu kosztów eksploatacyjnych stawki frachtowe za przewozy ładunków z portów Indyjskich, Pakistanu i Ceylonu do portów kontynentalnych Europy wzrosły o 25%.

ZWYŻKA STAWEK FRACHTOWYCH Z I DO PORTÓW AZJI WSCHODNIEJ

(JM) Z dniem 19 stycznia 1951 r. konferencje żeglugowe, obsługujące porty płn. Europy, Marsylię, Genuę i porty Azji Wschodniej, podwyższyły stawki frachtowe dla określonych towarów, podanych w taryfie w 1 — 13 klasie towarowej (zwyzka wynosi 8%). Stawki frachtowe za przewozy do Szanghaju uległy jeszcze większej zwyzce.

ZWYŻKA STAWEK FRACHTOWYCH W RELACJI EUROPA — PŁD. AMERYKA

(JM) Konferencja żeglugowa Outward Continental Brazil Freight Conference podwyższyła stawki frachtowe za przewóz cementu od dn. 1 lutego 1951 r. o sh. 25) — za 1.000 kg. Nadto wprowadziła obowiązujący od dnia 5 lutego br. nowy 25% dodatek kongestyjny dla ładunków idących z Santos. Dla tej samej relacji powrotna konferencja żeglugowa wprowadziła 25% zwyzkę stawek, obowiązującą od dnia 1 marca 1951 r.

Konferencja Żeglugowa River Plate General Cargo Freight Conf. podwyższyła stawki za ładunki z portów Argentyny i Urugwaju do Europy od dnia 1 lutego 1951 r. Dotychczasowe stawki w granicach od sh. 100) — zwyzkują o sh. 10) —, stawki od sh. 101) — do sh. 150) — o sh. 15) —, zaś stawki powyższe sh. 151) — o sh. 20) —.

Konferencja żeglugowa Outward Continental River Plate Freight Conference wprowadziła z dniem 1 lutego 1951 r. dodatek kongestyjny w wysokości 25% dla towarów do Montevideo. Obecnie w porcie tym statki muszą czekać 2-3 tygodnie na wolne miejsce na nabrzeżu.

Konferencja żeglugowa European South Pacific and Magellan Conf. podaje do wiadomości, że stawki frachtowe za ładunki idące do Kolumbii (porty wybrzeża Pacyfiku), do Ekwadoru, Peru i Chile zostaną z dniem 1 marca 1951 r. na nowo rozpatrzone. Ładunki idące do portu Buenaventura obciążone zostają dodatkiem kongestyjnym w wysokości 25% począwszy od dnia 1 marca 1951 r.

ZWYŻKA FRACHTÓW DO KOPENHAGI

(JM) Stawki frachtu morskiego z Gdyni do Kopenhagi zostały podwyższone o 15%.

ZWYŻKA FRACHTÓW Z ATLANTYCKICH PORTÓW MEKSYKU DO PORTÓW EUROPEJSKICH

(JM) Powyższe stawki frachtowe zostały podwyższone o ok. 10%.

ZWYŻKA FRACHTÓW Z EUROPY DO ADENU

(JM) W najbliższym czasie należy oczekiwać podwyżki frachtów morskich wymienionej relacji. Szczegółów na razie brak.

NOWE PODWYŻKI FRACHTOWE W KOMUNIKACJI Z AUSTRALIĄ

(JM) W związku z tym, iż warunki przeładunkowe w portach australijskich nie uległy żadnej poprawie, a przeciwnie miały ostatnio miejsce strajki w Melbourne — linie konferencyjne podwyższyły z ważnością od 9.IV. stawki swoje o 15%.

ZWYŻKA STAWEK DO BRAZYLII

(JM) Stawki konferencyjne do Brazylii Północnej uległy zwyzce. Zwyzka ta jest opracowana osobno dla poszczególnych towarów. Wprowadzony z dniem 30 września r.ub. 10% dodatek związany z trudnościami eksploatacyjnymi portów brazylijskich pozostaje nadal w mocy.

ZWYŻKA STAWEK LINII ANTWERPIJSKIEJ PMH

(JM) Polskie Linie Oceaniczne donoszą, że 15% dodatek zimowy stosowany od I.XII. do 15.III. na powyższej linii (Hamburg, Amsterdam, Rotterdam, Antwerpia) w związku z ogólną podwyżką kosztów eksploatacyjnych będzie utrzymany nadal jako dodatek stały.

OBNIŻKA DODATKU „CONGESTYJNEGO” W PORTACH BRAZylijskich

(JM) Obowiązujący w portach brazylijskich tzw. dodatek „congestyjny” został z dniem 1.IV.1951 r. do końca czerwca 1951 r. obniżony z 25% na 15% dla portu Rio de Janeiro i na 10% dla portów Santos i portu Allegre.

PODWYŻKA KOSZTÓW PRZEŁADUNKOWYCH W PORTACH ZACHODNIO-NIEMIECKICH

(JM) Z dnim 15 marca br. zostały podwyższone koszty przeładunkowe w niemieckich portach oceanicznych. Podwyżce uległy również opłaty portowe ponoszone przez statki. Podwyżka wynosi ok. 5% dla przesyłek eksportowych i ok. 10% dla przesyłek importowych. Również uległy podwyżce opłaty związane z organizacją wagonów zbiorowych i związane z tym składowe. Podwyżki te wynoszą od 5 do 15%.

PODWYŻKA TARYFY KOLEJOWEJ W USA

(JM) Z dniem 27.III. br. zostały podwyższone taryfy kolejowe na przewóz towarów w USA o około 4%.

PODWYŻKA FRACHTÓW POMIĘDZY PORTAMI KONTYNENTALNYMI A PORTAMI BRYTYJSKIMI

(JM) Z dniem 1.IV. br. zostały podwyższone taryfy morskie pomiędzy portami belgijskimi i holenderskimi a brytyjskimi o przeciętnie 10 do 12% w zależności od rodzaju towarów. Przypuszczalnie tej samej podwyżce ulegną frachty z Hamburga i Bremy.

ZMIANY ORGANIZACYJNE SPEDYCJI MIĘDZYNARODOWEJ NA WĘGRZECH

(JM) Na Węgrzech nastąpiła dalsza reorganizacja spedycji międzynarodowej. Przedsiębiorstwo państwowe „Masped”, centralizujące dotychczas wszelkie zagadnienia spedycji międzynarodowej w swoim ręku, zatrzymuje nadal jedynie opracowywanie transportów z krajami zamorskimi i dalej leżącymi aniżeli kraje sąsiadujące. W praktyce „Masped” zatrzymuje spedycję w komunikacji z krajami kapitalistycznymi. Wszelkie natomiast transporty z krajami sąsiadującymi, a więc krajami Demokracji Ludowej i Austrią opracowywać będzie nowopowstała firma spedycyjna kolei węgierskich pod nazwą „Mavtrans”.

Planujemy (4)

Przemawiając na naradzie działaczy gospodarczych w czerwcu 1931 roku, Stalin powiedział: „...plan produkcji — to żywa działalność, działalność w praktyce milionów ludzi. Realność naszego planu produkcji — to miliony ludzi pracujących, którzy tworzą nowe życie. Realność naszego programu, to żywi ludzie, to my wszyscy, nasza chęć do pracy, nasza gotowość do pracy po nowemu, nasza wola wykonania planu”.¹⁾

Ze słów tych przebija wyraźnie jedna zasadnicza myśl. Planowanie nie jest funkcją mechaniczną, lecz jest czyniś żywym, które po to, by było należycie wykonane musi być przede wszystkim należycie zrozumiane przez samych planistów. Dlatego też odcinek dzisiejszy „Planujemy” poświęcamy omówieniu w ogólnych zarysach części składowych planu gospodarczego przedsiębiorstw transportowych, by wskazać planistom zleceniodawcom, w jaki sposób wykorzystywane są ich zgłoszenia przewozowe.

Plan gospodarczy przedsiębiorstw transportowych składa się z ośmiu zasadniczych części, które dzielą się oczywiście dalej na poszczególne składniki. Tymi częściami są: a) plan przewozów, b) plan pracy taboru i urzędzeń, c) plan techniczny, d) plan zatrudnienia, e) plan zaopatrzenia materiałowego, f) plan kosztów własnych, g) plan finansowy, h) plan inwestycyjny.

Zgłoszenie zleceniodawcy stanowi, jak to powiedzieliśmy w jednym z poprzednich odcinków „Planujemy”, podstawę do sporządzenia planu przewozów. Zostaje ono tam uwzględnione przy odpowiedniej grupie towarowej swoją wagą i ilością tonokilometrów, które muszą być wykonane dla danego przewozu.

W tym miejscu zaczyna się praca planistów przedsiębiorstwa przewozowego. Na podstawie znajomości stanu taborowego, który znajduje się w części technicznej planu, praca przewozowa wyrażona w planie usług w postaci tonokilometrów zostaje przeliczona przy pomocy współczynników ekonomiczno-technicznych, stanowiących jedną z podstawowych części planu eksploatacyjnego, na pracę taboru przedsiębiorstwa. Oczywiście przeliczenie to nie jest wykonywane dla każdego zgłoszenia osobno, lecz dla całkowitej masy przewozowej.

W dalszym ciągu, znając wydajność pracy załogi przedsiębiorstwa, dokonuje się na podstawie planu przewozów obliczenia niezbędnego stanu zatrudnienia przedsiębiorstwa. Równocześnie obliczona poprzednio praca taboru przewozowego służy do przeliczenia jej na podstawie ustalonych norm zużycia na odpowiednią ilość materiałów zaopatrzeniowych, przy pomocy których przewozy będą mogły być wykonane.

Stan zatrudnienia, praca taboru i zaopatrzenie materiałowe, dają zasadnicze podstawy do zbudowania podstawowego elementu kosztów własnych, jakim są nakłady przedsiębiorstwa.

Z kolei znów stawka taryfowa służy nam do obliczenia wpływów, dla jednej z części planu finansowego.

W ten sposób dochodzimy do wyniku finansowego działalności przedsiębiorstwa przewozowego.

Jest rzeczą zrozumiałą, że ta na pozór prosta droga wykorzystania zgłoszenia przewozowego do rocznego planu przewozów danego przedsiębiorstwa jest w praktyce znacznie bardziej skomplikowana i wymaga całego szeregu uzgodnień, poprawek itp. Schemat zasadniczy pozostaje jednak bez zmian.

Inaczej przedstawia się wykorzystanie zgłoszeń do operatywnego planu przewozów. Tutaj na pierwsze miejsce wysuwa się sprawa operatywnego zorganizowania konkretnych przewozów. Zgłoszenie przewozowe więc stanowić tutaj będzie podstawę planu dyspozycji taborowej i ruchowej.

W zgłoszeniach przewozowych podana jest relacja przewozowa, a więc miejsce załadunku i miejsce wyładunku danej partii towarów oraz rodzaj środka przewozowego, jaki ma być użyty dla danego przewozu, a więc np. węglarka czy wagon kryty itd. Dane powyższe pozwalają przedsiębiorstwu przewozowemu na ustalenie wykorzystania danych środków przewozowych. Okazuje się z nich bowiem czy w miejscu wyładunku znajduje się jakaś masa towarowa przeznaczona do załadunku i przewiezienia gdzie indziej, dla przewozu której mogłyby być wykorzystane środki przewozowe, które przywiozły pierwszy towar.

Oczywiście sprawa ta może znaleźć swoje rozwiązanie jedynie przy znajomości czasu, w jakim dane przewozy mają nastąpić. Stąd też zgłoszenia przewozowe uwzględniają okres załadunku danej partii towarów. Na podstawie zaś znajomości szybkości przewozu i warunków przeładunkowych, przedsiębiorstwo przewozowe może ustalić czy te same środki przewozowe będą mogły być użyte dla wykonania obu rodzajów przewozów.

Zgłoszenie przewozowe więc staje się podstawą dla ustalenia planu załadunków środków transportowych przedsiębiorstwa. Dzięki nim mogą zostać na czas podstawione żądane środki przewozowe, a co za tym idzie, w określonym terminie może być wykonana cała operacja przewozowa.

Dalej — zgłoszenie przewozowe — tam, gdzie mamy do czynienia ze środkami przewozowymi bez własnego napędu (kolej: wagon kolejowy musi być ciągnięty przez lokomotywę; żegluga śródlądowa: barki ciągnięte są przez holowniki) — stanowi podstawę dla planu ruchu. Przy jego pomocy zestawia się plan wykorzystania środków pociągowych, lokomotyw czy holowników. Ma to szczególne zastosowanie w przedsiębiorstwach, nie posiadających ścisłego rozkładu jazdy. Dla kolei więc ma mniejsze zastosowanie, natomiast w pełni jest stosowane w żegludze śródlądowej. Oczywiście w komunikacji samochodowej, gdzie w przeważającej mierze mamy środki transportowe z napędem (samochody) zgłoszenia przewozowe nie mają tego odrębnego znaczenia, a jest ono ściśle związane z planem załadunku.

Jak widać z powyższego zgłoszenia przewozowe są niezmierznie ważnym instrumentem w pracy przedsiębiorstwa przewozowego. Mają one jeszcze i inne znaczenie, a mianowicie w dziedzinie koordynacji przewozów. O tym z kolei pomówimy w następnym odcinku „Planujemy”.

¹⁾ J. Stalin — Zagadnienia leninizmu, Książka i Wiedza 1949 str. 355

Elementy techniki księgowości przebitkowej — Autor **Kazimierz Sowa**, Warszawa, rok wydania 1950, stron 152.

Ustrój socjalistyczny stworzył wszystkie warunki prowadzenia prawidłowej księgowości. Tym niemniej zadanie podnoszenia poziomu prac rachunkowości w naszych przedsiębiorstwach nie może być zdjęte z porządku dziennego. Rachunkowość jest bowiem jednym z ważniejszych warunków prawidłowej organizacji rozrachunku gospodarczego, będącego socjalistyczną metodą podnoszenia rentowności przedsiębiorstw i wzrostu akumulacji.

Praca profesora Wyższej Szkoły Ekonomicznej w Krakowie — **K. Sowy** jest napisana z myślą przyjscia z pomocą tym, którzy są odpowiedzialni za poziom rachunkowości naszych przedsiębiorstw, tj. praktykom-księgowym oraz tym, którzy przygotowują się lub przygotowują innych do spełniania w przyszłości zawodu księgowego, tj. nauczycielom szkół zawodowych i studentom wyższych szkół ekonomicznych, a ewent. także uczniom szkół zawodowych.

Potrzeby życia gospodarczego spowodowały ogromny rozwój rachunkowości, równocześnie zaś na obecnym etapie zdecydowały o konieczności wprowadzenia jednolitej, tj. znormalizowanej formy techniki przebitki w rachunkowości. Normalizacja druków usprawnia bowiem ich obieg i opracowanie a jednocześnie przynosi znaczne oszczędności. Praca prof. Sowy dotyczy więc wyłącznie znormalizowanej formy techniki przebitki, której wprowadzenie rozpoczęto u nas z dniem 1 stycznia 1950 roku. Język autora jest zwięzły, chwilami dochodzący nawet do zbytnej lakoniczności, myśli są najczęściej uszeregowane w punkty, jak to ma zwykle miejsce we wszelkiego rodzaju normach prawnych i instrukcjach. Zresztą cała praca ma właśnie charakter, zgodnie z założeniami autora.

Spośród nasuwających się uwag należałoby może podkreślić zbyt powierzchowne rozpracowanie zagadnienia prac przygotowawczych w ramach rozważań o organizacji pracy w przebitce i pominięcie np. powiązań rachunkowości z działalnością operatywną i administracyjną: poinformowanie pracowników tych działów o obowiązkach związanych z rachunkowością, tj. jakie dokumenty, w ilu egzemplarzach należy sporządzić celem załatwienia operacji, jak należy postępować z dokumentami do chwili ich doreczenia i wreszcie jaką drogą, do kogo, w ilu egzemplarzach i w jakich terminach należy dokumenty doreczyć. Miały też miejsce drobne potknięcia terminologiczne (użycie na tej samej stronie lub w tej samej tabeli kilku różnych słów, mających oznaczać to samo: np. nieobowiązkowy, dowolny, nieobligatoryjny), które — jeżeli nawet nie wprowadzają w błąd, to jednak zmuszają do specjalnego skupienia uwagi i dodatkowego namysłu. Podkreślić należy i na dobro autora zaliczyć unikanie na ogół słów pochodzenia obcego, co przy precyzyjności i zwięzłości wyrażania się ma szczególne znaczenie.

Na 20 końcowych stronach pracy zamieszczone są wzory formularzy znormalizowanej formy techniki przebitki i ilustracje modeli nowoczesnego sprzętu używanego do prac rachunkowych (skrzynki kontowe, krzesła, biurka, maszyny). Praca prof. Sowy, o ile dotrze do rąk osób dla których jest przeznaczona, powinna ułatwić im zapoznanie się z nowoczesną techniką księgowości przebitkowej i podnieść poziom ich kwalifikacji zawodowych.

Podkreślić jeszcze należy, że zachowanie daleko idącej dyscypliny tematycznej i nieporuszenie zagadnień luźniej związanych z tematem spowodowane jest tym, że „Polgos” przygotowuje do druku inne prace z zakresu rachunkowości, które będą stanowić uzupełnienie pracy prof. Sowy.

Od Redakcji

Redakcja prosi o nadsyłanie ew. artykułów i notatek w dwóch egzemplarzach — poprawionych maszynopisów, pisanych jednostronnie na białym papierze satynowanym (oba egzemplarze): format znormalizowany, margines 4 cm z lewej strony, z odstępem podwójnym, tj. po 30 wierszy na stronie, ok. 60 znaków w jednym wierszu. Poprawki atramentem (wyraźne) nie powinny przekraczać 5 na jednej stronie. W przypadku załączania fotografii i rysunków, prosimy o fotografie tylko czarne, kontrastowe, na błyszczącym papierze, rysunki na brystolu lub kalce technicznej (bez siatki), wykonane techniką graficzno-kreślarską, tuszem czarnym — nierozwodnionym, przy czym co do ich wielkości należy uwzględnić, że możemy osiągnąć maksymalne zmniejszenie trzykrotne; wielkość napisów tak obliczona, aby po zmniejszeniu były one czytelne. Rękopisy i załączniki nie są zwracane. Pod artykułami i notatkami prosimy podawać dokładne adresy prywatne i ew. miejsce pracy, celem uniknięcia kłopotów i opóźnień przy przekazywaniu honorariów autorskich (po zamieszczeniu). Honoraria obliczamy według stawek ustalonych przez PKPG.

OB. ZIÓLKOWSKI HENRYK — GRUDZIĄDZ — Odpowiedź wysłana pocztą.

„CARITAS” — PRZEMYŚL — Odpowiedź wysłana pocztą.

OB. MGR CHOLEWA ZYGMUNT — GDAŃSK-WRZESZCZ — Tak obszernych opracowań, nie związanych z obecną rzeczywistością, nie zamieszczamy. Prosimy o inne, krótsze i aktualne, mogą być odcinkowe.

OB. OLSZEWSKI MICHAŁ — POZNAŃ — Na ten temat już artykuł zamieściliśmy. Prosimy o coś innego.

OB. MAŁEK MIECZYSLAW — GDAŃSK — Dyskusję już zamknęliśmy, resztę materiałów przekazujemy do Polskiego Komitetu Normalizacyjnego.

OB. WALCZAK STANISŁAW — ŁÓDŹ — Temat pierwszy zbyt ogólny i nie wnosi nic nowego. Prosimy o poruszanie zagadnień bardziej na czasie. Temat drugi zamieszczamy.

OB. MGR DOBROWOLSKI STANISŁAW — WARSZAWA — Prosimy o podanie adresu celem przesłania honorarium autorskiego.

OB. DR RZEBIK TADEUSZ — KATOWICE — Oba opracowania otrzymaliśmy. Pierwsze za obszerne, nie zamieścimy. Odpowiedź co do drugiego podamy w następnych „odpowiedziach”.

OB. ENDER JAN — WARSZAWA. — Artykuł nie daje praktycznych wskazówek, jak zwiększyć przestrzeń ładowną normalnego samochodu. Nie zamieścimy.

OB. ALIPCHER IBRAHIM — ŁÓDŹ — Artykuł zbyt powierzchowny. Prosimy o inne opracowania.

SPROSTOWANIE BŁĘDÓW DRUKARSKICH W NUMERZE MARCOWYM. — W tablicy nr 1 zamieszczonej na stronie 137 przedstawiono wiersze rubryki „rodzaj opakowania.” Powinno być:

- | | |
|-------------------------|--------------------|
| 3. Drzwi żelazne | — luzem |
| 4. Gips | — skrzynie i worki |
| 7. Gruz budowl. | — luzem |
| 9. Kłepki różne | — wiązki i luzem |
| 15. Opony samochod. | — luzem |
| 16. Papa | — role |
| 17. Posadzka w paczkach | — luzem |
| 18. Trzcina budowl. | — wiązki |
| 19. Wyroby żel.-bet. | — luzem |
| 20. Żelazo gat. dachowe | — wiązki i paczki. |