

MIESIĘCZNIK POŚWIĘCONY
EKONOMICE TRANSPORTU

Transport i Spedycja



Treść numeru:

ZB. WOJTERKOWSKI	— W XXV Rocznice śmierci Feliksa Dzierżyńskiego	373
WL. WOYDYN	— Planowanie kolejowych przewozów towarowych	374
JULIUSZ KOWALIK	— Muzeum Komunikacji	376
B. KARWOWSKI	— Prace wstępne do planu PKS na rok 1952	379
MAREK ŻYLICZ	— Średnia szybkość techniczna samochodu	381
ZOFIA PACZOSKA	— Charter lotniczy	384
JOZEF KUNERT	— Ocena pracy morskiego statku handlowego	387
WYPOWIEDZI ANKIETOWE	— Surowce włókniste jako ładunek okrętowy	389
TADEUSZ SOKOŁOWSKI	— O szeroki front w walce o obniżkę kosztów własnych	390
ZDZISŁAW JAROS	— Planujemy obniżki kosztów własnych transportu w budownictwie	392
R. RADWAŃSKI	— Zmniejszyć koszty obsługi pasażerów PKS	394

DZIAŁ INFORMACYJNY

Z. W.	— Planowanie przewozów towarowych	394
S. D.	— Zarządzenie Przewodniczącego PKPG w sprawie stosowania jednolitej nomenklatury pojazdów mechanicznych	395
B. W.	— Utworzenie Instytutu Naukowo-Badawczego Kolejnictwa	396
J. M.	— Obowiązek obniżania kosztów własnych kapitalnych remontów	396
A. W.	— Rejestracja pojazdów mechanicznych	397
A. W.	— Zużycie paliwa. — Sprawozdawczość	398
L. R.	— Podawanie właściwych warunków płatności w podrozdzielnikach na pojazdy mechaniczne i inne artykuły motoryzacyjne dla CZPMot.	398
K. K.	— Rozliczanie różnic wyrównawczych cen i różnic wyrównawczych kosztów transportu w systemie cen planowo-rozliczeniowych	398
INFORMACJE CZSS	—	399
TARYFY I ZARZĄDZENIA	—	400
ORZECZNICTWO	—	400
INFORMACJE SZKOLENIOWE	—	400

TRANSPORTOWCY PISZĄ

Z. LISOWSKI i J. CIEPLAK	— Tymczasowe instrukcje i normy dla przewozów samochodowych towarowych	402
ADOLF DONATH	— Żywnienie pasażerów w czasie podróży	403
JAN NOSTER	— Jeszcze o własnych kolumnach taborowych	404

NOTATKI

B. MACZEWSKI-ROWIŃSKI	— Oszczędność paliw w żegludze śródlądowej	405
	— Planowanie kosztu własnego przewozów w transporcie socjalistycznym	406

KRONIKA

— Jak pracują nasi transportowcy	408
----------------------------------	-----

CO CZYTAĆ

	— Przegląd wydawnictw transportowych	411
	— Od Redakcji	412
	— Planujemy (7)	
JERZY OSIŃSKI	— Poznajemy transport lotniczy (3)	

Zdjęcie na okładce: Przetwornik W. Nawrat z Kaletniańskich Zakładów Papierniczych (patrz notatka na str. 411).

Wydawca: POLSKIE WYDAWNICTWA GOSPODARCZE. Przedsiębiorstwo Państwowe, ul. Poznańska 15, tel. 739-45, wew. 11

Redaguje Komitet Redakcyjny

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

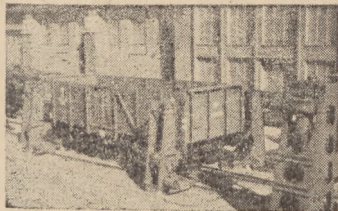
Sekretariat Redakcji czynny codziennie z wyjątkiem świąt w godz. 14.30—15.30 Tel. 81.481

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.

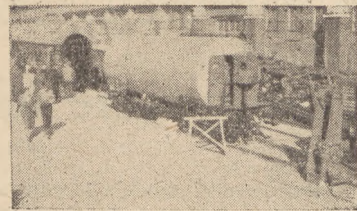
Zamówienie dn. 5.8.51. Podpisano do druku 19.9.51. Druk ukończono 22.9.51. Nakład 5.800. Pap. druk. sat. kl. VII/A¹/60 gr.

Drukarnia Akcydensowa, Warszawa, Tamka 3. Zam. 2141. 2-B-43920



Transport i spedycja

MIESIĘCZNIK



Rok III

Warszawa, wrzesień 1951 r.

Nr 9

W XXV Rocznicę śmierci Feliksa Dzierżyńskiego

20 lipca br. minęła 25 rocznica śmierci największego polskiego rewolucjonisty, płomiennego patrioty, konsekwentnego internacjonalisty — Feliksa Dzierżyńskiego.

Życie Feliksa Dzierżyńskiego to łańcuch bohaterskich walk rewolucyjnych proletariatu polskiego i rosyjskiego. Z poświęceniem, uporem, bez wahań walczył Dzierżyński o zwycięstwo socjalizmu, a następnie komunizmu.

Za swą walkę i bezgraniczne oddanie klasie robotniczej był Feliks Dzierżyński otoczony miłością i szacunkiem międzynarodowego proletariatu. Za to samo też był on w Rewolucji Październikowej postacią najbardziej nienawidzoną i oczernianą przez światową burżuazję i reakcję.

Józef Stalin tak scharakteryzował życie Dzierżyńskiego:

— „Kiedy wspominamy całą przebytą przez tow. Dzierżyńskiego drogę — więzienie, katorgę, zesłanie, Komisję Nadzwyczajną do Walki z Kontrrewolucją, odbudowę zrujnowanego transportu, budowę młodego przemysłu socjalistycznego — ma się ochotę scharakteryzować to tętniące energią życie jednym słowem „Wieczny Płomień”.

I rzeczywiście postać Feliksa Dzierżyńskiego, piękna bo bohaterska postać wielkiego bolszewika i wielkiego syna narodu polskiego jest wspaniałym przykładem rewolucyjnego, proletariackiego humanisty, łączącego płomienną nienawiść do wrogów klasy robotniczej, do nacjonalistów i imperialistów z miłością do mas ludowych własnego narodu i całego świata. Postać jego związana jest z założeniem i działalnością pierwszej marksistowskiej i rewolucyjnej partii w Polsce SDKP i L, której był współtwórcą i kierownikiem.

Feliks Dzierżyński to symbol walki proletariatu i ludu polskiego w okresie bojowych starć rewolucji 1905 r.

W czasie Wielkiej Rewolucji Październikowej, w której ogniu powstało pierwsze w świecie państwo socjalistyczne, Dzierżyński jest jednym z współorganizatorów i kierowników powstania październikowego, jest bohaterem Rewolucji Proletariackiej.

Następują ciężkie lata walki z kontrrewolucją, dywersją, spekulacją. Światowa reakcja chce zadać śmiertelny cios młodej Republice Rad. Feliks Dzierżyński na czele WCzK pod kierownictwem Lenina i Stalina stacza zwycięską walkę, odpierając stalową dłonią wszelkie ciosy wroga.

Rewolucja zostaje ocalona. Zwycięstwo nad światową burżuazją otwiera nowy etap w historii Związku Radzieckiego, okres pokojowego, socjalistycznego budownictwa.

Dzierżyński, stojąc nadal na posterunku bezpośredniej obrony zdobyczy rewolucji, bierze bezpośredni udział w niemniej ciężkiej niż poprzednia walce — na froncie odbudowy zrujnowanej gospodarki.

Najsilniej, w wyniku działań wojny imperialistycznej, interwencji, blokady i wojny domowej, został zniszczony transport i przemysł. Sytuacja władzy radzieckiej była niezwykle ciężka. Łącznie z załamaniem ekonomicznym wystąpili nowi wrogowie proletariatu — trockiści, mniešzewicy i inni.

W tym czasie Feliks Dzierżyński zostaje mianowany, na wniosek Lenina, Ludowym Komisarzem Komunikacji. Odcinek transportu był wówczas najważniejszy, gdyż tylko szybka odbudowa zrujnowanej komunikacji była warunkiem odbudowy całej gospodarki narodowej.

I na tym odcinku, a następnie jako Przewodniczący Najwyższej Rady Gospodarki Narodowej w pełni ujawnił się talent Dzierżyńskiego jako kierownika, polityka, organizatora. Zaufanie Partii i mas ludowych dla jego działalności, żelazna wola uczenia się, umiejętność wiązania spraw resortowych z ogólnogospodarczymi i politycznymi problemami — oto źródła, które — jak później mówił Dzierżyński, pozwoliły mu kierować trudnymi odcinkami życia gospodarczego.

A oto słowa Feliksa Dzierżyńskiego, stale i ciągle aktualne, na temat odbudowy transportu: „Osiągnięte w odbudowie transportu radzieckiego rezultaty, wprawdzie jeszcze nie wystarczające, zawdzięczać należy w znacznym stopniu zdobytej przez nas świadomości, iż transport nie może być obecnie tym, czym był w epoce przedwojennej, w epoce przedrewolucyjnej. Jest to jedna z przyczyn podstawowych.

Zdecydowaliśmy, że transport może i powinien wyjść poza ramy czysto transportowe, że powinien stawiać przed sobą zagadnienia o charakterze ogólnym”.

W ciągu trzech lat, pod jego kierownictwem transport radziecki staje na nogi. Dzierżyński przechodzi na inny niemniej trudny i decydujący odcinek — na front odbudowy.

Cała działalność Feliksa Dzierżyńskiego, polityczna, gospodarcza i społeczna to przykład dla nas, w jaki sposób można i należy rozwiązywać najbardziej trudne i złożone problemy.

Prezydent Bolesław Bierut powiedział:

„Feliks Dzierżyński — ta duma polskiego ruchu rewolucyjnego — to wzór wielkiego przywódcy, bohatera skiego bojownika i genialnego organizatora.

— To kontynuator najpiękniejszych tradycji polskich walk wolnościowych.

— To wspaniała postać rewolucjonisty, związanego na śmierć i życie z ideą i epoką rewolucji proletariackiej.

— To uosobnienie wykutego w walce braterstwa polskich i rosyjskich robotników. To symbol internacjonalizmu rewolucyjnego przepełnionego płomiennym patriotyzmem, żarem poświęcenia i potężną wolą czynu w walce o zwycięstwo komunizmu”.

Uczmy się czczyć i naśladować Feliksa Dzierżyńskiego.

ZB. WOJTERKOWSKI (Warszawa)

Planowanie kolejowych przewozów towarowych

Specyficzność produkcji transportu, jaką są przewozy towarowe i osobowe, wymaga specjalnego podejścia do zagadnienia planowania w tej dziedzinie.

W transporcie, w odróżnieniu od przemysłu czy rolnictwa, ustalenie podstawowego planu — planu przewozów towarowych powinno być dokonane w szerokiej i ściślejszej współpracy pomiędzy przewoźnikiem a korzystającym z usług transportu.

Ta współpraca, wyróżniająca się przy różnych metodach planowania przewozów, odmiennie zabezpiecza powiązanie zapotrzebowania na przewozy towarowe z możliwościami przewozowymi poszczególnych środków transportu.

Dla określenia planu przewozów towarowych potrzebną jest masa towarowa, tj. ładunki, które mają być przemieszczone w przestrzeni. Źródłem powstawania masy towarowej — przeznaczonej do przewozu — są produkty przemysłu rolnictwa i leśnictwa, ale wiadomo, że bardzo często wytwory produkcji przemysłowej i produkty rolne (roślinne i zwierzęce) nie idą bezpośrednio z ośrodków wytworzenia do rejonów spożycia (zużycia). Ulegają w drodze zeszkładowaniu, dzieleniu, sortowaniu, łączeniu itp. czynnościom, przechodzą więc przez obrót towarowy w pojęciu nie tylko „formalnym” ale i „fizycznym”. Dla wyjaśnienia, w danym przypadku przez przejście „formalne” można rozumieć przejście masy towarowej wyłącznie przez dokumenty obrotu, a więc przez wystawienie zlecenia wysyłkowego oraz zafakturowania przesyłki. Jest to tzw. sprzedaż tranzytowa, w której towar przesyłany jest bezpośrednio z miejsca wytworzenia do miejsca przeznaczenia. Przez przejście „fizyczne” można rozumieć faktyczne, rzeczywiste przejście masy towarowej przez magazyn, skład czy hurtownię organizacji obrotu towarowego.

Źródłem następnym, oprócz produkcji przemysłowej, rolnej i leśnej, jest obrót towarowy, dostarczający samodzielnie masy towarowej do przewozu. Ale i to nie wyczerpuje całej masy towarowej przeznaczonej do przewozu. Masa ta jak gdyby niekiedy dwójła czy wielokrotniła się w transporcie. Na przykład określony towar jest przewożony z miejsca wytworzenia do miejsca przeznaczenia trzema środkami transportu: transportem samochodowym dokonuje się dowozu towaru z zakładu przemysłowego do stacji kolejowej, tam dokonuje się naładowania towaru na kolej, a w drodze dokonuje się przeładunku, np. w porcie, na żeglugę śródlądową. W danym przypadku masa towarowa do przewozu jak gdyby potrojiła się. Tak więc w takim pojęciu i sam proces transportu może być źródłem powstawania masy towarowej.

Stwierdziliśmy, że masa towarowa jest elementem procesu przewozowego. Następnym elementem jest przestrzeń przemieszczenia czyli: droga przewozu. Nie wystarczy znać masę towarową do przewozu, trzeba znać istniejące i przyszłe, planowane powiązania komunikacyjne pomiędzy ośrodkami produkcji i zużycia, trzeba znać geograficzne rozmieszczenie centrów przemysłowych i rolniczych, obszary produkcji leśnej i regiony spożycia.

Trzeba wreszcie znać całokształt stosunków ekonomicznych, określających wielkość i kierunki przewozu towarów. Można wymienić szereg czynników, których znajomość jest niezbędna dla określenia prawidłowego planu przewozów towarowych, dla zaplanowania organizacji przemieszczenia masy towarowej; są to:

- 1 — rozmieszczenie punktów produkcji i jej poziom,
- 2 — stopień specjalizacji przedsiębiorstw wytwarzających,
- 3 — sezonowość produkcji,
- 4 — charakter i właściwość towarów,
- 5 — rozmieszczenie i wielkość zapotrzebowania na towary,
- 6 — stan sieci komunikacyjnej i istniejące powiązania komunikacyjne.

Każdy z tych wymienionych wyżej czynników w określony sposób wpływa na drogę przewozu towarów. Jeżeli np. rozmieszczenie określonej gałęzi produkcji jest równomierne w całym kraju i w ten sposób kształtuje się zapotrzebowania na daną produkcję, to odległość prze-

rzutu — droga przewozu będzie niewielka. Odwrotnie, jeżeli zakłady przemysłowe będą skupione w jednym centrum, a zapotrzebowanie na wyroby tych zakładów będzie terenowo rozproszone lub skupione w innych oddległych centrach — drogi przewozu będą długie.

Stopień specjalizacji przedsiębiorstw również poważnie wpływa na drogę przewozu. Jeżeli przedsiębiorstwa wytwarzają ograniczony wąski asortyment wyrobów, to powoduje to rozszerzenie terenowe rejonów zbytu, a co za tym idzie wydłużenie odległości przewozu.

Charakter i właściwość towarów wpływa na wybór dróg komunikacyjnych. Towary masowe mogą być wysyłane drogami wodnymi, drobnicowe transportem samochodowym (na niezbyt długie odległości). Również i pozostałe czynniki, a przede wszystkim stan sieci komunikacyjnej i istniejące powiązania komunikacyjne i ekonomiczne mają poważny wpływ na kształtowanie się dróg przewozowych.

Całokształt wszystkich czynników w ich pełnym oddziaływaniu wzajemnym określa „drogi przewozu towarów”.

Reasumując można powiedzieć, że podstawą planu przewozów kolejowych są plany produkcji przemysłowej rolnej i leśnej, plany obrotu towarowego, istniejąca i planowana lokalizacja gospodarki narodowej oraz istniejące i planowane ekonomiczno-komunikacyjne powiązania poszczególnych rejonów z sobą.

Mówiąc o metodach opracowania planu przewozów towarowych trzeba na wstępie zastrzec się przed jednym, a mianowicie, że metody te uzależnione są od poziomu planowania z jednej strony w aparacie kolejowym, z drugiej zaś strony u klientów korzystających z usług kolei.

Istnieją co najmniej następujące metody planowania przewozów:

- 1 — metoda oparcia planu przewozów o tzw. wskaźniki wydajności przewozowej,
- 2 — metoda wskaźników statystycznych — tzw. wskaźniki przewozowości,
- 3 — metoda oparcia planów przewozów o zapotrzebowania klientów, korzystających z usług kolei,
- 4 — metoda oparcia planu przewozów o regionalne bilanse materiałowe i plan międzyregionalnych potoków towarowych.

W Polsce stosowano kolejno podane metody prócz ostatniej. Scharakteryzujemy je poniżej.

1) Pierwsza metoda planowania przewozów została przeniesiona do nas z przedwojennego okresu i obecna praktyka wykazała jej błędność i nierealność. Wiadomo, że w okresie przedwojennym Polskie Koleje Państwowe były przedsiębiorstwem państwowym i w taki czy inny sposób opracowywały tzw. „plany przewozowe”. W pierwszych latach naszej nowej państwowości sztucznie przeniesiono te „metody planowania przewozów” do naszych warunków ustrojowych i wydaje się celowe omówienie tego zagadnienia.

Współczynnikiem wydajności przewozowej nazwano ilość przewozów przypadających na jednego mieszkańca. To znaczy, w ruchu towarowym będzie to np. dla całego kraju ilość przewiezionych ton podzielona przez ilość mieszkańców. Dla jednego regionu, np. dla województwa będzie to tonaż przesyłek danego województwa (nadanych i przyjętych z zagranicy) podzielona przez ilość mieszkańców w danym regionie.

Można jeszcze w inny sposób wyliczyć wskaźnik wydajności przewozowej, mianowicie ilość przesyłek nie na głowę mieszkańca, a na 1 km eksploatowanej linii kolejowej. Obliczone na podstawie statystyki wskaźniki wydajności przewozowej były podstawą przy przyjęciu różnego rodzaju przewidywań na przyszłość, były podstawą do opracowania planu przewozów.

Nie potrzeba szczegółowo uzasadniać błędności i nierealności tej metody. Same cyfry wskazują i mówią o war-

1 Metodę tę, stosowaną w ZSRR, omówimy w oddzielnym artykule w jednym z przyszłych numerów.

tości metody oparcia planu o wskaźnik wydajności przewozowej. Wg tej metody zaplanowano średnią odległość przewozu 1 tony na 291 km, a w roku 1950 wskaźnik ten wyniósł 232 km i wykazuje raczej dalszą tendencję spadającą.

Metoda ta jest błędna, ponieważ wprowadza i przyjmuje jako podstawowe zależności wtórne, a nie pierwotne. Konsekwentnie stosując tę metodę, można dojść do absurdalnych wyników; np. metoda ta zakłada, że wzrost linii eksploatowanych musi spowodować wzrost przewozów, a przecież jest odwrotnie, to wzrost przewozów powoduje ewentualną budowę linii kolejowych, w przypadku, jeżeli obecna sieć jest nie wystarczająca. Metoda ta jest błędna, gdyż nie daje żadnych naukowych wyliczeń na przyjęcie że wzrostu wielkości produkcji i kierunków przewozu czy miejsc nadania.

Metoda ta daje możliwość podciągnięcia każdego dowolnego obliczenia i „uzasadnienia” najbardziej mętnych obliczeń matematyczno-ekonomicznych.

2) — *Druga metoda ustalenia planu przewozów* to metoda oparcia planu o tzw. wskaźniki przewozowości towarów. W grubszych zarysach sens tej metody polegał na tym, że dla każdego podstawowego (biorącego) ważny udział w globalnych przewozach) towaru ustalono współczynnik przewozowości. Jeżeli w roku ubiegłym np. produkcja węgla wynosiła 100, a przewozy koleją węgla wyniosły 85, to współczynnik przewozowości dla węgla wynosił 0,85. Tak więc współczynnik przewozowości dla danego towaru, wznoszący mniej niż jedność, wskazuje, że część produkcji danego towaru nie ulega przewozowi danym środkiem transportu. Współczynnik wznoszący jedność wskazuje na ogół, że całość produkcji jest przewożona danym środkiem transportu, a współczynnik wyrażający się cyfrą ponad jedność wskazuje, że część lub całość produkcji danego towaru jest przewożona wielokrotnie.

Znając współczynnik przewozowości za okres ubiegły, aby ustalić tą metodą przewozy na rok planowany, trzeba dodatkowo znać albo wielkości absolutne przewozów z ubiegłego okresu wg ustalonych grup towarowych i procentowy wzrost produkcji na rok planowany, albo wielkości bezwzględne produkcji na rok planowany, co zresztą na jedno wychodzi.

Przewozy dla roku planowanego oblicza się, mnożąc przewozy roku ubiegłego danej grupy towarowej przez ilościowy wzrost produkcji danej grupy.

Chcąc bardziej poprawnie zaplanować przewozy na rok przyszły, nie zakłada się mechanicznie tego samego wskaźnika przewozowości a ustala się inny, przewidywany. Obliczenie na takiej podstawie, jeżeli wskaźnik jest w miarę realnie ustalony, jest stosunkowo bliskie prawdy.

Jakie są cechy takiego planowania przewozów towarowych? Jego stroną dodatnią jest niewątpliwie prostota obliczeń. Obliczenia dokonywane tą metodą mogą być dosyć dokładne, kiedy współczynnik przewozowości nie ulega większym zmianom.

Metoda ta w oparciu nie tylko o dane (wyniki) statystyczne, ale pogłębiona analiza ekonomiczna każdego wskaźnika, analiza, która uwzględni przyczyny wzrostu i spadku wskaźnika, wykryje tendencje na przyszłość, nie tylko w oparciu o ciąg statystyczny, ale również na podstawie projektowanych zmian w zakresie dystrybucji, zaopatrzenia, specjalizacji produkcji, kooperacji itp. względów natury gospodarczej, może dać duże usługi przy planowaniu przewozów. Jeżeli plan może być opracowany na bazie innych, bardziej realnych, podstaw, to elementy tej metody mogą być użyte równolegle, jako czynnik kontrolujący inne obliczenia.

Metoda ta posiada cały szereg poważnych braków, z których bodajże najważniejsze jest to, że metoda ta zakłada młocząco prawidłowość wykonanych przewozów w roku ubiegłym. A przecież zdajemy sobie dobrze sprawę, że w wykonaniu przewozów za ubiegły okres było szereg błędów i marnotrawstw, wynikających ze złe, nieracjonalnie zaplanowanych przewozów. I tak np. dokonano niewątpliwie w okresie ubiegłym całego szeregu reekspekcji przesyłek, tzn. b. często zbędnych, a prawie zawsze możliwych do uniknięcia przewozów. Przewozy te są liczone i powiększają współczynnik przewozowości. Nawet najbardziej dokładna analiza tego współczynnika nie potrafi wyeliminować z okresu ubiegłego wszystkich nieracjonalnych przewozów i przewidzieć w zaprojektowanym

współczynniku na okres planowany możliwości racjonalizujących przewozy. Trudno też w pełni przewidzieć zmiany współczynnika przewozowości wynikające z innych względów gospodarczych, o których była mowa.

Brakiem poważnym tej metody jest i to, że nie daje ona możliwości ustalenia już nie kierunków przewozowych, ale miejsc, a nawet rejonów naładunku. Można by te wady usunąć przez uterenowanie obliczenia przewozów tą metodą, jednak skomplikowałoby to obliczenie i zaleta tej metody: prostota i łatwość obliczenia odpadałaby. Również poważnym brakiem tej metody jest zagadnienie udziału danego towaru w przewozach różnymi środkami transportu. Jeżeli towar może być z równym pożytkiem wożony np. samochodem i koleją, to mogą być bardzo poważne wahania we współczynniku przewozów danego towaru określonym środkiem transportu.

Metoda ta, podobnie jak poprzednie, nie daje możliwości ustalenia możliwie przybliżonej do rzeczywistości średniej odległości przewozu, a co za tym idzie i pracy kolei. Średnią odległość przewozu jednej tony oblicza się tu z danych statystycznych dla każdej grupy towarów i w pewien przybliżony sposób zakłada się na przyszłość.

Reasumując, metoda oparcia planu przewozów o odgórne, przeważnie na statystycznym materiale oparte wyliczenia wskaźnika przewozowości nie jest zbyt dokładną i dobrą metodą, jest jednak przy danych możliwościach planowania przewozów metodą, która pozwala na określenie globalnej masy towarowej przeznaczanej do przewozu koleją i, jak praktyka wykazała, odchylenia w globalnych wielkościach pomiędzy zaplanowanymi, a rzeczywiście wykonanymi przewozami są niewielkie i wynoszą kilka procent.

Powyżej opisana metoda pozwala, jak i poprzednia, ustalić przewozy prawie wyłącznie przez organa kolei przy minimalnym udziale klientów kolei.

3) — *Trzecia metoda opracowania planu przewozów* polega na włączeniu przez jednostki kolejowe opracowywanych przez korzystających z usług kolei jednostki gospodarcze — zapotrzebowań na przewozy kolejowe. Jednostki gospodarcze, przedsiębiorstwa przemysłowe i handlowe na podstawie planów produkcji, zaopatrzenia i obrotu towarowego opracowują zgłoszenia przewozowe, które następnie po analizie dokonywanej przez organa kolejowe są włączane do planu przewozów kolejowych.

Obecnie przedstawimy szczegółowo, w jaki sposób przedsiębiorstwa przemysłowe mogą ustalić masę towarową przeznaczoną do przewozu koleją. Początkowo dla ułatwienia rozumowania zakłada się, że całość wyprodukowanej przez przedsiębiorstwo produkcji* zostanie z zakładu wywieziona.

W danym przypadku pod pojęciem bilansu przewozowego rozumiemy przejście z wielkości produkcji na wielkość przewozu różnymi środkami transportu.

Tak więc: wielkość produkcji = wielkości przewozu; ale przecież może się zdarzyć i zdarza się, że część produkcji nie będzie wywieziona z zakładu, a np. zużyta na miejscu lub przesłana do innego przedsiębiorstwa bez użycia środków transportu ruchomego (transportu dokonywanego przy pomocy ruchomych pojazdów w odróżnieniu od transportu przewodami), a np. przesłana rurociągiem. Również może zdarzyć się, że z przedsiębiorstwa zostanie wywiezione więcej niż wynosi bieżąca produkcja, np. wskutek upłynięcia remanentów, wywozu dodatkowego, opakowania itp. Mamy tu więc do czynienia z elementem z jednej strony zwiększającym przewóz (poza produkcją bieżącego okresu), a drugiej zaś z elementami zmniejszającymi przewóz. Tak więc nasz początkowy bilans, który powiedział, że wielkość produkcji = wielkości przewozu, ulegnie zmianie i będzie mógł być przedstawiony w następującej postaci: wielkość produkcji + czynniki zwiększające przewóz — czynniki zmniejszające przewóz = wielkość przewozu, a prościej

wielkość produkcji — różnica czynników zwiększających i zmniejszających przewóz = wielkość przewozu.

Albo wyrażenie powyższe jeszcze nie wyczerpuje wszystkich możliwości. Jest ono prawidłowe wówczas, kiedy przewóz z przedsiębiorstwa odbywa się jednym środkiem transportu bezpośrednio z miejsca nadania do miejsca przeznaczenia.

* Chodzi tu o produkcję towarową, pomniejszoną o usługi produkcyjne tzn. zawierającą wyroby gotowe i typowe półfabrykaty. Dla uproszczenia będziemy to w dalszym ciągu nazywać produkcją.

Natomiast w przypadku np. podwójnego przewozu (samochodem i koleją) wyrażenie przedstawione wyżej nie będzie słuszne. Dla pełności więc dodamy jeszcze jeden czynnik, zwiększający przewóz, a mianowicie czynnik, który nazwiemy dowózem.

Jeżeli przez P rozumiemy będziemy wielkość produkcji
 „ W „ „ „ „ przewozu
 „ zm „ „ „ „ (wysyłki)
 „ zw „ „ „ „ czynniki zmniejszające przewóz
 „ d „ „ „ „ czynniki zwiększające przewóz
 „ „ „ „ „ dowóz masy towarowej

to wyrażenie przedstawione wyżej będzie wyglądać następująco:

$$P + (zw - zm) = W$$

a uwzględniając również i dowóz:

$$P + (zw - zm) + d = W$$

W ten sposób doszliśmy do pełnego bilansu przewozowego, obrazującego przejście z wielkości produkcji na wielkość przewozów dokonywanych różnymi środkami transportu. Oczywiście, że całość przeliczeń dokonywana jest w jednostkach wagowych (tonach).

Wyrażając słownie to, co przedstawiono powyżej na symbolach, możemy napisać:

Wielkość przewozu równa się wielkości produkcji:

powiększonej o: 1) przewóz dodatkowy przesyłek gospodarczych,

2) wywóz z zakładu odpadków produkcyjnych,

3) wagę opakowania towaru, jeżeli nie jest liczona w wielkości produkcji,

4) upłynnienie remanentów wzgl. zmniejszenia zapasów magazynowych,

5) inne czynniki zwiększające przewóz.

pomniejszonej o: 1) zużycie części produkcji na miejscu,

2) odłożenie części produkcji do zapasu,

3) odbiór części produkcji przez klienta własnym transportem,

4) przesłanie części produkcji przewoźnikami (płyny),

5) inne czynniki zmniejszające przewóz.

powiększonej o dowóz (przewóz) towaru dokonany na zlecenie przedsiębiorstwa planującego przewozy towarowe.

W ten sposób można poprzez analizę poszczególnych czynników gospodarczych dojść do dokładnego ustalenia masy towarowej przeznaczonej do przewozu, którą następnie, zgodnie z cechami i właściwościami towaru

i środkami transportu i środków transportu, przeznacza się, kierując się zasadami koordynacji przewozów, na poszczególne środki transportu.

Jak widać, jest to dosyć trudna metoda, która często nie ma możliwości uchwycenia, w okresie opracowywania planu, wszystkich momentów mających wpływ na kształtowanie się przewozów. W przedsiębiorstwie można na podstawie doświadczenia, szeregu typowych czynników kształtujących, a raczej mających wpływ na przewozy, ustalić jako wielkości stałe, np. wielkości odpadków produkcyjnych, opakowania, zapasów magazynowych.

Tak opracowane zapotrzebowania na przewozy przekazywane są jednostkom kolejowym, które poprzez uzupełnienie danych wielkościami tranzytu międzypaństwowego oraz na podstawie danych dotyczących przewidywanego importu, otrzymanych z jednostek handlu zagranicznego, opracowują plan przewozów kolejowych.

I w tym przypadku dla określenia przebiegu przesyłek towarowych (tzn. tono-kilometrów) ustala się w sposób statystyczny średnią odległość przewozu jednej tony. Otrzymuje się ją w następujący sposób. Dane dotyczące ubiegłego okresu zawierające ilości tono-kilometrów dzielą się przez ilości przewiezionych ton wg najważniejszych towarów. W ten sposób otrzymuje się średnie odległości przewozu jednej tony dla zasadniczych towarów w okresie ubiegłym.

Zakładając dla każdego zasadniczego towaru zmiany na skutek np. nowej organizacji dystrybucji, zmian w profilach produkcyjnych polegających na specjalizacji zakładów, kierunków eksportowych itp. czynników, ustala się nowe średnie odległości, które poprzez przemnożenie przez masę towarową przeznaczoną do przewozu dają przebiegi, niezbędne dla pełnego określenia pracy kolei.

Przedstawione wyżej metody planowania przewozów towarowych wykazują związki zachodzące pomiędzy różnymi częściami życia gospodarczego, współzależność pomiędzy kształtowaniem się produkcji a przewozami towarowymi.

Z omówienia metod planowania przewozów towarowych na kolejach, z porównania ich zasad i sposobu ujęcia wynikają wnioski o potrzebie pogłębienia stosowanych przez nas metod planowania przewozów.

Zadaniem naszych planistów winno być, na bazie posiadanego doświadczenia, w oparciu o doświadczenia istniejące w tej dziedzinie w Związku Radzieckim, opracowanie takich metod planowania przewozów przy istniejącym poziomie ogólnego planowania, które pozwolą na pełne, ściśle określenie powiązań transportu z innymi gałęziami gospodarki narodowej, dając jednocześnie transportowi dokładne dane, niezbędne dla prawidłowego i racjonalnego gospodarowania.

WL. WOYDYNO (Warszawa)

Muzeum Komunikacji

Dzisiejsze Muzeum Komunikacji powstało z Muzeum Kolejowego, założonego w roku 1928. Zaczętkiem zbiorów były eksponaty, pozostałe z różnych wystaw krajowych i zagranicznych, organizowanych przez Ministerstwo Kolei a następnie przez Ministerstwo Komunikacji.

Eksponaty te stanowiły materiał wartościowy, gdyż wykonywane były z niezwykłą starannością, że zaś działy komunikacyjne wystaw polskich projektowano z udziałem wybitnych artystów plastyków zarówno w dekoratorskim ujęciu całości jak i w wykonaniu szczegółów, nagromadziła się znaczna ilość przedmiotów artystycznych, jak obrazy, rzeźby, meble i tkaniny, kryształ, kilimy i dywany projektowane przez wybitnych artystów polskich. Szata zewnętrzna wykresów, ilustrujących różne zagadnienia komunikacji, była też dziełem czołowych grafików i akwarelistów polskich, współpracujących z inżynierami komunikacji.

Po przejściowym umieszczeniu Muzeum Kolejowego w trzech salach nie istniejącego już dworca Dr. Warszawsko - Wiedeńskiej, zostało ono przeniesione do lokalu o 20 dużych salach w domu zwanym Schichta, przy ul. Nowy Zjazd 1.

W roku 1938, wobec nagromadzenia znacznej ilości materiału muzealnego z innych dziedzin komunikacji, przystąpiono do przetworzenia Muzeum Kolejowego na Muzeum Komunikacji.

Opracowano więc nowy regulamin i obok istniejącego zbioru kolejowego utworzono działy dróg kołowych i dróg wodnych, pozostające pod opieką fachowych inżynierów.

Załącznikiem działu dróg wodnych stały się eksponaty i dokumenty przekazane do zbiorów muzeum przez Departament Dróg Wodnych Ministerstwa Komunikacji. W kolekcji tej znalazł się szereg modeli: śluz, jazów, zapór wodnych, łodzi różnych typów, statków-pogłębiarek

oraz akwarel przedstawiających widoki miejscowości, w których przeprowadzono udoskonalenia komunikacji wodnej.

Podobnie zapoczątkowany został dział dróg kołowych, przemianowany następnie na dział dróg publicznych.

W ramach tak zorganizowanego Muzeum Komunikacji dotychczasowe Muzeum Kolejowe stało się jednym z jego działów, choć, jako najdawniejsze, najbogatsze, najlepiej skompletowane i najokazalsze.

Wrzesień 1939 roku zastał muzeum w fazie rozbudowy nowoprzyłączonych działów i przygotowań do zorganizowania projektowanych działów: lotnictwa, motoryzacji i żeglugi.

Miesiące wakacyjne, kiedy muzeum zamykano zazwyczaj na okres kilku tygodni dla przeprowadzenia gruntownych porządków i zrealizowania zaplanowanych zmian, przeznaczono w owym roku na przebudowę wnętrza dla pomieszczenia nowych działów.

Wybuch wojny zastał te prace na ukończeniu i Muzeum Komunikacji przygotowane do otwarcia dla zwiedzających wraz z początkiem roku szkolnego, kiedy rozpoczynał się w stolicy wzmożony ruch wycieczkowy, zarówno miejscowy jak i ogólnokrajowy.

Z chwilą rozpoczęcia działań wojennych Muzeum Komunikacji, położone tuż przy moście Kierbedzia, znalazło się dosłownie w samym ogniu walk.

Nieustanne ataki lotnictwa zasypywały bombami mosty wiślane oraz ich otoczenie, pociski artyleryjskie kruszyły i zapalały budynki, zaś broń pokładowa sypała tysiącami kul karabinowych. Znalazłszy się wśród tego huraganu, muzeum ucierpiało poważnie przez zniszczenie pomieszczeń i wielu eksponatów.

W okresie okupacji niemieckiej, po częściowym rozgrabieniu zbiorów muzealnych przez okupanta, pozostałe resztki zbiorów okupanci przenieśli z dotychczasowego lokalu do zdemontowanego gmachu dyrekcji kolejowej na Pradze.

Brutalne formy przeprowadzki i dalsze rozgrabianie zbiorów oraz przerzucanie ich z pawilonu do pawilonu i z piętra na piętro ogromnego gmachu doprowadziły do wielkiego zniszczenia całości kolekcji. Ofiarą tej jawnej tendencji zniszczenia padła i biblioteka Muzeum Komunikacji, składająca się z 8.000 tytułów i posiadająca w swym składzie wiele rzadkich książek, druków i rękopisów. Przewieziona do Biblioteki Głównej Ministerstwa Komunikacji, spłonęła wraz z tym księgozbiorem od bomby zapalającej rzuconej w czasie nalotu.

Ostateczną zagładę zbiorów przedwojennego Muzeum Komunikacji również spowodował pożar, wzniecony w roku 1944 przez bombę zapalającą, rzuconą na drewniane budynki Dworca Wileńskiego, do których okupanci przetrzucili resztki eksponatów.

Po całkowitym zniszczeniu w czasie wojny, Muzeum Komunikacji powołano do życia Zarządzeniem Ministra Komunikacji z dnia 25 czerwca 1946 r. (Dz. Zarz. M. K. Nr 8 poz. 100 z 1946 roku).

Utworzono je, aby stało się poglądową politechniką ludową z zakresu komunikacji, zbiornicą pomocy naukowych z tego zakresu dla szkół i kursów wszelkiego typu, placówką pracy naukowej, punktem oparcia dla racjonalizatorów pracy, nowatorów i wynalazców oraz informatorem dla ogółu społeczeństwa o znaczeniu komunikacji w ży-

ciu gospodarczym państwa, o historii jej rozwoju, jej stanie obecnym i o zamierzeniach na przyszłość.

Muzeum składa się obecnie z następujących działów:

1. kolejowego,
2. dróg kołowych,
3. dróg wodnych, śródlądowych i żeglugi morskiej,
4. motoryzacji,
5. lotnictwa,
6. turystyki,
7. hydrologiczno-meteorologicznego.

Projektowane jest utworzenie działu komunikacji miejskiej.

Każdy dział muzeum zawiera następujące grupy zbiorów:

1. historyczną — która odtwarza dzieje powstania i rozwoju danej dziedziny komunikacji, zwłaszcza na ziemiach polskich;
2. współczesną — która obrazuje stan aktualny komunikacji;
3. porównawczą — która przedstawia stan komunikacji w innych krajach;
4. naukową — która obejmuje zbiory z zakresu nauki, związanej z daną dziedziną komunikacji;
5. nowatorsko-racjonalizatorską — stawiającą sobie za cel zobrazowanie wysiłków myśli twórczej pracowników-wynalazców, zmierzających do udoskonalenia komunikacji w Polsce. W dziale tym gromadzone są i systematyzowane rysunki, opisy, modele wynalazków i ulepszeń, dokonanych przez pracowników oraz projekty racjonalizacji pracy.

Odradzające się Muzeum zdołało już zgromadzić około 700 eksponatów ze wszystkich działów komunikacji i stworzyć zaczątek biblioteki, obejmującej 6.000 dzieł, a dostosowywanej stale do potrzeb czytelników, nie tylko posiadających wykształcenie wyższe — inżynierskie, ale i dostępnej dla ludzi o wykształceniu średnim, a nawet i z niższym poziomem wiedzy teoretycznej, którzy pragnęliby uzupełnić swe wiadomości, uzyskane drogą praktyki w swym zawodzie, jak również dla młodzieży, którą muzeum pragnie pozyskać dla zainteresowań komunikacji, widząc w niej przyszłych pracowników i działaczy komunikacyjnych.

W swej pracy organizacyjnej muzeum powoduje się różnymi względami.

W chwili obecnej Polska stoi wobec konieczności rozwinięcia u siebie techniki zarówno pod względem naukowym jak i czysto praktycznym, co stanie się możliwe przez powołanie do pracy twórczej jak największej liczby ludzi o talentach konstruktorskich, odczuwających potrzebę nowatorstwa i racjonalizacji dotychczasowych sposobów pracy, posiadających zdolności i aspiracje wynalazcze.

Droga do tego celu wiedzie przez podniesienie poziomu umysłowego szerokich warstw pracujących. W pracy tej muzeum może współdziałać skutecznie przez udostępnienie swoich zbiorów dotąd jeszcze zamkniętych i biblioteki, tudzież przez stworzenie nowatorom, racjonalizatorom pracy i wynalazcom warunków lokalowych, w których mogliby opracowywać swe pomysły.

Jeśli chodzi o przyjęcie z pomocą ludziom uzdolnionym, ale nie posiadającym należytego wykształcenia, nie radzącym sobie z odczytywaniem rysunku, a nie mogą-

cym podjąć już studiów z zakresu matematyki, fizyki, chemii itd., to należy wskazać im drogę krótszą, drogę obserwacji modeli, badania ich części składowych, które można wziąć do ręki, zmierzyć, zbadać ich związek z innymi częściami modelu i w ten sposób zrozumieć działanie całości; należy również udostępnić im odpowiednią literaturę.

W obecnej sytuacji dla nowatorów, racjonalizatorów i wynalazców wielką przeszkodą w obmyślaniu nowych rozwiązań i w realizacji pomysłów stanowią trudne warunki lokalowe.

Skupienie umysłu w przeludnionym i ciasnym mieszkaniu jest rzeczą bardzo trudną, a o miejscu do rozłożenia się z robotą przeważnie hałaśliwą, wymagającą używania młotki, pilnika, piły, itp. a więc narzędzi, których wynalazca często nie posiada, nie zawsze można marzyć.

Muzeum Komunikacji po uzyskaniu własnej siedziby, będzie mogło znacznie złagodzić te trudności przez udzielanie gościnności wynalazcom w laboratoriach, przewidzianych w planie budowy gmachu, przy czym poradnia, obsadzona przez wybitne siły inżynierskie, będzie bezpłatnie oceniać projekty zamierzonych ulepszeń i wynalazków, udzielać rad i wskazówek, zmierzających do realizacji projektu, a często i do stwierdzenia, że dany pomysł został już wcześniej rozwiązany w ten sam sposób, a przez to zaoszczędzić wynalazcy niepotrzebnych trudów i zawodu.

Zbiory, ułożone metodycznie, dostarczą wynalazcy wzorów i pokażą próby innych rozwiązań danego zagadnienia, co, podsuwając porównania, skłaniać będzie do myślenia samodzielnego i rozbudzać wyobraźnię — zalety tak rzadko spotykane, a tak cenne dla wynalazcy. Biblioteka muzeum, udostępniona dla wszystkich od godz. 8 do 22, stanie się źródłem wiedzy dla robotnika. I tu fachowi bibliotekarze udzielać będą porad i wskazówek co do wyboru lektury.

Zbiory i biblioteka Muzeum Komunikacji w tym tylko przypadku będą mogły spełniać całkowicie swe zadania w stosunku do ludzi pracy i do młodzieży, jeśli siedziba muzeum mieścić się będzie w punkcie łatwo dostępnym dla mieszkańców wszystkich dzielnic miasta, a nawet miejscowości podmiejskich.

Muzeum Komunikacji było zawsze przedmiotem wielkiego zainteresowania ze strony młodzieży. W każde święto i dni wolne od zajęć chłopcy przybywali do sal wystawowych, ciekawie oglądając eksponaty, prosząc o wyjaśnienia, chętnie im udzielane. W chwili obecnej zaglądają do biura muzeum, zapytując, kiedy nastąpi otwarcie zbiorów i biblioteki. Z takimi zapytaniami zgłaszają się i studenci Politechniki, mówiąc, że brak im pomocy naukowych w postaci modeli, wykresów itp. Potrzeby te wysuwają też i profesorowie.

Aby przyciągnąć jak najszerze masy, muzeum prowadzić będzie pracę propagandową, dydaktyczną i szkoleniową wg zasady „ludendo discere” w ramach parku kultury, dając nie tylko możliwość uczenia się, ale i rozrywki w postaci: wystaw, pokazów, stacji meteorologicznej, planetarium, dioram, sportów związanych z komunikacją, — letnich i zimowych, jak np. wyścigów, regat, ślizgawek, pokazów egzotycznych form komunikacyjnych itp. W ramach działu turystycznego urządzone będą w okresach letnich popisy orkiestrowe, śpiewacze, taneczne, ze wszyst-

kich regionów Polski, a nawet krajów ościennych, z zachowaniem akcesoriów i tła etnologicznego, jak: stroje, instrumenty muzyczne, budownictwo ludowe (w dekoracjach) itd., itd.

Muzeum w planie 6-letnim ma zapewnić odpowiedni kredyt na budowę gmachu własnego, dzięki czemu posiada wszelkie warunki rozwoju.

Obrazując dziedzinę życia państwowego i społecznego, której postępu i końca nie podobna przewidzieć, Muzeum Komunikacji musi mieć teren do rozbudowy dostatecznie rozległy, aby po latach kilku lub kilkunastu, a nawet kilkudziesięciu nie zaszła konieczność wstrzymania jego rozwoju, co byłoby równoznaczne z jego unicestwieniem, lub też przeniesieniem go na inne miejsce, którego w przyszłości znaleźć już nie będzie można, a środki finansowe państwa, nawet całkowicie już zagospodarowanego, mogą okazać się niedostateczne do podjęcia tego zadania; przy tym muzeum działając pogładowo i doświadczalnie, musi mieć przestrzeń rozległą dla eksponatów ruchomych.

Teren upatrzonej na budowę Muzeum Komunikacji, znajduje się w punkcie odpowiadającym całkowicie zamierzeniom wyżej przytoczonym. Położony jest na prawym brzegu Wisły pomiędzy ulicami Al. Poniatowskiego, Rondem Waszyngtona, Zieleniecką i Zamoyskiego, w pobliżu dwóch dworców kolejowych, kolei dojazdowej, przy liniach tramwajowych i autobusowych, łączących punkt ten ze wszystkimi dzielnicami miasta, przy tym teren ten nie jest przeznaczony na budownictwo mieszkaniowe, lecz na urządzenia wypoczynkowe.

Wg planów opracowanych przez Biuro Urbanistyczne Warszawy, w miejscu tym powinien powstać park, co zgadza się całkowicie z zamierzeniami muzeum, które pragnie zwiedzającym zapewnić w przerwach zwiedzania możliwość wypoczynku wśród pięknej przyrody.

Jednocześnie, umieszczając się w samym centrum krzyżujących się tu ważniejszych dróg komunikacji wszelkiego typu, w bezpośrednim zetknięciu z najważniejszymi dworcami warszawskimi, Muzeum Komunikacji daje pole do obserwacji różnorodnego a bardzo ożywionego ruchu komunikacyjnego, co pokazowo ułatwi wykłady profesorom.

W chwili obecnej, wobec niemożności znalezienia pomieszczenia w Warszawie i jej najbliższej okolicy, zbiory zmagazynowane zostały w obszernym budynku b. parowozowni w Pilawie. Pomimo znacznej powierzchni tego magazynu, wynoszącej 4.200 m², dzisiaj już całkowicie zapełnionej eksponatami, odległość 55 km od Warszawy i niedogodny rozkład kolejowy czyni ją niezbyt dostępną dla szkół, osób pracujących, badaczy i wynalazców, nie mówiąc już o szerszej publiczności.

Opóźnienie umożliwienia muzeum rozpoczęcia jego służby państwu i społeczeństwu — przynosi obu tym czynnikom poważne straty. Państwo ponosi koszty na personel, pomieszczenia magazynowe, opał, światło itp., nie otrzymując w zamian korzyści, jakie dałoby udostępnienie zbiorów szkołom, racjonalizatorom i publiczności.

W chwili obecnej, starania o lokalizację szczegółową siedziby muzeum w Warszawie wchodzi w fazę ostatecznej realizacji, wobec czego jest nadzieja na pomyślne zakończenie tej sprawy i rychłe udostępnienie zbiorów całemu społeczeństwu.

JULIUSZ KOWALIK (Warszawa)

Prace wstępne do planu PKS na rok 1952

Szybko zbliżają się terminy opracowania projektu planu gospodarczego na rok 1952. Jak już wiadomo, prace nad planem przebiegać będą w trzech etapach:

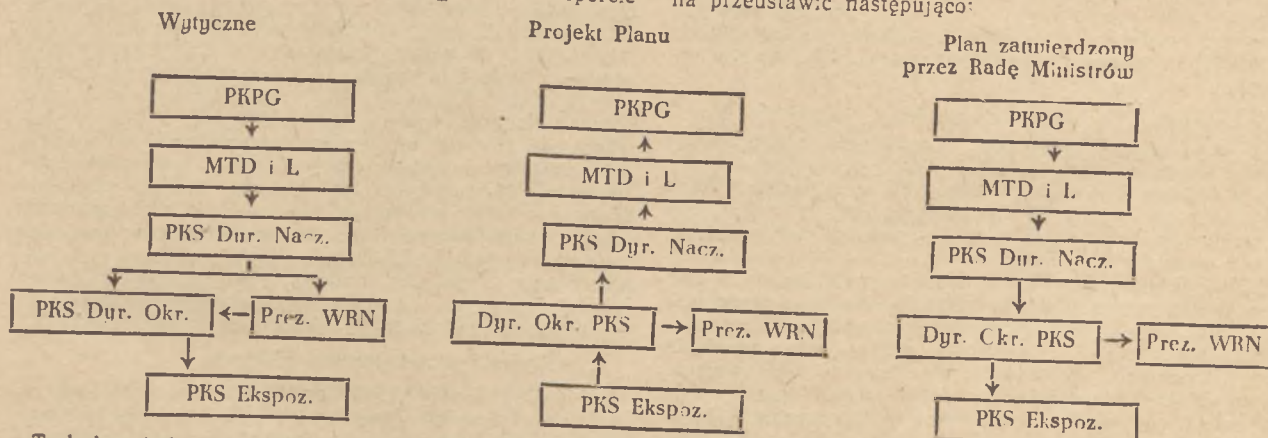
- I etap — prace wstępne i badawcze (sprecyzowanie wytycznych),
- II etap — opracowanie projektu planu,
- III etap — opracowanie rozwiniętego planu technicz.-eksploat.-finansowego.

Projekt planu na rok 1952 sporządza jednostka planująca w oparciu o ustalone przez PKPG wytyczne do planu na rok 1952. Rozwinięty plan technicz.-eksploat.-finansowy opracują wszystkie jednostki planujące, po zatwierdzeniu projektu planu przez Radę Ministrów na podstawie urealnionej i skorygowanej Instrukcji Nr 49 w sprawie opracowania planu technicz.-eksploatacyjno-financego PKS na rok 1951.

W roku 1952 planuje się dalsze umocnienie i pogłębienie systemu rozrachunku gospodarczego w transporcie

samochodowym, przez usamodzielnienie Ekspozytur PKS, prowadzenie ich w r. 1952 na pełnym wewnętrznym rozrachunku gospodarczym. Na odcinku planowania oznacza to, że Ekspozytury posiadać będą pełny plan technicz.-eksploatacyjno-financego.

W opracowaniu planu na rok 1952 zrealizowana zostanie, w większym jeszcze niż dotychczas stopniu, zasada udziału mas pracujących w planowaniu. Poza bezpośrednim udziałem aktywno pracowniczego poszczególnych jednostek planujących (Ekspozytury, Dyrekcje Okręgowe i Dyrekcja Naczelna), w sporządzeniu planu wezmą udział terenowe WKPG w zakresie analizy zgłoszonych planów przewozowych przez usługobiorców (zgodnie z zarząd. Przewodniczącego PKPG nr 282 z dn. 16 lipca 1951 r.), oraz w zakresie analizy zdolności przewozowej przedsiębior. PKS. W związku z tym tryb planowania można przedstawić następująco:



Tryb i metoda sporządzenia projektu planu, a następnie planu rozwiniętego omówione będą szczegółowo w specjalnych instrukcjach. W ten sposób opracuje się II i III etap. Wydaje się jednak na podstawie dotychczasowej praktyki, że zbyt mało uwagi poświęcało się pracom przygotowawczym i badaniom wstępnym. W czasie sporządzania planów sięga się do różnych materiałów statystycznych, do księgowości czy sprawozdań eksploatacyjnych i wówczas stwierdza się niejednokrotnie, że z materiałów tych nie można korzystać, gdyż budzą one wiele wątpliwości i są materiałem mało wiarygodnym, a często nawet nieporównywalnym. W takich przypadkach, gdy ponadto nie dotrzymano harmonogramu i opóźniono prace, wstawiane są do planu cyfry „przybliżone” i nie poparte właściwymi dowodami, ani nawet logicznym rozumowaniem, cyfry zupełnie przypadkowe; w konsekwencji plany takie muszą być korygowane i to czasami nie jeden raz. Dobrze przepracowany I etap planowania o wiele zmniejsza prace etapów II i III.

Jedynym wielkim zadaniem planistów w I etapie jest dokonanie pełnej, wnikliwej i wszechstronnej analizy pracy jednostki planującej i jej podległych komórek w r. 1950 oraz w r. 1951. Ocenie należy wykonać planu we wszystkich jego elementach. Istnieje błędna tendencja do analizowania i w ogóle interesowania się tylko planem eksploatacyjnym (tono-km, osobo-km), a ignorowania czy niechęci do badania pozostałych części planu.

Należy przypuszczać, że zasadnicza konstrukcja planu PKS nie będzie zmieniona i dlatego warto ją przypomnieć. Konstrukcja planu transportu nie różni się zasadniczo od planu produkcji przemysłowej.

Plan przedsiębiorstwa odpowiada pojęciu i strukturze przedsiębiorstwa socjalistycznego, jeżeli przyjmiemy, że przedsiębiorstwo państwowe jest to zorganizowany przez państwo kolektyw robotników i pracowników umysłowych z odpowiedzialnymi kierownikami na czele, któremu państwo zleciło wypełnienie zadań państwowych i któremu dla wykonania tych zadań przydzieliło odpowiednie środki trwałe i obrotowe.

Ogólny schemat planu technicz.-eksploatacyjno-financego wyznacza odcinki, które interesować powinny kierowników jednostek transportowych w ogóle i które powinny stać się przedmiotem specjalnych badań w okresie poprzedzającym opracowanie projektu planu gospodarczego na rok 1952.

Celem badań jest ocena wykonania planów państwowych, ujawnienie niewykorzystanych rezerw materiałowych i osobowych, nieprodukcyjnych wydatków, strat i marnotrawstwa.

W I etapie stoją przed planistami trzy zasadnicze pytania, na które muszą oni bardzo dokładnie odpowiedzieć.

1. Czy i w jakim zakresie, we wszystkich swoich elementach składowych, plan został zrealizowany w 1950 r. i w I półroczu 1951 r.

2. Jakie były przyczyny rozbieżności pomiędzy planem i rzeczywistością.

3. Czy przyczyny niezrealizowania zostały już usunięte, a jeżeli nie, to jak je zlikwidować.

Odpowiedzi na te pytania szukać będą analitycy przede wszystkim w sprawozdaniach okresowych, w protokołach z narad produkcyjnych, protokołach pokontrolnych itp.

Jedno z ważniejszych ogniw w tych pracach zajmuje niewątpliwie statystyka. Dlatego też zacząć należy od przygotowania materiałów statystycznych. Jest rzeczą wiadomą, że nie we wszystkich jednostkach statystyka stoi na właściwym poziomie. Uporządkowanie sprawozdań, wybranie z nich danych istotnych dla planowania i ustatunkowanie ich przy zachowaniu zasady porównywalności wydaje się zadaniem pierwszoplanowym, zadaniem decydującym o tempie pracy w następnych etapach.

Ostatecznie ustalone zasadnicze wskaźniki planu technicz.-eksploatacyjno-financego mogą być zestawione w specjalnej tabeli:

Lp.	Rodzaj wskaźnika	Wykonanie 1950 r. z rozbićciem miesięcznym	Plan 1951 r.	Wykonanie za 6 m-cy 1951 r. z rozbićciem miesięcznym	Przewid. wykonanie do końca 1951 r.	Wstępny projekt na 1952 r.	S t o s u n k i		
							3:4	6:4	7:6
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10

Zastanowić się należy, które wskaźniki powinny być poddane analizie i jakie w nich mogą kryć się rezerwy lub jakie mogą być przyczyny ich odchyleń od planu. Kanwą dla dalszych rozważań jest plan techniczno-eksploatacyjno-finansowy.

A. Część pierwsza: plan techniczny, którego główną pozycją jest plan zdolności przewozowo-usługowej, zawiera szereg wskaźników, które można ująć w następujące grupy:

1. wskaźniki ilościowe rozmiaru przewozów i usług: ogólna ilość tono-km, wozo-km, i ton, osobo-km, wozo-km w ruchu osobowym i osób, ton przeładunkowych, wartości spedycji itp., których wielkość kształtuje się w ścisłym związku z wysokością wskaźników grupy następnej;

2. wskaźniki techniczno-ekonomiczne, jak:

a. współczynnik gotowości technicznej taboru, wielkość którego zależy od ilości i jakości czasu trwania napraw głównych, średnich i drobnych, przeglądów i konserwacji, od przestojów związanych np. z rejestracją i przekazywaniem pojazdu innej jednostce, od realizacji planu zaopatrzenia materiałowego oraz w szczególności od jakości pracy kierowców. Współczynnik ten może być poprawiony przez stałe podnoszenie poziomu wyszkolenia fachowego i ideologicznego pracowników Stacji Obsług, warsztatów i kierowców, przez upowszechnienie socjalistycznego współzawodnictwa pracy, usprawnienie pracy służby zaopatrzenia materiałowego, lepsze wyposażenie Stacji Obsługi i warsztatów czy wreszcie przez właściwe zrejonizowanie taboru odpowiednio do zaplecza technicznego i warunków drogowych;

b. współczynnik wykorzystania taboru, który określa jakość pracy służby eksploatacyjnej, dyspozytorów, spedytorów itp. Przyczyny niewykorzystania tego wskaźnika leżeć mogą także w niewłaściwym zrejonizowaniu taboru i niedostosowaniu jakości i wielkości taboru do potrzeb gospodarczych wsi i miast;

c. współczynnik wykorzystania dnia pracy: w ruchu towarowym znaleźć można duże rezerwy w czasie trwania na- i wyładunku towarów na pojazdy mechaniczne, który zasadniczo decyduje o kształtowaniu się współczynnika wykorzystania dnia pracy. Usprawnienia organizacyjne zmierzające do zlikwidowania przestojów w oczekiwaniu na przeładunek czy dostosowanie nadwozi samochodowych do rodzaju przesyłek, czy odwrotnie, standaryzacja opakowań, to niektóre z czynników wpływających na rozmiary tego wskaźnika;

d. współczynnik wykorzystania przebiegu powinien być jak najbardziej zbliżony do jedności, specjalną uwagę należałoby zwrócić na przewozy odległe — czy zawsze przy dalekim przebiegu miał samochód zapewniony ładunek na całej trasie;

e. współczynnik wykorzystania ładowności zależy także od jakości pracy służby eksploatacyjnej oraz od dostosowania taboru do wielkości i rodzaju ładunku. Wskaźniki te łączą się ze wskaźnikami planu eksploatacyjnego, a ściślej z planem przewozów i w dużym stopniu uwarunkowane są stopniem dokładności opracowania planu przewozów. Z planu przewozów wynikają także inne wskaźniki techniczno-ekonomiczne, jak: średnia ilość godzin pracy na dobę, średnia odległość przewozu. W planie technicznym należy jeszcze przygotować bilans taboru wraz z planem remontów kapitalnych i napraw. Podstawowym elementem są przebiegi międzynaprawcze, które należy poddać dokładnej analizie i ustalić możliwości powiększenia ich przez wykorzystanie doświadczeń przodowników pracy i stutysięczników;

3. wskaźniki jakościowe:

a. Wydajność pracy mierzona — ilością tono-km wykonanych na 1 tonę ładowności taboru inwentarzowego; ilością ton przewiezionych na 1 tonę ładowności taboru inwentarzowego; ilością tono - kilometrów na wozo-godzinę.

Na podstawie dokładnego przeglądu wskaźników ustalić można wstępne próbne elementy planu na rok 1952. Po otrzymaniu wytycznych, wskaźniki opracowane przez poszczególne jednostki planujące będą podstawą do opracowania wytycznych.

B. Część druga: plan eksploatacyjny — centralnym zagadnieniem planu jest plan przewozów, tzn. stwierdzenie i ustalenie rzeczywistych potrzeb danego terenu, czy miejscowości na usługi przewozowe*). Cały bilans transportowy może i powinien być sporządzony w I etapie planowania. Kierować się również należy współpracą z dotychczasowymi usługobiorcami, z którymi powinno się zawrzeć umowy lub przynajmniej przeprowadzić rozmowy i ustalić wielkość masy towarowej przeznaczonej do transportu, opakowanie, średnią odległość przewozu oraz sezonowość przewozów. Usługobiorcy udzielą także informacji co do czasu pracy w punktach przeładunkowych i składach, co będzie podstawą do zaplanowania wskaźnika średniej ilości godzin pracy na dobę. Analogicznie do planu technicznego w planie eksploatacyjnym należy także ocenić szereg wskaźników.

1. wskaźniki planu pracy i płacy:

a. ogólna liczba zatrudnionych wraz z podziałem na służby ruchu osobowego, towarowego, spedycję techniczną, pracowników inżynieryjno-technicznych, pracowników administracyjno-biurowych (liczby te powiązane są wzajemnie z następującym wskaźnikiem):

b. wydajność pracy liczona dla każdej grupy pracowników podanej w pkt. a. wielkością produkcji przypadającą na 1 pracownika w danym okresie; najlepsze i najbardziej słuszne wyniki uzyskuje się przez obliczenie wydajności na 1 roboczo-godzinę. Chodzi w tym przypadku o uniknięcie wypaczenia obrachunku, co ma miejsce w przypadkach pracy w godzinach nadliczbowych, a liczenia wydajności na roboczo-dzień bez uwzględnienia długości dnia pracy. Należy podkreślić, że analiza nie może ograniczyć się do ustalenia oceny na jednego pracownika ogółem, ale należy badać poszczególne grupy pracowników (służby). Podniesienie wydajności pracy jest głównym zadaniem, jakie stawia przed transportem Plan 6-letni. Źródłem wzrostu szukać należy w mechanizacji procesów pracy, zmniejszeniu liczby nieobecności w pracy, w lepszym wykorzystaniu dnia pracy, zmniejszeniu płynności kadr: do podwyższenia wydajności przyczynić się może zmiana systemu płac (np. przejście ze stawek dniówkowych na akordowe). Dużą rolę odgrywają warunki pracy (oświetlenie, wentylacja, czystość itp.). Istotnie wpływa podwyższenie kwalifikacji przez szkolenie pracowników;

c. fundusz płac i przeciętny poziom płac (średnia płaca) mają w transporcie duży udział w kosztach własnych. Ten odcinek badany jest dokładnie przez Narodowy Bank Polski, który nie dopuszcza do odchyleń od planu. Bez względu na wzrost funduszu płac nie oznacza to konieczności wzrostu stosunku procentowego kosztów osobowych. Fundusz wzrastać może na skutek zwiększenia liczby zatrudnionych (na podstawie większych zadań) i zmiany śred-

*) Potrzeby te będą ustalane na etapie projektu na podstawie planów przewozowych, jakie wpłyną do poszczególnych ekspozytur PKS od usługobiorców, zgodnie z Zarządzeniem Przewodniczącego PKPG nr 282 z dnia 16 lipca 1951 r. w sprawie zasad i trybu opracowania planu przewozów towarowych i przeładunków portowych na 1952 r.

niej płacy. Bardzo dokładnej krytyce poddana musi być średnia płaca w przypadku przekroczenia poziomu planowanego. Wzrost przeciętnych płac, a w związku z tym zwiększenie się wydatków osobowych, może być wynikiem zmiany struktury etatów i wydajności pracy. Nie uwzględniamy w tym miejscu przypadków nadużyć w zakresie funduszu płac, gdyż wykrycie ich wymaga prowadzenia szczegółowych rewizji. Wzrost przeciętnych płac spowoduje zmiany struktury etatów np. w wyniku zwiększenia udziału pracowników zaszerogowanych do wyższych grup uposażeń. Średnie płace mogą wzrosnąć na skutek zwiększenia liczby pracowników przekraczających normy pracy. Nie można jednak na tej podstawie wysunąć wniosku, że wzrost wydajności pracy poprzez zwiększenie średnich płac powoduje przekroczenie funduszu płac. Przeciwnie, wzrost wydajności pracy, wyprzedzając wzrost przeciętnych płac, przyczynia się do uzyskania oszczędności w tej pozycji kosztów własnych;

2. wskaźniki planu zaopatrzenia materiałów:

a. normy zużycia poszczególnych materiałów a szczególnie materiałów pędnych i ogumienia; normy zużycia nie są wartościami stałymi, gdyż w miarę poprawy technicznych warunków zużycia i postępu racjonalizatorskiego winny być progresywnie poprawiane;

b. zapasy materiałów, które powinny nie przekraczać obowiązujących normatywów. Przekroczenie normatywów może wynikać: ze wzrostu pracy (przewozów); ze wzrostu zapasów materiałów zbędnych; z niewykonania przez jednostkę zadań w zakresie likwidacji stanów ponadnormatywnych pozostałych z okresów ubiegłych.

W przypadku analizowania wartości zapasów, pamiętać należy o porównywalności cen przyjętych do ustalenia wartości normatywów i wyceny zapasów.

Zmiana struktury zapasów, spowodowana zwiększaniem udziałem materiałów droższych w ogólnym zapasie, będzie niewątpliwie przyczyną przekroczenia wartościowego normatywu, nawet przy nieosiągnięciu normatywów zestawionych w jednostkach naturalnych.

C. Część trzecia: plan finansowy — jest podsumowaniem całego planu. „Wyrazem pieniężnym programu produkcyjnego”. Wskaźniki planu finansowego mają charakter syntetyczny. Dokładna analiza planu techniczno-eksploatacyjnego daje bogaty materiał do oceny planu finansowego:

1. wskaźniki bilansu dochodów i wydatków:

a. jednostkowy koszt własny (osobo-km, tono-km, wo-ko-km), kształtuje się zależnie od wysokości nakładów materiałowych, płac i narzutów na płace, amortyzacji i innych nakładów, które znowu uwarunkowane są wielkością produkcji, wydajnością pracy, stopniem wykorzystania taboru, jego mośnością, przebiegu, czasem przestojów itp. Analiza winna wykazać miejsca i przyczyny ewentualnego przekroczenia kosztów lub możliwości ich obniżenia;

b. jednostkowy wpływ za usługi zależny jest od obowiązujących taryf i charakteru przewozów (udziału przewozów bardziej rentownych);

2. wskaźniki planu finansowania środków trwałych:

a. wielkość funduszu amortyzacyjnego. Wiele kłopotu przysparzają planistom tabele amortyzacyjne i w ogóle ustalanie wartości środków trwałych dla celów umorzeniowych. Zarówno spisy zapasów materiałów jak i środków trwałych są pracą uciążliwą i długotrwałą. Ponieważ plany opracowuje się w przeciągu roku i praktycznie nie istnieje w tym czasie możliwość przeprowadzenia inwentaryzacji, wykonanie zadania ułatwi dokładne przygotowanie kartotek magazynowych i inwentarzowych, aby na ich podstawie szacunek wartości był możliwie najbardziej dokładny;

3. wskaźniki planu finansowania środków obrotowych:

a. wysokość funduszu własnego, którego ustalenie jest dość trudne w związku z zaległościami w księgowości;

b. szybkość obiegu środków obrotowych obliczana w dniach wg wzoru:

$$y = \frac{S \times T}{O}$$

gdzie:

S = ogólne koszty usług,

T = ilość dni badanego okresu,

O = wartość środków obrotowych (koszty).

Zestawienie i analiza wszystkich wyżej omawianych wskaźników uprości i ułatwi prace nad projektem planu 1952, zagwarantuje zachowanie zasady zgodności wewnętrznej planu; dokładna znajomość procesu produkcji, usług i warunków, w jakich produkcja się odbywa i wykorzystanie tych wiadomości w planie na r. 1952 jest podstawowym warunkiem jego realności.

Poza pracami o charakterze badawczym, w pierwszym okresie, należy przygotować organizacyjnie cały aparat planowania do następnych etapów. Chodzi tutaj o:

a. przygotowanie odpowiednich warunków lokalowych,

b. przygotowanie odpowiedniej ilości maszyn do liczenia, materiałów piśmiennych, druków itp.

c. ustalenie wzajemnej współpracy poszczególnych komórek planowania odcinkowego (branżowego),

d. wyznaczenie jednego pracownika, którego obowiązkiem będzie udzielanie informacji i wskazywać oraz koordynowanie prac wszystkich pracowników zatrudnionych przy planie na rok 1952.

Na planistach spoczywa obowiązek zbudowania realnego, mobilizującego planu, planu — który stanie się treścią pracy tysięcy ludzi. Tylko solidna, systematyczna i przemyślana praca przez cały rok, a specjalnie w okresie bezpośrednio poprzedzającym opracowanie planu, jest gwarancją należytego wywiązania się z obowiązku.

B. KARWOWSKI (Zielona Góra)

Średnia szybkość techniczna samochodu

Szybkość techniczna jest jedną z podstawowych właściwości samochodu, decydujących o jego szerokim zastosowaniu, przydatności eksploatacyjnej i zdolności przewozowej.

Wskaźnik średniej ruchowej szybkości technicznej należy do rzędu podstawowych mierników pracy eksploatacyjnej taboru samochodowego. Jego wielkość obrazuje nie tylko sprawność konstrukcyjną i techniczną pojazdu oraz zalety kierowcy, ale mówi również wiele o organizacji pracy eksploatacyjnej, wykorzystaniu zdolności produkcyjnej posiadanego taboru samochodowego, a do pewnego stopnia jest zwierciadłem uświadomienia kierowcy oraz do wodem jego wkładu w walkę o obniżkę kosztów własnych. Im jest wyższa średnia ruchowa szybkość techniczna

samochodu, tym większa jest jego zdolność produkcyjna i niższy koszt własny przewozów.

Średnią ruchową szybkość techniczną wylicza się z podzielenia przebytych kilometrów przez czas jazdy samochodu i wyraża się w kilometrach na godzinę, a więc:

$$V_t = \frac{D}{T_j} \text{ km/godz.}$$

gdzie:

D — (droga) ilość kilometrów przebytych przez samochód,

T_j — czas jazdy samochodu w godzinach.

Średnia ruchowa szybkość techniczna różni się tym od szybkości handlowej, że do jej wyliczenia przyjmuje się

tylko czas jazdy samochodu bez czasu postojów bądź to pod na- i wyladunkiem, bądź też z przyczyn innych. Natomiast przy wyliczaniu szybkości handlowej przyjmuje się ogólny czas pracy samochodu od wyjazdu z garażu do powrotu do garażu. Dla ścisłości dodamy, że czas jazdy przyjmowany do wyliczenia średniej ruchowej szybkości technicznej obciążać mogą tylko krótkotrwałe przystanki przy przejazdach kolejowych, w punktach regulowania ruchu ulicznego oraz przy sygnałach świetlnych.

W załączeniu do Zarządzenia Ministra Komunikacji z dnia 16 maja 1950 r. (Dz. T. i Z.K. nr 18, poz. 164) stanowiącym tymczasowe normy i instrukcje dla przewozów samochodami ciężarowymi znajduje się następująca tabela norm szybkości technicznej:

Normy szybkości technicznej samochodów w kilometrach na godzinę											
Ładowność samochodu	w mieście						poza miastem				
	bez przyczepy			z przyczepą			bez przyczepy			z przyczepą	
	do 2,5 ton	od 2,5 do 5 t	5 ton i więcej	do 2,5 ton	od 2,5 do 5 t	5 ton i więcej	do 2,5 ton	od 2,5 do 5 t	5 ton i więcej	do 2,5 ton	od 2,5 do 5 t
Klasa dróg											
m. Warszawa Łódź i zespół miast Zagłębia Węglowego	19	18	17	16	15	14	27	25	23	19	17
1 klasa	20	19	17	18	17	15	32	28	26	24	16
2 „	20	19	17	18	17	15	30	26	24	21	15
3 „	18	16	14	16	14	12	24	20	16	18	14
4 „	16	14	12	14	12	10	16	12	12	14	10

Powyższe normy średniej ruchowej szybkości technicznej są średnie dla wszystkich nie określonych bliżej warunków pracy eksploatacyjnej, średnie — dla samochodów o różnych własnościach konstrukcyjnych i różnej dynamice silnika, średnie — dla tras przebiegających przez teren o różnej falistości, średnie przy różnej kwalifikacji i stopniu zużycia kierowcy, średnie w różnej porze roku, doby itd. Normy te zatem są obliczane na pewne odchylenia, a wykryciem ich przyczyn winna zająć się analiza średniej ruchowej szybkości technicznej, prowadzona bezpośrednio przez eksploatatora taboru samochodowego.

Z przytoczonej powyżej tabeli zatwierdzonych przez Ministra Komunikacji norm wynika, że średnia ruchowa szybkość techniczna zmienia się w zależności od:

- klasy dróg,
- rodzaju trasy (w mieście, poza miastem),
- jazdy samochodem bez przyczepy lub z przyczepą,
- ładowności samochodu.

Niewątpliwie te cztery czynniki mają zasadnicze znaczenie dla wielkości szybkości technicznej, niemniej analizując średnią ruchową szybkość techniczną przy każdej jeździe samochodu, dostrzeżemy cały szereg nawet bardziej ważnych, jeśli nie równoważnych lub mniej istotnych przyczyn, które powodują rozbieżności w wielkości średniej ruchowej szybkości technicznej samochodów.

Szerokiego materiału do analizy dostarczają karty drogowe, z których z łatwością możemy wyliczyć średnią ruchową szybkość techniczną, z jaką pracował samochód w danym dniu, w warunkach pracy dosyć szczegółowo opisanych w karcie.

Wielkość wskaźnika wylicza się, jak podawaliśmy wyżej, przez podzielenie wykonanych kilometrów — zanotowanych w karcie drogowej — przez godziny jazdy samochodu.

Niewątpliwie wielkość ta jest uzależniona od ścisłości i sumienności zapisów kierowcy w karcie drogowej. Wspominam o tym dlatego, że większość przedsiębiorstw, zarówno posiadających i eksploatujących własny tabor samochodowy jak i usługowy, za mało zwraca uwagi na należyte i właściwe wypełnianie podstawowego dokumentu, jaki stanowi karta drogowa.

Na podstawie kart drogowych wypełnianych przez kierowców z mniejszą lub większą ścisłością i sumiennością można spostrzec rozbieżności w średnich ruchowych szybkościach nawet przy tych samych warunkach pracy, przy eksploatacji tego samego samochodu, obsługiwanego przez tego samego kierowcę, lecz o różnej porze doby (w dzień lub w nocy), w różnej porze roku (lato lub zima), przy różnych warunkach atmosferycznych (deszcz, śnieg, pogoda) itd.

Rozbieżności w średnich ruchowych szybkościach technicznych spowodowane wpływem wymienionych wyżej lub innych czynników są wyraźne i niedwuznaczne.

Tak więc eksploatatorzy komunikacji regularnej — międzymiastowej (towarowej, osobowej lub mieszanej) wiedzą, że średnia ruchowa szybkość techniczna na tych samych trasach i w tych samych pozostałych warunkach eksploatacji w zimowym rozkładzie jazdy jest niższa w granicach od 8—20% niż w rozkładzie letnim. Doświadczeni kierowcy i eksploatatorzy wiedzą, że jazda samochodem w nocy, pomimo najlepszych reflektorów, a nawet przy oświetleniu trasy, wymaga więcej ostrożności, niż jazda w dzień, wskutek czego szybkość techniczna w nocy maleje w stosunku do uzyskanej szybkości w dzień.

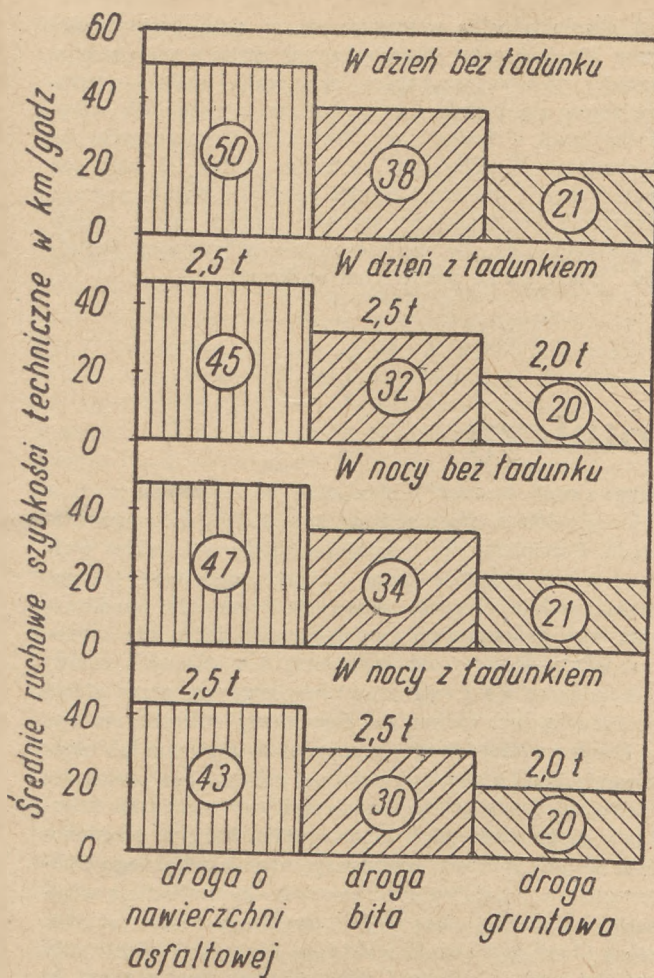
Ciekawe spostrzeżenia na ten temat opublikował D. Wielkanow na łamach radzieckiego miesięcznika „Awto-mobil”. Przytoczymy tu podane przez niego osiągnięte wyniki średniej ruchowej szybkości technicznej podczas eksperymentów przeprowadzonych na trzech różnych trasach poza miastem na samochodzie Gaz-51. Wyniki te obrazują rysunki 1 i 2.

Jak wynika z rysunków 1 i 2, eksperymenty przeprowadzono na trzech rodzajach drogi, w dzień i w nocy, z ładunkiem nominalnym pojazdu i bez ładunku na drogach o nawierzchni suchej i mokrej.

Widzimy, że w przeliczeniu procentowym średnie ruchowe szybkości techniczne na drodze bitych były niższe o 32%, a na drodze gruntowej o 55%, niż na drodze z nawierzchnią asfaltową.

Taka współmierność szybkości technicznych utrzymuje się we wszystkich warunkach eksploatacji bez względu na porę doby (dzień lub noc), stopień wykorzystania ładowności pojazdu i stan nawierzchni dróg (droga mokra lub sucha).

Z rysunków również wynika, że we wszystkich podobnych sobie wypadkach, prócz jazdy na drodze gruntowej, średnie szybkości techniczne przy jazdach z pełnym ładunkiem są o 10—16% niższe niż przy jazdach bez ładunku. Współmierność ta na drodze gruntowej zmniejsza się w granicach od 4—9%, co wytłumaczyć należy współdziałaniem czynnika niskiej klasy dróg (droga gruntowa) z czynnikiem przewożonego ładunku.



Rys. 1. Średnie ruchowe szybkości techniczne samochodu Gaz-51 w zależności od warunków drogowych, ładunku i pory doby (droga sucha).

Szybkości techniczne w nocy na wszystkich trzech rodzajach dróg w podobnych sobie warunkach pracy eksploatacyjnej okazały się niższe niż za dnia, średnio w granicach od 5—9%. Dodać przy tym należy, że używane do eksperymentów samochody Gaz-51 posiadały silne światło reflektorowe.

Różnica w średnich szybkościach technicznych ze względu na stan nawierzchni (mokra — sucha) zamknęła się w granicach 8—9% na drodze asfaltowej. Na drodze bityj nie zachodzi żadna różnica w zależności czy droga ta jest sucha, czy mokra, natomiast na drodze gruntowej różnica wyniosła 9%.

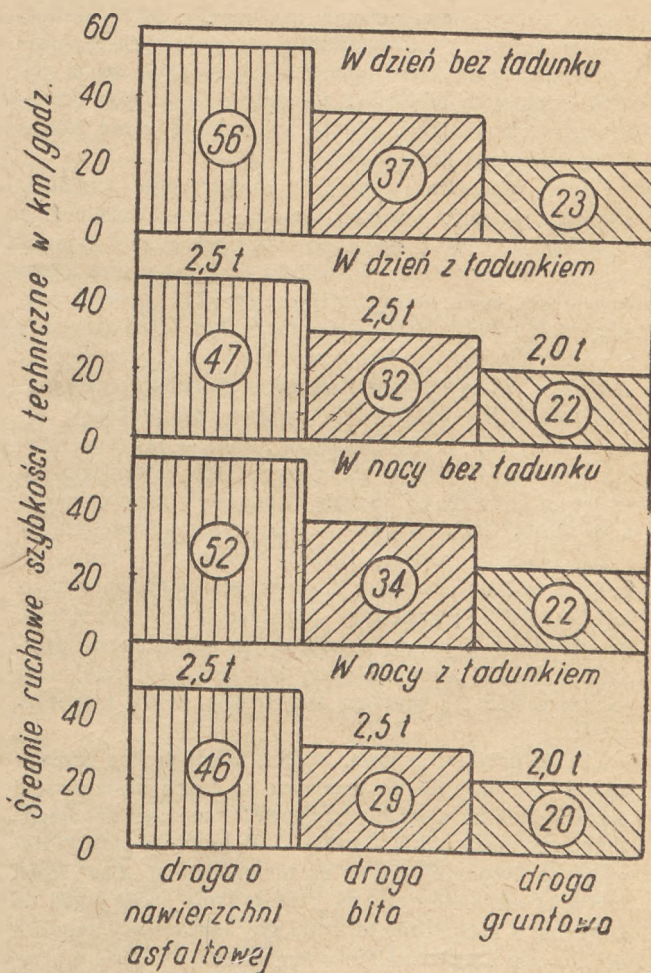
Takie i tym podobne ciekawe spostrzeżenia można uzyskać przy analizie wskaźnika średniej ruchowej szybkości technicznej, obserwując ją pod kątem widzenia oddziaływania na nią poszczególnych czynników takich, jak np. kwalifikacje kierowcy, stopień jego zmęczenia, intensywność i nasilenie ruchu na trasie (przeważnie przy przewozach w mieście), falistość terenu, widoczność itd.

Wyniki takiej analizy, przeprowadzonej na podstawie kart drogowych w formie spostrzeżeń i wniosków mogą być wykorzystane do wyboru najbardziej korzystnych warunków eksploatacji samochodu pod kątem widzenia średniej ruchowej szybkości technicznej. W efekcie da to możliwość eksploatatorowi zwiększenia zdolności produkcyjnej taboru samochodowego, tym więcej, że analizując osiągnięte wyniki przez samochody różnych marek

i typów (o różnej dynamice silnika, charakterze i własnościach konstrukcyjnych) i wykrywając współdziałanie tych czynników z innymi, o których wspominaliśmy wyżej, eksploatator będzie mógł stosować dobór taboru do odpowiednich warunków eksploatacji również pod kątem widzenia średniej ruchowej szybkości technicznej.

Śród czynników oddziałujących na wysokość średniej ruchowej szybkości technicznej wyszczególnimy tu następujące:

1. wartość dynamiczna silnika (rodzaj, charakter, siła i zalety konstrukcyjne);
2. konstrukcyjne własności samochodu — a) ogólne: ciężar własny, promień zwrotności, rodzaj urządzeń transmisyjnych, b) nadwozia: powierzchnia użytkowa, powierzchnia czołowa, c) podwozia: elastyczność zawieszenia, hamulec, mechanizm sterowy, koła;
3. wielkość przewożonego ładunku na samochodach i przyczepach;
4. klasa drogi (stan nawierzchni);
5. rodzaj trasy (w mieście, poza miastem);
6. pora roku i pora doby;
7. stan techniczny samochodu (hamulce, sygnały, reflektory);
8. indywidualne własności kierowcy (doświadczenie, kwalifikacje, uświadomienie społeczne, stopień zmęczenia itp.);



Rys. 2. Średnie ruchowe szybkości techniczne samochodu Gaz-51 w zależności od warunków drogowych, ładunku i pory doby (droga mokra po deszczu).

9. obowiązujące na drodze ograniczenia szybkości jazdy w celu utrzymania bezpieczeństwa;
10. faldziistość terenu, przez który prowadzi trasa;
11. intensywność i nasilenie ruchu na drodze;
12. warunki atmosferyczne oraz widoczność (pogoda, deszcz, śnieg, mgła, zachmurzenie, słońce).

Poprzez analizę wpływu tych wszystkich czynników na wysokość średniej ruchowej szybkości technicznej oraz poprzez wykorzystanie rzeczowych wniosków i spostrze-

żeń eksploatorów włączymy się w rytm prowadzonej przez konstruktorów samochodowych walki o podniesienie średniej ruchowej szybkości technicznej, walki — przejawiającej się przede wszystkim w ulepszeniach konstrukcyjnych i modernizacji kształtów nowoczesnych samochodów. Współczesna technika walce tej poświęca wiele uwagi i miejsca i osiąga pomyślne wyniki poprzez ulepszenia konstrukcyjne zarówno silnika jak i całego samochodu oraz poprzez stosowanie optywowych kształtów (zmniejszenie powierzchni czołowej).

Mgr MAREK ŻYLICZ (Warszawa)

Charter lotniczy

Przewozy lotnicze zajmują z roku na rok coraz poważniejszą pozycję w gospodarce każdego państwa. Materiałnym tego wyrazem jest wydłużenie się linii lotniczych i ciągły wzrost ilości przewożonych osób i rzeczy. O ile przed drugą wojną światową bezwzględnie panującą formą transportu lotniczego był transport wykonywany na liniach regularnych, o tyle w najnowszych latach coraz większą rolę zaczynają odgrywać przewozy nieregularne. Oparte na bazie ściśle gospodarczej (w przeciwieństwie do przewozów regularnych, dyktowanych w poważnym stopniu względami użyteczności publicznej, przy niejednokrotnym zepchnięciu na plan drugi względów ekonomicznych), znajdują ogromne pole dla rozwoju. W niektórych krajach zachodnich towarzystwa nieregularnych przewozów powietrznych (tzw. „non-skeds”) spędzają sen z powiek dyrektorom wielkich i z reguły deficytowych przedsiębiorstw komunikacji regularnej, z którą coraz skuteczniej zaczynają konkurować.

Wzrost znaczenia transportu powietrznego znajduje, a w każdym razie powinien znaleźć, również swój wyraz formalny w rozwoju instytucji lotniczego prawa przewozowego. Rzeczywiście w dziedzinie tego prawa opracowuje się nowe normy, mające sprostać nowym wymaganiom obrotu. Przykładem mogą być prace związane z gruntowną rewizją Konwencji Warszawskiej z 1929 r. Jednak w tak żywej dziedzinie życia gospodarczego zapotrzebowanie jest wciąż jeszcze większe, niż produkcja nowych przepisów, a dotychczasowe prawo — jak postaramy się wykazać — jest w wielu wypadkach czynnikiem hamującym prawidłowy rozwój transakcji przewozowych, a w szczególności w zakresie transportu nieregularnego.

Jak wiadomo, przewóz lotniczy wykonywany jest z reguły na podstawie umowy, zawartej pomiędzy osobą użytkującą statek powietrzny (występującą w charakterze przewoźnika) z jednej, a podróżnym lub nadawcą przesyłki z drugiej strony. Umowy o przewóz lotniczy mogą jednak różnić się znacznie swą treścią, celem i znaczeniem.

Tak na przykład umowa, według której drobna przesyłka ma być przyjeta do przewozu na trasie obsługiwaną przez regularne samoloty „rejsowe” mało ma wspólnego z umową, mocą której Polskie Linie Lotnicze „LOT” stawiają do dyspozycji dajmy na to Spółdzielni „Las” jeden lub kilka samolotów w celu przewiezienia partii jagód do Londynu, z którym nie utrzymujemy komunikacji regularnej. Jeszcze mniej wspólnego mają z sobą umowa o przewóz zawarta z pasażerem, udającym się w podróż zwykłą rejsową maszyną, z umową, według której przewoźnik, dajmy na to, na zlecenie związku piłkarskiego, przewieźć ma drużynę piłkarską (a więc z prawnego punktu widzenia

grupę „osób trzech”) specjalnie dostarczoną w tym celu samolotem, stosownie do specjalnie ustalonego rozkładu. Pominiemy tu, typowe raczej dla stosunków giełdowych na zachodzie, tego rodzaju transakcję, jak np. częściowa lub całkowita rezerwacja pojemności handlowej samolotu, dokonana na życzenie osoby, która nie zamierza wcale wykorzystać rezerwy dla własnych celów, lecz odsprzedaże swoje prawa werbowanym przez siebie podróżnym lub nadawcom. Pominiemy również umowy, w których właściciel oddaje samolot w używanie lub użytkowanie innej osoby, jednakże bez załogi i bez zaopatrzenia technicznego, jak to ma miejsce przy najmie lub dzierżawie samolotów, gdyż umowy takie, których przedmiotem nie jest przewóz, wymagają zupełnie odrębnego traktowania (a w naszym życiu gospodarczym nie mają większego znaczenia). Nas w tej chwili interesuje umowa, mocą której przewoźnik stawia do dyspozycji klienta cały samolot wraz z załogą i wyposażeniem powietrznym do lotu, w celu przewiezienia osób lub rzeczy wskazanych przez tegoż klienta. Tę specyficzną umowę o przewóz nazywaliśmy charterem (czarterem) lotniczym. Znaleźliśmy lepszej polskiej nazwy nasuwa trudności. Stosowane za granicą określenie „przewóz na żądanie” razi swą nieścisłością, gdyż wiadomo, że każdy przewóz wykonywany jest na czyjeś żądanie. Nazwa „loty specjalne” nadaje się do określenia lotu, lecz nie przewozu. Nazwa „przewozy taksówkowe” dobrze oddaje treść pojęcia, ale wcale nie jest poprawniejsza językowo od nazwy „charter”, tak samo jak słowo „zafrachtowanie samolotu” (l'affrètement). Wreszcie przyjęta częściowo w praktyce nazwa „loty wynajęte” nie odpowiada polskiej koncepcji najmu wyrażonej w kodeksie zobowiązań.

Polskie prawo lotnicze*) bardzo mało miejsca poświęca stosunkom wynikającym z umowy o przewóz statkiem powietrznym. Częściowym uzupełnieniem jego postanowień są przestarzałe przepisy kodeksu handlowego o umowie o przewóz towarów i ogólne zasady prawa obligacyjnego, zawarte w kodeksie zobowiązań. Nieliczne reguły prawa lotniczego nie tylko nie normują odpowiednio przewozów, które nazywamy charterowymi, ale w pewnym sensie wręcz utrudniają ich unormowanie (które mogłoby nastąpić w drodze umów), jak to ma miejsce w związku z obowiązkiem stwierdzenia umowy o przewóz wydaniem określonych dokumentów przewozowych, którymi są: bilet podróży, kwit bagażowy i przewozowy list lotniczy. Przepis taki hamuje rozwój innych, specyficznych form zawierania umów o przewóz lotniczy, albo — jak to ma miejsce przy pasażerskich przewozach charterowych — powoduje w praktyce konieczność zawierania na ten sam przewóz

*) Tekst jednolity w Dz. U. R. P. z 1935 r. Nr 65, poz. 427.

dwóch umów: jednej z osobą zamawiającą samolot i drugiej z każdym podróżnym, który ma być przewieziony „z charterowanym” samolotem, co sprowadza jeszcze większe pogmatwanie i tak niezbyt jasnych w świetle prawa warunków charteru.

Nie można też powiedzieć, by dla omawianych przez nas przewozów zadowalające były zasady odpowiedzialności przewoźnika ustanowione w naszym prawie lotniczym. Przewoźnik jest tu traktowany bardzo pobłażliwie, a szerokie możliwości uchylecia lub ograniczenia odpowiedzialności odszkodowawczej czynią ją w wielu wypadkach zupełnie iluzoryczną. Zresztą odpowiedzialność przewoźnika nie powstaje w ogóle w razie niepodjęcia lub opóźnienia zapowiedzianego lotu — gdy chodzi o przewóz podróżnych, a jeśli chodzi o przewóz towarów — odpowiedzialność stoi pod znakiem zapytania wobec nieukazania się zapowiedzianych w prawie lotniczym szczegółowych przepisów dotyczących terminów dostawy i stawek odszkodowania. Brak odpowiednich norm i wskazówek w przepisach wykonawczych i taryfach utrudnia również zapewnienie klientom lepszej gwarancji w drodze postanowień umownych. Pobłażliwość w stosunku do przewoźnika jest częściowo usprawiedliwiona w odniesieniu do przewozów regularnych, wykonywanych w wielu przypadkach nie tyle dla bezpośrednich korzyści gospodarczych, ile raczej ze względów wyższej użyteczności publicznej i dla pośrednich korzyści gospodarczych. Gdy chodzi natomiast o przewozy charterowe, znacznie bardziej dochodowe (taryfy obliczane zazwyczaj na zasadzie pełnego wykorzystania pojemności handlowej samolotu) odpowiedzialność mogłaby być nieco surowsza.

Prawo nasze nie zawiera również postanowień określających odpowiedzialność osoby, na której żądanie przewóz ma być wykonany. Wydaje się, że obciążenie obydwu stron obowiązkiem płacenia odsetek tytułem odszkodowania lub kary, w razie niewykonania lub opóźnienia w wykonywaniu ich obowiązków umownych, przyczyniłoby się do podniesienia dyscypliny wykonywania umów charterowych i odpowiadałoby celom gospodarczym omawianej postaci przewozu lotniczego.

Jak już wspomnieliśmy, istniejące postanowienia naszego prawa mają charakter ogólny i fragmentaryczny. Przepisów, względnie regulaminów przewozowych lotniczych w znaczeniu ścisłym, jeszcze nie posiadamy, a ogólne warunki przewozu wzorowane na uchwałach Międzynarodowego Zrzeszenia Przewoźników Powietrznych (IATA) odnoszą się prawie wyłącznie do przewozów regularnych, typowych.

W przewozach międzynarodowych, do których ma zastosowanie Konwencja Warszawska*), sytuacja jest niemal identyczna jak w naszym prawie lotniczym. Konwencja tak samo nie zawiera specjalnych reguł dla przewozów charterowych, a trudności zastosowania jej zasad ogólnych do tych przewozów są jeszcze większe, jeśli się weźmie pod uwagę surowe sankcje wymierzone przeciw przewoźnikowi, który przewozi osoby lub rzeczy bez określonych w konwencji, a w danym przypadku mało przydatnych, dokumentów przewozowych. Tak samo ogólne warunki przewozu IATA nie pomagają, a raczej utrudniają odpowiednio unormowanie prawne charteru lotniczego międzynarodowego.

Na marginesie warto zaznaczyć, że wszelkie reguły

IATA wykazują zadziwiającą zgodność w tendencji do eliminowania i sprowadzania do minimalnych granic odpowiedzialności przewoźnika. „Jeżeli obowiązujące prawo nie stanowi inaczej, przewoźnik lotniczy za nic nie odpowiada” — tak można by streścić warunki przewozowe IATA. Takiej zasady, dającej się wytłumaczyć obawą przed skutkami wolnej konkurencji my akceptować nie możemy przy opisanym wyżej stanie prawa lotniczego. Jak już wskazaliśmy — umowne czy regulaminowe rozszerzenie odpowiedzialności przewoźnika lotniczego z tytułu przewozu charterem wydaje się jak najbardziej pożądane.

Widzimy z powyższych uwag, że obowiązujący stan prawny, oceniany na podstawie istniejących przepisów i warunków przewozowych, pozostawia wiele do życzenia, a w razie sporu powstałego na tle umowy o charter lotniczy sąd lub komisja arbitrażowa stanie wobec konieczności bądź wypełnienia luk w prawie, bądź też poszukiwania właściwej normy wśród zasad niejasnych i trudnych do ustalenia, bądź wreszcie do stosowania norm z samego swego założenia nie odpowiadających celom gospodarczym charteru lotniczego. Strony natomiast zawsze pozostawiać będą w niepewności co do zakresu swych praw, obowiązków i odpowiedzialności, co również nie jest okolicznością sprzyjającą rozwojowi omawianych przewozów.

Przed wyciągnięciem konkretnych wniosków musimy zdać sobie sprawę z tego, że reforma przewozowego prawa lotniczego nie jest zagadnieniem dającym się rozwiązać w szybszym tempie. Rewizja Konwencji Warszawskiej, przygotowywana zresztą od dawna, łączyć się musi przecież w praktyce z uzgodnieniem stanowisk, jeśli nie wszystkich, to przynajmniej większości ogólnej liczby ponad 50 państw należących do konwencji, ażeby można było wprowadzić jakiegokolwiek zmiany. W naszym ustawodawstwie krajowym reforma przepisów przewozowego prawa lotniczego musi być powiązana z wprowadzeniem nowego prawa cywilnego, przynajmniej w zakresie podstawowym pojęć i instytucji.

W takich warunkach jedyną na razie rzeczą, którą można i należy uczynić dla uporządkowania prawnej strony przewozów charterowych jest wprowadzenie pewnych reguł specjalnych o charakterze regulaminowym, określających w sposób możliwie dokładny wzajemne prawa i obowiązki stron oraz odpowiedzialność za niewykonanie lub nienależyte wykonanie tych obowiązków. Reguły te muszą być oczywiście zgodne z obowiązującymi przepisami prawa, ale w pewnych kwestiach mogą wybiegać poza to prawo.

Z wprowadzeniem w życie regulaminu lotów charterowych musi iść w parze ustalenie formy, w jakiej umowa charteru powinna być zawierana i określenie jakie warunki powinny być ustalane przy jej zawarciu. Zajmijmy się tą sprawą w pierwszym rzędzie, gdyż od jej rozwiązania zależeć będą częściowo wnioski co do rozmiarów i treści regulaminu.

W obecnej chwili zaobserwować można brak jednolitej praktyki przewoźników lotniczych, a w każdym razie brak standaryzacji wzorów umów charterowych. Każde niemal przedsiębiorstwo stosuje własne formularze (o ile w ogóle takowe posiada), na ogół bardzo szczupłe i zawierające jedynie rubryki na te dane, które można by nazwać indywidualnymi warunkami umowy. Co do ogólnych warunków, jakim miałyby podlegać każda umowa charteru lotniczego, w najlepszym przypadku umieszcza się klauzulę odsyłającą do ogólnych warunków przewozowych danego przedsiębiorstwa, co ze względu na niedostosowanie tych

*) Konwencja o ujednoliceniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, podpisana w Warszawie w dniu 12 października 1929 r., ratyfikowana przez Polskę i ogłoszona w Dz. U. R. P. z r. 1933, nr 8, poz. 40.

ostatnich do potrzeb przewozów nieregularnych — nie zupełnie jest szczęśliwe. Zaletą stosowanych formularzy jest ich zwięzłość i łatwość wypełniania, co zwłaszcza w obrocie lotniczym, w którym szybkość powinna być jednym z pierwszych haseł, należy ocenić pozytywnie. Wadą jest trudność zorientowania się w regulujących charter przepisach.

Obok tej przeważającej praktyki stwierdzamy dążenie niektórych czynników gospodarczych, raczej spośród zainteresowanych importerów i eksporterów niż spośród przewoźników lotniczych, w kierunku wprowadzenia obszerniejszych i jednolitych formularzy umowy, które nazwano „charter parties” — wzorując się na terminologii morskiej. Pierwszym takim wzorem umowy, przeznaczonym przez twórców (Baltic Exchange w Londynie) do jak najszybszego wykorzystania w międzynarodowym przewozie charterowym towarów, jest tzw. „Baltairvoy” (skrót wyrazów: Baltic Exchange Air Voyage Cargo Charter Party). Dokument ten stanowić ma pewną zamkniętą całość, gdyż oprócz rubryk przeznaczonych na wpisywanie indywidualnych warunków umowy wypisano na nim również ogólne warunki charteru lotniczego, tak, że strony znajdują w nim dość pełne określenie wzajemnych praw i obowiązków, co uwolni je od konieczności bliższego zapoznania się z innymi przepisami. Przedsiębiorstwa lotnicze odniosły się jednak z rezerwą do tego wzoru umowy. Wydaje się on zbyt obszerny i nieco zawły, a więc niepraktyczny w zastosowaniu.

Dopóki praktyka nie wyłoni odpowiedniej postaci charter party, nie jest wskazane zbyt sztywne ustalanie wzoru tej umowy. Strony powinny mieć jak największą swobodę w wyborze formy, jaką uznają za wygodną, indywidualne warunki charteru mogą być przecież uzgadniane w formie wymiany zwykłych listów, a nawet telegraficznie lub też w drodze telefonogramu lub radiogramu (potwierdzonego następnie dla porządku korespondencyjnie). Dlatego też słuszne wydaje się nieszukanie wzoru obszernej charter-party, lecz opracowanie ogólnego regulaminu przewozów charterowych, w którym między innymi należy ustalić, w sposób niezbyt sztywny, jakie warunki umowy powinny lub mogą być indywidualnie uzgadniane oraz w jakiej formie umowa może być zawarta.

Regulamin, którego wydanie należy do kompetencji Ministra Transportu Drogowego i Lotniczego powinien być ogłoszony w dzienniku Taryf i Zarządzeń Komunikacyjnych, a poza tym powinien być wydrukowany na osobnych kartkach lub w formie broszury i rozsyłany zainteresowanym klientom. Wskazane byłoby może wydanie osobnych regulaminów dla ruchu krajowego i międzynarodowego, ewentualnie również dla różnej kategorii przewozów (pasażerskich i towarowych). Powinny one jednak być zbliżone układem swym i treścią i dlatego można tutaj omówić je łącznie.

W treści regulaminu, najogólniej rzecz biorąc, powinny się znaleźć postanowienia, dotyczące warunków następujących:

1) określenie prawnego charakteru umowy o charter lotniczy ze wskazaniem, jakim przepisom, ewentualnie ogólnym warunkom przewozowym, umowa podlega¹⁾;

2) określenie sposobu zawarcia umowy; jak stwierdziliśmy wyżej nie można tu dawać zbyt sztywnych postanowień, można jednak (na przyszłość) stwierdzić, że

przedsiębiorstwo lotnicze ma prawo ustalić obowiązującą formę (formularze);

3) określenie, jakie dane powinny być przez strony uzgodnione przy zawieraniu umowy; chodzi tu o takie warunki indywidualne, jak: oznaczenie stron, miejsce odlotu i miejsce przeznaczenia, rozkład lotów, pojemność handlowa samolotu, zaznaczenie czy chodzi o przewóz osób czy towarów, ilość, waga i gabaryt oraz zawartość ładunku, terminy załadowania i wyładowania samolotu itp.;

4) ustalenie sposobu obliczania należności z tytułu przewozu charterowego, bądź przez wskazanie elementów, składających się na całość tych należności, bądź przez odesłanie do ściśle oznaczonych przepisów taryfowych;

5) ustalenie formalności, jakie każda ze stron obowiązana jest załatwić w związku z umówionym przewozem; przewoźnik powinien być odpowiedzialny za dopełnienie formalności związanych z lotem, przekroczeniem przez samolot granic państwowych i z lądowaniami oraz za to, by załoga posiadała właściwe dokumenty, uprawniające do prowadzenia statku i ewentualne paszporty i wize, wreszcie powinien odpowiadać za wyposażenie statku powietrznego w wymagane dokumenty pokładowe; zleceniodawca natomiast powinien uzyskać wymagane dokumenty i zaświadczenia celne, importowe, eksportowe, jak również powinien przyjąć na siebie odpowiedzialność za szkody, mogące wyniknąć w razie nieposiadania przez przewoźnika na jego zlecenie pasażerów ważnych paszportów, wiz itp.;

6) ustalenie szczegółowe, jakie dokumenty przewozowe powinny być wystawione (poza dokumentem stwierdzającym zawarcie umowy charteru) oraz jaki jest stosunek warunków zawartych w tych dokumentach do umowy charteru; chodzi tu o bilety podróży, kwity bagażowe i listy przewozowe lotnicze. W pierwszym przypadku sprawa ta jest szczególnie ważna, gdyż ma tu miejsce jak gdyby dublowanie umowy o przewóz, co może spowodować nieobliczalne komplikacje w szczególności w zakresie dochodzenia od przedsiębiorstwa lotniczego roszczeń odszkodowawczych; dzięki niewłaściwemu ujęciu sprawy dokumentów przewozowych przez prawo lotnicze, mogłaby nawet nasunąć się wątpliwość, czy charter w razie przewozu osób innych, niż osoba zamawiająca samolot, nie jest tylko zobowiązaniem przewoźnika do zawarcia umów o przewóz z poszczególnymi podróżnymi;

7) określenie odpowiedzialności ustawowej przewoźnika za szkody, wynikłe w czasie przewozu (rodzaje szkód objętych odpowiedzialnością, granice odpowiedzialności, przyczyny wyłączające odpowiedzialność oraz przypadki, w których ograniczenia odpowiedzialności nie mają zastosowania) i odesłanie do właściwych przepisów Konwencji Warszawskiej lub prawa polskiego;

8) określenie kar umownych, jakie obowiązana będzie zapłacić każda ze stron w razie niedopełnienia warunków umowy, a w szczególności w razie spowodowania opóźnienia przewozu, załadowania lub wyładowania towarów, przestoju samolotu na lotnisku itp., oczywiście regulamin może dać jedynie ramowe i ogólne wskazówki co do sposobu ustalania wysokości kar umownych, która będzie różna w zależności od wysokości opłat przewozowych, pilności przewozu itp.; konkretne stawki musiałyby być ustalone przy zawieraniu umowy;

9) oznaczenie warunków, w których strony mogą odstąpić od umowy oraz zasad ewentualnego pokrycia kosztów poniesionych przez drugą stronę w związku z przygotowaniami do niewykonanego przewozu;

10) zastrzeżenie uprawnień przewoźnika do cedowania umowy na rzecz innego przewoźnika lotniczego oraz do

¹⁾ Podstawę do wydania regulaminu stanowiłyby: artykuł 2 pkt 11 ust. 1 O organizacji władz w dziedzinie komunikacji (Dz. U.R.P. Nr 14 pz. 108/1951 r.) oraz art. 8 ustęp. 2 b.e. prawa lotniczego, a dla charteru międzynarodowego — art. 33 Konwencji Warszawskiej.

zmiany samolotu wykonującego przewóz, do zmiany trasy lotu itp.;

11) postanowienia dotyczące uprawnień i obowiązków stron w przypadku nieprzewidzianych przeszkód w wykonywaniu umowy (np. strajki uniemożliwiające załadowanie i wyladowanie towarów na lotniskach zagranicznych);

12) podkreślenie odpowiedzialności osoby zlecającej przewóz za szkody wyrządzone przewoźnikowi lub osobom trzecim na skutek niedopełnienia formalności wymaganych prawem (patrz punkt 5), niewłaściwego sporządzenia listu przewozowego, nienależytego opakowania towaru itp.;

13) ustalenie niektórych zasad dyspozytywnych, które mogą być uchylane lub zmieniane przy ustalaniu indywidualnych warunków umowy, w szczególności gdy chodzi o termin stawiania się pasażerów lub dostarczania ładunku na lotniska, o wyladowanie i załadowanie towarów, o przewóz naziemny z miasta na lotnisko i z lotniska do miasta, łącznie z zasadami pokrywania związanych z tym kosztów.

ZOFIA PACZOSKA (Warszawa)

Ocena pracy morskiego statku handlowego

Ogólny efekt gospodarczy pracy statku zależy od spłotu wielu okoliczności, których współdziałanie trudno ująć w jakiś wzór generalny lub wypośredkować z nich uniwersalną jednostkę miary wszystkich procesów eksploatacyjnych. Raczej wyniki podróży poddaje się ocenie przez stosowanie pewnych kryteriów przyjętych w żegludze. Wymienione kryteria można podzielić na ilościowe, wartościowe i jakościowe.

Kryteria pierwszej grupy dają się wyrazić w jednostkach masy, długości (trasa) i czasu. Są to: ilość przewiezionych towarów, wzgl. pasażerów, przebyte odległości, wykorzystanie nośności i pojemności statku, czas spędzony na morzu i na postojach i inne.

Do drugiej grupy należą kryteria wyrażające się w pieniądzu, jak koszty własne, wpływ z frachtów, nadwyżka ponad koszt własny (w odniesieniu do całej podróży albo jednostki przewożonej masy lub przebytej drogi) i inne.

Trzecia grupa obejmuje kryteria o charakterze raczej subiektywnym. Nie zawsze można je wyrazić w jednostkach materialnych, jakkolwiek ich znaczenie ekonomiczne jest bardzo duże. Mowa tu o jakości wykonania przewozów (organizacji pracy, bezawaryjności, opiece nad statkiem i ładunkiem).

Ponadto mogą być jeszcze stosowane kryteria zawierające pierwiastki, których ocena wychodzi poza zasięg żeglugi, jak torowanie swoim towarom drogi na rynki zagraniczne (w wypadkach wyjątkowych, w podróży pionierskich, bowiem stale finansowanie obrotu towarowego należy nie do żeglugi, lecz do organów finansowych państwa).

Oceniać można pewien okres pracy statku — metodą statystyczną albo pojedyncze podróże — metodą operatywną.

Metoda statystyczna najczęściej operuje kryteriami ton i ton-mil, co do których nasuwają się następujące uwagi.

Statki eksploatowane na długich trasach mają mniejszą wydajność przewozów w tonach, niż statki eksploatowane w tym samym okresie na trasach krótkich. Np. w jednej podróży 40-dniowej statek przewozi 10000 ton,

Sądzić należy, że wprowadzenie takiego regulaminu, który poza deklaratoryjnym ustaleniem zasad prawnych, dotyczących charteru lotniczego, określi też w sposób właściwy i zgodny z gospodarczym celem umowy niektóre warunki, nie wynikające z obowiązujących przepisów ustawowych i wypełni istniejące w nich luki — przyczyni się do uporządkowania prawnej strony lotniczych przewozów charterowych i do podniesienia zaufania, jakim powinny się one cieszyć w naszym obrocie gospodarczym. Nieuniknione braki i usterki pierwszego regulaminu powinny być z czasem usunięte stosownie do doświadczeń, którymi powinni się dzielić zainteresowani, a w pierwszym rzędzie Polskie Linie Lotnicze „Lot“ i wszystkie instytucje korzystające z usług transportu lotniczego w zakresie eksportu i importu towarów. Wspólnym bowiem dążeniem jednych i drugich jest jak najlepsze wykorzystanie naszego transportu lotniczego dla przewozu jak największego asortymentu towarów oraz dla zdobycia i oszczędzenia państwu jak największej ilości dewiz.

a w czterech podróżach 10-dniowych taki sam statek (i w takim samym stopniu wykorzystany) przewozi 40000 ton towarów. Dlatego porównywanie żeglugi bliskiego i dalekiego zasięgu przy stosowaniu kryterium ton nie daje wyników miarodajnych.

Często stosowane kryterium tono-mil może charakteryzować pracę statku w znaczeniu fizycznym ale nie stopień wykorzystania statku w sensie ekonomicznym, ponieważ pod taką samą ilością wypracowanych tono-mil może się kryć zarówno podróż gospodarczo pozytywna jak i negatywna.

Np. w dwu podróżach statku o nośności 5000 ton:

I. 5000 ton x 100 mil = 500000 tono-mil,

II. 100 ton x 5000 mil = 500000 tono-mil.

Podróż I jest pozytywna, podróż II negatywna.

Powszechnie stosowana w eksploatacji metoda operatywna polega na wyciąganiu możliwie wszechstronnych wniosków z każdej podróży przez dobieranie zespołów kryteriów.

Jednym z kryteriów ilościowych dobrze charakteryzujących podróż statku są wskaźniki procentowe wykorzystania nośności i pojemności statku. Ograniczenie zapasów bunkru, wody i materiałów technicznych pozwala na przyjęcie do przewozu większego ładunku, a tym samym zwiększenie wskaźników wykorzystania statku.

Drugim, nie mniej ważnym, jest kryterium ilościowe zużycia czasu, ponieważ szybsze wykonanie podróży nie tylko daje oszczędność na kosztach utrzymania statku, lecz stwarza rezerwę czasu na wykonanie podróży dodatkowej.

Kryteria wartościowe (w pierwotnej postaci kalkulacja opłacalności podróży) są niezbędnym miernikiem eksploatacyjnym. Nie można jednak poprzestawać na stosowaniu tylko tych kryteriów, ponieważ dając ocenę wartości usług przewozowych, nie zawsze mogą one określić, w jaki sposób można wpłynąć na takie czy inne kształtowanie się tych wartości. Dlatego stosuje się je łącznie z kryteriami ilościowymi i jakościowymi.

Kryteria jakościowe oceniają styl pracy załogi i jakość wykonania podróży w wyniku sumiennego pełnienia obowiązków służbowych i twórczej współpracy nad pomno-

zeniem majątku narodowego (równomierne rozłożenie wysiłku i oszczędna gospodarka energią ludzką przy osiągnięciu coraz lepszych wyników, oszczędzanie środków gospodarczych bez uszczerbku dla wykonania zadania, walka z awaryjnością, konserwacja statku i jego urządzeń, zapobieganie utracie, ubytkom i uszkodzeniom ładunków).

Zagadnienie oceny zadań eksploatacyjnych, wynikające z normalnych funkcji przedsiębiorstwa, nabiera specjalnego znaczenia w systemie gospodarki prowadzonej według zasad rozrachunku gospodarczego. System ten zabezpiecza przedsiębiorstwu prawidłowy bieg pracy i sygnalizuje niebezpieczeństwo strat.

W myśl zasad rozrachunku gospodarczego eksploatacja w przedsiębiorstwach żeglugowych opiera się na bazie ekonomiki statku. Każdy statek staje się samodzielnym przedsiębiorstwem, które jest wyposażone w środki gospodarcze potrzebne mu do wykonania zadania i prowadzi swą gospodarkę w sposób najbardziej ekonomiczny, zaoszczędzając środki i zwiększając rentowność.

Każda podróż statku stanowi samodzielny cykl pracy. Realizacja zadania rejsowego, to walka o każdą tonę, godzinę i złotówkę. W walce tej decydującą rolę odgrywa załoga statku.

Roli załogi nie można ograniczać do udziału w wykonaniu zadania tylko od strony ilości i jakości, lecz należy przyciągnąć ludzi do świadomej i aktywnej współpracy nad kształtowaniem się wyników finansowych podróży*).

Załączony schemat zadania rejsowego oparty jest na podstawowych kryteriach. Przebieg wykonania zadania odnotowuje się na kontrolnym wykresie roboczym.

Cel praktyczny wykorzystania danych z szeregu podróży statku — to możliwość opracowania wytycznych dla jego bieżącej eksploatacji. Cel teoretyczny — zebranie materiałów dla przeprowadzenia studiów nad ekonomiką statku.

Zadanie operatywne

ss/ms w podróży nr

Nośność statku	ton
Pojemność statku	m ³
Rodzaj ładunku	
Waga	ton
Objętość	m ³
Długość trasy od do	mil

Wskaźniki wagowe i objętościowe wykorzystania statku:

$$\frac{\text{Ładunek w t} \times 100}{\text{Nośność statku}} = \dots \% \quad \frac{\text{Ładunek w m}^3 \times 100}{\text{Pojemność statku}} = \dots \%$$

a) dla ładunków ciężkich: $\frac{\text{Ładunek w m}^3 \times 100}{\text{Maksymalna objętość przy pełnym wykorzystaniu nośności}} = \dots \%$

b) dla ładunków lekkich: $\frac{\text{Ładunek w t} \times 100}{\text{Maksymalna waga przy pełnym wykorzystaniu pojemności}} = \dots \%$

Planowanie i wykonanie czynności w czasie (w godzinach)

	Planow.	Wykon.
Początek rejsu (dzień i godz.)		
Koniec rejsu (dzień i godz.)		
Załadunek w porcie		
norma ton/godz.		
Inne czynności w porcie załadowania		
Przebieg z ładunkiem z do		
Wylądunek w porcie		
norma ton/godz.		
Inne czynności w porcie wylądowania		
Czas trwania podróży w godzinach		
Średnia szybkość w rejsie		

Planowanie i wykonanie finansowe rejsu

	Koszt podróży	Wpływu z podróży	Zysk strata	Koszt prze-wozu 1 t	Wpływu z 1 t	Zysk strata 1 t
Planowane						
Rzeczywiste						
Wykonanie planu w %						

Jakościowe wykonanie zadania:

Organizacja pracy, współzawodnictwo i racjonalizacja, oszczędzanie środków produkcji, bezawaryjność, opieka nad statkiem, jego urządzeniami i ładunkiem:

Obliczenia:

Zapasy:

bunker	
woda	
zapasy gospodarcze techniczne	

Zużycie bunkru i wody:

bunker w morzu	ton/godz
w porcie	ton/godz
woda w morzu	ton/godz
w porcie	ton/godz

Koszty stałe utrzymania statku:

(wynagrodzenie i wyżywienie załogi, utrzymanie i ubezpieczenie statku, amortyzacja, koszty handlowe)

a) dzienne	
b) w danej podróży (koszt dz. × ilość dni)	

*) Vide również art. „Rabotat po stachanowskomu grafiku” w mies. „Morskoj Flot” nr 5 r. 1951.

Koszty wykonania podróży:

bunker

opłaty portowe

opłaty kanałowe

naładunek

wyładunek

ubezpieczenie frachtu

prowizje

inne

Uwagi kapitana statku dotyczące wykonania zadania:

Ocena kierownictwa eksploatacji:

JÓZEF KUNERT (Gdynia)

Surowce włókniste jako ładunek okrętowy

Surowce włókniste, w szczególności bawełna, wełna i juta, przewożone są corocznie w wielkich ilościach drogą morską. Przemysł włókienniczy istnieje obecnie w prawie każdym kraju europejskim, ale potrzebny dlań surowiec trzeba sprowadzać z Ameryki, Azji, Afryki lub Australii. Bawełna i juta rosną tylko w ciepłych krajach (juta wywożona jest głównie z Bengalii), a produkcja wełny jest w Europie już od dawna niewystarczająca dla potrzeb odzieżowych jej ludności.

Ładunki całokrętowe, lub zajmujące znaczną część statków liniowych, stanowi najczęściej *bawełna*, wywożona masowo z południowych stanów USA, z Indii, Egiptu i Związku Radzieckiego (bawełna turkiestańska), jak również w mniejszych ilościach z Brazylii, Peru, Afryki, Indii Zachodnich i Chin.

Bawełna pakowana jest w bele graniaste, czyli tzw. „kwadratowe” oraz w bele cylindryczne, czyli tzw. „okrągłe”. Bele te są prasowane lub nieprasowane, o rozmaitej gęstości. Najmocniej sprasowane są bele indyjskie i chińskie. Bele bawełny okryte są tkaninami i spięte taśmami metalowymi lub drutem, czasami związane tylko sznurem. Waga bel standardowych wynosi od 220 do 250 kg, objętość od 34 do 37 stóp sześciennych. Bele mocniej prasowane ważą tyleż, zajmują jednak tylko 17 do 23 stóp sześciennych objętości każda.

Bawełna wymaga przestrzegania pewnych środków ostrożności przy ładowaniu, przewożeniu i wyładowywaniu, gdyż jest łatwopalna, a nawet, jak to twierdzą niektórzy, również samozapalna. Kwestia, czy bawełna może ulec samozapaleniu w czasie transportu na statku morskim, jest dotychczas sporna. Amerykanie (główni eksporterzy bawełny) twierdzą, że jest to rzeczą wręcz niemożliwą, natomiast inni (importerzy bawełny) są często innego zdania.

Bawełna zaczyna się palić zasadniczo dopiero w temperaturze kilkuset stopni (ponad 300° C). Ale przesiąknięta olejem zaczyna się tlić w temperaturach poniżej 100° C (od 86° do 90°). W bawełnie źle oczyszczonej znajdują się jej nasiona, które zawierają olej. Niektórzy utrzymują, że ciężar zasłaplowanych w ładowniach okrętowych bel (często do wysokości 7 lub 8 metrów) wyciska z nasion tych olej, który łatwo pochłania tlen, powodując przy tym procesie duży wzrost temperatury. Wystarcza to — jak twierdzą niektórzy — aby spowodować samozapalenie się bawełny w ładowniach okrętowych, gdzie na skutek ciśnienia licznych warstw bel, temperatura jest dość znaczna, szczególnie w spodnich warstwach i w środku ładowni.

Zdaje się jednak, że to raczej inne okoliczności powodują wypadki „samozapalenia się” bawełny w czasie transportu morzem. Otóż bele te są spięte taśmami stalowymi, które czasem pękają (przy ucisku beli), co może spowo-

dować iskry, przy uderzeniu o inne taśmy. Przy silnym kołysaniu statku, taśmy bel mogą ocierać się lub uderzać o wręgi, filary i inne części żelazne w ładowniach okrętowych, co również spowodować może sypanie się iskiei. Bele dobrze sprasowane i dobrze okryte, są dlatego mniej niebezpieczne niż bele luźne lub źle opakowane.

Pożary zdarzają się najczęściej w ładunkach bawełny idących ze Stanów Zjednoczonych. Przypisują to niektóry temu, że w Stanach Zjednoczonych popularne są tzw. samozapalne zapalaki, zapalające się łatwo przy potarciu o każdy przedmiot. Chociaż jest to zabronione, to jednak robotnicy portowi noszą zapalaki te luźno w kieszeniach i nieraz je gubią. Jeżeli zapalka taka, chociażby jedna, znajduje się w ładowni, gdzie załadowano bawełnę, to oczywiście nie trudno o pożar, gdyż zapalka taka zapala się w temperaturze około 49° C.

Z wyżej podanych powodów nie należy więc przyjmować do przewozu morskiego bawełny zatłuszczonej olejem, ani sztautować ją razem z towarami olejnymi, takimi jak makuchy, siemię lniane, orzechy ziemne itp. Nie należy również ładować bawełny do pomieszczeń, które wymalowano niedawno farbą olejną, jeszcze świeżą. Materiały łatwopalne należy zawsze sztautować w należytych odstępach od groźdy prowizorycznych, przedzielających je od bawełny. Należy zawsze dobrze odgrodzić i odseparować od bawełny także towary jak, np. węgiel i koks, terpentyna, benzyna, kwasy, asfalt, smoła i żywice. Wilgoć powoduje samozagrzewanie się bawełny, przez co zwiększa niebezpieczeństwo samozapalenia się ładunku — nie należy więc przyjmować na statek bel wilgotnych.

Bawełna wymaga dokładnego wyłożenia deskami ścian ładowni aby bele nie stykały się nigdzie z częściami metalowymi (należy wyłożyć również filary, drabiny itp.), gdyż przy kołysaniu statku tarcie taśm spowodować może iskry.

Po ukończonym załadunku należy natychmiast zamknąć luki, aby nie dopuścić do przypadkowego zaprószenia ognia, zatłuszczenia bel olejami itp. W czasie podróży przewiewniki (wentylatory) powinny być okryte gęstą siatką (również w czasie ładowania i wyładowywania), aby nie mogły się dostać do ładowni iskry, niedopałki papierosów itp.

W czasie podróży należy dobrze wietrzyć ładunek i badać codziennie jego temperaturę. Z chwilą stwierdzenia że ładunek bawełny się tli (wysoka temperatura), należy natychmiast zamknąć i szczelnie zabić wszelkie otwory prowadzące do tlejącego ładunku (luki, włazy, wentylatory itp.), aby odciąć dostęp powietrza oraz wpuścić do ładowni parę wodną lub dwutlenek węgla. Każdy statek przewożący bawełnę powinien mieć również gaśnice pianowe.

Bele bawełny palą się zasadniczo bardzo wolno, szczególnie gdy są mocno sprasowane. Ale na zewnątrz bel

wystają często luźne kłęby bawełny i te palą się bardzo szybko. Ogień w bawelnie jest bardzo „złośliwy“ — bela może się tlić kilka dni, zanim się to spostrzeże. Słyszałem o wypadku, że wrzucona do wody paląca się bela i wyciągnięta z wody po tygodniu, buchnęła płomieniem przy jej rozpakowywaniu.

Obecnie w portach wywożących bawełnę (szczególnie w USA) stosowane są liczne środki ostrożności, aby nie zaproszyć ognia. Np. parowozy w porcie i statki mają kominy zakryte siatką drucianą, robotnikom portowym nie wolno mieć luźnych zapalek przy ładowaniu i sztauowaniu bawełny, nie wolno palić w pobliżu bel bawełny itd. Poza tym w czasie ładowania (to samo stosuje się w portach wyładowania) przy każdym łuku na statku trzyma się w pogotowiu węże pożarnicze założone na hydranty, znajdujące się pod ciśnieniem lub stawia się beczki z wodą.

W USA specjalne przepisy, wydane przez „The Board of Underwriters of New York“, regulują załadunek i przewóz bawełny na statkach morskich. Ładowanie i sztauowanie bawełny odbywa się pod kontrolą inspektorów (Surveyors) wyżej wspomnianej instytucji, którzy wystawiają następnie certyfikaty (Certificate of Loading), stwierdzające właściwe zasztauowanie.

Włna wywożona jest masowo z Australii, Nowej Zelandii, Ameryki Południowej, Indii, Chin, USA i Afryki Południowej. Pakowana jest w bele prasowane, o rozmaitych rozmiarach i wadze.

Włnę eksportuje się w stanie nieoczyszczonym (greasy, unsoured wool) lub też oczyszczoną (clean, scoured wool). Jest materiałem łatwopalnym, gdyż zawiera dużo tłuszczu, szczególnie nieoczyszczona. Zatluszczona olejami roślinnymi może ulec samozapaleniu. Pożary w ładunkach wełny zdarzają się jednak rzadziej niż w ładunkach bawełny.

Wełny nie należy sztauować wspólnie z olejami, tłuszczami lub materiałami łatwopalnymi. Bele mokre lub wilgotne nie powinny być przyjmowane do przewozu morskiego — mokra wełna uchodzi powszechnie za samozapalną, gdyż wytwarza wysokie temperatury. Wymaga dobrego wyłożenia ładowni deskami (odseparowanie od czę-

ści metalowych) oraz dobrej wentylacji w czasie podróży. Tak samo jak przy bawelnie, należy przede wszystkim zważać, aby nie zaproszyć ognia. Ładownie, gdzie ładuje się wełnę, muszą być czyste i suche.

Juta pochodzi z Indii (z Bengalu) i wywożona jest głównie przez port w Kalkucie. Pakowana jest w silnie prasowane bele, o przeciętnej wadze 400 lbs (181 kg), do czego dochodzi waga taśm — 6 lbs (2,7 kg).

Jest materiałem bardzo łatwopalnym oraz łatwo ulega samozagraniu. Juta świeża może zawierać do 24% wilgoci, którą następnie wydziela w czasie podróży morskiej. Ściany ładowni muszą więc być dobrze wyłożone deskami, aby skraplająca się na burtach wilgoć mogła swobodnie spływać do ścieków. Bele nie powinny nigdzie dotykać burt, żeber, filarów i innych części metalowych w ładowniach, gdyż wówczas szybko następuje tzw. zardzewienie juty, czyli występują plamy czerwone lub czarne, co wskazuje na zepsute (zgniłe) włókno.

Juta wymaga bardzo intensywnej wentylacji w czasie podróży, jak również ładowni suchych i czystych oraz nie może być sztauowana razem z towarami tłustymi (oleje, nasiona oleiste itp.), łatwopalnymi lub samozapalnymi. Ponieważ wydziela dużo wilgoci, nie należy ją również sztauować razem z takimi towarami, którym wilgoć szkodzi.

Długo uważano jutę za towar samozapalny. Niektórzy twierdzili, że niektóre jej gatunki ulegają samozapaleniu już w temperaturze nieco ponad 80°C. Parę lat temu przeprowadzono jednak próby, które wykazały, że nawet mokra i zatłuszczona juta nie może ulec, w normalnych warunkach transportu morskiego, samozapaleniu. Pożary ładunków juty należy więc przypisać zaproszeniu ognia, iskrom itp. Należy więc, podobnie jak przy bawelnie, uważać przede wszystkim, aby nie zaproszyć ognia, tak w czasie ładowania jak i w czasie podróży.

Z innych surowców włóknistych, uchodzą za samozapalne (szczególnie gdy zabrudzone olejami) *konopie i alfa* (esparto). Toteż przy przewozie wszelkich włókien, w szczególności roślinnych, należy wystrzegać się zabrudzenia ich olejami.

WYPOWIEDZI ANKIETOWE

Inż. **TADEUSZ SOKOŁOWSKI** (Warszawa)

O szeroki front w walce o obniżkę kosztów własnych

W pełnym zrozumieniu swych zadań w walce o zwycięskie wykonanie Planu 6-letniego — pracownicy transportu samochodowego stawiają sobie za naczelne zadanie walkę o obniżkę kosztów własnych pod hasłem rzuconym przez „Transport i Spedycję“: — „kontynuujcie i wzmacniajcie walkę o obniżkę kosztów własnych przewozów“. Zdając sobie sprawę, że aby zwycięsko zwalczyć wroga, trzeba go poznać, podajemy na apel czasopisma „Transport i Spedycja“, niektóre podstawowe wiadomości o kosztach własnych, których obniżka stanowi zadanie rozwijającej się walki.

Wykonywanie czynności transportowych pociąga za sobą różne koszty, które można podzielić na dwie zasadnicze grupy:

1) grupa kosztów, które powstają wskutek ruchu pojazdu, a zatem powstają tylko podczas jazdy i znikają natychmiast z zatrzymaniem pojazdu;

2) grupa kosztów, które powstają niezależnie od tego czy pojazd znajduje się w ruchu, czy w spoczynku.

W pierwszym przypadku możemy mówić o kosztach zależnych od przebiegu pojazdu, a w drugim o kosztach zależnych od samego tylko faktu znajdowania się pojazdu (lub grupy pojazdów stanowiących tabor) w posiadaniu jednostki gospodarczej, którą nazwiemy gospodarstwem samochodowym.

Wysokość kosztów należących do pierwszej grupy, (które nazwiemy umownie „kosztami zależnymi“ od przebiegu) zależna jest od właściwości technicznych i ekonomicznych

samego pojazdu i od jakości kierowania i nadzoru technicznego nad pojazdem, czyli od umiejętności wykorzystywania tych jego własności.

Wysokość kosztów należących do drugiej grupy zależy od struktury organizacyjnej i jakości pracy samego gospodarstwa samochodowego i prawie niezależna od tego jakie pojazdy gospodarstwo posiada. Koszty te nazwiemy, aby przeciwstawić je kosztom zależnym od przebiegu, kosztami „niezależnymi od przebiegu”.

Wobec tego, że procesy transportowe odbywają się w przestrzeni i w czasie, to podczas każdej godziny pracy pojazdu powstają przebiegi mniejsze lub większe, w zależności od warunków pracy. Wskutek tego powstają koszty zależne od przebiegu, które odnosimy do jednego km przebiegu i mierzymy w zł/km. Równocześnie z upływem czasu powstają w gospodarstwie samochodowym koszty niezależne od przebiegu, które odnosimy do jednej godziny pracy taboru i mierzymy w zł/godz. Suma kosztów zależnych i niezależnych od przebiegu, które powstały w ciągu jednej godziny pracy taboru, podzielona przez ilość wykonanych w ciągu tej samej godziny tonokm pracy przewozowej, przedstawia koszt jednostki pracy przewozowej, którą mierzymy w zł/t-km. Podobnie otrzymać można koszt przewozu jednej tony lub jednego woza-km.

Zastanówmy się nad poszczególnymi pozycjami kosztów transportu samochodowego:

A. Koszty zależne od przebiegu: 1. koszty paliwa, 2. koszty olejów smarnych, 3. koszty ogumienia, 4. koszty amortyzacji czyli umorzenia wartości samego pojazdu bez ogumienia*), 5. koszty obsługi zapobiegawczej oraz wszelkich napraw.

B. Koszty niezależne od przebiegu:

1) druki i formularze (karty drogowe, eksploatacyjne itp.), 2) materiały pomocnicze używane przy obsłudze techn. i naprawach, 3) materiały gospodarcze, 4) opał pomieszczeń, 5) ubrania ochronne i ew. umundowanie, 6) wynagrodzenia wszelkich pracowników (w tym kierowcy) łącznie z premiami i świadczeniami społecznymi, 7) oświetlenie, energia elektr., gaz, woda i para, 8) konserwacja budynków, 9) utrzymanie i naprawy wszelkich urządzeń, przyrządów i maszyn, 10) transport dla potrzeb własnych, 11) porady techniczne i prawne oraz ekspertyzy, 12) wszelkie podatki, 13) wszelkie ubezpieczenia, 14) opłaty rejestracyjne itp., 15) narzut na koszty jednostek nadrzędnych, 16) czynsze dzierżawne, 17) podróże i diety, 18) przesiedlenia personelu, 19) poczta, telefon i telegraf, 20) amortyzacja budynków, 21) amortyzacja urządzeń, przyrządów i maszyn, 22) szkolenie pracowników i koszty socjalne.

Koszty niezależne od przebiegu są bardzo różne i obejmują wiele pozycji. Podajemy najważniejsze z nich, które powtarzają się we wszelkich gospodarstwach samochodowych i mogą być łatwo ujęte w tych gospodarstwach, które znajdują się na samodzielnym rozrachunku gospodarczym.

Wysokość wymienionych zasadniczych kosztów niezależnych od przebiegu prawie zupełnie nie jest zależna od jakości posiadanych pojazdów, natomiast jest zależna w dużym stopniu od struktury organizacyjnej i od wiel-

kości gospodarstwa samochodowego. W razie wykonywania przez gospodarstwo samochodowe czynności ładunkowych na własny rachunek, koszty tych czynności należą do niezależnych od przebiegu.

Atak na koszty celem obniżenia ich musi być wykonywany równocześnie na wszystkie pozycje przez cały zespół pracowników.

Grupę kosztów zależnych od przebiegu atakują, w pierwszym rzędzie, kierowcy i w tym celu biorą przykład z przodujących kierowców radzieckich i wybitnych stutysięczników i racjonalizatorów. Doświadczenia przodujących kierowców, w szczególności w zakresie oszczędzania paliwa, instrukcje wydane przez powołane do tego władze i własne doświadczenie są drogowskazem dla kierowców w walce o obniżenie kosztów. Codzienna obsługa zapobiegawcza pojazdu wykonywana przez kierowcę z zamilowaniem i największą starannością oraz umiejętna i spokojna jazda, którą kierowca udoskonala z każdym dniem pracy, w wyniku ostatecznym dają zwycięstwo nad wszystkimi kosztami zależnymi od przebiegu. W swej walce o obniżkę kosztów kierowcy wspomagają dobrze zorganizowane „tyły”, czyli zaplecze techniczne, z jego fachową i ambitną załogą, wśród której niejednokrotnie spotykamy wybitnych racjonalizatorów. Na czele bojowników o obniżkę kosztów stoją kierowcy stutysięcznicy, których zobowiązania poważnie przyczyniają się do powiększania akumulacji socjalistycznej, redukując koszty w sposób radykalny. Walka kierowcy o obniżkę kosztów nie kończy się na wykryciu i zwalczeniu przerostów i grupie kosztów zależnych od przebiegu. Przedłużenie przebiegu amortyzacyjnego czyli przedłużenie czasu służby pojazdu i przedłużenie przebiegów międzynaprawczych, dzięki umiejętnej jeździe i starannej obsłudze codziennej i programowej jak również dzięki zmniejszeniu napraw bieżących, odbija się poza obniżeniem kosztu napraw i amortyzacji również korzystnie na gotowości technicznej pojazdu, a zatem daje możliwość wykonania większej ilości godzin pracy w ciągu roku. Wspólny wysiłek wszystkich kierowców zatrudnionych w gospodarstwie spowoduje, że koszty niezależne od przebiegu będą mniejszą sumą obciążać każdą godzinę pracy taboru i w ten sposób wpływać na obniżenie kosztu jednostki pracy przewozowej.

Atak na różne wyżej wymienione pozycje kosztów niezależnych od przebiegu przeprowadza cały zespół pracowników. Zadaniem kierownictwa gospodarstwa samochodowego jest przede wszystkim racjonalne ustalenie jego struktury organizacyjnej, a więc unikanie inwestycji nieproporcjonalnych do zadań, które ma wykonać gospodarstwo. Na przykład: zastosowanie postojów bezgarażowych z zabezpieczeniem pojazdów przed skutkami rozruchu na zimno albo ograniczenie zbyt rozbudowanych warsztatów dla napraw bieżących i średnich w ten sposób, aby były one w pełni wykorzystywane przez zastosowanie napraw metodą wymiany zespołów naprawianych w dużych zakładach naprawczych. Dalszym zadaniem jest troska o pełne zatrudnienie taboru, tak aby tabor pracował przez możliwie największą ilość godzin w roku, rozwijając największą wydajność roboczą, szczególnie dzięki stosowaniu przyczep i mechanizacji przeladunku. W tym zadaniu konieczna jest znów współpraca kierowcy przy pełnym zrozumieniu i wykonaniu swych zadań ze strony ruchowców i zaopatrzeniowców zatrudnionych w gospodarstwie. Wreszcie planiści i personel administracyjny mają za zadanie wykonywanie ciągłej analizy kosztów na podstawie dobrze działającej i prawdziwej sprawozdawczości statystycznej i na podstawie odpowiednio sporządzonych arkuszy rozliczeniowych. W szczególności badanie koszt-

*) W tych przypadkach, gdy pojazd wykonuje wyjątkowo małe przebiegi roczne (np. wóz pożarniczy), koszt amortyzacji zalicza się do kosztów niezależnych od przebiegu.

tów administracji ogólnej przyczyni się do likwidacji wielu przerosłów. Analizę kosztów ułatwia oczywiście przejście gospodarstwa na samodzielny rozrachunek gospodarczy.

W oparciu o dobrą znajomość przyczyn i miejsc pow-

stawiania kosztów oraz kierując się bieżąco wykonywaną ich analizą, pracownicy transportu samochodowego, z kierowcami stutysięcznikami na czele, nie pozostaną w tyle wśród licznych szeregowych bojowników o ponadplanowe wykonanie naszej sześciolatki.

ZDZISŁAW JAROS (Warszawa)

Planujmy obniżkę kosztów własnych transportu w budownictwie

Ankieta miesięcznika „Transport i Spedycja“ my transportowcy witamy z całym uznaniem. Dyskusja na temat obniżenia kosztów własnych w transporcie, która ma być przeprowadzona na łamach naszego pisma, da nam niewątpliwie dużo cennych wskazówek praktycznych i teoretycznych w tak ważnym zagadnieniu.

Jak ważna jest walka o obniżenie kosztów własnych mówi dobitnie cytata z przemówienia Wicepremiera H. Mince, wygłoszonego na V Plenum KC PZPR, cytowana w 7 numerze „Transport i Spedycja“. Z cytaty tej wynika, że właściwie głównym źródłem środków finansowych na wykonanie Planu 6-letniego jest obniżenie kosztów własnych, które winno przynieść olbrzymią sumę 90 miliardów złotych akumulacji.

Przypomnijmy sobie, jak się kształtują procentowe wysokości obniżki w różnych dziedzinach naszego życia gospodarczego. Tak więc:

w przemyśle	17%,
w budownictwie	26%,
w Państw. Gosp. Roln.	30%,
w transporcie kolejowym	17%,
w handlu	15%.

Czy możliwe jest tak duże obniżenie? Tak. Stał in stwierdził, że socjalistyczny przemysł — „ma wszelkie możliwości przeprowadzania polityki konsekwentnego obniżania kosztów własnych produkcji, obniżania cen sprzedażnych i czynienia produkcji coraz tańszą, rozszerzając tym samym rynek dla swojej produkcji, zwiększając chłonność rynku wewnętrznego i stwarzając dla siebie nieustannie rosnące źródło dalszego rozwijania produkcji“.

Narodowy Plan Gospodarczy na r. 1951 nakłada obowiązek akumulacji w wysokości 10,2 miliarda zł, tzn., że 44,1% wszystkich tegorocznych inwestycji zostanie pokryte z zaoszczędzonych sum. Budownictwo ma obniżyć koszty własne o 12,1% do 14,1%. Poważny udział w walce o obniżkę kosztów własnych w budownictwie musi brać transport. Świadczy o tym fakt, iż koszty transportu wynoszą średnio 6,3% kosztów całkowitych. Trzeba tu wyjaśnić, że dotyczy to tylko kosztów przewozów zewnętrznych (tj. poza transportem poziomym i pionowym budowy, ale bez przewozów materiałów budowlanych koleją). Koszt przewozu koleją jest włączony do kosztów materiałów, czyli jest to koszt przewozów od stacji kolejowych, przetrutów, wywozu ziemi i gruzu itp.

Omawiane koszty transportu kształtują się b. różnie w poszczególnych Centralnych Zarządach i Zjednoczeniach — od 5,2 do 10,2%. Wynika to, należy przypuszczać, częściowo z różnych warunków i rodzajów pracy, a głównie z poziomu gospodarności baz transportowych. Niestety dokładnie i pewnie określić tego nie można, ponieważ Jednolity Plan Kont nie zawiera dostatecznych danych do analizy (biorąc pod uwagę sposób księgowania

nia w budownictwie), a niewiele baz transportowych przeszło na pełny rozrachunek gospodarczy.

Wiemy, że przystępując do wykonania każdego zadania, przede wszystkim musimy ułożyć plan. Praca bez planu zawsze będzie chaotyczna i nigdy nie da odpowiednich rezultatów.

Będzie ona ciągle niepewną sumą mniej lub bardziej efektywnych zrywów czy posunięć, a przecież w dobie gospodarki planowej nie może być mowy o tego rodzaju podejściu do walki o obniżkę kosztów własnych transportu.

Powstaje jednak pytanie: czy możemy we wszystkich bazach transportowych ułożyć plan obniżki kosztów własnych, jeżeli nie mamy danych z księgowości? Uważam, że możemy. Jedną z metod ułożenia takiego planu opiszę

Przede wszystkim powrócimy do zadań nałożonych przez NPG na r. 1951 w zakresie obniżki kosztów własnych w budownictwie. I tak NPG ustala, że koszty własne mają być obniżone o 12,1 do 14,1%, w tym 3 do 5% ma zaoszczędzić projektowanie, a 9,1% wykonawstwo. Z kolei w wykonawstwie koszty robocizny mają być obniżone o 3,5%, koszty materiałów o 1,4%, a koszty ogólne o 4,2%. Wobec tego, że koszty transportu mieszczą się w kosztach ogólnych, wiemy, że transport musi obniżyć swe koszty o pewien procent, zawarty w planie obniżki kosztów ogólnych. Odpowiednie plany posiadają wszystkie zjednoczenia i przedsiębiorstwa. Z planów tych dowiadujemy się jaki procent i jaką kwotę powinniśmy zaoszczędzić. W nr 6 „Przeglądu Budowlanego“ z czerwca br. w artykule St. Bęcia podany jest w formie tabeli plan obniżki kosztów własnych z uwzględnieniem transportu. Z planu tego wynika, że koszty transportu, które wynosiły w tym przykładowym planie 8%, należy obniżyć o 1% i wykazuje się tę obniżkę w złotych.

W następnej rubryce planu podany jest sposób uzyskania oszczędności, naturalnie w bardzo uproszczonej dla nas formie:

- skasowanie przetrutów,
- różnica kosztów między cenami PKS i własnymi.

Dalej ustalony jest harmonogram osiągnięcia obniżki z rozbiorem na kwartały, a więc w I kwartale ma być osiągnięte 20% planowanej obniżki, w II i III po 30% i w IV 20%. Oczywiście taka forma planu obniżki kosztów własnych jest dla nas niewystarczająca, gdyż jest to plan zbiorczy w skali zjednoczenia.

Korzystając jednak z tego wzoru, sporządzimy plan obniżki z rozbiorem na poszczególne rodzaje kosztów dla uproszczenia, stosując układ podobny do zastosowanego w obecnie prowadzonej sprawności (TS 90) z uzupełnieniem kosztów nie związanych z transportem samochodowym. Następnie przystępujemy do opracowania planu rocznego.

R o c z n y p l a n
o b n i ż k i k o s z t ó w w ł a s n y c h t r a n s p o r t u

Lp.	Rozbicie kosztów	W % sto- sunku do całości	Koszty wg cen z marca 1950 r.	Koszty wg planu 1951 r. po obniż- ce	% w sto- sunku do całości po obniż- ce	Obniżka kosztów wg planu	Sposób uzyskanie obniżki	Harmonogram obniżki k w a r t a ł			
								I	II	III	IV
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1.	Robocizna pensje i świadczenia	30			28			25	25	25	25
2.	Konserwacje i na- prawy	8			7			20	35	20	25
3.	Paliwo i smary	26			23			20	25	30	25
4.	Ogumienie	4			3			30	20	25	25
5.	Różne koszty	32			26,5			20	20	25	35
Razem		100			87,5			—	—	—	—

Rubryki 3 do 12 wypełnione są przykładowo

Rubr. 3 — na podstawie danych z dotychczasowej praktyki ustalamy procentowe rozbicie kosztów ogólnych transportu na poszczególne rodzaje. Jasne, że wzajemne układanie się kosztów zależy od charakteru pracy zjednoczenia czy przedsiębiorstwa.

Rubr. 4 — z komórki planowania bierzemy ogólny koszt transportu na r. 1951, obliczony na podstawie wyjściowej cen kosztorysowych z marca 1950 r. Komórki planowania mają w tej mierze odpowiednie wytyczne. Koszt ogólny rozbijany wg procentów rubr. 3 na poszczególne pozycje.

Rubr. 5 — także z komórki planowania otrzymamy ogólną planowaną kwotę kosztów własnych transportu po obniżce. Teraz analizując dokładnie każdą pozycję kosztów, ustalamy, jakie koszty możemy zmniejszyć (przykładowe sposoby podajemy poniżej). W ten sposób postępując, musimy wyjść co najmniej na zaplanowany ogólny koszt. Oczywiście będziemy się starać obniżyć koszt planowany.

Rubr. 6 — stanowi procentowe przedstawienie układu kosztów planowanych, z tym że suma procentów poszczególnych pozycji musi być o tyle niższa od sumy rubr. 3, o ile procent jest niższa suma kwoty z rubr. 4 od rubr. 5. Ponieważ przykładowo w skali zjednoczenia koszty własne transportu mają być obniżone o 1%, tj. z 8% do 7%, wobec tego przyjmując kwotę z rubr. 4 za 100%, musimy koszty transportu obniżyć o 12,5 %.

Rubr. 7 — jest różnicą danych rubr. 4 od danych rubr. 5 i podaje liczbowe zadania obniżki kosztów.

Rubr. 8 — tutaj podajemy w krótkim opisie planowany sposób uzyskania oszczędności, z ew. jeszcze rozbić procentowym i liczbowym, a więc przykładowo:

poz. 1 — robocizna, pensje i świadczenia — dokonamy obniżenia przez zmniejszenie godzin nadliczbowych przy wprowadzeniu 2 zmiany (może być i odwrotny przypadek przy niepełnym obciążeniu 2 zmiany), przez właściwe obliczanie zarobków (kontrola rzeczywiście przepracowanych godzin) itp.;

poz. 2 — konserwacje i naprawy — planujemy zmniejszenie napraw w warsztatach obcych. Dokładne przestrzeganie norm przebiegów międzyobsługowych zmniejszy ilość napraw awaryjnych, dokładne przygotowanie po-

jazdów do eksploatacji zimowej wpłynie na mniejsze zużycie pojazdu, a więc także mniej napraw itd. Spopularyzujemy współzawodnictwo zobowiązaniowe szczególnie stutysięczników;

poz. 3 — paliwo i smary — specjalne zajęcia się regulacją gaźników, przeszkolenie kierowców w zakresie właściwego sposobu jazdy, wyłącznie w niektórych samochodach niepotrzebnych napędów da nam mniejsze zużycie paliwa;

poz. 4 — ogumienie — zwrócenie bacznej uwagi na przygotowanie odpowiednich dróg dojazdowych na budowach, przestrzeganie przepisowego ciśnienia w oponach, regularna zmiana opon na kołach przyczyni się do przedłużenia eksploatacji ogumienia;

poz. 5 — różne koszty — w tej pozycji umieścimy oszczędności, jakie dokonamy przez usprawnienia organizacyjne pracy, o ile nie wpływają one na zmniejszenie innego rodzaju kosztów. I tak przez zaprowadzenie na niektórych odcinkach ruchu wahadłowego ciągników oraz przez zastosowanie przy 10 samochodach przyczep, zwiększymy wydajność taboru własnego, co pozwoli nam na zmniejszenie wynajmu taboru obcego. Usprawnienie pracy taboru i kolumn ładowaczy da nam skasowanie opłat za postojowe wagonów kolejowych itd.;

Rubr. 9 — 11 — podajemy plan obniżki kosztów własnych w podziale procentowym na poszczególne kwartały, proporcjonalnie do natężenia pracy budownictwa, warunków terenowych itp.

Na podstawie tak zestawionego rocznego planu winniśmy sporządzić plany kwartalne i miesięczne na takim samym formularzu.

Także kontrolę wykonania planów obniżki prowadzimy na tym arkuszu, z tym, że w rubr. 5 i 6 podajemy dane osiągnięte na podstawie sprawozdawczości eksploatacyjnej, zestawień akceptowanych rachunków za usługi taboru obcego itd.

Projekt przeze mnie przedstawiony jest bardzo uproszczony, tym niemniej może być pewną wskazówką. Sądzę, że inni dyskutanci sprostują popełnione w tej metodzie błędy, a na pewno przedstawią także inne metody planowania obniżki kosztów własnych transportu przy pomocy których będziemy mogli przyczynić się do realizacji obniżki kosztów.

R. RADWAŃSKI (Gliwice)

Zmniejszyć koszty obsługi pasażerów PKS

Śląsk obsługują dwie instytucje autobusowe — „Śląskie Linie Autobusowe” i „PKS”.

Bilety za przejazd tą samą trasą autobusem PKS są droższe, niż Śląskich Linii Autobusowych. Dlaczego? — Chyba dlatego, że Śląskie Linie pracują taniej i wydajniej, a PKS musi mieć kasę i kasjera, kierownika dworca na wzór kolei, a na niektórych dworcach autobusowych w Polsce (Jelenia Góra) biletera, który przecina bilety przed wejściem do autobusu. Dla Śląskich Linii jest to niepotrzebne. To wszystko jest dobre na kolei, gdzie jednym pociągami jeździ 500 osób. Zatrudnienie na każdej stacji PKS kasjerów, kierowników dworca itp. dla 40 osobowych autobusów i to często na stacjach małych o małym ruchu (np. w Szczawnicy) jest marnotrawstwem sił wytwórczych i hamulcem wykonania Planu 6-letniego.

Taki stan rzeczy wiąże w skali ogólnopolskiej poważną ilość roboczo-godzin zupełnie nieproduktywnie, a ponadto utrudnia komunikację osobową (ile to razy autobus uciekł prawie pusty, bo pasażer nie zdążył kupić na czas biletu).

Powoduje to spóźnianie pasażerów do pracy, skracając czas odpoczynku pracownika, co ma ujemny wpływ na wydajność pracy, podraża cenę biletów, a przecież Śląskie Linie Autobusowe, obsługujące prawie cały teren Śląska, nie mają przerostów organizacyjnych i pracują dobrze.

Idąc śladami inż. Kowalowa powinno się przeanalizować to zagadnienie i przez usunięcie przerostów organizacyjnych zwolnić siły wytwórcze do wykonania Planu 6-letniego i obniżyć koszty własne transportu.

DZIAŁ INFORMACYJNY*)

PLANOWANIE PRZEWOZÓW TOWAROWYCH

Wg zarządzenia Przewodniczącego PKPG Nr 2822 z dnia 16.VII.1951 r. plany przewozów towarowych na rok 1952 sporządzać będą jednostki gospodarcze podległe Ministrom: Górnictwa, Przemysłu Ciężkiego, Lekkiego, Chemicznego, Rolnego i Spożywczego, Handlu Wewnętrznego, Handlu Zagranicznego, Budownictwa Przemysłowego, Budownictwa Miast i Osiedli, Leśnictwa, Transportu Drogowego i Lotniczego, Żeglugi i Kolei.

W zasadzie opracowanie planu przewozów towarowych powinno przebiegać łącznie z opracowaniem zasadniczego planu jednostek gospodarczych. Tak więc instrukcja o sporządzeniu planu przewozów towarowych powinna być włączona do ogólnej instrukcji o opracowaniu projektu planu. Tym niemniej w przypadku wcześniejszego wydania instrukcji ogólnej — opracowanie planu przewozów towarowych zostanie zlecone dodatkowo zarządzeniem właściwego Ministra.

Instrukcja o opracowaniu planu przewozów towarowych na rok 1952 stanowiąca załącznik do zarządzenia na 1952 r. składa się z szeregu części, a mianowicie z postanowień ogólnych, części branżowych, a więc z instrukcji dla przemysłu, obrotu towarowego, budownictwa, leśnictwa i handlu zagranicznego oraz z zadań dla WKPG.

Jako zasadę w instrukcji przyjęto, że planuje przewóz towarów nadawca masy ładunkowej, a tylko w niektórych szczególnych, określonych w instrukcji przypadkach odbiorca masy ładunkowej (np. w dowozie ze stacji do magazynu itp.).

Tryb planowania przewozów jest następujący:

Zakłady przemysłowe i inne komórki gospodarcze obrotu towarowego budownictwa, leśnictwa w ramach projektu planu na rok 1952 sporządzają plan przewozów towarowych.

Plan ten włączony jest w ogólny plan jednostki gospodarczej i przechodzi przez wszystkie szczeble organizacyjne aż do odpowiedniego ministerstwa.

Plan przewozów towarowych jest analizowany na wszystkich szczeblach łącznie z ogólnym projektem planu i ulega zmianom w przypadku zmian zasadniczego planu jednostki gospodarczej, o ile te zmiany mają wpływ na wielkość lub rodzaj przewozu. Po tej linii plan przewozów towarowych oddzielnie zbioruowanych, złożony jest przez odpowiednie ministerstwo w PKPG łącznie z projektem planu na rok 1952.

Zakłady przemysłowe i inne jednostki gospodarcze po opracowaniu planu przewozów towarowych przysyłają go w jednym egzemplarzu do odpowiednich terytorialnie WKPG. Równocześnie jednostki gospodarcze przysyłają właściwym dółowym komórkom przedsiębiorstw komunikacyjnych wycinki z planu przewozów towaro-

wych stanowiące zapotrzebowanie na przewozy towarowe odpowiednim środkiem transportu.

Na podstawie tych zapotrzebowań na przewozy towarowe przedsiębiorstwa komunikacyjne opracowują w ramach projektu planu transportu — plan przewozów towarowych.

Tak więc zgodnie z trybem planowania przewozów towarowych na rok 1952 przedsiębiorstwa komunikacyjne, a następnie ministerstwa: Kolei, Transportu Drogowego i Lotniczego i Żeglugi opracują projekt planu przewozów, każde w swoim zakresie.

Plany te zostaną skorygowane przez ministerstwa gospodarcze, które zgłoszą wymienionym wyżej ministerstwom wszelkie poprawki, wynikające ze zmian przewozów od szczebla zjednoczenia do ministerstwa włącznie.

WKPG na podstawie otrzymanych z jednostek gospodarczych odpisów planów przewozowych na podstawie oceny zdolności przewozowej PKS, kolei dojazdowych i własnego taboru samochodowego jednostek planujących dokonują analizy planu przewozów towarowych z punktu widzenia koordynacji przewozów, racjonalnego wykorzystania zdolności przewozowej środków transportu, w szczególności własnego taboru samochodowego. Wnioski odnośnie podziału masy towarowej na poszczególne środki transportu wraz z analizą planu przewozów towarowych i terytorialnie opracowanym planem przewozów towarowych przedstawia WKPG do PKPG.

Plan przewozów towarowych na rok 1952 zostanie więc opracowany przez PKPG na podstawie planów ministerstw gospodarczych w tym rządzie i ministerstw komunikacyjnych oraz wniosków otrzymanych z WKPG.

Instrukcja o opracowaniu planu przewozów towarowych na rok 1952 precyzuje zadania i podaje zasady i wzory sporządzania planu dla poszczególnych gałęzi gospodarki narodowej.

Plan przewozów składa się z dwóch części: 1) z ogólnego planu przewozów towarowych i 2) z planu przewozów samochodowych. Ogólny plan przewozów składa się z jednego lub dwu wzorów, obrazujących wielkość przewozów towarowych, z podziałem na poszczególne środki transportu.

Plan ten opracowuje się na podstawie zasadniczego planu działalności jednostki gospodarczej (a więc w przemyśle na podstawie planu obrotu towarowego itp.).

Wielkość przewozów towarowych określa się poprzez przejście z cyfr produkcji (czy skupu) na cyfry przewozu, dodając wszystkie elementy zwiększające wysyłkę, a odejmując elementy zmniejszające wysyłkę.

Ustaloną w ten sposób wielkość masy ładunkowej, przeznaczonej do przewozu, dzieli się na poszczególne środki transportu, a więc na koleje normalnotorowe, wąskotorowe, żeglugę śródlądową (PZS), PKS, transport konny i inne środki transportu, zgodnie z zasadami koordynacji przewozów, a więc: 1) właściwościami prze-

* Informacje zamieszczone w tym dziale nie mają charakteru urzędowego.

wożonego towaru, 2) rodzajem dokonywanego przewozu, 3) cechami poszczególnych środków transportowych.

Dokonując podziału masy ładunkowej na środki transportu, ustala się wielkość przewozów, które muszą być dokonane transportem samochodowym. Wielkość tę rozbiła się na transport własny i PKS, zakładając pełne wykorzystanie własnego taboru samochodowego.

Równocześnie z opracowaniem ogólnego planu przewozów towarowych sporządza się na dwu wzorach przewozów towarowych: na jednym wzorze — właściwy plan przewozów samochodowych, a na drugim — obliczenie zdolności przewozowej taboru.

Zdolność przewozową własnego taboru określa się na podstawie posiadanego iletostanu (określając wozodni w posiadaniu) oraz szeregu podstawowych wskaźników, jak długość dnia roboczego, szybkość eksploatacyjna, wskaźniki wykorzystania taboru, przebiegu i ładowności, które w wyniku dają możliwość ustalenia wydajności taboru samochodowego.

Porównując wielkość masy ładunkowej, przeznaczonej do przewozu samochodami z obliczoną zdolnością przewozową własnego taboru, ustala się podział masy pomiędzy własny tabor i PKS.

W taki sposób opracowują plany przewozów jednostki gospodarcze przemysłu, obrotu towarowego, budownictwa i leśnictwa. Na podstawie tych planów sporządza się plany dla PKP (normalnotorowych i wąskotorowych), PZS, PKS i własnego taboru samochodowego.

Plan przewozów towarowych żeglugą morską oraz plan przeładunków portowych opracowany jest na podstawie planu handlu zagranicznego, którego projekt planu posiada również część dotyczącą transportu.

Opierając się na danych handlu zagranicznego prócz opracowania planu przewozów żeglugą morską uzupełnia się plany przewozów PKP i PZS, a to w odniesieniu do przewozów masy ładunkowej pochodzącej z importu i tranzytu.

Wprowadzony system sporządzania planu przewozów pogłębia naszą dotychczasową metodologię planowania na tym odcinku i pozwoli na bardziej precyzyjne określenie ogólnonarodowego planu przewozów towarowych i wyznaczenia odpowiednich realnych zadań każdemu przedsiębiorstwu komunikacyjnemu, zapewniając tym samym sprawne wykonanie przewozów towarowych zgłoszonych przez gospodarkę narodową.

Z. W.

ZARZĄDZENIE PRZEWODNICZĄCEGO PKPG w sprawie stosowania jednolitej nomenklatury pojazdów mechanicznych

Zarządzenie Przewodniczącego PKPG Nr 175 z dnia 16 maja 1951 r. jest bardzo istotne dla wszystkich transportowców ze względu na uporządkowanie nomenklatury w zakresie pojazdów mechanicznych, oraz możliwość jednoznacznego określania interesującej nas grupy lub pojedynczego pojazdu przy pomocy odpowiednio zbudowanego symbolu.

Dlatego też zasady klasyfikacji użytkowej pojazdów mechanicznych i przyczep, ujęte w załączniku do omawianego zarządzenia mogą mieć zastosowanie przy sporządzaniu szczegółowego planu zaopatrzenia w pojazdy samochodowe, przy sporządzaniu planów i sprawozdań z dziedziny transportu samochodowego oraz przy prowadzeniu ewidencji pojazdów samochodowych.

W zarządzeniu ustalono pojęcie pojazdu samochodowego, pod które to pojęcie są włączone poza właściwymi samochodami również motocykle i ciągniki zatrudnione w transporcie.

Szerokie rozpowszechnienie oraz różnorodność przeznaczenia i zastosowania pojazdów samochodowych przy czyniło się w niebywałym stopniu do ich zróżnicowania. Wobec tego zachodzi konieczność dokonania takiej klasyfikacji, która by pozwoliła na mniej więcej jednoznaczne określenie żadanego przez użytkownika pojazdu oraz żeby wybrany z bardzo zróżnicowanej grupy pojazdów samochodowych dany pojazd posiadał charakterystykę zbliżoną do żadanej.

Pojazdy samochodowe objęte klasyfikacją, (stanowiącą załącznik do ww. zarządzenia) są podzielone ze względu na:

- 1) rodzaj pojazdu,
- 2) wielkość pojazdu,

- 3) przeznaczenie pojazdu, wynikające z rodzaju nadwozia, wyposażenia lub specjalnej konstrukcji,
- 4) rodzaj i układ mechanizmu jeźdnego,
- 5) rodzaj silnika i źródło energii,
- 6) rodzaj hamulców.

Każda klasa pojazdów jest oznaczona przy pomocy symbolów. Symbol składa się z czterech członów liczbowych, oddzielonych od siebie kropkami oraz z członu literowego, które oznaczają:

- 1 człon liczbowy — rodzaj pojazdu,
- 2 człon liczbowy — wielkość pojazdu,
- 3 człon liczbowy — przeznaczenie pojazdu,
- 4 człon liczbowy — rodzaj i układ mechanizmu jeźdnego.

Człon literowy zawiera litery duże, określające rodzaj silnika i źródła energii oraz litery małe określające rodzaj hamulców.

Małe litery występują tylko w członie literowym symbolu określających klasy przyczep oraz pojazdów samochodowych stosowanych do uciążu przyczep, a więc autobusów, samochodów ciężarowych i ciągników.

Istotnym podziałem jest również podział wg rodzajów. Obejmuje on 14 grup podstawowych pojazdów samochodowych, przyczep i naczepek z podaniem krótkiej i istotnej ich charakterystyki oraz pierwszego członu symbolu.

Następny podział wg wielkości poszczególnych rodzajów pojazdów samochodowych dokonany jest według następujących cech:

1. motocykle — pojemność skokowa silników w cm^3 ,
2. samochody osobowe:
 - a) z silnikami spalinowymi, tłokowymi — pojemność skokowa silnika w litrach,
 - b) z silnikami innego rodzaju — moc silnika w KM,
3. autobusy i trolejbusy — ilość miejsc pasażerskich,
4. samochody ciężarowe — ładowność w tonach,
5. samochody i pojazdy specjalne — moc silnika w KM,
6. ciągniki drogowe — moc silnika w KM,
7. ciągniki rolnicze — moc silnika w KM,
8. ciągniki specjalne — moc silnika w KM,
9. przyczepy ciężarowe — ładowność w tonach,
10. naczepy ciężarowe — ładowność w tonach,
11. przyczepy autobusowe — ilość miejsc pasażerskich,
12. naczepy autobusowe — ilość miejsc pasażerskich,
13. przyczepy specjalne:
 - a) do transportu ładunków — ładowność w tonach,
 - b) o stałym wyposażeniu — całkowity ciężar w tonach.
14. naczepy specjalne:
 - a) do transportu ładunku — ładowność w tonach,
 - b) o stałym wyposażeniu — ciężar całkowity w tonach.

Dalszym z kolei podziałem poszczególnych rodzajów pojazdów samochodowych, niezależnym od ich wielkości, jest podział ze względu na przeznaczenie (z braku miejsca nie omawiany). Trzeba jednak zwrócić uwagę na bardzo istotną rzecz, jaką jest zaliczenie pojazdów dotychczas uważanych za samochody specjalne (cysterny, chłodnie i samochody do wywozu śmieci) — do grupy samochodów ciężarowych.

Niemniej ważną rzeczą w tej klasie pojazdów jest dokładne wyszczególnienie w instrukcji wszystkich niemalże samochodów, przyczep i naczepek specjalnych i zgrupowanie ich w większe klasy, jak np. klasa samochodów służby zdrowia lub ogólna klasa samochodów i pojazdów służby miejskiej i drogowej itp.

Czwartym z kolei podziałem jest podział dokonany jednocześnie dla wszystkich rodzajów pojazdów ze względu na rodzaj i układ mechanizmu jeźdnego. Podział ten oparty jest na istniejących rozwiązaniach konstrukcyjnych i umożliwia określenie pojazdu, jaki chcielibyśmy mieć w danych warunkach drogowych. Jest to bardzo istotne dla tych użytkowników, którzy eksploatują pojazdy w bardzo ciężkich warunkach drogowych i chcieliby zapotrzebować pojazdy do tego dostosowane.

Podział pojazdów ze względu na rodzaj silnika i źródła energii jest niezależny od poprzednich podziałów i jest bardzo istotny ze względu na możliwość uchwycenia tych pojazdów, które pracują na interesujących nas paliwach.

Ostatni podział pojazdów mechanicznych jest dokonany w zależności od rodzaju hamulców.

Pełny symbol o czterech członach liczbowych i członie literowym określa jednoznacznie klasę pojazdów, wy-

odrębnioną dostatecznie szczegółowo ze względu na wszystkie cechy, decydujące o zakresie zastosowania pojazdu i uwzględniające jego podstawowe właściwości techniczne.

Sama budowa symbolu jest tak pomyślana, że każdy kolejny człon, licząc od lewej strony, stanowi o dalszym zróżnicowaniu cech pojazdów określonych poprzedzającymi członami.

Dzięki temu przy sporządzaniu zestawień, wykazów, tablic itp. o charakterze bardziej ogólnym, można przez opuszczenie kolejnych członów tworzyć skrócone symbole klas zbiorczych.

Niezależnie od tego w przypadkach sporządzania zestawień, wykazów itp., wymagających innego zgrupowania klas zbiorczych niż na to pozwalają skrócone symbole, można tworzyć kombinowane symbole specjalnych klas, dodając do skróconych symboli człony literowe lub opuszczając w pełnym lub skróconym symbolu drugi lub trzeci człon liczbowy i zastępując go ukośną kreską.

Daje to kolosalne ułatwienie w pracy transportowca i pozwala mu na zaoszczędzenie czasu przy sporządzaniu różnych zestawień, wykazów itp.

S. D.

UTWORZENIE INSTYTUTU NAUKOWO-BADAWCZEGO KOLEJNICTWA

Zarządzeniem Ministra Kolei z dnia 30 maja 1951 r. został utworzony Instytut Naukowo-Badawczy Kolejnictwa z siedzibą w Warszawie.

Zadaniem Instytutu jest prowadzenie w dziedzinie kolejnictwa prac naukowo-badawczych, mających na celu postęp techniczny, gospodarczy i organizacyjny. W pierwszej kolejności będą opracowywane następujące zagadnienia:

- 1) budowa i utrzymanie kolei oraz budownictwo specjalne;
- 2) trakcja pojazdów szynowych;
- 3) elektryfikacja kolei;
- 4) urządzenia techniczne;
- 5) zabezpieczenie ruchu pociągów, sygnalizacji i łączności kolejowej;
- 6) technika organizacji ruchu;

W szczególności do zadań Instytutu w ramach powyższych postanowień należy:

- 1) prowadzenie prac naukowo-badawczych według ustalonego planu, opartego na wytycznych narodowego planu gospodarczego i zatwierdzonego przez Ministra;
- 2) układanie planu ogólnego i zatwierdzanie planów szczegółowych prac prowadzonych przez podległe zakłady badawcze i doświadczalne oraz inne placówki pomocnicze;
- 3) nadzorowanie prac naukowo-badawczych w dziedzinie kolejnictwa, prowadzonych przez inne jednostki organizacyjne podległe Ministrowi w zakresie przez niego zleconym;
- 4) koordynowanie prac naukowo-badawczych w dziedzinie kolejnictwa;
- 5) popularyzowanie rezultatów przeprowadzanych prac naukowo-badawczych oraz współdziałanie w zastosowaniu wynikających z nich wniosków;
- 6) opracowywanie i uogólnianie doświadczeń przodujących praktyków, nowatorów i racjonalizatorów z dziedzin objętych pracami instytutu;
- 7) organizowanie i utrzymywanie sieci korespondentów oraz przeprowadzanie ankiet;
- 8) wyrażanie opinii z dziedzin objętych pracami instytutu;
- 9) utrzymywanie łączności z odpowiednimi instytucjami i organizacjami za granicą, wykorzystanie zagranicznych doświadczeń, a zwłaszcza zdobyczy teoretycznych i doświadczeń praktycznych kolejnictwa Związku Socjalistycznych Republik Radzieckich oraz krajów demokracji ludowej;
- 10) przygotowywanie i doskonalenie nowych kadr naukowych w dziedzinie kolejnictwa;
- 11) prowadzenie biblioteki i ośrodka dokumentacji;
- 12) opracowywanie i redagowanie publikacji naukowych i popularyzatorskich, podręczników, czasopism, biuletynów, sprawozdań, instrukcji, druków itp. oraz współpraca w tej dziedzinie z zainteresowanymi instytucjami;

- 13) organizowanie konferencji i zjazdów naukowych, wykładów, odczytów itp.

Przy Instytucie działa Rada Naukowa, do zakresu działania której należy:

- 1) inicjowanie prac naukowo-badawczych;
- 2) opiniowanie planów prac oraz projektów budżetu instytutu;
- 3) wypowiadanie się w sprawach organizacji instytutu;
- 4) rozpatrywanie innych spraw na zlecenie Ministra Kolei lub na wniosek przewodniczącego Rady Naukowej.

Komórki organizacyjne instytutu dzielą się na naukowe i usługowe, przy czym naukowe realizują zasadnicze zadania instytutu określone statutem, a komórki usługowe wykonują funkcje pomocnicze w stosunku do komórek naukowych, a w szczególności załatwiają sprawy personalne, budżetowo-rachunkowe i gospodarcze.

Powstanie instytutu należy powitać z dużym uznaniem, gdyż realizowane w nim zadania przyczynią się niewątpliwie do postępu technicznego w kolejnictwie i dopomogą aparatowi Ministerstwa Kolei do rozwiązań trudnych zagadnień technicznych w różnych dziedzinach kolejowych przy uwzględnieniu postępu technicznego, co równocześnie przyczyni się do sprawności technicznej i organizacji pracy ruchowej. W czasie powstawania nadzwyczajnego rozkwitu przemysłu i rolnictwa w Polsce ma to szczególne znaczenie.

B. W.

OBOWIAZEK OBNIŻANIA KOSZTÓW WŁASNYCH KAPITAŁNYCH REMONTÓW

Ukazało się z mocą obowiązującą od dnia 1 maja 1951 r. zarządzenie Przewodniczącego PKPG i Ministra Finansów nr 228 w sprawie obniżenia kosztów własnych w zakresie rzeczowego wykonania kapitałnych remontów.

Zarządzenie niniejsze dotyczy wszystkich jednostek gospodarki uspołecznionej, wykonujących kapitałne remonty, a więc również przedsiębiorstw transportowych, gospodarstw samochodowych i innych jednostek gospodarki uspołecznionej posiadających własne środki transportowe.

Oszczędności wygoszczonowane na kosztach realizacji tych remontów znajdują wyraz:

- a) w jednostkach budżetowych w odpowiednio zmniejszonym wykorzystaniu kredytów budżetowych przyznanych na kapitałne remonty,
- b) we wszystkich innych jednostkach w sumach oszczędności odprowadzanych na odrębny rachunek bankowy „Wygospodarowane oszczędności z wykonania kapitałnych remontów“ (551).

Przeznaczenie tych środków ustali odrębne zarządzenie. Zadania obniżenia kosztów realizacji kapitałnych remontów dzielą się na dwa rodzaje:

- 1) zadania oszczędności zasadniczej, do osiągnięcia na wykonawstwie robót na robociznie na skutek podniesienia wydajności pracy, na materiałach przez zmniejszenie zużycia i strat materiałowych oraz na kosztach administracyjnych i ogólnych. Wysokość zasadniczych zadań oszczędnościowych ustalona została przy wykonywaniu:
 - a) remontów budowlano-montażowych wykonywanych przez państwowe przedsiębiorstwa budowlano-montażowe w wysokości 9,1%;
 - b) remontów budowlano-montażowych wykonywanych przez inne przedsiębiorstwa oraz wszystkich innych remontów kapitałnych w wysokości 8%;
- 2) zadania oszczędności dodatkowej spowodowane obniżką cen materiałów przeprowadzoną na podstawie uchwały Rady Ministrów z dnia 30 grudnia 1950 r. w sprawie obniżki cen artykułów zaopatrzeniowych i inwestycyjnych (Monitor Polski z 1951 r. Nr 1-1 poz. 6). Wysokość dodatkowych zadań oszczędnościowych dla wszystkich remontów kapitałnych wynosi 2% wartości faktury za wykonane roboty, opartej o cenę i normę 1950 r. przed obniżką cen materiałów.

W zakresie kapitałnych remontów rozliczanych na podstawie kosztorysów mają zastosowanie następujące zasady:

- 1) Wszystkie umowy o wykonywaniu kapitalnych remontów powinny zawierać postanowienia co do zobowiązania zleceniodawców do wygospodarowania zadania oszczędnościowego w wysokości określonego procentu ogólnego kosztu robót, uwidocznionego w kosztorysie. Umowy, które dotychczas nie zawierają takiego postanowienia, powinny być uzupełnione w tym zakresie do dnia 15 lipca 1951 r.
- 2) Procent zadania oszczędnościowego powinien być ustalony indywidualnie dla każdej umowy na podstawie bazy cen i norm, na której oparty będzie kosztorys umowy. W przypadku, gdy kosztorys oparty jest o bazę cen i norm późniejszego okresu, niż marzec 1950 r., zadania oszczędnościowe podlegają podziałowi między zleceniodawcę i zleceniobiorcę. Podział ten ustala się w takim stosunku jak wynika ze stosunku bazy i cen norm, na której oparty został kosztorys umowy, do bazy cen i norm pierwszego kwartału 1950 r.
- 3) Oszczędność zasadnicza i obciążająca przedsiębiorstwo wykonawcze potrącana będzie z każdego rachunku przejściowego oraz rachunku ostatecznego w wysokości ustalonej indywidualnie dla każdej umowy.
- 4) W przypadku, gdy kosztorys sporządzany jest wg cen 1951 r. całość dodatkowego zadania oszczędnościowego w wysokości ustalonej dla przedsiębiorstwa wykonawczego obciąża zleceniodawcę, co powinno być stwierdzone w umowie.

Przy robotach, rozliczanych na podstawie kalkulacji kosztów własnych wykonawcy, całość zadania oszczędnościowego — zasadniczego i dodatkowego — powinna być wygospodarowana przez zleceniodawcę.

Przy wykonaniu kapitalnych remontów budowlano-montażowych nie przez przedsiębiorstwa państwowe oraz przy wszystkich innych remontach kapitalnych na podstawie zatwierdzonych cenników uwzględniających w całości zadanie oszczędnościowe powinno być ono wygospodarowane przez zleceniodawcę, natomiast przy robotach wykonywanych systemem gospodarczym przy użyciu własnych brygad remontowych zadanie oszczędnościowe powinno być wygospodarowane przez jednostkę wykonującą kapitalne remonty.

W przypadku niezgodnienia podziału zadania zasadniczego zostanie on ustalony w drodze porozumienia między nadrzędnymi władzami zleceniodawcy i zleceniobiorcy. Do czasu rozstrzygnięcia należy stosować podział wg procentu proponowanego przez zleceniodawcę. Od prowadzenie przez jednostki wykonujące swój plan kapitalnych remontów oszczędności wygospodarowanych na kosztach realizacji kapitalnych remontów, powinno odbywać się wg następujących zasad do dnia 10 każdego miesiąca. Jednostki obowiązane są:

- a) ustalić wartość netto pokrytych w ubiegłym miesiącu faktur i rozliczeń dotyczących kapitalnych remontów wykonanych po dniu 1 maja 1951 r. Jako wartość netto rozumie się kwotę faktury po potrąceniu, zgodnie z umową, oszczędności obciążającej zleceniodawcę,
- b) przedłożyć bankowi finansującemu ich kapitalne remonty zestawienie faktur i rozliczeń i zlecić mu podanie z ich rachunku kapitalnych remontów na rachunek bankowy „Wygospodarowane oszczędności i wykonanie kapitalnych remontów“ (551) 11,5% wartości netto faktur i rozliczeń.

Banki obowiązane są sprawdzić kompletność zestawień. Odprowadzenie oszczędności za miesiąc maj 1951 r. powinno nastąpić jednorazowo do dnia 30 czerwca 1951 r. W przypadku przejściowego braku środków na r-ku kapitalnych remontów bank odprowadza oszczędności z pierwszych wpływów na ten rachunek.

W odniesieniu do jednostek budżetowych, jednostka dokonująca otwarcia kredytu budżetowego powinna czuwać nad tym, by otwarcie kredytów nie przekroczyło 93% sum przydzielonych na ten cel w budżecie na rok 1951.

W myśl niniejszego zarządzenia obniżenie kosztów nie może w żadnym przypadku powodować zmniejszenia rzeczowego wykonania planów kapitalnego remontu w roku 1951, jakości robót i zakresu zaplanowanych remontów.

J. M.

REJESTRACJA POJAZDÓW MECHANICZNYCH

Minister Transportu Drogowego i Lotniczego wydał instrukcję z dnia 26 maja 1951 r. w sprawie ustalenia właściwości władz w zakresie rejestracji pojazdów mechanicznych, ogłoszoną w Monitorze Polskim Nr A-59 poz. 786 z 1951 r.

Do wykonywania czynności rejestracyjnych, polegających na dopuszczeniu do ruchu pojazdów mechanicznych, powołane są:

- prezydja wojewódzkich rad narodowych,
- prezydja rad narodowych w m. st. Warszawie i Łodzi,
- prezydja rad narodowych w miastach stanowiących powiaty, w stosunku do pojazdów mechanicznych mających miejsce stałego postoju w granicach administracyjnych tych miast.

Przy tej okazji warto przypomnieć, że do ruchu na drogach publicznych mogą być dopuszczone pojazdy:

- a) zarejestrowane, tj. zaopatrzone w dowody rejestracyjne, albo czasowe pozwolenia na kursowanie i w tablice rejestracyjne;
- b) zaopatrzone w czasowe pozwolenia na kursowanie i w tablice ze znakami próbnymi;
- c) przepisy pod lit. a) i b) mają zastosowanie również do wszystkich przyczep, ciągnionych przez pojazdy.

Instrukcja Ministra Transportu Drogowego i Lotniczego z dnia 26 maja 1951 r. wyjaśnia następnie, co należy do czynności rejestracyjnych:

1. zarejestrowanie pojazdów mechanicznych przez wydawanie tablic i dowodów rejestracyjnych;
2. okresowe badanie techniczne zarejestrowanych pojazdów mechanicznych.

Termin ważności dowodu rejestracyjnego powinien być w zasadzie roczny, licząc od dnia wystawienia dowodu, czyli od daty badania technicznego z wynikiem dodatnim. Z uwagi jednak na umożliwienie doprowadzenia pojazdu do badania technicznego przed upływem ważności dowodu rejestracyjnego, urząd rejestrujący zazwyczaj wyznacza termin ważności dowodu rejestracyjnego dłuższy np. o 14 dni w stosunku do wyznaczonego terminu następnego badania pojazdu.

Jeżeli pojazd nie przeznaczony do zarobkowego przewozu nie był jeszcze rejestrowany i nie został przedstawiony do badania technicznego jednocześnie ze złożonym wnioskiem o rejestrację lub w wyniku badania technicznego okazało się potrzebne usunięcie pewnych usterek, które nie zagrażają jednak bezpieczeństwu ruchu, może taki pojazd być dopuszczony czasowo do ruchu, z tablicami ze znakami rejestracyjnymi i czasowym pozwoleniem na kursowanie na okres nie dłuższy jak 30 dni, po uprzednim pobraniu opłat za badanie i za tablice rejestracyjne.

Jeżeli natomiast pojazd dopuszczony czasowo do ruchu przed badaniem technicznym nie zostanie przed upływem terminu ważności pozwolenia czasowego doprowadzony do badania technicznego z wynikiem dodatnim, to nastąpi odebranie tablic ze znakami rejestracyjnymi.

Jeżeli w pojeździe już zarejestrowanym dokonane zostały ważne zmiany konstrukcyjne, to takie zmiany powinny być zgłoszone przez posiadacza pojazdu, a pojazd zostanie dopuszczony do ruchu dopiero po dokonaniu badania technicznego z wynikiem dodatnim.

Również zmiana przeznaczenia pojazdu, uprzednio zarejestrowanego jako pojazd do przewozu niezarobkowego na pojazd do przewozu zarobkowego, nastąpić może tylko na zasadzie dodatniego wyniku badania technicznego.

Wycofanie pojazdu z ruchu i wyrejestrowanie następuje:

- a) przez zwrot przez użytkownika (posiadacza), lub
- b) odebranie przez urząd rejestrujący pojazdy prezydium rady narodowej (wojewódzkiej — miejskiej) tablic rejestracyjnych i dowodu rejestracyjnego.

Zwrot tablic jest dobrowolnym wycofaniem pojazdu z ruchu przez posiadacza (użytkownika). Odebranie tablic i dowodu rejestracyjnego następuje na skutek zarządzenia władz ze względów bezpieczeństwa lub porządku ruchu, np. z powodu złego stanu technicznego pojazdu, braku etatu samochodowego itp.

Odebrać tablice rejestracyjne mogą nawet te urzędy rejestrujące pojazdy, w których okręgach pojazd kursuje,

a więc nie tylko urząd właściwy dla miejsca stałego postoju pojazdu. Z reguły przypadek ten zachodzi w razie stwierdzenia złego stanu technicznego zagrażającego bezpieczeństwu i porządkowi ruchu. Aby zapobiec kursowaniu na drogach publicznych pojazdów będących w stanie zagrażającym bezpieczeństwu publicznemu, urzędy rejestrujące pojazdy stałe przeprowadzają kontrole stanu technicznego pojazdów i wycofują z ruchu pojazdy niebezpieczne dla ruchu.

Przerejestrowanie pojazdu z powodu zmiany stałego postoju polega na wydaniu tablic i dowodu rejestracyjnego właściwych dla nowego miejsca stałego postoju pojazdu.

Następuje to w zasadzie bez badania technicznego i pobierania opłat przewidzianych za badanie. Powyższe przerejestrowanie następuje na skutek wniosku złożonego przez posiadacza (użytkownika) pojazdu.

W zakończeniu instrukcja mówi, że badania techniczne związane z rejestracją oraz badania kontrolne pojazdów mechanicznych, mających miejsce stałego postoju poza granicami miast stanowiących powiaty miejskie, wykonują prezydja wojewódzkich rad narodowych w wydziałach komunikacyjnych tych prezydiów albo w miejscach i terminach wyznaczonych i podanych do wiadomości zainteresowanych.

A. W.

ZUŻYCIE PALIWA — SPRAWOZDAWCZOŚĆ

Zarządzeniem Ministerstwa Transportu Drogowego i Lotniczego (Departament Planowania) Nr IST-29/z/51 z dnia 24 kwietnia 1951 r., wprowadza nowe wzory sprawozdawcze „SM-118” i „SM-118a”.

Formularz wzór SM-118 jest przewidziany dla zakładów sprawozdawczych najniższego szczebla. Każda jednostka organizacyjna, dysponująca taborem samochodowym, zobowiązana jest do składania sprawozdania co kwartał z zużycia paliw samochodowych. Sprawozdanie składa się według grup taboru samochodowego. Wyszczególnienie tych grup znajduje się we wzorze SM-118a. Ale niezależnie od tego, jednostki nadrzędne zobowiązane do sporządzenia sprawozdania zbiorczego, mają wykonać jednorazowo spis grup taboru wg kolejności podanej we wzorze SM-118a i przesłać spisy te podległym jednostkom najniższego szczebla. Jednostki te, na podstawie powyższych spisów grup taboru, będą sporządzały sprawozdanie na formularzu SM-118. Aby uprościć sprawozdawczość podzielono cały tabor samochodowy na pięć grup.

- I. Pojazdy samochodowe napędzane benzyną: A — samochody osobowe, B — pojazdy ciężarowe, C — autobusy, D — samochody specjalne, E — motocykle;
- II. pojazdy samoch. napędzane olejem gazowym: A — pojazdy ciężarowe, B — autobusy, C — samochody specjalne;
- III. pojazdy samochodowe napędzane gazem: A — pojazdy ciężarowe, B — samochody specjalne;
- IV. pojazdy samoch. napędzane drewnem gazogeneratorem: A — pojazdy ciężarowe, B — samochody specjalne;
- V. pojazdy samochodowe elektryczne (akumulat.): A — pojazdy ciężarowe, B — samochody specjalne.

Mając ustalone grupy taboru samochodowego, jednostka samochodowa wypełnia rubryki 1 i 2 formularza SM-118, podając numery i nazwy grup taboru samochodowego wg kolejności wyszczególnionej w formularzu SM-118a. W następnych rubrykach wpisuje się: ilość pojazdów w grupie (np. 5 samochodów Skoda 1101), przebieg kilometrów całej grupy w okresie sprawozdawczym (a więc w tym przypadku suma kilometrów przebiegu wym. 5 samoch. Skoda), norma zużycia na 100 km, zużycie paliwa wg normy i rzeczywiste, ilość zaoszczędzonego paliwa wzgl. przekroczenie normy i na końcu średnie zużycie na 100 km.

Podstawą do wypełnienia rubryk zużycia paliwa będą miesięczne karty eksploatacyjne, prowadzone dla każdego pojazdu samochodowego osobowego i ciężarowego na formularzach SM-113 i SM-114.

W ten sposób sporządzone sprawozdania kwartalne jednostka samochodowa najniższego szczebla przesyła swej władzy nadrzędnej, ta ostatnia zbiera sprawozdania kwartalne od wszystkich podległych sobie jednostek samochodowych i sporządza sprawozdanie zbiorcze za ubiegłe kwartały według wzoru SM-118a. Na formularzu SM-118a

są wyszczególnione wszystkie grupy taboru samochodowego. Rubryki do wypełnienia są takie same jak na formularzu SM-118, z tą tylko różnicą, że ilości tam wpisane są podsumowaniem cyfr podanych w sprawozdaniach podległych jednostek samochodowych. Każda grupa pojazdów samochodowych powinna być w zestawieniu podsumowana „razem”, a więc wszystkie samochody osobowe, wszystkie ciężarowe itd. Niezależnie od tego sumuje się również w rubryce „ogółem” grupy pojazdów samochodowych napędzane jednakowym rodzajem paliwa.

Ze sprawozdania dowiadują się kierownicy jednostek samochodowych, jakie jest średnie zużycie paliwa samochodów danego typu. Władze zwierzchnie otrzymują ten sam obraz w odniesieniu do wszystkich nie tylko typów, ale i także w stosunku do całej grupy samochodów napędzanych jednakowym rodzajem paliwa. Dokładna analiza sprawozdania, tak w odniesieniu do danych, jakie zawiera formularz SM-118 i SM-118a zezwoli na wyciągnięcie odpowiednich wniosków mających na celu usprawnienie eksploatacji, poczynienie odpowiednich kroków w zakresie obsługi technicznej i co najważniejsze sposobów prowadzenia samochodów (kierowcy), aby zasady oszczędności w zużywaniu materiałów pędnych miały pełne zastosowanie i były ściśle przestrzegane.

A. W.

PODAWANIE WŁAŚCIWYCH WARUNKÓW PŁATNOŚCI W PODROZDZIELNIKACH NA POJAZDY MECHANICZNE I INNE ARTYKUŁY MOTORYZACYJNE DLA CZPMot.

Uchwała Rady Ministrów z dnia 24.I.1951 r. (Monitor Polski Nr A-8 poz. 124) nakazuje wszystkim społecznym jednostkom i organizacjom, których inwestycje wykonywane są w ramach planów inwestycyjnych, ściśle przestrzeganie zasad dyscypliny w zakresie rzeczowej i finansowej realizacji planów inwestycyjnych.

W związku z powyższym upołączone jednostki i organizacje, które otrzymują przydziały pojazdów mechanicznych produkcji krajowej z rozdzielnika PKPG, czy też właściwego ministerstwa winny pamiętać o konieczności podawania do CZPMot. właściwych warunków płatności przy sporządzaniu podrozdzielników na poszczególnych odbiorców. Warunki płatności winny zawierać: część, dział, rozdział, paragraf, numer wniosku inwestycyjnego, nazwę banku i jego siedzibę oraz bezpośredniego płatnika faktury. Ww. dane winny być stwierdzone podpisem głównego księgowego. Następnie w podrozdzielniku należy podać: dokładną nazwę instytucji odbiorcy (bez skrótów), powiat, województwo, stację kolejową, skrót telegraficzny, bocznicę i ulicę, na której mieści się odbiorca.

Wszystkie podrozdzielniki nie posiadające ww. danych będą przez CZPMot. zwracane nadsyłającemu nie załatwione.

Centralny Zarząd będzie wysyłać do ministerstw wykazy jednostek, które nie zastosują się do ww. przepisów, celem interwencji i wyciągnięcia służbowych konsekwencji w stosunku do winnych.

Ponieważ zbyt często zdarzają się przypadki niewykupowania faktur przez odbiorców i niehonorowania przez banki z uwagi na niewłaściwie podane warunki płatności, winni podawania niewłaściwych warunków płatności, czy też podawania ich bez posiadania kredytów na zakup artykułów motoryzacyjnych będą zgodnie z konferencją odbyłą z przedstawicielami banków — podawani do odnośnych ministerstw z prośbą o wyciągnięcie konsekwencji prawnych.

Celem uniknięcia powyższych konsekwencji i ułatwienia szybkiej i sprawnej dystrybucji artykułów produkowanych przez zakłady podległe CZPMot. należy ściśle stosować się do ww. wymogów.

L. R.

ROZLICZANIE RÓŻNIC WYRÓWNAWCZYCH CEN I RÓŻNIC WYRÓWNAWCZYCH KOSZTÓW TRANSPORTU W SYSTEMIE CEN PLANOWO-ROZLICZENIOWYCH

Zarządzeniem Ministra Finansów z dnia 30 maja 1951 r. (Monitor Polski Nr A-56, poz. 743), ustalony został sposób rozliczania przedsiębiorstw i zakładów przedsiębiorstw wielozakładowych z jednostką nadrzędną, jak centralnym zarządem lub branżową centralą handlową. Dotyczy to przedsiębiorstw i zakładów, w których wpro-

wadzony został system wyrównawczy cen względnie system wyrównawczy kosztów transportu, w myśl uchwały Rady Ministrów z dnia 17 kwietnia 1950 r. w sprawie zasad organizacji finansowej i systemu finansowego przedsiębiorstw objętych budżetem centralnym (Monitor Polski Nr A-55, poz. 630). Dla pełniejszego zobrazowania intencji zaleceń omawianego zarządzenia wróćmy do owej uchwały.

Otóż w dziale VII tejże uchwały, obejmującym §§ 38—43, „Rentowność, system wyrównawczy, różnice cen, różnice wyrównawcze” — ustalono, w jakich przypadkach należy wprowadzić system wyrównawczy cen względnie system wyrównawczy kosztów transportu. A że system wyrównawczy cen polega na ustaleniu dla przedsiębiorstw danej gałęzi produkcji obok cen zbytu — cen planowo-rozliczeniowych, jasne jest, że w obrocie towarowym — względnie przy sprzedaży usług, jeśli idzie o transport, powstają różnice między wartością utargu po cenach zbytu a jego wartością po cenach planowo-rozliczeniowych i analogicznie — między planowym a faktycznym kosztem transportu przy ustaleniu cen zbytu jako cen franko.

Rozliczanie tych właśnie różnic wyrównawczych cen reguluje omawiane zarządzenie.

Jak wspomnieliśmy powyżej, przedsiębiorstwa rozliczają się z jednostkami nadrzędnymi. W tym celu właściwa jednostka nadrzędna otwiera specjalny rachunek w banku finansującym działalność eksploatacyjną przedsiębiorstw (zakładów).

Na właściwy sobie rachunek rozliczeń przekazują nadwyżki różnic wyrównawczych cen i różnic wyrównawczych transportu przedsiębiorstwa, zakłady przedsiębiorstw wielozakładowych, działające na pełnym wewnętrznym rozrachunku gospodarczym.

Przy przekazywaniu nadwyżek obowiązuje termin do dnia 15 następnego miesiąca za miesiąc ubiegły. W tymże terminie przedsiębiorstwa (zakłady) winny przesłać jednostce nadrzędnej obliczenia nadwyżek i niedoborów różnic wyrównawczych cen i różnic wyrównawczych kosztów transportu.

Niedobory pokrywa jednostka nadrzędna w terminie do dnia 20 następnego miesiąca za miesiąc ubiegły. Salda rachunków rozliczeń jednostki nadrzędne przelewają w terminie do dnia 20 każdego miesiąca za miesiąc ubiegły do budżetu centralnego na rachunek dochodów budżetowych właściwych terytorialnie wydziałów finansowych prezydentów wojewódzkich (miejskich) rad narodowych. Do tychże wydziałów finansowych oraz do Ministerstwa Finansów wpływają do dnia 25 każdego miesiąca za miesiąc ubiegły sprawozdania z obrotów różnic wyrównawczych cen i różnic wyrównawczych kosztów transportu sporządzone przez jednostki nadrzędne.

Może się zdarzyć, że suma przelanych do budżetu centralnego sald przekroczy sumę zaplanowanych na ten okres nadwyżek różnic wyrównawczych do odprowadzenia do budżetu, co z kolei może spowodować brak środków na pokrycie niedoborów w następnym okresie. Wówczas właściwy terytorialnie wydział finansowy, na wniosek zainteresowanej jednostki nadrzędnej, zarządzi zwrot różnic do wysokości nadpłaconych sum.

Pokrycie niezaplanowanego lub ponadplanowego niedoboru z tytułu różnic wyrównawczych cen i różnic wyrównawczych kosztów transportu może nastąpić z budżetu tylko za zgodą Ministra Finansów.

K. K.

INFORMACJE CZSS

SPORZĄDZAMY PLAN NAPRAW GŁÓWNYCH ZESPOŁÓW SAMOCHODÓW NA ROK 1952.

Zagadnienie napraw zespołów posiada w naszej gospodarce samochodowej zasadnicze znaczenie.

Brak dostatecznej ilości warsztatów, posiadających odpowiednie wyposażenie, wykwalifikowany personel oraz należyte doświadczenie sprawia, że znaczna część jednostek eksploatujących samochody, oddaje do naprawy głównej cały pojazd, chociaż wymaga on jedynie wymiany jednego czy dwóch zespołów.

W ten sposób zakłady naprawcze zostają obciążone niepotrzebną pracą rozbiórki całego pojazdu, co przy potokowym systemie napraw jest nieuniknione, a użytkownik kosztami naprawy całego pojazdu zamiast poszczególnych zespołów oraz długim okresem oczekiwania na otrzymanie naprawionego pojazdu.

Przy wprowadzeniu przez ZNS napraw i wymienności poszczególnych zespołów, zagadnienie sprowadzi się jedynie do wymiany zużytego zespołu, co może być przeprowadzone bądź we własnym zakresie przez użytkownika danego samochodu, bądź na stacji obsługi, zaoszczędzając przy tym znaczne sumy i redukując przestój pojazdu do niezbędnego minimum.

Aby powyższa akcja mogła przynieść pożądane rezultaty ZNS muszą przygotować niezbędną ilość zespołów, które będą stanowić pulę wymienną oraz znać potrzeby rynku w zakresie napraw głównych poszczególnych zespołów.

Planowanie napraw zespołów w r. 1952 ZNS opierać będzie przede wszystkim na danych uzyskanych od użytkowników samochodów.

Dlatego w ślad za rozesłaną ankietą, dotyczącą planów napraw głównych samochodów i silników, rozesłane zostały wzory, jak sporządzić plan przewidywanych napraw głównych zespołów, których wymianę użytkownicy przewidują w roku 1952 bez potrzeby dostarczania do zakładu naprawczego całego pojazdu. Sporządzenie planu napraw zespołów dotyczy następujących zespołów:

- 1) skrzynia biegów,
- 2) skrzynia terenowa,
- 3) układ kierowniczy z drążkami,
- 4) oś przednia,
- 5) wał napędowy z przegubami,
- 6) tylny most.

W planie napraw zespołów nie uwzględniono silnika, ponieważ wymieniony on został w ankiecie poprzedniej, dotyczącej planów napraw samochodów i silników.

Pismo wraz z wzorem, jak sporządzić plan napraw zespołów, CZSS rozesłał do wszystkich jednostek, do których uprzednio były rozesłane ankietę.

Zasady sporządzenia planu napraw zespołów są te same jak przy sporządzeniu planu napraw samochodów.

Dla wyjaśnienia podajemy, że zgodnie z zarządzeniem Ministra Komunikacji z dnia 22 czerwca 1949 r. o zatwierdzeniu norm przebiegu międzynaprawczego pojazdów mechanicznych: „Naprawa główna zespołu obejmuje całkowite rozebranie go na części, sprawdzenie tych części, naprawę lub wymianę na nowe każdej ze zużytych lub uszkodzonych oraz założenie i wyregulowanie zespołu...”.

Dlatego przy sporządzeniu planu napraw zespołów należy powyższe mieć na uwadze, aby plan napraw ujmował zespoły wymagające istotnie naprawy głównej.

Od dokładnego sporządzenia i terminowego nadesłania planów napraw zespołów przez użytkowników zależy odpowiednie opracowanie planu produkcyjnego remontu zespołów przez ZNS, planu zaopatrzenia w zespoły z importu oraz przygotowanie puli wymiennej poszczególnych zespołów w takiej ilości, by użytkownik bez oczekiwania mógł otrzymać za zdany do naprawy głównej — zespół naprawiony, gotowy do wmontowania do pojazdu. Przy piśmie rozesłanym do wszystkich jednostek nadrzędnych, jak wyżej zaznaczono, dołączony jest wzór sporządzania planu napraw zespołów, z rozbićm na kwartały, w których planowana jest naprawa.

W rubrykach 2 i 3 wzoru, należy wymienić tylko te marki samochodów, których zespoły przewiduje się do naprawy.

W rubryce 4 wzoru winny być wymienione wszystkie zespoły danego typu samochodu, które wymagają naprawy.

Rubryki 5—8 (rozbićm kwartalne) obejmują ogólne ilości poszczególnych zespołów dla wszystkich samochodów danej marki, posiadanych przez daną jednostkę, sporządzając plan.

W. K.

TARYFY I ZARZĄDZENIA

W KOMUNIKACJI KOLEJOWEJ

W taryfie towarowej PKP dla linii normalnotorowych, część I B wprowadzono ostatnio nieznaczne zmiany w dotychczasowej klasyfikacji towarów, a mianowicie:

1) w podpozycji 44c pozostawiono „orzechy laskowe i włoskie w łupinach (łuskach)“, natomiast „orzechy łuskane“ przeniesiono do pozycji 47 z klasą II dla przesyłek drobnych i klasą III dla przesyłek wagonowych,

2) po przewozie towarów z pozycji 644, 645 i 646 (nawozy sztuczne) wprowadzono obowiązek mycia wagonów także w przypadkach, gdy przewóz tych towarów dokonywany jest w opakowaniu.

Z dniem 15.VII.1951 r. weszła w życie nowa polso-czechosłowacka taryfa towarowa dla komunikacji między stacjami PKP a stacjami kolei czechosłowackich. Taryfa ta składa się z dwóch części, których część I zawiera specjalne postanowienia do konwencji międzynarodowej o przewozie towarów kolejami żelaznymi (KMT), postanowienia taryfowe, opłaty dodatkowe i wykaz odległości taryfowych, część II zaś obejmuje spis taryf artykułowych, alfabetyczny spis towarów i 43 taryfy artykułowe. Z chwilą wejścia w życie tej taryfy straciła moc obowiązującą dotychczasowa międzynarodowa taryfa związkowa na przewóz towarów między stacjami PKP a stacjami kolei czechosłowackich, obowiązująca od dnia I.XI.1949 r. wraz z dodatkami I i wszystkimi zmianami.

W międzynarodowej taryfie związkowej na przewóz towarów między stacjami portowymi PKP w Gdańsku, Gdyni i Szczecinie a stacjami kolei węgierskich, obowiązującej od dnia I.VIII.1950 r., wprowadzono z dniem I.VII.1951 r. nową taryfę artykułową nr 222 (żelazo i stal). Stawki przewozowe tej taryfy mają zastosowanie przy obliczaniu przewoźnego za przesyłki w komunikacji z krajami europejskimi i pozaeuropejskimi.

W międzynarodowej taryfie bezpośredniej na przewóz towarów między stacjami portowymi PKP w Gdańsku, Gdyni i Szczecinie a stacjami kolei czechosłowackich, obowiązującej od dnia I.X.1950 r., wprowadzono z dniem I.VIII.1951 r. dodatek II, który zawiera zmiany i uzupełnienia do części I, wykazu odległości taryfowych i przepisów kierunkowych oraz do poszczególnych taryf artykułowych. Poza tym dodatek ten zawiera nowe taryfy artykułowe: nr 54 (wyroby porcelanowe), nr 67 (naczynia, rurki izolacyjne), nr 71 (mięso i przetwory mięsne) i nr 72 (przetwory owocowe i warzywne).

W KOMUNIKACJI DROGOWEJ:

W tymczasowej taryfie towarowej przedsiębiorstw uprawiających zarobkowy przewóz towarów pojazdami mechanicznymi wprowadzono z dniem 16.7.1951 następujące zmiany:

1) w § 43 ust. 1 zmieniono dotychczasowy sposób zaokrąglania ostatecznej kwoty przewoźnego do pełnych 30 gr (przed reformą walutową 10 zł) i wprowadzono zasadę zaokrąglania tej kwoty do pełnych 10 gr wwyż;

2) w tabelach opłat O i W uregulowano sposób obliczania przewoźnego przy użyciu pojazdów o ładowności o niepełnych tonach np. 2,5 t, 3,5 t itp. i ustalono zasadę, że w przypadkach takich pobiera się opłaty wypośredkowane w wysokości średniej arytmetycznej opłat podanych w tabelach za ładowność niższą i wyższą;

3) w § 58 ust. 10 wprowadzono nowe postanowienie, wg którego przy najmie ryczałtowym pojazdu, który stosuje się przy zwózce towarów z kolei i na kolej, opłaty normalne obliczone wg tabeli opłat WR1 obniża się o 50%, jeżeli istnieje możliwość wykorzystania pustych przebiegów pojazdu;

4) w § 65 ust. 14 wprowadzono zasadę zaokrąglania opłat za przejazd dozorców i osób towarzyszących przesyłkom zbiorczym w ostatecznej stawie wwyż do liczby podzielnej przez 20.

O. K.

ORZECZNICTWO

ODPOWIEDZIALNOŚĆ KOLEI ZA UBYTEK TOWARU

Jeżeli zostało stwierdzone, że ubytek towaru w czasie przewozu koleją nastąpił z przyczyn, za których skutki kolej jest odpowiedzialna, wówczas kolej obowiązana jest do zapłaty odszkodowania za całość ubytku; w takich przypadkach nie ma zastosowania przepis § 31 p. 1 R P T zwalniający kolej od odpowiedzialności za część ubytku, odpowiadającą dopuszczalnym normom opartym na naturalnych właściwościach towaru.

Okręgowa Komisja Arbitrażowa w Katowicach orzeczeniem z dnia 24 marca 1951 roku zasądziła od Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w A na rzecz Centrali B kwotę X.

Z uzasadnienia:

Wnioskodawca domaga się zapłaty odszkodowania za wyciek kwasu octowego technicznego transportowanego wagonem kamionkowym. Wyciek nastąpił na skutek pęknięcia jednej kamionki.

Pozwany zarzucił, że za szkody powstałe w czasie transportu odpowiada kolej, wobec czego Komisja wezwała PKP do wzięcia udziału w sporze w charakterze współuczestnika. Kolej uznała roszczenie do wysokości zł. N. zarzucając co do reszty, że stosownie do § 31 RPT — 2% stwierdzonego ubytku należy zaliczyć na ubytek naturalny, za który kolej nie odpowiada.

Komisja nie podzieliła tego poglądu PKP § 31 RPT zawiera w pkt. 2 postanowienie, że w przypadku stwierdzenia ubytku z innej przyczyny niż naturalne wyschnięcie, wyciek itp. — odpada stosowanie norm dopuszczalnego ubytku (2%). W niniejszym przypadku wyciek nastąpił na skutek pęknięcia kamionki, wobec czego odpadła podstawa do zastosowania normy o naturalnym ubytku i należało przysądzić roszczenie w całości.

S. Z.

INFORMACJE SZKOLENIOWE

MPK — WARSZAWA SZKOLI NOWE KADRY

(KK) W roku bieżącym MPK przeszkoliło na 11 kursach 242 konduktorów, w tym poważny procent kobiet. W sierpniu zakończył się 12 kurs, na który uczęszczało 15 słuchaczy, w tym 6 kobiet.

Odbywający się obecnie kurs szkolenia na motorniczych jest piątym tego rodzaju kursem. Dotychczasowe kursy ukończyło 109 osób. Wyszkolono również 22 kierowców trolejbusowych.

Najdłuższe i najtrudniejsze jest szkolenie kierowców autobusowych. Dotychczasowe kursy ukończyło ponad 100 osób, a w najbliższych dniach zakończy się 7 z kolei kurs i rozpocznie 8.

Maria Kolska kierowca autobusowy MPK podjęła 8 marca br. z okazji dnia kobiet zobowiązanie wyszkolenia 15 kierowców dla MPK. Niedawno Kolska wykonała z nadwyżką swe zobowiązanie wyszkalając 17 kierowców, w tym 4 kobiety.

W warsztatach MPK prowadzi się szkolenie długofalowe w formie kursów dokształcających. Również ślubi kierowcy są stale doszkalani przez fachowych instruktorów.

Plan szkolenia na III kwartał br. przewiduje zorganizowanie 6 kursów dla konduktorów oraz kilka kursów dla motorowych.

150 INŻYNIERÓW RUCHU KOLEJOWEGO UKOŃCZYŁO STUDIA

(O) W lipcu br. zakończono w Politechnice Warszawskiej naukę na III turnusie przyspieszonych 2-letnich kursów ruchu kolejowego, zorganizowanych przed 4 laty dla

zasilenia uszczuplonych przez wojnę kadr kolejarzy-ruchowców. Kwalifikacje inżynierskie otrzymało po ukończeniu tych kursów ogółem 150 doświadczonych kolejarzy, wysuniętych w drodze awansu społecznego, którzy co najmniej przez 2 lata pracowali na stanowisku dyżurnego ruchu, złożyli wszystkie egzaminy kolejowe i wyróżnili się wzorową pracą.

Przodownicy nauki na III kursie otrzymali cenne nagrody: inż. Konstanty Chiliński, b. dyżurny ruchu na st. Sochaczew, prymus kursu — złoty zegarek; inż. Krótki — czterolampowy aparat radiowy, inż. Gorzelak — kupon materiału na ubranie.

III kurs inżynierów kolejowych był ostatnim kursem przyspieszonym. Obecnie studia te można ukończyć w drodze normalnej nauki na Wydziale Komunikacyjnym Politechniki Warszawskiej.

PIERWSI TECHNICY RUCHOWO-PRZEWOZOWI PKP

(O) We Wrocławiu odbyła się uroczystość zakończenia nauki w Szkole Techników Komunikacji zorganizowanej po raz pierwszy w Polsce przy Państw. Liceum Komunikacyjnym. Do szkoły Techników, w której nauka trwała 14 miesięcy — zostali skierowani kolejarze wyróżniający się w pracy zawodowej i społecznej; w okresie trwania nauki zostali zwolnieni od wszelkich zajęć służbowych, otrzymując pełne pobory i zakwaterowanie. Wiadomości z dziedziny naukowo-kolejowej zdobywali pod kierunkiem fachowców kolejowych, przerabiając jednocześnie materiał z zakresu liceum ogólnokształcącego.

Świadectwa maturalne wraz z tytułem technika o specjalności ruchowo-przewozowej otrzymało 41 absolwentów.

ZOBOWIĄZANIA SZKOLENIOWE KOLEJARZY I PRACOWNIKÓW PPRK 7

(O) W ramach zobowiązań lipcowych podejmowanych masowo przez kolejarzy znalazły się również zobowiązania szkoleniowe. M. in. kierownictwo techniczne wagonowni Warszawa-Szczęśliwice zobowiązało się przygotować w terminie do 30 września br. 20 robotników kwalifikowanych z długoletnią praktyką — do złożenia egzaminu teoretycznego i praktycznego na rzemieślnika.

Zobowiązanie szkoleniowe podjął również inż. Glinicki z PPRK 7, który postanowił dla uczczenia rocznicy PKWN — wyszkolić 6 laborantów betonowych dla laboratoriów polowych oraz wezwał wszystkich pracowników technicznych PPRK do podejmowania podobnych zobowiązań.

PKP SZKOŁI MECHANIKÓW-ELEKTRYKÓW

(O) Szkoła zawodowa Nr 5 we Wrocławiu szkoli dla potrzeb PKP nowych mechaników - elektryków. Trzy dni w tygodniu przeznaczone są na naukę teoretyczną, trzy na zajęcia praktyczne w warsztatach PKP. Do szkoły przyjmowani są chłopcy i dziewczęta. W najbliższym czasie szkoła otrzyma nowy budynek tak, że w internacie liczba miejsc wzrośnie ze 100 do 240.

CENTRALNY KURS DLA KONTROLERÓW TECHNICZNYCH PKP

(O) W Pruszkowskich Zakładach Naprawczych odbył się I centralny kurs kontrolerów technicznych, na który uczęszczali pracownicy delegowani z poszczególnych zakładów naprawczych PKP.

W ciągu 220 godzin przerobiono na kursie bogaty materiał z zakresu ekonomii politycznej, nauki o państwie, organizacji kontroli technicznej, konstrukcji i budowy taboru, czytania rysunków, technologii metali, materiałoznawstwa, spawania itp.

40 KOLEJARZY UKOŃCZYŁO KURS RATOWNIKÓW ZDROWIA

(O) W Poznaniu 40 kolejarzy ukończyło ostatnio kurs ratowników zdrowia, zorganizowany przez zarz. woj. PCK w Poznaniu. Absolwenci kursu będą obecnie szkolić swych kolegów-kolejarzy w zakresie ratownictwa sanitarnego oraz organizować w zakładach pracy punkty sanitarne.

WYKŁADY O SZYBKOŚCIOWYM SKRAWANIU METALI W RZESZOWIE

(O) Kolejowy Klub Techniki i Racjonalizacji w Rzeszowie zorganizował cykl wykładów o szybkościowym skrawaniu metali. Wykłady mają na celu pogłębienie wiadomości z tej dziedziny wśród tokarzy kolejowych i zapoznanie ich z metodami pracy tokarzy radzieckich.

CENTRALNY KURS TELEGRAFISTÓW PKP UKOŃCZYŁO 40 KOBIEC

(O) W Szczecinie zakończył się Centralny Kurs Telegrafistów służby ruchu PKP. Kurs ukończyło 40 kobiet, krutujących się spośród robotnic fizycznych, byłych telefonistek, pomocy kancelaryjnej itp. W nauce wyróżniły się: robotnica odcinka drogowego z Połczyna-Zdroju Julia Stanowska i woźna ze stacji Szczecin Główny Józefa Kozłowska.

SZKOLENIE KOBIEC W ZAWODACH KOLEJOWYCH W DOKP KRAKÓW

(O) W DOKP Kraków przeszkolono w I półroczu 51 r. 180 kobiet po linii zawodowej — na konduktorki, kasjerki, dyżurnych ruchu, księgowych, ref. zaopatrzenia itp. — oraz 152 kobiety po linii związkowej na kursach socjalno-ubezpieczeniowych, przewodniczących i sekretarzy org. związkowych, mężów zaufania itp. Dyr. krakowska przystąpiła również do werbunku kobiet na szkolenie w warsztatach w Tarnowie i Nowym Sączu, gdzie mogą zdobywać kwalifikacje rzemieślnicze: tokarzy, ślusarzy itp.

PRAKTYKI DLA STUDENTÓW W WARSZTATACH PKS

(O) W warsztatach PKS we Wrocławiu przebywa na praktyce wakacyjnej grupa studentów z Politechniki Krakowskiej i Szkoły Inżynierskiej Wawelberga w Warszawie. Studenci w ciągu 4 tygodni płatnej praktyki szkolic się będą w praktycznym zastosowaniu wiedzy zdobytej na wykładach.

„Prenumeratorów naszego czasopisma, zawiadamiamy, że począwszy od miesiąca września br. urzędy pocztowe oraz listonosze więcej przyjmować będą wpływyna prenumeratę w terminie od dnia 15-go każdego miesiąca na miesiąc następny i okresy dalsze”

Prenumeratorom naszego Miesięcznika przypominamy o konieczności wstawienia do planu finansowego na rok 1952 pozycji na prenumeratę „Transport i Spedycja”. Zamówienia na prenumeratę w roku 1952 prosimy kierować do PPK RUCH.

TRANSPORTOWCY PISZĄ...

Z. LIPOWSKI i I. CIEPLAK (Warszawa)

Tymczasowe instrukcje i normy dla przewozów samochodowych towarowych

(Artykuł dyskusyjny)

Tymczasowe instrukcje i normy dla przewozów samochodowych towarowych (w dalszym ciągu będziemy je nazywali Instrukcją SM-168) są poważnym krokiem na drodze do usprawnienia naszego transportu samochodowego.

Stanowią one podstawę do planowania i kontroli wykonania pracy transportowej, przyczyniając się w ten sposób do pełniejszego wykorzystania wydolności taboru posiadanego przez jednostki gospodarcze.

Jakkolwiek są one już z nazwy swojej tymczasowe i przy stosowaniu w praktyce nasuwają pewne wątpliwości, to samo wprowadzenie norm już dało poważne wyniki pod względem poprawy szeregu współczynników, odzwierciedlających pracę taboru samochodowego. Stały się one podstawą dla ustalenia norm akordowych dla kierowców ciężarowych pojazdów samochodowych w PKS i na nich oparto system płacy kierowców od dnia 1 grudnia 1950 roku, co również wpłynęło na zwiększenie wydajności pracy taboru. Poza tym wprowadzenie wspomnianych norm pobudziło wielu pracowników transportu do szukania dalszych dróg usprawnienia wykorzystania taboru — przez ścisłe planowanie ilości taboru potrzebnej do wykonania zadań przewozowych według norm, przez wyznaczanie ścisłych zadań kierowcy i obsady samochodu oraz przez dokonywanie na podstawie tychże norm oceny wyników pracy taboru.

Dziś — po roku od chwili wprowadzenia, w świetle doświadczeń można ustalić, które kwestie nastroją w praktyce wątpliwości i wymagają uzupełnienia. Spróbujemy je omówić.

Tabele szybkości (str. 5) należałoby uzupełnić szybkościami technicznymi ciągników z przyczepami, które oczywiście powinny się nieco różnić od szybkości samochodów. Jest to konieczne, gdyż komórka transportowa, eksploatująca ciągniki i pragnąca na podstawie norm planować i kontrolować ich pracę — staje przed pytaniem, czy szybkości techniczne dla ciągników mają być te same, co dla samochodów, czy też za podstawę planowania ma brać szybkości osiągane przez ciągniki w okresach poprzednich.

Odnosnie pkt. 6 rozdz. I wskazane byłoby podanie liczby porządkowej zestawienia nazw ładunków z Instr. SM-168, przy których obniża się szybkość o jedną klasę.

Według pkt. 7 rozdz. I normy szybkości należy obliczać w stosunku procentowym do długości dobrej i złej drogi na danej trasie. Ten punkt jest w praktyce dość uciążliwy. Ma on zastosowanie tylko przy transportach zamiejscowych, przy których samochód po przejechaniu w naszych warunkach drogowych chociażby 100 km — ma przeważnie dwie, trzy lub nawet cztery klasy dróg poza sobą.

Należałoby rozważyć, czy nie byłoby wskazane zmniejszenie ilości klas drogi do dwóch: szosa i droga gruntowa. Przy przyjęciu średniej szybkości dla wszystkich trzech klas szosy, różnica w normie czasu pracy (tzn. jazdy z na i wyładunkiem itd.) przy promieniu odległości 100 km stanowiłaby bardzo mały procent tej normy.

Ustalona obecnie w Instr. SM-168 różnica normy czasu pracy w zależności od klasy drogi mogłaby być brana pod uwagę tylko przy dużych odległościach, na drogach dobrze znanych i mieć istotne znaczenie jedynie przy rozwijających się dopiero stałych liniach komunikacji towarowej. Trzeba tu jeszcze zaznaczyć, że dla skontrolowania podawanego przez kierowcę stanu drogi przy jazdach nieregularnych konieczne byłoby posiadanie dokładnej mapy dróg z ich charakterystyką. Poza tym stan mniej uczęszczanych dróg w ciągu kilku miesięcy czasami zmienia się

tak, że droga należąca do danej klasy w jednym wypadku, (po naprawie) pozwala na rozwinięcie szybkości większej, a w innym — (przed naprawą) zmusza dbałego kierowcę do stosowania szybkości znacznie mniejszej.

*

Odnosnie norm czasu postoju samochodu pod na i wyładunkiem (rozdz. III) — podane one są dla trzech grup samochodów, w których rozpiętość ładowności jednostki wynosi po kolei dla każdej z grup od 1,5 tony do 2 ton i (praktycznie) do 6 ton.

Takie rozbięcie taboru na trzy grupy, a więc na trzy jednakowe normy czasu na i wyładunku dla każdej z pięciu kategorii ładunków daje pewne ułatwienia przy planowaniu przewozów, czyni jednak przy dwóch pierwszych grupach taboru normę mało dokładną, zważywszy, że ilość robotników przeładunkowych (rozdz. IV Instr. SM-168) ma być dla samochodów np. jednoosobowych taka sama, jak dla samochodów dwu i pół tonowych. Jeśli ilość robotników jest ta sama, to w konsekwencji czas naładowania mniejszego samochodu winien być krótszy.

Jeżeli chodzi o sam czas na i wyładunku samochodów, to wydawało by się celowe zróżnicowanie odnośnych norm na naładunek z ziemi i z rampy oraz na wyładunek na ziemię i na rampę (tak jak to ma miejsce z na i wyładunkiem ręcznym i mechanicznym), gdyż różnica czasu potrzebnego w obu przypadkach jest dosyć znaczna.

Pkt. 3 rozdz. III, ustalający dla na i wyładunku przyczep samochodowych 80% normy czasu postoju, ustalonej dla samochodu — nie wspomina o ciągnikach. Dla usunięcia powstających w terenie wątpliwości należałoby ten punkt uzupełnić przez objęcie i ciągników z przyczepami. Sprawa ta została częściowo uregulowana w Instrukcji SM-166 i 167 o prowadzeniu kart drogowych co do ewidencjonowania wyników pracy.

O ile samochody mogą być używane z przyczepami lub bez przyczep, to ciągnik bez przyczep nie może wykonać pracy przewozowej, wobec czego:

- 1) ciągnik siodłowy wraz z jego naczepą należy uważać za samochód ciężarowy,
- 2) ciągnik (ciągnący) wraz z przyczepą (lub przyczepami), której ciężar własny wraz z ładunkiem wykorzystuje siłę pociągową i szybkość na bezpośredniej przekładni ciągnika użytego w normalnych warunkach drogowych — należy uważać jako całość za samochód.

W związku z tym — ładunek przewożony na normalnie stosowanych naczepach na ciągnikach siodłowych i ładunek przewożony na przyczepach ciągniętych przez ciągnik — w myśl warunków opisanych w pkt. 2 — należy uważać jako przewożone na samochodach i wobec tego winno się stosować dla nich normy czasu postoju pod na i wyładunkiem według tabeli dla samochodów o odpowiedniej nośności. Tylko w przypadku, jeśli do naczepy ciągnika siodłowego doczepia się dodatkową przyczepę dla powiększenia jego ładowności albo do przyczepy (przyczep) ciągnika ciągnącego — przy spełnieniu warunku ustalonego w pkt. 2 — doczepia się dalszą przyczepę (przyczepy), przy równoczesnym zmniejszeniu szybkości technicznej — to wtedy opisane dodatkowe przyczepy należy — według analogii z samochodami — uważać za takie same przyczepy, jak te, które stosuje się przy samochodach dla powiększenia ich ładowności i stosować do nich 80% normy czasu postoju pod na i wyładunkiem.

Zresztą samo zmniejszenie normy czasu na czynności ładunkowe przyczep, w stosunku do normy czasu na i wyładunku samochodu — również nastroża pewne wątpli-

wości i powinno być rozważone, gdyż warunki techniczne pracy, w jakich ładuje się samochód i przyczepę — są prawie identyczne, a zwiększenie ilości ładowaczy przy przyczepie nie jest przecież przewidziane. Należałoby więc przewidywać także i słusność samej zasady ustalenia dla przyczepy normy czasu postoju pod na i wylądunkiem o 20% mniejszej niż dla samochodu.

W przypadku ładowania towarów różnych kategorii (pkt. 4 rozdz. III) wydaje się bardziej słuszne obliczanie normy czasu postoju pod naładunkiem nie według tego towaru, dla którego norma jest najwyższa, a według tego, którego jest najniższej.

Pkt. 10 rozdz. III wymaga wyraźniejszej redakcji. Często towar, który wymaga ważenia na wadze dziesiętnej lub setnej, ważony bywa przy ładowaniu na samochód i przy rozładunku samochodu. Konieczne więc jest wyraźne określenie, czy na takie ważenie w dwóch rzutach ustala się normę 60% łącznego czasu na i wylądunku, czy też na ważenie przy naładunku ustala się 60% czasu naładunku, a na ważenie przy wylądunku — 60% czasu wylądunku, czy też na każde (jedno) ważenie — 60% łącznego czasu na i wylądunku. Sformułowanie tego w Instr. SM-168 jest bowiem niezupełnie wyraźne.

W pkt. 11 rozdz. III należałoby podkreślić, że „podstawienie” samochodu nie jest „manewrowaniem”, wymienionym w pkt. 8 tego rozdziału.

Rozdz. IV określa ilość pracowników potrzebnych do na i wylądunku. Odnośnie tej kwestii nasuwają się następujące uwagi. O ile ma usprawiedliwienie jednakowa norma czasu dla na i wylądunku samochodów różnej ładowności w grupach taboru do 2,5 tony i do 4 ton, o tyle ilość robotników potrzebnych do na- i wylądunku samochodów większych i mniejszych winna być zróżnicowana. Jeśli trzech robotników ładuje w pewnym określonym czasie samochód o nośności 3 ton, to w tym samym czasie może załadować 1,5 tonowy samochód tym samym towarem — dwóch robotników, a jedenotonowy samochód — jeden robotnik.

Przy ustalaniu ilości robotników przy na i wylądunku samochodów grupy powyżej 4 ton też zachodzą wątpliwości. Normy przewidują dla samochodu ponad 4 tony czterech robotników oraz po jednym więcej na każdą tonę ponad 4 tony.

Z powyższego wynika, że do naładunku i wylądunku 7-ton. samochodu potrzeba 7 robotników. Taka ilość robotników może być zatrudniona — bez wzajemnego przeszkadzania sobie — o ile istnieją dogodne warunki załadowcze. W przeciwnym razie jeśli warunki terenowe nie pozwalają zatrudnić całej ilości robotników, czas na i wylądunku odpowiednio się powiększy.

Przy pracy ciągników, zwłaszcza z paru przyczepami, o ile front załadowczy pozwala, nie ma trudności w rozstawieniu nawet większej liczby robotników przy przyczepach.

Bardziej skomplikowana sprawa jest wtedy, gdy wchodzi w grę przyczepa przy samochodach o dużym tonażu.

Na przyczepę — jak powiedzieliśmy już wyżej — daje się 80% normy czasu dla samochodu o tym samym tonażu.

Przykład: dla samochodu 7-ton. norma przy towarze III kategorii wynosi 60 minut, a dla przyczepy 7-tonowej — 80% tzn. 48 minut czyli łączny czas dla na i wylądunku zespołu 14-tonowego wyniesie 108 minut przy 7 robotnikach.

Jeśli równocześnie można ładować towar na samochód i przyczepę, rozstawiając przy samochodzie np. 4 robotników i przy przyczepie 3, wtedy norma jest do osiągnięcia.

Jeśli natomiast najpierw 7 robotników ładuje samochód, a po naładowaniu wszyscy znów robotnicy ładują przyczepę, wówczas mogą wystąpić trudności w utrzymaniu się w normie czasu.

O ile samochód i przyczepa jest 10-tonowa, wtedy sytuacja jest podobna przy 10 robotnikach.

O ile natomiast samochód jest 7-tonowy, a przyczepa 10-tonowa, wtedy należy brać — naszym zdaniem — tylu robotników, ile wynosi tonaż większego składnika zespołu, tzn. w danym przypadku przyczepa ma 10 ton, a więc i 10 robotników, lub co najmniej połowę robotników na ogólną ładowność zespołu, tj. gdy np. zespół ma 17 ton (podzielone przez dwa), powinno być 8 robotników.

Reasumując powyższe uwagi, należy stwierdzić, że uzupełnienie tymczasowych instrukcji i norm dla przewozów samochodowych towarowych powinno nastąpić w kierunku włączenia norm dla ciągników, uproszczenia klasyfikacji dróg oraz wyraźniejszego sprecyzowania poruszonych wyżej kwestii.

Mgr ADOLF DONATH (Warszawa)

Żywnienie pasażerów w czasie podróży

Transport ma w Planie 6-letnim olbrzymią rolę do wykonania. Stale wzrasta nasz potencjał gospodarczy, ciągle inwestycje w przemyśle i budownictwie, wzrost osiedli, to wszystko powoduje konieczność dalszego usprawniania transportu, większego wykorzystania go w celu wykonania postawionych zadań. Znaczenie transportu bezprzykładnie wzrasta.

Skoło jednakże transport odgrywa tak wielką rolę we właściwym i terminowym wykonaniu naszego planu, skoro od transportu w ogromnej mierze zależy termin wybudowania naszych wspaniałych socjalistycznych zakładów produkcyjnych, należy też nie szczędzić wysiłków, by organizację transportu podnieść pod każdym względem na wyższy poziom.

Jednym z zasadniczych celów planu transportu osobowego jest dążność do zaspokojenia stale rosnących potrzeb i wymogów pasażerów. Przewozić szybciej, punktualniej, bezpieczniej i możliwie wygodniej — oto postulaty, które transport ma do zrealizowania w określonym planie terminie.

Wygodne przebiecie odległości przy pomocy środka transportowego — pociągu, samochodu, samolotu, czy statku — jest sprawą o większym znaczeniu, niżby się to pozornie mogło wydawać. Należy sobie bowiem zdać sprawę, jak ważnym współczynnikiem realizacji zadań planu jest „dobra forma”, dobre samopoczucie pasażera, którym jest pracownik, jadący do miejsca pracy lub w podróż służbową, ekspert delegowany na konferencję itp.

Miedzy wieloma elementami, składającymi się na wygodę podróżnego, jednym z ważniejszych jest odpowied-

nie rozwiązanie problemu zaprowiantowania w czasie podróży.

Sprawa ta ma niewątpliwie szczególne znaczenie w podróżach dalekobieżnych, nie można jednak nie doceniać tej sprawy w komunikacji na trasach krótkich, w kolejnictwie dojazdowym.

Przyjrzyjmy się, jak się obecnie przedstawia sprawa żywienia zbiorowego w kolejnictwie.

Całokształt spraw żywienia na terenie sieci kolejowej państwa powinno objąć znajdujące się w pionie Ministerstwa Kolei Państwowe Przedsiębiorstwo Bufetów Kolejowych, przeds. państw. wyodrębnione. Na większych stacjach działają obecnie restauracje kolejowe (dworcowe), istnieją bufety kolejowe i wagony restauracyjne. Ostatnio, w wiosenno-letnim rozkładzie jazdy, wprowadzono innowację, mianowicie na kilku liniach zorganizowano bufety, mieszczące się w jednym przedziale wagonu. Ponadto na większych stacjach istnieją sprzedawcy napojów, pieczywa, papierosów, roznoszący towary po peronach.

Mogłoby się wydawać, że stan taki jest zadowalający. Niestety, zarówno mały wybór wiktualii, niczym nieuzasadnione różnice w cenach, jak i brak estetyki wewnątrz restauracji i bufetów kolejowych pozostawiają bardzo dużo do życzenia.

Należy zatem przewidywać dotychczasowy stan restauracji i bufetów kolejowych i usprawnić je, tak aby mogły w większym stopniu spełniać swe zadania. Przykładem właściwego rozwiązania tego zagadnienia przy niekoniecznie dużym nakładzie finansowym są restauracje i bufety

ty kolejowe w Związku Radzieckim. Estetyczne wnętrze, idealna czystość przy dużym asortymencie artykułów spożywczych — oto wzór, do którego trzeba dążyć.

Nie można dopuścić do tego, żeby pasażera pozbawiać możliwości nabycia posiłku lub też zmuszać go do spożywania posiłku w warunkach nie odpowiadających często najprostszym wymaganiom higieny, nie mówiąc już o estetyce. Wszelkie zaniedbania lub niedopatrzienia w tym kierunku powinny być karane z całą surowością.

W trosce o wygodę podróżnych należy wykorzystać wszelkie dostępne środki, które doprowadziłyby do wyznaczonego celu.

Sprawą domagającą się niezwłocznego usprawnienia jest działanie rezerwuarów wody pitnej w pociągach. Zapas wody jest przeważnie znikomy, co w konsekwencji powoduje konieczność zaopatrywania się pasażerów w wodę pitną na stacjach.

W Związku Radzieckim zagadnienie to rozwiązano w sposób bardzo przydatny. Na każdej, nawet najmniejszej stacji, znajdują się studzienki, przy których podróżni mogą się zaopatrzyć w wodę pitną. W okresie jesienno-zimowym pasażerowie mogą otrzymać, w specjalnych kioskach, gorącą wodę (tzw. kipiatak) w dowolnych ilościach. Urządzenie takie pozwala pasażerowi nawet przy bardzo krótkim postoju pociągu, zaopatrzyć się w gotowaną wodę, służącą do zaparzenia herbaty.

Fakt, iż odległości, a tym samym podróże na terenie naszego kraju są znacznie mniejsze niż w Związku Radzieckim, nie wpływa na pomniejszenie znaczenia tego ewentualnego usprawnienia, gdyż sprawa ta i na naszym terenie wymaga pilnego rozwiązania.

Drugim zagadnieniem jest konieczność dobrze pomyślanego uruchomienia coraz to większej ilości wagonów restauracyjnych i bufetów wagonowych. O ile wagony restauracyjne mają już znaczną tradycję w naszym kolejnictwie, o tyle bufety wagonowe są zupełną nowością.

Wagony restauracyjne, obsługujące obecnie pociągi dalekobieżne (przeważnie pośpieszne), wykonują swe zadania dobrze; obsługa tych wagonów również stoi na wysokości zadania. Ale i tu musimy przeciwstawić się bezdusznym i mechanicznym rozwiązaniom organizacyjnym. Nierzadko dostęp do wagonu restauracyjnego jest utrudniony, gdyż wejście znajduje się tylko po jednej stronie wagonu. W konsekwencji uniemożliwia to podróżnym, znajdującym się w części pociągu, nie mającej połączenia z wagonem restauracyjnym, korzystanie z tego wagonu. Nie każdy bowiem chce lub może przebiec w czasie krótkiego postoju na stacji odległość dzielącą jego wagon od wagonu restauracyjnego.

Osobnym zagadnieniem są bufety wagonowe, w których pasażer mógłby otrzymać ciepły posiłek, napoje, papierosy itp. Pomyśl umieszczenia takich bufetów w różnych wagonach osobowych należy uważać za niezwykle szczęśliwy i świadczący o stałej trosce państwa o wygodę podróżnych. Należy jednakże wzmocnić aparat dystrybucyjny i spowodować wystarczające zaopatrzenie bufetów. Niedopuszczalne są fakty wysyłania w drogę bufetu niezaopatrzonego w prowiant. Pasażer, liczący na to, że otrzyma potrzebny mu prowiant w bufecie wagonowym, nie może się spotkać z odpowiedzią „brak”. Do stanu takiego dopuścić nie należy, podkopuje on bowiem zaufanie pasażerów do rzetelności działania organów odpowiedzialnych za wyżywienie zbiorowe w transporcie.

Sprawa bufetów wagonowych powinna być uregulowana w dalszych etapach usprawniania naszego transportu. Należałoby zwiększyć ilość takich bufetów, tym bardziej, że w pociągach osobowych, szczególnie kursujących na krótkich dystansach, zapotrzebowanie jest bardzo znaczne.

Dalszą z kolei kwestią wymagającą usprawnienia jest organizacja „bufetów” w wagonach sypialnych. Możliwość zaopatrzenia się w wagonie sypialnym w napoje chłodzące lub papierosy bardzo wydatnie przyczynia się do wygody podróżnych. Utrzymanie tych urządzeń jest wskazane i potrzebne. Należy tylko dążyć do odpowiedniego wyposażenia przedziału, w którym mieści się taki „bar”, gdyż urządzenie obecnie jest niewygodne, zarówno dla pasażerów, jak i dla obsługi wagonu. Drobne zmiany wnętrza przedziału, jak np. częściowe opróżnienie przedziału lub zaopatrzenie jednej ze ścian w półki, przyczyniłoby się w znacznym stopniu do zwiększenia wygody i przepustowości bufetu.

W komunikacji lotniczej sprawy restauracyjno-bufetowe i aprowizacyjne w ogólności przedstawiają się na ogół zadowalająco. Natomiast w komunikacji samochodowej PKS należy oczekiwać zmian na lepsze. Trzeba niestety stwierdzić, że bufety lub restauracje na większych nawet dworcach (stacjach) PKS są słabo zaopatrzone w artykuły spożywcze, co koniecznie powinno ulec zmianie.

Należy jednakże oczekiwać, że wszystkie te niedociągnięcia i braki zostaną nadrobione i usunięte, gdyż tylko wzmocniony wysiłek przy dopuszczeniu zdrowej krytyki i samokrytyki może spowodować stałe podwyższenie poziomu każdej dziedziny.

Oczekujemy więc i na odcinku aprowizacyjno-usługowym w transporcie usprawnień i ulepszeń dla dalszego udogodnienia przejazdów, w celu wyzwolenia maksimum energii i siły ludzkiej.

JAN NOSTER (Rybnik)

Jeszcze o własnych kolumnach taborowych

Artykuł Zbigniewa Olendzkiego pt. „O reorganizację własnych kolumn taborowych”, zamieszczony w miesięczniku „Transport i Spedycja” w miesiącu czerwcu 1951 r., zainteresował z pewnością wszystkich tych, którzy pracują w transporcie samochodowym handlu uspołecznionego w Polsce.

Każdy doświadczony transportowiec w ciągu kilkuletniej praktyki mógł zauważyć pojawiające się corocznie tzw. okresy szczytowe, czyli okresy nasilenia przewozów samochodowych, przy czym niejednokrotnie posiadany tabor samochodowy jest niewystarczający.

W innych miesiącach każdego roku np. przeżywa się znów okres martwy lub półmartwy, gdzie ten sam stan ilościowy taboru samochodowego jest za duży i niecałkowicie wykorzystany.

Tego rodzaju zjawiska szczytowe mogą być ujęte w karby organizacyjne transportu samochodowego, bez zwiększenia stanu ilościowego taboru samochodowego, przez zorganizowanie terenowych biur transportowych, których zadaniem byłoby obsłużyć uspołeczniiony handel tak hurtowy jak i detaliczny.

W wielu przypadkach przy tak pomyślanej reorganizacji transportu można by nawet zmniejszyć ilość samochodów np. o $\frac{1}{4}$ obecnego stanu zatrudnionego taboru, wykorzystując na to wszelkie martwe okresy przewozowe.

I tak np. miesiące: maj, czerwiec, lipiec i sierpień są dla transportu Centrali Spożywczej okresami półmartwymi i stan ten zmienia się dopiero pod koniec lata, gdzie wchodzi się w jesienny okres nasilenia transportu.

Natomiast w Centrali Ogrodniczej okres szczytowy rozpoczyna się znacznie wcześniej, bo od skupu i dostaw wczesnych warzyw i owoców, a trwa on do późnej jesieni w związku z zaopatrzeniem placówek hurtowych i detalicznych w większe ilości towarów potrzebnych dla zaopatrzenia konsumenta na okres zimy.

Jeszcze wcześniej rozpoczyna się okres szczytowy w transporcie samochodowym należącym do Centrali Mięczarskich i Jajczarskich oraz jej terenowych placówek, gdzie skup i zwózka jaj i mleka rozpoczyna się na większą skalę już w miesiącu kwietniu a trwa do późnej jesieni.

Ten sam okres szczytowy pojawia się również w Centrali Rolniczej Spółdzielni „Samopomoc Chłopska” i jej placówkach terenowych, hurtowych i detalicznych.

Inne centrale, jak Centrala Rybna, Centrala Mięsa i Drobiarska przechodzą swój okres szczytowy jesienią albo dopiero w zimie. Pozostała reszta central jak Odziołowa, Tekstylna, Centralny Zarząd Przemysłu Gastronomicznego, Zakład Badawczy Przemysłu Mleczarskiego nie odczuwają tak wstrząsających okresów szczytowych

Największe wstrząsy odczuwają te centrale, których produkty rolne czy artykuły spożywcze ulegają szybkiemu psuciu się, zmarznięciu lub zniszczeniu.

Natomiast w handlu detalicznym jak PSS, MHD, Gminnych Spółdzielniach Samopomoc Chłopska oraz sklepach mleczarskich okresy szczytowe powtarzają się częściej, bo po każdej wypłacie na 1 i 15 każdego miesiąca. Zjawisko to daje się zauważyć szczególnie w okręgach przemysłowych.

Szablonowo nie da się ustalić szczytowych okresów transportu czy martwych okresów, gdyż są one wywołane najróżniejszymi warunkami, którym nie można zapobiec, jedno jest jednak pewne i stwierdzone, że przy organizowaniu transportu samochodowego w jednej sprężystej i dobrze pokierowanej placówce np. miejskiej lub rejonowej, można by lepiej wykorzystać samochody oraz sprawniej rozprowadzić całość masy towarowej.

Przy dobrej współpracy placówek hurtowych, magazynów i sklepów można by zlikwidować do minimum puste przebiegi samochodów, można by wykorzystać ładowność samochodu a w ostatecznym wyniku zlikwidować w poważnym stopniu koszty związane z utrzymaniem samochodów zbędnych oraz zmniejszyć koszty dystrybucji towarów.

Powyższa organizacja transportu samochodowego pozwoli zastosować odpowiednią dyspozycję samochodów, administrację, planowanie, inwestycje, parkowanie, garażowanie oraz umożliwi należytą kontrolę nad całokształtem eksploatacji taboru samochodowego.

Równie ważną rzeczą będzie możliwość doboru fachowców technicznych do zorganizowania warsztatów podręcznych lub stacji obsługi samochodów.

W takiej organizacji będzie również szkolenia młodego narybku kadr transportowych tak technicznych jak też i administracyjnych.

Tego rodzaju przedsiębiorstwo powinno być zorganizowane w takich rozmiarach, ażeby dało gwarancję rentownego i sprawnego eksploataowania taboru.

Przez zgromadzenie takiego zespołu ludzi skasujemy zbyt częsty przepływ kadr pracowników transportu z jednej centrali do drugiej, przez co unikniemy wynikających z tego różnych niedociągnięć w działalności transportu.

Odpowiednia obsada personalna i podział pracy stanowią podstawę oszczędnego i racjonalnego gospodarowania taborem. Oczywiście, że placówka taka będzie posiadać skład taboru dostosowany do potrzeb poszczególnych branż.

Warunkiem sprawnego działania transportu (aby z kolei nie pogorszyć obsługi klienta), w tak pomyślanej organizacji będzie należąca obsada poszczególnych stanowisk łącznie z kierowcami oraz kolumnami robotniczymi do obsługi samochodów. Dalszym warunkiem sprawnego działania będzie sam system organizacyjny komórek transportowych, opartych na własnym budżecie według zasad rozrachunku gospodarczego.

NOTATKI

Inż. B. MĄCZEWSKI-ROWIŃSKI (Warszawa)

Oszczędność paliw w żegludze śródlądowej*)

Zagadnienie oszczędności paliwa w żegludze śródlądowej ma pewien specjalny charakter ze względu na ogromną różnorodność sprzętu pływającego, składającego się z szeregu najrozmaitszych jednostek pływających o napędzie parowym i spalinowym.

Poza tym idea oszczędzania paliwa jest tu czymś nowym. Jak smutnie stwierdza się przez Sekcję Główną Dróg Wodnych: — „zagadnienie oszczędności paliwa na śródlądowych drogach wodnych powstało w drugiej połowie 1949 r.“. Cóż możemy na to powiedzieć. — Lepiej późno niż wcale. Za to należy stracony czas nadrobić w przyspieszonym tempie.

Pierwsze kroki zrobiono, podzielono posiadany tabor na pokrewne grupy, ustalono zasady obliczania norm w zależności od brutto tono-kilometrów dla jednostek towarowych i do przebytych kilometrów dla osobowych. Ustalono wpływ szeregu czynności na wysokość normy, jak np. zakres i rejon pływania, skład pociągu holowniczego, jazda w górę lub w dół rzeki, stan wód, rodzaj siłowni na statku, jej stan, jakość paliwa, długość postojów itp.

Jest to poważna praca, jednak normy są szacunkowe i zaledwie w ub. roku powstał ruch współzawodnictwa załóg o oszczędność paliwa z jednostkami „Wanda“ i „Chelmno“ na czele.

Ruch współzawodnictwa rozwija się i objął już 28% załóg, które zostały premiowane.

Na podstawie osiągniętych wyników musimy prowadzić walkę o ustalenie nowych postępowych norm i jak najprędzej odejście od norm szacunkowych i statystycznych.

Należy tu wprowadzić szereg pociągnięć organizacyjnych i technicznych, aby osiągnąć postawiony cel.

Sprawa paliw zamiennych wysuwa się na pierwsze miejsce.

Parowce śródlądowe na Odrze i jej dopływach powinny sięgnąć do bogatych złóż węgla brunatnego znajdu-

jącego się w dorzeczu Odry i Warty. Wiemy, że Niemcy na Odrze mieli parowce opalane węglem brunatnym. Wymaga to przystosowania paleniska do tego rodzaju paliwa.

Tam gdzie to nie jest możliwe, musimy dążyć do usprawnienia palenisk i maszyn parowych, do nauczania się bezdymnego spalania węgla, do umiejętnego stosowania smarów, nieprzelewania go bez potrzeby.

Nowe jednostki rzeczne nie powinny być opalane paliwem płynnym, należy stosować wyłącznie paliwo twarde.

Nawet i tu może poważną rolę odegrać gaz generatorowy.

W Związku Radzieckim wprowadza się w br. całą serię jednośrubowych holowników rzecznych typu T-63 z silnikiem diesel-gaz 3-D6-GD o mocy 120 KM z gazogeneratorem Sza-7.

Zużycie drewna szczapowego wynosi 70 kg na godzinę.

Paliwa silnikowego 4,5 do 5 kg.

Zapas paliwa wystarcza na 8 do 10 godzin jazdy.

Szybkość jazdy 17,3 km/godz.

Wymiary holownika: długość — 17 m, szerokość 3,8 m, wysokość do burty 1,6 m, zanurzenie 0,8 m (Wedł. „Lisnaja promyszlennost“ Nr 2 1951 r.).

Na Renie kursowały większe jednostki z napędem gazogeneratorowym, jak np. dwuśrubowy holownik rzeczny o łącznej mocy maszyn 900 KM.

Pamiętajmy, że sprawność silnika gazowego wynosi dwadzieścia kilka procent, a najlepszego parowego okrętowego nie przekracza kilkunastu procent i to przy bardzo dobrym paliwie.

To zagadnienie nie może leżeć odłogiem. Wydaje się, że ludzie, mający do czynienia z wieczną żywą, płynącą i odnawiającą się masą wód, muszą kierować żywiołem, który im służy i sami stale iść naprzód, odnawiać swój światopogląd społeczno-techniczny i dać przykład innym dziedzinom transportu, jakie rezultaty może osiągnąć stosowanie nowej techniki do realizacji zadań, których oczekuje od nich państwo.

*) patrz artykuły tegoż autora w numerach lipcowym i sierpniowym br.

Planowanie kosztu własnego przewozów w transporcie socjalistycznym

STRUKTURA KOSZTÓW EKSPLOATACJI

Prawidłowe*) określenie wielkości nakładów eksploatacyjnych i ustalenie kosztu własnego przewozów jest wyjątkowo odpowiedzialną częścią planowania w transporcie.

W skład kosztów eksploatacyjnych kolei wchodzi następujące nakłady podstawowe: płace, paliwo do parowozów i motorów, energia elektryczna do napędu pociągów, materiały, remonty średnie i roczne, naprawa taboru, amortyzacja i inne koszty.

Charakterystyczną właściwością struktury eksploatacyjnych kosztów transportu w porównaniu z przemysłem są: duży udział nakładów na paliwo (11% na kolejach i 15% w transporcie wodnym, wobec 8% w przemyśle), co wiąże się z wysokimi normami zużycia paliwa przez lokomotywy w porównaniu z silnikami umiejscowionymi, duży udział odpisów amortyzacyjnych, stosunkowo duży udział funduszu płac (prawie połowa wszystkich kosztów eksploatacyjnych transportu kolejowego), prawie zupełny brak nakładów na surowce, co samo przez się prowadzi do znacznego zwiększenia udziału wszystkich pozostałych elementów kosztów kolejowych.

Właściwością struktury kosztów eksploatacyjnych w transporcie wodnym jest to, że poczynając od 1938 r. w skład kosztów transportu wodnego nie włącza się nakładów na utrzymanie dróg wodnych i dlatego koszt własny oblicza się bez kosztów utrzymania. Od tego roku wszystkie koszty utrzymania dróg wodnych włączono do budżetu państwowego.

PLANOWANIE KOSZTÓW EKSPLOATACYJNYCH

Poszczególne elementy kosztów eksploatacyjnych ustala się na podstawie następujących obliczeń podstawowych.

Fundusz płac pracowników kolejowych ustala się na podstawie planu zatrudnienia i wyznaczonego poziomu średniej płacy. Prócz tego w skład kosztu własnego przewozu wchodzi składniki na ubezpieczenie społeczne, wynoszące 7,6% podstawowego funduszu płac.

Koszty paliwa do parowozów i motowozów, jak to wyżej podano, oblicza się na podstawie ustalonej w planie wielkości pracy kolei (w brutto-tono-kilometrach), wyznaczonej normy zużycia paliwa na jednostkę pracy wg rodzajów ruchu i ceny jednej tony paliwa umownego. Przy ustalaniu zapotrzebowania na paliwo, z ogólnej pracy kolei włącza się przewozy dokonane przy użyciu trakcji elektrycznej.

Cena jednej tony paliwa naturalnego składa się z ceny zakupu, ustalonej według cenników; z opłaty za przewóz, ustalonej według taryf dla przeciętnej odległości przewozu danego rodzaju paliwa z uwzględnieniem przewidywanego ograniczenia odległości przewozów i z kosztów pośrednich ustalanych w zasadzie według preliminarzy kosztów magazynów paliwa na kolei.

Jeśli ustalono cenę jednej tony naturalnego węgla, ropy naftowej lub drzewa opałowego, wówczas nie trudno obliczyć według równowartości przeliczeniowej paliwa naturalnego na paliwo umowne, cenę jednej tony paliwa umownego. Jeżeli zatem cena jednej tony naturalnego węgla wynosi, przypuśćmy, 50 rubli, wówczas cena jednej tony węgla przeliczonego na paliwo umowne według współczynnika 0,5 wyniesie 100 rubli.

Przeciętna cena jednej tony wszystkich rodzajów paliwa umownego zależy od sposobu opalania, tj. od udziału poszczególnych rodzajów paliwa (węgla, drzewa, ropy) w zaopatrzeniu kolei.

Koszty energii elektrycznej do napędu pociągów (włączając sekcje motowozowe) ustala się na podstawie wielkości pracy kolei zelektryfikowanych (w brutto-tono-kilometrach), wyznaczonej normy zużycia energii elektrycznej (w kWh) na jeden brutto-tono-kilometr i ustalonej taryfy za jeden kWh energii elektrycznej.

Koszty średniej i okresowej naprawy taboru ustala się na podstawie ustalonego programu napraw i cen napraw jednostkowych. Program naprawy taboru powinien być podzielony według rodzajów naprawy (średnia lub okresowa), według rodzajów taboru (parowozy i wagony), według serii parowozów i typów wagonów (kryte, platformy, cysterny, chłodnie itd.), z podziałem na ilości osi, jak również miejsc wykonania naprawy (zakład przemysłowy, parowozownia lub warsztaty) i odpowiednio do zróżnicowania jednostkowych cen naprawy taboru.

Wydzielenie w specjalnej pozycji kosztów średniej i okresowej naprawy taboru, które zawierają opłatę siły roboczej, koszt materiałów, paliwa i wszystkie inne nakłady, wiąże się:

po pierwsze z tym, że stosowane obecnie odpisy amortyzacyjne nie pokrywają wszystkich kosztów naprawy taboru włączając naprawę średnią,

po drugie, że tabor wagonów towarowych w istocie nie może znajdować się w wyłącznej dyspozycji poszczególnych kolei i jest wykorzystywany na całej sieci kolejowej. Dlatego ustalanie nakładów na okresową i średnią naprawę wagonów towarowych może być dokonane tylko centralnie i powinno być rozdzielane między poszczególne koleje proporcjonalnie do roboczego taboru wagonów, ustalonego dla wykonania planu przewozów.

Koszty materiałowe i wszystkie inne eksploatacyjne koszty kolei obejmują: koszty materiałów na potrzeby bieżące, na przykład szyn, złączy, podkładów, paliwa i energii, na wszystkie potrzeby produkcyjne, koszty gospodarcze i bytowe (oprócz paliwa do parowozów i energii elektrycznej do napędu pociągów); inne koszty, na przykład koszty transportowe, usługi innych organizacji, naprawa drobnego inwentarza i narzędzi, koszty przeniesień i diety, ryczałt na umundurowanie, amortyzacja odzieży ochronnej i inne drobne sporadyczne koszty administracyjne, a również koszty rozliczane centralnie, jak: przygotowanie zastaw w wagonach do przewozu zboża i przysposobienia wagonów do przewozu sprzętu wojskowego, utrzymanie straży zmilitaryzowanej, szkół, kursów, zakładów naukowo-badawczych, kontrolerów liniowych bezpieczeństwa ruchu, publikacja przepisów, instrukcji i innych druków o charakterze masowym.

Wymienione koszty ustala się na podstawie wielkości robót, progresywnych norm zużycia materiałów na jednostkę roboty i cen jednostkowych; ustalonego stanu liczbowego pracowników, norm nakładów na 1 pracownika i cen jednostkowych; istniejące ilości punktów, obiektów lub urządzeń, norm zużycia na każdy z nich i cen jednostkowych; istniejącej liczby jednostek gospodarczych i norm kosztów na każdą jednostkę.

Prócz tych kosztów do kosztu przewozów wchodzi również koszt tej części środków trwałych, która ulega zużyciu w danym roku sprawozdawczym. Ustalenie odpisów amortyzacyjnych, przypadających na rok planowany następuje na podstawie ogólnej przeciętnej rocznej wartości środków trwałych i ustalonych norm zużycia.

Suma odpisów amortyzacyjnych jest przeznaczona na remont kapitalny środków trwałych. Zgodnie z tym, ogólna suma odpisów amortyzacyjnych za cały okres użytkowania środków trwałych powinna zapewnić pokrycie kosztów remontu kapitalnego tych środków w ciągu całego okresu ich użytkowania. Roczne odpisy amortyzacyjne na remont kapitalny środków trwałych ustala się na podstawie wymienionej ogólnej sumy odpisów amortyzacyjnych i okresu użytkowania środków trwałych.

Wynoszą one:

roczne odpisy	=	Wartość remontu kapitalnego za cały okres użytkowania
amortyzacyjne	=	okres użytkowania środków trwałych

Wartość kapitalnego remontu środków trwałych za cały okres i ich użytkowania ustalamy na podstawie jedno-

* Skróty rozdziału pracy A. Galickiego „Planowanie socjalistycznie transporta”, wydanej przez Gospplanizdat, Moskwa 1950 r.

stkowego kosztu remontu i ogólnej liczby remontów w okresie użytkowania.

Dla wszystkich rodzajów środków trwałych ustala się stawki odpisów amortyzacyjnych i różnicowane w zależności od okresu użytkowania i stopnia wykorzystania środków trwałych. W związku z dużą różnorodnością poszczególnych rodzajów środków trwałych transportu, ustalenie stawek odpisów amortyzacyjnych jest bardzo skomplikowanym zadaniem i wymaga w odniesieniu do wielu stawek odpisów amortyzacyjnych sprawdzenia w naturze przewidywanych okresów użytkowania (na przykład szyn kolejowych). Do środków trwałych transportu kolejowego wchodzi nasypy, nawierzchnie, mosty i inne budowle sztuczne, budowle ogólnego użytku, pomieszczenia produkcyjne, tabor itd.

Przypuśćmy, że wartość wagonu wynosi 24 tys. rubli, jednostkowy koszt naprawy głównej — 12 tys. rubli, okres użytkowania wagonu — 40 lat i okres między naprawami głównymi — 8 lat. Zatem roczne odpisy na naprawę główną wagonu, biorąc pod uwagę, że naprawa główna w ciągu całego okresu użytkowania wagonu będzie dokonana 4 razy ($\frac{40 \text{ lat}}{8 \text{ lat}} = 5$), wyniosą:

$$\frac{12 \text{ tys. rub.} \times 4}{40 \text{ lat}} = 1.200 \text{ rub.}$$

Stawka odpisów amortyzacyjnych wyniesie:

$$\frac{1.200 \text{ rub.} \times 100}{24.000 \text{ rub.}} = 5\% \text{ wartości odbudowania wagonu.}$$

Stawki odpisów amortyzacyjnych są ustalone centralnie.

Okręgi i koleje, przedsiębiorstwa żeglugowe i inne przedsiębiorstwa transportowe nie mają prawa ponownego podziału poszczególnych pozycji w ustalonych dla nich preliminarzach eksploatacyjnych, ponieważ może to doprowadzić do dysproporcji między odpowiednimi rozdziałami planu — między planem nakładów na paliwo a przydzieloną ilością paliwa, między planem nakładów na materiały a przydzieloną ilością materiałów itd. Przedsiębiorstwa te mają prawo według uznania ponownie podzielić zatwierdzony preliminarz kosztów według poszczególnych służb, operacji gospodarczych i jednostek podległych.

PLANOWANIE KOSZTU WŁASNEGO PRZEWÓZÓW

Koszt własny przewozów w transporcie ustala się na podstawie ogólnej wielkości kosztów eksploatacji i planu podanej produkcji transportu, tj. sumy przewozów ładunków i pasażerów. Przy tym, tak samo jak przy ustalaniu wydajności pracy, koszt własny przewozów jest obliczany na podstawie taryfowego obrotu ładunków (ilość taryfowych tonokilometrów), zaś jeden taryfowy tonokilometr przyrównuje się umownie do jednego osobokilometra.

Dla przeprowadzenia analizy ogólnego kosztu własnego przewozów, wykrycia przyczyn jego zwiększenia lub ustalenia źródeł obniżenia (według poszczególnych służb lub elementów kosztów), jak również dla ustalenia poziomu taryf i cen zbytu, kalkulujemy poszczególne rodzaje przewozów lub rodzaje robót, na przykład kalkulacja kosztu przewozu ładunków i kosztu przewozów pasażerów, kalkulacja kosztu pracy parowozów i wagonów (jednego parowozokilometra, parowozogodziny, wagonosokilometra, wagonogodziny) itd. Kalkulacja kosztu własnego w transporcie komplikuje się dlatego, że jedynie nieznaczna część kosztów może być zaliczona bezpośrednio na ten czy inny rodzaj przewozów lub robót. Pozostałe koszty transportu rozlicza się drogą narzutów proporcjonalnie do tych czy tamtych mierników wielkości pracy taboru lub proporcjonalnie do kosztów bezpośrednich, na przykład proporcjonalnie do płac robotników, zatrudnionych bezpośrednio przy danych rodzajach robót.

Przy kalkulacji kosztu własnego przewozów poszczególnych rodzajów ładunków w praktyce często stosuje się metodę stawek opartych na kosztach własnych, której istotą polega na tym, że wszystkie koszty przewozów ładunków uważa się za zależne od dwóch lub kilku

mierników podstawowych: na przykład od ilości brutto tonokilometrów i wagonosokilometrów. A więc płace brygad lokomotyowych i konduktorskich, koszty paliwa parowozów i energii elektrycznej do napędu pociągów, koszty naprawy bieżącej i średniej lokomotyw (prócz przetokowych), ładowania paliwa na parowozy, oświetlenia i oliwienia lokomotyw, jak również koszty służby drogowej, łączności i ruchu wiążą się z miernikiem w brutto tonokilometrach. Takie koszty jak naprawa bieżąca, okresowa i średnia wagonów, naprawa bieżąca i średnia lokomotyw przetokowych, opał, oświetlenie, oliwienie wagonów i utrzymanie przetokowych brygad lokomotyowych wiążą się z miernikiem w wagonosokilometrach. Pozostałą sumę kosztów rozlicza się proporcjonalnie do nakładów związanych z tonokilometrami brutto i wagonosokilometrami. Podzielenie ogólnej sumy kosztów, związanych i tonokilometrami, przez liczbę brutto tonokilometrów daje stawkę kosztów czyli koszt własny jednego brutto-tonokilometra. Analogicznie ustala się i stawkę kosztów, czyli koszt własny wagonosokilometra. Na podstawie otrzymanych w ten sposób stawek kosztu i pracy kolei, rozliczonej według każdego rodzaju ładunków (w brutto-tonokilometrach i wagonosokilometrach), można obliczyć ogólną sumę kosztów i koszt własny przewozów każdego poszczególnego ładunku z osobna.

Należy zaznaczyć, że na skutek różnego ciężaru gatunkowego poszczególnych ładunków, nakłady tonokilometrów i wagonosokilometrów na przewozy jednej i tej samej ilości ładunków zasadniczo się różnią według rodzajów ładunków, czym tłumaczy się różny koszt własny ich przewozów.

Na wielkość kosztów eksploatacyjnych transportu, a więc na wielkość kosztu własnego przewozów wywiera duży wpływ natężenie ruchu pociągów, jak również inne wskaźniki pracy. Jedna część kosztów eksploatacyjnych zmienia się prawie wprost proporcjonalnie do ilości przewozów, druga zaś prawie nie zależy od ilości przewozów. Zgodnie z tym wszystkie koszty kolei można umownie podzielić na zależne i niezależne od rozmiaru ruchu pociągów.

Do kosztów eksploatacyjnych zależnych od natężenia ruchu pociągów odnoszą przede wszystkim płace brygad parowozowych i konduktorskich, nakłady na paliwo, energię elektryczną, na naprawę taboru, jak również częściowo na nawierzchnie torów oraz szereg innych kosztów (na przykład na odzież ochronną dla brygad pociągów, oświetlenie pociągów itd.). Do „niezależnych” eksploatacyjnych kosztów kolei odnoszą się przede wszystkim koszty administracyjno-kierownicze i inne koszty pośrednie, jak również nakłady na walkę ze śniegiem, utrzymanie stałych urządzeń transportu kolejowego — tuneli, mostów, nasypów, budowli powszechnego użytku itd. Udział kosztów bezpośrednich, „niezależnych” od rozmiaru ruchu pociągów wynosi około 50% kosztów ogólnych.

Zwiększenie ilości przewozów powoduje bardzo istotne obniżenie kosztu własnego przewozów wskutek zmniejszenia części stałych czyli „niezależnych” kosztów przypadających na każdy tonokilometr.

Źródłem obniżenia kosztu własnego przewozów jest przede wszystkim podniesienie wydajności pracy wskutek lepszego wykorzystania taboru. Ogromne zasoby dla wzrostu wydajności pracy w transporcie, a przez to samo możliwości obniżenia kosztu własnego przewozów, mogą być uzyskane przez usunięcie nieprodukcyjnych przewozów na liniach okrężnych i zmniejszenie różnicowości między eksploatacyjnymi a taryfowymi tonokilometrami, przez zmniejszenie przebiegu wagonów próżnych, lepsze wykorzystanie ładowności wagonów i zwiększenie ciężaru pociągów; przez przyspieszenie obrotu taboru, szczególnie przez zmniejszenie postojów przy naładunku i wyładunku, przez wzmocnienie marszrutyzacji przewozów. W związku z dużym udziałem płac w eksploatacyjnych kosztach transportu (prawie 50%), zwiększenie wydajności pracy w transporcie jest głównym źródłem obniżenia kosztu własnego przewozów.

Ważnym źródłem obniżenia kosztu przewozów, szczególnie obecnie, jest zmniejszenie norm zużycia paliwa na parowozach, statkach, samochodach przez lepsze ich wykorzystanie i usprawnienie ich stanu cieplno-technicznego. Zlikwidowanie nadmiernego zużycia paliwa, oszczędny jego rozchód, stosowanie właściwych mieszanek pali-

wa i obniżenie kosztów transportu (przez zmniejszenie udziału dostaw paliwa przywożonego z daleka) zapewniła zmniejszenie kosztów eksploatacyjnych transportu o dziesiątki milionów rubli.

Poważne źródła obniżenia kosztu własnego przewozów — to zmniejszenie norm zużycia i oszczędne zużycie paliwa we wszystkich innych pracach transportu, energii elektrycznej i do napędu pociągów i innych robót w transporcie, pochłaniających wiele prądu elektrycznego — materiałów do napraw, jak również polepszenie wszystkich jakościowych wskaźników pracy transportu, w szczególności ulepszenie technologii i jakości naprawy torów oraz taboru (usuwanie konieczności przeprowadzenia przedterminowej, tj. ponownej naprawy).

Poziom kosztu własnego przewozów na poszczególnych kolejach w poszczególnych przedsiębiorstwach żegludowych i samochodowych ulega dużym wahaniom. Zależy to przede wszystkim od gospodarki poszczególnych kolei, przedsiębiorstw żegludowych i samochodowych, od ilości przewozów, składu przewożonych ładunków i odległości przewozów, od stopnia technicznego wyposażenia transportu, od systemu i sposobów organizacji przewozów i prócz tego, od stopnia rozwoju współzawodnictwa socjalistycznego, organizacji pracy oraz ugruntowania przodujących stachanowskich metod pracy i wytwarzania.

Koszt własny przewozów jest niższy na tych kolejach, które mają drugie tory, udoskonaloną łączność, lepiej rozbudowane stacje i węzły, większe ilości przewozów, dopuszczają większy ciężar pociągów, większy odsetek przewozów przy pomocy pociągów marszrutyzowanych i mniejszy przebieg próżnych wagonów. Duże znaczenie dla poziomu kosztu własnego przewozów przy pomocy transportu rzeczno mają głębokości tranzytowe, wy-

dajność pracy portów i przystani, jak również warunki naturalne, np. szybkość prądu i długość okresu nawigacji. Poziom kosztu własnego przewozów w poszczególnych przedsiębiorstwach żegludowych ulega jeszcze bardziej ostrym wahanom, aniżeli na poszczególnych kolejach. Koszt własny przewozów samochodowych również w dużej mierze zależy od stanu dróg — klasy i typu, od rozmiaru gospodarki samochodowej i wielkości przebiegów samochodów bez ładunku.

Decydujące znaczenie dla wykonania zadania obniżenia kosztu własnego przewozów ma przyspieszenie obiegu wagonów. Prócz tego są i inne rezerwy obniżenia kosztu własnego przewozów. Na przykład zmniejszenie pomocniczych przebiegów parowozów powinno obniżyć koszty eksploatacji o 0,6%. Wielki efekt pieniężny da również przestawienie wielu kolei z trakcji parowej na bardziej doskonałe rodzaje trakcji — elektryczną i motorową. Walka ze wszelkiego rodzaju nakładami nieprodukcyjnymi, brakami, nadmiernościami, da poważną oszczędność w środkach pieniężnych.

W obniżeniu kosztu własnego przewozów zainteresowane są materialnie organizacje transportowe, gdyż część planowanego zysku (uzyskanie którego jest możliwe jedynie w razie wykonania planu obniżenia kosztu własnego przewozów), szczególnie zaś znaczna część zysku ponadplanowego pozostaje w dyspozycji transportu i zarachowuje się ja na fundusz dyrektorski, wykorzystywany na polepszenie kulturalno-bytowych i materialnych warunków pracowników transportu. Prócz tego, zgodnie z rozporządzeniami Rządu, wykonanie planu obniżenia kosztu własnego przewozów jest koniecznym warunkiem wypłaty premii personelowi kierowniczemu i pracownikom inżynieryjno-technicznym transportu.

KRONIKA

Jak pracują nasi transportowcy

Z KOMUNIKATU PKPG

WYKONANIE NPG W II KWARTALE 1951 R.

(km) Polska klasa robotnicza wykonała pomyślnie zadania Narodowego Planu Gospodarczego przewidziane na II kwartał 1951 r.

Zobowiązania produkcyjne, podjęte przez masy pracujące dla uczczenia Święta 1-Maja, dały gospodarce narodowej poważną dodatkową produkcję i przyczyniły się do wykonania z nadwyżką planu II kwartału. W II kwartale 1951 r. osiągnięto poważne wyniki w walce o obniżenie kosztów własnych i wzrost akumulacji socjalistycznej oraz uruchomiono szereg nowych, wielkich obiektów przemysłowych, opartych o nową technikę.

Według tymczasowych danych, wykonanie Narodowego Planu Gospodarczego w II kwartale 1951 r. przedstawiało się jak następuje:

Wzrost produkcji przemysłowej: Plan produkcji przemysłu socjalistycznego na II kwartał 1951 r. wg wartości w cenach niezmiennych został wykonany w 102,3%, a wartość produkcji tego przemysłu wzrosła w porównaniu z II kwartałem ub.r. o ok. 29%. Plan na okres I półrocza został wykonany łącznie w 102,0%.

Również wzrosły poważnie rozmiary inwestycji w przetrzasku II kwartału br. w porównaniu z II kwartałem ub. roku, a także tempo realizacji planu inwestycyjnego było szybsze niż w roku ubiegłym.

W rolnictwie akcja siewna miała przebieg pomyślny, nastąpiło dalsze wzmocnienie spółdzielni produkcyjnych (na dzień 30.VI. br. 3.054), wzrosło zaopatrzenie wsi w artykuły przemysłowe.

Rzów transportu i łączności: Plan przewozów towarowych wszystkimi środkami transportu (kolejowego, wodnego i samochodowego) został wykonany w II kwartale 1951 r. w 101 procentach a przewozy towarowe wzrosły o 19% w porównaniu z II kwartałem ub.r.

Koleje normalnotorowe wykonały kwartalny plan przewozów towarowych w 103%, co stanowi wzrost o 13% w porównaniu z II kwartałem 1950 r.

Plan przewozów osobowych na kolejach normalnotorowych wykonany został jedynie w 96%, jednakże przewozy te wzrosły o 14% w porównaniu z II kwartałem ub.r. W II kwartale osiągnięto na kolejach normalnotorowych poprawę współczynnika obrotu towarowego o 6,7% w porównaniu z II kwartałem 1950 r.

Przewozy towarowe Państwowej Komunikacji Samochodowej przekroczyły o 84% poziom II kwartału ub.r. Przewozy osobowe wzrosły o 64% w porównaniu z odpowiednim okresem 1950 r.

Przewozy towarowe w żegludzie śródlądowej wzrosły o 36% w porównaniu z odpowiednim okresem ub.r.

Żegluga morska wykonała kwartalny plan przewozów towarowych w 124% przy wzroście o 69% w porównaniu z II kwartałem 1950 r.

Plan przeładunku portów morskich został wykonany w 91%, przy czym przeładunek w portach ogółem wzrósł w porównaniu z II kwartałem ub.r. o 20%, w tym węgla o 26%, rud i innych masowych ładunków o 9%.

W II kwartale 1951 r. wartość usług poczty i telekomunikacji wzrosła o 12% w porównaniu z odpowiednim okresem ub. roku.

W II kwartale nastąpił też dalszy rozwój obrotu towarowego i dalszy wzrost zatrudnienia i wydajności pracy oraz wzrost płac.

Wykonanie zadań NPG w II kwartale br. stanowi nowy, wielki sukces osiągnięty w toku realizacji Planu Budowy Podstaw Socjalizmu.

POLSKIE KOLEJE PAŃSTWOWE

POZNAŃ PRZODUJE WE WSPÓŁZAWODNICTWIE O „ZIELONĄ DROGĘ”

(O) W ramach czynu 1-majowego kolejarze czterech okręgów: szczecińskiego, poznańskiego, wrocławskiego

i katowickiego podjęli współzawodnictwo o „zieloną drogę”, tj. zapewnienie przełotności pociągów towarowym.

W lipcu br. odbyła się w Międzyzdrojach konferencja dla podsumowania dotychczasowych wyników współzawodnictwa. Według obliczeń pierwsze miejsce zajęli kolejarze DOKP Poznań, drugie — Szczecin, trzecie Wrocław.

Zebrani na konferencji przedstawiciele czterech współzawodniczących dyrekcji, postanowili kontynuować współzawodnictwo oraz zwiększyć o ok. 30% obciążenie pociągów pospieszno-towarowych i tranzytowych przebiegających na trasie Kędzierzyn — Szczecin.

BRYGADA MŁODZIEŻOWA OBSŁUGUJE DWORZEC TOWAROWY W BYDGOSZCZY

(O) W lipcu dworzec towarowy w Bydgoszczy został powierzony obsłudze brygady młodzieżowej. Brygada składa się z 17 młodych kolejarzy i kieruje całkowicie pracami dworca w czasie jednej zmiany.

WSPÓŁZAWODNICTWO KASJEREK BILETOWYCH PKP

(O) Kasjerki biletowe stacji Gliwice wezwały wszystkie kasy biletowe na PKP do podjęcia długofalowego współzawodnictwa pracy. Wezwanie podjęły dotychczas kasjerki biletowe stacji Katowice i Warszawa-Sródmieście.

Współzawodnictwo obejmuje następujące elementy: wydajność pracy obliczona na podstawie sporządzonych raportów premiovych, zachowanie czystości wewnątrz i na zewnątrz kas biletowych, przestrzeganie przepisów o obowiązku wywieszania w okienkach kas biletowych wizytówek z nazwiskami dyżurującego kasjera, uprzejma i szybka obsługa podróżnych, staranne i terminowe sporządzanie sprawozdań kasowych oraz natychmiastowe uzupełnianie poprawek wprowadzonych do przepisów służbowych i taryf. Umowa o współzawodnictwo przewiduje obliczanie wyników na podstawie punktów dodatnich i ujemnych, przy czym jako norme przyjmuje się wyrobień przez kasjera biletowego 12.000 jednostek pracy, za które zalicza się 120 punktów dodatnich. Za każdy zapis w książce zażaleń zalicza się 50 pkt. ujemnych. Obliczanie wyników współzawodnictwa odbywać się będzie co 3 miesiące.

18 NOWYCH KOLEJOWYCH PORADNI LEKARSKICH W DOKP POZNAŃ

(O) Wśród licznych zobowiązań podjętych i wykonanych w ramach Czynu Lipcowego przez kolejarzy całej Polski wyróżnia się czyn personelu służby zdrowia w DOKP Poznań.

Pracownicy służby zdrowia uruchomili w czynie lipcowym 18 nowych kolejowych poradni lekarskich. Nowe placówki powstały w Poznaniu, Grodzisku, Mosinie, Srodzie, Sremie, Sulęcinie, Skwierzynie, Zninie, Skokach, Obornikach, Wronkach, Szamotułach, Międzyrzeczu, Trzciance, Gnieźnie, Krotoszynie, Wolsztynie i Górze Śląskiej.

Z PRAC RACJONALIZATORÓW PKP W KUTNIE

(O) Wśród racjonalizatorów zrzeszonych w klubie racjonalizacji i techniki w Kutnie wyróżnili się ostatnio czterej racjonalizatorzy, Franciszek Kazimierzczak — elektrotechnik wprowadził ulepszenie w uszczelnianiu łożysk w pokrywach turbozespołów parowozowych; Zygmunt Stawicki — ślusarz awansowany na zastępcę naczelnika parowozowni jest autorem sposobu przedmuchiwania rur płomienicowych w kotłach parowozów w czasie jazdy; Roman Grochocki maszynista, zastosował dodatkową siatkę nad kominami, co w znacznym stopniu zmniejsza iskrzenie; wreszcie Leon Krasucki pracownik parowozowni Kutno, jest autorem projektu nowego wiertła do usuwania kamienia z podgrzewaczy przy parowozach. Wszystkie pomysły były szczegółowo omawiane i opracowywane na naradach klubu.

WYNIKI KONKURSU „WYDAWNICTW KOMUNIKACYJNYCH”

(O) Przedsiębiorstwo „Wydawnictwa Komunikacyjne” rozpiśało we wrześniu 1950 r. konkurs na opis pracy zworotniczego, nastawniczego, dyżurnego ruchu, dyspo-

zytora ruchu, kierownika pociągu, smarownika wagonu, rewidenta torowego itp. Konkurs miał na celu pogłębienie wiadomości fachowych oraz popularyzację zagadnień technicznych i gospodarczych wśród pracowników kolejowych.

Ostatnio ogłoszono wyniki konkursu. Ogółem zgłoszono nań 33 prace. Sąd konkursowy przyznał I nagrodę w wys. 750 zł inż. Dominikowi Syryjczykowi z Krakowa, II nagrodę — Tadeuszowi Dukowiczowi z Opola, III nagrodę — inż. Karolowi Lau z Krakowa. Na wyróżnienie zasługuje Wiesław Łucjanek z Puław, 17-letni maturzysta, który za swoją pracę z dziedziny kolejnictwa otrzymał 315 zł nagrody.

ZADANIA SPOŁECZNEJ INSPEKCJI PRACY NA PKP

(O) W Warszawie odbyła się narada robocza poświęcona sprawie polepszenia warunków ochrony pracy we wszystkich jednostkach PKP. W naradzie wzięli udział przedstawiciele Min. Kolej, Zarz. Gł. ZZK, CRZZ oraz instruktorzy okręgowi ochrony pracy ZZK. W dyskusji po referacie omówiono wytyczne pracy na najbliższą przyszłość w zakresie zadań ochrony pracy.

W najbliższej przyszłości przewiduje się szeroką akcję kontrolno-instrukcyjną na odcinku wykonania zadań w zakresie bezp. i hig. pracy przez poszczególne zakłady pracy, zorganizowanie współzawodnictwa indywidualnego i zespołowego w zakresie bhp oraz usprawnienie walki z wypadkami podczas pracy na kolei ze szczególnym uwzględnieniem walki o zwiększenie dyscypliny przejazdu wśród podróżnych.

W dyskusji poruszono również zasadnicze błędy i zaniedbania w zakresie ochrony pracy na PKP jak np. brak pokoi higienicznych dla kobiet w zakładach pracy, braki w prelininowaniu kredytów na bhp, brak wody do picia na niektórych stacjach itp.

ZETEMPOWCY Z WROCŁAWIA — NAJLEPSZA MŁODZIEŻOWĄ BRYGADĄ PAROWOZOWĄ

(O) Zetemnowska młodzież kolejowa podziela na cześć Światowego Złotu Młodych Bojowników o Pokój w Berlinie — współzawodnictwo o tytuł najlepszej młodzieżowej brygady parowozowej w Polsce.

Według dokonanej ostatnio oceny wyników współzawodnictwa — zwycięstwo odniósł inicjatorzy współzawodnictwa, Zetempowcy ze stacji Wrocław Główny, którzy po raz pierwszy w kraju zastosowali radziecką metodę tzw. „jazdy pierścieniowej”. Drugie miejsce zajęła brygada parowozowa Margańskiego ze stacji Bydgoszcz. Wśród współzawodniczących brygad konduktorskich pierwsze miejsce zajął zespół Tadeusza Andryszczuka z Bydgoszczy.

We współzawodnictwie brało udział 80% zespołów młodych maszynistów. Zwycięskie brygady obsługiwać będą specjalne pociągi wiozące delegatów polskich na Złot do Berlina.

LIST KOLEJARZY WĘGIEŃSKICH DO KOLEJARZY POLSKICH

(O) Kolejarze Zetempowcy z DOKP Wrocław prowadzą ożywioną korespondencję z kolejarzami radzieckimi, Czechosłowackimi, węgierskimi i młodzieżą innych krajów demokracji ludowej. Ostatnio Zetempowcy z parowozowni w Łęgnicach otrzymali list od swych kolegów węgierskich ze stacji Budapeszt Północny. Młodzi kolejarze węgierscy podają w nim swe osiągnięcia w dziedzinie lepszego wykorzystania przebiegu parowozów i taboru kolejowego; zaoszczędzili ogromne ilości węgla, obniżyli o 12% koszty napraw parowozów oraz zwiększyli ich przebieg do 500 km na dobę.

KINO DWORCOWE W POZNANIU

(O) Na terenie dworca poznańskiego otwarto w linii drugiej w Polsce (po Bydgoszczy) kino aktualności dla podróżnych oraz świetlice TPPR. Kino czynne jest 6 dni w tygodniu w godzinach od 21 do 3 rano.

P K S

OSTRZEGAĆ KIEROWCÓW PRZED SKUTKAMI PIJAŃSTWA

(hm) W zajezdni PKS w Warszawie przy ul. Ożarowskiej odbył się proces pokazowy 20-letniego Tadeusza Kowalskiego, kierowcy samochodu PKS. Kowalskiemu zarzucono dwa przestępstwa: używanie samochodu państwowego w celach prywatnych i prowadzenie tegoż samochodu w stanie nietrzeźwym, co spowodowało rozbicie wozu oraz złamanie ręki jednego z pasażerów.

W dniu wypadku po ukończeniu zwozki żwiru, oskarżony zamiast odorować samochód do garażu podziął się odwiedzić spotkań kolegów do Słonna pod Warszawą. W Słonne napił się z kolegami wódki. Pili również wódkę w drodze powrotnej. Przy miejscowości Pustelnik i pijany Kowalski nie mógł zapanować nad kierownicą i wpadł na drzewo.

Na podstawie zeznań świadków ustalono całkowitą winę Kowalskiego. Ponadto śledztwo wykazało, że oskarżony to notoryczny bumelant i pijak. Wyrokiem sądu wojewódzkiego Kowalski został skazany na 2 lata więzienia.

Miesięcznik „Transport i Spedycja” w numerze majowym br. (str. 238) podał podobne notatki o ukaraniu kierowców, podkreślając konieczność usilnych starań ze strony kierowników gospodarstw samochodowych o to, aby swoim wpływem oraz drogą odpowiednich pogadań i in. starali się o obniżenie ilości awarii. Jedną z najlepszych dróg jest popularyzacja ruchu współzawodnictwa pracy.

PORTY I ŻEGLUGA

NOWY PORT RYBACKI NA BAŁTYKU

Dnia 22 lipca br. uruchomiono nowy port rybacki w Swinoujściu. W dniu Święta Państwowego została oddana do użytku pierwsza część bazy rybackiej, przeznaczonej do obsługi rybołówstwa dalekomorskiego. Uruchomienie tej bazy skracą naszym trawlerom rybackim drogę z łowisk do portów polskich o około 200 mil morskich, tzn. ok. 360 km. Przeliczając tę odległość na oszczędność w zużyciu paliwa dochodzimy do wniosku, że co siódmy rejs będzie wykonywany na zaoszczędzonym paliwie. Uruchomienie bazy rybackiej w Swinoujściu umożliwi przekształcenie naszego rybołówstwa morskiego z rzemiosła, w prawdziwy, silnie rozbudowany przemysł.

Przemawiając podczas uroczystości otwarcia bazy, przodujący robotnik bazy, Stanisław Ziótek, który w ostatnich miesiącach uzyskiwał przeciętnie 216% normy, stwierdził: „kiedy tu przybyliśmy zastaliśmy błoto, zarosnięte tatarakiem, nie mówiąc już o chmarach komarów. Dzięki naszym zobowiązaniom, podjętym w 1950 roku z okazji urodzin Prezydenta Bieruta, dziś już oddajemy pierwszą część bazy do użytku”.

ZOBOWIĄZANIA LIPCOWE

Wraz z całą klasą robotniczą marynarze i pracownicy morscy podjęli szereg zobowiązań, świadczących o zdecydowanej woli przyspieszenia rozwoju gospodarczego Polski.

I tak np. brygada trymerów, w skład której wchodzi: brygadier Jasnocha i trymerzy: Kornaś, Pluta, Bugajewski, Wika, Kluskowski, Itasiński i Radziński, zobowiązała się w ramach czynu lipcowego zatrzymać statek szwedzki s/s „Friza” w ciągu 8 godzin, zaoszczędzając 4 dniówki, przy czym praca miała być wykonana przez 8 trymerów.

Wykonując swe zobowiązania brygada ta zaoszczędziła 192 roboczo-godzin.

Pracownicy rejonu Zarządu Małych Portów w Uście, skrócili w ramach swych zobowiązań lipcowych postój statku o 400 godzin, osiągając tym samym 3.200 zł oszczędności. Zobowiązania załogi taboru pływającego dały w rezultacie 983 zł oszczędności, straży pożarnej — 920 zł, a pracowników działu elektrycznego — 2.200 zł.

Zobowiązania wszystkich pracowników w Uście, które zostały wykonane przedterminowo, wyraziły się ogólnie wartością 13.000 zł.

Załoga s/s „Wolin” eksploatowanego przez Żeglugę Przybrzeżną w Szczecinie postanowiła wykonać w Cynie Lipcowym dwa dodatkowe rejsy na dobę w ciągu okresu letniego, rezygnując z przysługujących jej urlopów. Równocześnie zobowiązano się nie przekroczyć pierwotnie zaplanowanego zużycia paliwa i smarów oraz przeprowadzić we własnym zakresie szereg prac technicznych. Ogólnie biorąc wszystkie statki Żeglugi Przybrzeżnej w Szczecinie dały w ramach Czynu Lipcowego oszczędności w kwocie 34 tys. zł.

Wezwanie do uczczenia siódmej rocznicy Manifestu PKWN rzucił w Polskiej Marynarce Handlowej s/s „Bytom”. W ciągu trzech tylko tygodni od daty tego wezwania, podjęły zobowiązania 42 załogi okrętowe, które w sumie zadeklarowały 750 tysięcy zł dodatkowej produkcji na rzecz wzrostu sił pokojowych Polski.

Niemal wszystkie załogi wykonały swoje zobowiązania przedterminowo. Wymienić tu należy przede wszystkim s/s „Bytom”, dalej s/s „Jarosław Dąbrowski”, s/s „Oksywie” i szereg innych.

Łącznie zobowiązania Polskiej Marynarki Handlowej osiągnęły kwotę blisko 1.300.000 zł.

ZAKOŃCZENIE II ETAPU WSPÓŁZAWODNICTWA MORSKIEGO

Wyniki II etapu współzawodnictwa morskiego dowodzą o olbrzymim wkładzie naszych marynarzy w dzieło budowy fundamentów socjalizmu w Polsce i walki o trwały pokój.

Zespołowo pierwsze miejsce zajął s/s „Kolno”, który wykonał plan państwowy w 180% pod względem wagi przewożonych ładunków, w 162% pod względem ilości przejechanych ton-mil, a w 168% pod względem wpływów.

Na drugim miejscu umieścił się s/s „Narwik”. Statek ten nie tylko znacznie przekroczył zadania przewozowe, określone planem państwowym, ale ponadto załoga jego poczyniła poważne oszczędności w zużyciu paliwa, które wyrażała się liczbą 414 ton.

Trzecie miejsce we współzawodnictwie zespołowym zajął s/s „Mickiewicz”.

We współzawodnictwie indywidualnym wyróżnili się następujący przodownicy: Aleksander Kujawczyk, Jan Pelczarski, Bronisław Wachocz, Stanisław Bartolomowicz oraz Jerzy Mosmotis.

W Warsztatach Remontowej Obsługi Statków przodujące miejsce zajęli kowale Eryk Knop i Stanisław Tyszek oraz elektrycy Stefan Knaoik i Andrzej Górny.

Znaczące osiągnięcia w zakresie oszczędności paliw i smarów oraz zmniejszenia kosztów własnych w wydziale transportu administracji Polskich Linii Oceanicznych uzyskał Piotr Niedzielski, Bronisław Szubert i Jan Adamczyk.

PRZELADUNKI SZYBKOŚCIOWE

Wśród załóg portowych na pierwszy plan pod względem ofiarności i zapалу wysuwają się dźwigowci, trymerzy, sztaurzy portu szczecińskiego. W samej tylko pierwszej połowie lipca obsłużyli oni 25 statków, a więc tyle ile w ciągu całego miesiąca czerwca, metodą szybkościową. Te wyniki mogły być osiągnięte jedynie dzięki wzajemnej pomocy, jaką mogą sobie dać wzajemnie robotnicy i pracownicy warsztatów, marynarze i pracownicy administracji.

Wśród brygad sztaurskich można wymienić znaną ze swych osiągnięć brygadę Janiny Kusej. Przeprowadzała ona w pierwszej połowie lipca 117 godzin przy sztaurze.

Ta ofiarność w pracy polskich portowców pozwoliła na załadunek polskiego s/s „Narew” w ciągu 10 godzin, zamiast pierwotnie przewidywanych 36 godzin, pozwoliła na ukończenie przeładunku s/s „Soldek” na 23 godziny przed terminem, a s/s „Gliwice” mógł wyjść z portu o 53 godziny wcześniej, niżeli to było planowane.

W porcie gdańskim mamy do zanotowania również szereg sukcesów. I tak robotnicy portowi z Swinoujścia, zatrudnieni w basenie Górniczym zameldowali o przeładunku s/s „Grano” (fiński) oszczędzając 81,2% czasu, s/s „Bohos” (szwedzki) — 87,3% czasu, wreszcie s/s „Tarty” (radziecki) — aż 91% czasu pierwotnie przeznaczanego na przeładunek.

ROŻNE

STOSOWAĆ PRZEPISY PRZY STOSOWANIU
PŁYNÓW DO HAMULCÓW

(KA) W prasie codziennej*) ukazał się artykuł o pracy Stacji Obsługi Samochodów w Mysłowicach. W artykule podkreślono, że z doświadczeń Stacji wynika, iż najwięcej naprawia się tam urządzeń hamulcowych. W artykule stwierdzono również, że często powodem tych awarii jest używanie bardzo kiepskiej jakości płynu, tzw. „hydraul”, produkcji Centrali Produktów Naftowych oraz, że wszelkie interwencje w CPN nie odniosły skutku i produkowany „hydraul” jest nadal złej jakości.

Ponieważ zagadnienie wszelkich remontów, a nawet najdrobniejszych napraw jest w chwili obecnej szczególnie ważne, czego dowodem są wydane przez właściwe instytucje liczne zarządzenia i okólniki, a ponadto — zarzut pod adresem CPN był poważny, zainteresowaliśmy się tą sprawą bliżej.

Okazało się, że wyżej wymieniony artykuł jest nieścisły i niesłusznie oskarża CPN o produkowanie tego płynu w złym gatunku.

Przed wszystkim CPN wcale nie produkuje „hydraul”, lecz jest tylko dystrybutorem płynu do hamulców hydraulicznych pod znakiem „SE” (a nie „hydraul”). Producentem „SE” jest Państwowy Przemysł Farmaceutyczny, który fabrykuje go wg receptury zatwierdzonej przez władze nadrzędne.

Jeśli zaś chodzi o wspomniane interwencje, to CPN w bieżącym roku nie miała żadnej reklamacji, w ubiegłym zaś dwie, ale w obu przypadkach zostało stwierdzone niewłaściwe użycie płynu „SE” oraz nie przestrzeganie przepisów przy przejściu do stosowania płynu „SE” po innym uprzednio stosowanym, gdyż przez mieszanie tego płynu z płynami produkowanymi przez inne firmy (nierzadko prywatne), mogą powstać poważne uszkodzenia w urządzeniach hamulcowych. Sklepy CHPM „Motozbyt” rozpruwają płyny do hamulców hydraulicznych innej wytwórni, a użytkownicy nie zadają sobie trudu przeczytania na etykiecie wyraźnego zakazu mieszania płynów.

150 TYS. KM BEZ REMONTU SILNIKA

(Ch) W zrozumieniu wynikających olbrzymich oszczędności dla gospodarki narodowej w Planie 6-letnim i danie uczczenia „Święta Odrodzenia Polski Ludowej” w dniu 22 lipca 1951 r. kierowca samochodu osobowego marki „Skoda” typu Tudor ob. Nawrat Wilhelm z Kaletańskich Zakładów Papierniczych w Kaletach włączył się do Czynu Lipcowego, podpisując długofalowe zobowiązanie na przejechanie 150.000 km bez kapitalnego remontu. Ponadto ob. Nawrat Wilhelm zobowiązał się również stać z pojazdem do dziennej dyspozycji prócz jednego dnia konserwacji

* „Dziennik Zachodni” Nr 91/51 Katowice.

CO CZYTAC

Przegląd wydawnictw transportowych

W numerze bieżącym omówimy pokrótce dwie książki, które ukazały się świeżo na półkach księgarskich.

Pierwszą z nich jest „*Ekonomia i Planowanie Transportu Śródlądowego*”, pobra B. Kaczmarskiej, wydana jako skrypt na prawach rękopisu i nosząca charakter podręcznika.

Zarówno tytuł, jak temat, tak aktualny dla wszystkich transportowców, zdawały się wskazywać, że nareszcie zapełniona została poważna luka w naszym piśmiennictwie naukowym, które w tej dziedzinie dotychczas nie posiada ani jednego dzieła obejmującego całość zagadnienia. Niestety próba ujęcia wszystkich środków transportu w opracowaniu stosunkowo krótkim (160 stron) sprawiła, że większość zagadnień została potraktowana

w tygodniu. Przykładem tym ob. Nawrat niewątpliwie porwie za sobą w szlachetnym współzawodnictwie liczne rzesze kolegów kierowców samochodowych.

OSZCZĘDZAMY PALIWA PŁYNNE W TRANSPOR-
CIE BUDOWLANYM

Centralny Zarząd Budownictwa Zakładów Przemysłu Ciężkiego w Gliwicach zaoszczędził w II kwartale br. 8.930 l benzyny i 736 l oleju gazowego.

Oszczędności te są wynikiem starannej zorganizowanej gospodarki płynnymi materiałami pędnymi ze specjalnym uwzględnieniem stałej kontroli ich zużycia.

Z zasadami i wytycznymi oszczędnej gospodarki paliwami płynnymi zaznajomiono szczegółowo cały personel transportowy — przedsiębiorstwa łącznie z kierowcami, pomocnikami i personelem warsztatowym na odprawach zorganizowanych przez Centralny Zarząd w ramach zobowiązań 1 Majowych szefa działu transportowego.

Dla nieodrywania kierowców i pomocników od procesu produkcyjnego, wszystkie odprawy zorganizowano w niedzielę. Trwały one po pełne 6 godzin każda, przy udziale prawie ze całego personelu transportowego.

Nowa seria niedzielnych odpraw szkoleniowych z analizą wyników osiągniętych przez każdego kierowcę w II kwartale br. odbyła się w m-cu sierpniu br.

Poza tym szczegółowo omówiono zasady premiowania kierowców na odcinku oszczędności paliwem płynnym, ogumieniem pojazdów mechanicznych oraz na odcinku przekroczenia norm przebiegów międzynaprawczych.

Wyniki pracy na odcinku osiągniętych w II kwartale oszczędności oraz wyniki przyjętych zobowiązań w ramach akcji współzawodnictwa pracy przez poszczególnych kierowców jak i personel umysłowy komórek transportowych przeanalizowano, a wyciągnięte stąd wnioski posłużyły do dalszego usprawnienia gospodarki pojazdami mechanicznymi.

Odprawy te powinny przyczynić się do dalszego podniesienia poziomu fachowego personelu transportowego a ponadto miały na celu dalsze spopularyzowanie akcji współzawodnictwa pracy drogą przyjęcia nowych zobowiązań.

Omawiano również sprawę zorganizowania kolumn na wyładunkowych w niedzielę i święta oraz w godzinach nocnych.

ODPRAWA W CZBZPC W SPRAWIE ZASAD
ORGANIZACJI SŁUŻB TRANSPORTOWYCH

W związku z uchwałą Prezydium Rządu nr 415 z dnia 2 czerwca 1951 r. w sprawie zasad organizacji służb transportowych w jednostkach gospodarki uspołecznionej i w urzędach zwołano w lipcu niedzielną odprawę wszystkich kierowników wydziałów transportowych, ich zastępców oraz referentów kolejowych.

Odprawę tę zwołano w niedzielę jako czyn z okazji Święta Odrodzenia i ogłoszenia Manifestu Lipcowego.

pobieżnie, a nawet fragmentarycznie. Wprawdzie ujęcie podstawowych wiadomości z dziedziny ekonomiki i planowania w formę syntetyczną podzielonych na poszczególne rodzaje transportu rozdziałów i danie w końcu czytelnikowi elementarnego całokształtu wiadomości z tej dziedziny stanowią pozytywny dorobek autora, niemniej częste skróty myślowe i niepgiębianie tematyki niektórych zagadnień sprawiają, że czytelnik odnosi wrażenie wykładu niepełnego i niewyczerpującego tematu.

Stwierdzamy przy tym brak marksistowskich założeń ekonomicznych, niedostateczne powiązanie opracowania z charakterem naszej gospodarki, jak również małą ilość przykładów i doświadczeń z dziedziny transportu w Związku Radzieckim.

Książka Rybakowa „Kierowcy” przetłumaczona z języka rosyjskiego, nosząc charakter opowiadań przedstawia tyle wartości dydaktycznych, że powinna trafić do rąk każdego kierowcy i pracownika naszego transportu samochodowego.

Opisując życie bazy samochodowej w Związku Radzieckim, autor porusza problemy tak bliskie życiu każdej komórki transportowej albo ekspozytury PKS, omawia osiągnięcia i braki tak zrozumiałe i żywo odczuwane przez naszych transportowców, że książkę czyta się z najwyższym zainteresowaniem. Występujące zagadnienia wykorzystania pustych przebiegów, dyscypliny pracy, regeneracji części zamiennych, potokowej metody remontów itp., stanowią również u nas problemy niezwykle ważne i istotne. Próby usprawnień i szukanie nowych metod pracy należą do zagadnień zaprzatających bez przerwy nasz umysł i nasz dzień pracy.

Dlatego też książkę Rybakowa, przedstawiającą ludzi czynnych, ambitych, sumiennych i zamiłowanych w swym fachu, zwalczających z powodzeniem szereg piętrzących się przed nimi trudności, wychowujących jednocześnie kolegów i otoczenie, polecamy gorąco naszym czytelnikom. Stanowiąc ona będzie z pewnością nie tylko ulubioną lekturę wielu transportowców, ale dostarczy także materiału do szeregu refleksji, porównań i dyskusji.

Z kolei pragniemy jeszcze zapoznać naszych czytelników z dwoma artykułami zamieszczonymi w Nr. 4/1951 miesięcznika „Awtomobil”.

W opracowaniu pt. „Podnieść wydajność samochodów” kierownik kolumny samochodowej Nr 45 w Gorkowie przedstawia wyniki osiągnięte przez pracowników w dziedzinie oszczędności kompleksowej w III kwartale 1950 r. Współzawodnictwo rozwinięte na dużą skalę obejmowało przede wszystkim zwiększenie produkcji na kilometr przebiegu i godzinę pracy samochodu, przy jednoczesnym obniżeniu kosztów, co w znacznym stopniu wpłynęło na przekroczenie planu przewozów w tonach i tono-kilometrach, przy mniejszej od planowanej ilości wozów i mniejszym przebiegu.

Kolumna w okresie tym przewoziła zboże, materiały budowlane i inne ładunki masowe w rejonie Gorkowskim, przy tym tabor pracował w trudnych warunkach drogowych.

Plan kwartału w tonach został w rezultacie wykonany w 106,4%, w tono-kilometrach w 115,4%. Jednocześnie przebiegi wozów stanowiły zaledwie 92,9% planu, a zużycie paliwa 91,8%.

Wydajność na 1 km przebiegu w porównaniu z odpowiednim okresem 1949 r. wzrosła skutkiem tego o 40% i wynosiła 2,72 tono-km na 1 km przebiegu, podczas gdy plan przewidywał zaledwie 2,19 tono-km.

Osiągnięto tak dobre wyniki dzięki podwyższeniu współczynnika wykorzystania ładowności z planowanego 0,96 do uzyskanego 0,973 oraz współczynnika wykorzystania przebiegu z 0,64 do 0,69 — przede wszystkim dzięki umiejętnej stosowaniu przyczep.

Ilość przyczep wynosiła tylko 22% ilości samochodów, jednak wykorzystanie ich było bardzo umiejętne (współ. wykorzyst. 0,74), przy czym przeważnie były używane w przewozach dalekich, przy czym jedna przyczepa przydzielona na stałe do dwóch samochodów.

OD REDAKCJI

Ob. Rzebik Stanisław — Katowice: Opracowań nadesłanych w kolejności jako drugie i trzecie nie zamieścimy. Uzasadnienie naszego stanowiska przesyłamy pocztą. Ewentualne nowe opracowania prosimy ograniczyć co do objętości.

Ob. Pałucki Władysław — Katowice: Nadesłanego opracowania nie zamieścimy. Prosimy o inne lepiej sprezytowane.

Ob. Dr Burtak Jan — Warszawa: Artykuł nadesłany jest obszernym komentarzem obowiązujących uchwał i zarządzeń w sprawie organizacji jednostek gospodarczych. Nie konkretnego do spraw organizacji kierownictwa transportu nie wnosi.

Ob. Murek Leon — Zakopane: Dziękujemy za uwagi w liście. Zagadnienie poruszone w nadesłanym artykule ma istotne znaczenie dla naszego transportu samochodowego. Jednak opracowanie jest niewyczerpujące i wykazuje niektóre błędy w ujęciu.

Ob. Mgr Meller Edward — Gdynia: Rękopisy i za-

Praca przyczep sprawiła, że kolumna posiadająca o 6% mniej samochodów od przewidzianych przekroczyła pomimo to plan przewozów. Jednocześnie koszt rzeczywisty tono-km wyniósł w III kwartale 1950 r. 65,23 kop., podczas gdy plan przewidywał 76,91 kop., czyli oszczędność wyniosła około 15%. Jednocześnie kolumna zaoszczędziła 13 tys. litrów benzyny. Oczywiście walka o właściwe wykorzystanie przyczep, podniesienie współczynnika wykorzystania przebiegu i tonażu samochodów powinna wpłynąć na właściwe ustalenie problemu plac i stawek wynagrodzenia kierowców, czego obecny system plac nie uwzględnił w dostatecznym stopniu.

Na zakończenie przytaczamy wyjątki z „Nowych przepisów ruchu ulicznego w Moskwie”, omówionych w artykule G. Sołowiewa.

Na podstawie prac komisji, specjalnie do tego celu powołanej, wprowadzono zmianę szeregu przepisów dotychczas obowiązujących, co ma na celu usprawnienie ruchu na podstawie doświadczeń i nowych możliwości, wynikających z poszerzenia ulic i przebudowy szeregu dzielnic stolicy. Do najbardziej istotnych zmian należy powiększenie dopuszczalnej szybkości ruchu do 60 km dla samochodów osobowych, a 45 km dla motocykli, samochodów ciężarowych, autobusów i trolejbusów. Wprowadzono natomiast obowiązek zatrzymywania się na skrzyżowaniach ulic bocznych z główną, przy czym pojazdy wyjeżdżające z bocznych ulic winny przepuszczać pojazdy poruszające się po magistrali, znajdujące się w odległości poniżej 50 m od skrzyżowania. Przepisy przewidują poza tym, w jakich warunkach zezwala się na skręt w boczną ulicę przy świetle ostrzegawczym „stop” oraz nakazują zmniejszenie szybkości i maksymalną ostrożność ruchu przy wymijaniu tramwajów na przystankach tramwajowych i autobusowych.

J. N.

Czasopismami naukowymi zajmującymi się wyłącznie problematyką transportu morskiego były dotychczas: kwartalnik „Gospodarka Morska” — organ Instytutu Bałtyckiego — oraz miesięcznik „Technika Morza i Wybrzeża” — organ Naczelnej Organizacji Technicznej. W związku z utworzeniem z dniem 1 stycznia 1951 r. specjalnego przedsiębiorstwa wydawniczego w resorcie morskim — PPW „Wydawnictwa Morskie” — Instytut Bałtycki przekazał całość spraw wydawniczych temu przedsiębiorstwu, które obecnie przystąpiło do wydawania jednego pisma techniczno-ekonomicznego o tematyce morskiej, a mianowicie miesięcznika „Technika i Gospodarka Morska”. Pierwszy numer tego pisma ukazał się jako numer podwójny za miesiąc lipiec-sierpień 1951.

Otwiera go artykuł Ministra Żeglugi M. Popiela pt. „Wzrasta siła Polski na morzu”, który stwierdza, że „Technika i Gospodarka Morska” może i powinna przyczynić się do pełnego naświetlenia polityki morskiej społeczeństwa, budującego fundamenty socjalizmu, do wytrzeźwienia resztek błędnych teorii, które były odbiciem minionego okresu półkolonialnej zależności gospodarki morskiej Polski okresu międzywojennego od zagranicy.

Problematyka ekonomiczna tego numeru zawiera kilka ciekawych opracowań.

Nowe pismo jest organem NOT oraz instytutów naukowo-badawczych resortu morskiego, a mianowicie Morskiego Instytutu Technicznego, Instytutu Bałtyckiego oraz Morskiego Instytutu Rybackiego. (Cz.W.)

łączniki (nawet nie zamieszczone), nadesłane do Redakcji, nie są zwracane.

Wojewódzkie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne — Gdańsk — Wrzeszcz: Odpowiedź wysłana pocztą.

Ob. Macierowicz Janusz — Wrocław: Artykuł zamieściliśmy. Notatka z narady jest nieaktualna. Prosimy o napisanie krótkiej notatki o wynikach.

Ob. Müller Zygmunt — Warszawa: Dziękujemy za nadesłaną notatkę o pracy „Motozbyt”. W związku z notatką „Motozbyt” nadesłał nam swoje wyjaśnienie, którego nie zamieszczamy (zbyt obszerne). Prosimy o notatki krótsze i opisujące mniej skomplikowane sprawy.

Sprostowanie: W artykule pt. „Organizacja prac ładunkowych w portach rzecznych” zamieszczonym w Nr. 5/51 „Transportu i Spedycji” wkraść się błąd, który całkowicie zniekształcił pewien ustęp. Mianowicie na str. 213, I kolumna, wiersz 19 zamiast „mechanicznego (zbyt duży skład brygady)” powinno być „nienadążanie ludzi (zbyt mały skład brygady)”.

Planujemy (7)

Punktem wyjścia dla sporządzenia planu przewozowego takiego przedsiębiorstwa, w którym transport jest zagadnieniem ubocznym jest masa towarowa, potrzebna czy to dla zaopatrzenia tego przedsiębiorstwa w surowiec, czy też masa artykułów gotowych, która ma zostać dostarczona odbiorcom.

Tak się rzecz przedstawia w ogólnym ujęciu w zakładach przemysłowych. W rolnictwie będziemy mieć do czynienia z jednej strony z zaopatrzeniem w zboże i nasiona do siewu, z drugiej z zaopatrzeniem w nawozy sztuczne, dalej z odwożeniem wyprodukowanych zbóż i nasion, wreszcie z transportem wewnętrznym w obrębie gospodarstwa rolnego. W przedsiębiorstwach handlowych znów występuje w pierwszym rzędzie rozwózka artykułów do punktów sprzedaży jak również i zaopatrzenia punktów hurtowych. W budownictwie zasadniczą masą, która musi być przewieziona jest zaopatrzenie placów budów w materiały budowlane.

Ogólnie rzecz biorąc można powiedzieć, że w każdym przedsiębiorstwie mamy do czynienia z masą towarową, którą dane przedsiębiorstwo przyjmuje z zewnątrz, z masą towarową, która zostaje odprowadzona z przedsiębiorstwa na zewnątrz, wreszcie z masą towarową, która ma być przewożona wewnątrz przedsiębiorstwa, pomiędzy rozmaitymi działami pracy.

Przewozy z zewnątrz lub na zewnątrz mogą dzielić się bądź na przewozy pomiędzy zakładem a innym środkiem transportowym, bądź na przewozy samoistne. Udział w przewozie poszczególnych rodzajów mas towarowych jest oczywiście zależny od charakteru przedsiębiorstwa.

W jaki teraz sposób postępuje komórka transportowa przedsiębiorstwa, przystępując do opracowania planu przewozowego. Mając dane dotyczące wielkości masy przewozowej oraz podział kwartalny (czy nawet miesięczny) przewozów, komórka transportowa ustala zdolność przewozową taboru własnego. Obliczenie tej zdolności opiera się na szeregu wskaźników, które były niejednokrotnie omawiane na łamach „Transportu i Spedycji”. Wymienimy tutaj z najważniejszych: szybkość eksploatacyjną, współczynnik wykorzystania taboru, współczynnik wykorzystania przebiegu, współczynnik wykorzystania ładowności itd. Rzecz oczywista, że zarówno masa przewozowa, jak i zdolność przewozowa musi być wymieniona nie tylko w jednostkach wagowych, a więc w tonach, lecz również w tono-kilometrach (poprzez obliczenie średniego promienia jazdy), jako tych jednostkach, które mówią o pracy, która ma być wykonana przez własny tabor transportowy.

W tym miejscu należy wyraźnie podkreślić jedną sprawę: chodzi mianowicie o to, żeby masa towarowa była podzielona na odpowiednie rodzaje przewozów lub żeby osobno był wymieniony transport przewidziany do wykonania przez publiczne środki transportowe (z wymienieniem poszczególnych rodzajów środków przewozowych), osobno zaś transport, który nie był wykonany przy pomocy taboru własnego. Ten ostatni musi być z kolei podzielony na: dowóz ładunków wzgl. odwóz na

innym rodzaj środka transportu na przewozy w procesie produkcyjnym lub dystrybucyjnym oraz przewozy samoistne. Podział ten jest konieczny dla prawidłowego planowania pracy własnego taboru transportowego.

Posiadając dane, dotyczące zdolności przewozowej taboru własnego oraz masy towarowej, nadającej się do przewozu tym taborem, możemy określić część masy towarowej, która będzie mogła być przewieziona taborem własnym. Należy przy tym planować pełne wykorzystanie zdolności przewozowej taboru własnego. Podkreślamy tutaj ponadto słowo część, ponieważ w praktyce nie zdarza się i nie powinien nawet zdarzyć się przypadek taki, żeby przedsiębiorstwo mogło pracować wyłącznie w oparciu o tabor własny. Zazwyczaj jest to tylko pewna przeważnie niewielka część ogólnej masy towarowej.

Znając wielkość masy towarowej, która nie może być przewieziona własnymi środkami transportowymi, komórka transportowa przystępuje do znalezienia odpowiednich przedsiębiorstw, które będą mogły wykonać przewóz pozostałej części.

Tutaj — rzecz jasna — występują zazwyczaj dwa rodzaje transportu: albo transport samochodowy, w praktyce więc Państwowa Komunikacja Samochodowa jako przedsiębiorstwo dysponujące całością samochodowych przedsiębiorstw transportowych w kraju, bądź transport konny, opierający się w pierwszym rzędzie na drobnych przewoźnikach — w większości prywatnych. Instrukcja o opracowaniu planu przewozowego na rok 1952, nakazuje całą pozostałość masy towarowej planować na PKS.

Zaplanowanie tego transportu nie może opierać się na jednostronnym wstawieniu do planu sum, dotyczących masy towarowej, która ma zostać przewieziona. Tutaj wchodzimy — w stosunku do Państwowej Komunikacji Samochodowej — w dziedzinę umów planowych o przewóz. Umowy te winny odegrać rolę poważnego instrumentu, przy pomocy którego może być wykonana planowa realizacja zadań danego przedsiębiorstwa.

W zakresie transportu konnego, opartego, jak wspomnieliśmy, przede wszystkim o przedsiębiorców prywatnych, tego rodzaju umowy planowane nie mogą znaleźć zastosowania. Tu należy kierować się w pierwszym rzędzie znajomością miejscowych warunków i dotychczasową współpracą z tego rodzaju przedsiębiorstwami.

Wyszukanie odpowiedniej ilości środków transportowych, zapewniających przewiezienie masy towarowej, która nie będzie mogła być przewieziona własnym taborem, stanowi jedno z zasadniczych zadań komórek transportowych przedsiębiorstw nieprzewozowych.

I znów przeważnie po zbilansowaniu pozostałej masy towarowej z możliwością zaspokojenia potrzeb przewozowych przy pomocy transportu obcego, okazuje się, że pozostaje pewna część tej masy, która w dalszym ciągu nie ma przydzielonych sobie odpowiednich środków transportu.

Wtedy rozpoczyna się trzeci etap pracy komórek transportowych, o którym pomówimy w najbliższym odcinku „Planujemy”.

Czytelników „Transportu i Spedycji” zainteresowanych ankietą o obniżce kosztów własnych przewozów, ogłoszoną w numerze lipcowym br. zwiadamiamy, że na prośbę czytelników z Krakowa termin ankiety przedłużamy do dnia 30 września 1951 r.

POZNAJEMY TRANSPORT LOTNICZY (3)

KRÓTKA HISTORIA: Transport lotniczy zapoczątkowany został bezpośrednio po I wojnie światowej. Pierwsza regularna międzynarodowa linia lotnicza (Paryż—Londyn) otwarta została 8 lutego 1919 r.

Prawie równocześnie z komunikacją lotniczą na samolotach powstają linie pasażerskie obsługiwane przez sterowce. W pierwszych kilkunastu latach rozwoju transportu lotniczego przypisywano sterowcom duże zalety, przede wszystkim pod względem nośności i bezpieczeństwa lotu, jednak po kilku wypadkach, jakie się zdarzyły, w latach 30 zarzucono budowę sterowców i obecnie nie są one brane pod uwagę w komunikacji lotniczej w ogóle.

Dzieje transportu lotniczego można by podzielić na trzy okresy.

I okres pionierski, od zakończenia I wojny światowej do zdobycia przez lotnictwo w roku 1927 ostatniej przeszkody, jaką był Atlantyk Północny, jest obrazem bohaterskich zmagani człowieka z żywiołem powietrznym. Okres ten charakteryzuje wielka ilość wspaniałych wyczynów lotniczych, w których załoga góruje nad maszyną. Poprzez te wyczyny samolot daje wyraz swej przydatności do celów przewozowych. Ta przydatność jest jednak jeszcze w tym okresie bardzo ograniczona, głównie ze względu na krótki czas życia samolotu i niski stopień bezpieczeństwa lotu.

Okres pionierski pochłania wiele ofiar i pozostawia wiele niespełnionych nadziei. Wyczynowy charakter rozwoju lotnictwa w tym okresie osiąga wysoki stopień regularności i bezpieczeństwa oraz ustala swoją rolę w rodzinie środków przewozowych. Glob ziemski opasany zostaje siecią linii regularnych. Ostatnia przerwa — komunikacja przez Atlantyk Północny — wypełnia się w latach 1938—39. Samolot staje się środkiem transportowym bezpiecznym i wygodnym, jest on jednak w dalszym ciągu zbyt kosztowny, by służyć przewozom masowym. Słaba rentowność jest poważnym hamulcem dalszego rozwoju.

II okres, zakończony II wojną światową, jest okresem zdobywania przez lotnictwo dojrzałości technicznej. Transport lotniczy w tym okresie osiąga wysoki stopień regularności i bezpieczeństwa oraz ustala swoją rolę w rodzinie środków przewozowych. Glob ziemski opasany zostaje siecią linii regularnych. Ostatnia przerwa — komunikacja przez Atlantyk Północny — wypełnia się w latach 1938—39. Samolot staje się środkiem transportowym bezpiecznym i wygodnym, jest on jednak w dalszym ciągu zbyt kosztowny, by służyć przewozom masowym. Słaba rentowność jest poważnym hamulcem dalszego rozwoju.

Okres III, w który wkroczyliśmy w roku 1945, charakteryzuje walka transportu lotniczego o ekonomię. Dążeniem obecnego okresu jest zastosowanie takich środków technicznych i takich metod eksploatacyjnych, by przewóz powietrzny stał się rentowny. Osiąga się to z jednej strony na drodze doskonalenia sprzętu istniejącego, klasycznego, z drugiej zaś przez próbowanie zupełnie nowych rozwiązań — mianowicie zastosowania do samolotów transportowych silników o napędzie turbinowym i odrzutowym. Silniki te dziś jeszcze na długich dystansach mało ekonomiczne, rokurają nadzieję wybitnego obniżenia (i to już w niedalekiej przyszłości) kosztów eksploatacyjnych samolotu i uczynienia zeń środka przewozowego nie tylko rentownego, lecz także bardziej doskonałego pod względem technicznym.

Podobnie jak pierwsza również i druga wojna wzmogła wybitnie tempo rozwoju lotnictwa, przy czym do osiągniętego w czasie wojny postępu w dziedzinie transportu lotniczego przyczyniły się nie tylko nowe wynalazki i ulepszenia techniczne sprzętu i nawigacji, lecz także zastosowanie po raz pierwszy samolotu do masowych przewozów sprzętu i ludzi. W latach 1940—44 z Ameryki do Europy przeleciało około 25 tys. samolotów, co daje śre-

dnio 14 przelotów dziennie. Pamiętamy, że pierwsze regularne loty przez Atlantyk Północny zaczęły się dopiero przed wojną.

Główne osiągnięcia techniczne okresu wojny są następujące:

1) Zastosowanie napędu odrzutowego na samolotach wojskowych pościgowych i znaczny wzrost szybkości samolotów wszystkich typów.

2) Wzrost wymiarów i ciężaru samolotów — przeciętnie 3-krotnie.

3) Wybitny rozwój środków nawigacyjnych, do czego przyczynił się w znacznym stopniu radar; wybitny postęp w dziedzinie automatyzacji lotów (loty bez pilota sterowane z ziemi).

Charakterystyczne cechy obecnego okresu to:

1) Powolniejsze tempo wymiany samolotów transportowych i mała ilość nowych typów. Przyczyną tego są: a) olbrzymie koszty budowy prototypów oraz b) oczekiwanie na wyniki prób z napędem odrzutowym.

2) Przedłużenie okresu życia oraz intensywniejsza eksploatacja samolotów, które zmniejszają ilość zapotrzebowania na nowe samoloty.

3) Dalszy wzrost ciężaru i wymiarów samolotu.

4) Pojawienie się specjalnego typu samolotu towarowego i wybitny wzrost przewozów towarowych.

5) Znaczne zwiększenie się przeciętnej odległości przewozowej. Wynosiła ona w roku 1948 w lotach regularnych międzynarodowych 1.700 km (w r. 1947 — 1.374 km), gdy przed wojną nie osiągała 700—800 km.

6) Ścisłe przystosowanie samolotu do poszczególnych tras, co powoduje zmniejszenie kosztów eksploatacyjnych na tkm przewozu.

Pierwsze linie lotnicze w Polsce (Warszawa—Gdańsk i Warszawa—Lwów) zorganizowane zostały w roku 1922. Do roku 1928 komunikacją lotniczą zajmowały się prywatne towarzystwa „Aerolloyd”, „Aerolot” i „Aero”, wykorzystujące duże subwencje państwowe nie zawsze z korzyścią dla rozwoju komunikacji lotniczej. Z dniem 1.1.1929 r. rozpoczęły swą działalność — Polskie Linie Lotnicze „LOT”, spółka państwowo-samorządowa. Po wojnie została wznowiona działalność „Lotu” jako przedsiębiorstwa państwowego. PLL „LOT” zajmują się obecnie nie tylko eksploatacją linii lotniczych, lecz mają sobie powierzony zarząd lotniczych portów komunikacyjnych oraz loty dla celów pozakomunikacyjnych (opylanie lasów itp.).

(c. d. n.)

