

**MIESIĘCZNIK POŚWIĘCONY
EKONOMICE TRANSPORTU**

Transport



Treść numeru:

T. CHACZATUROW	— Wielka Rocznicą Wielkiej Rewolucji	453
ZB. WOJTEKOWSKI	— Transport w okresie przejścia od socjalizmu do komunizmu	454
J. KARZMARSKI	— Wzmoczyć dyscyplinę przewozów	457
P. SOLSKI	— Przewóz cieczi w wagonach — cysternach w zimie	458
M. ŻYLICZ	— Terenowe warunki drogowe	460
J. NOWAKOWSKI	— Transport lotniczy w świetle prawa radzieckiego	463
H. T. MÜLLER	— Z planowania przewozów w komunikacji miejskiej	465
	— O miernikach i wskaźnikach eksploatacji transportu morskiego	468

WYPOWIEDZI ANKIETOWE

H. MARIAŃSKI	— Katowickie WPK walczy o obniżkę kosztów własnych	471
Z. ZANIECKI	— Jak planować obniżkę kosztów transportu	474

DZIAŁ INFORMACYJNY

J. M.	— Świadczenie usług transportowych na niektóre cele ogólnogospodarcze	477
A. W.	— Holowanie samochodów	478
J. M.	— Finansowanie wydatków na zakup pojazdów samochodowych i przeznaczenie środków uzyskanych ze sprzedaży sprzętu motoryzacyjnego w gospodarce społecznej	478
I. C.	— Nowe przepisy o załatwianiu wniosków racjonalizatorskich	479
K. K.	— Prowadzenie książek zażaleń na stacjach kolei państwowych	480
	— Ogłaszanie przez PIHZ polskie zwyczaje handlowe i portowe	480
I. C.	— O postępowaniu przy rewizji norm pracy	480
A. W.	— Instrukcja o przygotowaniu i eksploatacji pojazdów samochodowych w okresie zimowym	481
	— INFORMACJE CZSS	481
	— TARYFY I ZARZĄDZENIA	482
	— ORZECZNICTWO	483

TRANSPORTOWCY PISZĄ

S. PILLER	— Tonokilometr jako miernik pracy taboru	483
T. CHLUDZIŃSKI	— Czy obecny sposób odpisów amortyzacyjnych jest słuszny	485

NOTATKI

M. GACOW	— Nowe linie kolejowe w Bułgarii	486
A. KELLER	— Konto osobiste kierowcy	486
B. RADICKE	— Rampy wyładunkowe dla towarów pyłących	487

KRONIKA

	— Jak pracują nasi transportowcy	487
--	--	-----

CO CZYTAĆ

J. OSIŃSKI	— Przegląd wydawnictw transportowych	492
	— Poznajemy transport lotniczy	
	— Drobnie wiadomości	
	— Wydawnictwa książkowe	

Rys. okładowy: Pierwszy wyprodukowany w Polsce autobus „Star 50“.

Wydawca: POLSKIE WYDAWNICTWA GOSPODARCZE. Przedsiębiorstwo Państwowe,
Warszawa, 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. 81481

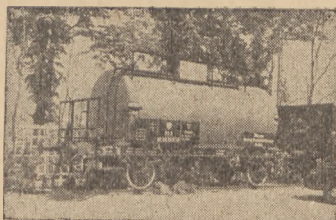
Prenumerata i kolportaż: PPK „Ruch” — Warszawa ul. Srebrna 12, tel. 804-20, Konto PKO nr I-1887.

Cena egzemplarza 5 zł. Prenumerata półroczna 30 zł. Prenumerata roczna 60 zł.

Zamówiono dn. 5.X.51. Podpisano do druku 31.X.51. Druk ukończono 5.XI.51. Nakład 6.000.

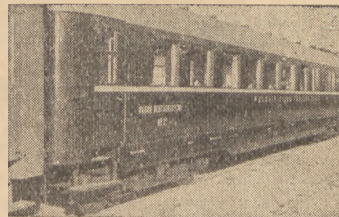
Pap. druk. sat. kl. VII/A1/60 gr.

Drukarnia Akcydensowa, Warszawa, Tamka 3. Zam. 2615. 2-B-40775.



Transport

MIESIĘCZNIK



Rok III

Warszawa, listopad 1951 r.

Nr 11

Wielka Rocznic Wielkiej Rewolucji

Przed 34 lata Wielka, Socjalistyczna Rewolucja Październikowa rozpoczęła nową erę w dziejach ludzkości — Erę Socjalizmu.

Proletariat Rosji pod wodzą Partii Bolszewickiej zadł śmiertelny cios rosyjskiej reakcji i światowemu imperializmowi w jego dotychczas niepodzielnym władaniu światem.

Rewolucja Proletariacka kierowana przez Lenina i Stalina zburzyła legendę o nienaruszalności stosunków kapitalistycznych, stając się wspaniałym potwierdzeniem zasad materializmu dialektycznego i historycznego.

Dzięki zwycięstwom Rewolucji Październikowej na 1/6 powierzchni kuli ziemskiej robotnicy i chłopcy zbudowali nowe, szczęśliwe wolne życie.

Znamienne są słowa Włodzimierza I. Lenina, który w czwartą rocznicę Wielkiego Października pisał: „Im bardziej oddala się od nas ten wielki dzień, tym wyraźniejsze staje się znaczenie Rewolucji Proletariackiej w Rosji — tym głębiej wnikały również w całokształt doświadczenia praktycznego naszej pracy”.

Z perspektywy 34 lat widzimy to ogromne znaczenie dla ludów zamieszkujących tereny ZSRR i dla wszystkich ludów całego świata.

Szczególnie wielkie znaczenie Rewolucji Październikowej odczuwamy my, Polacy. Przecież dzięki niej dwukrotnie w naszej historii uzyskaliśmy możliwość zbudowania wolnego, niepodległego bytu narodowego. Ale polska reakcja odplaciła się młodej Republice Rad, która pierwsza uznała prawo narodu polskiego do stanowienia o sobie, udziałem w wojnie interwencyjnej, której zadaniem było obalenie Władzy Radzieckiej.

Wielka siła moralna i entuzjazm mas pracujących proletariatu radzieckiego zwyciężyły interwencję państw imperialistycznych i ich satelitów, tak, jak zwyciężyły wewnętrzną, rodzimą kontrrewolucję.

Drugi raz uzyskaliśmy wolność, tym razem prawdziwą i możliwość zbudowania niepodległej, ludowej Polski dzięki zwycięstwom Armii Radzieckiej nad hitleryzmem i faszysmem.

Ale tym razem władzę w Polsce objął lud: robotnicy, chłopcy i inteligenci. Naród polski dzięki braterskiej pomocy Związku Radzieckiego buduje nowe szczęśliwe jutro.

Strzały „Aurory”, obwieszczające światu nową erę, zapoczątkowały powstanie państwa nowego typu, niespotykanego do tego czasu w historii. Powstała dyktatura proletariatu, o której W. I. Lenin tak pisał: „Ustrój radziecki — to maksimum demokratyzmu dla robotników i chłopów, a jednocześnie oznacza on zerwanie z demokratyzmem burżuazyjnym i powstanie nowego, światowo-historycznego typu demokracji, a mianowicie: demokratyzmu proletariackiego, czyli dyktatury proletariatu.” I dalej... „mamy jednak prawo szczerzyć się i szczerzimy się tym, że przypadło nam w udziale szczęście z a p o c z ą t k o w a n i a budowy państwa radzieckiego, z a p o c z ą t k o w a n i a przez to nowej epoki w dziejach świata, epoki panowania nowej klasy, uciskanej we wszystkich krajach kapitalistycznych i wszędzie zdążającej do nowego życia, do zwycięstwa nad burżuazją, do dyktatury proletariatu, do wyzwolenia ludzkości z jarzma kapitału i od wojen imperialistycznych”.

Za przykładem Związku Radzieckiego inne kraje wyzwoliły się spod jarzma kapitalizmu i weszły na nowe tory budowy socjalizmu.

W ciągu 34 lat istnienia Związku Socjalistycznych Republik Radzieckich państwo to wyrosło na światową potęgę ekonomiczną i polityczną.

Zwycięstwo nad faszysmem w ostatniej wojnie nie tylko nie osłabiło potęgi Kraju Rad, ale wzmocniło go. Związek Rad stał się symbolem walki wyzwoleniczej przeciw faszysmowi, jest otoczony miłością i szacunkiem prostych ludzi całego świata.

Obecnie Wielki Kraj Rad znajduje się w trakcie przechodzenia do ustroju wyższego — do komunizmu. Gigantyczne pokojowe budownictwo — to budownictwo komunizmu.

Jakże różny jest rok bieżący od roku 1917. Wtedy stojące na nogi młode państwo, otoczone wrogami zewnętrznymi i trawione wewnętrzną kontrrewolucją, słabe gospodarstwo, dzięki carskiemu zacofaniu. Jego siłą był entuzjazm proletariatu Rosji i sympatia proletariatu międzynarodowego.

Dziś to potężny ZSRR, światowa siła gospodarcza i polityczna, a wokół niego zgrupowany obóz pokoju krajów demokracji ludowej, wśród nich ogromne Chiny Ludowe. Szacunek i sympatia proletariatu całego świata stanowią dziś siłę socjalizmu, ale siła ta jest wielokrotnie poziomem ideologicznym, politycznym i organizacyjnym robotniczych partii świata.

Obóz ZSRR i krajów demokracji ludowej, proletariatu i mas ludowych całego świata to obóz pokoju, to obóz aktywnej walki o pokój przeciwko podżegaczom wojennym.

Naród polski, stojący twarde w obozie pokoju, jak corocznie, wita zbliżającą się Rocznicę Październikowej Rewolucji czynem produkcyjnym, najlepszym świadectwem dążeń naszego narodu, który w pokojowej pracy widzi swą przyszłość.

Na apel robotników Fabryki Samochodów Osobowych na Żeraniu polska klasa robotnicza, a wraz z nią cały naród, skupiony wokół Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej, podjął szerokie współzawodnictwo pracy dla uczczenia Października.

Czynem produkcyjnym wykaże Naród Polski wdzięczność i miłość, jaką żywi do Związku Radzieckiego i Wodza Narodów — Tow. Stalina.

T. CHACZATUROW (ZSRR)

Transport w okresie przejścia od socjalizmu do komunizmu

Wskazania¹⁾ J. Stalina co do rozwoju gospodarki narodowej w najbliższych latach i zwycięskie wykonanie powojennego planu 5-letniego ustalają drogi dalszego rozwoju naszego transportu. Przy ustanowieniu generalnej perspektywy rozwoju transportu w okresie przejścia od socjalizmu do komunizmu należy uwzględnić, że wszystkie rodzaje transportu tworzą w warunkach państwa socjalistycznego jednolitą całość, jeden system transportowy. Decyduje to o ogromnej przewadze naszego transportu w stosunku do transportu kapitalistycznego, który charakteryzuje ostra walka konkurencyjna pomiędzy poszczególnymi rodzajami transportu, przeprowadzana przy nieustannym usuwaniu jednego rodzaju transportu przez drugi. Jednolitość naszej sieci transportu wynika z państwowej socjalistycznej własności wszystkich podstawowych rodzajów transportu: kolei żelaznych, żeglugi śródlądowej i morskiej, transportu kołowo-samochodowego, linii lotniczych, rurociągów, linii wysokiego napięcia itd. Pozwala to na wprowadzenie kompleksowego planowania pracy wszystkich rodzajów transportu, ich ścisłego wzajemnego powiązania i współpracy. Wszystkie elementy tej przewagi należy szczególnie uwzględniać przy ustalaniu planów. Perspektywy rozwoju każdego rodzaju transportu należy rozpatrywać przy uwzględnieniu jego wzajemnych powiązań z innymi rodzajami transportu. Pozwoli to na celowe i racjonalne projektowanie rozwoju sieci wszystkich rodzajów transportu, rozpoczynając od transportu kolejowego.

Nowe budownictwo kolejowe w ZSRR powinno zapewnić połączenie transportowe szeregu rejonów słabo nasyconych kolejami żelaznymi, powinno przyczyniać się do uzyskania niewykorzystanych a istniejących bogactw kraju w celu zapewnienia wysokiego poziomu produkcji. Nowe linie kolejowe usprawniają obsługę transportową zarówno istniejących, jak i od nowa tworzonych okręgów przemysłowych, a ponadto sprzyjają wszechstronnemu rozwojowi rolnictwa. W przyszłości nastąpi wzrost zdolności manewrowej i zdolności przewozowej sieci kolejowej. Zostaną wybudowane linie kolejowe sprzyjające zasiedlaniu i wykorzystywaniu nowych terenów w kraju zawałzańskim i na nizinie Aralsko-Kaspijskiej, które w wyniku wykonania stalinowskich budowli komunizmu przekształcają się w urodzajne ziemie. Będą budowane linie kolejowe: na północy europejskiej części ZSRR celem przyspieszenia wzrostu podstawowych bogactw tych rejonów, na Uralu i Zakaukaziu, z jego wielkimi i ważnymi dla kraju zasobami hydroenergetycznymi i złożami cennych użytecznych kopalin oraz w całym szeregu dalszych rejonów.

Budownictwo kolejowe w najbliższych latach znacznie powiększy swój rozmach w porównaniu do chwili obecnej. Jeszcze w roku 1936 L. M. Kaganowicz powiedział: „Dla naszego kraju, z jego ogromnymi odległościami koleje żelazne stanowią zasadniczy rodzaj transportu i nie przez przypadek J. Stalin stwierdził, że w najbliższym czasie budować się będzie u nas tysiące, a w perspektywie dziesiątki tysięcy kilometrów linii kolejowych... Będziemy budować koleje na wschodzie i zachodzie, na północy i południu, ponieważ będziemy kierować koleje w głąb lasów, ku źródłom energii, ku węglowi, ku złotu, ku ołowiu, ku cynie, ku bawełnie, ku nafcie, ku wszystkim tym bogactwom, których u nas znajdziemy dużo we wnętrzu naszej ziemi.”²⁾

W związku z powstaniem wielkich stalinowskich budowli komunizmu ogromnie wzrośnie sieć żeglugi rzecznej, co spowoduje wzrost znaczenia transportu rzeczowego dla całości krajowego transportu już w okresie przyszłej pięcioletki. Jest to związane przede wszystkim z przekształcaniem Wołgi w magistralę głębokowodną.

Ogromne znaczenie będzie mieć ukończenie w roku 1952 budowy kanału Wołga-Don. Uruchomienie tego głęboko-

wodnego kanału o długości 101 km urzeczywistni wielkie marzenie licznych pokoleń ludzi rosyjskich o połączeniu Donu i Wołgi.

Po kanale Wołga-Don przewożone będą: węgiel, metale, drewno, nafta i produkty naftowe oraz wiele innych ładunków, kierowanych w różne rejony kraju.

Przez zbudowanie wołgo-dońskiego kanału powstanie jedyny system dróg wodnych, który połączy wszystkie morza europejskiej części ZSRR. Z morza Czarnego i Azowskiego można będzie drogą wodną przejechać na Morze Kaspijskie, Bałtyckie i Białe. Moskwa przekształci się w port pięciu mórz.

Te połączenia jeszcze się powiększą i staną się bardziej kompletne po ukończeniu odbudowy systemu marnińskiego, łączącego Wołgę poprzez Szeksnę i jeziora oraz poprzez Białomorsko-Bałtycki kanał z Morzem Białym. W perspektywie Kama będzie połączona z Pieczorą i Wyczegdą, co ułatwi powiększenie spływu wód do Morza Kaspijskiego. Drogi oksko-dnieprzańskie i oksko-donieckie (przez północny Doniec) połączą drogą wodną przemysł węglowy i metalurgiczny południa z rejonami centralnymi.

Znacznie wzrośnie żegluga na rzekach małych, które będą wykorzystywane dla lokalnych przewozów i taniego dowożenia ładunków do stacji kolejowych i przystani większych rzek.

Wszystko to znacznie usprawni transport rzeczny w europejskiej części ZSRR, umożliwi wzrost przewozów rzecznych w większym stopniu aniżeli na kolejach. Wzrost przewozów wymagać będzie zbudowania wielkich towarowych okrętów motorowych i barek, szybkich statków pasażerskich, a także małych statków oraz barek pasażerskich o małej ilości miejsc.

Znacznie wzrosną przewozy w transporcie rzeczonym takich rodzajów ładunków masowych, jak: nafta, drewno, materiały budowlane, zboże, które to towary nadają się do transportu rzeczowego z uwagi na sprzyjający geograficzny układ rejonów ich produkcji i spożycia.

Nastąpi też u nas szeroki wzrost rozwoju transportu samochodowego. W pierwszym rzędzie odciążone zostaną koleje od wszelkich przewozów na krótkie odległości. Zasięg (radius) przewożonych ładunków w transporcie samochodowym będzie rozszerzony. Już obecnie nie odczuwa się w kraju niedostatku samochodów, ogumienia, paliwa. Budownictwo samochodowe rozwija się z każdym rokiem, nasylenie samochodami będzie stale wzrastać. Prawidłowy układ różnych rodzajów transportu wymaga, ażeby transport samochodowy niezależnie od wykonywania swojej funkcji, tj. dowozu ładunków do stacji kolejowych oraz przystani i dostawy ładunków od nich do użytkownika, w coraz znaczniejszej mierze wykonywał przewozy bezpośrednie od nadawcy do odbiorcy, z pominięciem kolei żelaznych. Transport samochodowy zupełnie odciąży koleje od przewozów na odległość poniżej 30 km, a zwłaszcza od przewozów międzywzłowych. Na dalsze odległości transport ciężarówkami stosowany będzie do szybko psujących się ładunków: warzyw, wczesnych owoców. Już obecnie np. ukraińskie i białoruskie kołchozy dostarczają owoce i warzywa samochodami do Moskwy.

Istniejąca u nas ilość szos i dróg zwirowych jest niedostateczna. Przede wszystkim mało istnieje dróg samochodowych na dalsze odległości. Oddana po wojnie do użytku magistrala samochodowa Moskwa-Charków-Simferopol jest mocno eksploatowana. W 1949 r. wprowadzono autobusowe połączenie pasażerskie Moskwy z Krymem, Charkowem i Tułą. Drogami popłynął potok lekkich samochodów. W niedalekiej przyszłości kraj pokryje gęsta sieć samochodowych magistrali, nie ustępujących pod względem długości sieci kolei żelaznych. Stanowić to będzie mocny impuls do rozwoju transportu samochodowego.

W najbliższych latach wzrośnie rola transportu lotniczego w zakresie przewozu pasażerów, poczty i różnych ładunków. Przewóz listów, gazet i czasopism będzie wykonywany wyłącznie przez transport lotniczy. Wzrośnie

¹⁾ Według artykułu w numerze 8/51 „Woprosow Ekonomiki”.

²⁾ L. M. Kaganowicz, Rok rozwoju i najbliższe zadania transportu kolejowego. Partizat, 1936 rok, str. 115.

się rurociągów naftowych i gazowych oraz się linii wysokiego napięcia. Wszystko to znacznie odciąży transport kolejowy od masowych przewozów opału.

Jedność nędzy sieci transportowej umożliwia rozwój poszczególnych rodzajów transportu w ścisłym związku jednego rodzaju z drugim. Przewozy planuje się jako jednolity proces technologiczny przemieszczania ładunków od nadawcy do odbiorcy, od wytwórcy do użytkownika — proces, w którym uczestniczą w tej czy innej kolejności transporty różnego rodzaju. Dla realizacji takiej jedności należy przedsięwziąć wszelkie środki umożliwiające przerzuty ładunków z jednego rodzaju transportu na drugi. Będą więc ulepszone przystanki, stacje kolejowe i fronty ładunkowe celem umożliwienia wprowadzenia pełnej mechanizacji przeładunków z wagonów kolejowych na statki i ze statków na wagony kolejowe, z pominięciem składu i magazynu, przy minimalnym i koniecznym poziomie taboru. Wymaga to odpowiedniego przeorganizowania portów i wyposażenia ich w mechanizmy załadunkowo-wyładunkowe, krany, dźwigi itd. Wielkie znaczenie dla uporządkowania powiązań między różnymi rodzajami transportu posiada wykorzystanie kontenerów, które stanowią jak gdyby zdejmowaną karoserię (skrzynię). Kontenery naładowuje bezpośrednio nadawca: w miejsce wykonywania większej ilości małych отправок, wymagających znacznej straty siły roboczej na załadunek, sortowanie, wyładunek itd., należy tylko przekładać kontener z ciężarówką na platformę kolejową lub z platformy na ciężarówkę. Kontenery można także przewozić drogą wodną. W kontenerach można przewozić wszelkie, różnorodne ładunki — tkaninę, mleko itd. Bardzo efektywne są przewozy cegły w specjalnych dla tego celu przeznaczonych kontenerach. Przy przewoźniku luzem znaczna ilość cegły traci się — głównie przy wyładunku. Przewóz kontenerami umożliwia dostawę cegły z cegielni do najwyższego pietra budowy bez jakichkolwiek strat przez poślizgnięcie. Korzystanie z kontenerów nie tylko zapewnia ekonomię przy przewoźniku, ale także przyspiesza dostawę ładunków.

Ważnym warunkiem powiązania pracy różnych rodzajów transportu jest właściwe, operatywne regulowanie przewozów z takim wliczeniem, aby móc szybko usuwać niedociągnięcia wynikające w stycznych punktach, na skutek nieskoordynowanego w czasie nadejścia statków lub wagonów, zahamowań przy załadunku lub wyładunku.

Przewozy wszystkimi rodzajami transportu, biorąc perspektywnie, będą wzrastać odpowiednio do wzrostu przemysłu. Dane statystyczne pozwalają stwierdzić, że w latach władzy radzieckiej przewozy pod względem ciężaru rosły w stosunku nieco mniejszym niż wartość produkcji przemysłowej i rolniczej. Da się to wyjaśnić stałym uporządkowaniem przewozów, likwidacją nieracjonalnych przewozów, rozwojem produkcji lokalnej. Poza tym rozmiar przewozów ustala się w tonach, a wartość produkcji przemysłowej i rolniczej w rublach. Wiadomo równocześnie, że w składzie produkcji przemysłowej i rolniczej wzrasta udział cenniejszych rodzajów wyrobów, np. obrabiarek, których każda tona jest znacznie droższa od tony stali. Jednakże w statystyce kolejowej rozmiar przewozów zarówno obrabiarek jak i stali w blokach uwzględniany jest tylko w tonach.

Oczywiście, że w przyszłości połączenia transportowe będą jeszcze bardziej uporządkowane, nieracjonalne przewozy będą zupełnie zlikwidowane, wykorzystanie lokalnych zasobów jeszcze bardziej wzrośnie, rozmieszczenie sił produkcyjnych będzie bardziej równomierne. Odległość przewozów powinna ulec skróceniu. Równocześnie z tym rozwój środków transportu powinien powodować i przyspieszać rozwój przemysłu.

Celem osiągnięcia nowego, wysokiego poziomu rozwoju przemysłu węglowego, naftowego i metalowego należy osiągnąć szybszy rozwój przemysłu nie tylko w istniejących obecnie, ale i w nowych rejonach, co w szeregu przypadków spowoduje wzrost przewozów na wielkie odległości.

Oczywiście, że w ustroju komunistycznym będzie istniał dostatek środków transportu; wtedy konieczne będzie rozwiązywanie zadania wszechstronnego usprawnienia istniejących środków transportu, prowadzona będzie też walka o skrócenie odległości przewozów.

Ustalić konieczny rozmiar przewozów można tylko na podstawie konkretnej analizy perspektyw rozmieszczenia przemysłu i zapotrzebowania, z uwzględnieniem tego, w jakich rejonach osiągnięty zostanie wyższy poziom przemysłu, a w jakie rejonny pójdzie gotowa produkcja.

Orientacyjnie — rozmiar przewozów wszystkich rodzajów transportu wzrośnie, oczywiście w tej samej lub w trochę mniejszej mierze niżeli rozmiar produkcji. Przewozy kolejowe powinny wzrastać w mniejszej mierze niżeli przewozy innymi rodzajami transportu. Osiemnasty Zjazd WKP(b) dał zalecenie szybszego rozwoju transportu wodnego, samochodowego i powietrznego w porównaniu z transportem kolejowym.

W planie 5-letnim na lata 1946 do 1950 przy ogólnym wzroście przewozów dla wszelkich rodzajów transportu ustalonym dla 1950 r. w wysokości 38% w porównaniu do 1940 r., transport kolejowy powinien zwiększyć swoje przewozy o 28%. Również w przyszłości przewozy kolejowe powinny wzrastać w mniejszym stopniu niżeli przewozy innych rodzajów transportu.

Podstawowa część przyrostu przewozów kolejowych przypada na istniejącą sieć kolei żelaznych, obsługującą ważniejsze rejon kraju, które w przyszłości również będą dawać większą część masy ładunków. Wykonanie przeważającej części przewozów przy pomocy istniejącej sieci odpowiada założeniom technicznej polityki partii w odniesieniu do rozwoju technicznego, które to założenia były sformułowane w lenińskim planie GOELRO, w stalinowskich planach 5-letnich i wprowadzone były w życie podczas realizowania rozwoju i rozbudowy bazy technicznej transportu kolejowego. Do liczby tych założeń należy koncentracja potoku ładunków na ważniejszych magistralach sieci kolejowej, kierowanie podstawowej masy nakładów kapitałowych w istniejącą sieć — w pierwszym rzędzie w jej najważniejsze magistrale, wzrost mocy środków transportowych. Taka droga technicznego rozwoju transportu kolejowego zapewnia wykonanie masowych przewozów z największą szybkością, przy najmniejszych nakładach środków.

W okresie stopniowego przechodzenia od socjalizmu do komunizmu dokonywany będzie dalszy rozwój transportu kolejowego, dalsze wzmocnienie technicznego wyposażenia najważniejszych magistrali.

Podstawową metodą przyszłego technicznego rozwoju transportu kolejowego jest elektryfikacja kolei żelaznych. Jeszcze w decyzjach Plenum Centralnego Komitetu WKP (b) z czerwca 1931 roku wskazywano, że elektryfikacja kolei żelaznych stanowi najważniejsze ogniwo rozbudowy transportu kolejowego w perspektywie jego rozwoju. W.I. Lenin mówił, że „komunizm to jest władza radziecka plus elektryfikacja całego kraju”³⁾, a J. Stalin pisał, że „dla dokonania przejścia do komunizmu władza radziecka powinna elektryfikować kraj, przekształcając całe gospodarstwo narodowe w wielkie przedsiębiorstwo”⁴⁾.

Elektryfikacja transportu kolejowego jest zasadniczą częścią składową elektryfikacji całego gospodarstwa narodowego. Efektywność elektryfikacji kolei jest bardzo wysoka. Z chwilą uruchomienia gigantycznych hydroelektrowni na Wołdze i Dnieprze, rozpowszechni się szeroko elektryfikacja kolei żelaznych. W pierwszym rzędzie celowa będzie elektryfikacja kolei centralnego rejonu oraz linii wiazących ten rejon z Podwołem i Uralem.

W perspektywie elektryfikowane magistrale dojdą do Zagłębia Donieckiego, Zagłębia Kuźnieckiego oraz innych okręgów przemysłowych kraju.

Na trasie elektrycznej przedstawiony będzie całkowicie ruch w węzle moskiewskim i innych wielkich węzłach.

Elektryfikacja kolei a szczególnie wykorzystanie energii hydroelektrowni daje ogromną oszczędność węgla. Koleje zużywają obecnie około 30% węgla wydobywanego w całym kraju, przy czym z tej ilości tylko 2% przekształca się w energię mechaniczną, a 28% traci się bezużytecznie, wypuszcza się w powietrze na skutek niskiego współczynnika przy działaniu parowozów.

W rezultacie elektryfikacji silnie zmniejszy się zapotrzebowanie na lokomotywy, ponieważ potrzebna ilość elektrowozów jest 2 do 3 razy mniejsza niżeli ilość parowozów. Koszt własny produkcji elektrowozów znacznie zostanie obniżony w związku z przejściem na produkcję wielkich

³⁾ W. I. Lenin, Dzieła, tom 31, str. 484.

⁴⁾ J. W. Stalin, Dzieła, tom 11, str. 311.

serii. Obecnie wypuszcza się elekrowozy typu 0-3-3-0, „WI 22” z dopuszczalnym obciążeniem na oś do 22 t.

Należy stworzyć silniejszy, 8-osiowy elekrowóz o łącznym ciężarze do 180 t. Zdolność przewozowa kolei po przystąpieniu do stosowania takich elekrowozów znacznie wzrośnie.

Elektryfikacja przyspieszy obrót wagonów, zmniejszy zapotrzebowanie na wagony, podniesie szybkość ruchu, powiększy zdolność przewozową kolei, pozwoli oszczędniej gospodarować siłą roboczą, obniży koszt własny parowozów. Nastąpi także przyspieszenie dostawy ładunków. Stworzone zostaną lepsze warunki dla ruchu pasażerów. Elektryfikacja ruchu podmiejskiego będzie sprzyjać zasiedlaniu okęgów podmiejskich, poprawie warunków mieszkaniowych w wielkich miastach.

Dzięki elektryfikacji wzrośnie poziom pracy całego gospodarstwa transportu kolejowego. Energetyka węzłów kolejowych będzie postawiona na nowych zasadach. Stworzone zostaną sprzyjające warunki rozwoju gospodarstwa drogowego, co umożliwi pełną mechanizację pracochłonnych robót drogowych, stosowanie małej mechanizacji i bieżącego remontu torów, a także pozwoli na wykorzystanie energii elektrycznej dla prac załadunkowo-wyładunkowych oraz dla innych celów.

Elektryfikacja kolei żelaznych doprowadzi do ogromnego wzrostu wydajności pracy w transporcie kolejowym.

Wielki rozwój nastąpi w zakresie trakcji spalinowej. Kraj nasz był pionierem w stosowaniu tej trakcji. Pierwsze w świecie magistralne lokomotywy spalinowe wybudowano z inicjatywy W. Lenina. Masowa produkcja lokomotyw spalinowych w okresie powojennym zapoczątkowana została na podstawie wskazań J. Stalina. Szczególnie efektywne jest stosowanie lokomotyw spalinowych w rejonach z niską temperaturą w okresie zimowym tam, gdzie nie ma dostatecznej ilości zapasów wody itp. Bardzo efektywne jest stosowanie trakcji akumulatorowej przy pracach manewrowych.

Na liniach zelektryfikowanych parowozy manewrowe powinny być zupełnie zastąpione przez lokomotywy spalinowe, co daje ogromną oszczędność na nakładach eksploatacyjnych.

Naped akumulatorowy można stosować efektywnie również w ruchu pasażerskim. Pojazdy dieslowskie będą pokonywać znaczne odległości bez postoju, przy wysokiej szybkości ruchu, skracając równocześnie czas przebywania pasażerów w drodze.

Naped akumulatorowy wymaga paliwa ropnego. Zużycie ropy jest stosunkowo wielkie. Dlatego bardzo efektywne jest stosowanie lokomotyw spalinowych gazogeneratorowych. Pozwala to na uzyskanie oszczędności wielkiej ilości paliwa ropnego.

Strefa stosowana napędu parowego będzie oczywiście ulegać zmniejszeniu, jednakże przy znacznym absolutnym wzroście przewozów potrzebne będą jeszcze przez szereg lat nowe parowozy — tak dla wykonania rosnącej ilości przewozów na kolejach o napędzie parowym, jak i dla zamiany słabszych parowozów.

W budownictwie wagonów wielkie znaczenie posiada obniżenie wagi tary. Własny ciężar wagonów jest u nas zbyt wielki. Zadanie obniżenia wagi tary można rozwiązać drogą stosowania metalowych wagonów nowej konstrukcji o mniejszym ciężarze ramy i z częściami oraz złączami wykonanymi ze stali gatunkowych. Poza tym należy obniżyć ciężar skrzyni wagonów i ulepszyć jej konstrukcję. Obniżenie ciężaru tary wagonów da wielki efekt oszczędnościowy.

Sieć kolejowa będzie stopniowo uwalniać się od starych dwuosiowych wagonów towarowych ze słabą ramą i gwintowymi złączami. Takie wagony o nośności 16,5 t nie nadają się do przebudowy na przyczepy samochodowe, ponieważ koszt ich kapitalnego remontu i przebudowy będzie taki sam albo tylko nieznacznie niższy aniżeli koszt nowego wagonu. W całości parku będzie systematycznie wzrastać udział wagonów większych.

Ogromnie wzrośnie liczebność pasażerskiego parku wagonowego. Będą budowane tylko metalowe wagony pasażerskie. Oczekuje nas wielka praca usprawnienia konstrukcji wagonów celem obniżenia ciężaru tary. Podjęte zostaną prace na szeroką skalę celem ulepszenia sieci torów. Na podstawowych magistralach w coraz znaczniejszej części będą kładzione szyny o ciężarze 50 i 65 kg na 1 mb. Szyny o ciężarze 65 kg na 1 mb będą kładzione tylko na najbardziej obciążonych magistralach.

Reszta sieci powinna zostać wyposażona w szyny typu „P-4” oraz 1a. Wzrośnie rozległość linii, na których szyny będą kładzione na podkładzie żwirowym.

Wzmocnienie torów pozwoli na stosowanie większego obciążenia osi i zwiększenie szybkości jazdy. Niektórzy drogowcy uważają, że do zagadnienia zwiększenia szybkości i obciążenia osi należy podchodzić nadzwyczaj ostrożnie. Twierdzą oni, że tzw. „koefficient współmierności” pomiędzy ciężarem szyn a obciążeniem na oś powinien być nie niższy niż 2,4. W istocie jednak nie istnieje jeszcze żaden naukowo uzasadniony „koefficient współmierności”.

W celu powiększenia bezpieczeństwa ruchu pojazdów zostaną udoskonalone środki sygnalizacji i łączności. Główne magistrale sieci kolejowej będą wyposażone w sygnalizację systemu „KEB”⁵⁾ elektryczną sygnalizację urządzeń zwrotniczych na stacjach, automatyczną centralizację na nastawniach, a także w liczne urządzenia automatyzujące pracę na kolejach.

Oczywiście, że techniczne urządzenia kolei powinny być typizowane w zależności od ich klasyfikacji i z uwzględnieniem ekonomicznego znaczenia linii ich obciążenia i zachowania koniecznych rezerw ich zdolności przewozowej.

Rekonstrukcja wyposażenia technicznego sieci kolejowej a w pierwszym rzędzie najważniejszych magistrali oraz ześrodkowanie na tych magistralach wielkich potoków ładunkowych — wszystko to jest rezultatem rzeczywistnienia polityki technicznej, polegającej na powiększaniu środków transportu i koncentracji potoków ładunków na dobrze wyposażonych magistralach.

Równocześnie z tymi pracami powinien nastąpić dalszy silny rozwój budownictwa kolejowego. Musi nastąpić rozszerzenie sieci kolejowej, aby móc wykonać całość koniecznych przewozów w przyszłości. Należy jednak uwzględnić, że konieczne trzeba usprawnić usługi transportowe dla kraju i ludności, a także stworzyć sprzyjające warunki dla dalszego rozwoju przemysłu, toteż należy przypuszczać, że spowoduje to jeszcze większy wzrost budownictwa kolejowego.

W okresie przechodzenia od socjalizmu do komunizmu będzie musiał poważnie wzrosnąć poziom wskaźników eksploatacyjnych.

Również szybkości ruchu pojazdów są u nas jeszcze niedostateczne. W najbliższych latach ulegną one znacznemu podwyższeniu. Sprzyjać temu będzie nie tylko wprowadzenie mocniejszych lokomotyw spalinowych i parowych, ale także wzmocnienie torów, usunięcie ograniczeń szybkości jazdy z uwagi na stan torów, wybitne skrócenie postojów pojazdów.

Średnie odcinkowe szybkości jazdy pociągów towarowych można podnieść o 30 do 50%. Odpowiednio proporcjonalnie wzrosną także szybkości techniczne. Wzrost szybkości jazdy podniesie zdolność przepustową kolei. Wzrost szybkości jazdy i wzrost zdolności przepustowej umożliwią kolei podniesienie częstotliwości ruchu pojazdów przypuszczalnie o 30 do 35%.

Po zelektryfikowanych magistralach jeździć będą szczególnie ciężkie zestawy. Jest to zupełnie możliwe i w tym celu niepotrzebne są wielkie nakłady na przedłużanie torów stacyjnych. Pociągi o ciężarze do 4,5 tys. ton mogą być składane na istniejących torach stacyjnych, jeżeli używa się wagonów czteroosiowych. Znacznie wzrośnie także ilość ekspresów towarowych o stosunkowo lżejszym ciężarze, co oczywiście będzie miało wpływ na podwyższenie średniej wagi pojazdów.

*

Ogromny wpływ na poprawę wykorzystania środków transportu i poprawę jakościowych wskaźników jego pracy wywrze dalszy ilościowy i jakościowy wzrost kadr kolejowych. Partia Lenina — Stalina i państwo radzieckie wykazują ogromną troskę o bolszewickie wychowanie i podnoszenie kwalifikacji kadr. W transporcie, jak i w innych działach gospodarki narodowej, szeroko rozpowszechniły się socjalistyczne formy pracy, stachanowskie metody pracy. Szczególne znaczenie dla usprawnienia pracy w transporcie kolejowym posiada ruch „pięćsetników” i walka o rytmiczny przebieg pracy na kolejach. Pomiedzy kolejarzami bardzo rozpowszechniła się metoda inżyniera Kowalowa. Wykorzystanie doświadczeń najlepszych stachanowców, upowszechnienie tychże

⁵⁾ Sygnalizacja wmontowania w budce maszynisty.

przyspiesza rozwój techniczny transportu kolejowego. Równocześnie zaś podnosi się poziom techniczny kolejarzy. Setki tysięcy robotników transportu podnosi swoje kwalifikacje zawodowe w szkołach, na kursach, w kółkach szkoleniowych, w zaocznych i wieczorowych szkołach na poziomie technikum i w instytutach.

Rozwój techniki, wzrost przewozów, rozszerzenie nowego budownictwa kolejowego wymagać będą szerokiego stosowania mechanizmów ułatwiających pracę, usprawniających wykorzystanie będącej w deficycie siły roboczej. Szczególnie szeroko będą stosowane mechanizmy

w tych dziedzinach transportu kolejowego, gdzie obecnie stosuje się jeszcze pracę ręczną robotników mało wykwalifikowanych — w gospodarstwach drogowych, w budownictwie, przy pracach naładunkowo-wyładunkowych.

Rozwój transportu, jak to wynika ze wskazań J. Stalina o tempie dalszego rozwoju całej gospodarki narodowej, pójdzie po linii nieustannego i szybkiego rozwoju. Przed radzieckimi kolejarzami stoją bardzo wielkie zadania takiego rozwoju transportu, aby móc sprostać podstawowemu zadaniu stworzenia w kraju materialno-wytwórczej bazy komunizmu.

ZB. WOJTERKOWSKI (Warszawa)

Wzmocnić dyscyplinę przewozów

Zarządzeniem Przewodniczącego PKPG Nr 153 z dnia 3 maja br. został wprowadzony obowiązek opracowywania nowych operatywnych planów przewozowych na kolejach normalnotorowych.

Celem tego nowego, znacznie pogłębionego w stosunku do poprzedniego, systemu planowania przewozów było:

1. stworzenie ścisłego powiązania przewozów towarowych z planami produkcji przemysłowej, rolnej i leśnej, z planami obrotu towarowego i zaopatrzenia materiałowego;
2. stworzenie PKP warunków dla poprawy wskaźników techniczno-ekonomicznych w związku z wykonywaniem zadań Planu 6-letniego.

Nowy system planowania przewozów przewidywał wprowadzenie kwartalnych, miesięcznych i pięciodniowych planów. Plany te powinny urealnian, w zależności od konkretnych warunków danego okresu zadania planu rocznego i to w taki sposób, aby mogły one być podstawą dla prawidłowego zorganizowania pracy kolei.

O znaczeniu planowania przewozów towarowych dla gospodarki narodowej nie trzeba już obecnie dużo mówić. Od stopnia dokładnego ustalenia planu przewozów zależy nie tylko sprawna praca przedsiębiorstwa transportowego, ale bardzo często i zrealizowanie przez zakłady przemysłowe własnej produkcji, a także sprawne funkcjonowanie obrotu towarowego.

Zasadniczą nowością w instrukcji o planowaniu przewozów towarowych, wprowadzonej wyżej cytowanym zarządzeniem Przewodniczącego PKPG, było, oprócz systemu przejścia z liczb planu zasadniczego przedsiębiorstwa na liczby przewozu kolejami, wprowadzenie operatywnego pięciodniowego planowania przewozów i o tym to zagadnieniu będzie poniżej mowa.

Instrukcja wprowadzała obowiązek zgłaszania wiadomościom stacji kolejowych na pięć dni przed okresem planowanym pięciodniowych planów przewozowych, zawierających nazwę przewożonego ładunku, jego wielkość liczoną w tonach, kierunek przewozu, tj. DOKP i stację kolejową przeznaczenia oraz ilość i rodzaj zapotrzebowanych wagonów kolejowych na każdy dzień pięciodniówki.

Plan pięciodniowy miał się stać podstawą dla wykonywania operatywnych miesięcznych planów przewozowych, a tam, gdzie były zawarte umowy planowe pomiędzy przewoźnikiem a jego klientem, również podstawą dla wykonania umowy planowej.

Plan pięciodniowy miał się stać podstawą sprawnej, rytmicznej pracy kolei w ciągu pięciodniówki i w ciągu miesiąca, a to przez prawidłowe i równomierne rozłożenie przewozów w ciągu całego miesiąca.

Wreszcie plan pięciodniowy miał się stać podstawą dla nowej dyspozycji taboru na PKP, dla organizacji przemieszczania parku taborowego i dla wprowadzenia nowej organizacji formowania i zestawiania pociągów towarowych, dla wprowadzenia marszrutyżacji pociągów.

Istniały wszelkie przesłanki, że wprowadzenie operatywnego planowania pięciodniowego powinno dać pozytywne rezultaty i nie powinno napotkać na poważniejsze przeszkody.

Stwierdzono poprzednio, że żądanie w planach miesięcznych czy kwartalnych danych dotyczących kierunku przeznaczenia ładunku napotyka na duże trudności i często jest niemożliwe ze względu na istniejący system zaopatrzenia

i dystrybucji, który przewiduje inne, krótsze terminy realizowania zleceń wysyłkowych przez zakłady przemysłowe i inne przedsiębiorstwa.

Wybrano dlatego termin pięciodniowy, aby usunąć te trudności i dać możliwość opracowywującym plany pięciodniowe oparcia ich o konkretne zlecenia wysyłkowe czy inne dyspozycje wysyłkowe ładunku.

Również, licząc się ze słabością planistyczną terenu, istniejącą jeszcze w niektórych naszych przedsiębiorstwach, zastosowano długi stosunkowo okres czasu na zaznajomienie się z zasadami planowania pięciodniowego, bo od czerwca do sierpnia br., od którego to miesiąca składanie tzw. „pięciodniówek” miało obowiązywać.

Wydaje się, że okres dwumiesięczny był dostateczny na przeprowadzenie dogłębnego instruktarza terenu, poznanie teoretycznych zasad i techniki opracowywania planów pięciodniowych.

Zagadnienie było szczególnie ważne ze względu na zbliżający się okres corocznych trudności przewozowych na PKP — okres szczytowych przewozów jesiennych.

Tymczasem doświadczenie dwu bez mała miesięcy wykazało niezrozumienie przez cały szereg przedsiębiorstw i zakładów znaczenia i doniosłości nowego planowania przewozów.

Niektóre nasze przedsiębiorstwa uważają, że zarządzenia ich nie obowiązują, że ich „specyfika” nie pozwala na wprowadzenie i na tym odcinku planowania. Przedsiębiorstwa te nadal uważają, że ich obowiązkiem jest tylko zamówić wagon kolejowy na 24 godziny (zgodnie z przepisami PKP), a kolej niech się martwi, w jaki sposób i skąd wagon ten ma sprowadzić, tak aby klient w potrzebnej i dogodnej dla niego godzinie wagon miał podstawy.

Takie rozumowanie jest niesłuszne i błędne. Polskie Koleje Państwowe mają obowiązek zapewnienia przedsiębiorstwom niezbędnej ilości wagonów w określonym czasie i określonego rodzaju, jeżeli otrzymają niezbędne dla nich dane, umożliwiające w obecnych warunkach zorganizowanie prawidłowego przerzutu taboru kolejowego z miejsc wyładunku do miejsc ponownego ich naładunku.

Należy zdać sobie sprawę, że minęły te czasy, kiedy corocznie w rezerwie kolei stały dziesiątki tysięcy wagonów. w oczekiwaniu na zapotrzebowanie klienta. Nakazem racjonalnej gospodarki, nie tylko przedsiębiorstwa ale państwa, jest w pełni wykorzystywać każdy wagon. Trzeba pójść na wszystkie rozwiązania metodologiczne i organizacyjne, jeżeli to pozwala na lepsze wykorzystanie taboru, a co za tym idzie na zwolnienie przemysłu z obowiązku budowy wagonów dla bieżącej eksploatacji oraz na wygospodarowanie środków inwestycyjnych, które mogą być użyte w inny, bardziej efektywny sposób.

Ale niektóre przedsiębiorstwa uważają, że obowiązek operatywnego planowania przewozów ich nie dotyczy, a zdarza się, że i ich władze nadrzędne — centralne zarządy i centrale handlowe — podzielały to stanowisko albo przez swój system dyspozycji i zleceń uniemożliwiają przedsiębiorstwom wykonywanie obowiązujących zarządzeń.

Jeżeli niekiedy jest to dopuszczalne w dziedzinie obrotu towarowego, a w szczególności skupu, tzn. tam, gdzie wielkość masy do przewozu ulega silnym wahaniom, to trudno zrozumieć dlaczego w przemyśle, i to niesezono-

wym, na dziesięć dni z góry nie można przewidzieć, ile i dokąd będzie się przewoziło ładunku.

A oto znamienna wypowiedź Fabryki Śrub — państwowe przedsiębiorstwo wyodrębnione — Żywiec — Sporysz — pismo adresowane do zawiadowcy stacji w Sporyszu (pismo nr 3/FH/5017/3554/51 z dnia I.VIII.1951 r.).

„Wypełnienie pięciodniowego planu załadunku — wzór nr PI w naszych warunkach jest *nieistotne* (podkr. W.Z.).

Trudno rozplanować wysyłkę na przeciąg 5 dni bez pewnych danych z produkcji, a produkcja nie jest w stanie określić, jakie artykuły będą kolejno produkowane, bo to jest zależne od bieżącej dostawy surowca z hut, które przeważnie nie dopisują. Uprzejmię prosić o postępowanie się miesięcznym planem...“ itd.

Wydaje się rzeczą zdumiewającą, że przedsiębiorstwo nie potrafi określić swojej produkcji na kilka dni z góry. Czy naprawdę sytuacja tak wygląda i czy rzeczywiście Fabryka Śrub w Żywcu nie może zorganizować swej pracy tak, aby wykonywać bardzo istotne zarządzenia?

Ale wspomniane wyżej przedsiębiorstwo nie jest odosobnione. Oto szereg innych przedsiębiorstw, podległych różnym ministerstwom, które nie złożyły planów pięciodniowych na drugą pięciodniówkę września:

1. Łódzkie Zakłady Gumowe Nr 6 (Ministerstwo Przemysłu Chemicznego),
2. Łódzkie Zakłady Wytwórcze Aparatów Elektrycznych (Ministerstwo Przemysłu Ciężkiego),
3. Zakłady Przemysłu Dziwiarskiego im. Duracza (Min. Przemysłu Lekkiego),
4. Fabryka Makaronu w Łodzi (Min. Przemysłu Rolniczego i Spożywczego),
5. Tartak w Częstochowie (Ministerstwo Leśnictwa),
6. Miłm w Częstochowie (Ministerstwo Handlu Wewnętrznego).

Jeden z zakładów przemysłowych, podległych Ministerstwu Przemysłu Lekkiego, a mianowicie Roszarnie — Witeszyce, nie składa nie tylko planów pięciodniowych, ale również i planów miesięcznych.

Wyżej wymienione zakłady i przedsiębiorstwa — to tylko przykłady, których cytować można dziesiątki i setki.

Tak np. na stacji Gliwice niektóre zakłady, podległe Ministerstwu Przemysłu Ciężkiego, nie złożyły nawet planów miesięcznych. Są to np.:

Gliwickie Zakłady Urządzeń Technicznych.

Ale bardziej zadziwiające jest to, że wśród przedsiębiorstw, które jeszcze niezupełnie rozumiały powagę sytuacji i posiadają niewłaściwy stosunek do planowania przewozów, są i przedsiębiorstwa podległe Ministerstwu Kolei. Oto np. Zakłady Napraw Parowozowych nr 5 i 6 w Gliwicach nie złożyły na stacjach planów na miesiąc wrzesień.

Z poszczególnych pojedynczych faktów nieprzestrzegania zarządzeń, z licznych przypadków niezachowywania dyscypliny przewozowej, wynika, że sytuacja jest naprawdę poważna.

Jeżeli w wykonywanych przewozach jesiennych były większe niż się spodziewano naprężenia, to i tu niewątpliwie leży wina w często niewłaściwym podejściu do zagadnienia „pięciodniówek“ ze strony przedsiębiorstw.

Przecież liczono, że dzięki lepszej dyspozycji wagonów na bazie pięciodniówek zwiększy się zdolność przewozowa kolei, a więc będzie można załadować więcej wagonów i przewieźć więcej ładunków.

I rzeczywiście znacznie polepszone dyspozycje wagonową, powiększono zdolność przewozową. Niemniej jednak przez niewłaściwą postawę szeregu przedsiębiorstw i zakładów wyrażono kolei możliwość podstawienia do załadunku więcej wagonów niż to PKP uczyniły.

Powiększe rozważania zmuszają nas do wyciągnięcia poważnych wniosków na przyszłość:

1. Trzeba w pełni zrozumieć znaczenie planowania operatywnego w przewozach kolejowych, w szczególności: opracowywania i wykonania planów pięciodniowych.
2. Trzeba bić się o stworzenie takich warunków, które by zapewniły możliwość opracowywania i wykonywania planów pięciodniowych. O taki system zaopatrzenia i dystrybucji, który ułatwia, a nie utrudnia czy wręcz unemożliwi planowanie przewozów towarowych.
3. Należy zerwać z metodą szukania w „specyfice“ pracy swego przedsiębiorstwa lekarstwa na uchyłanie się od zarządzeń, porządkujących zagadnienie pracy transportu. Trudności należy nie wykazywać, ale je usuwać, wzbogacając swym doświadczeniem mniej produkujące w tym zakresie przedsiębiorstwa.
4. Wzmoczyć dyscyplinę przewozową, przestrzegając znanej zasady pracy w transporcie, a to równomierności w załadunku, nieprzetrzyskiwania taboru ponad okres przewidziany w przepisach, wykorzystywania ładowności i pojemności taboru, wykorzystania podwójnych operacji władunku i załadunku.

Tylko wtedy, kiedy każdy transportowiec w przedsiębiorstwie, zakładzie, hurtowni czy w punkcie skupu, w centralnym zarządzie i w centrali handlowej rozumie, że trzeba przestawić się na inny sposób myślenia i pracy w transporcie, tak jak to kiedyś pięknie powiedział nasz wielki rodak, Feliks Dzierżyński, iż „zdecydowaliśmy, że transport może i powinien wyjść poza ramy czysto transportowe, że powinien stawiać przed sobą zagadnienia o charakterze ogólnym“*) — potrafimy spełnić zadania, jakie zostały przed nami postawione.

*) Feliks Dzierżyński „Pisma Wybrane — O zadaniach przemysłu i transportu“, strona 281.

J. KARCZMARSKI (Warszawa)

Przewóz cieczy w wagonach—cysternach w zimie

W obrocie przesyłek kolejowych ważne miejsce zajmuje przewóz wszelkiego rodzaju cieczy, które przewozi się przeważnie w wagonach—cysternach kolejowych.

W ogólnej masie towarowej cieczy tylko nieznaczna część płynów przewozi się w drobnym opakowaniu, jak beczki, butelki, blaszanki, puszki itp.

Do płynnych przesyłek zaliczamy ropę naftową i produkty naftowe, w tej liczbie paliwa płynne i oleje mineralne, produkty węglapochodne, jak benzol, tułol, ksyłol i smołę, wszelkie kwasy i inne produkty chemiczne, jak: aceton, płynna soda kaustyczna, woda amoniakalna, oleje mineralne, surowka gorzelniana i spirytus, tłuszcze jadalne i techniczne, produkty przemysłu drzewnego, melasa pochodząca z produkcji cukrowniczej i inne.

Niektóre z cieczy przewożonych w cysternach odznaczają się podwyższoną gęstością i skłonnością do zastygania przy obniżeniu temperatury.

Prawidłowa organizacja gęstych i łatwo zastygających cieczy, nalewania ich, a w szczególności rozładunku przyczynić się może w wielkim stopniu do przyspieszenia obrotu cystern.

Do grupy gęstych i łatwo zastygających produktów dostarczanych w cysternach należą:

- a) wszelkie mazuty o wiskozie od 2 — 16,5°E przy 50°C, posiadające temperaturę krzepnięcia od +5°C,
- b) oleje napędowe i opałowe, ropa albańska i inne o temperaturze krzepnięcia od +4°C,
- c) ciężkie (gęste) oleje do celów przemysłowych (oleje silnikowe, sprężarkowe, cylindrowe, przekładniowe, kablowe itp.) o wiskozie od 10 — 12°E przy 50°C,
- d) asfalty (gudrony),
- e) produkty przemysłu naftowego nie wymienione wyżej oraz przemysłu chemicznego i koksochemicznego (benzol, gliceryna, parafina, smoły, fenole i inne) o temperaturze krzepnięcia od +9°C,
- f) oleje i inne produkty przemysłu spożywczego o temperaturze krzepnięcia od +2 do +10°C,
- g) melasa z produkcji przemysłu cukrowniczego.

Ponieważ cysterny są przeważnie we własnej eksploatacji poszczególnych przemysłów, tym samym obowiązek odpowiedniej organizacji dostawy produktów, których

ładunek jest utrudniony w okresie chłodnej pory roku, spada na dostawców i odbiorców.

Przewóz produktów łatwo zastygających odbywa się na kolejach w sposób następujący:

- w cysternach specjalnie izolowanych czyli tzw. termosach, w których przeważnie przewozi się smołę, asfalty, oleje cylindrowe i tłuszcze,
- w cysternach zaopatrzonych w podgrzewacze przystosowane do czerpania energii cieplnej z zewnątrz (para, woda gorąca, elektryczność),
- w wagonach krytych i na platformach, wówczas gdy produkt przewozi się w drobnym opakowaniu, tj. w beczkach, bębnach, i jest on przewożony w stanie zastygniętym.

Zasadą jest, że cysterny, w których przewozi się produkty w okresie chłodnej pory roku, muszą być zaopatrzone w urządzenia spustowe o szerokim przekroju — nie mniejszym jak 100 mm, przez co spływ produktu z cysterny jest ułatwiony. Cysterny zaopatrzone w podgrzewacze mogą być używane również w lecie do przewozu produktów ciężkich, wymagających podgrzewania, jak np. specjalnych gatunków asfaltu, smoły itp.

Nadawca przed podjęciem się dostawy produktów ciężkich i zastygających, w cysternach zaopatrzonych w podgrzewacze, powinien uzyskać od odbiorcy zgodę na piśmie na przyjęcie takiej przesyłki w cysternie z zobowiązaniem, że użyje on wszelkich środków technicznych, zapewniających fachowy rozładunek produktu i zabezpieczających terminowy zwrot cysterny do stacji nadawczej. Pisemna zgoda daje tym samym podstawę nadawcy do wysyłki zastygającego w czasie drogi produktu z odpowiednich punktów wysyłkowych.

Ciecze zastygające muszą być w odpowiedni sposób przygotowane do przewozu. Np. asfalt miękki wlewany do cystern należy podgrzać do temperatury w lecie nie niższej jak 170°C, w zimie nie niższej jak 190°C.

Ciężkie (gęste) mazuty i oleje mineralne załadowane do cystern z podgrzewaczami powinny być uprzednio podgrzane do 70°C.

Przy rozładunku cystern zastygły produkt podgrzewa się do takiej temperatury, przy której uzyskuje się wymaganą do rozładunku ciepłość produktu.

Górna granica podgrzewania odnośnego produktu uzależniona musi być zawsze od jego własności fizyko-chemicznych i odbiorca przed przystąpieniem do podgrzewania musi zapoznać się z właściwościami analitycznymi danego produktu, po czym może dopiero określić górną temperaturę podgrzewania. Zignorowanie tego warunku może spowodować pogorszenie zasadniczych właściwości produktu, względnie jego całkowite zepsucie (np. skokowanie oleju silnikowego przez zbyt wysokie nagrzanie).

Podgrzewanie produktów przewożonych w cysternach przeprowadzamy:

- przez użycie pary w dwojaki sposób: podgrzewanie ostrą (albo otwartą parą) i podgrzewanie głuchą albo zamkniętą parą,
- w zależności od typu urządzeń podgrzewczych również w dwojaki sposób: podgrzewanie przy pomocy urządzeń podgrzewczych na stałe wmontowanych we wnętrzu kotła i podgrzewanie przy pomocy przenośnych grzałek.

Punkty do rozładunku zastygniętych produktów powinny być wyposażone w stałe (nieruchome) urządzenia do podgrzewania produktów, nadchodzących w cysternach.

W przypadkach, gdy należy podgrzewać produkt załadowany do cystern nie posiadających urządzeń podgrzewczych, do podgrzewania używa się przenośnych grzałek.

Wężownice podgrzewcze umieszcza się wewnątrz kotła cysterny w dolnej jego części. Sporządzone są one zwykle z rur stalowych (plomienic kotłowych) wytrzymałych na ciśnienie od 4 do 6 atmosfer. Rury te powinny być tak umocowane, aby ze pewnością był stały odpływ kondensatu. Zwykle rury układa się ze spadkiem 0,02. Jest rzeczą bardzo ważną odpuszczać z rur kondensat pary, bo w razie jego zamarznięcia zachodzi niebezpieczeństwo zerwania rur.

Po zakończeniu podgrzewania konieczne jest przedmuchiwanie rur podgrzewaczy parą, tak by w całości uwolnił je od kondensatu pary.

Powierzchnia ogrzewalna podgrzewaczy w cysternach 2-osłowych posiada zwykle około 20 m², a w cysternach 4-osłowych — około 34 m².

Dla cystern zaopatrzonych w wężownice parowe niezbędne jest instalowanie na punktach rozładunkowych specjalnych urządzeń i należy tylko ograniczyć się do doprowadzenia potrzebnej ilości pary z najbliższego źródła pary, a więc z kotłowni stałej lub ruchomej (parowóz, lokomobila parowa).

Nie należy zapominać o tym, że cysterna kolejowa załadowana lub próżna jest wagonem specjalnym, wrażliwym na wstrząsy powstające w trakcie jazdy, przetoku itp. i wskutek tego urządzenia podgrzewcze w czasie transportu mogą ulec uszkodzeniu.

Dlatego nadawca ma obowiązek przed załadowaniem produktu do cysterny, zaopatrzonej w podgrzewacze, zbadać szczelność rur, przepuszczając przez nie parę o ciśnieniu około 4 atmosfer i dopiero w ten sposób sprawdziwszy zupełną szczelność przewodów parowych przystąpić może do załadunku.

Tak samo odbiorca powinien skontrolować przy podgrzewaniu, czy przewody parowe wewnątrz cysterny są dostatecznie szczelne i w wypadku stwierdzenia nie szczelności i przedostawania się pary do produktu zatrzymać operację podgrzewania.

W tym przypadku, gdy właściwości produktu podgrzewanego są tego rodzaju, że niedopuszczalne jest jego zawodnienie, należy w sprawie rozładunku i sposobu podgrzewania skomunikować się z nadawcą.

Dla przyspieszenia operacji podgrzewania należy, w miarę osiągnięcia ciepłości przez produkt, mieszać go przy pomocy łopaty lub drąga, tak by rozgrzewany płyn w dolnej warstwie cysterny oddawał swe ciepło plynowi z górnych warstw.

Dla określenia zużycia ciepła i pary na podgrzanie produktu przy rozładunku można posługiwać się poniższym obliczeniem: Ogólną ilość ciepła rozchodowanego na podgrzewanie produktów można wyrazić, jak:

$$Q = Q_1 + Q_2 + Q_3 + Q_4 + Q_5 \text{ kal.}$$

gdzie Q_1 — oznacza rozchód ciepła na rozgrzanie produktu,

Q_2 — oznacza rozchód ciepła na rozpuszczenie parafiny zawartej w rozgrzewanym produkcie naftowym,

Q_3 — oznacza rozchód ciepła na ogrzanie kotła cysterny,

Q_4 — oznacza straty ciepła (ubytki) poprzez ścianę kotła cysterny,

Q_5 — oznacza pozostałe straty ciepła (np. w systemie obiegowym pary od kotłowni do kotła cysterny i inne).

Rozchód ciepła na podgrzanie (podwyższenie temperatury) produktu naftowego wyraża się:

$$Q_1 = G \cdot S (t_k - t_n)$$

gdzie G — oznacza wagę produktu w cysternie w kg, S — oznacza ciepło właściwe produktu naftowego

$$w \frac{\text{kal}}{\text{kg}} S$$

t_k — końcową temperaturę produktu naftowego

t_n — początkową temperaturę produktu naftowego.

Rozchód ciepła na rozpuszczenie parafiny znajdującej się w produkcie naftowym w stanie zastygniętym ustala się według wzoru:

$$Q_2 = G \cdot a \cdot 35$$

gdzie a — oznacza zawartość parafiny w produkcie naftowym (dla mazutu — a — wynosi od 0,02 do 0,06),

35 — oznacza ciepło rozpuszczania parafiny w kal/kg.

Rozchód ciepła na nagrzanie kotła cysterny oblicza się:

$$Q_3 = G_k \cdot S_m (t_k - t_n)$$

gdzie G_k — oznacza wagę kotła w kg,

S_m — oznacza ciepło właściwe metalu w $\frac{\text{kal}}{\text{kgS}}$

(S_m przyjmuje się dla żelaza i stali 0,115 $\frac{\text{kal}}{\text{kgS}}$)

Rozchód ciepła na przewodnictwo ciepła ścian kotła ustala się według wzoru:

$$Q_1 = F \cdot k \left(\frac{t_n + t_k}{2} - t_{ne} \right) \cdot T$$

gdzie F — oznacza powierzchnię (ogólną) kotła w m^2
 k — oznacza współczynnik przewodnictwa ciepła przez ściany kotła

$$T = \frac{\text{kal}}{m^2 \text{ godz. S}}$$

dla izolowanej ściany kotła cysterny

$$k = 0,6 \frac{\text{kal}}{m^2 \text{ g.dz. S}}$$

$\frac{t_n + t_k}{2}$ — oznacza średnią temperaturę kotła (metal w okresie podgrzewania),

T_{ne} — oznacza temperaturę powietrza,

T — oznacza okres trwania podgrzewania w godzinach.

Wielkość pozostałych strat ciepła przyjmuje się orientacyjnie w wysokości 10 — 20% od strat ciepła przez ściany kotła.

$$25 = (0,1 - 0,2) 24$$

Inż. mgr PAWEŁ SOLSKI (Warszawa)

Terenowe warunki drogowe

1. WIADOMOŚCI WSTĘPNE

W ramach cyklu artykułów o eksploatacji samochodów w warunkach terenowych, w numerze sierpniowym br. „Transportu i Spedycji” została opisana budowa drogi i wpływ jej poszczególnych elementów na ruch samochodów. W niniejszym artykule podamy charakterystyczne cechy użytkowania samochodów na drogach gruntowych, które w warunkach terenowych stanowią znaczną większość dróg.

W warunkach terenowych samochody są przeważnie użytkowane na drogach gruntowych, ulepszonych i naturalnych, a nawet na bezdrożu.

Użytkowanie samochodów na tego rodzaju drogach wymaga dobrej znajomości ich właściwości, w celu:

- wyboru najwłaściwszej trasy;
- wyboru najwłaściwszych rodzajów taboru;
- ustalenia dopuszczalnej intensywności ruchu;
- zastosowania odpowiedniej techniki jazdy;
- umiejętności ich przystosowania do potrzeb ruchu.

Nieumiejętne użytkowanie samochodów po drogach gruntowych prowadzi do zwiększonego zużycia paliwa i innych materiałów eksploatacyjnych, zakłóceń w ruchu i straty czasu wskutek zatrzymania ugrzęzłych samochodów, a nawet do wypadków samochodowych.

Właściwości dróg gruntowych są zależne od rodzaju ich budowy, rodzaju gruntu, pory roku i warunków klimatycznych.

Ogólne właściwości dróg gruntowych w stosunku do dróg o twardej nawierzchni są następujące:

- mniejsza nośność samej drogi i jej obiektów drogowych (mostków, itp.);
- znaczna wrażliwość na nawilgocenie;
- mniejsza gładkość i zwiększony współczynnik oporu toczenia;
- gorsze kształty drogi w jej planie, poprzecznym przekroju i podłużnym profilu;
- większa pylnosć.

2. WYTRZYMAŁOŚĆ DROGI

Wytrzymałość drogi, jak wiadomo, określa dopuszczalny nacisk jednej osi lub jednego koła samochodu, którym przy określonej jego szybkości można obciążyć tę drogę, bez spowodowania jej uszkodzenia i powstawania kolein

Zarządzenie Przewodniczącego PKPG z dnia 8. XI. 1950 r. (Biuletyn PKPG Nr 24) określa między innymi, kiedy dopuszczalne jest podgrzewanie cystern kolejowych przy pomocy otwartego ognia, który to sposób może być stosowany tylko w wyjątkowych wypadkach tak ze względu na bezpieczeństwo przeciwpożarowe jak i dla ochrony parku wagonowego.

W okresie zimy 1950/1951 PKP ułatwiała w szerokim zakresie odbiorcom, otrzymującym produkty w cysternach zaopatrzonych w węzownice parowe — podgrzewanie przy pomocy parowozów kolejowych i ten sposób rozładunku dał całkowicie zadowalające wyniki.

Zgodnie z Zarządzeniem Przewodniczącego PKPG z dnia 8. XI. 1950 r. przedsiębiorstwa posiadające tabor cysternowy we własnej eksploatacji miały obowiązek dokonać niezbędnych przeróbek w cysternach, w celu przystosowania ich do rozładunku w zimie i dzięki temu stan ilościowy cystern, posiadających podgrzewacze, wzrósł do tego stopnia, że odbiorcy liczący się z dostawami łatwo zastygających cieczy w cysternach powinni zamać np. produkty naftowe w ciągu najbliższej zimy tylko w cysternach z podgrzewaczami.

We wszystkich tych przypadkach, gdy nie jest możliwe zorganizowanie podgrzewania cystern przy wykorzystaniu istniejących w cysternie podgrzewaczy, o czym należy zdecydować jeszcze przed nastaniem zimy, powinno się nagromadzić odpowiednie zapasy produktów na okres najsilniejszych mrozów, wzgl. przejść na odbiór produktów w beczkach.

Ponieważ drogi gruntowe nie posiadają twardej nawierzchni, więc wytrzymałość ich w stosunku do dróg o nawierzchni trwałej jest znacznie mniejsza.

Podczas ruchu samochodu po drodze jego ciężar zostaje przekazany na drogę, na powierzchnię śladu kół. Powierzchnia śladu koła zależy od jego obciążenia, średnicy i szerokości opon oraz ciśnienia powietrza w dętce.

Jeśli obciążenie koła wynosi G kg, a ślad koła b cm², to w warstwie gruntu bezpośrednio pod kołem występuje naprężenie:

$$p = \frac{G}{b} \text{ kg/cm}^2$$

Jeżeli naprężenie to nie jest zbyt wielkie dla danego gruntu, nie wywołuje ono trwałego odkształcenia, lecz odkształcenie sprężyste. Po przekroczeniu jednak pewnej granicznej dla danego gruntu wartości naprężenia p , oprócz odkształceń sprężystych pojawiają się również odkształcenia trwałe.

Również gdy po śladzie, który wywołał odkształcenia sprężyste, w krótkich odstępach czasu przejeżdżać będą następne samochody, dające takie same naciski na drogę, to powstają nowe naprężenia, które sumując się z poprzednimi powodują jednak trwale odkształcenie drogi, tj. powstanie kolein, wybojów itp. Doświadczenia wskazują, że najczęstszą przyczyną uszkodzeń dróg gruntowych jest właśnie takie sumowanie się naprężeń. Odkształcenia drogi powodują jej nierówności, a więc wzrost oporów toczenia kół. Ponadto we wgłębieniach drogi zbiera się woda deszczowa, powodując nawilgocenie otaczającej powierzchni drogi, które zmniejsza jej wytrzymałość na naprężenia i powoduje dlatego szybkie dalsze zniszczenie drogi.

Dla zwiększenia wytrzymałości gruntu na odkształcenia pokrywa się nawierzchnię twardym materiałem (tłuczeniem, żwirem itp.).

Wielkością, charakteryzującą wytrzymałość danego rodzaju nawierzchni na odkształcenia, jest tzw. moduł sprężystości E .

$$E = \frac{p}{e} \text{ gdzie } E = \text{moduł sprężystości nawierzchni w kg/cm}^2;$$

p = naprężenie w kg/cm²;

e = odkształcenia na jednostkę grubości warstwy nawierzchni.

Moduł sprężystości dróg gruntowych jest znacznie mniejszy niż dla dróg o twardej nawierzchni, co jest przyczyną mniejszej wytrzymałości dróg gruntowych.

Z powyższego wynika, że wskutek mniejszej wytrzymałości dróg gruntowych dla ochronienia ich od uszkodzeń nie należy użytkować na nich zwykłych samochodów o zbyt wielkiej ładowności, powodujących duże naciski na drogę i przekraczać dopuszczalnej intensywności ruchu. Nato-

miast wskazane jest dla tych dróg stosować samochody o większej ilości kół i opony większej szerokości, a także stosować w dopuszczalnym stopniu mniejsze ciśnienie powietrza w dętkach (co zwiększa ślad kół).

W tabeli 1 podano wielkość dopuszczalnej intensywności ruchu i stosowanie ładowności samochodów dla różnych rodzajów dróg, najczęściej spotykanych w warunkach terenowych.

TABELA 1

Dopuszczalna intensywność ruchu i zastosowania ładowności samochodów dla różnych rodzajów dróg¹⁾

Lp.	Typ drogi i nawierzchni	Orientacyjna dopuszczalna intensywność ruchu samochodu na dobę	Ł a d o w n o ś ć t.					
			0,5	1,0	2,5	4,0	7,0	10,0
			I l o ś ć o s i					
			2 × 1			3 × 2		
Drogi gruntowe								
1	naturalne	100	+	+	0	0	—	—
2	profilowane i ulepszone na niektórych odcinkach	200	+	+	+	0	0	—
3	ulepszone dodatkiem miejscowych materiałów	300	+	+	+	0	0	—
Drogi o nawierzchni trwałego typu								
4	drogi tłuczniowe	500	+	+	+	0	0	—
5	żwirowe	700	+	+	+	+	0	—
6	gruntowe, ulepszone wiążącym materiałem	700	+	+	+	+	0	—
7	drogi z polnego lub ciosanego kamienia	1000	+	+	+	+	0	—

¹⁾ Według prac L. A. Bronsztejna pt. „Opredelenije oblastiej primienienija nowych tipow awtomobilej“ w IV wydaniu zbioru prac Centralnego Naukowo-Badawczego Instytutu Transportu Samochodowego ZSRR.

W tabeli tej + oznacza, że samochód tego typu można użytkować na danej drodze w ciągu całego roku.

Znak O oznacza możliwość użytkowania tego typu samochodu na danej drodze tylko w okresach suchej pogody lub zimą. Wiosną lub jesienią oznaczone tym znakiem typy samochodów albo w ogóle nie mogą być stosowane na tych drogach z powodu wielkich trudności poruszania się, albo ich ruch powinien być ograniczony, w celu uniknięcia uszkodzeń drogi.

Znak oznacza możliwość użytkowania tego typu samochodów ze względu na niszczące działanie na nawierzchnię drogi lub przekroczenie dopuszczalnego obciążenia obiektów na tych drogach.

Przyczyną, ograniczającą ładowność samochodów użytkowanych na drogach gruntowych, jest oprócz wytrzymałości samej drogi, dopuszczalne obciążenie obiektów (mostków itp.), które na drogach o nietrwałych nawierzchniach zazwyczaj są drewniane o maksymalnym obciążeniu 8 ton.

3. NAWILGOCENIE

Wytrzymałość i inne właściwości eksploatacyjne dróg gruntowych zmieniają się w znacznym stopniu w zależności od stopnia jej nawilgocenia; ze wzrostem nawilgocenia szybko maleje wytrzymałość drogi i pogarszają się jej inne właściwości eksploatacyjne. Dlatego właściwości eksploatacyjne dróg gruntowych są różne w różnych rejonach klimatycznych i znacznie zmieniają się w zależności od pory roku.

Wskutek nawilgocenia zmniejsza się znacznie zwężność gruntu, jego moduł sprężystości, a więc i dopuszczalne naprężenie. Droga nawilgocona pokrywa się warstwą śliskiego błota, które zmniejsza przypuszczalność kół do jeźdni i zwiększa opory toczenia się kół. Zjawiska te powodują konieczność dalszego ograniczenia ładowności samochodów, które mogą być eksploatowane na takiej drodze, utrudniają ruch samochodów (konieczność zmniejszenia szybkości, częstsze stosowanie niższych biegów, konieczność ostrożnej jazdy) i powodują zwiększone zużycie paliwa. W krańcowym przypadku przewilgocenia drogi wiosną

i jesienią lub w okresie silnych deszczów stają się niezdadne dla ruchu samochodowego.

Stopień zmian właściwości eksploatacyjnych dróg wskutek nawilgocenia jest zależny od warunków klimatycznych, rodzaju gruntu oraz konstrukcji drogi.

W zależności od warunków klimatycznych danego rejonu okres deszczów jest dłuższy lub krótszy i różna jest ich intensywność. Szybkość wsiąkania wody jest zależna od rodzaju gruntu; największa jest ona dla gruntów piaszczystych, a najmniejsza dla gruntów gliniastych.

Wpływ nawilgocenia jest znacznie mniejszy dla dróg profilowych i posiadających urządzenia odwadniające.

W tabeli 1 podana jest dla poszczególnych rodzajów dróg możliwość użytkowania różnych typów samochodów w suchych i deszczowych okresach roku.

4. GŁADKOŚĆ

Gładkość dróg gruntowych jest znacznie mniejsza od gładkości nawierzchni dróg twardych, budowanych dla ruchu samochodowego. Gładkość drogi ocenia się przy pomocy współczynnika oporu toczenia kół f . Opór toczenia kół na poziomej drodze składa się z dwóch składników:

f_1 — oporu toczenia na gładkiej drodze, zależnego od materiału nawierzchni drogi,

f_2 — oporu toczenia wywołanego nierównościami drogi.

Całkowity współczynnik oporu toczenia f wynosi:

$$f = f_1 + f_2$$

Wielkość składnika współczynnika oporu toczenia f_1 zależy od rodzaju gruntu. Gładka, sucha i równo wyjeżdżona droga na gruncie gliniastym lub czarnoziemiu posiada stosunkowo niewielki współczynnik oporu toczenia (w granicach 0,04 — 0,06). Jazda na takiej drodze nie przedstawia większych trudności i szybkość na niej może być niewiele mniejsza niż na drogach o trwałej nawierzchni. Zasadniczo zmieniają się właściwości takiej drogi wskutek nawilgocenia. Wskutek małej przepuszczalności gliniastego gruntu zewnętrzna jej warstwa zmienia się w miękką, lepka i śliską masę, która posiada około dwukrotnie większy współczynnik oporu toczenia i przeszło dwu-

кратно mniejszy współczynnik przyczepności w stosunku do tych wielkości dla gruntu suchego.

Wskutek tego na takiej drodze potrzebne jest użycie znacznie większej siły pędzącej oraz stosowanie środków zwiększających przyczepność opon do drogi.

Jazda na takiej drodze wymaga dużej umiejętności i odbywa się przy szybkości nie większej niż 25 km/godz. i przy częstszym stosowaniu niższych biegów.

Odwrotne właściwości posiadają drogi na gruncie piaszczystym. W stanie suchym składowy współczynnik oporu toczenia f_1 jest znaczny i tym większy, im większa jest syppkość piasku (dochodzi do wartości 0,20). Wskutek nawilgocenia piasek staje się ścisły i opór toczenia zmniejsza się.

Wielkość drugiego składnika współczynnika oporu toczenia zależy od stanu drogi. Na drogach o nietrwałych, ale gładkich nawierzchniach oraz na drogach gruntowych dobrze ubitych i równo wyjeżdżonych wartość tego składnika jest nieznaczna w stosunku do wartości f_1 , a więc rodzaj gruntu i stopień jego nawilgocenia decyduje o całkowitej wartości współczynnika oporu toczenia.

Jednakże drogi o nietrwałych nawierzchniach oraz gruntowe łatwo tracą gładkość i pokrywają się wybojami i innym nierównościami. Drogi o nietrwałych nawierzchniach pokrywają się wybojami w wyniku wykruszania się materiału nawierzchni, w szczególności wskutek ruchu po nich zbyt ciężkich samochodów (zbyt wielkiego nacisku jednostkowego kół), traktorów o żelaznych obręczach lub pojazdów gąsienicowych.

Na drogach gruntowych na gruncie gliniastym i czarnoziemnym łatwo tworzą się oprócz dołów i wybojów koleiny od wozów konnych. Ponadto nierówności drogi zyschają się w postaci twardych grud, które nie tylko stwarzają znaczny dodatkowy opór toczenia, ale przy zderzeniu z dolnymi częściami podwozia mogą być przyczyną ich uszkodzeń.

Znaczny wpływ na trwałe odkształcenia i tworzenie się nierówności dróg o nietrwałej nawierzchni oraz dróg na gruncie gliniastym i czarnoziemiu posiada nawilgocenie, wskutek którego spada zwiężłość i odporność gruntu na odkształcenia.

W mniejszym stopniu ww. właściwości posiadają drogi na gruncie piaszczystym, który nie tworzy trwałych, zeschniętych nierówności, a jak było powiedziane, szybko pochłania wodę i pod jej działaniem staje się jeszcze ściślej.

Wielkość składnika f_2 rośnie szybko dla wszystkich rodzajów gruntu ze wzrostem szybkości i przy dużych szybkościach osiąga wartość 15 — 20 kg na tonę ciężaru samochodu.

Zwiększenie wartości współczynnika oporu toczenia wymaga zwiększenia siły pędzącej, a więc użycia większej mocy silnika; zwiększenie mocy silnika powoduje z kolei większe zużycie paliwa. Według obliczeń, zwiększenie oporu toczenia o 1 kg na tonę ciężaru samochodu wywołuje zwiększenie zużycia paliwa o 0,0011 na każdy tono-km.^{*)}

5. PLAN I PODŁUŻNY PROFIL

Plan i podłużny profil drogi: gruntowej posiada na ogół kształty i wymiary mniej przystosowane do ruchu samochodowego aniżeli drogi twarde. Wynika to stąd, że drogi gruntowe albo powstały w sposób naturalny, albo zostały zbudowane z maksymalnym ich dostosowaniem do terenu, w celu uzyskania małego nakładu środków. Dlatego drogi gruntowe są zazwyczaj węższe, posiadają zakręty o małym promieniu krzywizny oraz częste wzniesienia i spadki. Właściwości te powodują poza poprzednio już omówionymi bezpośrednimi trudnościami ruchu mniejszą odległość widzenia kierowcy.

Ponieważ drogi gruntowe posiadają ciemną barwę, zazwyczaj niezbyt odbiegają od barwy otoczenia, widoczność drogi: gruntowej i jej stan w nocy również są mniejsze.

Te właściwości dróg gruntowych dodatkowo stwarzają nie sprzyjające warunki dla intensywnego i szybkiego ruchu samochodów.

6. PYLNOŚĆ

Wskutek nietrwałości, względnie braku specjalnej nawierzchni na drogach terenowych, przejeżdżające pojazdy wzbijają na nich znaczne ilości pyłu. Pył ten jest zasysa-

ny wraz z powietrzem do silnika oraz przenika przez wszelkie nie szczelności pomiędzy powierzchnie trące mechanizmu podwozia, powodując zwiększenie ich zużycia. Dlatego również samochody eksploatowane w warunkach terenowych wymagają starannejszej obsługi a w szczególności częstszego oczyszczania filtrów.

7. WPŁYW DROGI NA WYBÓR TRASY I WYBÓR TABORU

Opisane wyżej właściwości dróg terenowych prowadzą do następujących wniosków w odniesieniu do charakterystycznych cech użytkowania samochodów na drogach gruntowych: a) Przy wyborze najwłaściwszej trasy ruchu, na drogach terenowych należy się kierować: rodzajem i stanem nawierzchni, rodzajem gruntu, rodzajem i stanem obiektów drogowych, kształtem w planie i profilem podłużnym poszczególnych dróg, prowadzących z punktu naładunkowego do punktu wyladunkowego.

Podstawową właściwością, często decydującą o wyborze trasy, jest wytrzymałość poszczególnych dróg, ona bowiem decyduje o możliwości zastosowania typów taboru, najwłaściwszych ze względu na rodzaj przewozów lub ładunków albo też ze względu na skład posiadanego taboru.

Jeśli na przykład po drodze terenowej należy zorganizować przewozy masowe lub przewieźć ładunki ciężkie, to w celu zyskania możliwości użycia taboru o dużej ładowności wybierze się drogę posiadającą rodzaj nawierzchni i obiektów drogowych, stanowiący o dostatecznie dużej jej wytrzymałości dla tych najwłaściwszych typów taboru, chociażby była ona nieco dłuższa.

Dla przewozów masowych, partiowych, organizowanych przy pomocy lżejszych typów taboru, decydującego znaczenia nabierają takie właściwości drogi, jak jej dopuszczalna intensywność ruchu i przepustowość.

Jeśli w dyskusji dla ruchu znajdują się drogi, które posiadają taką samą wytrzymałość, dopuszczalną intensywność ruchu i przepustowość, względnie właściwości te nie posiadają dla danego rodzaju przewozów decydującego znaczenia (przewozy w małych partiach lub zbiorcze, przy pomocy lekkich typów taboru), to decydującymi właściwościami dla wyboru trasy jest jej długość, rodzaj i stan nawierzchni (określające wielkość oporów toczenia), kształt w planie (szerokość, krzywizny) i profil podłużny (ilość i wielkość wzniesień i spadków) poszczególnych dróg będących w dyspozycji.

Analiza tych właściwości poszczególnych dróg winna doprowadzić do wyboru takiej drogi, która umożliwi uzyskanie najniższych kosztów przewozu, uwzględniając nie tylko zużycie paliwa, które jest wynikiem przede wszystkim długości trasy, ale także koszty obsługi technicznej i napraw, które wynikają z gładkości, pylności itp. właściwości drogi.

W okresach deszczów wybór trasy w dużym stopniu zależy od rodzaju gruntu, co wynika z poprzednio opisanymi zmianami ich właściwości pod wpływem nawilgocenia.

Po obraniu tras, zgodnie z powyższymi uwagami, dla poszczególnych kierunków przewozów, można ustalić dla każdej trasy:

- rzeczywiste odległości przewozów;
- czas (okres) możliwości użytkowania samochodów;
- techniczną szybkość ruchu samochodów, w zależności od pory roku, dnia i pogody;
- poprawki do norm zużycia paliwa i innych materiałów eksploatacyjnych oraz przebiegów międzyobsługowych i międzynaprawczych;
- intensywność ruchu samochodów, w zależności od pory roku, dnia i pogody.

b) Wybór typu taboru dla przewozów po drogach o nawierzchni twardej dokonuje się w zależności przede wszystkim od rodzaju przewozów i ładunków. Natomiast w terenowych warunkach eksploatacji wybór typów taboru jest najczęściej uzależniony od warunków drogowych wybranych tras przewozu.

Dlatego ustalenie typów taboru dla zamierzonych przewozów dokonuje się już częściowo przy ustaleniu trasy, o czym była mowa wyżej.

Po ustaleniu trasy przewozów znane są już wszystkie właściwości wybranej drogi, w szczególności jej wytrzymałość, która najczęściej ogranicza dopuszczalny ciężar (ładowność) samochodu (porównaj tabela 1). Kształt drogi

^{*)} według G.W.Kramarenko i L.L. Afanasiew: „Eksploatacja awtomobiley“. Moskwa-Leningrad 1948 r.

w planie (szerokość na krzywiznach) może stanowić ograniczenie dla zewnętrznych wymiarów samochodów oraz możliwości stosowania przyczep (pociągów drogowych). Drogi wąskie, posiadające częste zakręty o dużych krzywiznach, wymagają więc samochodów o dużej zwrotności. Podłużny profil dróg terenowych (wzniesienia, spadki) oraz wielkość oporów tocznienia, zależna od rodzaju i stanu drogi, stawiają zazwyczaj wysokie wymagania w stosunku do właściwości dynamicznej (potrzebnej największej siły pę-

dzącej), przyczepności kół (od której zależy możliwość wykorzystania siły pędzącej) i trwałości samochodu.

Wybór najwłaściwszych typów taboru zależy od konkretnych warunków drogowych, rodzaju przewozów i ładunków, jednakże ogólnie można stwierdzić, że dla terenowych warunków eksploatacji najodpowiedniejsze są samochody mniejszych ładowności o właściwościach eksploatacyjno-technicznych i konstrukcyjnych, określonych wspólną nazwą właściwości terenowych.

Mgr MAREK ŻYLICZ (Warszawa)

Transport lotniczy w świetle prawa radzieckiego

I. UWAGI WSTĘPNE

Związek Radziecki jest, jak wiadomo, krajem ogromnego rozwoju lotnictwa cywilnego. Poza innymi licznymi formami wykorzystania samolotu dla celów radzieckiej gospodarki narodowej, jak obsługa rolnictwa, leśnictwa, przemysłu rybnego i łowieckiego, jak również dla celów sanitarnych, kulturalno-oświatowych, naukowych i sportowych — na pierwsze miejsce pod względem swego znaczenia wysunął się transport powietrzny.

O wielkości transportu lotniczego w ZSRR świadczy 1) wynosząca ok. 175.000 km sieć linii lotniczych, obsługujących regularnie 1200 miejscowości Związku i przewożących ogromne ilości podróżnych, bagaży, towarów i poczty. O dynamice tego transportu świadczy stały wzrost długości linii lotniczych (wynoszący w okresie od 1940 do 1947 r. ok. 309%) oraz przewożonego ładunku (od 1940 do 1947 r. ilość jego wzrosła o 3509%).

Na taki rozwój transportu lotniczego ZSRRłożył się cały szereg czynników: geograficznych (poszczególne trasy w tym kraju dochodzą do 8000 km), ekonomicznych (wielkie zapotrzebowanie na usługi transportowe, zwłaszcza gdy chodzi o przewóz towarów, w związku z tworzeniem wielkich i wyspecjalizowanych ośrodków gospodarczych), organizacyjnych itd., a znaczną rolę w kształtowaniu omawianych przewozów odegrało również radzieckie prawo lotnicze.

Przed zapoznaniem się z cechami charakterystycznymi tego prawa należy sobie uprzytomnić, że jest ono owocem długoletnich studiów i doświadczeń, prowadzonych przez całe zespoły techników, ekonomistów i prawników, w szczególności w ramach prac Centralnej Sekcji Ekonomiki i Prawa Transportu Lotniczego, działającej w swoim czasie przy stowarzyszeniu lotniczym Ossoawiachim (odpowiednik naszej Ligi Lotniczej).²⁾ Gruntownym przygotowaniem i dalekowzrocznym przewidywaniem tłumaczy się fakt, że Kodeks Lotniczy ZSRR z 1932 r. (z drobnymi późniejszymi zmianami) jest jednym z nielicznych przedwojennych kodeksów lotniczych, które mimo niezwyklego rozwoju lotnictwa nie zdezaktualizowały się do obecnej chwili, a przeciwnie — stwarza w dalszym ciągu odpowiednie podstawy prawne dla dalszego rozwoju.

II. OGÓLNE ZASADY PRAWA LOTNICZEGO ZSRR

Zanim przejdziemy do omówienia przepisów dotyczących samego transportu powietrznego zatrzymajmy się nieco nad ogólnymi zasadami radzieckiego prawa lotniczego.

U podstaw tego prawa leży zasada suwerenności ZSRR³⁾ w przestrzeni powietrznej nad całym terytorium lądowym i wodnym Związku. Warto przypomnieć, że zasadę suwerenności zwalczali w swoim czasie niektórzy prawnicy zachodnio-europejscy, zwolennicy tzw. „wolności powietrza”, a po ostatniej wojnie Amerykanie wznowili starania w kierunku jej podważenia, licząc na utworza-

nie w ten sposób drogi ekspansji swych linii lotniczych na całym świecie. W konsekwencji zasady suwerenności państwa w przestrzeni powietrznej Związek Radziecki zastrzega sobie prawo decydowania we wszystkich sprawach dotyczących żeglugi powietrznej ponad swym terytorium i uznaje takie same prawa innych suwerennych państw.

Lotnictwo w państwie socjalistycznym jest sprawą ogólnopństwową, toteż w związku z przyjęciem w swe ręce wszystkich podstawowych dziedzin gospodarki narodowej władza państwowa ZSRR ujęła już nie tylko nadzór (jak to ma miejsce w krajach kapitalistycznych), lecz całkowite kierownictwo i planowanie lotnictwa cywilnego, co zaważyło na całym charakterze kodeksu. Mimo to jednak, licząc się z daleko idącym upowszechnieniem zastosowania lotnictwa, kodeks zapewnił możliwość posiadania samolotów przez organizacje społeczne i spółdzielcze, a nawet przez poszczególnych obywateli, oczywiście za zezwoleniem i pod kontrolą władz lotniczych.

Jeśli chodzi o same władze lotnicze ZSRR, to posiadają one znaczną autonomię. Dotyczy to przede wszystkim Zarządu Głównego Cywilnej Floty Powietrznej, centralnego organu lotniczej administracji i planowania podporządkowanego bezpośrednio Radzie Ministrów ZSRR. Organ ten rozciąga również częściowo swe kompetencje na flotę powietrzną wydzieloną dla celów zastosowania rejonów północnych i zarządzaną przez Zarząd Główny Północnej Drogi Morskiej. Władze lotnicze ZSRR wyposażone zostały w znaczne uprawnienia w zakresie wydawania przepisów i zarządzeń dotyczących lotnictwa cywilnego, zachowując równocześnie funkcje bezpośredniego kierownictwa jego eksploatacji gospodarczej. Na uwagę zasługuje fakt, że spraw lotnictwa cywilnego nie połączono z żadnym innym resortem komunikacyjnym, co świadczy o tym, jak wielką wagę przykładają do tych spraw ustawodawcy.

Do cech charakterystycznych radzieckiego prawa lotniczego zaliczyć należy specjalną troskę o czynnik osobowy lotnictwa cywilnego tj. o załogi. Zagadnienie załóg potraktowane zostało w kodeksie wyjątkowo szeroko i wyczerpująco. Poza normalnie spotykanymi w ustawach lotniczych przepisami dotyczącymi kwalifikacji i kontroli personelu latającego, w kodeksie radzieckim określono dokładnie szereg obowiązków i uprawnień członków załogi, warunki ich pracy i odpowiedzialność. Kodeks przewiduje specjalne podwyższone renty i odprawy dla lotników i ich rodzin oraz przyszaną w drodze ubezpieczeń społecznych pensję za wysługę lat.

Gwarancje technicznej jakości sprzętu lotniczego osiągnięto w lotniczym prawie radzieckim normalnie stosowaną drogą tj. przez ustanowienie obowiązkowych badań technicznych dokonywanych na podstawie specjalnych przepisów.

Jeśli chodzi o zagadnienie lotniczych urządzeń naziemnych, szczegółowo potraktowane w kodeksie, zwraca uwagę fakt, że obok jednolitych postanowień dotyczących zakładania i użytkowania tych urządzeń, kodeks pozostawia częściowo ustawodawstwu poszczególnych Republiki Związkowych ustalanie sposobu przydzielania gruntów na ten cel i w przeciwieństwie do większości ustaw obcych nie przewiduje na to specjalnego trybu. Kodeks umożliwia zakładanie lądowisk dla celów specjalnych (pозakomunikacyjnych) na podstawie zwykłej rejestracji, z omiśnieniem zwykłych formalności. W ogóle sprawa lotniczych urządzeń naziemnych została znacznie uproszczo-

¹⁾ dane dotyczące transportu radzieckiego są zaczerpnięte z książki J. Osińskiego „Transport Lotniczy. Ekonomia, Planowanie, Organizacja, Technika”, Warszawa 1951, Państwowe Wydawnictwo Naukowe;

²⁾ patrz artykuł W. Lachtina pt. „Cinq années d'activité de la Section de Droit Aérien en URSS”, w Droit Aérien, Juillet-Septembre 1931;

³⁾ patrz artykuł E. Czernomordika „Wozduszhnoe prostranstwo w meždunarodnom prawie — Swoboda wozducha — Suwerenitet”, Izwiestia Akademii Nauk ZSRR. Otdelenie Ekonomiki i Prawa, Nr 4 — 1948.

na w związku z pozostawianiem w ręku państwa dyspozycji gospodarką terenową.

Ogromny nacisk kładzie lotnicze prawo radzieckie na dyscyplinę ruchu lotniczego. Umożliwia to z jednej strony utrzymywanie maksymalnej regularności tego ruchu, a z drugiej strony zmniejszenie ryzyka szkód ponoszonych przez samo lotnictwo, jak i przez klientów i osoby trzecie.

Do charakterystycznych cech radzieckiego prawa lotniczego zalicza się system tzw. szlaków powietrznych, po których obowiązane są latać statki powietrzne. W istocie kodeks radziecki jest jedyną chyba ustawą, ustalającą obowiązek latania według szlaków jako regułę (z nielicznymi wyjątkami). Warto tu przypomnieć, że w licznych państwach, w których system radziecki poddawano krytyce i w których ustawy deklarują zasadniczo swobodę przelotów nad całym terytorium z wyjątkiem stref zakazanych, w praktyce wprowadzono już także system szlaków podyktowany względami technicznymi, nawigacyjnymi i porządkowymi.

Interesy osób znajdujących się na powierzchni ziemi i narażonych na niebezpieczeństwo szkód ze strony żeglugi powietrznej zostały zabezpieczone nie tylko na skutek wprowadzenia rygorystycznych przepisów bezpieczeństwa ruchu lotniczego, lecz również przez ustalenie nieograniczonej odpowiedzialności majątkowej użytkowników statków powietrznych, opartej na zasadzie ryzyka (a nie winy), od której użytkownik uwolnić się może jedynie przez wykazanie, że szkoda spowodowana została rozzmyslnie przez samego poszkodowanego lub przez jego grube niedbalstwo. Zasady te odbiegają daleko od systemów odpowiedzialności ograniczonej (konwencja rzymska z 1933 r.).

W uzupełnieniu powyższych uwag można jeszcze dodać, że pod względem swej formy i systematyki kodeks opracowany został bardzo starannie i że rozniarami swymi przewyższa większość innych kodeksów lotniczych.

III. TRANSPORT LOTNICZY W ŚWIELE KODEKSU PRAWA RADZIECKIEGO

Transport powietrzny został w kodeksie lotniczym ZSRR precyzyjnie uregulowany w zakresie zasad podstawowych, natomiast uregulowanie szczegółów pozostawione zostało kompetencji właściwych władz lotniczych, działających w prozumieniu z innymi zainteresowanymi władzami.

Regularnym przewozem lotniczym zajmować się mogą jedynie przedsiębiorstwa (Linie) Zarządu Głównego Cywilnej Floty Powietrznej oraz Północnej Drogi Morskiej. Pierwszy z omawianych zarządów posiada wpływ decydujący na otwieranie nowych linii na terenie całego państwa. Jako głównego przewoźnika powietrznego ZSRR należy wymienić przedsiębiorstwo „Aeroflot”, utrzymujące również komunikację lotniczą z zagranicą.

Zakres usług przedsiębiorstwa przewozu powietrznego ustalony został w sposób najszerszy, tzn. poza przewozem osób, bagaży, towaru i poczty drogą powietrzną przewidziano również obowiązek wykonywania przez to przedsiębiorstwo, zgodnie z warunkami umów o przewóz, transportu uzupełniającego środkami przewozu naziemnego lub wodnego.

Kodeks lotniczy nie ustala obowiązku przyjmowania przez przedsiębiorstwo osób lub rzeczy do przewozu, pozostawiając tę sprawę do uregulowania w drodze przepisów wykonawczych. Natomiast w samym kodeksie przewidziane zostały ograniczenia przewozów ze względów bezpieczeństwa i porządku publicznego.

Taryfy lotnicze ustalane są przez Zarząd Główny Cywilnej Floty Powietrznej lub Północnej Drogi Morskiej względnie przez władze pocztowe i podlegają zatwierdzeniu przez władze wyższe.

Co do samej umowy o przewóz kodeks zawiera jej definicję (klasyczną) oraz przewiduje wystawianie dokumentów przewozowych dla jej stwierdzenia. Bardzo szczęśliwym ujęciem jest nieumieszczenie w kodeksie przepisów ustalających treść i formę tych dokumentów, co stanowi do obecnej chwili niepotrzebne skrzepowanie obrotu lotniczego w innych krajach.

Sprawa charteru lotniczego nie została w kodeksie specjalnie uregulowana. W każdym razie jednak kodeks

nie zawiera przepisów, które by unormowanie Charteru utrudniały, pozostawiając sprawę przewozów nieregularnych przepisom wykonawczym.

Odpowiedzialność wobec podróżnych i ich rodzin na wypadek śmierci lub uszkodzenia ciała w związku z ruchem lotniczym została zrównana z odpowiedzialnością wobec osób trzecich, tzn. nie jest ograniczona co do wysokości i oparta jest na zasadzie ryzyka (patrz wyżej). Jest to dalekie odstępianie od praktyki przyjętej przez ustawodawstwa obcych państw i przez konwencje warszawską. Jest to także całkowitemu zerwaniem z tezą (mającą swych zwolenników na zachodzie), że podróżny, jeśli lata samolotem, sam jest sobie winien i powinien ponieść przynajmniej znaczną część ryzyka za ewentualnie poniesione szkody. Poza tym odpowiedzialność za szkody osobiste podróżnych podlega ogólnym przepisom radzieckiego prawa cywilnego.

Specjalne reguły zawiera kodeks, gdy chodzi o odpowiedzialność za całość przyjętego do przewozu towaru lub bagażu. Zasadą jest odpowiedzialność w granicach rzeczywistej szkody (inaczej niż w większości obcych i międzynarodowych przepisów) z tym, że odpowiedzialność ta może być ustalona inaczej w razie zaginięcia bagażu, w którym to przypadku stawki odszkodowania są zryczałtowane. Przedsiębiorstwo nie jest odpowiedzialne za zaginięcie lub uszkodzenie towaru, lub bagażu, jeżeli dowiedzie, że przyczyną szkody są: wina nadawcy lub odbiorcy, kłeska żywiołowa (gdy szkoda powstała w czasie lotu), naturalne właściwości przewożonych przedmiotów lub normalny ubytek transportowy w granicach norm przewidzianych w specjalnych przepisach. Jednak nawet w powyższych wypadkach przedsiębiorstwo może być pociągnięte do odpowiedzialności, jeżeli nie zastosowało właściwych środków prewencyjnych. Kodeks przewiduje wreszcie odpowiedzialność za terminowe dostarczenie przesyłek według norm ustalonych w przepisach wykonawczych.

Na uwagę zasługuje dokładne uregulowanie w kodeksie sprawy obowiązków przedsiębiorstwa w razie odwołania lotu. Brak natomiast specjalnych reguł na wypadek opóźnienia lub zmiany trasy lotu.

Specjalne przepisy przewidują możliwość odstąpienia przez przedsiębiorstwo od umowy i żądania odszkodowania w razie niestosowania się podróżnych, nadawców lub odbiorców do obowiązujących przepisów przewozowych.

Jeśli chodzi o tryb dochodzenia roszczeń odszkodowawczych od przedsiębiorstwa, kodeks przewiduje jako pierwszą fazę załatwiania skarg rozpatrywanie ich przez samo przedsiębiorstwo, a drogę sądową pozostawia na wypadek niepomysłnego załatwienia reklamacji w tym trybie. System ten stosowany powszechnie w obrocie kolejowym wydaje się korzystny, oczywiście tam tylko, gdzie przedsiębiorstwo cieszy się powagą taką samą, jak władza państwowa.

Terminy wnoszenia roszczeń są krótsze niż w przepisach obcych i międzynarodowych. Skrócenie tych terminów jest już zresztą obecnie projektowane także w innych państwach.

Reasumując powyższe uwagi należy stwierdzić, że sprawy przewozu lotniczego uregulowane zostały w prawie radzieckim znacznie korzystniej dla publiczności niż w jakimkolwiek z innych krajów odgrywających większą rolę w transporcie lotniczym.

IV. WARUNKI WSPÓŁPRACY MIĘDZYNARODOWEJ

Powyższy przegląd radzieckiego systemu prawa lotniczego byłby niekompletny, gdyby pominąć omówienie warunków prawnych na podstawie których kształtuje się międzynarodową współpracę ZSRR z obcymi państwami.

Stojąc konsekwentnie na stanowisku suwerenności państwa w przestrzeni powietrznej ZSRR stosuje w szerokim zakresie swoje ustawodawstwo do obcych samolotów latających nad jego terytorium oraz do swych samolotów latających za granicą. Z drugiej strony jednak, zgodnie ze znanymi wypowiedziami Stalina i Mołotowa, Związek Radziecki nie uchyla się od pokojowej współpracy gospodarczej z innymi państwami. Świadectwem tego jest choćby fakt, że ZSRR uczestniczy w ponad 60 między-

narodowych konwencjach wielostronnych, regulujących przeważnie sprawy współpracy gospodarczej i administracyjnej.

Dla ułatwienia współpracy międzynarodowej w dziedzinie lotnictwa ZSRR przystąpił do konwencji o ujednoliciu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, podpisanej w Warszawie w 1929 roku, jak również nawiązał współpracę z międzynarodowymi instytucjami pocztowymi, telekomunikacyjnymi, celnymi itd. zajmującymi się ubocznie zagadnieniami lotniczymi.

Związek Radziecki nie przystąpił natomiast do konwencji chicagowskiej z 1944 r.⁴⁾ ⁵⁾ regulującej ogólne zasady cywilnej żeglugi powietrznej oraz tworzącej Międzynarodową Organizację Lotnictwa Cywilnego ani do opracowanych w związku z tą konwencją układów międzynarodowym tranzyście i przewozie powietrznym, gdyż akty te stały się w pewnej mierze narzędziem ekspansji lotniczej USA i innych państw kapitalistycznych. ZSRR nie należał również do przedwojennej konwencji lotniczej, podpisanej w Paryżu w 1919 r. jakkolwiek brał pod uwagę pewne normy techniczne wydane na jej podstawie w pracach nad projektem kodeksu lotniczego.

Sprawy międzynarodowej komunikacji lotniczej, w zakresie nieuregulowanym konwencją warszawską, uzgadnianie są przez ZSRR w drodze umów dwustronnych z państwami zainteresowanymi bądź też na podstawie porozumień zawieranych przez Zarząd Główny Cywilnej Floty Powietrznej lub „Aeroflot” z zainteresowanymi władzami lub przedsiębiorstwami zagranicznymi. Pod

⁴⁾ patrz artykuł W. Czeprakowa „Międzynarodowe wozdusznyje soobščezhenia”, Mirowoje chazajstwo i mirowaja politika Nr 8 — 1945.

⁵⁾ teksty — patrz „Zbiór Konwencji Lotniczych”, Studium Prawa Lotniczego i Zagadnień Gospodarczych Lotnictwa, Warszawa 1951, Wydawnictwa Komunikacyjne; słowo wstępne C. Berezowskiego.

tym względem wymienione instytucje radzieckie posiadają swobodę działania.

Omówiony wyżej system przepisów oraz międzynarodowych umów i porozumień zawartych przez ZSRR stwarza warunki wystarczające dla należytego zorganizowania komunikacji lotniczej pomiędzy Związkiem i obcymi krajami. Toteż radzieckie linie lotnicze docierają do 16 obcych państw, nie licząc linii eksploatowanych przez przedsiębiorstwa, w których ZSRR posiada swe udziały.

V. KONCOWE UWAGI I WNIOSKI

Jakie końcowe uwagi i wnioski nasuwają się choćby na podstawie powyższego ogólnego przeglądu radzieckiego systemu prawa lotniczego w odniesieniu do transportu powietrznego?

Przed wszystkim nasuwa się porównanie z naszym przestarzałym prawem lotniczym z 1928 r., stojącym w przededniu gruntownej nowelizacji. Wiele zasad omówionych wyżej mogłoby znaleźć zastosowanie w przyszłym naszym prawie lotniczym, tym bardziej, że zdały one już swój egzamin nie tylko w państwie o ustroju socjalistycznym, lecz również, jak to wykazywaliśmy kilkakrotnie, adoptowane są przez ustawodawstwa innych państw, jak również w projektach nowych międzynarodowych konwencji lotniczych, co pozwala przypuszczać, że zasady prawa międzynarodowego raczej zbliżą się niż oddalą od zasad prawa radzieckiego, w każdym razie w tym zakresie, w jakim rozpatrywaliśmy je powyżej.

Z drugiej strony jednak nie można zapominać, że warunki geograficzne, techniczne, gospodarcze i organizacyjne nie pozwalają na jednakowe potraktowanie przez ustawodawcę spraw naszego transportu lotniczego z transportem lotniczym radzieckim. Nie przesądzając więc wniosków co do zakresu wykorzystania wzorów radzieckich powinniśmy podać gruntownym studiom omawiane przepisy w związku z opracowywaną rewizją naszego prawa.

Inż. J. NOWAKOWSKI (Warszawa)

Z planowania przewozów w komunikacji miejskiej

Planowanie eksploatacyjne w naszym transporcie lądowym zarówno na PKP jak w PKS posiada już ustalone wzory i metody planowania, przy czym tak na szczeblu centralnym jak w komórkach oddolnych ujęcie planów jest z każdym rokiem bardziej pogłębione i dokładne.

Stosowane zasady planowania i metodyka ujęcia trudnego zagadnienia planowania usług, zostały wprowadzone na podstawie literatury i doświadczeń radzieckich, podręczników: Kan'owskiego, Budrina, Kramarenki, Pisarowa, Pietrowa, Wiesiołowskiego i innych.

W planowaniu komunikacji lokalnej metody planowania nie zostały jeszcze opracowane tak gruntownie, jak w transporcie dalekobieżnym. Ruch osobowy zarówno miejski, jak i podmiejski, posiadają swoją odrębną specyfikę, a podlegając tym samym prawom jak inne formy komunikacji, charakteryzują się znacznie wyższymi wahaniami frekwencji, przy czym szczyty te i umiejętność ich rozkładowania stanowią zasadniczy zupełnie czynnik, decydujący o stopniu zaspokojenia potrzeb ludności i sprawności ruchu.

Dotychczasowe plany komunikacji miejskiej i podmiejskiej nosiły charakter odmienny od tego, jak: pragnęlibyśmy widzieć. Najczęstszym zadaniem kierownictwa przedsiębiorstw komunikacyjnych było „gaszenie pożarów” już istniejących, wprowadzanie poprawek polegających na przerzutach taboru na odcinki najbardziej przeciążone, jednym słowem doraźne łagodzenie trudności, wynikających z jednej strony ze szczupłego ilostanu taboru, z drugiej — z powodów całkiem zasadniczych, to jest braku opracowanych wszechstronnie pod względem ekonomicznym i ruchowym planów przewozów.

Plan przewozów stanowić powinien podstawowy element bilansu transportowego, przedstawiać właściwy

plan zapotrzebowania na usługi przewozowe, podczas gdy plan eksploatacyjno-techniczny dostarcza nam kalkulacji wydajności pracy taboru, przy czym jak w każdym bilansie obydwie jego strony powinny być ze sobą ściśle skoordynowane. Z powodu braku odpowiednich studiów zmiany charakteru zabudowy i układu komunikacyjnego wielu miast, wynikłych z powodu zniszczeń wojennych, a obecnie przebudowy miast i nadania im charakteru miast socjalistycznych, potoki osobowe zmieniały często kierunki i intensywność, niektóre trasy poprzednio drugorzędne urastają do rzędu magistrali, odwrotnie — niektóre arterie o znacznym nasileniu ruchu w okresie przedwojennym — stają się trasami o niewielkim znaczeniu.

Zarówno lokalizacja nowych zakładów pracy, jak aktywizowanie nowych, przeważnie dotychczas zaniedbanych dzielnic zmieniały często układ i kierunki dotychczasowych potoków pasażerskich i nakładają na przedsiębiorstwa komunikacyjne obowiązek dostosowania sieci i ruchu do nowych i przewidywanych zadań.

Podajemy na podstawie źródeł radzieckich (Gorodskoj Transport — Pietrow i Sosiano) wskazówki obowiązujące przy opracowaniu planu przewozów.

Praca przedsiębiorstw komunikacji miejskiej mierzona być powinna zarówno ilością przewiezionych osób, jak też stopniem wykorzystania przez pasażerów środków komunikacji, a więc średnią odległością jednego przejazdu. Przeliczenie ilości osób na średnią odległość jazdy jednego pasażera pozwala nam określić potrzeby ruchowe, tabor, moc i ilość podstacji, przepustowość zajezdni i warsztatów. Wielkość przewozów dla nowoorganizujących się przedsiębiorstw komunikacji miejskiej ustalana bywa zwykle na trzech etapach jego rozwoju: w pierw-

szym roku eksploatacji, w pierwszym okresie rozwoju (zwykle pięcioletnim) oraz w perspektywie 10 — 15 lat.

Przy planowaniu potrzeb przewozowych niezbędne są dane dotyczące ilości mieszkańców osiedla w poszczególnych okresach czasu i ilości mieszkańców grawitujących do miasta z osiedli peryferyjnych oraz całego obszaru ciężenia. Należy również wziąć pod uwagę plany urbanistyczne osiedla, rozmieszczenie dzielnic mieszkalnych i przemysłowych, lokalizację budynków użyteczności publicznej jak szkół, teatrów, parków, dworców, gmachów administracyjnych, punktów handlowych, stadionów sportowych itp.

Rozmieszczenie tych ośrodków posiada decydujący wpływ na kierunek tworzenia się potoków osobowych, a zatem na układ projektowanej sieci komunikacyjnej. Istotny jest również perspektywiczny obraz rozbudowy dzielnic mieszkaniowych i związany z tym plan powiększenia ludności w poszczególnych okręgach miejskich.

Należy przy tym wziąć pod uwagę tę część ludności, która mieszka w pobliżu zakładów pracy i nie będzie potrzebowała korzystać z miejskich środków komunikacji. Obszary te stanowią „strefę ruchu pieszego”, którego promień jest odpowiednikiem czasu zużytego na dojeżdżenie pieszo przy odległościach małych, przy których korzystanie ze środków komunikacji miejskiej nie opłaca się.

Wielkość strefy ruchu pieszego zależy od gęstości sieci komunikacyjnej, częstotliwości ruchu, szybkości ruchu i odległości pomiędzy przystankami, z tym, że wielkość ta uwarunkowana jest wzorem:

$$Tp = Tk_{om}$$

gdzie Tp oznacza czas ruchu pieszo, a Tk_{om} — czas potrzebny na dojeżdżenie do przystanku i przejazd.

Ilość przejazdów przypadających średnio na 1 mieszkańca rocznie nazywamy ruchliwością ludności. Określamy ją wzorem w którym

$$n = \frac{A}{N}$$

przy czym A oznacza łączną ilość przejazdów w ciągu roku, a N liczbę ludności danego miasta.

Ruchliwość ludności dla celów planowania z braku innych materiałów, określamy czasem przez porównanie danego osiedla z innymi miastami posiadającymi podobne warunki rozwoju, charakter, przemysłowienie itp. Nazywamy to metodą statystyczną.

Metoda ta zawiera jednak wiele nieścisłości, ponieważ zakłada szereg przypuszczeń i domniemań. Dlatego też za znacznie bardziej dokładną uważamy metodę analityczną.

Metoda analityczna opiera swą kalkulację na szeregu elementów znanych i wykalkulowanych. Brany jest pod uwagę skład społeczny ludności oraz ruch poszczególnych grup ludnościowych. Następnie należy określić wpływ terenu, ilość mieszkańców, plany rozwoju miasta, rozmieszczenie miejsc rozrywkowych itp.

Wreszcie poważny wpływ posiada stopień nasycenia terenu miasta liniami komunikacyjnymi, jak również wysokość i układ opłat taryfowych.

Skład społeczny mieszkańców bywa obliczany na podstawie ilości zakładów przemysłowych, innych zakładów pracy, instytucji naukowych itd. Z reguły możemy powiedzieć, że im większe jest miasto, tym większy bywa ruch

ludności, gdyż w małych miastach większość ludności porusza się pieszo.

Z punktu widzenia charakteru przejazdów rozróżniamy przejazdy do pracy, w sprawach bytowych (gospodarczych), rozrywkowych, wreszcie przejazdy tranzytowe. Dla każdej z powyższych grup możemy określić ilość przejazdów wg wzoru:

$$A = N_i \cdot K \cdot n \cdot p$$

przy czym N_i oznacza grupę ludności, K — współczynnik ruchliwości poszczególnych grup, n — ilość dni w ciągu roku w których odbywają się przejazdy, p — ilość przejazdów na dobę. Na podstawie obserwacji możemy przyjąć, że współczynnik K wynosi:

0,6	—	przy średniej odległości jazdy	= 1 km
0,75	—	„ „ „ „	= 2 km
0,9	—	„ „ „ „	= 3 km
1,0	—	„ „ „ „	pow. 3 km

Według danych zebranych dla miast Związku Radzieckiego częstotliwość przejazdów wynosiła przeciętnie w latach ubiegłych na 1 mieszkańca:

W I grupie miast (Moskwa, Leningrad) — 625 przejazdów rocznie.

W II grupie miast 500 tys. — 1 mil. mieszk. — 451 przejazdów rocznie.

W III grupie miast 300 tys. — 500 tys. mieszk. — 345 przejazdów rocznie.

W IV grupie miast 200 tys. — 300 tys. mieszk. — 202 przejazdów rocznie.

W V grupie miast 100 tys. — 200 tys. mieszk. — 152 przejazdy rocznie.

W VI grupie miast 50 tys. — 100 tys. mieszk. — 137 przejazdów rocznie.

W VII grupie miast poniżej 50 tys. mieszk. — 20 przejazdów rocznie.

Według posiadanych przez nasze Ministerstwo Gospodarki Komunalnej danych liczby te w ważniejszych ośrodkach wynosiły w 1949 roku:

Warszawa	— 664	przejazdy na 1 mieszkańca rocznie
Łódź	— 362	„ „ „ „
Wrocław	— 404	„ „ „ „
Poznań	— 308	„ „ „ „
Kraków	— 253	„ „ „ „

i wykazują nadal tendencję wzrostu.

W związku Radzieckim pomiary kierunków i nasilenia potoków pasażerskich przeprowadzane są na podstawie regularnych badań okresowych oraz szczegółowej analizy otrzymanych liczb. Pomiary wskazują wahania nasilenia ruchu w poszczególnych godzinach dniach miesiącach i porach roku. Jako reguła występuje zjawisko godzin szczytowych między 7 a 10 rano oraz między 16 a 19 po południu. Przewozy szczytowe w miastach radzieckich są stosunkowo łagodne i stanowią przeciętnie 6 — 120/0 przewozów całodziennych, przy czym w Moskwie i Leningradzie liczby te wynoszą 7 dla szczytów porannych, a 8 dla wieczorowych, gdyż zbiega się czas zmiany w fabrykach z końcem pracy w biurach i urzędach. Wahania pomiędzy poszczególnymi miesiącami dochodzą 15/0, wahania sezonowe występują najjaskrawiej w miejscowościach wczasowych i uzdrowiskach. Poniżej przedstawiamy tablicę orientacyjną przejazdów poszczególnych grup ludności w 0/0 przewozów całodobowych.

	5-6	6-7	7-8	8-9	9-10	10-11	11-12	12-13	13-14	14-15	15-16	16-17	17-18	18-19	19-20	20-21	21-22	22-23	23-24	24-1	1-2
1. Grupa — pracownicy zakładów przemysłowych, budownictwa, transportu			25	10						15	15	10						10	15		
2. Grupa — pracownicy przedsiębiorstw usługowych	5	5	15	10						15	10	15	10						10	5	
3. Grupa — pracownicy biur i instytucji					10	40						10	20	15							
4. Grupa — ucząca się młodzież			5	40							5	35	10					5			
5. Grupa — wyjazdy kult. — bytowe	02	05	08	15	5	10	10	5	5	3	3	3	3	5	15	15	5	5	3	5	05
Ogółem w %	1	2	9	8	5	4	5,5	4	3	7	9	10	5	4	5	6	5	3,5	2,5	1	0,5

Jak widzimy z powyższej tabeli rozłożenie przewozów w czasie w komunikacji miejskiej Związku Radzieckiego jest bez porównania równomierniejsze niż w naszych warunkach.

Celem ustalenia przewidywanych kierunków potoków pasażerskich i określenia ich nasilenia należy wykreślić na planie miasta położenie większych zakładów przemysłowych, przewidywanych punktów ważniejszych prac budowlano-montażowych, tych osiedli podmiejskich, które pragniemy powiązać ze śródmieściem, zakładów naukowych, dworców, miejsc rozrywkowych, stadionów sportowych oraz innych punktów ciężenia. Jednocześnie należy wykazać na planie miasta ilość mieszkańców poszczególnych dzielnic z podziałem na wspomniane grupy ludności. Na podstawie takich przesłanek możemy ustalić ważniejsze potoki pracownicze i gospodarcze, ich kierunki nasilenia i średnią odległość jazdy. O ile przejazdy pracownicze możemy wyliczyć dość dokładnie na podstawie danych statystycznych, to znacznie trudniej jest wykonać takie obliczenie dla przejazdów w celach bytowych lub rozrywkowych. W tym celu można posługiwać się metodą która polega na podziale miasta na strefy (I śródmieście, II dzielnice handlowe, III dzielnice mieszkalne i IV dzielnice słabo załudnione) wprowadzając jednocześnie do kalkulacji pewien współczynnik częstotliwości (np. 4,3, 2,1).

Ogólna ilość pasażerów w tym wypadku wyniesie:

$$Ax = \frac{A \cdot Ix \cdot K}{\Sigma IV + 2 \Sigma III + 3 \Sigma II + 4 \Sigma I} \text{ I osób}$$

przy czym Ax oznacza ilość osób na badanym odcinku sieci, A — ilość przejazdów gospodarczych i rozrywkowych na mieszkańca rocznie, Ix — długość odcinka badanego, K — współczynnik nasilenia przejazdów danej strefy, ΣI — suma długości odcinków w każdej strefie.

Układ zasadniczych i drugorzędnych kierunków ruchu powinien uwzględnić następujące linie komunikacyjne:

- średnicowe, tj. łączące krańce miasta i przechodzące jednocześnie przez śródmieście,
- okólne, łączące poszczególne punkty miasta i tworzące linię zamkniętą,
- promieniste, łączące peryferie miasta ze śródmieściem,
- ścienne, łączące krańce miasta, lecz nie przechodzące przez śródmieście,
- półśrednicowe, łączące dwa rejony miejskie w oparciu o rejon ciężenia do miasta i jego główne kierunki ruchu.

Uwzględnienie powyższych i innych możliwych kierunków oraz obliczenie na podstawie kilkakrotnych badań i pomiarów przeciętnej odległości jazdy jednego pasażera, tworzą właściwą podstawę do budowania planów przewozów.

Jeśli chodzi o badanie kierunków i nasilenia potoków pasażerskich, to analiza wynikająca z ilości sprzedanych biletów nie daje obrazu właściwego. Przy niezróżnicowanej taryfie możemy ustalić jedynie ilość pasażerów wsadających na poszczególnych przystankach. Właściwy obraz można osiągnąć przy pomocy specjalnych kontrolerów, wydających i odbierających pasażerom specjalne talony przy wsadaniu i wysadaniu, a ustalone w ten sposób potoki pasażerskie charakteryzują aktualną pracę przewozową i pozwalają na wyciąganie wniosków i wprowadzenie pożądanych zmian.

Średnia odległość jazdy zależy od wielu czynników: wielkości i charakteru miasta, rozciągłości i ukształtowania sieci komunikacyjnej, rodzaju komunikacji i do pewnego stopnia od układu taryfy. Średnia odległość jazdy waha się w Związku Radzieckim dla poszczególnych miast od 1 do 5 km, a na poszczególnych odcinkach od 0,5 do 12 km. W wielkich miastach, jak Moskwa i Leningrad odległość ta wynosi 4 — 5 km, a w większych miastach 3 — 4,5 km, w mniejszych 2 — 3 km.

Obliczenie średniej odległości można przeprowadzać przez badanie wszystkich odcinków i wyciągnięcie średniej ważonej, co pozwala nam na ustalenie właściwej odległości na każdej poszczególniej linii.

Jakie wnioski należy wyciągać z opisanych metod radzieckich?

Musimy stwierdzić, że planowanie przewozów u nas w wielu przypadkach nie jest prowadzone systematycznie i nie powiązane właściwie z planami eksploatacyjnymi. Szczegółowe badania, ściśle skoordynowane z planami zabudowy przestrzennej muszą być przeprowadzone przez wszystkie przedsiębiorstwa komunikacyjne. Obecnie, niestety układ sieci często nie jest wynikiem planu przewozów, lecz odwrotnie, eksploatacja z trudem nadąża za nowymi, powstającymi nieraz żywiołowo potokami osobowymi.

Niezbędne wydaje się dokonywanie stałej korekty, wynikającej z prowadzonych badań i obserwacji, celem ustalenia istniejących i spodziewanych potoków i wykorzystania tych danych przy tworzeniu prawidłowego, opartego na szczegółowej analizie planu przewozów.

Szczyty dzienne i okresowe, zjawisko występujące u nas stale, nabiera szczególnej ostrości wobec szczupłego dotychczas ilostanu taboru komunikacyjnego.

Jak widzimy z załączonej tablicy, przewozy w Związku Radzieckim układają się bez porównania bardziej harmonijnie i równomiernie niż u nas.

Celem rozładowania szczytów przewozowych nie powinniśmy iść po linii niesłusznej, a najkosztowniejszej — znacznego powiększenia rezerwy taborowej. Należy, zapewniając sobie niezbędne minimum taboru rezerwowego, który może składać się z jednostek starszych i mniej sprawnych technicznie — dążyć przede wszystkim do usprawnienia natury organizacyjnej i eksploatacyjnej, zapewniających mniejsze nasilenie ruchu w godzinach szczytowych.

Do takich zabiegów zaliczamy w pierwszym rzędzie rozłożenie początku zajęć w zakładach pracy, biurach, urzędach i instytucjach co najmniej w czasie 3 do 3,5 godziny, za przykładem Moskwy, gdzie szczyty przewozów są niezwykle łagodne na skutek rozłożenia początku zajęć w przeciągu 5 godzin.

Ogólnie przyjęte izochrony przejazdów określają jako górną granicę 1 godzinę na czas przejazdu, przy czym w naszych warunkach należałoby normę tę obniżyć do 45 minut.

Wg prof. Pisarowa komunikacja miejska i podmiejska staje się potrzebą masową i jest uzasadniona ilością potrzeb przewozowych w zespołach osiedlowych, liczących nie mniej niż 50 tys. mieszkańców. Dopiero bowiem w takich zespołach występują jako zjawisko powszechne odległości powyżej 2 km do miejsca zatrudnienia, do szkoły, sklepu itp. Poczynając od tej odległości zamieszkania narastają regularne potoki osobowe o nasileniu uzasadniającym wprowadzenie środków masowej komunikacji. Odległość przeciętnej jazdy w miastę planowanej rozbudowy miast o zabudowie luźnej, poprzdzielanej pasmami zieleni, miast o charakterze socjalistycznym, bezklasowym, posiadającym wzorowe osiedla robotnicze — będą się powiększały w miarę, jak zwarta zabudowa czynszowych kamienic będzie prześwietlana, a ludność rozmieszczona w sposób racjonalny i wygodniejszy. Należy się zatem liczyć z dalszą, coraz wyższą frekwencją i dłuższą średnią odległością jazdy poszczególnego pasażera.

Najbardziej istotnym zagadnieniem przy wyborze środków transportu masowego jest nasilenie ruchu na godzinę, celem wyboru właściwych środków komunikacji tak pod względem trakcji jak taboru.

Zdaniem prof. Wiesiołowskiego ilość przewozów pracowniczych waha się w granicach 36 — 54% ogółu przewozów i tu należy stwierdzić, że przewozy te powinny być przedmiotem specjalnej uwagi i troski ze strony dyrekcji przedsiębiorstw komunikacji miejskiej, a rozkłady jazdy komunikacji podmiejskiej i miejskiej układane przede wszystkim pod kątem sprawności i niewzruszonej regularności tych przewozów. Dopomogą do tego wspomniane wyżej badania i studia, trafna ocena kierunków i potoków, wybór najodpowiedniejszych trakcji i systematyczne podnoszenie przełotowości tych linii.

Dopiero tak skonstruowane plany przewozów pozwolą na sporządzenie właściwych planów eksploatacyjno-techniczno-finansowych zawierających właściwe powiązania i koordynację poszczególnych planów, którymi są plany: eksploatacyjny, techniczny, zaopatrzenia, zatrudnienia, inwestycji, kosztów własnych i finansowy. Wszystkie te

plany oparte są na progresywnie rosnących wskaźnikach wydajności pracy i wykorzystania taboru oraz na sukcesywnie malejących jednostkowych kosztach własnych.

Tak skonstruowany plan przewozów odpowie nam na następujące zasadnicze pytania, jak:

a) rodzaje potrzeb przewozowych do obsłużenia,

- b) sposób kształtowania się spodziewanych potoków pasażerskich,
- c) metody zładunku i obsłużenia szczytów przewozowych,
- d) rodzaje trakcji i taboru przewidywane w eksploatacji.

H. T. MÜLLER (Sopot)

O miernikach i wskaźnikach eksploatacji transportu morskiego

Transport morski, jako gałąź produkcji materialnej, można określić i analizować kategoriami ekonomicznymi używanymi dla tych samych celów w produkcji przemysłowej. Mierniki i wskaźniki stosowane w transporcie morskim — podobnie, jak w przemyśle — służą do określenia rozmiaru produkcji, a także poprzez ustalenie wskaźników techniczno-ekonomicznych pozwalają określać jakość i poziom procesów produkcyjnych działalności floty oraz normy techniczne zużycia materiałów, potrzebnych dla dokonywania przewozów morskich. Dalsze grupy wskaźników określają wydajność pracy i koszty własne.

Mierniki i wskaźniki spełniają najróżnorodniejsze zadania na odcinku planowania i wykonawstwa produkcji transportu morskiego.

W planach przedsiębiorstwa żeglugowego zestawienie podstawowych wskaźników obrazuje ekonomiczne zadania planowego okresu, a jednocześnie system wskaźników, opracowany z uwzględnieniem ich współzależności i wzajemnego oddziaływania stanowi powiązanie poszczególnych planów, obrazując tym samym całokształt procesu produkcji.

Wskaźniki ewidencyjne wynikające z analizy poszczególnych cykli produkcyjnych (podróży statków), są podstawą wyjściową do ustalenia normatywów budowy planu.

Poprzez analizę metod, stosowanych przez statki, uzyskując najwyższe wskaźniki oraz zbierając przyczyn, powodujących uzyskiwanie przez inne podobne statki w podobnych cyklach produkcyjnych wyników średnich oraz wyników najniższych, należy ustalić wskaźnik optymalny (średnio progresywny), dostępny dla całej grupy badanych statków przy optymalnym zastosowaniu na statkach danej grupy metod i organizacji pracy, stosowanej na statkach produkcyjnych. Tak zbudowany wskaźnik stanowi średnio progresywny normatyw, służący do budowy planów działalności gospodarczej przedsiębiorstw żeglugowych.

Jednolity system właściwie zbudowanych wskaźników winien mieć zastosowanie tak w planach perspektywnych żeglugi (np. Plan 6-letni), jak i w państwowych planach rocznych i kwartalnych, ustanawiających w formie ustawy sejmowej zadania dla Polskiej Marynarki Handlowej.

Poza tym należy podkreślić konieczność stosowania tychże wskaźników (porównywalnych z planami wyżej wymienionymi) przy budowie i analizie wykonawstwa planów operacyjnych, obejmujących krótkie okresy czasu, a więc na przykład planów operacyjnych miesięcznych lub zadań planowych, wyznaczanych na jedną podróż statku.

Budowanie planów operacyjnych przy używaniu tylko liczb bezwzględnych, wyprowadzonych chociażby z pozorów realnych sytuacji, bez posługiwania się wskaźnikami względnymi, utrudnia analizę porównywalności planów operacyjnych z planami obejmującymi dłuższe okresy, a to z kolei stwarza możliwość użycia niewłaściwych normatywów do budowy planów operacyjnych, co może likwidować wartość takich planów operacyjnych, jako instrumentów służących do wykonania planów, obejmujących dłuższe okresy czasu.

Z drugiej strony także jest nie do pomyślenia zbudowanie planów operacyjnych tylko w liczbach względnych (index number), gdyż stworzyłoby to niedostępną podstawę dla załogi statku co jest sprzeczne z podstawową zasadą planowania, a poza tym liczby względne bez towarzyszenia liczb bezwzględnych mogą stwarzać podstawę do wyprowadzania niewłaściwych wniosków.

Drugą zasadniczą rolą mierników i wskaźników jest stosowanie ich do analizy i kontroli działalności gospodarczej przedsiębiorstw żeglugowych.

Zanim jednak zostanie omówiona metoda analizy wykonawstwa planów oraz analiza wykonawstwa poszczególnych cykli produkcyjnych (podróży statków), należy rozpatrzyć i uszeregować mierniki i wskaźniki, stosowane w transporcie morskim.

Miarą ekonomiczną, czyli miernikami ekonomicznymi, pozwalającymi mierzyć produkcję transportu morskiego, jest ogólnie rzecz biorąc rozmiar i jakość produkcji, wydajność pracy i koszty produkcji.

Wskaźniki określające te mierniki dzielą się na cztery podstawowe grupy, a mianowicie:

1. Wskaźniki, dotyczące rozmiaru poszczególnych elementów, składających się na całość procesu przewozu;
2. Wskaźniki dotyczące jakości i poziomu procesów przewozowych oraz określające zużycie materiałów;
3. Wskaźniki wydajności pracy;
4. Wskaźniki kosztów własnych.

Do pierwszej grupy wskaźników, określających rozmiar poszczególnych elementów, składających się na dany cykl produkcyjny (podróż statku), należy zaliczyć następujące podstawowe wskaźniki ilościowe:

1. Nośność brutto i netto DW statku w tonach;
2. Ilość ładunku w tonach;
3. Kubatura ładunku w stopach (m^3);
4. Ilość tonomil (ilość ton ładunku $\times$ przebyte mile) w tys. tonomil;
5. Ilość cftmil (ilość stóp ładunku $\times$ przebyte mile) w tys. cftmil;
6. Ilość cftmil statku;
7. Ilość tonażomil nośności netto (tonaż netto statku $\times$ przebyte mile) w tys. tonażomil;
8. Średni przebieg 1 tony ładunku w milach (ogólna ilość tonomil podzielona przez ogólną ilość ton);
9. Czas podróży ogółem — w dobach;
10. Czas przebiegu w morzu — w dobach;
11. Czas dojazdów i manewrów i przejścia wąskich farwaterów w dobach;
12. Czas postoju w portach — w dobach;
13. Czas przeładunku — w dobach;
14. Czas postoju poza przeładunkiem — w dobach;
15. Trasa podróży ogółem w milach;
16. Trasa drogi morskiej — w milach;
17. Trasa dojazdów i manewrów oraz przejścia wąskich farwaterów — w milach;
18. Szybkość przebiegu w morzu — w węzłach;
19. Szybkość eksploatacyjna (włącznie z dojazdami i manewrami i przejściami wąskich farwaterów) — w węzłach.

Efektem produkcyjnym w transporcie morskim jest przewiezienie ładunku określonej trasy. Wskaźnikiem określającym ten efekt jest ilość tonomil, tj. ilość ton ładunku przewiezionego na określoną odległość oddzielającą port załadunku od portu wyładunku.

Dla określenia specyfiki tego wskaźnika należy podkreślić jego nieporównalność w określaniu różniących się od siebie cykli produkcyjnych. Oceniając pracę i rozmiar produkcji dwóch jednakowych statków — jednego kursującego na krótkich trasach i drugiego dalekobieżnego, kursującego na innej dłuższej trasie, nie możemy poprzestać na porównaniu ilości wykonanych przez te statki tonomil. Jest rzeczą oczywistą, że statek kursujący na krótkich trasach i zachodzący do innych portów, ażeby wyrobić tę samą ilość tonomil, co statek dalekobieżny, ma zupełnie in-

ne produkcyjne elementy (wskaźniki ilościowe), składające się na wyprodukowaną ilość tonomil, a zatem tonomila statku na krótkich rejsach jest innym produktem niż tonomila statku dalekobieżnego.

Jest także rzeczą oczywistą, że miernik wyrażony w tonach przewiezionego ładunku nie nadaje się do oceny rozmiaru wykonanej produkcji bez odniesienia go do trasy, na której ładunek był przewożony.

Dlatego też przy budowie i kontroli wykonawstwa planów żeglugowych należy precyzować zadania produkcyjne dla żeglugi regularnej w odniesieniu do poszczególnych linii, a w trampingu w odniesieniu do rodzajów ładunków i zasięgów pływania. Sumowanie nieporównywalnych ze sobą ton i tonomil w jedną ogólną cyfrę planu, obejmującego wszystkie linie i zasięgi pływania, a szczególnie stosowanie kontroli wykonawstwa planów na podstawie zsumowanych cyfr wynikowych, wyrażonych w tonach i tonomilach, nie daje należytej precyzji w ocenie produkcji przewozów morskich.

Przy ładunkach przestrzennych, spotykanych przeważnie w żegludze regularnej, następuje także konieczność zróżnicowania wskaźnika w tonomilach przez wprowadzenie do niego wskaźnika wyprowadzonego z ton objętościowych zamiast ton wagowych, przy czym tona objętościowa jest jednostką ustaloną umownie, może to być zatem przyjęta w żegludze miara (measurement ton=40 cft) lub inna, bezpośrednio odpowiadająca temu celowi, wynikająca z charakterystyki danej grupy statków (tona objętościowa średniej właściwej kubaturze ładowni danej grupy statków)*).

Dopiero wówczas ew. tonomile (wagowe) dodane ew. do tonomil (objętościowych) dają możliwość precyzyjnej oceny rozmiaru produkcji w tonomilach dla statków pracujących na danej linii. Jest rzeczą oczywistą, że podając przewóz na tej samej linii i trasie, wynoszącej np. 500 mil 100 ton pierza i 100 ton rudy i określając wyniki przewozem 200 ton i wyprodukowaniem 100 tys. tonomil nie otrzymujemy właściwego obrazu rozmiaru produkcji.

Wskaźnik ujęty w tonomilach objętościowych i wagowych, przy bliższej analizie, winien być uzupełniony wskaźnikiem wykorzystania ładowni statku oraz wykorzystania wagowego nośności netto statku — dla oceny właściwego kompletowania ładunku.

Wskaźniki określające ilość ton i tonomil powinny być zaliczane do wykonawstwa planów rocznych i kwartalnych dopiero po dokonaniu przewozu względnie przy zastosowaniu zasady „produkcji w toku”. Przykładowo rzecz biorąc, wyjście w dniu 25 grudnia statku z ładunkiem 10 tys. ton do portu odległego np. o 10 tys. mil i zaliczenie 10 tys. ton ładunku i 100 milionów tonomil do wykonawstwa planu, kończącego się w dniu 31 grudnia, nie daje precyzji w ocenie wykonawstwa planów, a poza tym nie daje należytej porównywalności planu produkcji z planem kosztów własnych.

Przechodząc z kolei do omówienia wskaźnika, określającego zdolność przewozową floty, a mianowicie wskaźnika „ilość tonażomil”, należy podkreślić potrzebę ustalenia tego wskaźnika w jednostkach wymiennych i minimalnie zmiennych. Rolę tę spełnia nośność netto DW statku, która na określonych trasach może ulegać niewielkim wahaniom w zależności od mniejszej lub większej ilości zabieranych zapasów.

Ilość mil trasy używana do obliczenia tego wskaźnika wynika z tabeli planowych odległości, która to tabela winna stanowić jeden z załączników planu rocznego.

Odległości ustalone w tej tabeli określające ilość mil od poszczególnych portów załadunku do poszczególnych portów wylądunku, winny być stosowane tak przy obliczaniu tonomil produkcji, jak i tonażomil zdolności przewozowej we wszystkich planach, a więc nie tylko rocznych, ale i w planach operatywnych na krótsze okresy czasu (np. zadanie planowe na rejs), a także winny być wyłącznie stosowane do obliczania wykonawstwa w zakresie tych planów.

Stosowanie przy wykonawstwie planów odległości faktycznie przebytych, branych z raportów eksploatacyjnych, może w wielu wypadkach sztucznie powiększać wyprodukowaną ilość tonomil, co z kolei może prowadzić do absurdałnego stwierdzenia, że zły sternik lub źle prowadzący na wigację oficer, niepotrzebnie zwiększający przebywaną tra-

sę, wpływa na zwiększenie produkcji w tonomilach. Ścisłe przestrzeganie stosowania odległości z planowej tabeli odległości tak przy budowie planów, jak i przy ich wykonawstwie, eliminuje możliwość takich wypadków i daje porównywalność wykonawstwa z planem.

Potrzebę obliczenia zdolności przewozowej w tonażomilach nośności DW netto uzasadnia szczegółowo poniżej podany system obliczania wskaźnika „wykorzystanie zdolności przewozowej”, mającego swe miejsce w następnej grupie wskaźników, jakimi są wskaźniki, dotyczące jakości i poziomu procesów produkcyjnych oraz określające zużycie materiałów, potrzebnych dla utrzymania produkcji transportu morskiego. Na tę grupę składają się następujące główne wskaźniki techniczno-ekonomiczne:

1. Wydajność przewozowa towarowa w tonomilach (wagowych i objętościowych) na 1 tonażodobę (tonaż DW netto) oraz wydajność pasażerska w pasażeromilach na 1 miejsce na dobę podróży. Są to wskaźniki określające średnią wydajność jednostki urządzenia produkcyjnego w ciągu 1 doby jego pracy;

2. Wykorzystanie zdolności przewozowej w procentach tonomil wagowych i tonomil objętościowych do tonomil nośności netto DW statku. Jest to wskaźnik określający średnie wykorzystanie urządzenia produkcyjnego, uwzględniający wagę, przestrzenność i trasę ładunku w stosunku do nośności netto, pojemności ładowni i trasy statku;

3. Wykorzystanie pojemności ładowni w procentach cftmł ładunku do cftmł statku (wskaźnik wykazujący wykorzystanie pojemności ładowni statku w ciągu podróży);

4. Wykorzystanie nośności netto w procentach tonomil (wagowych) ładunku do tonażomil nośności netto DW statku (wskaźnik wykazujący wykorzystanie nośności wagowej statku w ciągu podróży);

5. Stosunek nośności netto statku do nośności brutto DW statku (wskaźnik wskazujący na zmniejszenie lub zwiększenie obciążenia statku zapasami);

6. Czas ruchu statku w stosunku do ogólnego czasu podróży. Jest to wskaźnik określający m.in. stosunek czasu przebiegu w morzu do czasu postoju w porcie;

7. Ilość godzin:

- a) całkowitego postoju w porcie;
- b) czasu postoju dla przeładunku;
- c) czasu postoju poza przeładunkiem na 1000 ton przeładunku;

8. Normy za- i wyladunkowe brutto i netto w odniesieniu do poszczególnych portów oraz rodzajów ładunku — w tonach na dobę;

9. Szybkość przebiegu w morzu bez dojazdów i manewrów oraz szybkość eksploatacyjna w stosunku do normy szybkości technicznej — w 0/0;

10. Faktyczna ilość obrotów maszyny do ekonomicznej ilości obrotów w procentach;

11. Faktyczna moc (IHP) maszyny do nominalnej mocy maszyny (IHP) w procentach;

12. Zużycie bunkru, olejów smarowych, wody kotłowej i innych materiałów w stosunku do norm technicznych zużycia — w procentach.

Wskaźnik wydajności przewozowej towarowej wskazuje, ile produkcji wyrażonej w tonomilach przypada na każdą tonę nośności w ciągu 1 doby okresu eksploatacyjnego.

Ponieważ dla określenia tego wskaźnika używa się tonomil, należy podkreślić, że wskaźnik ten jest porównywalny tylko dla statków kursujących na tej samej linii lub w tym samym zasięgu pływania.

Wskaźnik ten jest najbardziej syntetycznym wskaźnikiem, obrazującym proces produkcji w transporcie morskim i można posługiwać się nim dla oceny wyników produkcji statków, kursujących na danej linii lub w danym zasięgu pływania.

Dzielać planowaną ilość tonomil przez planowaną ilość dni eksploatacji oraz przez ustalony na zasadzie średnio-progresywnej wskaźnik wydajności przewozowej, wyprowadzony z analizy okresów ubiegłych, otrzymujemy tonaż floty potrzebny do wykonania zaplanowanej pracy. Odwrotnie — gdy planowany tonaż pomnożymy przez wskaźnik wydajności przewozowej i przez planowaną ilość dni w eksploatacji, otrzymamy ilość tonomil produkcji, którą możemy wykonać na danej linii lub w danym zasięgu pływania w ciągu danego okresu eksploatacyjnego, zatrudniając planowany tonaż. Matematycznie wskaźnik ten możemy także otrzymać, wyprowadzając go z następujących elementów:

*) Średnia właściwa kubatura ładowni statku jest to ilość stóp³ ładowni przypadająca na jedną tonę nośności DW netto statku.

Z = ilość produkcji w tonomilach;

N = nośność netto statku w tonach;

I = ilość dni podróży statku w dobach;

V = droga w milach przebywana średnio przez statek w ciągu doby ruchu;

α = współczynnik wykorzystania nośności netto DW statku — w %;

β = współczynnik czasu ruchu w morzu statku w stosunku do całkowitej ilości dni podróży — w %.

Z = tony ładunku $\times$ przebyte mile.

Tony ładunku = nośność netto statku $\times$ współczynnik wykorzystania nośności netto DW statku.

Przebyte mile = droga w milach, przebywana średnio przez statek w ciągu doby ruchu $\times$ ilość dni podróży $\times$ współczynnik czasu ruchu w morzu, a zatem:

$$Z = N \times \alpha \times V \times I \times \beta$$

Ponieważ wskaźnik wydajności przewozowej jest to ilość tonomil (Z), podzielona przez iloczyn nośności netto (N) i ilości dni podróży (I), przerabiając ww. równanie otrzymujemy przez podzielenie obydwóch stron równocześnie przez $N \times I$ następujący wynik:

$$\frac{Z}{N \times I} = V \times \alpha \times \beta$$

czyli: wskaźnik wydajności przewozowej 1 tonażodoby w tonomilach możemy otrzymać, mnożąc drogę w milach, przebywaną średnio przez statek w ciągu doby ruchu, przez współczynnik wykorzystania nośności netto DW statku i przez współczynnik czasu ruchu.

Następny wskaźnik, tzn. wskaźnik wykorzystania zdolności przewozowej, otrzymujemy z następujących dwóch elementów, a mianowicie:

Pierwszym elementem są tonomile, wynikające z sumy tonomil wagowych i tonomil objętościowych, przy czym tonomile objętościowe są wyprowadzone z kompozycji ładunków w poszczególnych relacjach, a nie z poszczególnych ładunków.

Dla jasności obrazu należy podkreślić, że w danej relacji mogą występować tylko albo tonomile wagowe, o ile przestrzenność jednej tony kompozycji ładunku jest mniejsza (ładunki ciężkie) od średniej właściwej kubatury ładowni statku, względnie tylko tonomile objętościowe w wypadku, gdy przestrzenność 1 tony kompozycji ładunku jest większa (ładunki przestrzenne) od średniej właściwej kubatury ładowni statku.

Sumowanie tonomil wagowych i objętościowych następuje zatem tylko w wypadkach kilku relacji w danej podróży lub kilku podróży w danym okresie eksploatacyjnym.

Drugim elementem są tonażomile nośności netto DW statku, wynikające z pomnożenia nośności netto DW statku przez ilość mil, przebytych w ciągu podróży przez statek.

Podzielenie tonomil (wag + obj.) przez tonażomile nośności netto daje nam wskaźnik wykorzystania zdolności przewozowej.

Obliczanie wykorzystania zdolności przewozowej przy używaniu w mianowniku tonażomil nośności ładunkowej, a w liczniku tonomil wagowych, jest niekorzystne i nie nadaje się do kontroli wykonawstwa planów.

Nośność ładunkowa, używana w takim obliczeniu (zamiast nośności netto DW statku), oblicza się mnożąc nośność netto DW statku przez średnią właściwą kubaturę ładowności, (2) : dzieląc przez średni planowy współczynnik przestrzenności towaru (x); nośność ładunkowa =

$$\text{nośność netto} \times \frac{q}{x}$$

Jeżeli chcemy przy tego rodzaju systemie obliczania wydajności, (2) i dzieląc średni planowany współczynnik zdolności przewozowej danego statku z faktycznym wykorzystaniem zdolności przewozowej, nie uzyskujemy żadnego efektu, gdyż planowane wykorzystanie jest nieporównywalne z faktycznym wykorzystaniem, ponieważ tonażomile nośności ładunkowej w jednym i drugim wypadku są wyprowadzane z różnych współczynników przestrzenności towaru (x), a w praktyce nie zdarza się, ażeby planowany roczny współczynnik przestrzenności ładunku mógł być równy faktycznemu w odniesieniu do poszczególnych podróży.

Przykładowo rzecz biorąc:

Statek 10.000 ton nośności netto i o kubaturze 20.000 m³ (średnia wł. kubatura ładowni = 2 m³) idzie na odległość 1000 mil; zabiera faktycznie 5.000 ton ładunku o współczynniku przestrzenności 4 m³.

Obliczenie faktycznego wykorzystania rzeczywistej zdolności przewozowej wg systemu nośności ładunkowej przedstawia się następująco:

Tonomile wagowe = 5.000 ton $\times$ 1000 mil = 5 milionów tonomil wagowych.

Tonażomile nośności ładunkowej =

$$= 10.000 \text{ ton} \times 2 \text{ m}^3 \times 1000 \text{ mil} = 5 \text{ mln. tonażomil}$$

nośności ładunkowej,

a zatem faktyczne wykorzystanie rzeczywistej zdolności przewozowej wynosi 100%.

Jeżeli przy planowaniu zdolności przewozowej przyjęto współczynnik przestrzenności towaru 2 m³ wówczas wg systemu nośności ładunkowej zdolność przewozowa planowana wynosi.

$$\frac{10.000 \text{ ton} \times 2 \text{ m}^3 \times 1.000 \text{ mln.}}{2 \text{ m}^3} = 10 \text{ milionów tonażomil}$$

nośności netto.

Jeżeli podzielimy faktycznie wykonane tonomile wagowe przez planowaną zdolność przewozową, otrzymamy wynik, że statek wykorzystał zdolność przewozową w danej podróży tylko w 50% gdyż:

$$\frac{5 \text{ milionów tonomil wagowych} \times 100}{10 \text{ mln tonażomil planowej nośności ładunkowej}} = 50\%$$

Jest to oczywiście nieprawidłowy wynik dla oceny pracy statku, gdyż statek nie mógł załadować w danej podróży więcej towaru, ponieważ ładownie jego były pełne, a więc wykorzystał on zdolność przewozową nie w 50%, a w 100%. Z tego wynika, że planowana zdolność przewozowa jest nieporównywalna z faktyczną. Tego rodzaju nieprawidłowych wyników nie otrzymujemy przy stosowaniu tonomil wagowych i objętościowych, przy obliczaniu planowanych i wykonanych tonomil oraz stosując obliczenie zdolności przewozowej planowanej i wykonywanej w tonażomilach nośności netto. Wyżej wymieniony przykład, przerobiony wg tego systemu obliczenia zdolności przewozowej, przedstawia się następująco:

5.000 ton wagowych o współczynniku przestrzenności 4 m³ = 10.000 ton objętościowych (o kubaturze tony = średniej właściwej kubaturze ładowności statku).

Zdolność przewozowa wyrażona w tonażomilach nośności netto jest jednakowa w planie i wykonaniu, a mianowicie: 10.000 ton $\times$ 1.000 mil = 10 milionów tonażomil nośności netto.

Obliczenie faktycznego wykorzystania zdolności przewozowej jest następujące:

$$\frac{10.000 \text{ ton objętościowych} \times 1000 \text{ mil} \times 100}{10.000 \text{ ton nośności netto} \times 1000 \text{ mil}} = 100\%$$

Analizując dalej prawidłowość tego systemu dla oceny pracy statku, przyjmujemy zgodnie z przykładem, że są inne ładunki planowane i wykonywane. Wyniki wówczas są całkowicie porównywalne, gdyż mianowniki są jednakowe tak planowane jak i wykonane. Weźmy na przykład:

Planowano przewóz 5.000 ton ładunku o współczynniku przestrzenności 2 m³, co daje wykorzystanie zdolności przewozowej:

$$\frac{5.000 \text{ ton wagowych} \times 1000 \text{ mil} \times 100}{10.000 \text{ ton} \times 1000 \text{ mil}} = 50\%$$

Faktycznie przewieziono 5.000 ton ładunku o współczynniku przestrzenności 4 m³, co daje wykorzystanie zdolności przewozowej wg wyżej podanego obliczenia = 100%.

Porównując wyniki otrzymujemy, że statek zamiast planowanego wykorzystania zdolności przewozowej w 50%, wykorzystał zdolność przewozową w 100%.

Reasumując możemy stwierdzić, że przy zastosowaniu do obliczenia zdolności przewozowej pojęcia nośności ładunkowej otrzymujemy wynik, że statek wykorzystał planowaną zdolność przewozową tylko w 50%, a przy zastosowaniu systemu tonomil objętościowych i tonażomil nośności netto otrzymujemy prawidłowy wynik, określający, że statek wykorzystał zdolność przewozową w 100%, zamiast planowanego wykorzystania w 50%, co daje faktyczną i porównalną z planem ocenę pracy statku.

Otrzymany wynik prawidłowy jest zatem wręcz odwrotny od wyniku otrzymanego przy zastosowaniu zasady nośności ładunkowej.

Z powyższego jasno wynika, że zdolność przewozowa floty winna być obliczana tylko i wyłącznie w tonażomiarach nośności netto a nie w tonażometrach nośności ładunkowej, nazywanej także przez niektórych planistów nośnością użytkową.

Przystępując do omówienia następnych wskaźników, należy zaznaczyć, że wskaźniki, określające osobno wykorzystanie pojemności ładowni i osobno wagowe wykorzystanie nośności netto DW statku oraz określające stosunek nośności netto do brutto, są wskaźnikami stosowanymi przy analizie kompletowania ładunków.

Wskaźnik ruchu statku w morzu określa stosunek przebiegów w morzu do postojów w porcie i wykazuje prawidłowość ustawienia i eksploatacji statku na danej linii, a mianowicie mówi o właściwej wielkości statku i jego szybkości w stosunku do aktywności danej linii względnie wykazuje istnienie przyczyn, powodujących ew. przedłużanie przebiegów w morzu, lub postojów w portach.

Wskaźniki ilości godzin na 1000 ton przeładunku oraz normy brutto i netto przeładunku wykazują poziom organizacyjny pracy poszczególnych portów oraz właściwość zorganizowania i wykonania procesu przeładunkowego. Wykazują one także czas poza przeładunkiem, a więc czas nieprodukcyjny. Wskaźniki te pozwalają na przeprowadzanie szczegółowej analizy postoju statku w portach przeładunkowych.

Norma brutto przeładunku wykazuje ilość ton przeładunku przypadającą na 1 dobę postoju statku w porcie (razem z czasem poza przeładunkiem). Norma netto natomiast wykazuje ilość ton przeładunku przypadającą na 1 dobę czasu przeładunku.

Wskaźniki, określające szybkość, dają ocenę pracy załogi maszynowej a także ocenę prawidłowego sterowania i właściwego prowadzenia nawigacji.

Przez szybkość techniczną rozumiemy szybkość uzyskaną przez statek osobno pod ładunkiem i osobno pod balastem, po wyjściu z doku tj. bez wodorostów oraz przy ekonomicznej ilości obrotów maszyny i przy spokojnym stanie morza oraz sile wiatru nieprzekraczającej 3^o Bauftora.

Szybkość eksploatacyjną określa się w następujący sposób: ilość przebytych mil przez statek od odejścia od nabrzeża w porcie załadunku do przyścia do nabrzeża w porcie wyładunku dzieli się przez całkowity czas zużyty na przebiecie tej odległości.

Wskaźnik określający faktyczną ilość obrotów daje obraz pracy załogi maszynowej. Ekonomiczną ilością obrotów, przy której statek uzyskuje optymalną szybkość przy stosunkowo minimalnym zużyciu paliwa. Wskaźnik ten, bardzo istotny dla ekonomicznej analizy działalności floty, może być obliczany, o ile na statku nie brakuje licznika dla notowania obrotów maszyny.

Wskaźnik określający stosunek faktycznej mocy maszyny w indykowanych koniach mechanicznych do nominalnej mocy maszyny wykazuje właściwość technicznej eksploatacji maszyny. Zmniejszająca się nadmiernie moc faktyczna maszyny wskazuje na konieczność interwencji ze strony Inspektoratów Technicznych przedsiębiorstw żeglugowych.

Wskaźniki dotyczące zużycia bunkru, olejów, wody i innych materiałów zawsze określają stosunek zużycia faktycznego do normy technicznej zużycia.

Podstawową zatem rzeczą dla kontroli zużycia jest prawidłowe obliczenie norm technicznych zużycia.

Normy te, w myśl obowiązującej zasady, winny być ustalone przy zastosowaniu metod naukowych. Statystyka zużycia za okresy ubiegłe może mieć dla tego celu jedynie znaczenie porównawcze i pomocnicze. Obliczenie norm winno być dokonane na podstawie ścisłych zasad technologicznych oraz szczegółowych obliczeń technicznych z uwzględnieniem konkretnych warunków pracy poszczególnych statków.

Ustalanie norm statystycznych zamiast technicznych wpływa demobilizującą oraz nie stwarza podstaw do prowadzenia właściwej kontroli gospodarki w zakresie zużycia materiałów.

Grupy wskaźników, określające wydajność pracy oraz koszty własne jak i metody analizy oraz kontroli wykonawstwa planów przy zastosowaniu wskaźników, będą omówione w następnych opracowaniach.

WYPOWIEDZI ANKIETOWE

H. MARIANSKI (Warszawa)

Katowickie WPK walczy o obniżkę kosztów własnych

Załoga Wojewódzkiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Katowicach spełnia niezwykle ważne zadanie na terenie naszego okręgu przemysłowego. W porównaniu ze stanem na dzień 1 stycznia 1951 r. w końcu pierwszego półrocza br. stan załogi wzrósł o 7,7%; w stosunku do poziomu tego samego półrocza roku ubiegłego stanowi to wzrost o 14,2%. Stan załogi jest jednakże wciąż zbyt mały w stosunku do zadań zarówno do roku bieżącego, jak i dalszych lat sześciolecia. Różnicę powstałą dzięki większemu wzrostowi zadań aniżeli wzrost stanu personelu można było wyrównać jedynie poprzez wzrost wydajności pracy. Udało się tego dokonać i w pierwszym kwartale br. wskaźnik wydajności pracy wynosi 14,5%, a w drugim kwartale = 153,6%. Przedsiębiorstwo sięga po rezerwy osobowe kobiece i dzięki szkoleniu zawodowemu osiąga coraz intensywniejszą aktywizację kobiet. Stosunek kobiet do ogółu załogi wyniósł w czerwcu br. 22,7% — w służbie ruchu (fizycznej) — nawet 47,53%. Oczywiście szkolenie obejmuje także mężczyzn.

Długość linii WPK w końcu pierwszej połowy 1951 r. wynosiła w trakcji elektrycznej 291,6 km, a w trakcji spalinowej — 1237,2 km, przy czym długość linii stale wzra-

sta. Niezależnie od stałego wzrostu długości linii następuje stale zagęszczanie ruchu na najważniejszych liniach, głównie pod kątem widzenia umożliwienia dogodnego dojazdu świata pracy do miejsca pracy i powrotu do domu.

Wzrasta również systematycznie ilość taboru włączonego do ruchu. Wskaźnik wzrostu taboru wynosił w pierwszym półroczu 1951 r. w porównaniu z rokiem ubiegłym: w trakcji tramwajowej — 2,1%, a w trakcji autobusowej — 9,4%. Taborem tym wykonano 11.996.146 km w trakcji tramwajowej i 4.845.969 km w trakcji autobusowej. Łączna ilość wykonanych w tym okresie wozokm pozwoliłaby na prawie 5-krotne objęcie granic naszego państwa. W okresie sprawozdawczym przewieziono 104.939.905 osób w trakcji tramwajowej i 17.722.542 osoby w trakcji autobusowej. Łącznie oznacza to tyle, co przewiezienie ponad 5 razy wszystkich ludzi zamieszkających w Polsce. Tabor przedsiębiorstwa codziennie przewozi 1,5-krotną ilość ogólnej liczby mieszkańców pow. katowickiego łącznie z miastem Katowice. Na jednostkę taboru przypada dziennie: w trakcji elektrycznej — 199 wozokm i 1.741 osób; w trakcji spalinowej 287 wozokm,

1 1.053 osób: przeciętnie dla obu trakcji — 218,4 wozokm i 1.591 osób.

Wykonanie planu usług przez Przedsiębiorstwo w pierwszym półroczu 1951 r. przedstawia się następująco: pod względem wykonanych wozokm — w trakcji spalinowej plan półroczny wykonano w 107,93%, przekraczając wykonanie roku ubiegłego o 43,57%. Najwyższe przekroczenie wyników roku ubiegłego miało miejsce w maju (51,84%), najniższe w marcu (37,61%). W trakcji elektrycznej plan półroczny wykonano w 106,94% przewyższając osiągnięcia roku ubiegłego o 13,56%. Najwyższe przekroczenie wyniku roku ubiegłego przypada na styczeń (18,02%), najniższe na marzec (10,39%);

pod względem ilości przewiezionych osób — w trakcji spalinowej plan półroczny wykonano w 113,85%, przekraczając wyniki roku ubiegłego o 49,50%. Najwyższe przekroczenie wyników roku ubiegłego przypada na maj (58,04%), najniższe na styczeń (41,80%). W trakcji elektrycznej plan półroczny wykonano w 100,54%, przewyższając osiągnięcia roku ubiegłego o 5,33%. Najniższe przekroczenie przypada na luty (7,03%), najniższe na marzec (3,47%);

pod względem wykonanych pasażerokm — w trakcji spalinowej plan półroczny wykonano w 105,67%, przekraczając wyniki roku ubiegłego o 45,86%. Najwyższe przekroczenie przypada na czerwiec (56,90%), najniższe na marzec (39,71%). W trakcji elektrycznej plan półroczny wykonano w 104,67%, przekraczając osiągnięcia roku ubiegłego o 4,20%. Najwyższe przekroczenie miało miejsce w lutym (5,67%), najniższe w marcu (2,59%);

pod względem miejscokm — w trakcji spalinowej plan półroczny wykonano w 112,82%, przekraczając osiągnięcia roku ubiegłego o 55,30%. Najwyższe przekroczenie uzyskano w maju (61,01%), najniższe w marcu (49,74%). W trakcji elektrycznej plan półroczny wykonano w 105,83%, przekraczając wyniki roku ubiegłego o 12,20%. Najwyższe przekroczenie osiągnięto w styczniu (17,51%), najniższe w marcu (8,71%).

Średni procent napełnienia wozów za okres półroczny wynosi w trakcji spalinowej 59,15%, zaś w trakcji elektrycznej 60,86%.

Próbą sprawności ruchu tramwajowego był dzień 24 maja br., w którym w rekordowym czasie przewieziono do Chorzów-Batory i odwieziono ogromną większość 50 tysięcy widzów rozegranego meczu Polski z Węgrami. Prasa codzienna oceniła sprawność WPK „na celująco”.

Wysoki poziom pracy w warsztatach i zajezdniach pozwolił na osiągnięcie niezwykle pozytywnego wskaźnika wymian tramwajowych, wynoszącego w czerwcu 2,58, a w lipcu 2,44.

Dzięki staraniom Przedsiębiorstwa zmieniono z końcem maja br. godziny rozpoczynania zajęć, co pozwoliło na lepsze rozłożenie nasilenia ruchu pasażerskiego na przestrzeni kilku godzin, jak to widać z następującego zestawienia:

godziny	procent przewozów	
	przed zmianą	po zmianie
5 ⁰⁰ — 6 ⁰⁰	13,30	13,30
6 ⁰⁰ — 7 ⁰⁰	24,48	29,77
7 ⁰⁰ — 8 ⁰⁰	42,72	27,07
8 ⁰⁰ — 9 ⁰⁰	19,50	29,86
5 ⁰⁰ — 9 ⁰⁰	100,00	100,00

Najważniejszym zagadnieniem w gospodarce Przedsiębiorstwa stało się obniżenie kosztów własnych. Zagadnieniem tym interesowało się nie tylko kierownictwo, ale także cała załoga. Kierownicy Przedsiębiorstwa zaoszczędzili w przeciągu pierwszego półrocza 79.439 litrów oleju gazowego o wartości 99.006,59 zł oraz 1.506 litrów benzyny o wartości 3.463,36 zł. Ogólnie zaoszczędzono 4,69% całości zużytego oleju gazowego i 8,6% całości zużytej benzyny.

Wartość przedmiotów wykonanych ze złomu wynosiła 7.515,09 zł. Oszczędność uzyskana drogą przedłużenia okresu noszenia odzieży roboczej wynosiła 7.548,92 zł. Ogromne oszczędności przynosi przedłużenie autobusowych przebiegów międzyremontowych, zwiększenie wydajności pracy itp.

W wyniku starań załogi, pomimo różnych przeszkód i znacznych trudności, udało się osiągnąć koszt własny jednostki (miejscokm) niższy od planowanego.

planowano koszt własny jednostki —	0,04542 zł
wykonano „ „ „ —	0,03915 zł
różnica na korzyść	0,00627 zł

Osiągnięty wskaźnik pozornie drobny, wynoszący nieco więcej niż pół grosza — nabiera dopiero znaczenia w zestawieniu z faktem, że w roku bieżącym tabor WPK wykona ponad 2 miliardy miejscokm. Suma kosztów własnych za okres półroczny (wraz z podatkiem obrotowym) osiągnęła poziom 44,33% planowanych kosztów rocznych, a więc osiągnięto około 5,67% obniżki kosztów w stosunku do planu.

Dążenie do wykorzystania rezerw w dziedzinie zaopatrzenia materiałowego znalazło swój wyraz w upłynięciu w tym okresie zalegających magazyny materiałów na ogólną sumę 228.907,96 zł.

W obu trakcjach nastąpił w I półroczu wzrost wpływów oraz obniżka wydatków, przy czym w trakcji tramwajowej w styczniu br. wydatki przewyższały wpływy, a pod koniec półrocza nie tylko wyrównano tę różnicę, ale nawet osiągnięto pewną nadwyżkę.

Wśród czynników umożliwiających osiągnięcie obniżki kosztów własnych należy podkreślić rozwój ruchu współzawodnictwa pracy na terenie Przedsiębiorstwa. We współzawodnictwie pracy pod koniec 1950 roku brało udział 82% załogi. Załoga Przedsiębiorstwa dwukrot-

Niech żyje XXXIV rocznica

Wielkiej Socjalistycznej Rewolucji Październikowej.

nie zdobyła sztandar przechodni w ramach międzyzakładowego współzawodnictwa przedsiębiorstw komunikacyjnych w skali krajowej; uzyskała również dwa dyplomy uznania od Zarządu Głównego Związku Zawodowego Pracowników Gospodarki Komunalnej. Ambicją załogi jest, by sztandar przechodni pozostał w jej rękach na zawsze.

Wysiłki załogi w kierunku rozwoju współzawodnictwa pracy uwidoczniają się w systematycznie wzrastającym procencie załogi, biorącej udział we współzawodnictwie oraz stale wzrastającym wskaźniku wydajności pracy. W styczniu 1951 r. we współzawodnictwie pracy brało udział 86,4%, a procent ten na koniec pierwszego kwartału br. wzrósł do 87,2%. W maju procent załogi biorącej udział we współzawodnictwie pracy wykazuje lekki spadek w porównaniu z marcem. Tłumaczyć to należy ciągłą fluktuacją personelu, zwłaszcza kobiet, w pracy konduktorskiej. Osiągnięcie jednak 3,9% wzrostu w maju w stosunku do grudnia ub. roku pozwala przypuszczać, że poprzez intensywniejszą organizację współzawodnictwa procent załogi biorącej w nim udział będzie wzrastać w dalszym ciągu. Na szczególne podkreślenie zasługuje fakt, że we współzawodnictwie bierze udział 31% kobiet w stosunku do ogółu współzawodniczących, co stanowi 82% ogółu zatrudnionych kobiet.

W odpowiedzi na apel katowickich inżynierów i techników, wzywający do stosowania metody inżyniera Kowalowa, a także w oparciu o wskazania Wicepremiera H. Minca w referacie wygłoszonym na VI Plenum KC PZPR, pracownicy techniczni WPK przyjęli szereg konkretnych zobowiązań, jak np. skrócenia czasu napraw taboru, wymiany torów, wzrostu oszczędności materiałowych itp. W marcu dokonano pierwszej szybkociowej średniej naprawy tramwajowego wagonu silnikowego, przy czym czas postoju w remoncie skrócono z 12 na 4 dni.

Wprowadzone w styczniu br. nowe normy umożliwiły podniesienie wydajności pracy, zredukowanie do minimum tzw. czasów jałowych i pracę opartą o jak najdokładniejsze plany. Średni wskaźnik wykonania norm w I kwartale wyniósł 145,9%.

W ramach „Czynu Lipcowego” załoga WPK podjęła zobowiązania o wartość 283.061,25 zł. Wykonanie przekroczyło zobowiązania i osiągnęło łączną kwotę 626.964,64 zł a więc 221,49%.

Rozwój współzawodnictwa pracy wpłynął również na wzmocnienie działalności racjonalizatorów — nowatorów. W ciągu pierwszego półrocza 1951 r. Klub Techniki i Racjonalizacji przy WPK zarejestrował 140 wniosków racjonalizatorskich z których na dzień 30 czerwca br. zatwierdzono 64 (45,7%), zatwierdzono odmownie 46 (32,9%), a 30 wniosków (21,4%) oczekuje na wyniki prób lub opracowanie techniczne. W miesiącu lipcu zarejestrowano 12 wniosków racjonalizatorskich. Wysokość oszczędności (w stosunku rocznym) osiągniętych dzięki zrealizowaniu pomysłów zgłoszonych w ciągu półrocza wynosi 183.680,30 zł. Suma przyznanych w tym okresie nagród wraz z premiami uznaniowymi wynosi ok. 24.000 zł.

Klub Techniki i Racjonalizacji urządził na otwartę w końcu lipca br. Wystawę Racjonalizatorskiej własnej stoisko, na którym wystawił ponad 25 eksponatów-modeli pomysłów wynalazczych i usprawniających oraz portretów najwybitniejszych racjonalizatorów.

W toku eksploatacji autobusów marki „Mavag” stwierdzono, że filtry powietrzne systemu „suchego” nie zabezpieczają silnika i innych agregatów przed kurzem, w związku z czym przeanalizowano możliwość produk-

cji filtrów typu oliwnego. W maju br. warsztaty autobusowe Przedsiębiorstwa zakończyły produkcję takich filtrów, sukcesywnie zaopatrując w nie eksploatowane „Mavagi”.

Osiągnięcia załogi Przedsiębiorstwa w walce o obniżkę kosztów własnych byłyby niewątpliwie jeszcze większe gdyby nie pewne trudności, które w znacznej mierze były niezależne od załogi. Trudności tych było немало i dlatego należy poświęcić — przynajmniej tym najważniejszym — trochę uwagi.

Zagadnienie kadr występuje w gospodarce WPK ze szczególną wyrazistością. Przedsiębiorstwo odczuwa brak wykwalifikowanych robotników potrzebnych przy konserwacji torów. W związku z różnicami w wysokości uposażeń w przemyśle i w gospodarce komunalnej — na niekorzyść tej drugiej — następuje odpływ sił wysoko wykwalifikowanych (fachowców warsztatowych), co nie tylko utrudnia wykonanie planu inwestycyjnego, lecz także uniemożliwia prowadzenie racjonalnego szkolenia fachowców na wyższym poziomie. Brak mieszkań pracowników powiększa odpływ wykwalifikowanych pracowników. Trudności kadrowe pogłębiają się także przez częste przerzuty pracowników do innych robót, co m.in. wpłynęło także na niewykonanie planu inwestycji.

Kierownictwo Przedsiębiorstwa zdaje sobie sprawę z sytuacji i podkreśla samo, iż istniejący stan rzeczy wymaga obsadzenia komórki kadrowej ludźmi specjalnie rzutkimi, posiadającymi obok przeszkolenia ideologicznego większe zdolności organizacyjne i więcej znajomości zagadnienia. Poza tym kierownictwo powinno zorganizować szeroką akcję walki o wzrost wydajności pracy drogą pobudzania racjonalizacji pracowniczej, usprawniania organizacji i in. — i to na odcinkach najbardziej krytycznych. Również sprawa zatrudnienia kobiet wymaga szczególnej troski. Ilość zatrudnionych kobiet stale wzrasta, trwa systematyczne szkolenie kobiet dla służby ruchu; komórki partyjne, związkowe i rady kobiece powinny czynnie pomagać kobietom w spełnianiu ich trudnych zadań; walczyć o większe uświadomienie kobiet, co w rezultacie obniży fluktuację personelu już przeszkolonego, obniży spóźnienia i nieobecności a w ostatecznym wyniku wywrze wpływ na dalszą obniżkę kosztów własnych. Niespełnienie tej roli w należyтым stopniu spowodowało ostatnio konieczność podwyższenia obsady z 3,3 osób (wóz do 3,5 osob) wóz.

Bojowa działalność czynników polityczno-społecznych jest tu konieczna — także i z tego względu, aby stale mobilizować wszelkie środki i argumenty dla wyjaśniania np. przejściowych trudności i zaburzeń rynkowych. Oczywiście, sprawa przygotowania fachowego ideologicznego kadr nowych, jak również podniesienia poziomu kadr posiadanych wymaga stałej, czujnej opieki.

Braki w dziedzinie zaopatrzenia materiałowego, łącznie ze wspomnianymi trudnościami kadrowymi, spowodowały niewykonanie półrocznego planu inwestycyjnego. Osiągnięte wskaźniki przedstawiają następujące cyfry: wskaźnik techniczny — 28; wskaźnik finansowy — 22,8. Nie bez znaczenia był tutaj także fakt, że dodatkowy plan inwestycyjny na rok 1951 (na budowę poczekalni dla świata pracy) nie został jeszcze do września br. zatwierdzony; również zwłoka w wykonaniu dokumentacji technicznej inwestycji, wykonywanej przez Centralne Biura Studiów i Projektów Budownictwa Komunalnego.

Przedsiębiorstwo odczuwa także wielki brak ziemiennych do samochodów.

Wszystko to stwarza przeszkody w pracy, pomnaża awarie (w lipcu stopień awarii z winy urządzeń wyniósł 92,4%) i przeszkody w ruchu, powoduje, że plan wozokm traktacji autobusowej w lipcu wykonano tylko w 99,96%, podczas gdy uprzednio był wykonywany w 102,37% do 114,70%. Część zakłóceń trzeba złożyć na karb złego stanu dróg i torowisk, a także na karb fatalnych warunków pomieszczeniowych administracji. Z kolei nadmierne obciążenie na podstacjach elektrycznych powoduje uszkodzenia transformatorów, bezpieczników anodowych i automatów; znaczną ilość środków pochłania także konieczność usuwania następstw tzw. szkód górniczych. I wreszcie — na wzrost poziomu kosztów własnych wpłynęła nagła zmiana systemu obliczania należności za energię elektryczną, co np. spowodowało przewyżkę wydatków w styczniu br. nad wpływami. Przedsiębiorstwo powinno zdecydowanie walczyć o przezwyciężenie tych braków zaopatrzenia, wykorzystując w większym zakresie wszelkie nadarżające się okazje uzyskania remanentów gdzie indziej zbędnych, jak to np. miało miejsce, kiedy kierownictwo podjęło uwiecznione pomyślnym skutkiem starania o uzyskanie i zastosowanie wybrakowanych szyn kolejowych, nie nadających się do zużytkowania w kolejnictwie. Niemalą rolę — i to dla całokształtu pracy Przedsiębiorstwa — odgrywają, a powinny odgrywać jeszcze większą — narady wytwórcze, których obrady

powinny być dobrze przygotowane i dotyczyć wszystkich konkretnych, aktualnych spraw związanych z walką o plan. W tych zaś przypadkach, gdzie jakość produktu zależy od załóg przedsiębiorstw współpracujących (np. produkcja opon), należy m. in. doprowadzić do końca realizację projektu nawiązania kontaktu z producentem, aby tą drogą uzyskać zaopatrzenie lepszego gatunku, nadającego się do eksploatacji i umożliwiającego walkę o obniżkę kosztów własnych. I w końcu — jeżeli chodzi np. o ogólną bolączkę, tj. brak części zamiennych — myśl zwołania konferencji przedstawicieli wszystkich przedsiębiorstw utrzymujących komunikację samochodową wydaje się nie tylko słuszną, ale i konieczną, zakładając, że program prac będzie skrupulatnie przemyślany i dokładnie przygotowany.

O całości osiągnięć decyduje człowiek: jego stosunek do pracy, jego ciągła mobilizacja do przezwyciężania trudności na drodze osiągania coraz lepszych efektów pracy przy stałym obniżaniu nakładów.

Kierownictwo Przedsiębiorstwa włożyło duży wkład w mobilizację załogi do ciągłej ofiarnej pracy i przygotowanie jej pod każdym względem do spełnienia swoich zadań. Osiągnięte dotychczas wyniki pozwalają na stwierdzenie, że efekty pracy załogi katowickiego WPK będą nadal ulegać poprawie, a wyrazem tej poprawy będzie dalsza, stała obniżka poziomu kosztów własnych.

Z. ZANIECKI (Warszawa)

Jak planować obniżkę kosztów transportu

Transport jest nieodzownym ogniwem, wiążącym różne gałęzie gospodarki socjalistycznej i ma wspólne z nimi cele. W planowym powiązaniu z produkcją przemysłową i rolniczą oraz z obrotem towarowym transport przyczynia się do podniesienia sił wytwórczych społeczeństwa; jest narzędziem, służącym społeczeństwu do zdobywania i utrwalania dobrobytu materialnego oraz do wzmocnienia tempa wzrostu kultury mas pracujących.

Obniżka kosztów własnych produkcji i obrotu jest jednym z bezpośrednich celów gospodarki socjalistycznej. Koszty transportu mają poważny udział w kosztach własnych produkcji oraz w kosztach obrotu towarowego. Transport, dążąc do obniżki swoich kosztów własnych, realizuje w ten sposób jeden z bezpośrednich celów gospodarki socjalistycznej w odniesieniu do własnej produkcji; pomaga również innym gałęziom gospodarki, z którymi jest powiązany, do realizacji ich równoległych celów — obniżki ich kosztów własnych. Pracownicy transportu są dlatego podwójnie zobowiązani do podjęcia i prowadzenia walki o obniżkę kosztów własnych.

Przed wielu pracownikami transportu, pragnącymi wziąć czynny udział w przyspieszeniu realizacji celów naszej gospodarki, a przede wszystkim celów Planu 6-letniego, stoją istotne pytania: jak zaplanować, zorganizować i przeprowadzić walkę o obniżkę kosztów własnych? Jak zewidencjonować uzyskane wyniki, jako podstawę planów dalszych obniżek, w następnych etapach walki?

Ankieta miesięcznika „Transport” powinna dać odpowiedź na te pytania. Niniejsza wypowiedź niech będzie przyczynkiem do sformułowania tej odpowiedzi.

Temat, postawiony w ankiecie, jest bardzo szeroki, niemożliwy do wyczerpania w jednym krótkim, ze względów technicznych opracowaniu. Dlatego ograniczymy poniższe rozważania do przypadku transportu samochodowego w przedsiębiorstwie, mającym nietransportowy cel działalności gospodarczej.

1. Poznaj dobrze organizację i technikę pracy swego przedsiębiorstwa oraz organizację i technikę pracy obsługującej je służby transportowej.

Transportowiec, który chce przeprowadzić kampanię obniżki kosztów własnych transportu, musi rozpocząć od do-

skonałego poznania struktury organizacyjnej i techniki pracy własnego przedsiębiorstwa. Ta organizacja i ta technika stanowią podłoże, w oparciu o które i dla którego pracuje służba transportowa.

Musi on dalej zbadać i zanalizować organizację swojej komórki transportowej, obsługującej macierzyste przedsiębiorstwo, nie zapominając o powiązaniach, łączących służbę transportową z tymi przede wszystkim komórkami przedsiębiorstwa, z którymi transport bezpośrednio współpracuje. Musi również zbadać i przeanalizować warunki i technikę tej współpracy.

Wstępna analiza powinna być przeprowadzona pod kątem znalezienia odpowiedzi na następujące pytania:

a) czy w strukturze organizacyjnej i w technice pracy całego przedsiębiorstwa nie znajdują się niewłaściwości, zwiększające zadania ew. utrudniające sprawną, ekonomiczną pracę transportu?

b) czy powiązania między organami służby transportowej i współpracującymi z nią różnymi komórkami przedsiębiorstwa są właściwe i czy tryb współpracy nie hamuje tempa prac transportu?

c) czy organizacja służby transportowej jest przystosowana do struktury organizacyjnej i do techniki pracy przedsiębiorstwa?

Wstępna analiza jest dlatego konieczna, że w strukturze i w technice pracy przedsiębiorstwa oraz w niewłaściwym ustawieniu służby transportowej mogą tkwić elementy, utrudniające lub zgoła uniemożliwiające sprawną pracę transportu. Oto najprostszy przykład.

Zjednoczenie instalacyjne budownictwa zorganizowało centralny magazyn artykułów instalacyjnych w miejscowości X i przyjęło taki tryb pracy, przy którym większość dostaw z wielu zakładów produkcyjnych w całym kraju jest przysyłana do magazynu, skąd dopiero poszczególne artykuły są dalej ekspediowane na poszczególne place budów, w okolice nieraz odległe od magazynu centralnego.

Transportowcom nie trzeba długo tłumaczyć, że w takim schemacie pracy zaopatrzenia mieści się zwykłe wiele źródeł marnotrawstw transportowych oraz kopalnia możliwości do przeprowadzenia usprawnień, które by przynio-

sły oszczędności, a więc obniżkę kosztów własnych, przede wszystkim — kosztów transportu. Takim usprawnieniem, oszczędzającym pracę kolei, samochodu i pracę przeładunkową byłoby np. bezpośrednie kierowanie większej części artykułów instalacyjnych wprost od dostawcy na plac budowy. Przy prowadzeniu magazynu centralnego ta możliwość przeważnie nie jest wykorzystywana.

Brak miejsca nie pozwala na szczegółowe omawianie tego przykładu ani na dawanie innych przykładów, uzasadniających tezę, że skrupulatny badacz w strukturze organizacyjnej i technice pracy każdego przedsiębiorstwa, w organizacji i technice pracy każdej komórki transportowej znajdzie dziesiątki możliwych do wprowadzenia usprawnień, eliminujących zbędne przewozy lub obniżających koszty przewozów.

2. Poznaj mechanikę i miejsca powstawania kosztów transportu oraz sposób ich ewidencjonowania przez księgowość.

Transportowiec musi być doskonale zorientowany w mechanice powstawania i narastania kosztów transportu. W przypadku każdego rodzaju transportu, tak własnego jak i obcego, musi on wiedzieć, jakie procesy techniczne i administracyjne wywołują koszty transportu, w jakich momentach produkcji transportowej i w jaki sposób one powstają. Dokładne przestudiowanie procesu tworzenia się kosztów umożliwia poznanie ich zależności od techniki wykonywania produkcji transportowej.

Transportowiec musi znać sposób ewidencjonowania różnych kosztów transportu przez księgowość. Musi umieć czytać zapiski: buchalteryjne i rozumieć je. Pozytywnie w księgach, wykazach i kartotekach buchalteryjnych winny dla niego być nie suchymi liczbami, a fotografią wykonanych czynności, składających się na działalność transportu.

Czy łatwe są stwierdzenie, że koszty transportu kształtują się korzystnie lub niekorzystnie, bez pomocy księgowości, rejestrującej w sposób usystematyzowany ich wysokość w kolejnych okresach sprawozdawczych? Nie jest łatwe, a czasem wprost niemożliwe. Żadna intuicyjna ocena nie zastąpi danych, zarejestrowanych przez księgowość.

Czy łatwe jest odszukanie tego kosztu częściowego, którego nadmierna wysokość powoduje ogólną wyższkę kosztów transportu? Nie jest łatwe, a przeważnie byłoby niemożliwe, gdyby księgowość nie zapisała kosztów częściowych w określony, usystematyzowany planem kont sposób.

Określonemu zapisowi buchalterijnemu odpowiada określona czynność w procesie produkcji transportowej. Nadmiernie wysokie zapisy w danej pozycji alarmują, że odpowiadające tym zapisom czynności są wykonywane nieprawidłowo, zbyt kosztownie. Znałomość mechaniki tworzenia się kosztów zezwala na podstawie zapisów buchalteryjnych na ustalanie miejsca tworzenia się nadmiernie wysokich kosztów danej czynności. Przyczynę odkryje badanie samej czynności.

Poznanie mechaniki powstawania kosztów w trakcie procesu produkcji transportowej i poznanie sposobu rejestracji kosztów przez księgowość jest koniecznym warunkiem, bez dopełnienia którego trudno mówić o zaplanowaniu i przeprowadzeniu akcji obniżki kosztów własnych transportu.)

3. Opracuj normy wielkości poszczególnych częściowych kosztów transportu. Sporządź zestawienie kosztów rzeczywiście poniesionych w ubiegłym okresie sprawozdawczym, porównaj je z kosztami normatywnymi.

Transportowiec, aby ocenić czy koszt danej czynności, stanowiącej część procesu transportowego, ma właściwą, a więc normalną wysokość, musi mieć możliwość porównywania rzeczywistej wysokości kosztu tej czynności z normatywną wysokością kosztu.

1) Uchwała Prezydium Rządu nr 226 z dnia 24 marca 1951 r. w sprawie uprawnienia systemu rachunkowości uspołecznionych przedsiębiorstw umożliwiającego pogłębienie rachunku gospodarczego i planowania kosztów własnych (Monitor Polski nr A-28 z dnia 9 kwietnia 1951 r. poz. 360) nakazuje poszczególnym ministerstwom usprawnienie dokumentacji rachunkowej, związanej z przebiegiem procesów produkcyjnych. Wydaje się, że podstawowa dokumentacja dla transportu winna być jednolita w skali całego kraju. Opracować tego rodzaju dokumentację np. dla gospodarki samochodowej powinna międzyministerialna komisja powołana z inicjatywy Min. Transportu Drogowego i Lotniczego.

Ustalenie normy kosztu nie jest łatwe i wymaga głębokich studiów.

Norma kosztu opierać się winna na normach materiałowych i czasowych, ustalonych przez powołane do tego władze, a w przypadku braku norm oficjalnych — na normach materiałowych i czasowych ustalonych doświadczalnie i statystycznie sprawdzonych.

Normy kosztów transportu winny być ustalone, jak wszystkie zresztą normy, mobilizująco. W miarę ulepszenia ogólnych warunków i techniki pracy transportu — normy te powinny być rewidowane i podnoszone.

Ewidencja kosztów winna być tak prowadzona, aby koszty częściowe, dla których opracowaliśmy normy, były łatwe do uchwycenia i nie wymagały dodatkowych, kłopotliwych wyliczeń. Musi istnieć w tej sprawie całkowite porozumienie między komórką techniczną i eksploatacyjną a komórką księgową służby transportowej.

Dla celów analizy kosztów własnych przewozów samochodowych winny być opracowane przede wszystkim następujące normy kosztów zależnych od przebiegu (na 100 km) każdego rodzaju pojazdów (wg grup posiadanych pojazdów jednakowych):

- a) koszt paliwa i koszt olejów smarnych;
- b) koszt zużycia ogumienia;
- c) koszt obsługi zapobiegawczej i wszelkich napraw;
- d) koszt amortyzacji wartości pojazdów;
- e) koszty inne, zależne od przebiegu;
- f) w sumie koszty zależne od przebiegu.

Wyżej wymienione koszty zależne od przebiegu winny się stać przedmiotem szczególnie dokładnej ewidencji, prowadzonej nawet dla każdego pojazdu osobno. Czyste porównywanie tych kosztów w ich rzeczywistej wysokości z ich normatywną wysokością wskaże niezawodnie, gdzie należy szukać źródeł obniżki kosztów własnych.

W koszty własne transportu wchodzi również koszty niezależne od przebiegu, składające się z wielu pozycji, a możliwe do podsumowania w miesięcznych okresach sprawozdawczych. Koszty niezależne od przebiegu stać się również mogą przedmiotem analizy, mającej na celu uzyskanie ich obniżki. Dlatego dla tych kosztów warto również obliczyć normy czasowe, np. miesięczne, dzieląc je na koszty niezmiennicze (np. czynsze dzierżawne, amortyzacja budynków itp.), koszty powtarzające się w zmiennej wysokości (druki i formularze, materiały gospodarcze, opał, oświetlenie, energia elektr. itp.) i koszty kwalifikujące się do rozłożenia na szereg okresów sprawozdawczych (np. ubrania ochronne, podatki i ubezpieczenia, poważne naprawy urządzeń itp.). Porównanie norm miesięcznych tych kosztów z kosztami rzeczywiście poniesionymi, z wyjątkiem przypadku kosztów niezmienniczych, da materiał do szukania źródeł ich obniżki.

Przyzwyczajaliśmy się wynik pracy transportu samochodowego wyrażać ilością przewiezionych ton masy ciężarowej i wykonanych tonokilometrów w danym, np. miesięcznym okresie sprawozdawczym.

Koszt wykonania pracy transportu składa się z poniesionych w danym okresie sprawozdawczym kosztów zależnych: kosztów niezależnych od przebiegu ($S_{Kz} + S_{Kn}$). Suma ta obciąża ilość przewiezionych w tym okresie ton (St) i wykonanych tonokm ($Stkm$). Można więc wyliczyć koszt przewozu 1 tony (Kt) i wykonanego 1 tonokm ($Ktkm$).

$$Kt = \frac{S_{Kz} + S_{Kn}}{St}$$

$$Ktkm = \frac{S_{Kz} + S_{Kn}}{Stkm}$$

Porównanie kosztów rzeczywiście poniesionych z normatywnymi daje ocenę finansowych efektów pracy transportu.

Przy analizie nie należy zapominać, że obniżkę rzeczywistego kosztu przewozu 1 tony lub wykonania 1 tonokm można uzyskać zarówno zmniejszając liczniki jak podwyższając mianowniki wyżej podanych ułamków. Źródeł obniżki kosztów własnych przewozu należy więc szukać po obu tych liniach, tzn. zarówno po linii stosunkowego zmniejszenia sum wydatków efektywnie poniesionych na transport jak i po linii zwiększenia wykonanej przez transport pracy przewozowej.

4. Opracuj plan obniżki kosztów własnych na okres najbliższego kwartału. Przedstaw ten plan na narzędzie wytwórczej, zwróć uwagę na przyczyny odchyleń kosztów rzeczywistych od normatywnych, wyjaśnij przyczyny tych odchyleń. Wspólnie z kolekty-

wem pracowniczym ustalić metody i środki sprowadzenia wysokości kosztów rzeczywistych do normatywnych. Wydać zarządzenia wykonawcze.

Poznanie i przeanalizowanie struktury organizacyjnej i techniki pracy przedsiębiorstwa macierzystego, przeanalizowanie organizacji służby transportowej i techniki jej współpracy z właściwymi komórkami przedsiębiorstwa — miało na celu wyszukanie ukrytych źródeł marnotrawstw transportowych, znajdujących swój wyraz np. w fakcie istnienia przewozów zbędnych, a więc obciążania transportu niepotrzebnymi zadaniami albo też w fakcie utrudnienia transportowi uzyskania zwiększonej wydajności pracy w wyniku zbędnych przestojów w oczekiwaniu na zlecenie

przewozowe, na nieprzygotowany na czas w magazynie towar do załadunku itp. Opracowanie kosztów normatywnych i porównanie ich z kosztami rzeczywistymi umożliwia stwierdzenie marnotrawstwa wyszukanie ich źródeł, wynikających z niewłaściwej pracy służby transportowej.

Te wstępne prace badawcze umożliwiają opracowanie planu obniżki kosztów własnych na najbliższy, najlepiej kwartalny okres czasu. Taki plan może być opracowany na rozmaitych formularzach, których wzory winny odpowiadać rodzajowi przedsiębiorstwa macierzystego i technice pracy komórki transportowej. Można zastosować np. poniższe formularze (wzory nr 1, 2, i 3).

Kwartalny plan likwidacji zbędnych przewozów

Wzór nr 1

Lp.	Przewozy przewidziane do wykonania		Przewozy usprawnione		Oszczędn. w zł (3 — 5)	U w a g i
	Wyszczególn. (opisowo)	Koszt w zł	Wyszczególn. (opisowo)	Koszt w zł		
1	2	3	4	5	6	7

Kwartalny plan usprawnień w technice pracy transportu

Wzór nr 2

Lp.	Wyszczególnienie opisowe czynności do usprawnienia	Opis usprawnienia	Planowana oszczędność w zł	U w a g i
1	2	3	4	5

Kwartalny plan obniżki kosztów pracy przewozowej

Wzór nr 3

Lp.	Wyszczególnienie	Koszt norma- tywny	Koszt za ub. kwartał	Planowana obniżona wysokość kosztu w kwartale			Sposób uzyskania obniżki (opisowo)	UWAGI
				m-c	m-c	m-c		
1	2	zł	zł	zł	zł	zł	8	9
1	Koszty zależne od przebiegu — na 100 km							
	razem:							
	w tym:							
a	paliwo.							
b	smary							
c	zużycie ogum.							
d	obsługa zapobiegawcza i naprawy							
e	amortyzacja wartości po- jazdów							
f	inne koszty							
2	Koszty niezależne od przebiegu.							
	razem							
	w tym:							
a	niezmienne							
b	powtarzające się w zmien- nej wysokości							
c	rozłożone							

Wzór nr 3 pozwala nam, przez przemnożenie przez planowane przebiegi, wyliczyć na okres objęty planem całkowite koszty zależne od przebiegu normatywne i planowane, a więc i pełne normatywne i planowane koszty transportu dla tego okresu. Z kolei możemy obliczyć normatywny i planowany koszt przewozu 1 tony i wykonania 1 tonokm.

Porównanie kosztu przewozu 1 tony i wykonania 1 tonokm za okres ubiegły wg normatywu i wg planu obniżki daje możliwość oceny postępu, jaki służba transportowa zamierza uzyskać w sprawności pracy.

Efekt oszczędnościowy planu obniżki kosztów pracy przewozowej wyliczymy, jako różnicę między iloczynami, powstałymi z przemnożenia planowanej na dany okres ilości ton do przewiezienia (lub tonokm do wykonania) przez koszt przewozu 1 tony (wykonania 1 tonokm) w ubiegłym okresie sprawozdawczym i tych samych ton (lub tonokm) przez koszt przewidziany w planie obniżki, jako średnią ważoną z miesięcznych planów obniżki, przewidzianych we wzorze nr 3.

Ten efekt łącznie z kwotą, wyliczoną przy pomocy wzoru nr 1 (suma w rubr. nr 6), daje całkowity plan oszczędności transportu.

Oszczędności wynikające z usprawnień, zaplanowanych na formularzu wg wzoru nr 2 wejdą do planu obniżki kosztów transportu pośrednio, gdyż spowodują zwiększenie wydajności pracy taboru, tzn. zwiększenie ilości przewiezionych i wykonanych tonokm.

Należy jak najścislej podkreślić konieczność przedyskutowania planu oszczędności transportu na naradzie wytwórczej zespołu pracowników transportu. Konieczność ta wynika zarówno z faktu, że tylko załoga dobrze poinformowana czuje się odpowiedzialna za wykonanie planu, jak i też z faktu, że narada taka może doprowadzić do sko-

rygowania i urealnienia liczb projektu planu, a przede wszystkim do wskazania źródeł marnotrawstw i sposobów ich likwidacji.

Po ostatecznym opracowaniu planu i zatwierdzeniu go przez właściwe władze należy wydać zarządzenie wykonawcze.

5. Kontroluj przebieg wykonania planu. Badaaj przyczyny zauważonych zahamowań, usuwaj je. Popularyzuj wprowadzone przez poszczególnych członków załogi metody oszczędnościowe. Dąż do przekroczenia planu oszczędności.

J. Stalin stwierdził, że plan tworzy się w dużej mierze podczas wykonywania go.

Kontrola przebiegu wykonywania planu jest konieczna nie tylko dlatego, aby zauważyć na czas czynniki, które mogłyby zagrozić wykonaniu planu i zlikwidować je, ale również dlatego, że wykonywanie planu jest dla załogi podniecającą do wszelkiego rodzaju usprawnień i racjonalizacji, które winny być upowszechnione; one to powodują odkrywanie i likwidowanie nieujawnionych dotąd marnotrawstw i doprowadzają do przekroczenia planu oszczędności.

Plan winien być doprowadzony do każdego członka załogi służby transportowej, do każdego pojazdu. Każdy pracownik winien być doskonale zorientowany co do obowiązku i sposobu uzyskania oszczędności na powierzonym mu odcinku. Wykonanie planu oszczędności, tego wspólnego zadania całej załogi, winno być ambicją każdego kierowcy, warsztatowca i urzędnika służby transportowej.

W opracowaniu tym świadomie nie mówimy o najczęściej popełnianych marnotrawstwach w transporcie i o sposobach ich likwidowania. Zagadnienia te były wielokrotnie omawiane na łamach „Transportu i Spedycji“.

DZIAŁ INFORMACYJNY*)

ŚWIADCZENIE USŁUG TRANSPORTOWYCH NA NIEKTÓRE CELE OGÓLNOGOSPODARCZE

Rozporządzenie Rady Ministrów (Dziennik Ustaw Nr 49 z dnia 24 września 1951 r.) nakłada obowiązek świadczenia usług transportowych na rzecz administracji państwowej i gospodarki społecznej a) dotyczy transportu:

1. ziemiopłodów z punktów skupu do stacji kolejowych lub do miejsc ich składowania;
2. ziemiopłodów i środków opałowych ze stacji kolejowych i miejsc składowania do sieci punktów detalicznej sprzedaży lub bezpośrednio do dużych odbiorców;
3. innych masowych artykułów ze stacji kolejowych, w przypadku konieczności rozładowania zatoru wagonów;
4. drużyn, urządzeń i materiałów koniecznych do zwalczania ognisk szkodników i chorób roślinnych;
5. drużyn i urządzeń do odśnieżania dróg publicznych.

Poza tym rozporządzenie upoważnia Ministra Transportu Drogowego i Lotniczego do rozszerzania, w porozumieniu z Przewodniczącym PKPG i za zgodą Prezesa Rady Ministrów, zakresu świadczeń również na inne cele ogólnogospodarcze.

Do świadczenia usług transportowych obowiązani są posiadacze zarejestrowanych w kraju ciężarowych pojazdów samochodowych, a w przypadku przewożenia drużyn, narzędzi i materiałów koniecznych do zwalczania ognisk szkodników i chorób roślin również posiadacze pojazdów osobowych.

Do ciężarowych pojazdów samochodowych rozporządzenie zalicza samochody ciężarowe, ciągniki oraz przyczepy i naczepy samochodowe, a do osobowych — autobusy, samochody osobowe i motocykle.

Rozporządzenie nie obejmuje:

1. pojazdów samochodowych, które posiadają nadwozia o specjalnym przeznaczeniu i pojazdów nie nadających się do transportu objętego świadczeniem;
2. samochodów osobowych służbowych administracji państwowej i podmiotów gospodarki społecznej, które określi Prezes Rady Ministrów w porozumieniu z MTDiL;

3. samochodów osobowych partii politycznych, osób korzystających z prawa zakrajowości oraz służby zdrowia i stowarzyszenia „Polski Czerwony Krzyż“;
4. pojazdów samochodowych, służących do wykonywania transportu zarobkowego chyba, że chodzi o świadczenia na rzecz odśnieżania dróg oraz pojazdów przeznaczonych do przewozu przesyłek pocztowych;
5. pojazdów samochodowych przedsiębiorstw użyteczności publicznej, które Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej uzna za pojazdy pogotowia publicznego;
6. ciężarowych pojazdów samochodowych służby drogowej;
7. wyłączonych spod obowiązku świadczeń przez MTDiL na wniosek właściwego Ministra pod określonymi warunkami, pojazdów samochodowych używanych dla celów poszukiwawczych i odkrywczych w zakresie eksploatacji bogactw naturalnych kraju.

Poza tym prawo zwalniania na czas ograniczony spod obowiązku świadczenia usług transportowych niektórych posiadaczy pojazdów samochodowych spośród podmiotów gospodarki społecznej, jeżeli tego wymaga wykonanie ich planów transportowych, przysługuje:

1. na obszarze całego kraju — Przewodniczącemu PKPG w porozumieniu z MTDiL,
2. na obszarze województwa — Prezydium właściwej Rady Narodowej.

Usługi transportowe świadczy się na obszarze województwa, na którym znajduje się stałe miejsce postoju pojazdu samochodowego przez dostarczenie pojazdu wraz z kierowcą, przygotowanego technicznie do danego transportu i zaopatrzonego w materiały pędne. Pojazdu dostarcza się na określony czas dla dokonania transportu określonej ilości ton ładunku lub dla przejechania określonej ilości kilometrów. W przypadku wykonania świadczenia w czasie krótszym niż był przewidziany, świadczenie uważa się za wykonane.

Obowiązek świadczenia usług transportowych wprowadza się zarządzeniem Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej, które powinno określać cel świadczenia, obszar, na którym wprowadza się obowiązek świadczenia, okres trwania obowiązku świadczenia, rodzaj pojazdów, którym świadczenia mają być wykonane i wyposażenie pomocnicze, konieczne do wykonania danego transportu,

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

maksymalny rozmiar świadczenia oraz kategorie posiadaczy pojazdów zwolnione od świadczenia. Do świadczenia tych usług powołują posiadaczy pojazdów prezydja powiatowych i miejskich rad narodowych.

Sposób powoływania do wykonania świadczenia oraz sposób zgłaszania zapotrzebowania na usługi transportowe określi w drodze zarządzenia MTDiL.

Za usługi transportowe wykonywane w ramach rozporządzenia jednostki korzystające z tych usług wypłacać będą wynagrodzenie według taryfy przewidzianej w przepisach o dostarczaniu środków przewozowych na rzecz wojska i służby bezpieczeństwa w czasie pokoju.

W razie uszkodzenia, zniszczenia lub utraty dostarczonego pojazdu, które nastąpiło bez winy posiadacza lub kierowcy pojazdu w związku z wykonywaniem nim usług transportowych, właścicielowi pojazdu zostanie wypłacone odszkodowanie przez korzystającego z dostarczonego pojazdu. O odszkodowaniu i jego wysokości orzeka Prezydium Powiatowej Rady Narodowej, które powołało do świadczenia na wniosek poszkodowanego, złożony w ciągu miesiąca od dnia zwolnienia pojazdu ze świadczenia. Od orzeczenia wydanego w trybie przepisów o postępowaniu administracyjnym nie przysługuje prawo odwołania w trybie postępowania administracyjnego, natomiast strony mogą, w ciągu miesiąca od dnia doręczenia tego orzeczenia, skierować sprawę na drogę sądową, względnie na drogę postępowania arbitrażowego, jeżeli należą do jednostek, których spory rozstrzygają państwowe komisje arbitrażowe.

Wykonanie rozporządzenia powierzone zostało Prezesowi Rady Ministrów oraz Ministrom Transportu Drogowego i Lotniczego.

J. M.

HOLOWANIE SAMOCHODÓW

Dnia 28 sierpnia br. Minister Transportu Drogowego i Lotniczego podpisał zarządzenie, zatwierdzające i polecające stosowanie Instrukcji o holowaniu pojazdów samochodowych (opublikowane w Nr. A-81 Monitora Polskiego z dnia 15.IX. 1951 r. pod poz. 1128).

Przewidując, że niektóre jednostki służbowe, eksploatujące pojazdy samochodowe, nie zawsze będą mogły wykorzystywać ładowność samochodów w obie strony, Instrukcja stwarza możliwość uniknięcia wielkich kosztów eksploatacyjnych za przebiegi puste, przez zastosowanie holowania samochodów.

Holowanie samochodu polega na tym, że pojazd bez ładunku ze zgaszonym silnikiem jest holowany (ciągnięty) przez inny samochód, jak to ma miejsce z przyczepą. Dzięki holowaniu uzyskujemy oszczędności na paliwie oraz na przebiegach międzynaprawczych silnika i niektórych zespołów podwozia. Oszczędność paliwa jest bardzo znaczna przy stosowaniu systemu holowania. Samochód holujący inny samochód (bez ładunku) zużywa przeciętnie o 20 — 30% więcej paliwa, niżby jechał sam. Jeżeli obliczymy ilość paliwa, jaką obydwie samochody musiałyby zużyć w drodze, to zobaczymy, że przy zastosowaniu systemu holowania oszczędność w stosunku do obydwu samochodów łącznie wyniesie przeciętnie 35 — 40%.

Samochody przeznaczone do holowania powinny się grupować parami, jako zespoły holownicze, przy czym należy brać pod uwagę dopuszczalny uciąg na haku samochodu holującego. W dobrych warunkach drogowych i atmosferycznych można łączyć kilka pojazdów do holowania, z tym jednak, że pociąg drogowy nie powinien przekraczać długości 22 metrów. Samochód z przyczepą może holować inny samochód pod warunkiem, że przyczepa, do której zostanie doczepiony samochód holowany, będzie miała odpowiednie urządzenia przeznaczone do tego celu.

Przy przebywaniu trudnych odcinków drogi (np. w terenie) można uruchomić silnik samochodu holowanego, aby wspólnymi siłami pokonać trudności. Gdyby to groziło niebezpieczeństwem, to raczej należy pojazdy rozłączyć, aby każdy przejechał trudny odcinek drogi samodzielnie. W terenie górzystym i przy ślizgawicy należy zachować specjalne środki ostrożności przy holowaniu samochodów, posiadających hamulce, uzależnione od pracy silnika. Szybkość techniczna nie powinna przekraczać 20 km/godz. Zjazdów z dużych wzniesień lepiej dokonywać pojedynczymi samochodami, a nie w zespole holowniczym.

Samochód holujący może być załadowany, natomiast samochód holowany tylko w ramach dopuszczalnego uciążu na haku samochodu holującego. W samochodzie holowanym w nocy należy zapalić światło postojowe, tylne światło ostrzegawcze oraz światło oświetlające tylną tablicę rejestracyjną.

Podczas holowania należy stosować mniejszą szybkość techniczną, podobnie jak przy holowaniu przyczep.

Kierowca samochodu holującego jest odpowiedzialny za bezpieczeństwo całego holowanego zespołu, jak również za obciążenie samochodu holowanego. Współodpowiedzialność kierowcy samochodu holowanego ogranicza się tylko do bezpieczeństwa jazdy kierowanego przez niego samochodu.

Miedzy kierowcą samochodu holującego a kierowcą samochodu holowanego musi istnieć możliwość porozumiewania się przy pomocy umówionych sygnałów świetlnych i dźwiękowych, jak np:

- 1) celem zawiadomienia kierowcy samochodu holowanego o konieczności hamowania, kierowca holujący włącza na swym samochodzie światło tylne w dzień, a włącza w nocy;
- 2) kierowca holujący, jeśli chce zatrzymać samochód, przekazuje to kierowcy samochodu holowanego umówionym sygnałem dźwiękowym, a w nocy — świetlnym.

System holowania samochodów można stosować nie tylko przy napędzie na paliwa płynne, ale także i na inne.

Samochód holowany jest połączony sztywno, za pomocą dyszla o długości 1,5—3 m, z samochodem holującym. Długość dyszla powinna być tak obliczona, aby kierowca samochodu holowanego miał dostateczne pole widzenia. Na środku dyszla powinien być namalowany biały pas poprzeczny o szerokości 500 mm. Połączenie sztywne powinno zapewnić całkowite bezpieczeństwo jazdy we wszelkich warunkach drogowych całego zespołowi holownicemu. Dzięki połączeniu sztywnemu samochód holowany powinien pojechać śladami samochodu holującego przy swobodzie kierowania samochodem holowanym. Połączenie sztywne uniemożliwi najeżdżanie samochodu holowanego na holujący, specjalnie, gdy ten ostatni zwalnia oraz zapewni nierozzerwalność zespołu holowniczego.

Instrukcja omawia szczegółowo konstrukcję sztywnych połączeń holowniczych wraz z rysunkami technicznymi, wyjaśniającymi dokładnie sposób ich zastosowania.

Stosowanie liny lub łańcucha do holowania samochodów może mieć miejsce tylko w wyjątkowych przypadkach, mających charakter doraźny. Wtedy należy zastosować specjalne środki ostrożności, a linę czy łańcuch należy wyraźnie oznaczyć w sposób widoczny, np. przymocowując na środku kawał materiału kolorowego, a to celem ostrzeżenia przechodniów i innych pojazdów, że dany samochód jest holowany.

W końcu Instrukcja ustala odpowiedzialność za jej stosowanie. Odpowiedzialni są: kierownicy samochodowych jednostek organizacyjnych, kierownicy doraźnie zorganizowanych kolumn transportowych, właściwi kierowcy pojazdów samochodowych oraz osoby powołane do sprawowania kontroli i nadzoru. Ponadto kierownicy organizacyjnych jednostek samochodowych odpowiedzialni są za zaopatrzenie samochodów w urządzenia do holowania w myśl wskazówek zawartych w Instrukcji.

Za stosowanie holowania pojazdów samochodowych kierowcy pojazdów holujących będą otrzymywać premie według oddzielnych przepisów i na odwrót, osoby, które nie stosują holowania pojazdów w warunkach temu sprzyjających, będą pociągane do odpowiedzialności dyscyplinarnej i materialnej.

A. W.

FINANSOWANIE WYDATKÓW NA ZAKUP POJAZDÓW SAMOCHODOWYCH I PRZEZNACZENIE ŚRODKÓW UZYSKANYCH ZE SPRZEDAŻY SPRZĘTU MOTORYZACYJNEGO W GOSPODARCE WSPÓŁCZESNEJ

Ogłoszone w numerze A-75 „Monitora Polskiego“ z dnia 25 sierpnia br. zarządzenie odnosi się do wszystkich jednostek, które w związku z zarządzeniem Przewodniczącego PKPG z dnia 16 stycznia 1951 r. w sprawie trybu przekazywania i sposobu wyceny nadmiernych remanentów motoryzacyjnych (Monitor Polski Nr A-11, poz. 163) przekazują lub nabywają sprzęt motoryzacyjny.

W myśl zarządzenia do sprzętu motoryzacyjnego zalicza się:

1. pojazdy samochodowe;
2. nowe lub używane zespoły, akcesoria i części zamienne do pojazdów samochodowych;
3. narzędzia specjalne lub urządzenia techniczne, służące do obsługi i napraw pojazdów samochodowych oraz do przerabiania pojazdów na inny rodzaj paliwa;
4. wszelkie instrukcje dotyczące urządzeń technicznych służących do obsługi i napraw pojazdów samochodowych, instrukcje do pojazdów samochodowych i katalogi części zamiennych.

W zrozumieniu niniejszego zarządzenia pojazdami samochodowymi są bez względu na ich stan samochody osobowe, autobusy, samochody ciężarowe, ciągniki drogowo, samochody specjalne, motocykle oraz przyczepy i naczepy.

Zarządzenie nie dotyczy pojazdów samochodowych przekazywanych nieodpłatnie pomiędzy urzędami, instytucjami i przedsiębiorstwami państwowymi: w trybie obowiązujących przepisów oraz jednostek, dla których zakupowane lub sprzedawane pojazdy samochodowe stanowią środki obrotowe (np. przedsiębiorstwa wytwarzające lub centralne handlowe, zbywające pojazdy samochodowe).

Jednostki gospodarki uspołecznionej finansują wydatki na zakup pojazdów samochodowych w całości ze środków inwestycyjnych. Wyjątek stanowią tu jednostki budżetowe, które finansują wydatki na ten cel ze środków przewidzianych specjalnie w ich preliminarzu wydatków oraz jednostki działające na zasadzie rozrachunku gospodarczego, kupujące w zamian za sprzedany pojazd, wymagający wyremontowania, pojazd wyremontowany, przeznaczony do tego samego celu do którego służył pojazd sprzedany, a które przelewają kwoty uzyskane ze sprzedaży pojazdu wymagającego wyremontowania na rachunek na kapitalne remonty, a zakup pokrywają ze środków zakumulowanych na rachunku środków na kapitalne remonty.

Zakup zespołów, akcesoriów, części zamiennych, instrukcji i katalogów dokonywany jest ze środków obrotowych (budżetowych). Wydatki na zakup urządzeń specjalnych i technicznych, służących do obsługi i naprawy pojazdów samochodowych oraz do przerabiania pojazdów na inny rodzaj paliwa finansowane są ze środków obrotowych (budżetowych) lub inwestycyjnych w zależności od tego, czy dany wydatek stanowi nakład inwestycyjny w rozumieniu instrukcji PKPG Nr 21 dla sporządzenia planu inwestycyjnego na rok 1951, czy też nie.

Jeżeli zespoły, akcesoria i części zamienne zużyte zostaną przez jednostki działające na zasadzie rozrachunku gospodarczego na kapitalne remonty pojazdów samochodowych, wówczas równowartość tych przedmiotów podlega zrefundowaniu ze środków zakumulowanych na rachunku środków na kapitalne remonty danej jednostki.

Jednostki państwowe i spółdzielcze, działające na zasadzie pełnego lub wewnętrznego pełnego rozrachunku gospodarczego oraz jednostki działające na zasadzie ograniczonego rozrachunku gospodarczego, jeśli posiadają rachunek operacyjny w banku, odprowadzają kwoty uzyskane ze sprzedaży sprzętu motoryzacyjnego w całości na własny rachunek operacyjny. Wyjątek stanowią przypadki sprzedaży pojazdów samochodowych wymagających remontu, w miejscach których mają być zakupione pojazdy wyremontowane.

Jednostki budżetowe odprowadzają kwoty uzyskane ze sprzedaży sprzętu motoryzacyjnego na rachunek budżetu, którym objęta jest dana jednostka, natomiast dyrekcje budów do banku finansującego inwestycje na zmniejszenie wypłat z bieżącego planu inwestycyjnego, a spółdzielcze jednostki organizacyjne, wykonujące w stosunku do spółdzielni wyłączne funkcje kierownictwa, koordynacji, kontroli i nadzoru — na dochód funduszu administracyjnego, z którego utrzymuje się dana jednostka.

Końcowe postanowienia zarządzenia polecają przekazać zgodnie z przepisami omawianego zarządzenia wszystkie kwoty, nagromadzone na podstawie dawnych przepisów uchylonych w § 4 Uchwały Prezydium Rządu z dnia 8 listopada 1950 r. w sprawie przekazania zbędnych i nadmiernych remanentów motoryzacyjnych w bankach na kontach specjalnych przedsiębiorstw państwowych oraz kwot

uzyskanych z tytułu sprzedaży nadmiernych remanentów motoryzacyjnych na podstawie Zarządzenia Przewodniczącego PKPG z dnia 16 stycznia 1951 r. w sprawie przekazywania i sposobu wyceny nadmiernych remanentów motoryzacyjnych.

J. M.

NOWE PRZEPISY O ZAŁATWIANIU WNIOSKÓW RACJONALIZATORSKICH

Dotychczas w zakresie zatwierdzania i oceny wynalazków pracowniczych przepisy nie były jednolite. W wyniku tego w roku ubiegłym był mały stosunkowo procent pomysłów zastosowanych w porównaniu z ilością zgłoszonych. Obrazuje to następujące zestawienie.

We wszystkich gałęziach gospodarki naszego kraju w roku ubiegłym zastosowane wynalazki pracownicze przyniosły około 440 milionów złotych oszczędności. W tym okresie zgłoszono pomysłów około 53 tys., a z tej liczby w produkcji zastosowano tylko około 17 tys.

Ostatnio ukazało się zarządzenie wykonawcze Przewodniczącego PKPG z dnia 7 lipca br. (Monitor A — 66/51) do dekretu o wynalazczości pracowniczej, omówionego w naszym miesięczniku z maja br. Nr 5 str. 229.

Zarządzenie to w sposób szczegółowy ustala jednolite zasady zgłaszania i załatwiania wniosków dla wszystkich dziedzin gospodarki, upraszczając jednocześnie wszelkie czynności związane z oceną i zatwierdzaniem pomysłów.

Do kierowania ruchem wynalazczości pracowniczej oraz do przyjmowania zgłoszeń pracowniczych wynalazków, udoskonalień technicznych i usprawnień powołane zostają we wszystkich zakładach pracy, centralnych zarządach i ministerstwach — komórki wynalazczości, z określonym zakresem działania na poszczególnych szczeblach organizacyjnych.

Obecnie racjonalizator swoje usprawienie będzie zgłaszał na specjalnym formularzu do komórki wynalazczości w swoim zakładzie pracy, przy czym powinien na to otrzymać pokwitowanie.

Kierownictwo zakładu pracy jest obowiązane do udzielenia twórcy pomocy technicznej, w razie potrzeby sporządzenia rysunków technicznych itp.

Do oceniania projektów wynalazków pracowniczych powołane są komisje wynalazczości w zakładach pracy.

Na podkreślenie zasługuje fakt, że w posiedzeniach komisji wynalazczości udział twórcy rozpatrywanego projektu jest obecnie obowiązkowy.

Zgłoszony projekt musi być przedłożony do rozpatrzenia komisji wynalazczości w ciągu 14 dni od daty zgłoszenia przez twórcę w komórce wynalazczości, komisja natomiast powinna wydać decyzję w ciągu następnych 7 dni.

Komisje wynalazczości przy rozpatrywaniu ważniejszych wniosków ustalają zarazem plan wykorzystania zgłoszonego projektu.

Po sporządzeniu planu wykorzystania projektu i zatwierdzeniu go przez kierownika zakładu pracy — komórka planowania na polecenie kierownika zakładu pracy obowiązana jest włączyć plan wykorzystania tego projektu do ogólnego planu produkcyjnego oraz do miesięcznych planów pracy.

Jeżeli realizacja i wykorzystanie projektu następuje w innym zakładzie pracy, twórca może być w razie potrzeby — delegowany do prac nad realizacją projektu. W czasie trwania delegacji wynagrodzenie wypłaca twórca macierzysty zakład pracy w wysokości średniego zarobku z ostatnich trzech miesięcy. Jest to ważny przepis, gdyż usuwa istniejące dotychczas wątpliwości, kto miał pokrywać koszty w przypadku delegacji racjonalizatora do innej placówki.

W dalszej części zarządzenie normuje zasady zatwierdzania uchwał komisji wynalazczości z określeniem zachowania terminów na różnych szczeblach organizacyjnych, a następnie — zasady zgłaszania pracowniczych wynalazków do opatentowania i wreszcie określa tryb postępowania przy odwołaniach.

Przez szczegółowe uregulowanie postępowania przy zgłaszaniu i ocenie wniosków — niewątpliwie przyspieszy się i uprości formalności związane z załatwianiem i wykorzystaniem pomysłów racjonalizatorskich.

Trzy zarządzenia, a mianowicie: dekret o wynalazczości pracowniczej z 12.X.1950 r., uchwała Rady Ministrów z

14.IV.1951 r. o wynagradzaniu twórców wynalazków, udoskonaleni technicznych i usprawnieni pracowniczych oraz powyżej omówione zarządzenie o organizacji ruchu wynalazczości mają doniosłe znaczenie dla dalszego rozwoju tego ruchu. Pozostaje jeszcze do uregulowania w skali ogólnokrajowej ostatnie zagadnienie finansowe, a mianowicie: tak co do wysokości funduszu racjonalizatorskiego jak i jego składników, zwłaszcza jeżeli chodzi o popularyzację tego ruchu, rozpowszechnianie pomysłów, urządzenie wystaw racjonalizatorskich, zakup pomocy itp.

I. C.

PROWADZENIE KSIĄŻEK ZAŻAŁEŃ NA STACJACH KOLEI PAŃSTWOWYCH

Dnia 6 lipca br. podpisane zostało przez Ministra Kolei zarządzenie w sprawie prowadzenia książek zażaleń na stacjach kolei państwowych (opublikowane w Nr. A-70 Monitora Polskiego z dnia 11 sierpnia 51 pod poz. 912).

Zarządzenie to ma duże znaczenie dla korzystających z usług kolei, a celem jego jest wyeliminowanie zauważonych uchybień PKP, narażających pasażerów na niewygodę lub straty oraz na niewłaściwe zachowanie się lub postępowanie pracowników kolejowych. Wymienione książki zażaleń przeznaczone są również do wpisywania zażaleń na działalność przedsiębiorstw zarobkowych nieuspołeczniczonych działających na terenie stacji, jak np. restauracje, bufety, kioski, umywalnie, przechowalnie bagażu, zakłady fryzjerskie itp.

Natomiast przedsiębiorstwa uspołecznione, działające na terenie kolejowym, jak np. Kolejowe Zakłady Gastronomiczne, „Ruch” itp. regulują samodzielnie sprawy krytyki i zażaleń, jak również prowadzą oddzielne książki zażaleń.

Książki zażaleń znajdują się u zawiadowcy stacji bądź dyżurnego ruchu, a na przystankach osobowych u kasjera biletowego. Niezależnie od tego na stacjach, na których istnieje ekspedycja kolejowa pierwszej lub drugiej klasy, czy też biura obsługi podróżnych, książki zażaleń znajdują się również u kierownika ekspedycji kolejowej i kierownika biura obsługi podróżnych.

Wpisujący zażalenie do książki zażaleń powinien oprócz treści zażalenia wskazać swoje imię i nazwisko, miejsce zamieszkania, zawód bądź swoje stanowisko służbowe lub społeczne oraz w miarę możliwości świadków z podaniem ich imion i nazwisk oraz miejsc zamieszkania. Zażalenia nie uwzględniające nazwiska i imienia żalącego się nie będą rozpatrywane.

Ważnym szczegółem omawianego zarządzenia jest, iż zażalenie wpisywane do książki zażaleń może dotyczyć każdej stacji i przystanku kolejowego, a nie tylko tej stacji lub przystanku, na której zostało wpisane.

Oddział eksploatacyjny bądź zarząd kolei wąskotorowych po otrzymaniu zażalenia obowiązany jest niezwłocznie zbadać sprawę i udzielić odpowiedzi żalącemu się **najpóźniej w ciągu 20 dni od daty wpisania zażalenia.**

Książka zażaleń nie służy do wpisywania uchybień PKP, zauważonych przez pracowników kolejowych i Ministerstwa Kolei, którzy uchybienia PKP zgłaszają w drodze raportów służbowych do swoich władz przełożonych.

Dałsze przepisy omawianego zarządzenia ustalają dla organów kolejowych tryb, termin i kontrolę wniesionych zażaleń.

Zarządzenie ma dwustronną wartość; z jednej zabezpiecza interesy korzystających z usług kolei, poprzez eliminowanie uchybień PKP, z drugiej strony mobilizuje aparat kolejowy do czuwania nad prawidłową i właściwą obsługą podróżnego.

K. K.

OGŁASZANE PRZEZ PIHZ POLSKIE ZWYCZAJE HANDLOWE I PORTOWE

Na podstawie art. 5 pkt. 8 Dekretu z dnia 28 września 1949 roku o utworzeniu Polskiej Izby Handlu Zagranicznego (Dz. U. R. P. Nr 53, poz. 403) Polska Izba Handlu Zagranicznego stwierdza i ogłasza następujące polskie zwyczaje handlowe i portowe:

1. *Klauzula „fob and stowed”* w portach polskich oznacza, że wszelkie koszty związane z załadunkiem towaru na statek, łącznie z kosztami ułożenia go w ładowni (sztauerka), ponoszone są przez załadowcę, przy czym zwyczajowo w portach polskich wszelki materiał sztauersko-separacyjny powinien

być dostarczony przez statek, o ile osobna umowa nie przewiduje czegoś innego. Zlecenie na wykonanie sztauerki rozumie się, jako zlecenie wykonania prac koniecznych dla zasztauowania ładunku, o ile umowa stron nie przewiduje wyraźnie czego innego.

2. *„Konosamentem czystym”* nazywamy taki konosament, który nie posiada dodanych klauzul, wyraźnie stwierdzających wadliwy stan towaru lub jego opakowania.

Konosamenty mogą być uważane za czyste nawet, gdy zawierają odbite stemplem lub dopisane klauzule:

- a) które nie stwierdzają wyraźnie, że stan towarów i (lub) ich opakowania jest niezadowalający, lecz mogą skłaniać do myślenia, iż może to mieć miejsce, jak np. używane skrzynie, bejny itp.,
- b) które podkreślają nieodpowiedzialność przewoźnika za ryzyko wynikające z natury towarów i (lub) ich opakowania oraz
- c) w których przewoźnik stwierdza, że nie jest mu znana ani zawartość ładunku, ani waga, miara, jakoś i specyfikacja towarów.

O POSTĘPOWANIU PRZY REWIZJI NORM PRACY

W walce o wykonanie Planu 6-letniego wzrost świadomości klasy robotniczej wyraził się zrozumieniem znaczenia wydajności pracy. Dowodem tego była oddolna inicjatywa mas pracujących przy rewizji norm pracy na przełomie 1950 — 1951 roku.

Miały miejsce jednak przypadki powtórnej rewizji norm pracy, która nie była uzasadniona zmianami warunków produkcyjnych i technicznych, przy czym powodem przeprowadzania rewizji było nieraz wysokie przekraczanie norm już przewidzianych.

Dla ujednolicenia zasad i warunków przeprowadzania rewizji norm pracy oraz zapewnienia pracownikowi słusznego wzrostu jego zarobku, uzależnionego od wzrostu wydajności — Prezydium Rządu powzięło uchwałę z dnia 26 maja 1951 roku, regulującą postępowanie w tej sprawie (Monitor Nr A-49/51 r.).

Uchwała powyższa zabrania kierownictwu zakładów pracy gospodarki uspołecznionej przeprowadzania zmiany prawidłowo ustalonych norm pracy w innym trybie niż określony w tej uchwale.

Rewizję norm pracy powszechnie obowiązujących (jednolitych), a także obowiązujących w całej gałęzi gospodarki narodowej (branżowych), przeprowadza się na podstawie uchwały Prezydium Rządu po porozumieniu się z Centralną Radą Związków Zawodowych.

Rewizję norm zakładowych na prace powtarzające się przeprowadza się na podstawie zarządzenia ministra, wydanego w porozumieniu z zarządem głównym właściwego związku zawodowego.

W obu podanych przypadkach wniosek o rewizję ustalonych norm nie może być wniesiony wcześniej niż po upływie jednego roku od wprowadzenia norm poprzednio ustalonych.

Nowe normy pracy wprowadza w życie kierownik zakładu pracy w porozumieniu z radą zakładową.

Po wprowadzeniu w życie nowych norm — fakt ich przekraczania przez robotników, o ile to nie jest spowodowane nowymi zmienionymi warunkami pracy, nie może stanowić podstawy do powtórnej rewizji.

O ile natomiast ma miejsce zmiana procesu technologicznego lub następuje wprowadzenie istotnych usprawnień organizacyjno-technicznych dla poszczególnego procesu produkcyjnego w danym zakładzie pracy, zmieniających trwale warunki pracy, kierownik zakładu pracy ustala w porozumieniu z radą zakładową nową normę pracy, która odpowiada nowym warunkom jej wykonania.

W ten sposób ustalona nowa norma podlega zatwierdzeniu przez bezpośrednio nadrzędną jednostkę zakładu pracy w porozumieniu z zarządem głównym właściwego związku zawodowego. Do czasu zatwierdzenia nowa norma ma charakter tymczasowy.

W Uchwale określono jeszcze jeden ważny moment, a mianowicie: przy wprowadzeniu nowych norm administracja (dyrektor centralnego zarządu, dyrektor zjednoczenia, kierownik zakładu pracy) odpowiada za stworzenie robotnikom najbardziej dogodnych warunków pracy, głównie przez przeanalizowanie i usprawnienie organi-

zacji, zarówno zakładu jak i miejsca roboczego oraz przez odpowiednie wzmocnienie pracy instruktarszo-szkoleniowej zakładu pracy — w celu dopomożenia robotnikom w osiąganiu i przekraczaniu nowych norm pracy, a zatem — w osiągnięciu wyższej wydajności pracy i wyższych zarobków.

I. C.

INSTRUKCJA O PRZYGOTOWANIU I EKSPLOATACJI POJAZDÓW SAMOCHODOWYCH W OKRESIE ZIMOWYM

Minister Transportu Drogowego i Lotniczego zarządzeniem z dnia 25 września 1951 r. unieważnił dotychczasową Instrukcję, wprowadzając w jej miejsce nową instrukcję o tym samym tytule.

Nowa instrukcja różni się od poprzedniej pewnymi poprawkami, zmianami i uzupełnieniami. Układ instrukcji pozostał ten sam.

We wskazaniach wstępnych nie ma żadnych istotnych zmian.

Rozdział III par. 6 uzupełniono wzmianką o konieczności podstawiania klinów pod koła w czasie gotowości, celem zabezpieczenia pojazdu przed cofaniem się przy zatrzymywaniu się i ruszaniu z miejsca. Poza tym uzupełniono informację co do stosowania oleju hypoidalnego PHL w lecie i PHZ zimą.

Rozdział XIII par. 41 uzupełniono odnośnie przemiany chłodnic, następującą uwagą: „zabrania się przepłukiwania rozтворami alkalicznymi silników, posiadających głowice wykonaną ze stopów aluminium, ponieważ rozтворy te ujemnie działają na aluminium. Przepisy radzieckie zabraniają między innymi przepłukiwania rozтворami alkalicznymi bloków silników samochodów GAZ-51 i GAZ-M20 „Pobieda“.

Rozdział XIV par. 61 uzupełniono bardzo ciekawym opisem urządzenia do podgrzewania oleju przy pomocy promienników podczerwieni: „promienniki podczerwieni — zarówno specjalnego typu na normalne napięcie sieciowe V 220 Volt o mocy ok. 250 Wat., umożliwiając zamianę dostarczonej do nich energii elektrycznej na ciepło. Ciepło otrzymane przy tej zamianie przekazywane jest na zewnątrz drogą promieniowania. Odpowiednie ukształtowanie i częściowe posrebrzenie wewnętrznej części zarówno pozwala na skupianie promieni i wysyłanie ich w kierunku powierzchni nagrzewanej.

Zastosowanie promienników podczerwieni do podgrzewania miski olejowej silnika zimą jest jednym z bardzo skutecznych środków pomocniczych rozruchu. Podgrzewanie jest niezależne od wpływów atmosferycznych, a zarazem wysoce ekonomiczne, gdyż odbywa się za pośrednictwem promieni, które przenikają powietrze nie rozpraszając ciepła. Urządzenie to składa się z kilku promienników podczerwieni umieszczonych w skrzynce kierunkowej, do której prąd elektryczny dostarczony jest za pomocą izolowanego przewodnika. Ilość lamp przyjmuje się w zależności od wielkości powierzchni nagrzewanej.

Urządzenie to może być zastosowane na placach postojowych wyposażonych w energię elektryczną pobieraną z sieci. Potrzebna do tego celu instalacja elektryczna składać się będzie z takiej ilości punktów odbioru prądu przy pomocy zwykłej wtyczki, ile samochodów ma być podgrzewanych. Czas nagrzewania miski olejowej przed rozruchem silnika wynosi od 0,5 — 1 godz. W czasie nagrzewania lampy powinny być jak najbardziej zbliżone do powierzchni nagrzewania miski olejowej.

Następnie par. 62 uzupełniono nowymi punktami odnoszącymi się do rozruchu silnika wysokoprężnego przy zastosowaniu eteru oraz podgrzewania powietrza zassanego do rury ssącej silników wysokoprężnych.

Rozruch zimnego silnika wysokoprężnego odbywa się przy pomocy specjalnego urządzenia rozruchowego pomysłu fabryki pomp wtryskowych CAV. W skład mieszanki rozruchowej wchodzi eter. Instrukcja omawiająca to urządzenie jest ilustrowana szeregiem rysunków.

Podgrzewanie powietrza zassanego do rury ssącej odbywa się przy pomocy podgrzewacza, którego opis i rysunek podaje instrukcja.

Rozdział XV par. 64 omawiający paliwa dla silników został uzupełniony dokładnym opisem mieszanki trójskładnikowej BAB, złożonej z benzyny, alkoholu i benzolu motorowego.

„W okresie zimowym zaleca się specjalną ostrożność przy magazynowaniu i wszelkich manipulacjach z mieszanką BAB (przepompowywanie napełnianie i wydawanie) celem zabezpieczenia jej przed zawadnieniem i rozwarstwieniem. Zbiorniki paliwowe muszą być starannie oczyszczone. Filtry i osadniki należy często sprawdzać.

Mieszanka BAB pod względem odparowalności nie ustępuje benzynie czystej, a nawet ją przewyższa. Mieszanka posiada dostateczną ilość lekkich frakcji łatwo odparowujących w niskich temperaturach, by wytworzyć w silniku w chwili zapuszczenia, dobrą i łatwozapalną mieszaninę z powietrzem.

Pomiary zużycia mieszanki BAB w porównaniu z benzyną wykazały, że są one prawie identyczne z benzyną.

Wysoka liczba oktanowa, która jest wynikiem dodatku alkoholu i benzolu, gwarantuje miękkie i elastyczne spalanie bez objawów detonacyjnych. Dokładność spalania i brak objawów spalania detonacyjnego — rekomensuje stratę mocy, wynikającą z nieco niższej wartości opałowej.

Dotychczasowe tabele, określające własności olejów letnich i zimowych oraz olejów przekładniowych i hypoidalnych uległy zmianie zgodnie z danymi otrzymanymi z CPN.

Rozdział XVI par. 73 omawiający środki zabezpieczenia indywidualnego pracowników transportu samochodowego i kierowców w okresie zimowym, w pkt. 1 ma obecnie nast. brzmienie:

„Pracownicy transportu samochodowego, którym przysługuje odzież ochronna i robocza, powinni być w nią zaopatrzeni na okres zimowy w ramach norm, przewidzianych w obowiązujących układach zbiorowych pracy lub ustalonych przepisami, wydanymi na podstawie art. 14 ustawy z dnia 4 lutego 1949 r. o uposażeniu pracowników państwowych i samorządowych oraz przewodniczących organów wykonawczych gmin miejskich i wiejskich (Dz. U. R. P. Nr 7, poz. 39).

A. W.

INFORMACJE CZSS

DOKONYWANIE OKRESOWYCH PRZEGLĄDÓW I NAPRAW INSTALACJI GAZOWEJ SAMOCHODÓW ZGAZYFIKOWANYCH

Realizując zadanie oszczędności paliw płynnych i smarów, coraz więcej samochodów ulega przeróbce na napęd gazem wysokoprężnym. Zastosowanie do napędu pojazdów gazu, który w połączeniu z powietrzem tworzy niebezpieczną mieszaninę wybuchową, wymaga nie tylko umiejętnej obsługi samego pojazdu, ale również częstej i dokładnej kontroli instalacji gazowej przez przeszkolony fachowy personel.

Omówieniem wskazówek dotyczących obsługi samochodów zgazyfikowanych zajmiemy się w jednym z następnych numerów miesięcznika „Transport“.

Obecnie chcemy poświęcić kilka słów kontroli instalacji gazowej samochodów przerobionych na napęd gazem wysokoprężnym — przez personel fachowy, we właściwym warsztacie.

Każda nowozmontowana przez Wytwórnię Części Samochodowych instalacja gazowa jest wyregulowana przez wykwalifikowanych monterów, a działanie jej sprawdzone przez Kontrolę Techniczną Zakładu.

Na podstawie orzeczenia Kontroli o uznaniu pojazdu zgazyfikowanego za zdolny do ruchu Zakład w Gliwicach wystawia odpowiednią „Kartę ewidencyjną instalacji gazowej samochodu“.

Na użytkownika samochodu zgazyfikowanego ciąży obowiązek poddania takiego pojazdu okresowej kontroli w odstępach jednomiesięcznych, zgodnie z instrukcją, zamieszczoną w „karcie ewidencyjnej“.

Brak odpowiedniej ilości wyszkolonego personelu sprawiał, że przeglądy okresowe instalacji gazowej były dokonywane tylko przez Wytwórnię Części Samochodowych. Odstawienie samochodu do przeglądu niejednokrotnie z dalszych okolic pociągało znaczne koszty przejazdu nie mówiąc o kilku kilku dniach przestoju samochodu.

Dążąc do usprawnienia obowiązkowych przeglądów instalacji gazowej Centralny Zarząd Sprzętu Samochodowe-

go zorganizował przeszkolenie odpowiedniej grupy pracowników stacji Technicznej Obsługi Samochodów, którzy będą przeprowadzali na stacjach LOS kontrolę i naprawę instalacji gazowej.

Za zgodą PKPG Stacje Obsługi: Nr 1 — w Warszawie, Nr 2 — w Mysłowicach, Nr 12 — w Katowicach, Nr 16 — w Rzeszowie, Nr 18 — w Krakowie, Nr 19 — w Gliwicach, upoważnione zostały do dokonywania okresowych przeglądów i naprawy instalacji gazowej samochodów zgazyfikowanych oraz dokonywania odpowiednich wpisów w „karcie ewidencyjnej instalacji gazowej samochodów”.

Do dokonywania ww. czynności wyznaczony został właśnie personel przeszkolony na specjalnym kursie.

Niezależnie od dokonywania okresowych przeglądów instalacji gazowej przez upoważnione do tego SO, Wytwórnia Części Smochoowych, będzie również dokonywała przeglądów do końca br.

SO w Rzeszowie nastawiona została na dokonywanie przeglądów instalacji gazowej samochodów zaopatrzonych się w gaz na stacji tankowania w Tarnowie. Wyznaczone zostaną terminy, w których ekipa przeszkolonych monterów SO w Rzeszowie będzie przyjeżdżała na stacje tankowania gazu w Tarnowie, celem dokonywania miesięcznych przeglądów.

SO upoważnione do dokonywania przeglądów zostaną zaopatrzone w odpowiednie części wymienne do instalacji gazowej, aby w wypadku zaistniałej konieczności na miejscu wymienić i naprawić instalację.

Przy okresowym przeglądzie cała instalacja poddawana jest próbie szczelności przy ciśnieniu nie mniejszym niż 150 atm.

Zaznaczyć należy, że stacje tankowania gazu posiadają ściśle instrukcje, aby w wypadku przekroczenia terminu próby szczelności butli, względnie niedokonania przeglądu okresowego, odmówić ładowania butli gazem.

W. K.

TARYFY I ZARZĄDZENIA

W komunikacji kolejowej

W Dzienniku Taryf i Zarządzeń Komunikacyjnych nr 15 i 16 ukazały się zarządzenia Ministra Kolei z 14.VIII.1951 r., z 18.VIII.1951 r. i z 4.IX. 1951 r., które w Taryfie Towarowej Polskich Kolei Państwowych dla linii normalnotorowych, część I B wprowadzają cały szereg nowych zmian.

Przed wszystkim nowością w tej taryfie są postanowienia o przewozie marszrutowym oraz grup towarów (nowy § 65a). Postanowienia te przewidują przewóz marszrutowy w przypadkach nadania przesyłek wagonowych jednolicie lub różnie taryfowanych towarów przez jednego nadawcę na jednej stacji nadania do jednego lub więcej odbiorców na jednej stacji przeznaczenia w zwanym składzie pociągu, dla którego przyjmuje się obciążenie obowiązujące na stacji nadania. Przewóz grupy wagonów przewiduje się w przypadkach nadania przesyłek wagonowych jednolicie lub różnie taryfowanych towarów przez jednego nadawcę na jednej stacji nadania, do jednego lub więcej odbiorców na jednej stacji przeznaczenia w ilości co najmniej 10 wagonów. Przy przewozach tych na odległości powyżej 150 km stawki taryfowe obniżają się: dla pociągów marszrutowych — o 5%, a dla grup wagonów — o 2%. Obniżkę tę stosuje się w przypadkach opłacenia przewoźnego przez nadawcę i tylko w obrocie wewnętrznym. Obniżki przewoźnego nie stosuje się w przypadkach zmiany pierwotnej stacji przeznaczenia na podstawie dodatkowego zlecenia nadawcy, niezależnie od tego czy zmiana ta dotyczy niektórych przesyłek, czy też składu pociągu marszrutowego lub grupy towarów. Różnicę przewoźnego pobiera wówczas stacja nadania od nadawcy przy zgłoszeniu dodatkowego zlecenia na zmianę umowy o przewóz.

W § 23 działu I termin wolny od postojowego dla wyładowania w okresie od I.XI. do I.III. żużla, rajmówki cynkowej, szlamu cynkowego i kadmowego z poz. 243 k.t. oraz żwiru i piasku z poz. 207 k.t. przedłużono z 6 do 9 godzin.

W § 32 działu I utrzymano 3% podwyżkę przewoźnego za przesyłki w wagonach — cysternach tylko w odniesieniu do wagonów, będących własnością PKP.

W § 70 działu I wprowadzono nowe postanowienie, które pozostawia uznaniu kolei zaniechanie wymycia lub odkażenia wagonu po przewozie towarów, objętych takim obowiązkiem, jeżeli pozostałości przewiezionych towarów nie spowodują uszkodzenia towarów, przewożonych następnie bezpośrednio w tym samym wagonie, np. można zaniechać odkażenia wagonu po przewozie podkładów nasyconych, podstawionego bezpośrednio do załadowania węgla. W przypadkach takich nie pobiera się taryfowych opłat za te czynności.

W § 77 działu I termin wolny od postojowego dla przesyłek przeładowywanych na stacjach portowych w Gdańsku i Szczecinie z barek przybyłych także w obrocie krajowym bezpośrednio do wagonów przedłużono z 12 do 14 godzin.

W klasyfikacji towarów (dział II) wprowadzono szereg nowych pozycji, a w szczególności:

- 1) poz. 67 z nazwą towaru „Plewy lniane zawierające do 20% siemienia” — z klasą II dla drobnicy i klasą 12 dla przesyłek wagonowych.
- 2) poz. 453 z nazwą towaru „Syrop z cukru i drożdży” „Zdrowit” — z klasą II dla drobnicy i klasą 3 dla przesyłek wagonowych,
- 3) poz. 583 z nazwą towaru „Tlenek kadmu” — z klasą IV dla drobnicy i klasą 10 dla przesyłek wagonowych,
- 4) poz. 924 z nazwą towaru „Wióry spałowe” — z klasą IV dla drobnicy i klasą 10 dla przesyłek wagonowych,
- 5) poz. 1225 z nazwą towaru „Piecie pokojowe z blachy wykładanej szamotem” — z klasą II dla drobnicy i klasą 5 dla przesyłek wagonowych,

W dziale IV (opłaty dodatkowe) wprowadzono następujące nowe opłaty:

- 1) § 2 w nowym brzmieniu ustala opłatę za poświadczenie w wykazie załadowania na statek morski wagi przesyłek węgla eksportowanego,
- 2) w § 10 przewidziano na okres czasu od 20.VIII do 31.XII. 1951 r. opłatę za przetrzymanie przez nadawców lub odbiorców wagonów pod załadunkiem lub wyladunkiem ponad termin wolny od postojowego,
- 3) W § 24 wprowadzono opłatę za niewykorzystanie zamówionych przyborów do ładowania i zabezpieczenia ładunku lub nadanie ich z przesyłką po upływie terminu przewidzianego dla załadowania przesyłki lub też zwrot tych przyborów przez odbiorcę po upływie terminu przewidzianego do wyladowania przesyłki.

W Taryfie Towarowej kolei żelaznych, część I A (Regulamin przewozu przesyłek towarowych) wprowadzono z dniem 1.IX. 1951 r. nowe przepisy wykonawcze do § 14 pkt. 15 i § 16 pkt. 43, według których za podstawienie do załadowania wagonu w stanie nienależytej czystości kolej płaci nadawcy 30 zł, niezależnie od obowiązku pokrycia przez kolej rzeczywistych kosztów oczyszczenia wagonu przez nadawcę, które nie mogą przekraczać opłat przewidzianych w taryfie. Nowe przepisy postanawiają również, że za nieoczyszczenie lub niedostateczne oczyszczenie przez odbiorcę wagonu po wyladowaniu przesyłki odbiorca płaci kolei 30 zł od wagonu, niezależnie od opłat za oczyszczenie przewidzianych w taryfie.

Z dniem 1.IX. 1951 r. weszła w życie Polsko-Czechosłowacka Taryfa Towarowa dla komunikacji między stacjami portowymi Polskich Kolei Państwowych na Odrze a stacjami Czechosłowackich Kolei Państwowych, która składa się z dwóch części. Część I zawiera specjalne postanowienia do KMT, okres ważności, warunki stosowania, postanowienia taryfowe, postanowienia szczególne obowiązujące na stacjach portowych, opłaty dodatkowe oraz wykaz odległości taryfowych i przepisy kierunkowe. Część II zaś obejmuje spis taryf artykułowych, spis towarów i 20 taryf artykułowych.

O. K.

ORZECZNICTWO

WYSOKOŚĆ ODSZKODOWANIA ZA CZĘŚCIOWE ZAGINIĘCIE PRZESYŁKI KOLEJOWEJ ORAZ ODSETKI OD NALEŻNEJ OD KOLEI SUMY ODSZKODOWAWCZEJ

Należne od kolei odszkodowanie za częściowe zaginienie przesyłki obejmuje wartość zaginionego towaru oraz przewoźne, cło i inne kwoty zapłacone w związku z przewozem zaginionego towaru z wyłączeniem jakiegokolwiek dalszego odszkodowania.

Odsetki od kwoty odszkodowawczej obowiązują jest kolej płacić w wysokości 6%, licząc od daty wniesienia reklamacji.

1. Prezes Główniej Komisji Arbitrażowej uchylił zarządzeniem z dnia 12.VI.1951 r. orzeczenie Okręgowej Komisji Arbitrażowej w Gdańsku w sprawie Nr Rep. V.1.OA.8/51 zasądzające kwotę M od Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w C na rzecz PZUW.

Z uzasadnienia:

Dnia 19. VIII. 1950 r. została nadana w Z przez firmę A przesyłka wagonowa dla Zakładów B. Przesyłka ta zawierała 268 worków ekstraktu garbarskiego o wadze 15.000 kg, towar został ubezpieczony w PZUW na sumę X. Na stacji odbioru stwierdzono protokołem kolejowym Nr 357 brak 4 worków oraz ogólną wagę przesyłki 14.763 kg. W wyniku tej szkody PZUW wypłacił i-mie A odszkodowanie w wysokości zł M. Ponieważ DOKP w C w odpowiedzi na reklamację odmówiła zwrotu zapłaconej kwoty odszkodowawczej była ona przedmiotem postępowania Okręgowej Komisji Arbitrażowej w Gdańsku.

W trakcie postępowania arbitrażowego pozwana dyrekcja uznała częściowo roszczenie wnioskodawcy do wysokości zł N, na którą to sumę złożyły się: wartość brakującego towaru (237 kg) oraz opłata przewoźowa.

Okręgowa Komisja Arbitrażowa w Gdańsku zasądziła na rzecz wnioskodawcy sumę w wysokości zł M z 8% od dnia wpłynięcia wniosku do OKA oraz koszty postępowania arbitrażowego. W uzasadnieniu podała, że strata spowodowana wskutek zaginięcia przesyłki składa się nie tylko z sumy stanowiącej wartość zagubionego towaru i przewoźnego, lecz obejmuje również składkę ubezpieczeniową oraz 10% marży zarobkowej, co właśnie zawiera zasądzona suma.

Orzeczenie Okręgowej Komisji Arbitrażowej jest sprzeczne z obowiązującymi przepisami RPT. Zgodnie z § 29 odszkodowanie za częściowe zaginienie przesyłki poza war-

tością zagubionego towaru obejmuje przewoźne, cło i inne kwoty zapłacone w związku z przewozem, jednak bez jakiegokolwiek dalszego odszkodowania.

Okręgowa Komisja Arbitrażowa niesłusznie więc zasądziła równowartość składki ubezpieczeniowej oraz 10% marży zarobkowej, gdyż stanowią one odszkodowania dalsze, do których pokrycia nie jest obowiązana strona pozwana. W toku postępowania dowodowego Okręgowa Komisja Arbitrażowa nie wyjaśniła czy w związku z przewozem zagubionego towaru zostały poniesione opłaty celne oraz inne kwoty, jak to przewiduje § 29 RPT a które mogłyby być zwrócone wnioskodawcy przez stronę pozwaną. Należy więc zbadać te okoliczności i po stwierdzeniu, że opłaty te zostały poniesione, zasądzić je na rzecz PZUW obok wartości zagubionych worków ekstraktu oraz kosztów przewozu. Odsetki w wysokości 8% policzone od dnia wpłynięcia wniosku do OKA zasądzone zostały sprzecznie z § 37 RPT, w myśl którego wysokość odsetek wynosi 6%, zaś datą, od której powinny być uiszczone jest data wniesienia reklamacji. Należało więc 6% zasądzić od dnia 14.XI. 1950 r. jako od daty wniesienia przez wnioskodawcę reklamacji do DOKP w C. (Nr Rep. N-V-1-3/51).

PRZEDAWNIECIE ROSZCZEŃ Z TYTUŁU USŁUG PRZEWOZU

Roszczenia z tytułu usług przewozu środkami innymi niż kolej ulegają 10-letniemu przedawnieniu.

2. Prezes Rady Ministrów uchylił orzeczenie Okręgowej Komisji Arbitrażowej w Katowicach z dnia 11 kwietnia 1951 r.

Z uzasadnienia:

Przyjęcie przez Okręgową Komisję Arbitrażową w Katowicach krótkiego przedawnienia, jako podstawy oddalenia roszczenia z tytułu świadczonych przez wnioskodawcę usług transportowych nie znajduje uzasadnienia w obowiązujących przepisach prawnych.

Ponieważ dla roszczeń o zapłatę należności za usługi przewozu poza przewozami kolejowymi przepisy szczególne nie przewidują wyjątkowego okresu przedawnienia, ma zastosowanie w tym przypadku 10-letni okres przedawnienia.

Wobec czego nie można uznać powstałego w 1946 r. roszczenia wnioskodawcy za przedawnione. Ponieważ ponadto wysokość roszczenia jest sporna, a Okręgowa Komisja Arbitrażowa, oddalając wniosek jedynie z powodu przedawnienia, wysokości roszczenia nie rozpatrzyła — należy orzeczenie uchylić i sprawę przekazać do ponownego rozpoznania (Arb. 57/51).

S.Z.

TRANSPORTOWCY PISZĄ:

Mgr S. PILLER (Zakopane)

Tonokilometr jako miernik pracy taboru

Zagadnienie poruszone przez ob. Jędrzychowskiego¹⁾ w powołanym wyżej artykule, tj. ustalenie jakiegoś pewnego, obiektywnego miernika, który pozwoliłby mierzyć stopień wykonania planu w zakresie transportu z wyeliminowaniem tych odchyleń, które są niezależne od wysiłków załogi — jest problemem teoretycznym bardzo ciekawym, praktycznie zaś bardzo ważnym tak dla przedsiębiorstwa jak dla pracownika.

Przystępując do opracowania „obiektywnego miernika” wykonania planu musimy przede wszystkim:

1) ustalić zakres naszej pracy, tzn. musimy bezspornie stwierdzić, które elementy planu eksploatacyjnego są zależne od mniej lub więcej sprawnej pracy załogi, względnie w jakim zakresie może załoga poszczególne elementy wypracować;

2) na podstawie ustaleń, wynikających z rozpracowania pierwszego punktu, przystąpić do szukania formuły, która dałaby rozwiązanie problemu w drodze matematycznego przeliczenia.

W omawianym przez nas artykule ob. Jędrzychowski nie rozwinął pierwszej części zagadnienia, przystępując od ra-

zu do części drugiej, tj. do ustalenia formuły matematycznej. Rozpracowanie części pierwszej występuje w artykule już w formie pewnych ustaleń, które dają podstawę do opracowania formuły. I tak autor przyjmuje, że w przykładzie przez niego przyjętym „praca załogi w elementach zależnych od załogi” była w obu przypadkach jednako” oraz, że „ilość taboru czy dobowy czas pracy wpływają wprost proporcjonalnie i można je korygować według procentowego uzyskania tego czynnika”.

O ile drugie założenie można przyjąć bez zastrzeżeń, to uznanie wszystkich pozostałych elementów — poza średnią odległością jazdy, ilością taboru i czasem pracy — za zależne jedynie od pracy załogi musi budzić zastrzeżenia.

Czy rzeczywiście te „wszystkie” elementy mogą być wypracowane przez załogę i stopień ich wypracowania zależy jedynie od pracy załogi? Oto pytanie, które należy przedyskutować, by ustalić zakres korekty przy ocenie wykonania planu.

Pomijając średnią odległość jazdy, ilość taboru i czas pracy taboru, winniśmy przedyskutować rozmiary wpływu załogi na następujące elementy: 1) współczynnik wykorzystania przebiegu; 2) współczynnik wykorzystania

¹⁾ P. artykuł dyskusyjny T. Kern-Jędrzychowskiego w Nr. 6, z czerwca 1951 r.

ładowności; 3) szybkość techniczną; 4) czas na- i wyładunku; 5) współczynnik gotowości technicznej; 6) współczynnik wykorzystania taboru eksploatacyjnego; 7) tonaż taboru.

Wymienione elementy wykonania planu, uznawane teoretycznie za uzależnione od pracy załogi — w praktyce podlegają wpływom najrozmaitszych okoliczności, od warunków gospodarczych począwszy, na warunkach atmosferycznych skończywszy.

Oczywiście wpływ poszczególnych elementów na całość wykonania planu jest rozmaity i będzie występował wyrażnie, gdy przyjmujemy krańcowo duże rozbieżności lub gdy na wykonanie planu oddziaływać będą pewne zespoły tych elementów.

Rozpatrzmy na paru przykładach z praktyki stopień wpływu załogi na kształtowanie się poszczególnych elementów.

1) Ekspozytura PKS zaangażowana jest w przewożach materiałów budowlanych z dworca kolejowego do magazynu lub na miejsce budowy. Jaki wpływ może mieć załoga na kształtowanie się współczynnika wykorzystania przebiegu, który musi wynosić 0,50 z braku możliwości jakiegokolwiek przewozów powrotnych? Wystąpi to jasnowidzenie w przypadkach ekspozytur o małym taborze, gdy praca np. 3 wozów przez okres 2 tygodni oddziału na wynik całego miesiąca.

2) Współczynnik wykorzystania ładowności podlega w mniejszym stopniu wahaniom, na które załoga nie może zaradzić. Innym jest tu np. wysyłanie przez usługobiorców transportów 2,5-tonowych przy taborze 3-tonowym musi obniżyć bez winy załogi ten współczynnik. To samo zaistnieje przy taborze niedotartym, gdy pełne załadowanie jest niedopuszczalne.

3) Szybkość techniczna uzależniona jest od stanu dróg i warunków atmosferycznych. Złe warunki atmosferyczne w pewnym okresie mogą uczynić bezowocnymi wszelkie wysiłki załogi w kierunku utrzymania planowej szybkości technicznej.

4) Czas na- i wyładunku jest uzależniony od rodzaju podlegającego przeładunkowi towaru. Zmasowanie w pewnym okresie czasu towaru pracochłonnego ponad normę musi się odbić poprzez ilość obiegów na wykonaniu planu.

5) Współczynnik gotowości technicznej w dużej mierze zależy od pracy załogi, ale i tu zachodzą wypadki, że praca ta w małym tylko zakresie stan taboru poprawia.

Pomijając już brak części zamiennych czy przestoje ponadnormatywne w warsztatach, weźmy jedynie pod uwagę wypadki, gdy ekspozytura posiada stary, wypracowany tabor, który co drugi dzień spędza na Stacji Obsługi i któremu żaden wysiłek załogi pomóc nie może.

6) Współczynnik wykorzystania taboru uzależniony jest przede wszystkim od zapotrzebowania taboru ze strony usługobiorcy. Parę dni świątecznych w miesiącu obniży ten współczynnik wydatnie. Wysiłek załogi, by zmusić usługobiorcę do pracy w święta, spełza normalnie na niczym, gdy usługobiorca ograniczony limitem funduszu płaci, z trudnością i w koniecznych tylko wypadkach decyduje się na pracę w niedzielę i święto.

7) Tonaż taboru, którym plan jest wykonywany nie jest kwestią obojętną i zasadniczą różnicę stanowi czy w przestoju pozostają wozy 7-tonowe czy 3-tonowe.

Powyższy, bardzo pobieżny przegląd zależności poszczególnych elementów, składających się na wykonanie planu, od wysiłków załogi wykazuje, że stopień wpływu załogi jest ograniczony i w dużej mierze zależy od rozmaitych okoliczności pochodzących „z zewnątrz”.

Oczywiście, że wahania omawianych elementów mogą występować również na korzyść ekspozytury. Przy naszych rozważaniach jest to już rzeczą obojętną. Podkreślić jedynie należy, że podane wyżej przypadki niezależności elementów planu od pracy załogi są brane z praktyki życia, a nie są wytworem imaginacji.

Jest faktem niezaprzeczalnym, że wszystkie omówione elementy w pewnej mierze są zależne od pracy załogi — w pewnym jednak stopniu wynikają się spod kontroli i wpływu załogi i żadne wysiłki załogi nie oddziałują na ich kształtowanie się. Tym samym zbliżyły się one swą jakością do średniej odległości jednej jazdy, tym

bardziej — że i ta z kolei jest w pewnym stopniu zależna od pracy załogi. Będzie to miało zwłaszcza miejsce, gdy ekspozytura swym taborem nie pokrywa całego zapotrzebowania terenu na usługi transportowe i ma wobec tego możliwość doboru jazdy, tak by średnią ich odległość zbliżyć do planowanej.

Jak wynika z powyższych rozważań — tylko ilość taboru jest zupełnie niezależna od pracy załogi, wszystkie pozostałe założenia i współczynniki są w dużej mierze efektem pracy, w części jednak są uniezależnione od wysiłków załogi.

Obiektywna ocena wykonania planu wymagałaby zatem przeprowadzenia korekty nie tylko odnośnie średniej odległości jednej jazdy, lecz odnośnie wszystkich pozostałych elementów.

Tu jednak staniemy wobec braku kryterium do oceny, o ile odchylenia od planu wynikły z winy czy na podstawie zasługi załogi względnie w jakim stopniu wpłynęły na te odchylenia okoliczności niezależne od załogi.

Konsekwencją naszych ustaleń musi być wniosek, że obiektywne i zupełnie pewne ustalenie wyników pracy załogi w stosunku do planu jest niemożliwe, a sama korekta poprzez średnią odległość jazdy nie rozwiązuje problemu.

Brak korekty nie powinien jednak stanowić w zasadzie groźnego niebezpieczeństwa dla oceny pracy. Tylko duże odchylenia od planu mogą dać poważne rozbieżności w wykonaniu, gdy w praktyce nie powinno to mieć miejsca.

Tu podkreślić jedynie należy konieczność rzetelnego i realnego planowania, zwłaszcza, jeżeli chodzi o plany operatywne na okresy krótkie, miesięczne. Wszelkie prace nad planem, przy których np. użyjemy rozmaitych ułatwień, zaokrągleń itp. muszą wywołać rozbieżności między planem a wykonaniem. Detalizacja planu, której dokonuje się kluczem procentowym jednakim dla przebiegu, przewozu i zdolności przewozowej, zawsze prowadzić musi do nonsensu, którego nie wyrówna żadna, najlepiej skonstruowana korekta. Jasne jest, że w tym wypadku porównywaloby się realne wykonania z pewnym błędnym założeniem — co nie może z kolei dać prawdziwej obiektywnie słusznej oceny wartości pracy załogi.

Reasumując ustalimy, że podstawą jak najsprawiedliwszej oceny wykonania planu jest: 1) dobrze opracowany plan, 2) korekta przez ilość taboru z uwzględnieniem w korekcie wozodni ponadnormatywnych przestojów w warsztatach i przestojów z braku części zamiennych. Te czynniki wymykają się spod jakiegokolwiek wpływu załogi — winny zatem ulegać korekcie.

Pozostała część wykonania powinna w zasadzie ulegać niewielkim odchyleniom, raz na korzyść, drugi raz na niekorzyść załogi i sądzić należy, że odchylenia w okresie rocznym raczej sprowadzą się do zera. Jako „wentyl bezpieczeństwa” w szczególnie rażących odchyleniach któregoś ze współczynników zawsze pozostaje do dyspozycji przeliczenie wyników uzyskanych przez załogę, przeliczenie za pomocą metodyki planowania, przy przyjęciu planowanych współczynników i ze zmianą tego współczynnika, który rażąco „odskoczył”. Tego rodzaju przeliczenie da pewnego rodzaju ocenę, jak powinno wyglądać wykonanie w stosunku do planu.

Tonokilometr zostanie właściwym miernikiem pracy taboru samochodowego, gdyż ujmuję zasadnicze czynniki transportu, tj. masę towarową i przestrzeń, na której tę masę przewożony. Świadomość, że nie jest on idealnym miernikiem, zmusi nas do zadania sobie trudu dokładnego przeanalizowania całości wykonania, z której to analizy pewne wnioski dla oceny pracy załogi wyciągnąć można.

Trudno zresztą przesądzać słuszność zajętego w tym artykule stanowiska. Jest to raczej materiał do dalszej dyskusji, z tym, że przedmiot dyskusji ogranicza się tu na przód do rozmiarów korekty i potrzeby korekty, a dopiero po ich ustaleniu aktualna będzie sama formuła korekty.

Sam temat dyskusji — jak na wstępie podkreślono — jest interesujący dla teoretyków, jak i praktyków, więc może będziemy mieli możliwość zapoznania się jeszcze z dalszymi wypowiedziami w tej materii.

T. CHLUDZIŃSKI (Warszawa)

Czy obecny sposób odpisów amortyzacyjnych jest słuszny

Od chwili powstania Polski Ludowej — zagadnienie motoryzacji, w porównaniu z okresem do 1939 r. — znacznie wzrosło i stało się poważnym problemem w gospodarce narodowej.

W myśl Uchwały Prezydium Rządu z dnia 2 czerwca 1951 r. w sprawie organizacji służb transportowych w urzędach i jednostkach gospodarki społecznej (Biuletyn PKPG Nr 17 z dnia 5.VII.51r.) są w organizacji potężne organizmy, mające za zadanie obsługę całych reortów.

Problem odpisów amortyzacyjnych w transporcie był zagadnieniem które interesowało wielu finansistów, planistów i kierowników jednostek samochodowych od samego początku, tj. od 1945 r.

W pierwotnym systemie, opartym na ogólnie przyjętym sposobie amortyzacji środków trwałych — odpisywanie roczne 20%, tj. rozkładanie całkowitego zamortyzowania na 5 lat, wzbudzało wiele poważnych zastrzeżeń.

Disponowaliśmy bowiem taborem w 70% mocno zużytym, którego trwałość trudno było określić na lat 5. Toteż w wielu wypadkach trzeba było amortyzować tabor, który dawno przestał być użytkowym a stanowił złom nadający się jedynie do całkowitego spisania. Podnosiło to rzecz jasna znacznie koszty własne przedsiębiorstwa, a więc i koszty przewozów i nie stwarzało właściwych funduszy koniecznych na przeprowadzenie generalnych remontów.

Po ukazaniu się książki L. A. Bronszteina i B. N. Budrina, znanych autorów radzieckich, pt. „Planowanie i sprawozdawczość w transporcie samochodowym”, która wyraźnie ustala, że zagadnienie amortyzacji winno być opracowane w zależności od przebiegu, niektóre przedsiębiorstwa samochodowe, tytułem próby, prócz ustawowego systemu amortyzacji na lat 5 — wprowadziły operatywny sposób amortyzowania w zależności od przebiegu, wliczając tym systemem kwoty na naprawy kapitalne i tworząc podstawy do analizy kosztów własnych.

Odpisywanie uzależnione od przebiegu, a nie czasokresu jest bezwzględnie najsluszniejszym systemem amortyzacji taboru samochodowego, dla którego tylko ilość przejechanych kilometrów winna stanowić właściwą ocenę zużycia. Łatwo jest zrozumieć, że samochód — mający przebieg do kapitalnego remontu równy 60.000 km, a którego normy fabryczne przewidują dajmy na to 240.000 km, jako cykl, po którym dalsze remonty nie będą opłacalne — przy eksploatacji średnio dziennie 200 km przy 300 roboczodniach zużyje się w przeciągu lat 4. Taki sam wóz jednak, mający przebieg średni 100 km, powinien znajdować się w pracy przez okres lat 8. Czy można więc dla tego rodzaju wypadków, których różnicowanie w codziennym życiu jest jeszcze większe, ustalić wspólny czasokres amortyzacji?

Rozporządzenie Przewodniczącego PKPG z dnia 21.IV. 1951 (Monitor Polski A-40/51) zmienia dawny system odpisywania i wprowadza dwutorowy system odpisów dla taboru samochodowego, a mianowicie:

- 1) w zależności od ilości przejechanych kilometrów w wysokości określonej dla danego typu wozów,
- 2) w zależności od wartości pojazdu samochodowego w wysokości 10% w stosunku rocznym od wartości inwentarzowej pojazdu.

Wprowadzenie powyższego systemu amortyzacji bezwzględnie jest znacznym krokiem naprzód w gospodarce samochodowej. Nie rozwiązuje jednak zagadnienia w całości. Co bowiem obserwujemy?

Podnoszenie się poziomu fachowego wśród kierowców i udoskonalenie metod technicznej obsługi wozów sprawia, że coraz to więcej wozów przekracza przebiegi do remontowe, osiągając wiele tysięcy kilometrów przebiegu ponad plan bez potrzeby przeprowadzania kapitalnej naprawy.

Jest to zupełnie uzasadnione — prowadzi bowiem do znacznych oszczędności taboru, podnosi wiedzę fachową kierowców, pobudza do szlachetnego współzawodnictwa pracy i zwiększa ich realne zarobki.

Czy jednak znaczne oszczędności taboru, powstałe na skutek przejechania większej ilości kilometrów i odsunę-

cie o dalsze tysiące kilometrów momentu całkowitego zniszczenia pojazdu — są realnymi oszczędnościami w pojęciu finansowym? Wydaje się, że nie.

Otóż niezależnie od przebiegu, kwoty na amortyzację i kapitalny remont, odprowadza się do banku, na konto kapitalnych napraw, mimo że poprzednio odprowadzone sumy pokryły już przepisowy koszt naprawy ustalony przez CZSS.

Składana więc w dalszym ciągu kwota, która na inny cel nie może być wydatkowana, zwiększa koszty własne przedsiębiorstwa, co jest sprzeczne z celem przekraczania przebiegów międzyremontowych przez kierowców.

Oto proste wyliczenie podobnego wypadku. Kierowca na samochodzie Skoda przejechał bez naprawy głównej 110.000 km, oddając do naprawy wóz, nie przekraczający tolerancji i przepisów technicznych dla pojazdów, zdawanych do I kapitalnej naprawy.

Dla Skody norma przebiegu donaprawczego wynosi 50.000 km, a więc przekroczenie równe jest 50.000 km.

W myśl zasad podanych w powołanym Monitorze Nr A-40 odpisy na kapitalne naprawy dla samochodów Skoda wynoszą zł 160 — na 1.000 km.

Jak więc widzimy remont generalny Skody winien kosztować $60 \times 160 = 9.600$ zł, na co została odprowadzona do banku właściwa kwota.

Tymczasem do banku odprowadzono też kwotę zł 8.000 — powstała z przemnożenia ilości kilometrów przebiegu ponadnormatywnego przez pow. stawkę.

Każdy więc kilometr powyższego wozu został obciążony niepotrzebnym narzutem 16 gr na naprawę kapitalną, na którą fundusz został już uskładany. Jest to jedna część zagadnienia.

Każdy bowiem kilometr przebiegu wozu ponad normę obciążony jest jeszcze narzutem powstałym przez podzielenie sumy premii wypłacanej kierowcy za przebieg ponadnormatywny — przez ilość kilometrów ponadnormatywnych.

Toteż w rzeczywistości cała praca kierowcy, który dzięki swoim umiejętnościom zapewnił pojazdowi długotrwałą sprawność techniczną, mija się z celem i nie przynosi nie tylko oczekiwanych korzyści finansowych, polegających na obniżeniu kosztów własnych, a przeciwnie — podraża eksploatację.

Czyż nie ma drogi do rozwiązania powyższego problemu i połączenia pracy kierowców z korzyściami dla przedsiębiorstwa?

Wydaje mi się, że jedną z najprostszych dróg będzie:

- a) ustalenie stałej ceny remontu generalnego dla poszczególnego typu pojazdu,
- b) odprowadzanie na rachunek generalnego remontu stawek umorzeniowych jedynie do wysokości kwoty ustalonej w myśl punktu a),
- c) w okresie przebiegu ponadnormatywnego odprowadzanie kwoty przeznaczonej na kapitalne naprawy na specjalne konto „X”, które przedstawiałoby oszczędności przedsiębiorstwa uzyskane przez przedłużenie żywotności pojazdu,
- d) ustalenie premii dla kierowcy za przebiegi ponadnormatywne w procencie od stawki amortyzacyjnej generalnego remontu,
- e) wypłacanie premii kierowcy z konta „X” — co nie zwiększałoby kosztów własnych, a zmniejszało jedynie o ustalony z góry % uzyskane oszczędności,
- f) w bilansie zamknąć — w arkuszu wyników wykazanie konta „X” po stronie aktywów, co pozwoliłoby na dokładniejsze wyliczenie realnych kosztów własnych.

W ten sposób ujęte zagadnienie amortyzacji z jednej strony zmniejszałoby koszty własne przedsiębiorstwa, przez zmniejszenie odpisów amortyzacyjnych, z drugiej strony nie podwyższałoby sztucznie funduszu płac z tytułu trudnych do zaplanowania premii.

Toteż wysiłki kierowców o zwiększenie przebiegów międzyremontowych nie tylko przynosiłyby korzyść im samym, ale realizowałyby je w postaci oszczędności ogólnopństwowych.

NOTATKI

M. GACOW (Bułgaria)

Nowe linie kolejowe w Bułgarii

Równoległe¹⁾ z industrializacją kraju i mechanizacją rolnictwa władza ludowa stale rozbudowuje również sieć kolejową. Nigdy w kapitalistycznej przeszłości Bułgarii nie budowano tak wielkiej ilości kolei, a ponadto w tak krótkim czasie, jak to miało miejsce w okresie 7 lat władzy ludowej. Wybudowane i będące w budowie linie kolejowe mają ogromne znaczenie dla ekonomicznego i kulturalnego rozwoju kraju, a szczególnie dla tych jego rejonów, które jeszcze do niedawna były oderwane od połączeń z głównymi liniami kolejowymi.

W r. 1946 ukończono budowę linii Krupnik-Kula, która łączy bogatą w surowce mineralne prowincję z wnętrzem kraju. Z chwilą uruchomienia tej linii okoliczni chłopcy powiększyli powierzchnię ogrodów, uprawę technicznych kultur i winnic, a ich dochody znacznie wzrosły.

W r. 1947 oddano do eksploatacji linię wąskotorową Bańsko-Dobryniszcze, łączącą malowniczą dolinę rzeki Bańska-Bystrzyca z Równiną Frakijską. Linia ta spowodowała powiększenie dochodów ludności tam zamieszkującej. W piękne okolice Bańska przyjeżdża obecnie znaczna ilość turystów i kuracjuszy.

W latach 1946 do 1949 wybudowano linię pomiędzy miastami Stanke-Dymitrow i Bobowdol, która ta linia odgrywa wielką rolę dla wzrostu wydobycia węgla kamiennego w Zagłębiu Bobowdolskim.

Linia kolejowa Laskowiec-Złatarica, której budowę rozpoczęto w r. 1947 i ukończono w roku zeszłym, łączy podgórskie okolice miasta Eleny z wielkim węzłem kolejowym Górna-Orachowica.

W r. 1949 wybudowano także drugą linię kolejową Wołujak-Dymitrowo.

Linia Łowiecz-Trojan, wybudowana w latach 1947 do 1950 w pięknej puszczy Gór Trojańskich, stworzyła perspektywy dla szybkiego ekonomicznego rozwoju tej części grzbietu gór Bakańskich, mającej doskonałe warunki dla intensywnego ogrodnictwa i dla stworzenia przemysłu rolno-spożywczego.

Zbudowanie odgałęzienia linii kolejowej Samuil-Silistra zapoczątkowało tworzenie sieci kolejowej w śpichrzu Bułgarii—Dobrudży. Pierwszy odcinek tej linii do centrum Ispirich został już ukończony. Usilne budownictwo prowadzi się również w północnej części sieci kolejowej. To odgałęzienie powiąże przydunajski rejon Dobrudży z główną linią kolejową.

1) Artykuł nadesłany przez Komitet Słowiański.

Celem wypełnienia uchwały Rady Ministrów i Centralnego Komitetu BKP o ekonomicznym rozwoju Dobrudży należy zbudować w okresie najbliższych 4 do 5 lat wiele linii kolejowych, które poprzecinają niżinę Dobrudży.

W r. 1952 zostanie oddana do eksploatacji linia podbalkańska. Linia ta będzie mieć wielkie znaczenie gospodarcze dla całego kraju.

Czynny udział w rozbudowie sieci kolei żelaznych bierze sławna młodzież dymitrowska. Odcinki Wołujak-Dymitrow i Łowiecz-Trojan zostały wykonane wyłącznie przez młodzież. Młodzież przybyła na budowane obiekty ze wszystkich stron kraju i przystąpiła z zapałem do pracy, ażeby wykonać obydwie linie w skróconych terminach. Równocześnie z nimi na budowach pracowali brygady młodzieżowe z wielu innych krajów europejskich. W tym pokojowym budownictwie przedstawiciele krajów kapitalistycznych brali udział łącznie z młodzieżą Bułgarii i innych krajów Demokracji Ludowej w pracy pokojowej.

Budownictwem kolejowym bułgarskim kierują inżynierowie państwowych przedsiębiorstw budowlanych. W przeszłości burżuazyjne rządy przekazywały budownictwo kolejowe firmom zagranicznym, nie dotrzymującym terminów umów i ciągnącym ogromne zyski.

Przy pomocy radzieckich specjalistów kadry bułgarskich inżynierów i techników wykonywały najtrudniejsze zadania budownictwa kolejowego. W oparciu o materialną i techniczną pomoc Związku Radzieckiego państwo bułgarskie bez przerwy rozszerza sieć linii kolejowych. Spośród personelu inżyniersko-technicznego oraz spośród robotników wyrastają stale doskonali specjaliści, nowatorzy — wynalazcy, którzy uczą się od budowniczych radzieckich i szybko stosują w praktyce radzieckie metody pracy. Budownictwo kolejowe przyspiesza tempo prac drogą mechanizacji. Przy przebijaniu tuneli na budowanej linii podbalkańskiej bułgarscy budowniczowie osiągnęli rekord szybkości budownictwa tunelowego — do 9 metrów na dobę. Przy przebijaniu najdłuższego tunelu w Bułgarii na Balkanach — „Koznica“ ostatnie 960 m przebito w ciągu 6 miesięcy.

W chwili obecnej Bułgaria rozporządza już doświadczonymi inżyniersko-technicznym i budowlanymi kadrami. Ludzie ci z entuzjazmem wnoszą swój wkład w dzieło rozbudowy transportu kolejowego, odgrywającego podstawową rolę w gospodarczym rozwoju ich kraju, w okresie budownictwa socjalizmu.

A. KELLER (NRD)

Konto osobiste kierowcy

Osiągnięcia radzieckiej robotnicy-stachanowca Lidii Korabielnikowej w zakresie oszczędności materiałów oraz osiągnięcia kierowcy moskiewskiego — Titowa zapoczątkowały masowy ruch współzawodnictwa o oszczędność środków finansowych i materiałowych w uspołecznionym transporcie Niemieckiej Republiki Demokratycznej.

Lidia Korabielnikowa zapoczątkowała w swoim przedsiębiorstwie socjalistyczne współzawodnictwo pracy o kompleksowe oszczędzanie materiałów — w tym celu, aby pracować przez jeden dzień w miesiącu bez pobierania materiałów zaplanowanych i to tylko w oparciu o materiały zaoszczędzone. Bohater pracy, Eryk Schneider, podchwycił tę myśl i jako pierwszy kierowca niemiecki osiągnął podwojenie normy. W ślad za nim rozwinął się w NRD ruch stutysięczników, zmierzających do osiągnięcia zdwojonej normy przebiegu. W wyniku tego wzrosły osiągnięcia transportowe samochodów w bardzo znacznym stopniu. Niezależnie od tego kierowcy uzyskali poważne oszczędności we wszystkich dziedzinach i przyczynili się wybitnie do umocnienia naszej gospodarki społecznej.

Należy spowodować, aby kierowcy, którzy osiągają te oszczędności, byli zainteresowani w swoich osiągnięciach i aby w ten sposób pobudzić materialne zainteresowanie w dalszym rozwoju ruchu współzawodnictwa o oszczędność materiałów. W tym celu należy prowadzić konto osobowe, w którym byłoby notowane osiągnięcia i zdobycze oraz osobisty udział kierowcy w ich uzyskaniu.

Dyrekcja Generalna przedsiębiorstw transportu drogowego w porozumieniu ze związkiem zawodowym transportowców opracowała na podstawie szerokich danych konto osobowe kierowców biorących udział w ruchu stutysięczników. Uwzględniono przy tym projekty nadesłane ze wszystkich rejonów NRD. Byłoby więc wskazane, ażeby takie konto osobowe prowadzono dla wszystkich kierowców biorących udział w ruchu stutysięczników.

Jako przykład prowadzenia konta osobowego kierowcy drukujemy kartotekę do notowania oszczędności paliwa. W rubrykach znajdujemy wszystkie dane interesujące kierowcę i przedsiębiorstwo. W chwili obecnej drukuje się

Miesiąc	Dzień	Nr rej.	Typ pojazdu	Wykon. km	Norma zużycia paliwa	Dodatek w %	Zużycie rzeczywiste	Zaoszcz.		Podział		Potwierdzenie kierownictwa
								l	marek	%	marek	

wytyczne dla uczestników ruchu statystycznych, które łącząc z przygotowaną kartą pojazdu i kontem osobistym spełnią postulat wszystkich kierowców, żądających konkretnych podstaw pracy dla ruchu statystycznych.

Konto osobiste kierowcy wzmoże udział wszystkich kierowców w rozbudowie naszej gospodarki pokojowej i dlatego stanowi oręż w walce o pokój i jedność Niemiec!).

1) Die Wirtschaft, Nr 34, z dnia 24 sierpnia 1951, str. 5.

B. RADICKE (NRD)

Rampy wyładunkowe dla towarów pyłących

Przy transporcie¹⁾ i pracach ładunkowych towarów pyłących, jak: wapno „Buna“ (do wyrobu benzyny syntetycznej), cement, nawozy sztuczne — mają miejsce nie tylko straty gospodarcze, ale prace te są także szkodliwe dla zdrowia. W związku z tym Ministerstwo Odbudowy NRD, wykorzystując pomysły i doświadczenia robotników, przystąpiło do opracowania sposobu ochrony zdrowia robotników i wykluczenia strat materialnych.

Przy przeładunkach towarów sypkich przewożonych luzem z wagonów kolejowych na samochody ciężarowe i z samochodów do magazynów wypróbowano dwa typy ześlizgów lejkowych, w znacznym stopniu wykluczających, zarówno straty materiałowe przez rozpylanie części ładunku jak i rozpraszanie pyłu na otoczenie. Z takich ześlizgów powinny korzystać wszelkie przedsiębiorstwa budowlane. Przeprowadzane też są próby z nowymi ubraniami ochronnymi dla wyładowaczy, zaopatrzonymi w maski przeciwpyłowe, a zabezpieczającymi przed uszkodzeniem zdrowia. Należy się spodziewać, że w najbliższym czasie znajdą one praktyczne zastosowanie.

Szpeciallynie utrudniony i szkodliwy dla zdrowia był do tej pory przeładunek towarów z wagonów kolejowych na samochody ciężarowe. Dlatego też w celu jak najdalej idącego wykluczenia pracy ręcznej przewiduje się zbudowanie na wszystkich dworcach towarowych specjalnych ramp przeładunkowych, położonych na wyższym poziomie; towar sypki w stanie luźnym przy pomocy tych ramp

samoczynnie przesuwają się z wagonu kolejowego do samochodu ciężarowego, ustawionego na poziomie niższym. Rampy te mogą być używane do wyładunku wszelkich towarów sypkich w stanie luźnym, jak: cement, wapno, nawozy sztuczne, buraki, ziemniaki, tłuszcze itp. Jeszcze w 1951 r. wybuduje się rampy próbne na trzech wielkich dworcach towarowych a nabyte doświadczenia będą wykorzystane przy budowie dalszych stu ramp wyładunkowych, przewidzianej na rok przyszły. W okresie planu 5-letniego wszystkie dworce towarowe zostaną wyposażone w takie rampy.

Za przykładem Związku Radzieckiego konstruuje się specjalne wagony towarowe, przeznaczone do transportu towarów sypkich luzem oraz wagony kryte z kłanami u góry i z otworami wyładowczymi u dołu. Wagon próbny został już oddany do użytku. Jeżeli jego konstrukcja zda egzamin praktyczny, wtedy ok. 80% wagonów towarowych wykonanych w bieżącym roku będzie już mogło posiadać otwory wyładowcze.

Daleko idącą mechanizację robót wyładunkowych osiągnie się tylko w tym wypadku, o ile współpraca przy budowie ramp wyładowczych, wprowadzaniu w życie wagonów specjalnych i ześlizgów będzie szybka i wolna od biurokracji.

1) „Die Wirtschaft“, Nr 34/51, str. 8.

KRONIKA

Jak pracują nasi transportowcy

POLSKIE KOLEJE PAŃSTWOWE

POSTĘPY PRAC W ELEKTRYFIKACJI WYBRZEŻA

(O) Budowa szybkobieżnej kolei elektrycznej, która w I etapie (1 stycznia 1952 r.) połączy Gdańsk z Gdynią, później zaś Pruszcz z Wejherowem, posuwa się szybko naprzód.

Ostatnio na odcinku Sopot-Oliwa zakończono ustawianie słupów sieci trakcyjnej oraz przystąpiono do układania nowych torów. Między Oliwą a Wrzeszczem ruch kolejowy odbywa się po nowym nasypie. Na stacji Wrzeszcz oddano do użytku nowy peron, kierując nań chwilowo cały ruch pociągów. Na trasie Wrzeszcz-Gdańsk wylaniają się zarysy nowego dworca podmiejskiego Gdańsk Politechnika.

Plan elektryfikacji przewiduje znaczne zwiększenie liczby pociągów podmiejskich na dobę (zwłaszcza na odcinku Gdańsk-Gdynia). Skrócony zostanie również czas przejazdu:

dów: na trasie Gdańsk-Pruszcz z 21 min. do 14 min., Gdańsk-Gdynia z 38 min. do 29 min., Gdynia-Wejherowo z 40 do 27 min. Całą trasę Pruszcz-Gdańsk-Wejherowo podróżni będą przebywać w 70 min. zamiast dotychczasowych 99 min.

Z trakcji elektrycznej na Wybrzeżu korzystać będzie około 900 tys. osób dziennie, podczas gdy obecnie z ruchu podmiejskiego w tej strefie korzysta około 550 tys. pasażerów dziennie.

KOLEJ LINOWA NA SZYNDZIELNIE W BESKIDZIE ŚLĄSKIM

(O) Biuro Budowy Kolejek Linowych Ministerstwa Kolej prowadzi intensywne prace przy budowie kolejki linowej na Szyndzielnię w Bielsku. Oddanie do użytku świata pracy tej wspaniałej inwestycji sportowo-turystycznej Planu 6-letniego nastąpi już wkrótce 31 grudnia br.

Długość trasy na Szyndzielnię wynosi około 2 tys. metrów, różnica wzniesienia 500 metrów. Na trasie tej będą

kursować 34 wagoniki czteroosobowe z szybkością 2,5 m na sek. Jazda do góry trwać będzie 12,3 min., podczas gdy wejście pieszko trwa około 2 godzin. W ciągu godziny kolejka będzie przewozić około 300—400 pasażerów.

Kolej linowa zaopatrzona będzie w urządzenia gwarantujące całkowite bezpieczeństwo. Systematyczne badanie lin będzie przeprowadzane za pomocą osobnego przyrządu — aparatu elektromagnesowego konstrukcji polskich inżynierów, wykładowców Akademii Górniczo-Hutniczej w Krakowie — inż. Szklarskiego i inż. Jerzewskiego.

Po zbudowaniu kolejki na Szyndzielnię będą rozpoczęte prace przy budowie drugiej kolejki w Beskidzie Śląskim, która połączy Szczyrk ze Skrzyszowem.

NOWE PAROWOZY POLSKIEJ KONSTRUKCJI

(O) W zakładach im. Józefa Stalina w Poznaniu, budujących słynne parowozy PT-47 do dalekobieżnych pociągów osobowych, przystąpiono ostatnio do produkcji parowozów konstrukcji TKT-48; parowozy te przystosowane do pociągów towarowych odznaczają się dużą siłą pociągową i są ekonomiczne w zużyciu paliwa.

KOLEJARZE KRAKOWSCY NA ODBUDOWĘ WARSZAWY

(O) Kolejarze Krakowa uchwaliли jednomyślnie na masowce przeznaczyć część swych poborów miesięcznych na rzecz odbudowy Stolicy.

Dyrekcja Teatru Kolejarsza zobowiązała się oddać na ten cel całkowity dochód z jednego przedstawienia.

Ponadto Koło Odbudowy Warszawy przy DOKP Kraków podjęło zobowiązanie zorganizowania imprez artystycznych, z których całkowity dochód przeznaczony będzie na odbudowę Warszawy i wezwało równocześnie do współzawodnictwa Koło Odbudowy Warszawy przy Oddziale eksploatacyjnym.

BRYGADA MŁODZIEŻOWA DYŻURNYCH RUCHU W PIOTRKOWIE

(O) Na stacji osobowej w Piotrkowie powstała szturmowa brygada młodzieżowa dyżurnych ruchu. Obejmuje ona jedną zmianę stacji osobowej i towarowej w składzie ob. Kazimierza Gaworskiego, Zenona Słonki i Bolesława Michalskiego.

Brygada współzawodniczy o jak najlepsze wyniki w regulowaniu ruchu pociągów i przyspieszeniu obrotu wagonów. Jak dotychczas, młodzieżowa zmiana dyżurnych przoduje w całej piotrkowskiej służbie ruchu i nie notuje w czasie swej pracy awarii.

90 BRYGAD MŁODZIEŻOWYCH PKP W OKRĘGU KRAKOWSKIM

(O) Na terenie DOKP Kraków powstało dotychczas 90 brygad młodzieżowych-parowozowych, konduktorskich, produkcyjnych itp. Do przodujących należy zaliczyć brygady w warsztatach naprawczych i elektrotechnicznych w Nowym Sączu i w Tarnowie.

Wśród młodzieńców okręgu krakowskiego rozwijają się obecnie trzy formy współzawodnictwa: współzawodnictwo uczniowskie w warsztatach mechanicznych w Krakowie, Nowym Sączu, Tarnowie i Rzeszowie, współzawodnictwo indywidualne, w którym bierze udział 160 młodzieńców z Bochni, Jaworzna, Jasła, Przeworska i innych miejscowości oraz współzawodnictwo zespołowe, obejmujące 90 brygad z jednostek PKP oraz liczne brygady z PPRK.

„LOTNE“ BRYGADY NAPRAWCZE PKP

(O) Wobec ogromnych zadań przewozowych w okresie jesienno-wiosennym i zwiększonego zapotrzebowania na tabor kolejowy, warszawscy kolejarze warsztatowcy zorganizowali na terenie stacji Warszawa Gl. Towarowa i Warszawa-Odolany lotne brygady naprawcze, które remontują wagony towarowe na torach, bez wyłączania ich z pociągów.

Dla szybszego wykonywania napraw zorganizowano na tych stacjach ruchome warsztaty i magazyny podręczne w wagonach. „Warsztaty na kółkach” są to wagony kryte, niezdatne do dalekich kursów, przerobione na podręczne warsztaty i magazyny, zaopatrzone w niezbędne narzędzia i części wymienne. Wagony — warsztaty wędrują razem z brygadami i podstawiane są w pobliżu miejsca napraw.

Podobne „lotne” brygady naprawcze organizuje się również i w innych dyrekcjach PKP, na najruchliwszych węzłach, np. w Gdyni, Zajączkowie Tczewskim, Chojnicach — wszędzie tam, gdzie zwiększony ruch towarowy i formo-

wanie pociągów wymagają natychmiastowej naprawy wagonów. Remonty na torach dają doskonałe wyniki; wagony są gotowe w ciągu kilku godzin do dalszej pracy. Dzięki pracy lotnych brygad remontowych ilość wagonów odsyłanych do warsztatów naprawczych znacznie się zmniejszyła: np. w wagonowni Grochów o 30%.

Akcje tę zapoczątkowano na PKP wzorem kolejarzy radzieckich, którzy uzyskują dzięki tej metodzie znaczne usprawnienia w ruchu pociągów.

WSPÓLZAWODNICTWO W WARSZTATACH PKP W BYDGOSZCZY

(O) Na terenie warsztatów naprawczych PKP w Bydgoszczy 440 brygad roboczych współzawodniczy o tytuł najlepszego zespołu i najlepszego oddziału warsztatów. We współzawodnictwie tym wyróżnia się brygada Władysława Donaja z oddziału kotlarskiego, wyrabiająca 165% normy. Robotnicy tej brygady obniżyli o 8 godzin czas nitowania każdego koła parowozowego. Przy toczeniu precyzyjnych części metalowych — 220% normy osiąga systematycznie zespół St. Majewskiego z oddziału mechanicznego.

We współzawodnictwie indywidualnym najlepsze wyniki osiągają: robotnik oddziału mechanicznego Antoni Kufel, który pracuje na dwóch maszynach tzw. dławiarkach i wyrabia przeciętnie 230% normy oraz tokarz racjonalizator Jan Kościelak, który, skrawając metodą szybkościową, zmniejszył czas potrzebny do wytoczenia jednej osi wagonowej o 4 godziny.

Tytuł przodującego oddziału warsztatów bydgoskich uzyskała ostatnio załoga odlewni.

WSPÓLZAWODNICTWO PAROWOZOWNI OKRĘGU KRAKOWSKIEGO

(O) Kolejarze ze Szczakowej wezwali do podjęcia współzawodnictwa o tytuł najlepszej parowozowni w DOKP Kraków załogi z Trzebini, Tarnowa i Krakowa.

Współzawodnictwo dotyczy zwiększenia średniego przebiegu parowozów między płukaniami, zwiększenia ciężaru brutto pociągów towarowych, właściwej konserwacji parowozów oraz ekonomicznego spalania węgla — a także zastosowania metody radzieckiej inż. Kowalowa przy wykonywaniu napraw rewizyjnych i zastosowania na szeroką skalę napraw bieżących wagonów bez wyłączania ich z ruchu.

Pierwszy okres współzawodnictwa rozpoczął się 15 września i trwać będzie do końca roku bieżącego.

43 POCIĄGI NA ZAOSZCZĘDZONYM WĘGLU

(O) Na czoło drużyn parowozowych w dyrekcji lubelskiej wysunęła się ostatnio drużyna parowozowa z parowozowni Skarżysko-Kamienna w składzie Jerzy Kurowski, Wiktor Mandat, Henryk Szymański i Antoni Kurowski, która na parowozie Ty 43-84 przejechała bez naprawy okresowej 150,220 km, uzyskując przeciętny miesięczny przebieg 6.500 km.

Oprócz zwiększenia okresu przejazdu parowozu między naprawami załoga zainicjowała akcję oszczędności węgla, uzyskując w tej dziedzinie bardzo dobre wyniki. Na zaoszczędzonym węglu drużyna parowozu przeprowadziła 43 pociągi.

RACJONALIZATOR ZE SZCZECINKA

(O) Franciszek Sendro, tokarz z parowozowni Szczecin, znany jest ze swych pomysłów racjonalizatorskich. W ciągu 2 lat zastosował on 5 usprawnień: ulepszył przyrząd Friedmana, zwiększył wytrzymałość pasów parciannych przez nasycenie ich roztworem soli i cukru, usprawnił przyrząd do szlifowania pierścieni tłokowych, zabezpieczył ochroniacz uchwyty tokarskich od zanieczyszczenia wewnątrz wórami oraz zastosował szlifierkę do szlifowania progów w cylindrach.

MISTRZOWIE OSZCZĘDNOŚCI WĘGLA NA PKP

(O) Poważne wyniki w akcji oszczędności węgla uzyskała ostatnio kolejarze poznańscy, gdańscy i szczecińscy.

Maszyniści DOKP Poznań zaoszczędzili w I półroczu br. ogółem 23 tys. ton węgla (przodują parowozownie Leszno i Gniezno), maszyniści DOKP Gdańsk — 13 tys. ton węgla. Maszyniści DOKP Szczecin dzięki ekonomicznemu zużyciu paliwa przejadą na węglu zaoszczędzonym w I półroczu 20 dni.

Mistrzami oszczędności w okręgu szczecińskim zostali: Muszał, Korczyński, Wnuk i Flak ze Słupska, którzy zaoszczędzili 302 tony węgla; Pieczonka, Szulc, Wawrzyszko, Miśiak, Winiarski i Wojewoda z parowozowni Stargard Szczeciński (297 ton węgla zaoszczędzonego) oraz Grzelak, Kolbowski, Komos i Fomin z parowozowni Szczecinek (255 ton węgla). Następne miejsca zajęły brygady z parowozowni Szczecin-Port, Białogard i Szczecin Główny.

Brygady parowozowe DOKP Szczecin zobowiązały się w drugim półroczu br. zwiększyć obciążenie pociągów od 5 do 20% w stosunku do obecnej normy.

PRZEWOZY JESIENNE POBUDZAJĄ WALKĘ O REZERWY PAROWOZOWE

Ruch pięćsetników oraz jazd pierścieniowych w Polsce odkrył bardzo duże rezerwy parowozowe, których wykorzystanie przyniesie Państwu ogromne korzyści. Pobudził on walkę o jak najlepszy obrót parowozów, najlepsze ich wykorzystanie, bezawaryjną pracę, o ścisłe przestrzeganie turnusów parowozowych, a co za tym idzie i o bezwzględne utrzymanie regularnego biegu pociągów, i maksymalne korzyści, jakie można praktycznie osiągnąć z 18-godzinnej pracy parowozu na dobę. Wymaga to ścisłej współpracy tak pracowników służby mechanicznej jak i ruchu.

Ze wszystkich dotychczas znanych nam w praktyce sposobów, jazda pierścieniowa daje bezsprzecznie największe oszczędności na ilości czynnych parowozów, można bowiem przy jej stosowaniu osiągnąć 20—30% oszczędności przy krótkich odcinkach, a 7—12% przy długich odcinkach (wymagających odpoczynku drużyn parowozowych w zwrotnych parowozowniach).

Stosowany dotychczas sposób obsługiwaną jednym parowozem jak najdłuższego odcinka, musi więc ulec bezwzględnej rewizji. Przejście na system pierścieniowy przy krótkich odcinkach, da nam możliwość przede wszystkim na wykorzystanie parowozu w czasie, kiedy normalnie stał on, oczekując na wypoczynek drużyny, a także zapewni bezawaryjną pracę parowozu przez częstsze oglądanie go przez drużynę i danie jej możliwości lepszej konserwacji parowozu.

Przy opracowywaniu turnusów na jesienny rozkład jazdy trzeba będzie utrzymać zasadę, że obrót parowozu musi się zamknąć w czasie dozwolonym dla pracy drużyny, tzn. w 12 godzinach.

System ten jest stosowany powszechnie w Związku Radzieckim, jako zasadniczy sposób obsługiwaną pociągów. Radziecki dyspozytor ruchu Sudnikow dał klasyczny przykład współpracy ze służbą mechaniczną. W czasie jego dyżurów parowozy miały największy przebieg dobowy. On planował swoją pracę na całą dobę, co jest zupełnie ściśle osiągalne i układał tak pociągi, że w swych punktach stycznych nie potrzebowały oczekiwać na parowóz, bowiem wyliczał nawet czas utrzymania parowozu dla potrzeb technicznych i układał swoje pociągi tylko w trosce o jak największe wykorzystanie parowozu. Tą drogę stwarzał sobie większe rezerwy parowozów.

100.000 WAGONÓW PRZETOCZYŁA BRYGADA MŁODZIEŻOWA W SZCZAKOWEJ

17-osobowa młodzieżowa brygada manewrowa z brygadzystą Henrykiem Lubaszkim na czele, ze stacji kolejowej w Szczakowej woj. krakowskie, w okresie od 1 czerwca do 20 września 1951 roku, przetoczyła w ramach współzawodnictwa pracy 100.000 wagonów bez awarii. Wszyscy członkowie brygad zostali nagrodzeni książeczkami oszczędnościowymi z wkładami, pieniędzmi.

DRUŻYNY PAROWOZOWE W WALCE O OBNIŻKĘ KOSZTÓW WŁASNYCH

Drużyny parowozowe krakowskiej DOKP, uczestniczące w długookresowym współzawodnictwie o obniżkę kosztów własnych, polegającym między innymi na samodzielnym wykonaniu drobnych napraw, uzyskały znaczne oszczędności. Zmniejszyły one ustaloną ilość pracogodzin na 100 parowozokilometrów średnio o 67%. Drużyny te, dzięki socjalistycznemu stosunkowi do powierzonych im własności społecznej, wykonując drobne naprawy dały gospodarce narodowej poważne kwoty oszczędności. Drużyny parowozowe, przeprowadzając we własnym zakresie drobne na-

prawy parowozów, zwiększyły ich przebieg dobowy średnio o 15% oraz wykonały miesięczny plan przejazdu, przy czym przodujące są drużyny kolejowe parowozowni Kraków-Płaszów, Kraków-Osobowy i w Szczakowej.

WIELKIE OSZCZĘDNOŚCI WĘGLA UZYSKUJĄ KOLEJARZE KRAKOWSCY

O nowych sukcesach w dziedzinie oszczędności opału, o wprowadzeniu nowych, racjonalnych metod gospodarki węglem, meldują kolejarze z całej Polski. Zużycie opału na 1.000 brutto-tonokilometrów zmniejszyło się w krakowskiej DOKP o 8,7 kg w porównaniu z rokiem 1949. W II kwartale bieżącego roku 50% mieszanek opałowych, stosowanych przez maszynistów krakowskich, stanowią niższe gatunki węgla. Oszczędności te uzyskują kolejarze dzięki stosowaniu nowatorskich metod pracy. Na przykład maszynista Feliks Zajączkowski z Rzeszowa zmontował w swoim parowozie ruszty ruchome zamiast używanych powszechnie rusztów stałych. Dzięki temu znaczna ilość węgla zastępuje on miałem węglowym. Edward Ciechanowski z Krakowa, na skutek zastosowania tak zwanego rozdzielnika sitowego, oddzielającego węgiel od miału węglowego opała swój parowóz w 60% miałem węglowym. Maszyniści poznańskiego DOKP zaoszczędzili w pierwszym półroczu bieżącego roku przeciętnie 6% węgla w stosunku do obowiązujących norm. Najlepsze wyniki osiągnęła załoga parowozu PT 47—43, zaoszczędzając w jednym tylko kwartale 390 ton węgla. Wyniki te zawdzięcza ona stosowaniu metod przodujących kolejarzy radzieckich: Papawina, Krywonosa i Lunina.

W Poznaniu uruchomiono laboratorium, w którym przeprowadzane są analizy węgla, smarów, wody itp. w celu opracowania najbardziej racjonalnych metod obsługi parowozów. Praca tego laboratorium w znacznym stopniu przyczyni się do zwiększenia oszczędności węgla

TRANSPORT DROGOWY

ZIMOWY ROZKŁAD JAZDY PKS

W październiku wszedł w życie nowy rozkład jazdy autobusów PKS. Jednocześnie uruchomiono 10 nowych linii autobusowych. Poza tym uruchomiono dalszych kilkanaście linii, na których kursować będą autobusy przewożące robotników z miejsca zamieszkania do pracy i z powrotem. Najwięcej takich linii utrzymuje Śląsk i Łódź.

200 KIEROWCÓW PKS WE WSPÓŁZAWODNICTWIE PRACY

Współzawodnictwo długookresowe o przebieg największej ilości kilometrów bez regularnego remontu samochodu, zainicjowane w 1949 r. przez kierowców ekspozytury warszawskiej PKS Swiekosa i Karwackiego, rozwija się pomyślnie, przynosząc poważne oszczędności. W roku bieżącym spośród 200 współzawodniczących ze sobą kierowców PKS, pierwsi wykonali swoje zobowiązanie kierowcy ekspozytury osobowej Wola-Warszawa: Zdzisław Goliński i Tadeusz Koczko. Uzyskali oni jednocześnie najlepszy wynik, przebiewając na autobusie marki „Fiat” 250 tysięcy km. Równocześnie kierowcy ekspozytury osobowej PKS Gliwice: Bronisław Michalski i Waldemar Lewe przejechali 220 tysięcy km na „Fiacie”, a kierowcy tej samej ekspozytury, zetempowcy Wawrzyniec Kocoń i Bronisław Biernacki przejechali 210 tysięcy km. Przy trudnych warunkach terenowych przejechali na „Fiacie” 170 tysięcy km Tadeusz Szaluś i Wilhelm Ditrich, kierowcy ekspozytury osobowej w Zakopanem.

Najlepszy wynik na samochodzie ciężarowym uzyskał kierowca krakowskiej ekspozytury towarowej M. Romański, który przy normie 95. tysięcy km, przejechał 140 tysięcy km.

SZKOLENIE KADR W PKS

(AL) Na początku września 1951 roku w Ośrodku Szkoleniowym PKS w Warszawie odbyło się zakończenie dwóch kursów:

a) drugiego kursu dla referentów planowania, który trwał od 10 lipca do 1 września br. Program kursu obejmował szczegółowe przerobienie metodyki pla-

nowania w transporcie samochodowym, a prócz tego ogólny pogląd na Narodowy Plan Gospodarczy oraz oświetlenie szeregu zagadnień z ekonomii politycznej księgowości i finansów.

Należy podkreślić, że na ogólną liczbę 26 słuchaczy, którzy kurs ukończyli — 16 należy do Związku Młodzieży Polskiej i spośród nich właśnie osiągnęli najlepsze wyniki na kursie:

1. ob. Wojtyra Mieczysław z Ekspozytury PKS w Częstochowie,
2. ob. Kanarkowska Bogusława z Ekspozytury PKS w Bydgoszczy,
3. ob. Jankowiak Franciszek z Ekspozytury PKS we Wrocławiu,
4. ob. Granbowicz Cecylia z Ekspozytury PKS w Poznaniu,
5. ob. Górka Irena z Dyr. Naczelnej PKS w Warszawie.

b) 6 września br. zakończono trwający od 3. VIII. br. pierwszy turnus kursu dla referentów kosztów własnych z Ekspozytur PKS.

Obok zagadnień społeczno-politycznych i ogólnych zasad działalności przedsiębiorstwa, program umiował jako główne przedmioty: zasady księgowania, rozliczeń, obliczania i analizy kosztów własnych. Prócz wykładów słuchacze przerabiali także ćwiczenia praktyczne.

Pierwszy turnus ukończyło 25 słuchaczy.

Najlepsze wyniki — równe w punktacji — osiągnęli:

- ob. Berbec Helena z Ekspozytury w Elblągu,
- ob. Burenik Krystyna — z Ekspozytury Osobowej w Krakowie,
- ob. Bondej Alicja z Ekspozytury w Tarnowie,
- ob. Szczypka Janina z Ekspozytury w Wałbrzychu,
- ob. Warcholek Olga z Ekspozytury w Bielsku,
- ob. Laurentowska Eugenia z Ekspozytury w Bydgoszczy.

Trzeba jeszcze dodać, że na kursie była większość kobiet, gdyż stanowiły one 61% słuchaczy.

PLL "LOT"

REORGANIZACJA LOTNICTWA CYWILNEGO

W związku z przeprowadzaną reorganizacją lotnictwa cywilnego, zniesiony został z dniem 1 września br. w Ministerstwie Transportu Drogowego i Lotniczego Departament Lotnictwa Cywilnego. Równocześnie powołany został do życia w łonie tego Ministerstwa Zarząd Lotnictwa Cywilnego.

WIELKI WZROST PRZEWOZÓW LOTNICZYCH

Samoloty PLL „Lot” osiągnęły w lecie br. rekordowe powodzenie. Zapotrzebowania na niektórych liniach krajowych przekraczały wielokrotnie możliwości przewozowe „Lot”.

Na okres letni, od czerwca do września, PLL „Lot” uruchomiły dodatkowe połączenie z Warszawy do Gdańska, Krakowa i Katowic.

W czerwcu zorganizowane zostały dwie nowe linie: Warszawa — Rzeszów oraz Szczecin — Gdańsk.

ZIMOWY ROZKŁAD LOTÓW

W roku bieżącym zimowy rozkład lotów wszedł w życie na liniach krajowych dnia 15 października, zaś na zagranicznych — 21 października. Obowiązywać on będzie do końca lutego.

W ruchu krajowym utrzymane zostały wszystkie linie, wraz z nowoutwartą do Rzeszowa, z wyjątkiem linii Szczecin — Gdańsk, której eksploatację przewiduje się obecnie jedynie w okresie letnim. Częstotliwość lotów ograniczona została do jednego dziennie.

W zimowym rozkładzie lotów utrzymano zasadę, że loty odbywają się rano z prowincji do Warszawy, po południu zaś z Warszawy na prowincję. Ze względu jednak na krótszy okres dnia, czas pozostawiony podróżnym na pobyt w Warszawie skrócony został do 4 — 6 godzin (w lecie 8 — 10 godzin).

Na liniach zagranicznych wprowadzono jedynie niewielkie zmiany godzin, przy zachowaniu obsługi całej dotychczasowej sieci, z niezmienną częstotliwością.

W roku przyszłym przewiduje się czterokrotną zmianę rozkładu lotów, spowodowaną koniecznością dopasowania czasu startu i lądowań, do długości dnia, mianowicie: 1 marca, 1 maja, 1 września i 1 października. Dla wygody podróżnych, PLL „Lot” zamierza wydać w roku przyszłym rozkład lotów całoroczny, obejmujący wszystkie zmiany.

WOJEW. PRZEDS. KOMUNIKACYJNE

WSPÓŁZAWODNICTWO PRACY W WPK W KATOWICACH

W ramach ruchu współzawodnictwa pracy duże osiągnięcia ma ruch współzawodnictwa długofalowego. Do tego rodzaju współzawodnictwa przystąpiło 115 konduktorów, którzy zobowiązali się wykonać roczny plan inkasa w ciągu 10 miesięcy, a część z nich nawet wcześniej; 33 motorniczych zobowiązało się do oszczędności energii elektrycznej, bezawaryjności oraz wcześniejszego wykonania planu wozokm; 156 kierowców autobusowych podjęło wysokie zobowiązania przejazdów bezremontowych, oszczędności paliwa i opon. Sekula Emil i Wardas Mieczysław podjęli nowe zobowiązanie przejechania bez remontu 300.000 km autobusem „Mercedes”, będącym po naprawie głównej.

Wartość wykonanych zobowiązań z okazji Święta Pracy — 1 Maja wynosi ponad 422.000 zł. Przy wykonaniu zobowiązań wyróżnił się zespół młodzieżowy warsztatów Chorzów-Batory oraz zespół pracowników warsztatów Bytom.

Do czołowych przodowników pracy w pierwszym półroczu br. należą: T. Klaps, J. Janota, B. Kauka, K. Maśkowiak, A. Nawrat, R. Tomecki, M. Hock, H. Szombara, E. Kulik, E. Liwoń, R. Brzezina, W. Brzezina, L. Biliczek, R. Wagner, M. Rygał, T. Gwoździński, T. Danielewicz, S. Kędzia, H. Gansieniec, R. Fornalak, T. Albrecht i J. Nieroba.

Najlepsi przodownicy pracy otrzymują kwartalne premie pieniężne w postaci książeczek oszczędnościowych PKO.

Zrobiono i w licznych punktach rozmieszczone zostały zdjęcia czołowych przodowników oraz urządzono koncert dla wszystkich pracowników WPK. Rozpisano z dobrym wynikiem konkurs z nagrodami na wypowiedź „dlaczego przystąpiłem do współzawodnictwa pracy?”.

KLUB TECHNIKI I RACJONALIZACJI PRZY WPK W KATOWICACH

W każdym miesiącu odbywają się zebrania członków Klubu Techniki i Racjonalizacji dla omawiania wszelkich trudności i wyjaśniania wątpliwości i niejasności.

W lutym 1951 r. zorganizowano wycieczkę do MPK w Krakowie celem obejrzenia Wystawy Prac tamtejszych racjonalizatorów oraz zwiedzenia zajezdni i warsztatów MPK.

W marcu jeden z wykładowców Politechniki Śląskiej w Gliwicach zapoznał racjonalizatorów z cementacją kół zębatach.

W maju racjonalizatorzy zwiedzili warsztaty i laboratoria Politechniki Śląskiej i zaznajomili się z ciepłą obróbką metali.

W ciągu pierwszego półrocza 1951 r. zarejestrowano 140 wniosków racjonalizatorskich, a w lipcu dalszych 12 wniosków.

Wysokość oszczędności, obliczonych w stosunku rocznym, osiągniętych dzięki realizacji pomysłów zgłoszonych w ciągu pierwszego półrocza wynosi ok. 184 tys. zł. Suma nagród przyznanych w tym okresie wynosi ok. 24 tys. zł.

PORTY I ŻEGLUGA

PODNIESIENIE WRAKU „GNEISENAU”

(JKP) Najważniejszym wydarzeniem minionego okresu było w zakresie portów i żegluga podniesienie wraku hitlerowskiego pancernika „Gneisenau”. Pancernik ten — ongiś jedna z najnowocześniejszych jednostek floty wojennej Niemiec — został w roku 1945 zatopiony przez pierzchającego okupanta w wejściu do portu gdyńskiego. Kolos

ten, liczący „nominalnie” 26 tys. ton wyporności, miał ich w praktyce ponad 32 tys. Wyposażony w nowoczesny sprzęt pokładowy, maszynowy, artyleryjski, nawigacyjny itd. okręt ten był przez długi okres drugiej wojny światowej postrachem konwojów alianckich.

Po słynnym przejściu przez kanał La Manche „Gneisenau” zostaje przesunięty na Bałtyk, celem zagrożenia żeglugi radzieckiej. Bazę swą pancernik posiadał w porcie gdyńskim. W okresie ofensywy, zakończonej całkowitym rozgromieniem armii hitlerowskich, „Gneisenau” zostaje kilkakrotnie trafiony bombami lotniczymi wskutek czego nie może zostać ewakuowany z Gdyni. Hitlerowcy postanawiają użyć go wobec tego dla zablokowania portu gdyńskiego. „Gneisenau” zostaje przeholowany w wejście do portu gdyńskiego, gdzie zatapia go salwa torpedowa.

Po odzyskaniu w roku 1945 niepodległości, polskie władze morskie stanęły wobec konieczności utworzenia drugiego wejścia do portu Gdyni, by móc ten port w ogóle uruchomić. Niemniej jednak od pierwszych chwil istniała koncepcja wydobycia potężnego wraku. W roku 1947 i 1948 została zdemontowana górna część pancernika. W roku 1950 rozpoczęto prace, które znalazły chlubne zakończenie w dniu 13 września. W dniu tym resztki pozostałe z pancernika „Gneisenau” zostały przeholowane z wejścia do portu do innego miejsca w porcie, gdzie przystąpiono do demontażu.

Podniesienie wraku zostało wykonane całkowicie polskimi siłami. Roboty przeprowadzało przedsiębiorstwo państwowe „Polskie Ratownictwo Okrętowe”, kierowane przez kpt. Witolda Poinca. Należy podkreślić, że zapytywana w swoim czasie firma duńska postawiła pięcioletni termin na wykonanie tej pracy.

W miarę rozwoju naszych portów wymagają one coraz to dalszego oczyszczania ich wód oraz pogłębiania torów wodnych. Ostatnio mamy do zanotowania podniesienie wraku statku zatopionego w czasie działań wojennych w wejściu do basenu węglowego w Szczecinie. Dzięki szerokiemu zastosowaniu pomysłów racjonalizatorskich, wysuwanych przez przodujących robotników załogi ratowniczej, prace trwały stosunkowo krótko. Podniesienie wraku w znacznym stopniu ułatwiło ruch w basenie węglowym. Wrak, przeholowany w inne miejsce portu, zostanie podany oględzinom komisji, która oceni czy nadaje się on do odbudowy, czy też tylko na złom.

Z FRONTU WALKI O WYKONANIE PLANU

10 września nadszedł meldunek załogi ms „Warta”, który — jako drugi statek Polskiej Marynarki Handlowej — wykonał swój roczny plan przewozowy. Na dzień 10.IX. wykonanie planu wyrażało się 15% przekroczenia w zakresie ton, a 14% w zakresie wpływów.

Przypominamy, że statkiem który pierwszy wykonał roczny plan państwowy był ss „Kolno”.

W żegludze przybrzeżnej ss „Barbara” jako pierwszy wykonał roczny plan przewozów pasażerskich. Ss „Barbara” kursował na trasie Ustka — Darłowo — Kołobrzeg. W okresie nawigacyjnym statek ten przepłynął 1840 mil. Największa ilość dzienna przewiezionych pasażerów wynosiła 1840 osób.

Do dnia 31 sierpnia wszystkie statki żeglugi przybrzeżnej wykonały swoje roczne plany. W przewozie pasażerów plan przekroczone o 41%, wykonując 126% planowanych pasażero-mil. Równocześnie zaoszczędzono 16% paliwa i 5% oleju.

SOCJALISTYCZNE METODY PRACY

Współzawodnictwo pracy święci coraz to nowe triumfy w portach polskich. Staje się ono jednym z najpoważniejszych czynników wykonywania i przekraczania planów gospodarczych. W ostatnim czasie należy wspomnieć o kilku poważnych osiągnięciach polskich robotników portowych.

Wieżowy taśmowca Nr 3 w Wisłoujściu (port gdański), Julian Brzózka, załadował statek fiński „Nagu” w 98 godzin, zaoszczędzając 91% czasu dozwolonego na przeładunek. Robotnicy Wisłoujścia mają za sobą kilka podobnych sukcesów: i tak fiński statek „Oliwia” został załadowany w ciągu 9% czasu przewidzianego pierwotnie. Przy załadunku polskiego ss „Toruń” zaoszczędzono

87% czasu. Szwedzki ss „Frigg” został załadowany w ciągu 13% czasu przewidzianego pierwotnie. Na wyróżnienie zasługuje brygada trymerska Stanisława Kazimierczaka, która trymowała 4,5 tony węgla na roboczegodzinę, zamiast pierwotnie planowanych 1,75 tony.

Wreszcie wspomnieć należy o wieżowym Wisłoujścia Antonim Warczyńskim. Załadował on mianowicie fiński statek „Oliwia” w ciągu 6,5 godziny zamiast planowanych 69.

Coraz bardziej też rozwija się współzawodnictwo zobowiązaniowe. I tak robotnicy Szczecina zobowiązali się ładować jak najwięcej statków polskich metodą szybkościową i potokową. Statki są z reguły ładowane bardzo sprawnie i zawsze opuszczają port przed pierwotnie ustalonym terminem. Należy w tym miejscu zaznaczyć, że przeładunek na statki polskie w Szczecinie wzrasta z miesiąca na miesiąc. I tak np. w roku 1950 załadowano dwukrotnie więcej statków polskich, aniżeli miało to miejsce w roku 1949.

Z ŻYCIA POLSKIEJ MARYNARKI HANDLOWEJ

W ramach zobowiązań lipcowych Stocznia Gdańska na miesiąc przed terminem zakończyła pracę przy pierwszym seryjnym drobnicowcu ms „Nysa”. Statek ten przeznaczony jest do przewozu towarów na obszarze Morza Bałtyckiego i Morza Północnego. Jest on wyposażony w najnowocześniejsze urządzenia przeładunkowe, maszynowe, pokładowe, posiada urządzenia sterowe nowej konstrukcji oraz wygodne kabiny mieszkalne przeznaczone dla załogi i świetlice.

RÓŻNE

TRAKTORZYŚCI POM REALIZUJĄ ZOBOWIĄZANIA PRODUKCYJNE

W jesiennej kampanii siewnej współzawodnictwo traktorzystów zainicjował zetempowicz Świątkowski z POM Lubaszcz (woj. bydgoskie). Zobowiązał się on przekroczyć swoją normę roczną orki średniej o 177 ha oraz zaoszczędzić 315 kg paliwa. Zobowiązania podjął na jego wezwanie inni traktorzyści. Zobowiązania są realizowane pomyślnie. Świątkowski do końca września wykonał pomyślnie w trudnych warunkach 115,8 ha orki średniej oraz zaoszczędził 72 kg paliwa. M. in. Barbara Graczyk (POM-Przasnysz) wykona 120 ha orki średniej ponad plan, pracując 2200 ciągnikogodzin bez kapitalnego remontu, zaoszczędzi 120 kg paliwa. W pierwszej dekadzie września zaoszczędziła ona 35 kg materiałów pędnych. Odznaczona orderem „Sztandar Pracy” II klasy Halina Śniadecka (POM-Sofińsk) zobowiązała się wykonać w bież. roku 800 ha orki średniej i zaoszczędzić 120 kg paliwa. Do końca września wykonała 711 ha orki oraz zaoszczędziła 662 kg paliwa.

TRZY MIESIĄCE PRZED TERMINEM CZĘSTOCHOWA OTRZYMAŁA NOWĄ ARTERIĘ KOMUNIKACYJNĄ I NOWOCZESNE MOSTY

Kosztem 9 mld. zł pobudowano częstochowski węzeł drogowy, dostosowując go do szybkiego rozwoju tamtejszego przemysłu, a zwłaszcza rozbudowy huty i budowy wielotysięcznego miasteczka robotniczego.

CORAZ GŁĘBSZE SĄ SZYBY METRA WARSZAWSKIEGO

Robotnicy i personel techniczny walczą o realizację pierwszego odcinka warszawskiej szybkiej kolei miejskiej: Warszawa — Praga. W różnych punktach miasta załogi robotnicze głębią już szyby, brygady montażowe rozpoczęły montaż urządzeń technicznych, potrzebnych do budowy szybów i robót tunelowych. Montaż maszyny wyciągowej i skomplikowanych urządzeń do gruntów przeprowadza brygada robotnicza ze Śląska.

TAKSÓWKI LOTNICZE W CZECHOSŁOWACJI

Czechosłowackie linie lotnicze wprowadziły tzw. aerotaksówki. Są to helikoptery startujące i lądujące w każdym terenie. Cena za 1 km wynosi 12 koron.

CO CZYTAĆ

Przegląd wydawnictw transportowych

Jerzy Osiński. — TRANSPORT LOTNICZY. — Ekonomika, planowanie, organizacja, technika. — Warszawa 1951. — Nakładem Państwowego Wydawnictwa Naukowego. — Skrypt powielony w ilości 500 + 60 egz.

Polska ekonomiczna literatura fachowa nie posiadała dotąd właściwie, poza materiałami artykułowymi, ani jednej poważnej pozycji wydawniczej z zakresu ekonomiki transportu lotniczego. Kilka niewielkich opracowań sprzed 1939 r., przeważnie zresztą o podstawowej tematyce technicznej i marginesowo tylko omawiających ekonomiczną problematykę lotnictwa, zdezaktualizowało się całkowicie i nie może być poważnie brane w rachubę.

Z zadowoleniem można stwierdzić, że ta luka w naszej literaturze ekonomicznej została w części przynajmniej wypełniona. Ukazał się bowiem przed kilku tygodniami skrypt Jerzego Osińskiego, wykładowcy w Wyższej Szkole Ekonomicznej w Szczecinie i naczelnika wydziału studiów planowania PLL „Lot”, pt. „Transport lotniczy”.

We wstępie do skryptu autor informuje, że opracowanie jest przeznaczone dla studentów WSE w Szczecinie, specjalizujących się w transporcie lotniczym. Treść skryptu stanowi uzupełnienie wykładów podstawowych z dziedziny organizacji, techniki i ekonomiki transportu, w których znalazły się również działy poświęcone transportowi lotniczemu. Dlatego w skrypcie pt. „Transport lotniczy” zostały pominięte ogólne wiadomości o samolotach, żegludze powietrznej i portach lotniczych oraz podstawowe zagadnienia z dziedziny eksploatacji technicznej i handlowej lotnictwa, ogólne rozważania w zakresie ekonomiki transportu lotniczego itp.

Trzeba stwierdzić, że w granicach, które sobie autor zakresił skrypt wyczerpuje całą podstawową problematykę ekonomiki lotnictwa, nieco obszerniej omawiając w stosunku do pozostałych części tematu zagadnienie dotyczące przyszłości transportu lotniczego, przepisów międzynarodowych żegludgi powietrznej, przepisów przewozowych oraz planowania. Jest to uzasadnione szczególnie brakiem literatury w odniesieniu do tej właśnie tematyki.

Skrypt składa się z dwóch części: część A — Organizacja i technika; część B — Ekonomika i planowanie.

Można by dyskutować z autorem to do słuszności użycia określenia „ekonomika” tylko w stosunku do zagadnień, które omawia pod tym tytułem, a mianowicie: charakterystyka ekonomiczna samolotu, jako środka transportowego; wpływ poszczególnych właściwości technicznych samolotu na koszty eksploatacyjne; drogi prowadzące do zwiększenia rentowności transportu lotniczego — i to wszystko. W dalszych rozdziałach części B autor mówi o planowaniu i analizie działalności gospodarczej przedsiębiorstwa transportu lotniczego, tak jakby te zagadnienia, podobnie jak stanowiące treść części A skryptu — nie stanowiły ekonomiki transportu lotniczego. Sądzi się, że autor zbyt wąsko traktuje pojęcie „ekonomiki”. Wydaje się, że tytuł skryptu powinien brzmieć właśnie: „Ekonomika transportu lotniczego”.

Część A skryptu zawiera rozdziały poświęcone kolejno: rozwojowi transportu lotniczego, zagadnieniom organizacji lotnictwa cywilnego i przedsiębiorstw transportu lotniczego ze szczególnym uwzględnieniem polskiego i radzieckiego prawa lotniczego, przepisów międzynarodowych organizacji lotniczych, a dalej zawiera rozdziały omawiające zasady żegludgi powietrznej i porty lotnicze, charakterystykę i klasyfikację samolotów, wreszcie przepisy przewozowe.

Autor jest doskonałym fachowcem i świetnym publicystą — dla tego w formie niezmiernie zwieżłej i oszczędnej zawarł w skrypcie wielki ładunek podstawowych wiadomości z zakresu ekonomiki transportu lotniczego, absolutnie wystarczający dla studenta Wyższej Szkoły Ekonomicznej. Dlatego skrypt, nie pogłębiając nadmiernie szeregu zagadnień i pomijając suchą teorię ekonomiczną, spełni z pewnością swoją rolę podręcznika.

Jedyny zarzut, jaki można postawić opracowaniu, jest, że nie uwypukla ono w takiej mierze, w jakiej można by było to uczynić, możliwości rozwojowych, jakie daje

transportowi lotniczemu ustrój uspołeczniony. Nie stwierdza i nie wyjaśnia, dlaczego ustrój kapitalistyczny stwarza zahamowania rozwoju transportu lotniczego, dlaczego transportem przyszłości jest transport ustroju socjalistycznego. Zapewne brak ten jest związany z faktem, że sprawy te są szerzej potraktowane w wykładach omawiających transport ogólnie.

Pomijając ten brak, skrypt zawiera rzetelną porcję wiadomości z zakresu ekonomiki transportu lotniczego i żalować należy, że ma charakter tylko „wewnętrzny”.

Polska literatura ekonomiczna, choć omawiany tu skrypt stanowi poważną jej pozycję, nadal oczekuje na pełne opracowanie ekonomiki transportu lotniczego. Jeśli nawet posiadamy w kraju — kilku zresztą zaledwie — znawców tego przedmiotu, to chyba jednak autor omawianego tu skryptu najlepiej łączy w sobie wiedzę fachową z zakresu ekonomiki transportu lotniczego z talentem publicystycznym. Dlatego posiada szczególne kwalifikacje do tego, by się pokusić o opracowanie dzieła pełnego, całkowicie wyczerpującego temat, w formie już nie skryptu i nie podręcznika dla studentów, ale pełnowartościowej źródłowej książki naukowej, z mocnym podkładem teoretycznym, która byłaby wydana w dostatecznie wielkim nakładzie i dostępna dla wszystkich zainteresowanych przedmiotem. Byłaby wielką szkoda, gdyby tego rodzaju pozycja nie wzbogaciła w najbliższym czasie naszego piśmiennictwa ekonomicznego.

(r)

Julian Gordon — Transport i łączność w gospodarce socjalistycznej.

Julian Gordon — Partia w walce o realizację Planu 6-letniego w kolejnictwie.

Praca bezawaryjna fundamentem sprawności w kolejnictwie.

Podstawowe mierniki pracy w kolejnictwie.

„Wydawnictwa Komunikacyjne” wydały wyżej wymienione cztery broszury w ramach „Biblioteczki Szkoleniowej”, opracowane przez Redakcję Tygodnika Kolejjarza „Sygnały”.

W broszurze pt. „Transport i łączność w gospodarce socjalistycznej” omówiona jest w ujęciu marksistowskim rola transportu w tworzeniu dochodu narodowego oraz specyficzność pracy transportu, powodująca, że — według słów Lenina „w transporcie winna być dwa — trzy razy większa niż w przemyśle”.

Omówieniu podstawowych zadań w dziedzinie kolejnictwa, a także roli i metod pracy kolejarskich organizacji partyjnych i związkowych, poświęcona jest broszura „Partia w walce o realizację Planu 6-letniego w kolejnictwie”.

Pozostałe dwie broszury: „Praca bezawaryjna fundamentem sprawności kolejnictwa”, oraz „Podstawowe mierniki pracy w kolejnictwie” — zajmują się zagadnieniami ściśle fachowymi. Zadaniem pierwszej jest zapoznanie kolejarzy z przyczynami najbardziej typowych wypadków kolejowych i omówienie głównych środków zapobiegawczych wypadkom; zadaniem drugiej zaś — pogłębienie przez kolejarzy znajomości zagadnień ekonomicznych kolejnictwa i wyjaśnienie podstawowych mierników eksploatacyjnych kolejnictwa.

Zygmunt Zonik — Komunikacja i łączność w Planie 6-letnim. — „Polskie Wydawnictwa Gospodarcze”, Warszawa, rok 1951, stron 56.

Autor wyżej wymienionej pracy zaznajamia czytelników z zadaniami transportu i łączności w okresie sześciolecia 1950-1955. Informuje także o uzyskanych już osiągnięciach, podkreślając szczególnie wkład mas pracujących w wykonanie zadań planowych, które to masy poprzez szeroki rozwój współzawodnictwa pracy i racjonalizatorstwo nowatorstwo oraz przez dobre zrozumianą dyscyplinę pracy i socjalistyczny stosunek do pracy wykonują zadania postawione przez Plan 6-letni. Najważniejszą jednak częścią pracy są wytyczne, którymi powinni kierować się pracownicy poszczególnych działów transportu i łączności dla osiągnięcia coraz lepszych wyników w pracy nad wykończeniem planów.

Poznajemy transport lotniczy (5)

TRANSPORT LOTNICZY W ZSRR

Wielkie obszary Związku Radzieckiego stwarzają doskonałe warunki dla rozwoju transportu lotniczego. Samolot skraca tutaj znakomicie czas podróży.

Pierwsza linia lotnicza w ZSRR, z Moskwy do Gorkij (420 km) powstała w roku 1923. W roku 1928 długość linii lotniczych wynosiła ogółem niewiele ponad 10 tys. km, lecz już w r. 1937 — prawie 100 tys. km, w r. 1940 — 138,700 km, a obecnie około 175.000 km.

Od roku 1932 eksploatacja linii zajmuje się przedsiębiorstwo „Aeroflot”, podległe Centralnemu Zarządowi Lotnictwa Cywilnego — GWF (Grazdański Wazdusznyj Flot).

Regularne linie lotnicze łączą około 1200 miast i miasteczek Związku. Stolica ZSRR, Moskwa, ma bezpośrednie połączenie z 75 miastami.

Sieć lotnicza „Aeroflotu” promieniuje w ośmiu kierunkach wokół trzech lotnisk cywilnych Moskwy. Ośrodki przemysłowe i surowcowe Karelii, Uralu, Syberii, dzięki samolotowi, znajdują się równie blisko Moskwy, jak ośrodki Ukrainy, Azerbejdżanu czy Turkiestanu. W 16 godzin dolecieć można z Moskwy do Krasnojarska w sercu Syberii, dokąd podróż kolejowa trwa nie mniej niż 6 dni, zaś w 2 dni dowozi samolot pasażerów i towar do Jakucka, ważnego miasta przemysłowego, położonego 1500 km od najbliższej stacji kolejowej, do portu drzewnego Igarki, w strefie kręgu polarnego lub do miast przemysłowych u stóp Pamiru.

W kierunku wschodnim dwie wielkie linie transkontynentalne zapewniają łączność z Oceanem Spokojnym. Linia dawniejsza biegnie mniej więcej wzdłuż kolei transsyberyjskiej poprzez Kazań, Swierdłowski, Krasnojarsk, Irkuck do 7000 km od Moskwy odległego Chabarowska, bramy Pacyfiku. Z Irkucka biegnie ważne pod względem gospodarczym odgałęzienie do Jakucka i dalej, do najbardziej na wschód położonego cywilnego portu lotniczego Związku, Anadyru.

Druga wielka linia transkontynentalna prowadzi z Moskwy bardziej na północ do Archangielska, ważnego portu nad Morzem Białym, skąd skręca na wschód, biegnąc w większej części na północ od kręgu polarnego, poprzez Obdorsk u ujścia Obi, Igarkę na południe od ujścia Jenisieja, zatokę Tiksi u ujścia Leny i przylądek Schmidta — również do Anadyru. Licząca 8144 km trasa ta łączy naj-

dalej na północ wysunięte stacje nad Arktykiem, które w ciągu ostatnich 20 lat zostały rozbudowane z małych wiosek na wielkie miasta przemysłowe.

Z Chabarowska istnieje szereg połączeń w kierunku Oceanu Spokojnego, m. in. do Petropawłowska na południowym krańcu półwyspu Kamczatka. Inna linia prowadzi z Chabarowska do Anadyru.

Na południe i na południowo-wschód wiodą linie lotnicze z Moskwy w kierunku Ukrainy, Transkaukazji i centrum naftowego Baku. Ważna linia biegnie do punktu węzłowego komunikacji lotniczej w Azji Środkowej — Taszkientu w Uzbekistanie. Taszkient stanowi port wylotowy dla linii w kierunku Afganistanu, Iranu i Indii.

W kierunku zachodnim poprzez Baku i Tyflis ma on bezpośrednie połączenie z miastami nad Morzem Czarnym. W kierunku wschodnim łączy on port lotniczy Alma-Ata. Znaczenie samolotu w tych krajach Azji Środkowej uwydatnia jedna z najkrótszych linii Aeroflotu na samym południu Związku Radzieckiego, ze Stalinabadu (Turkiestan) do Korog. Na tej linii samolot przebywa w 4 godziny łańcuch Pamiru, na co karawany, i to wyłącznie w lecie, zużywają ponad 3 tygodnie.

Sieć linii zagranicznych ZSRR sięga do 16 państw, m. in. do Polski.

O szybkim wzroście przewozów na liniach radzieckich świadczyć mogą poniższe dane z działalności Aeroflotu. W stosunku do roku 1940, w roku 1945 przewieziono 2 razy więcej podróży, a w roku 1947, — 4 i pół razy więcej. Tak wielkiego wzrostu przewozów nie notuje żaden kraj.

Należy dodać, że w Związku Radzieckim samolot odgrywa wielką rolę nie tylko w przewozach, lecz także w różnych innych dziedzinach gospodarstwa narodowego, w zastosowaniu do potrzeb rolnictwa, leśnictwa, ratownictwa fotograficznego, studiów archeologicznych i in.

W jednym tylko roku 1946 samoloty Aeroflotu pokryły środkami chemicznymi powierzchnię ponad 2 mln. ha kultur rolnych, niszczonej przez szkodniki, dokonały zasiewu lasu na powierzchni 20 tys. ha, zwalczały komary roznoszące malarię na obszarze ponad 2 mln. ha, przewiozły ogromną ilość chorych, brały udział w wyszukiwaniu ławic rybnych, wykrywaniu pożarów itp. itp.

(d.c.n.)

DROBNE WIADOMOŚCI

Zastój w stoczniach włoskich

(LG) Jak wiadomo wydajność produkcyjna stoczni włoskich w chwili obecnej wynosi 300.000 ton DWT. Dotychczas jest ona jednak wykorzystana jedynie w 25%. Brak kredytów i zamówień powoduje zastój, zwiększając liczbę bezrobotnych. Słabą próbą ratowania sytuacji jest rozpatrywanie obecnie przez rząd włoski projekt oddania do budowy ok. 30.000 ton DWT. Cyfra ta objęłaby między innymi tankowce, które mają być potrzebne Włochom w związku z rozwojem ich rafinerii.

Zwyzka frachtów na ładunki z Niemiec do Hiszpanii

(LG) Jak podaje firma Neptun i Sloman, z dniem 15 lipca zostały wprowadzone nowe stawki frachtowe na ładunki do Hiszpanii, zwiększone o 20%. Zwyzkę tę tłumaczy się zwiększeniem kosztów manipulacyjnych i opłat portowych.

Przestoje statków w portach australijskich

(LG) Prasa belgijska cytuje przykład statku „Tamerlane” należącego do firmy Wilh. Wilhelmsen, Oslo, który w jednym z portów australijskich został zatrzymany przez 4 miesiące w celu dokonania wy- i załadunku. Przed wojną taki statek odbyłby podróż tam i z powrotem, łącząc z dokonaniem operacji przeładunkowych w ciągu jednego miesiąca. Przestoje statków w portach australijskich wpływają na słabą podaż towaru trampowego na ten rynek i zmuszają właścicieli linii do dodatkowego frachtowania trampów, zwiększając w ten sposób koszty eksploatacji.

Zwyzka stawek frachtowych z Genui do Indii i Pakistanu

(LG) Geneueński Komitet Konferencji: Zach. Włochy (Indie, Pakistan, Burma: Zach. Włochy), Cejlon ogłasza z dniem 1 września zwiększone stawki frachtowe o 20% na ładunki do Indii, Pakistanu, Burmy i Cejlonu z Genui, a także z portów zach. włoskich.

Wzmocnienie połączenia regularnego z wsch. Azją i Australią

(LG) Aby pokryć wzmożone zapotrzebowanie na tonaż pod załadunek towarów z portów skandynawskich, pln. kontynentalnych i brytyjskich do wsch. Azji, linie należące do konferencji czarterują tonaż dodatkowy. Zwiększone w związku z tym koszty nie będą pokrywane jedynie przez załadowców, których ładunki będą przewożone na statkach dodatkowo zafrachtowanych, lecz będą rozłożone na całą linię. Podobnie uzupełnia linie tonażem dodatkowym australijska konferencja, z tym, że koszty jego obciążają całkowicie załadowców.

Zwiększenie floty tankowcowej w I półroczu 1951 r.

(LG) Od dnia 1 stycznia br. światowa flota tankowcowa wzrosła o 1.400.000 ton. Cyfra ta nie obejmuje floty rezerwowej amerykańskiej. Flota tankowcowa amerykańska stanowi obecnie 24,9% światowej. Flota brytyjska wzrosła w tym samym czasie o ok. 215.000 ton DWT, co wynosi 22,7% światowej floty statków cystern. Ze swej strony flota norweska wzrosła o 600.000 ton i stanowi 15,7% światowej.



Wydawnictwa

książkowe

W ramach Biblioteki Ekonomiki Przemysłu wydawanej przez „Polskie Wydawnictwa Gospodarcze” ukazało się ostatnio (jako tom XLI) tłumaczenie książki radzieckiego autora A. Galickiego pt. „Planowanie w transporcie socjalistycznym”. W Związku Radzieckim książkę tę wydano po raz pierwszy w roku ubiegłym przez Gosplanizdat. Wypowiedź radzieckiej prasy fachowej o tej książce są raczej krytyczne.

Praca A. Galickiego jest podręcznikiem dla pracowników centralnych władz gospodarki narodowej oraz dla pracowników wszystkich jednostek organizacyjnych transportu socjalistycznego. Większość rozważań autora książki poświęcona jest zagadnieniom związanym z transportem kolejowym, zgodnie zresztą z dominującą rolą tego rodzaju transportu w stosunku do innych jego rodzajów.

W książce omówiony jest historyczny rozwój transportu radzieckiego oraz zadania, jakie miał transport przed sobą w powojennym stalinowskim planie pięcioletnim.

Szczegółowo rozpracowane są zasady planowania w transporcie: plan przewozów, plan pracy taboru, plan remontów taboru, plan robót inwestycyjnych, plan zatrudnienia, plan materiałowego zaopatrzenia transportu, plan kosztów eksploatacji i zbiorczy plan finansowy.

Całość rozważań opiera się na bogatych doświadczeniach nagromadzonych w planowaniu przewozów w okresie wykonywania pięcioletnich planów stalinowskich.

Socjalistyczny sposób planowania przewozów ładunków zasadniczo różni się od stosowanych w swoim czasie przez ekonomistów burżuazyjnych, formalistyczno-statystycznych metod planowania przewozów, opartych na mechanicznym porównywaniu planów przewozów z planami produkcji.

W praktyce radzieckiej upowszechniła się bilansowa metoda sporządzania planu przewozów w oparciu o rejonowe bilanse produkcji z jednej strony oraz w oparciu o rejonowe plany konsumpcji — z drugiej strony. Koniecznym warunkiem przy opracowywaniu planów przewozów ładunków jest analiza międzyrejonowych powiązań gospodarczych powstających w wyniku przewidywanego rozlokowania poszczególnych obiektów gospodarki narodowej, przede wszystkim w przemyśle: górniczym, metalurgicznym, leśnym, w budownictwie i rolnictwie; jak również rozinieszczenia konsumpcji wytworów uzyskanych w tych dziedzinach gospodarki narodowej w poszczególnych rejonach. Takie planowanie w warunkach ustroju kapitalistycznego jest niemożliwe. Tylko w transporcie socjalistycznym może być mowa o takim planowaniu.

Zasady planowania ilustruje autor konkretnymi przykładami planowania wskaźników techniczno-ekonomicznych, opracowanych pod tym kątem widzenia, aby zapewnić najbardziej celowe i efektywne wykorzystanie wszystkich technicznych środków transportu: lokomotyw, wagonów, floty morskiej, floty rzecznej, samochodów, samolotów transportowych — dla wykonania ustalonego planu przewozów; dlatego też podstawowe założenia planu wynikają z rozwiązania takich zagadnień, jak: powiększenie szybkości pociągów (statków, samochodów), ograniczenie postojów taboru na stacjach (w portach i przystaniach), poprawienie wykorzystania ładowności wagonów (statków, samochodów), zapewnienie sprawnej i bezawaryjnej pracy wszystkich rodzajów transportu.

W rozdziale o planowaniu pracy w transporcie autor ocenia zasadnicze postulaty planowania pracy oraz planowania wydajności pracy w dziale eksploatacji sieci kolejowej, planowanie stanu zatrudnienia i planowanie płac.

Również planowanie kosztów własnych omówione jest szczegółowo w następnym rozdziale tej pracy.

Bardzo ciekawe, może jednak zbyt mało wyczerpujące, są rozważania rozdziału ostatniego, poświęconego planowaniu finansowemu w transporcie. Zgodnie z nakazem ustawy o powojennym planie pięcioletnim, uznającym za konieczne „podnieść znaczenie zysku i rozrachunku gospodarczego w gospodarce narodowej jako dodatkowego bodźca wzrostu wytwórczości”, plany finansowe powinny przyczynić się do wzmocnienia we wszystkich rodzajach transportu stosowania zasad rozrachunku gospodarczego, zapew-

nijącego najlepsze połączenia ogólnopaństwowych interesów w wykonaniu planów przewozów z materialnym zainteresowaniem w tej sprawie ze strony przedsiębiorstw i pracowników transportu. O zasięgu planowania finansowego w transporcie radzieckim świadczą dalsze szczegółowe rozważania autora, poświęcone: planowaniu wpływów, planowaniu środków obrotowych, planowaniu finansowania robót inwestycyjnych i remontów kapitalnych, planowaniu podziału zysków oraz sposobom podniesienia rentowności transportu. W zakończeniu następuje krótkie omówienie kontroli wykonania planu z powołaniem się na wskazania J. Stalina, że „plan pięcioletni, jak i każdy inny plan, jest jedynie przybliżonym z grubsza, który należy precyzować, zmieniać i udoskonalać w oparciu o doświadczenia terenu, na podstawie doświadczenia z wykonania planu”.

Wydane tłumaczenie pracy A. Galickiego, o ile dotrze do rąk tych, dla których jest przeznaczone, powinno przynieść znaczne korzyści pracownikom centralnych władz gospodarki narodowej oraz szerokim masom pracowników naszego transportu społecznego. Niestety przekład wykazuje usterki — szczególnie rażące są odchylenia w tłumaczeniu niektórych terminów ściśle fachowych, mających już ściśle ustalone odpowiedniki w języku polskim.

Zygmunt Koryzna — Współzawodnictwo pracy i jego organizacja. — Stron 120.

J. Fihelowa i M. Sikora — Współzawodnictwo pracy w przemyśle węglowym. — Stron 60.

Wymienione wyżej dwie oryginalne prace wydane zostały ostatnio przez „Polskie Wydawnictwa Gospodarcze”. Pierwsze z nich jest próbą wyjaśnienia istoty, celów i zadań współzawodnictwa pracy oraz wykazania, jakie formy i rodzaje współzawodnictwa mogą stworzyć najlepszą podstawę do wypełnienia przez współzawodnictwo swej roli. Autor poświęca dużo uwagi przebiegowi i organizacji ruchu stachanowskiego w Związku Radzieckim.

Pojęcia „forma” i „rodzaj” współzawodnictwa pracy nie są sprecyzowane i to jest przyczyną częstego ich identyfikowania w jednych miejscach, a rozgraniczania w innych miejscach pracy.

Druga praca przedstawia chronologicznie rozwój współzawodnictwa pracy w przemyśle węglowym — od młodzieżowego wysiłku pracy, poprzez wezwanie W. Pstrowskiego, aż do pierwszego roku Planu 6-letniego. Jeżeli przemysł węglowy ma w ostatnim roku Planu 6-letniego wydobyć 100 mln. ton węgla, to możliwe to jest jedynie poprzez olbrzymi wzrost wydajności pracy, a ten z kolei jest możliwy tylko poprzez szeroki rozwój współzawodnictwa pracy wśród załóg przemysłu węglowego — oto teza tej pracy, przeznaczonej dla świetlic górniczych, instruktorów współzawodnictwa pracy, górników, aktywistów i młodzieży.

Nowy zeszyt „Przeglądu Bibliograficznego Wydawnictw Gospodarczych”.

Podawany materiał bibliograficzny uwzględnia najważniejsze wydawnictwa i publikacje gospodarcze Polski Ludowej, Związku Radzieckiego i krajów demokracji ludowej.

Czytelnicy znajdują również rejestr wydawnictw, które się ukazały w związku z Kongresem Nauki.

W części artykułowej zamieszczone zostało zestawienie przekładów dzieł W. I. Lenina wydanych w Polsce Ludowej.

Na specjalną uwagę zasługuje artykuł informujący o rozwoju i organizacji prac bibliograficznych w ZSRR.

Artykuł omawia poszczególne wydawnictwa bibliograficzne ukazujące się w ZSRR i podaje układ działy stosowanej klasyfikacji.

Ze szczególnie interesującymi wydawnictwami bibliograficznymi, a mianowicie: „Rocznikami książki” i „Kroniką recenzji” zaznajamiają nas przekłady artykułów zaczerpniętych z radzieckiego miesięcznika „Sowetskaja Kniga”.

Zamieszczone w tych artykułach informacje i uwagi krytyczne mogą się przyczynić do podniesienia poziomu i rozwoju naszych prac bibliograficznych.

Cena egzemplarza 5 zł