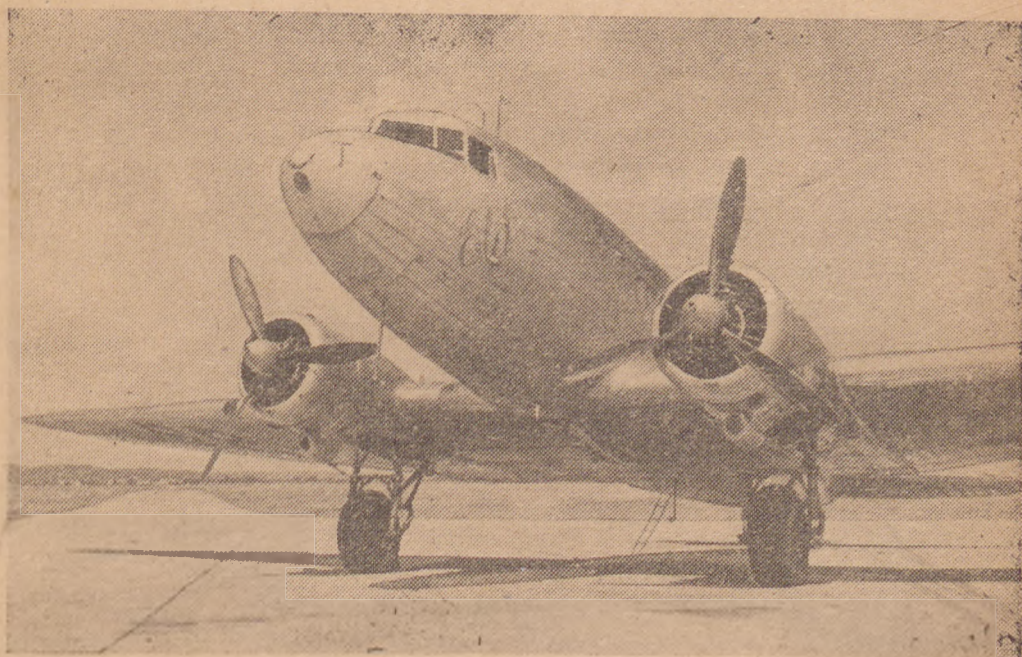


MIESIĘCZNIK POŚWIĘCONY
EKONOMICE TRANSPORTU

Transport



Samolot konstrukcji radzieckiej Li 2 w służbie PLL „Lot“

Treść numeru:

Zadania roku 1952	41
K. ROJEK. Plan przewozów na rok 1952 (część II)	42
M. URBAN. Drogi rozwoju transportu samochodowego w Polsce	45
M. ZOBOLEWICZ. Planowanie potoków ładunków	48
F. HINDERSIN. Ogólne zasady kolejowego prawa przewozowego w ZSRR	50
H. M. O dalsze usprawnienie wykorzystania transportu samochodowego	52
A. MISZEWSKI. Wpływ szybkości przelotowej na koszty lotu	55
L. HOFMAN. Szybkościowa obsługa statków w porcie	56
J. RAUE. Jednolite reguły i zwyczaje, dotyczące akredytyw dokumentowych	58
J. de MEZER. Ubezpieczenia w transporcie lądowym	60

TRANSPORTOWCY PISZĄ:

E. ESSEN. W sprawie przewozu samochodami przedmiotów ponadwymiarowych	62
---	----

DZIAŁ INFORMACYJNY:

K. K. Podział zadań w ciężarowym transporcie drogowym	63
A. D. Obowiązek dostarczania środków przewozowych na rzecz wojska	33
K. K. Planowanie operatywne przewozów towarowych kolajami normalnotorowymi w 1952 r.	64
J. M. Sposób zgłaszania zapotrzebowania na usługi transportowe i powoływanie do ich świadczenia	64
B. W. Usprawnienie gospodarki wagonami - cysternami normalnotorowymi	64
A. W. Instrukcja o przewozie, odbiorze, przechowywaniu i wydawaniu paliw płynnych i smarów	65
A. D. Ustalenie zasad kontraktacji i umów ramowych z przewoźnikami prywatnymi o przewóz środków opałowymi	66
A. Ł. Premiowanie i wynagradzanie za pomoc techniczną przy wnioskach racjonalizatorskich	66
J. M. Instytuty naukowo-badawcze komunikacji	66
A. W. Zasady ruchu samochodów na drogach publicznych	67
A. W. Katalog części ciągnika „Ursus C45“	67
TARYFY I ZARZĄDZENIA	67
ORZECZNICTWO	67
INFORMACJA CZSS	68

NOTATKI:

A. Ł. Pięciotonowy samochód — dźwig	69
J. B. Niebywały wyczyn transportu czechosłowackiego	72

KRONIKA:

Jak pracują nasi transportowcy	73
CO CZYTAĆ	80

J. OSIŃSKI. Poznajemy transport lotniczy (8).

✓ O czym każdy transportowiec wiedzieć powinien. Transport w ustroju kapitalistycznym (2).

Wydawca: „WYDAWNICTWA KOMUNIKACYJNE“, Warszawa, ul. Kazimierzowska 52.

Redaguje Komitet Redakcyjny.

Adres Redakcji: Warszawa, Pl. 3 Krzyży 5, PKPG, Depart. Komunikacji i Łączności.

Sekretariat Redakcji czynny codziennie z wyjątkiem świąt. Tel. 8-14-81 lub 8-98-25, wew. 313.

Adres Administracji: „Wydawnictwa Komunikacyjne“, Warszawa, ul. Kazimierzowska 52.

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, roczna 60 zł.

Drukarnia WRS „PRASA“, Al. Jerozolimskie 125. Zam. 57. 7. I. 52 — 3-B-11172



Konstytucja Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej

Przemówienie Prezydenta R. P.

Na posiedzeniu 23 stycznia 1952 r. Komisja Konstytucyjna obradująca pod przewodnictwem Prezydenta R. P. Bolesława Bieruta uchwaliła jednomyślnie projekt Konstytucji Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej.

Prezydent R. P. Bolesław Bierut wygłosił następujące przemówienie, zamykające trzecie posiedzenie Komisji Konstytucyjnej

Zakończyliśmy pierwszy, wstępny etap prac nad projektem nowej Konstytucji Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej. Obecnie projekt ten wchodzi na tory dyskusji ogólnonarodowej.

Jakie zadania mamy w tym okresie do spełnienia? Są to zadanie niezwykle ważne i odpowiedzialne.

Winniśmy jak najczynniej włączyć się do akcji uświadamiania masom pracującym jak wielką, przełomową, historyczną treść zawiera w sobie projekt nowej Konstytucji, jakie znaczenie ma on dla całego narodu.

Konstytucja jest dokumentem o zasadniczym znaczeniu, ustala bowiem podstawowe zasady ustroju społecznego i państwowego, — zasady, którymi kieruje się naród i państwo. Ujmuje ona prawa zasadnicze w formę niezwykle zwartych, ścisłych, nader zwięzłych artykułów Konstytucji. Podstawowym więc zadaniem dyskusji ogólnonarodowej jest spopularyzowanie, wyjaśnienie najszerszym masom olbrzymiej wagi i rewolucyjnej treści politycznej i społecznej, która zawarta jest w każdym artykule projektu Konstytucji i zwłaszcza w całokształcie tego dokumentu.

Czym jest w istocie swej ten projekt Konstytucji, czym winna stać się dla narodu nowa Konstytucja Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej?

Nowa Konstytucja ma być ujęta w formę powszechnego prawa Wielką Kartą zwycięskich osiągnięć i utrwalać na zawsze zdobyczy społecznych polskiego ludu pracującego, który stał się rzeczywistym gospodarzem swego kraju, jedynym i wolnym twórcą losów narodu, gwarantem jego rosnącej siły, niezawodną ostoją jego wielkiej przyszłości. W suchych na pozór artykułach projektu Konstytucji zawarty jest w istocie ogólny wynik i bilans wiekowej historii walk klasowych i wyzwolenie polskich mas ludowych, którym na przestrzeni ostatnich 70 lat przodowała polska klasa robotnicza, — walk długich i ciężkich, ale uwieńczonych zwycięstwem. Od rozpaczliwych walk i buntów chłopskich, od walk najświatlejszych i postępowych ludzi z ciemnotą i reakcją, od Konstytucji 3 maja 1791 r., konstytucji nieurzeczywistnionej, której pamięć mimo to w ciągu półtora wieku naród czcił jako pierwszy wyłom — nikły jeszcze i niepewny, — ale podważający tyranie przywilejów magnacko-szlacheckich — ciągnie się poprzez okres międzywojenny i okres okupacji hitlerowskiej, ustana setkami tysięcy ofiar spośród najlepszych, długa, znojna, pełna bohaterstwa i poświęcenia droga walki o wolność, o PRAWA DLA LUDU, o władzę ludu.

Nowa Konstytucja Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej stanowić będzie dla narodu Wielką Kartę zwycięstwa w tej walce o wyzwolenie narodowe i społeczne, o zrzucenie kajdan obcej niewoli, o zrzucenie kajdan kapitalizmu, o sprawiedliwość społeczną, o socjalizm.

Naszim zadaniem — członków Komisji Konstytucyjnej oraz wszystkich przodujących działaczy i bojowników społecznych — jest uświadomić tę drogę, tę walkę i to zwycięstwo masom pracującym i całemu narodowi w okresie obecnej dyskusji ogólnonarodowej, aby ta Wielka Karta zdobyczy ludu polskiego stała się ich nieodłączną własnością, aby podniosła na wyższy szczebel ich świadomość narodową i społeczną.

Ponieśmy więc projekt Konstytucji w masy, wyjaśnijmy jego wielką, przełomową treść całemu narodowi, aby został przez naród przyjęty jako jego prawo najwyższe, — prawo narodu wolnego i zwycięskiego, prawo narodu przekształcającego swe życie i swoją historię w imię pomyślności własnej, w imię pomyślności wszystkich narodów.

Niech nowa Konstytucja Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej, przyjęta i zatwierdzona przez Naród Polski, stanie się orężem i sztandarem w dalszej naszej walce o całkowite wyzwolenie człowieka, o utrwale-
nie pokoju, o zwycięstwo Socjalizmu!

MgR KAROL ROJEK (Warszawa)

Planowanie przewozów na rok 1952

(część II)

W I części tego opracowania (patrz „Transport” nr 1/52 str...) został omówiony sposób wypełniania formularza Tr 3 — „Plan przewozów towarowych” — w rubrykach od 1 do 6. Obecnie zajmujemy się dalszymi rubrykami tego formularza.

W rubryce 6 formularza Tr 3 zostały ustalone globalne ilości masy ciężarowej do przewozu. Wybrany najbardziej charakterystyczny asortyment tej masy podaje rubryka 2 formularza. W dalszych jego rubrykach należy ustalić, przy pomocy jakich środków zostanie wykonany przewóz poszczególnych rodzajów masy ciężarowej. Instrukcja (Zarządzenie Przewoźn. PKPG nr 282 z dn. 16.VII.51 r.) podaje następujące rubryki, służące do tego celu:

rubr. 7 — PKP normalnotorowe — ton
 rubr. 8 — PKP dojazdowe — ton
 rubr. 9 — PZS — ton
 rubr. 10 — transport konny i samochod. obcy — ton
 rubr. 11 — kolejki wąskotorowe — ton
 rubr. 18/14 — PKS — ton i ton/km
 rubr. 15/16 — Tabor samochodowy własny — ton i ton/km.

W I części tego opracowania (str. 2 „Transportu” nr 1/52) zwracaliśmy uwagę na pewne niewłaściwości takiego układu wyżej wymienionych rubryk formularza Tr 3. Przyjęty układ nie pozwala na łatwe zbilansowanie danych, zawartych w poszczególnych ru-

brykach, nie pozwala również na mechaniczne bilansowanie danych formularza Tr 3 z danymi np. formularza Trs 1. Ponadto nie uwzględnia faktu, nie mającego wprawdzie znaczenia na szczeblu PKPG, ale istotnego dla planowania w zjednoczeniach i centralnych zarządach, że w niektórych resortach istnieją dwa typy transportu „własnego” — tzn. wykonywanego własnymi środkami nieprzewozowych zjednoczeń i przedsiębiorstw oraz wykonywanego środkami branżowych przedsiębiorstw transportu zawodowego, który to transport jest dla zjednoczeń i przedsiębiorstw nietransportowych — transportem „obcym”.

Formularz Tr 3 w układzie oficjalnym nie przewiduje również wydzielenia przewozów własnymi środkami transportu kolejowego — zarówno normalnotorowego (budownictwo przemysłowe, górnictwo itp. posiadają własne koleje normalnotorowe), jak i wąskotorowego (np. kolejki budowlane, które w przedsiębiorstwach budowlanych są obciążone bardzo poważnymi zadaniami przewozowymi). Formularz nie przewiduje także osobnego ujęcia przewozów wykonywanych własnym taborem wodnym i własnym taborem konnym.

Wszystkie te braki gmatwają dane planu przewozów, to też wydaje się, że odnośne rubryki formularza Tr 3 powinny raczej mieć układ podany na tablicy nr 2.

Globalna ilość do przewozu	Przewozy taborem obcym											Inne środki transportu (wymienić)
	PKP normal- no toro- we	PKP dojazdo- we	Kolejki wąsko- torowe	PZS		PKS		Inni prze- woźnicy samocho- dowi		Zaprzęgi konne		
	ton	ton	ton	ton	tono km	ton	tono km	ton	tono km	ton	tono km	
6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18

Przewozy taborem własnym resortu

Koleje normalnotorowe		Kolejki wąskotorowe		Tabor wodny		Branżowy tabor samochodowy resortu		Własny tabor samochodowy przedsiębiorstwa		Zaprzęgi konne		Inne środki transportu (wymienić)	UWAGI
ton	tono/km	ton	tono/km	ton	tono/km	ton	tono/km	ton	tono/km	ton	tono/km	ton	
19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	
													32

CZY JEST POTRZEBNY TAK SZCZEGÓŁOWY UKŁAD FORMULARZA?

Tak szczegółowy układ skorygowanego formularza Tr 3 nie jest, jak wspominaliśmy, potrzebny na szczeblu PKPG, będzie jednak bardzo przydatny dla celów roboczych na szczeblu zjednoczenia (przedsiębiorstwa), centralnego zarządu, a nawet ministerstwa, ponieważ daje możliwość zestawienia kilku alternatyw planu przewozów, przydatnych przy różnych okazjach, a więc:

- ogólnego planu przewozów — w tonach;
- planu przewozów taborem obcym — w tonach;
- planu przewozów taborem własnym — w tonach i tono/km;
- planu przewozów taborem samochodowym (Trs 1) — w tonach i tono/km;
- planu przewozów taborem konnym — w tonach i tono/km itd.

Powstaje jednak pytanie, czy tak szczegółowe opracowywanie planu przewozów przez zjednoczenie (przedsiębiorstwo) jest możliwe i celowe, szczególnie w przypadku planu rocznego?

Na to pytanie, jeśli chodzi o zjednoczenia (przedsiębiorstwa) budowlane, można odpowiedzieć — tak. Jest możliwe i potrzebne, nawet nieuniknione. Jasne jest bowiem, że w razie posiadania przez te zjednoczenia różnych rodzajów taboru własnego — dla każdego z tych rodzajów musi być opracowany pełny plan zdolności i zadań przewozowych, jako podstawa ich eksploatacji i podstawa tego rodzaju planów pochodnych, jak zatrudnienia, zaopatrzenia materiałowego itp. Poza tym dopiero pełne wykorzystanie zdolności przewozowej taboru własnego daje zjednoczeniom, w przeważającej ilości przypadków, tytuł do ubiega-

nia się o pomoc ze strony przewoźników publicznych. Zasada ta jest szczególnie istotna dla planu przewozów samochodowych.

Z tych względów dalsze omówienia w tym opracowaniu odniesiemy do skorygowanego formularza Tr 3, tzn. podanego wyżej na tablicy nr 2.

ANALIZOWAĆ MATERIAŁY WYJŚCIOWE

Kolejny etap sporządzania planu przewozów w budownictwie wymaga szczegółowego rozpatrzenia się w materiałach wyjściowych, które komórka, planująca transport, otrzymuje od innych komórek zjednoczenia (przedsiębiorstwa), tzn. od komórek, planujących zaopatrzenie produkcji podstawowej — budowlanej, zaopatrzenie zakładów usługowych (tzn. zakładów prefabrykacyjnych, własnych żwirowni, betoniarń itp), zaopatrzenie inwestycyjne, gospodarce itp., a ponadto od komórek, planujących tę produkcję własną, której efekt musi być wywieziony na zewnątrz (gruz i ziemia z wykopów, prefabrykaty, kruszywo itp.). Nie należy również zapominać o tego rodzaju specjalnych pozycjach planu przewozów, jak przemieszczanie maszyn i urządzeń budowlanych, przewozy załóg robotniczych itp.

Przeprowadzona analiza materiałów wyjściowych da szereg odpowiedzi, umożliwiających zaplanowanie danych w interesujących nas rubrykach formularza Tr 3. Będą to odpowiedzi na tego rodzaju pytania, jak np:

1) jaka jest lokalizacja planów budów i własnych zakładów produkcji pomocniczej, których obsługę transportową należy przewidzieć w sporządzonym planie przewozów?

2) jakie stacje kolejowe (porty żeglugi śródlądowej) obsługują poszczególne place budów i jak daleko są od nich położone oraz które place budów posiadają własne bocznice kolejowe?

3) jakie ilości różnych rodzajów materiałów poszczególne place budów otrzymają do rozładunku na najbliższych stacjach kolejowych (kolei normalnotorowej i dojazdowej) i w najbliższych portach żeglugi śródlądowej?

4) jakie ilości różnych rodzajów materiałów budowlanych będzie należało odwieźć pojazdami samochodowymi z wytwórni, niedaleko położonych od poszczególnych placów budów?

5) jakie ilości różnych rodzajów materiałów budowlanych będzie należało odwieźć ze stacji kolejowych lub odwieźć do stacji kolejowych lub do portów?

6) jakie przerzuty maszyn i urządzeń budowlanych należy przewidzieć w planie przewozów i przy pomocy jakich środków transportowych te przerzuty będą musiały być wykonane?

7) jakie ilości robotników będą zatrudnione na poszczególnych placach budów, ilu w tym będzie miejscowych; ilu pozamiejscowych zamieszka w hotelach robotniczych, a ilu codziennie trzeba będzie dowozić do pracy i odwozić po pracy — itd. itd.

Oczywiście, na szereg tych pytań należało mieć odpowiedź już w chwili wypełniania tych rubryk formularza Tr 3 (tzn. rubryk nr nr 4 i 5, które mówią o zmniejszaniu i o zwiększaniu wysyłki. Z techniki sporządzania planu przewozów wynika, że wymaga on posługiwania się szeregiem formularzy pomocniczych, odnotowywania, przy wypełnianiu poszczególnych rubryk, tych danych, które będą przydatne przy wypełnianiu innych rubryk planu — a włąc całego systemu notatek i zapisków, których tu omawiać, z braku miejsca, nie możemy.

PLAN TRANSPORTU SZYNOWEGO I WODNEGO

Ta skomplikowana i bynajmniej nie łatwa analiza musi doprowadzić przede wszystkim do ustalenia, jakim zadaniom przewozowym muszą być nieuchronnie obciążone w planie przewozów Polskie Koleje Państwowe (normalnotorowe i dojazdowe) i Państwowa Żegluga Śródlądowa oraz jakie ilości masy ciężarowej (głównie ziemi i gruzu) będą mogły być przemieszczane przy pomocy kolejek budowlanych i innych środ-

ków transportowych mniej pospolitego rodzaju (np. w pewnych przypadkach w budownictwie pomp i rurociągów, kolejki linowe itp.); dalej, jakie ilości masy ciężarowej obciążą transport drogowy — samochodowy i konny.

W I części tego opracowania omawialiśmy trudności przy sporządzaniu planu przewozów w przypadku, gdy ma miejsce brak zgodności w metodach planowania i w terminach przygotowywania planów produkcji, zaopatrzenia i przewozów. Mówiliśmy o ważnym dla planu przewozów czynniku lokalizacji produkcji i zaopatrzenia. Jeśli w praktyce planowanie produkcji operuje tylko mocą przerobową zjednoczeń i przedsiębiorstw, a planowanie zaopatrzenia danymi wskaźnikowymi — roczne plany przewozów również muszą być sporządzane, ze szkodą dla ich dokładności, metodą wskaźnikowo - statystyczną.

Jeśli zajdzie tego rodzaju konieczność — wspomniana wyżej analiza musi być szczególnie starannie przeprowadzona przy sporządzaniu operatywnych, kwartalnych i miesięcznych planów przewozów. Plany operatywne będą bowiem musiały wyrównać wszystkie nieścisłości planu rocznego. Przy sporządzaniu planów operatywnych czynnikiem lokalizacji będzie, oczywiście, zupełnie już ustalony i możliwy do uchwycenia.

Pierwszy etap analizy materiałów wyjściowych do sporządzenia planu przewozów doprowadza do ustalenia zadań przewozowych dla środków transportu szynowego, wodnego i dla innych rodzajów środków transportu oraz do ustalenia zadań dla transportu drogowego.

Obciążenie przewozami własnych środków transportu kolejowego i wodnego o tyle nie przedstawia trudności, że ich praca przeważnie nie zajął się z pracą PKP i PZS. Własne przewozy kolejowe i wodne mają w budownictwie całkowicie lokalne znaczenie. Jedyne trudności, jakie mogły tu powstać, przy opracowywaniu planu przewozu na rok 1952, wynikały z faktu, że zarządzenie przewodn. PKPG nr 282 nie podaje metody i formularza do wyliczenia zdolności przewozowej własnego taboru kolejowego i wodnego, tzn. formularza równoległego do Trs 2. Brak również takiego formularza dla własnego transportu konnego i wykonywanego przy pomocy kolejek budowlanych. Należy sądzić, że w instrukcji o sporządzaniu planu przewozów na rok 1953 te braki zostaną usunięte. Przy sporządzaniu planu przewozów na rok 1952 resorty budownictwa musiały w indywidualny sposób rozwiązać powstałe na tym tle trudności.

PLAN TRANSPORTU DROGOWEGO

W kolejnym etapie opracowywania formularza Tr 3 należy się zająć sprawą transportu drogowego, którego zadania, globalnie ujęte, będą różnicą między kwotami, podanymi w rubryce 6 formularza, a sumą kwot z rubryk 7, 8, 9, 10/11, 18, 19/20, 21/22, 23/24 i 31 (mówimy tu o formularzu Tr 3 skorygowanym, podanym wyżej na tablicy 2).

Opracowywanie planu przewozów drogowych (który nie jest zarządzeniem nr 282 wydzielony, praktycznie jednak istnieje, jako suma planu przewozów samochodowych — wzór Trs 1 i planu przewozów konnych) rozpocząć musimy od obliczenia zdolności przewozowej własnych pojazdów samochodowych (wzór Trs 2) i własnych pojazdów konnych. Oba te obliczenia omówimy osobno poniżej. Dadzą one nam kwoty ton, które przewiezie własny tabor drogowy zjednoczenia (przedsiębiorstwa), a przez ich odjęcie od kwot globalnych wyżej wspomnianego planu przewozów drogowych — kwotę ton, które ma dla zjednoczenia przewieźć obcy tabor drogowy — tzn. tabor branżowego przedsiębiorstwa transportowego resortu, tabor PKS, innych przewoźników samochodowych i konnych oraz furmanki chłopskie.

Sporządzenie tej części planu przewozów wymaga uprzedniego dokładnego przeanalizowania lokalnych warunków rejonu, położonego wokół poszczególnych placów budów i możliwości wykorzystania dla ich obsługi miejscowego potencjału przewozowego. W obecnej bowiem sytuacji musi być honorowana

w pełni zasada, że dopiero po całkowitym wykorzystaniu własnych i lokalnych źródeł potencjału przewozowego, a przede wszystkim furmanek chłopskich — budownictwo może się odwołać do pomocy przewozowej PKS, który ma sobie zleconych wiele ważnych zadań przewozowych w skali ogólnokrajowej, wynikających np. z obsługi towarowej wieś — miasto, z akcji zleconych o znaczeniu państwowym, z jego charakteru przewoźnika publicznego itp. Dlatego pomoc przewozowa PKS dla budownictwa winna mieć charakter doraźny i ratowniczy, możliwie najmniej trwały.

Ustalenie wielkości przewozów, które dla danego zjednoczenia wykonają branżowe przedsiębiorstwa własnego resortu, nie napotka na trudności, gdyż przedsiębiorstwa te znają swoją zdolność przewozową i, w myśl wytycznych władz zwierzchnich, sporządzają odpowiadający rozdzelnik posiadanego potencjału przewozowego. O ile więc w wyniku analizy został również określony w planie przewozów zjednoczenia (przedsiębiorstwa) udział miejscowego potencjału przewozowego — pozostałymi przewozami należy obciążyć PKS.

RODZAJ MASY CIĘŻAROWEJ — A ŚRODEK PRZEWÓZU

Opracowując analitycznie plan przewozów drogowych, tzn. rubryki nr 12/13, 14/15, 16/17, 25/26, 27/28 i 29/30 poprawionej wersji formularza Tr 3, nie należy zapominać o pasowaniu poszczególnych środków transportowych, tzn. pojazdów samochodowych i konnych oraz poszczególnych przewoźników, tzn. PKS, innych przewoźników publicznych, branżowych przedsiębiorstw transportowych resortu, a wreszcie furmanek chłopskich i taboru własnego — do rodzaju masy ciężarowej, przewidzianej do przewozu. I tak np. nie oprzemysł przewozu ciężkich maszyn budowlanych na PKS, o ile to przedsiębiorstwo nie posiada odpowiedniego dla tych celów taboru, a dalekiego przewozu załóg robotniczych nie oprzemysł na pojazdach konnych, które nie mogłyby zapewnić koniecznej szybkości przewozu itp.

ŚREDNIE ODLEGŁOŚCI PRZEWÓZOWE

Produkcję transportu mierzymy w tonokilometrach. Wspominaliśmy wyżej („Transport“ nr 1/52 str. 2), dlaczego przewozy kolejowe w planie przewozów obliczamy wyjątkowo w tonach. Plan przewozów, środkami transportu drogowego, chcąc wyliczyć ilości potrzebnego taboru, musimy sporządzić również w tonokilometrach. Potrzebne dla przeliczeń średnie odległości przewozowe (średnie promienie jazdy) dla poszczególnych asortymentów towarowych w rocznym planie przewozów określimy statystycznie, jednak przy sporządzaniu planów operatywnych, gwoili ich ścisłości, należy średnie odległości wyliczać praktycznie, w oparciu o czynnik lokalizacji planów budów, stacji kolejowych, zakładów produkcji pomocniczej itp. Średnie odległości winny być oczywiście wyliczane metodą średniej ważonej.

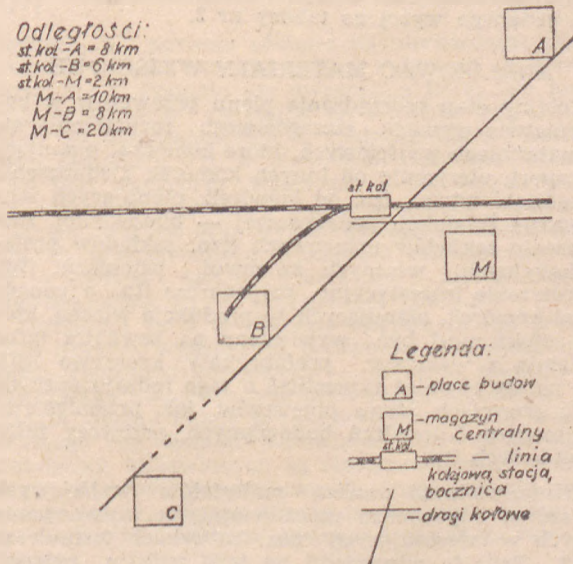
LIKWIDOWAĆ PRZEWÓZY NIERACJONALNE

Kończąc omawianie metody sporządzania planu przewozów na formularzu Tr 3 wspomnieć musimy o tym, że należy dążyć do wyeliminowania z planu wszelkich przewozów nieracjonalnych, a więc możliwych do uniknięcia, tzn. zbędnych.

Właściwością produkcji transportu jest zjawisko, że jej efekt — tonokilometr — jest konsumowany w trakcie procesu produkcyjnego i nie może być składowany, nie tworzy więc rezerwy zaopatrzeniowej. Stąd prosty wniosek, że każdy zbędny przewóz, każda ilość niepotrzebnie wyprodukowanych tonokilometrów stanowi z punktu widzenia gospodarki narodowej nie zysk — a stratę.

W budownictwie zbędne przewozy wywołuje przede wszystkim istnienie centralnych magazynów zaopatrzenia. Aby to wyjaśnić, wróćmy do przykładu omawianego w I części tego opracowania („Transport“ nr 1/52 str. 2).

Przykład ten przewiduje zupełnie korzystny układ terenowy stacji rozładowniczej, placów budów, magazynu centralnego i dróg kołowych.



Mimo to jednak, jak to łatwo wyliczyć, przejście 150 ton masy ciężarowej przez magazyn, tzn. jej przewóz ze stacji kolejowej do magazynu i dopiero stąd na place budów, przewiduje konieczność wykonania w zasadzie zbędnej produkcji transportu w ilości 600 ton/km.. Mówimy — „w zasadzie zbędnej“ — gdyż w pewnych przypadkach istnienie magazynu centralnego może być uzasadnione. Przeważnie jednak, czyniąc wygodę zaopatrzeniu, magazyny centralne doprowadzają do zbędnego zwiększania zadań przewozowych. Dlatego transportowcy domagać się muszą takiego przebiegu zaopatrzenia, przy którym masa ciężarowa będzie przewożona od dostawcy, czy też ze stacji kolejowej, bezpośrednio na miejsce jej zużycia. Podobnie dążyć muszą do eliminacji wszelkiego rodzaju innych nieracjonalnych przewozów.*)

INNE FORMULARZE PLANU PRZEWÓZÓW

Dla sporządzenia planu przewozów towarowych budownictwa Zarządzenie Przewodn. PKPG nr 282 wymaga wypełnienia, poza formularzem Tr 3, również formularzy Trs 1 i Trs 2.

Formularz Trs 2 — „obliczenie zdolności przewozowej pojazdów samochodowych“ — omówimy, ze względu na ważność tego formularza, w osobnym artykule.

Formularz Trs 1 — „plan przewozów samochodowych“ — jest, po przyjęciu skorygowanego układu formularza Tr 3, zwykłym z niego wyciągiem, dlatego nie wymaga osobnego omówienia.

Sporządzone na najniższym szczeblu planowania formularze rocznego planu przewozów są przysyłane kolejno do centralnych zarządów i ministerstw, podlegają tam analizie, ewentualne korekcie i opracowaniu zbiorczemu, wreszcie trafiają do Dep. Komunikacji i Łączności PKPG, gdzie służą dla opracowania skorygowanego rocznego planu przewozów w skali ogólnokrajowej.

Po ew. skorygowaniu i zatwierdzeniu przez PKPG roczne plany przewozów w ostatecznej postaci wracają drogą przez ministerstwo i centralne zarządy do zjednoczeń (przedsiębiorstw) lub jeszcze niżej — aż do zarządów budowlano - montażowych. Plany przewozów, odpowiednio opracowane, powinny być doprowadzone do każdego pracownika transportu, kierowcy, robotnika — ładowacza, mechanika w warsztacie. Poznanie przez pracowników transportu zadań, wyni-

*) Patrz Z. N. Paryjska — „Rodzaje nieracjonalnych przewozów“ — „Transport i Spedycja“ nr 9 i 10 z 1980 r.

kających z planu przewozów ich jednostki organizacyjnej, jest czynnikiem istotnie przyczyniającym się do wykonania i przekroczenia zadań planowych transportu. System planów operatywnych stwarza możliwość ciągłego obserwowania przebiegu wykonywania rocznego planu przewozów.

FORMULARZ K_i — ZGŁASZANIE ZAPOTRZEBOWANIA NA POMOC PRZEWOŹNIKÓW PUBLICZNYCH

Zarządzenie Przewodniczącego PKPG nr 282 nakłada na kolejne szczeble organizacyjne, planujące przewozy, obowiązek zgłaszania zapotrzebowania na pomoc przewozową kolejnym szczeblom organizacyjnym przedsiębiorstw przewozów publicznych — terenowo właściwym placówkom — PKP, PZS i PKS.

Sporządzenie odnośnych formularzy „K_i”, których dane liczbowe są wyciągami z danych formularza Tr 3, nie przedstawia żadnych trudności. To też nie omawiając ich bliżej, ograniczymy się do stwierdzenia, że

ta metoda planowania pozwala na równoległe do przebiegu opracowywania planu przewozów w przedsiębiorstwach nietransportowych opracowywanie planów przez przewoźników publicznych. Pozwala im na konfrontowanie zgłoszonych zapotrzebowań na przewozy z posiadanym potencjałem przewozowym, co z kolei umożliwia opracowania planów zapotrzebowania na tabor, planów inwestycyjnych, planów rozmieszczenia środków transportowych w poszczególnych rejonach kraju itp.

W miarę równoległego przechodzenia planów przez kolejne szczeble organizacyjne i przewoźników publicznych i ich klientów, plany po obu liniach są coraz bardziej uzgadniane, aż wreszcie pełne uzgodnienie planów przewoźników publicznych i ich klientów następuje na szczeblu PKPG. Plany zatwierdzone przez PKPG stają się dla obu stron obowiązujące i zastępują stosowane dotąd umowy planowe, zawierane przez przedsiębiorstwa przewozów publicznych z użytkownikami ich taboru przewozowego.

(c. d. n.)

MARIAN URBAN (Warszawa)

Drogi rozwoju transportu samochodowego w Polsce

Rozwój ciężarowego transportu samochodowego podlegał w Polsce od początku fluktuacjom, które wynikały przede wszystkim z tego, że brak było ustalonego poglądu na rolę tego transportu w gospodarce narodowej.

Po okresie nieskrępowanej swobody rozwoju w swoich skromnych zaczątkach, stał się on z miejsca przedmiotem restrykcji, skoro tylko zaczął przejawiać zdolność konkutowania z koleją na odcinku usług publicznych, zwłaszcza w przewozie przesyłek drobnicowych. Natomiast transportem samochodowym wykonywanym dla potrzeb własnych, zwanym krótko transportem własnym lub fabrycznym, nie interesowano się w Polsce przedwojennej, ponieważ na tle słabego uprzemysłowienia kraju rozwijał się on bardzo powoli. Poza tym w okresie tym nie stworzono w ogóle żadnej konstruktywnej koncepcji, która by transportowi samochodowemu wyznaczyła właściwą rolę w gospodarce narodowej — rolę wynikającą z technicznych i ekonomicznych właściwości samochodu.

Wskutek zniszczeń wojennych w sieci kolejowej i kluczowego znaczenia transportu przy odbudowie kraju, samochód ciężarowy stał się w pierwszym okresie po wojnie zasadniczym i wszechstronnym środkiem transportu. Służył on najpilniejszym potrzebom wszędzie tam, gdzie brakło innych środków transportu, przy czym kalkulacja gospodarcza miała podrzędne znaczenie. Dopiero w miarę poprawy sytuacji transportowej wyodrębniały się coraz wyraźniej różne sposoby eksploatacji samochodu i różne formy organizacyjne transportu samochodowego.

Uspołeczniony transport własny rozwijał się na bazie samochodów, pochodzących z majątku poniemieckiego, pomocy sąsiedzkiej ZSRR i zakupów z demobilu, a następnie z importu.

Rozwój tego transportu charakteryzowało początkowo organizacyjne rozdrobnienie taboru i indywidualne użycie samochodu, jako „pogotowia transportowego”. Dopiero, gdy przekonano się, że prowadzi to do marnotrawstwa potencjału przewozowego i coraz kosztowniejszych inwestycji importowych oraz do niszczenia taboru z braku właściwej obsługi technicznej, zaczęto stosować zbiorową eksploatację samochodów i organizować ją w bardziej racjonalnych formach.

Na tym tle wystąpiły z czasem wewnętrzne różnice w zadaniach uspołecznionego transportu własnego i w sposobie eksploatacji środków tego transportu. Przede wszystkim wyróżnił się w nim transport służący obsłudze własnych potrzeb o charakterze administracyjno - gospodarczym, występujących w takich administracyjnych jednostkach organizacyjnych, jak

urzędy, instytucje i zakłady naukowe, dyrekcje naczelne lub zjednoczenia przedsiębiorstw itp. Następnie różniczkował się transport, który można nazwać roboczym, tj. transport związany funkcjonalnie ze specyficzną działalnością gospodarczą posiadacza samochodu. Z natury swojej kształtował się on odmiennie w różnych gałęziach gospodarczych i wykazywał znacznie większe tendencje do organizowania się w konkretnych formach organizacyjnych, aniżeli transport administracyjny - gospodarczy. Wobec słabości transportu publicznego objawiał on, przy tym dążność do rozszerzania swego pola działania, a czasem nawet przekształcał się w swego rodzaju transport publiczny, wykorzystując próżne przebiegi posiadanych samochodów. W końcu wyodrębniły się również grupy eksploatacyjno taboru, które stanowią właściwie tylko „pogotowie transportowe” lub służą do transportu urzędów specjalnych i w ścisłym tego słowa znaczeniu nie wykonują transportu ciężarowego.

Obok uspołecznionego transportu własnego rozwijał się dość samoistnie i bez dostatecznego skoordynowania ciężarowy transport publiczny. Jego głównym trzonem poza krótkim okresem przejściowym była i jest Państwowa Komunikacja Samochodowa. Bezpośrednio po wojnie uruchomiły i prowadziły ciężarowy transport samochodowy okręgowe i powiatowe urzędy samochodowe, a Samodzielny Pułk Samochodowy stanowił w tym zakresie instrument interwencyjny Rządu. Działalność tę bez zmian przejęła Państwowa Komunikacja Samochodowa. Następnie jednak ograniczyła swą działalność PKS prawie wyłącznie do komunikacji autobusowej. Po sfuzowaniu ze „spedytorem” podjęła ona na nowo transport ciężarowy, lecz przewoźnictwo uprawiała w minimalnym stopniu i raczej tylko łącznie ze spedycją, trudniąc się głównie wynajmem samochodów.

Olbrzymi wzrost potrzeb transportowych budownictwa i jesiennego skupu podstawowych ziemiopłodów zmusił w następnym okresie Państwową Komunikację Samochodową do podjęcia interwencyjnych przewozów masowych, a nawet do przekształcenia się na tym polu w dysponenta całego transportu publicznego, tj. również transportu, wykonywanego przez spółdzielczość i przewoźników prywatnych. Spowodowało to zniekształcenie jej właściwej działalności gospodarczej, jako przedsiębiorstwa przewozowego. Niebawem rozpoczął się też proces wycofywania się PKS z tej pozycji. Równocześnie zaczęła ona powoli rozwijać właściwą działalność przewoźnika publicznego na odcinku przewozów liniowych między osiedlami i przewozów, opartych na umowach okresowych. Fazy opisanych przemian działalności PKS w transporcie ciężar-

rowym nie rysowały się przy tym tak dobitnie, jak to przedstawiono, lecz zachodziły na siebie wzajemne, zacierając wyrazistość zachodzących zmian.

Również dzieje spółdzielczości transportowej były różne. Charakteryzowała ją słaba dynamika rozwoju, a powody tego były wielorakie. Między innymi na rozwoju spółdzielczości zaciążył nieuregulowany stosunek jej do Państwowej Komunikacji Samochodowej, a w szczególności to, że nie posiadała ona dotychczas wydzielonego pola pracy, wskutek czego traktowana była przez PKS na płaszczyźnie konkurencji, a nie współpracy.

Przewoźnictwo prywatne stanowi do tej pory poważną pozycję publicznego transportu drogowego, przede wszystkim dlatego, że obejmuje ono jeszcze bardzo liczne przewoźnictwo konne. Pożywką przewoźnictwa samochodowego stał się tabor poniemiecki, a potem tabor eliminowany z gospodarki państwowej. W pierwszym okresie wypełniło ono lukę, wytworzoną przez słabość państwowego transportu publicznego. Później wzrastało wprawdzie na ogół w związku z narastającymi potrzebami transportowymi, lecz okresowo cofało się w swoim stanie posiadania bądź koniunkturalnie, bądź też wskutek ograniczeń przy udzielaniu zezwoleń. Przewoźnictwo to staowało się z biegiem czasu coraz więcej środkiem miejscowego transportu i uzupełniało w tym zakresie Państwową Komunikację Samochodową, a ostatnio przede wszystkim resortowy transport budownictwa, tracąc do pewnego stopnia cechy transportu publicznego.

Przewoźnictwo konne, z natury rzeczy typowo miejscowe, żyło do niedawna własnym życiem i nie podlegało żadnej reglamentacji. Od pewnego czasu zostało jednak wprzęgnięte w orbitę lokalnego operatywnego planowania i w tym zakresie uzupełniało publiczny transport samochodowy, przede wszystkim na odcinku budownictwa.

Na zakończenie opisu dotychczasowego rozwoju ciężarowego transportu drogowego w Polsce, ujętego w olbrzymim skrócie ze względu na ciasne ramy artykułu, można stwierdzić, że doświadczenia przebytego okresu umożliwiły przystąpienie do ustalenia zasad, wytyczających dalsze drogi rozwoju transportu drogowego, a zwłaszcza samochodowego.

Na bazie tych doświadczeń zrodziły się dwie uchwały Prezydium Rządu: z dn. 2 czerwca 1951 r. w sprawie organizacji służb transportowych w urzędach i jednostkach gospodarki społecznej oraz z dn. 17 listopada 1951 r. w sprawie podziału zadań w ciężarowym transporcie drogowym.

Pierwsza uchwała ma charakter formalny, ustalając strukturę organów obsługujących całokształt własnych potrzeb transportowych jednostek organizacyjnych (patrz „Transport i Spedycja“ nr 3 str. 113 i nr 8 str. 360 z 1951 r.), druga zaś charakter rzeczowy, wypełniający ramowe przepisy ustawy z dn. 8 stycznia 1951 r. o transporcie drogowym (patrz „Transport i Spedycja“ nr 3 str. 111 i 126 z 1951 r.). Obie uchwały łącznie z rozporządzeniem Ministra Transportu Drogowego i Lotniczego w sprawie udzielania zezwoleń na publiczny transport drogowy, zarządzeniem o kontraktacji przewoźników prywatnych oraz z aktami administracyjnymi Prezesa Rady Ministrów w sprawie używania służbowych samochodów ciężarowych, stanowią fundament przyszłej struktury ciężarowego transportu drogowego.

Uchwała o podziale zadań w ciężarowym transporcie drogowym ustawia ten transport w gospodarce społecznej według następującego funkcjonalnego kryterium:

1) transport publiczny, tj. transport wykonywany zarobkowo na użytek powszechny,

2) transport branżowy, tj. transport wykonywany zarobkowo przez resortowe przedsiębiorstwa transportowe dla różnych jednostek organizacyjnych jednej branży gospodarczej jednego resortu,

3) transport własny, tj. wykonywany dla własnej obsługi transportowej przez jednostki organizacyjne, dysponujące własnym lub użytecznym taborem przewozowym.

Uchwała o organizacji służb transportowych dzieli ponadto transport własny, według jego cech organizacyjnych, na wykonywany przez:

a) biura transportowe, obsługujące różne jednostki organizacyjne (zakłady) jednego przedsiębiorstwa lub zjednoczenia na pełnym wewnętrznym rozrachunku gospodarczym,

b) działy transportowe, obsługujące macierzyste jednostki organizacyjne na ograniczonym wewnętrznym rozrachunku gospodarczym,

c) własny, nieliczny tabor jednostek organizacyjnych, nie wydzielony w osobną komórkę obsługową na rozrachunku gospodarczym.

Trzonem transportu publicznego ma być Państwowa Komunikacja Samochodowa, jej uzupełnieniem spółdzielczość transportowa. Funkcjonalnie mają spełniać te same zadania, poza eksploatacją bagażowych dorozek samochodowych, którą pozostawia się spółdzielczości. Pole działania ma być w zasadzie rozgraniczone terytorialnie, co nie wyklucza, zwłaszcza w okresie przejściowym, współdziałania na wspólnym terenie z podziałem usług, dokonywanym okresowo przez wojewódzkie Rady Narodowe w trybie regionalnym koordynacji przewozów.

Uchwała o podziale zadań i akty prawne, wynikające z ustawy o transporcie drogowym, ustawiają nieuspołeczniiony transport drogowy niejako na marginesie transportu publicznego. Nie przewidują więc dla niego samodzielnych form organizacyjnych, ani norm strukturalnych, poza istniejącą ogólną organizacją zrzeczeń prywatnego handlu i usług.

Przewoźnicy prywatni: samochodowi i konni mają być indywidualnie podporządkowani potrzebom i dyspozycji tego odcinka resortowego transportu, który może zapewnić ich najlepsze wykorzystanie dla gospodarki uspołecznionej i włączyć ich w orbitę planowania. Dlatego formą tego wykorzystania ma być w zasadzie okresowa kontraktacja przewoźników prywatnych, przede wszystkim przez skonsolidowane organizacje transportowe, jak branżowe przedsiębiorstwa, biura i działy transportowe. Usługi omawianych przedsiębiorstw mają uzupełniać transport tych organizacji w zakresie operatywnych planów przewozowych, zatwierdzanych przez wojewódzkie komisje planowania gospodarczego, a pierwszeństwo w kontraktacji mają mieć organizacje transportowe budownictwa we wszystkich dziedzinach inwestycji. Dopiero niezatrudnieni tą drogą przewoźnicy mają służyć na warunkach określonych przez wymienione komisje potrzebom powszechnym, nie zaspokojonym przez państwowy i spółdzielczy transport publiczny.

Zadania transportu branżowego i własnego, działającego na zewnętrznym rozrachunku gospodarczym, zakreśla potrzeba użycia taboru specjalnie przystosowanego do właściwości jednorodnych ładunków lub potrzeb wyspecjalizowanej organizacji przewozów, jaka występuje np. przy kolportażu, w miejscowej detalicznej dystrybucji towarowej, w niektórych rodzajach skupu artykułów rolniczych itp. W przeciwnieństwie do publicznego, transport ten ma zaspakajać przede wszystkim lokalne (miejscowe lub rejonowe) potrzeby i posiadać odpowiednie terenowe formy organizacyjne. Zasięg jego przewozów, przy użyciu specjalnego taboru, nie jest jednak analogicznie ograniczony. Natomiast transport własny, nie działający na wewnętrznym rozrachunku gospodarczym, ograniczony jest w swych zadaniach do zaspakajania wyłącznie miejscowych potrzeb gospodarczych. Realizuje się przy tym tendencja, aby na odcinku czysto administracyjno - gospodarczych potrzeb transport ten uległ stopniowej likwidacji, a potrzeby te zaspakał transport publiczny, ciężarowy lub bagażowy.

Przed uspołecznionym transportem publicznym stoi zadanie zorganizowania komunikacji między osiedlami przy pomocy taboru powszechnego użytku. Na dalszym planie stoi miejscowa obsługa jednostek organizacyjnych, nie dysponujących taborem własnym oraz pomoc w okresie zwiększonego nasilenia przewozów (szczytów przewozowych) dla jednostek posiadających tabor własny i dla resortowych organizacji transportowych, a obok tego zaspakajanie potrzeb bytowych ludności. Do tego transportu ma należeć również eksploatacja najcięższego taboru specjalnego, którego użycie dla własnych potrzeb zdarza się tylko sporadycznie, a w dyspozycji przewoźnika jest bardziej ekonomiczne, bo wszechstronne.

Spróbujmy teraz naszkicować, na tle założeń uchwały o podziale zadań, obraz przyszłej struktury funkcjonalnej ciężarowego transportu samochodowego.

Zacznijmy od transportu publicznego. Posiada on stacje towarowe w każdym większym mieście, do powiatowych włącznie, a czasem nawet w mniejszych żywotnych ośrodkach gospodarczych. W zasadzie cały transport samochodowy, z wyjątkiem specjalnego, między miastem a wsią oraz między miastami ponad pewne nieduże odległości, jest publiczny. Wykonywany jest bądź w komunikacji stałej, bądź też okolicznościowo.

W komunikacji stałej transport publiczny obsługuje regularnie stałe potoki ładunków, zgrupowane w linie kierunkowe lub okrężne, gwarantując terminowe dostawy, ustalone w taryfie dla poszczególnych linii. Regularność obsługi wyraża się w określonym minimum ilości kursów codziennych lub kursów periodycznych w tygodniu, ewentualnie nawet w opublikowanym, przybliżonym rozkładzie jazdy. Niemniej w każdym przypadku stosuje się wewnętrzny służbowy rozkład jazdy. Transport ten ma charakter zbiorczy i załatwia przesyłki drobnicowe wielkości zależnej od ich rodzaju z wyłączeniem takich, które ze względu na swe właściwości i brak odpowiedniego opakowania nie mogą być przewożone normalnie razem z innymi. Można je jednak przewozić w pojemniku (containrze) lub w przyczepie. Okolicznościowo przewozi się w dowolnych kierunkach w zasadzie tylko ładunki całopojazdowe, transport ten zatem obsługuje obszar sfer wzajemnego ciążenia gospodarczego, a nie określone linie, choć może się również i na nich odbywać.

Uniwersalny tabor transportu publicznego jest w takim układzie w zasadzie prawie jedynym poza dużymi miastami i takimi pozostałymi miejscowościami, w których istnieją bądź potrzeby specjalnej dystrybucji miejscowej, bądź też zakłady pracy, zwłaszcza budowlane i przemysłowe, posiadające własny specjalny tabor, a przy nim i uniwersalny dla zaspokajania swych miejscowych potrzeb w zakresie zwózki. W niektórych mniejszych miastach zgrupowany jest wyłącznie tabor spółdzielczy, w pozostałych tabor Państwowej Komunikacji Samochodowej.

W dużych miastach i dużych ośrodkach gospodarczych sytuacja przedstawia się odmiennie. Funkcjonalność transportu jest tam bardzo zróżniczkowana i w konsekwencji istnieje w nich szereg odpowiadających im różnych organizacji transportowych. Zwózkę, zarówno kolejową, jak i między magazynami lub z zakładów wytwórczych do magazynów, obsługują obok siebie resortowe przedsiębiorstwa transportowe, bądź własny transport roboczy zakładów pracy, bądź też Państwowa Komunikacja Samochodowa lub spółdzielczość transportowa. Nie jest również wykluczone, że pewną część zwózki kolejowej, np. przesyłek drobnicowych i ekspresowych, wykonuje sama kolej własnym taborom samochodowym. Natomiast dla rozwoju w detalicznym obrocie handlowym oraz dla kolportażu istnieją miejscowe przedsiębiorstwa i działy transportowe odpowiednich branż gospodarczych, wyspecjalizowane zarówno w taborze, jak i w organizacji przewozów.

Działalność transportowych organizacji branżowych nie zawsze jest ograniczona do terenu samego miasta. Często rozciąga się ona na pewien mniejszy lub większy rejon zaopatrzenia, większy zwłaszcza wówczas, gdy tabor jest przystosowany tylko do przewozu pewnych ładunków i nie powinien być zastąpiony zwykłym, kosztem gorszych warunków przewozu, straty czasu na utrudnione ładowanie lub wyładowanie, zniszczenie samochodu itp.

Jakie branże wyspecjalizowały sobie transport? Przede wszystkim budownictwo wszelkiego rodzaju. Specjalnego taboru zarówno przy wyładunku, często również przy mechanicznym naładunku, jak i przy manewrowaniu na placu budowy wymaga przeważnie dowóz masowych materiałów budowlanych i wywóz gruzu lub ziemi z wykopów, czy to będzie budownictwo ziemne, czy naziemne, czy też montażowe. Inne specjalne właściwości techniczne taboru konieczne są w tej dziedzinie przy transporcie dłuższymi wszelkiego rodzaju, jak żelazo i drewno budowlane, rury itp.,

a inne znów przy transporcie dużych elementów montażowych i maszyn roboczych.

Podobnie wyspecjalizowany tabor posiadać muszą również zakłady przemysłowe, produkujące artykuły o specyficznym charakterze przewozowym, o ile nie mają bocznic kolejowych.

Taboru specjalnego poza sprzętem mechanicznym do eksploatacji lasu potrzebuje również leśnictwo, przede wszystkim ze względu na transport długiego drewna. Tabor cysternowy i izolowany termicznie, używany zarówno przez niektóre organizacje zbytu, jak i w detalicznej dystrybucji handlowej, jest także taborom specjalnym, nie nadającym się do żadnego innego użytku. Są to naturalnie tylko przykłady, których wiele jeszcze można by przytoczyć, ponieważ rozmaitość zastosowania samochodu do specyficznych potrzeb jest niezmierna, a teoretycznie prawie nieograniczona. Ciekawe jest natomiast, czy i w jakim zakresie w dyspozycji organizacji transportowych, opiekujących się na taborze specjalnym, powinien się znaleźć również tabor uniwersalny dla obsługi istniejących prawie zawsze obok tego potrzeb, nie wymagających taboru specjalnego. Pytanie to rozstrzygnie zapewne, jak zawsze, praktyka życiowa.

Drugą dziedziną wyspecjalizowanego transportu branżowego jest drobny skup i dystrybucja detaliczna, a więc z punktu widzenia transportu drobnicowa zwózka (zwóz i rozwój). Często, choć nie zawsze, powinna ona korzystać z taboru specjalnego. Najbardziej typowym będzie tu samochód z nadwoziem zamkniętym, dostosowanym do przewozu towaru jednego rodzaju i do układania go w taki sposób, aby ułożenie i wydanie go było najłatwiejsze, a przewóz nie powodował jego niszczenia (zmięcia, pobrudzenia itp.). Żeby, Krótko mówiąc, towar wyładowany mógł być zaraz wyłożony i sprzedany. Przy towarach lekkich, zwłaszcza nietrwałych, ważne jest przy tym wykorzystanie przestrzeni ładownej na wysokość. Tabor do transportu żywcą powinien spełniać znów inne, choć również specjalne warunki, inne zaś transport mięsa, gdzie podobnie, choć z przeciwnych względów, ładunek wymaga hermetycznego odizolowania od otoczenia (z odpowiednim przewietrzeniem), jak przy zwóźce padliny i odpadków do przerobu. O taborze cysternowym była już mowa.

W tym transporcie branżowym dominuje jednak oprócz ewentualnej specjalizacji taboru jedna wspólna cecha. Jest nią ściślejsze niż gdzieindziej powiązanie organizacyjne transportu z czynnościami właściwymi i specyficznymi dla danej branży gospodarczej. Odmiennie od normalnych kształtują się wskaźniki ekonomiczne tego transportu, ponieważ wymogi równoległych czynności handlowych muszą być uwzględnione w pierwszym rzędzie. Dlatego, nawet w przypadku korzystania z taboru powszechnego użytku, wszędzie tam, gdzie występują te wymogi w odpowiednim nasileniu i rozmiarze, istnieje równocześnie odrębna branżowa organizacja transportowa. Przybiera ona w zależności od wielkości i specjalności potrzeb różne formy i służy albo jednej albo kilku pokrewnym organizacjom handlowym. Jeżeli nie jest wyodrębniona w osobne przedsiębiorstwo, grupuje się w zasadzie przy wielobranżowych magazynach detalicznego handlu, a gdzie ich nie ma, przy składnicach central handlowych.

Byłoby błędem przypuszczać że opisany, zwłaszcza terytorialnie podział zadań zacznie działać odrazu i wszędzie. Nawet wówczas, gdy osiągniemy wyrażną czystość tego podziału, istnieć będą potrzeby, wybiegające poza zakresione ramy. Transport publiczny nie może być tak rozgałęziony aby mógł bez reszty i zawsze zaspokoić wszystkie, zwłaszcza zjawiające się nagle, potrzeby przewozowe między osiedłami. Przy swoim pełnym rozwoju będzie on mógł zapewnić terminowość dostawy nagle zgłaszanych ładunków zapewne tylko wzdłuż tras łączących jego placówki terenowe i skupiających główne potoki ładunków. Do tego należy się liczyć z faktem, że pełny rozwój transportu publicznego nie nastąpi tak prędko i że istnieć będzie stan przejściowy, w którym, przynajmniej w pewnym ograniczonym zasięgu i w nagłych wypadkach będzie musiał działać w komunikacji zamiejscowej również uniwersalny transport branżowy lub własny.

Jak wiadomo, transport własny jest przeważnie skazany na brak własnego ładunku zwrotnego. Dlatego powinna istnieć organizacja, która by przyjmowała zgłoszenia zamierzonych jednokierunkowych przewozów i łączyła przeciwne ładunki w jeden przewóz dwukierunkowy, wykorzystując w tym celu próżne przebiegi samochodów w transporcie własnym. Ponieważ dla przewozu takich ładunków powinna być w pierwszym rzędzie wykorzystana ładowność taboru transportu publicznego, wydaje się, że taką organizację należałoby związać z Państwową Komunikacją Samochodową. Wówczas, zwłaszcza na tzw. trasach preferencyjnych, tj. zastrzeżonych wyłącznie dla transportu publicznego, łączących jego placówki terenowe i skupiających większość przewozów, można by wielokrotnie uniknąć potrzeby podejmowania transportu własnego.

Gdzieindziej, a szczególnie w obronie między miastem a wsią, mogą dłuższy czas działać porozumienia w sprawie wzajemnego wykorzystania próżnych przebiegów między organizacjami dystrybucji artykułów przemysłowych i skupu artykułów rolniczych. Pod znakiem zapytania stoi poza tym zagadnienie ściśle rolniczego

wewnętrznego transportu prawdopodobnie tak długo, dopóki rolnictwo nie przybierze form wielkoprodukcyjnych.

Nakreślony obraz nie byłby całkowity, gdyby nie wspomnieć, że celowo pomija zagadnienie taboru „pogotowia transportowego” oraz taboru związanego w jakikolwiek sposób z eksploatacją urządzeń jego nadwozi. Pierwszy służy do przewozu drużyn i materiałów roboczych, drugi zaś do przemieszczania eksploatowanych osobno urządzeń technicznych i innych, lecz żaden z nich nie jest środkiem transportu mierzonego jednostkami pracy przewozowej, który nazwalibyśmy umownie transportem ciężarowym.

Przedstawiony obraz przyszłości ciężarowego transportu samochodowego w Polsce nie jest tak bardzo daleki. Uchwała Prezydium Rządu wymaga dokonania szeregu przemian w jego dotychczasowej strukturze, w ciągu 1952 r. Sądzić zatem należy, że już plany gospodarcze na rok 1953 będą w sobie nosiły wyraźne znamiona tych przemian. Pełna realizacja ustalonego podziału zadań w ciężarowym transporcie drogowym zależna jest jednak od realizacji odpowiednio zmodyfikowanych planów inwestycyjnych.

M. ZBOLEWICZ (Warszawa)

Planowanie potoków ładunków

Transport w przeciwieństwie do innych gałęzi gospodarki narodowej nie stwarza nowych dóbr materialnych. Wytwórczość transportu to przemieszczanie ładunków, mierzone w tonokilometrach.

To przemieszczanie ładunków powinno być dokonywane jak najekonomiczniej, to znaczy przy możliwie najmniejszym nakładzie środków, co w efekcie umożliwi dostarczenie towaru konsumentowi po niskiej cenie.

Mając na uwadze, że przeważająca część masy ładunkowej, wyprodukowanej przez przemysł i rolnictwo, przewożona jest przez kolej, należyte zorganizowanie przewozów kolejowych jest zagadnieniem pierwszorzędnej wagi, gdyż może dać olbrzymie oszczędności w gospodarce narodowej, a tym samym przyspieszyć tempo rozwoju gospodarczego naszego kraju.

W ustroju socjalistycznym przy planowym systemie prowadzenia gospodarki istnieją wszelkie możliwości zorganizowania przewozów w ten sposób, aby wydatki związane z przemieszczeniem ładunków były jak najniższe.

W ustroju kapitalistycznym towar przed dojściem do rąk konsumenta przechodzi skomplikowaną drogę poprzez pośredników i spekulantów, co podraża koszt towaru i w ostatecznym wyniku nakłada dodatkowe obciążenia na masy pracujące.

Ekonomista amerykański Chase Stuart w książce pt. „Tragedia marnotrawstwa” naszkicował jaskrawy obraz chaosu w układzie potoków towarowych w warunkach gospodarki kapitalistycznej.

Charakteryzując potoki ładunków, Stuart pisze: „Wagony z węglem jadą z Chicago i z powrotem znów do Chicago. Węgiel Pensylwanii, Indiany jest sprzedawany w większości Stanów, które same wydobywają węgiel. Gdyby ktokolwiek zechciał, lecąc samolotem, odtworzyć obraz drogi, którą odbywa towar w obecnych warunkach od wytwórcy do konsumenta, to musiałby zrezygnować z tego zadania, nie chcąc dostać zeza lub skrócić szyi”.

W wyniku takiego chaosu, według Stuarta, dystrybucja towarów w USA kosztuje drożej, niż ich wytworzenie.

Obecnie jeszcze nie wszystkie możliwości wynikające z zalet socjalistycznej gospodarki są u nas w pełni wykorzystane.

Często się zdarza, że ładunki przewożone są nieracjonalnie.

Przewozami nieracjonalnymi*) nazywamy takie przewozy, które wymagają większego zużycia środków

materialnych, niż to wynika z potrzeb gospodarki narodowej.

Do przewozów nieracjonalnych spowodowanych głównie wskutek niewłaściwego planowania dystrybucji i zaopatrzenia należą przewozy krzyżujące się i przeciwbieżne, przewozy na zbyt duże odległości lub zbyt krótkie, przewozy wtórne i reekspedycje.

Wszystkie te przewozy nieracjonalne zwiększają niepotrzebnie pracę kolei i zwiększają wydatki na transport, co jest oczywistym marnotrawstwem dobra narodowego.

Chcąc likwidować nieracjonalne przewozy i nie dopuścić do ich powstawania, należy opracować schematy normalnych potoków ładunków, które powinny być zatwierdzone przez odpowiednie czynniki rządowe i stanowić integralną część planów przewozowych obowiązujących zarówno organy transportu, jak i nadawców przesyłek.

Schematem normalnych potoków ładunków nazywamy takie powiązanie rejonów produkcji z rejonami zapotrzebowania, które zaspokajają w pełni potrzeby gospodarcze tych rejonów i umożliwiają ekonomiczne wykorzystanie środków transportowych.

Schematy takie mogą być opracowane tylko przez jednostki centralne, gdyż stacja, przyjmując przesyłkę do przewozu, nie może wiedzieć, czy przewóz w danym kierunku jest racjonalny, czy też nie. Na szczeblu dyrekcji okręgowej mogą być sporządzane schematy potoków ładunków tylko w odniesieniu do przewozów miejscowych, tj. takich przewozów, które odbywają się w granicach danej dyrekcji.

Właściwe opracowanie schematów potoków ładunków powinno odbywać się na szczeblu Ministerstwa Kolei w porozumieniu z PKPG i zainteresowanymi resortami gospodarczymi.

Podstawę do opracowania potoków ładunków powinny stanowić rejonowe bilanse ekonomiczno - transportowe. Bilanse ekonomiczno - transportowe powinny być sporządzane nie dla wszystkich ładunków, lecz tylko dla tych, które stanowią największy udział w obrocie ładunków przewożonych koleją.

Bilanse te, sporządzane dla poszczególnych rodzajów ładunków oddzielnie, powinny zawierać następujące elementy: przychód i rozchód, pozostałość na koniec okresu poprzedzającego okres planowany, ilość wyznaczoną do wyprodukowania w okresie planowanym, zużycie własne, zapotrzebowanie danego rejonu, wynikające z zużycia i tworzenia zapasów oraz ilość, przeznaczoną na wywóz z danego rejonu lub sprowadzoną z innych rejonów, w zależności od wzajemnego kształtowania się produkcji i zużycia.

*) Patrz „Rodzaje nieracjonalnych przewozów” — Z. N. Paryjska i in. „Transport i Spedycja” nr 8 i 9 z 1950 r.

W naszych warunkach tryb opracowywania bilansów ekonomiczno - transportowych mógłby być następujący.

Bilanse ekonomiczno - transportowe powinny być sporządzane przez jednostki gospodarcze, będące dostawcami lub odbiorcami poszczególnych podstawowych ładunków i przesyłane do WKPG, a niezależnie od tego w swoim pionie do jednostek nadrzędnych, które analizują nadesłane bilanse i dokonują ewentualnej korekty.

Ministerstwa gospodarcze zestawiają bilanse ekonomiczno - transportowe całego resortu i przesyłają do PKPG.

Na podstawie rejonowych bilansów ekonomiczno - transportowych powinny być opracowane pod kierownictwem PKPG zestawienia wymiany międzyrejonowej poszczególnych podstawowych ładunków.

W Związku Radzieckim plany wymiany międzyrejonowej opracowują: Państwowa Komisja Planowania ZSRR i ministerstwa republik związkowych wspólnie z organami transportu. Praca ta wymaga nie tylko wyczerpujących wiadomości o możliwościach produkcyjnych rejonów i ich zapotrzebowaniach, lecz także szczegółowej znajomości zagadnień gospodarczych i technicznych transportu.

Opracowanie planów wymiany międzyrejonowej tj. powiązania rejonów posiadających nadmiar danej produkcji z rejonami odczuwającymi jej brak, stanowi najbardziej skomplikowaną i odpowiedzialną część planowania przewozów.

Plan wymiany międzyrejonowej jest w istocie państwowym planem zaopatrzenia w przekroju terytorialnym.

Plany wymiany międzyrejonowej powinny uwzględ-
niać:

- 1) całkowite zaspokojenie potrzeb rejonów w poszczególnych rodzajach ładunków,
- 2) zapewnienie ścisłych terminów dostawy ładunków,
- 3) wykorzystanie w możliwie największym zakresie transportu wodnego,
- 4) wykorzystanie kierunków próżnego przebiegu taboru,
- 5) wyeliminowanie przewozów nieracjonalnych,
- 6) stosowanie w jak najszerszym zakresie marszrutyzacji przewozów,
- 7) wykorzystanie pomocniczych linii kolejowych o małym natężeniu ruchu,
- 8) stworzenie koniecznych zapasów u nadawców.

Zestawienia wymiany międzyrejonowej sporządza się dla każdego towaru oddzielnie (tylko dla podstawowych ładunków) w formie tablic według następującego wzoru:

nazwy rejonów otrzymujących	rejon y					
	A	B	C	D	E	it.d.
nazwy rejonów wysyłających						
A						
B						
C						
D						
E itd.						

Organy planujące transportu kolejowego, biorące udział w opracowaniu zestawień wymiany międzyrejonowej, mają obowiązek wskazywać słuszne kierunki przewozów, żądać możliwie jak najbardziej równomiernego rozłożenia przewozów w czasie i nie przyjmować bezkrytycznie wszelkich żądań przewoźnych, które uniemożliwiłyby racjonalne wykorzystanie taboru i urządzeń technicznych.

Na podstawie opracowanych i zatwierdzonych przez właściwe czynniki zestawień wymiany międzyrejonowej poszczególnych ładunków, organy kolejowe opracowują zestawienia przewozów między poszczególnymi

dyrekcjami i oddziałami, posługując się podobną tabelą jak przy zestawieniach wymiany międzyrejonowej.

Powiązanie rejonów załadowczych z rejonami wydładowczymi powinno być dokonane w ten sposób, by odległość przewozu była jak najkrótsza.

Zachowując zasadę najkrótszych odległości, przy ustalaniu powiązań, należy mieć na uwadze cel, jakim się kierujemy. Otóż chodzi o to, by ładunek był dostarczony do miejsca zapotrzebowania w możliwie najkrótszym czasie, by wykorzystanie taboru było jak najekonomiczniejsze oraz, by koszty przewozu były jak najniższe.

Nie zawsze jednak najkrótsza droga oznacza najtańszy i najszybszy przewóz. W takich przypadkach należy odstąpić od przyjętej zasady.

Przed wszystkim na niektórych liniach wielkość potoków ładunkowych przekracza zdolność przelotową tych linii i powstaje konieczność skierowania części ładunków drogą okrężną. Szybkość dostarczenia ładunków do miejsca przeznaczenia zależy nie tylko od odległości, lecz także od szybkości ruchu pociągów na danym odcinku, która z kolei zależy jest od profilu linii, urządzeń technicznych, ilości węzłów itd. Dlatego też, chociaż dana linia jest krótsza, ładunek może być dostarczony inną linią znacznie prędzej.

Szczególne znaczenie przy wyborze kierunków przewozu ma zasada maksymalnego wykorzystania kierunku biegu wagonów próżnych.

Obliczenia wskazują, że z punktu widzenia wydatków eksploatacyjnych bardziej celowe jest przewiezienie ładunku w kierunku biegu wagonów próżnych, nawet na odległość znacznie dłuższą, gdyż umożliwia to wykorzystanie wagonów, które nie wykonują żadnej pożytecznej pracy i na przewóz których wydawane są znaczne kwoty.

Na podstawie zestawień przewozów międzydyrekcyjnych i międzyoddziałowych można ustalić wielkość potoków ładunków na poszczególnych liniach kolejowych i porównać je ze zdolnością przelotową tych linii oraz z przepustowością węzłów, leżących na tych liniach.

Struktura przewozów na każdej sieci kolejowej jest tego rodzaju, że przeważna część przewozów skupia się na pewnych liniach, tzw. magistralach. Pozostałe linie kolejowe, wchodzące w skład danej sieci, są słabiej obciążone i noszą nazwę linii drugorzędnych i trzeciorzędnych. Dzieje się to dlatego, że tylko niektóre linie obsługują, oprócz miejscowego rejonuciążenia, również tranzyt, obejmujący dużą ilość ośrodków gospodarczych w różnych rejonach kraju, wymieniających między sobą ładunki za pośrednictwem tych linii. Na pozostałych liniach, obsługujących bezpośrednie rejonyciążenia, odbywają się tylko przewozy miejscowe.

Ustalając wielkość potoków ładunków, ograniczamy się tylko do ustalenia ich na liniach magistralnych i na tych liniach, gdzie zachodzi obawa przekroczenia maksymalnej zdolności przelotowej.

Schematy potoków ładunkowych zestawia się według poszczególnych towarów podstawowych, a następnie oblicza się ogólną wielkość potoku ładunków. Potoki ładunkowe mierzy się ilością tonokilometrów, przeciętnie przypadającą na 1 kilometr toru.

Schemat potoków ładunków zestawia się zwykle w formie tabeli według wzoru:

[illegible]

Przy porównaniu wielkości planowanych potoków ładunków ze zdolnością przelotową linii, dla uzyskania większej przejrzystości, sporządza się graficzne schematy potoków. Wielkość potoków kreśli się na schemacie linii kolejowych z obu stron osi linii (kierunek tam i z powrotem) w określonej skali. Szerokość potoku odczytana na odpowiedniej skali określa wielkość tonażu danego ładunku lub ilość wagonów.

W przypadku, kiedy wielkość planowanego potoku ładunków przewyższa zdolność przelotową danej linii, względnie odcinka linii, należy ustalić środki, jakie będą zastosowane celem pokonania trudności, limitujących wielkość potoku ładunków na tej linii.

W przypadkach niedostatecznej zdolności przelotowej linii stosuje się zwykle następujące środki techniczne:

a) zwiększenie normy ciężaru pociągów, przez stosowanie podwójnej trakcji,

b) opracowanie specjalnego wykresu ruchu pociągów z uprzywilejowaniem kierunku ładownego na liniach jednotorowych,

c) skierowanie części ładunków drogą okrężną,

d) zwiększenie zdolności przelotowej linii przez ustanowienie dodatkowych posterunków odstępowych.

Jeśli przedsięwzięte środki zaradcze okazały się niewystarczające, należy w porozumieniu z komisją koordynacji przewozów przerzucić część ładunków na transport wodny, lub samochodowy. Jako środek ostateczny należy stosować ograniczenia naładunku towarów drugorzędного znaczenia na pewien okres czasu, potrzebny dla pokonania maksymalnego natężenia przewozów.

Mgr F. HINDERSIN (Olsztyn)

Ogólne zasady kolejowego prawa przewozowego w ZSRR

W związku z podjęciem przez Ministerstwo Kolei prac, związanych z reformą kolejowego prawa przewozowego, należałoby, zdaniem moim, zapoznać się w ogólnym zarysie z zasadami radzieckiego prawa przewozowego, obowiązującego w ZSRR od roku 1935.

Dotychczas obowiązujące w Polsce kolejowe prawo przewozowe oparte jest całkowicie na przepisach przewozowych komunikacji międzynarodowej, tzw. konwencji rzymskiej i oddzielnie reguluje ono przewóz osób, bagażu i przesyłek ekspresowych oraz oddzielnie przewóz przesyłek towarowych. Wydane zostało jako regulaminy na podstawie ustawy z dnia 12.VI.1924 r. o zakresie działania Ministra Komunikacji i organizacji urzędów kolejowych (Dz. U. R. P. Nr 57 z 1924 r. poz. 580 z późniejszymi zmianami). W myśl wspomnianej ustawy regulaminy przewozu wydaje Minister Komunikacji w drodze rozporządzenia w porozumieniu z Ministrami: Sprawiedliwości, Przemysłu i Handlu oraz Rolnictwa i Reform Rolnych i powinny być ogłoszone w Dzienniku Ustaw R. P. Regulamin przewozu osób, bagażu i przesyłek ekspresowych został ogłoszony w Dz. U. R. P. Nr 91, poz. 580 z 1935 r., zaś regulamin przewozu przesyłek towarowych w Dz. U. R. P. Nr 73 poz. 521 z 1938 r. Regulaminy mają charakter rozporządzenia wykonawczego w stosunku do ustawy z 12. VI. 1924 r. i chociaż nie są wydane w formie ustawy lub dekretu, w sprawach przez siebie uregulowanych stanowią prawo specjalne, wyłączające stosowanie innych ustaw.

Zrozumiałe jest, że przepisy te dostosowane były do warunków ustroju kapitalistycznego i dlatego nie mogą odpowiadać dzisiejszej rzeczywistości w Polsce Ludowej, która wprowadza u siebie stopniowo ustrój socjalistyczny.

Ponieważ jedynym państwem o ustroju socjalistycznym jest ZSRR, przyszłe kolejowe prawo przewozowe

Zestawienia przewozów międzydyrekcyjnych i międzyoddziałowych powinny stanowić podstawę do opracowania szczegółowego planu przewozów, tj. rozkładu jazdy pociągów towarowych.

Na obecnym etapie rozwoju naszej gospodarki planowej istnieją obiektywne przeszkody, utrudniające w dużym stopniu opracowanie rejonowych bilansów ekonomiczno - transportowych, stanowiących podstawę do sporządzenia schematów potoków ładunków.

Nasze plany przewozowe są właściwie planami naładunku, gdyż ujmują tylko masę ładunkową, natomiast brak im innych podstawowych elementów określających, wielkość przewozu tj. odległości i kierunku przewozu. Braki te uniemożliwiają organom kolejowym opracowywanie planów potoków ładunkowych, a tym samym ustalanie prawidłowych kierunków przewozu, zapobieganie i likwidowanie nieracjonalnych przewozów przez wskazywanie słusznych kierunków przewozu.

Do czasu istnienia przeszkód, utrudniających opracowanie rejonowych bilansów ekonomiczno - transportowych, będących podstawą do sporządzenia planu potoków ładunków, należałoby stosować metody mniej doskonałe, jednakże takie, które umożliwiłyby przeciwdziałanie powstawaniu przewozów nieracjonalnych.

W tym celu należałoby zorganizować statystykę przewozów w ten sposób, by można było na podstawie danych z okresu ubiegłego odtworzyć rzeczywiste potoki podstawowych ładunków. Opierając się na rzeczywistych potokach z okresu ubiegłego i mając ustaloną masę ładunkową na okres planowany, będzie można ustalić powiązanie rejonów załadunku z rejonami wyładunku towarów, popełniając jedynie ten błąd, że przyjmujemy w założeniu niezmiennosc kierunków przewozu w okresie planowanym.

powinno niewątpliwie oprzeć się na kolejowym prawie przewozowym, obowiązującym w ZSRR, który przez 34-letni okres swego istnienia mógł u siebie wprowadzić kolejowe prawo przewozowe, całkowicie odpowiadające nowym potrzebom życia gospodarczego państwa socjalistycznego.

W odróżnieniu od polskiego kolejowego prawa przewozowego radzieckie prawo kolejowe zostało wydane w drodze ustawy, która obejmuje zarówno przepisy, dotyczące przewozu osób i bagażu, jak i przepisy o przewozie przesyłek towarowych i wprowadza nieznanne dotychczas postanowienia o planowaniu przewozów, a wiele innych zagadnień reguluje całkowicie odmiennie.

Ustawa ta zawiera 5 rozdziałów.

Rozdział pierwszy w artykułach od 1 do 8 zawiera ogólne postanowienia o obowiązku kolei i jej klienteli do wypełnienia państwowego planu przewozu towarów i osób, który odbywa się od i do stacji, otwartych do użytku ogólnego, i że koleje mają prawo dla przeprowadzenia czynności transportowo-spedycyjnych otwierać biura transportowe.

Rozdział drugi w artykułach od 9 do 52 zawiera postanowienia o przewozie towarów. W rozdziale tym podano szczegółowo zasady, dotyczące przewozów planowych: rocznych, kwartalnych i miesięcznych nie tylko w komunikacji kolejowej miejscowej i bezpośredniej (między poszczególnymi kolejami), lecz i w komunikacji mieszanej kolejowo-wodnej. Nadmienić należy, że winni niewłaściwego wykorzystania transportu są pociągani do odpowiedzialności karnej i dyscyplinarnej.

Prócz tego w rozdziale tym zawarte są następujące postanowienia: o załadunku przesyłek drobnych i uwzględnieniu ich w planie przewozów, o planowych normach przeładunku w bezpośredniej komuni-

kacji kolejowo-wodnej, o przewozach towarów w wagonach własnych klienteli kolei, o postępowaniu w razie przerwy w komunikacji, o zmianie punktu załadunku, o zagęszczeniu załadunku w granicach ogólnego planu, o podstawieniu wagonów poniżej ustalonego planu, o podstawieniu wagonów powyżej normy ustalonego planu, o dostarczeniu przez kolej swoim klientom placów do składowania towarów oraz o składowiskach, należących do klientów, o trybie postępowania w przypadkach wydania zakazu nadawania przesyłek w pewnych kierunkach i do określonych punktów.

Przy planowaniu przewozu towarów zabrania się zwiększenia lub zmniejszenia normy załadunku.

Przesyłki towarowe powinny być przewożone najkrótszą drogą, ale w przypadkach najbardziej celowego wykorzystania środków transportowych mogą być ustalone obowiązkowe kierunki przewiezienia przesyłek okreśną drogą i wówczas przewożne są obliczane za odległość faktycznie przebytą przez daną przesyłkę.

Dalsze postanowienia dotyczą wypełnienia listu przewozowego i zawarcia umowy o przewóz, a także przypadków, kiedy kolej może odmówić przyjęcia przesyłek do przewozu. Wymienione są również przypadki naładunku i wyładunku przesyłek środkami kolei oraz środkami nadawcy lub odbiorcy.

Terminy dostawy przesyłek i sposób ich obliczenia ustala Rada Pracy i Obrony.

W związku z przewozami planowymi zmiana stacji przeznaczenia wymaga odnośnego zezwolenia zwierzchniej władzy kolejowej, w razie zaś zmiany stacji przeznaczenia przesyłki, przyjętej już do przewozu, pobierana jest dość znaczna opłata karna (300 rubli od wagonu).

Także uregulowana jest kwestia zmiany odbiorcy przesyłki, podanego w liście przewozowym.

Nadawca przesyłki może zadeklarować wartość przesyłki, która nie powinna jednak przewyższać wartości przesyłanego towaru, a poza tym może obciążyć przesyłkę zaliczeniem.

Przewożne opłacane są zawsze z góry przy nadaniu przesyłki do przewozu.

Następne postanowienia regulują tryb postępowania na stacji przeznaczenia przesyłek. Nadeszłe przesyłki są przechowywane bezpłatnie w ciągu 24 godzin, nieodebrane zaś w ciągu 5 dni ulegają likwidacji. Sposób oceny i likwidacji nieodebranych i bezdowodowych przesyłek ustala osobne zarządzenie Rady Ministrów. Z uzyskanych po likwidacji przesyłek pieniędzy kolej zatrzymuje należne jej opłaty, a pozostałą kwotę zwraca uprawnionej do tego osobie (nadawcy lub odbiorcy), w razie zaś niepodjęcia powstałej nadwyżki w ciągu 6 miesięcy od dnia likwidacji gotówka ta przechodzi na rzecz Skarbu Państwa.

Dla pewnej kategorii przesyłek minister kolei ustala specjalne terminy do obowiązkowego ich wywiezienia z terenu stacji i dodatkowe warunki dla przewozu ściśle określonych przesyłek.

Ustalono również specjalny tryb postępowania w przypadkach nadmiernego nagromadzenia przesyłek na stacji przeznaczenia oraz obowiązek opłacenia należności przewozowych za przesyłki zarekwirowane lub skonfiskowane przez instytucje, które zarządziły rekwizycję lub konfiskatę.

Rozdział trzeci w artykułach od 53 do 58 zawiera postanowienia o przewozie pasażerów i bagażu.

Postanowienia te przewidują, że pasażer, posiadający bilet na przejazd ma prawo otrzymać miejsce w wagonie, przewieźć jedno dziecko do 5 lat oraz ręczny bagaż, kolej natomiast obowiązana jest zagwarantować pasażerowi konieczne wygody i obsługę kulturalną w czasie przebywania na stacji i w drodze.

Bagaż przewożony jest tym samym pociągiem, którym jedzie pasażer i przechowywany bezpłatnie w ciągu jednej doby, a jeżeli pasażer nie odbierze bagażu w ciągu 30 dni, to podlega on likwidacji. Pasażer może także określić wartość bagażu. Terminy przechowania bagażu i opłata za przechowanie mogą być przy pewnych okolicznościach zmienione zarządzeniem ministra kolei. Osobne zarządzenie ministra kolei ustala

także wykaz przedmiotów, których przewóz, jako bagażu nie jest dopuszczony ze względu na techniczne warunki ładowania lub też ze względu na niebezpieczeństwo dla ruchu osobowego.

Na większych stacjach kolej organizuje przy dworcach osobowych pomieszczenia dla przechowania bagażu ręcznego i bagażu, który pasażer nadał do przewozu.

Przedmioty zapomniane lub zgubione na terenie kolejowym, a także bagaż nieodebrany w ciągu 30 dni, podlegają likwidacji w trybie, ustalonym dla przesyłek nieodebranych.

Postanowienia tego rodzaju przewidują również pobieranie od osób, nieposiadających biletów kolejowych na przejazd, specjalnej opłaty za wejście na perony, tzw. opłatę peronową.

Rozdział czwarty od 59 do 90 artykułu zawiera postanowienia, dotyczące odpowiedzialności kolei wobec nadawców i odbiorców przesyłek oraz pasażerów, a także nadawców i odbiorców przesyłek oraz pasażerów wobec kolei. Zauważyć przy tym należy, że wszelkie przedwstępne porozumienia, mające na celu zmianę lub uchylenie od odpowiedzialności są nieważne.

Według tych postanowień za niewypełnienie norm, ustalonych miesięcznym planem naładunku, nadawca i kolej odpowiadają materialnie niezależnie od odpowiedzialności dyscyplinarnej i karnej, a za niepodstawienie wagonów zgodnie z planem przewozu albo za niezaładowanie przez klienta podstawionych wagonów ustalone są kary w zależności od rodzaju wagonów.

Przepisy te określają również w jakich przypadkach nadawca lub kolej jest zwalniana od opłacenia kary.

Za całość przyjętej do przewozu przesyłki kolej ponosi całkowitą odpowiedzialność aż do chwili wydania jej odbiorcy, jednak w konkretnie wyliczonych przypadkach nie odpowiada za stratę lub uszkodzenie przesyłki, np. jeśli uszkodzenie lub strata nastąpiła wskutek zjawisk charakteru żywiołowego, skutkiem winy lub nieostrożności nadawcy czy odbiorcy itp.

W razie braku wagi przesyłki kolej może być zwolniona od odpowiedzialności, jeśli udowodni, że brak wagi nie nastąpił wskutek straty lub uszkodzenia przesyłki przez kolej.

Za uszkodzenie przesyłki podczas przewozu kolej płaci odszkodowanie, a mianowicie: za brak przesyłki, według rzeczywistej wartości brakującej przesyłki, a za uszkodzenie przesyłki kwotę, o którą obniżyła się wartość przesyłki; ponadto zwraca opłacone kolei przewożne, odpowiednio do brakującej części przesyłki.

Postanowienia te przewidują również, że w razie wykorzystania przez kolej dla swoich potrzeb przesyłek, przyjętych do przewozu, będących własnością klientów kolei, winni są pociągani do odpowiedzialności karnej, kolej zaś zwraca uprawnionej osobie wartość przesyłki w podwójnym wymiarze.

Nadpłaty wszelkiego rodzaju należności za przewóz podlegają zwrotowi, niedobory zaś — dopłacie, przy czym po wydaniu przesyłki niedobór jest pobierany jedynie od odbiorcy przesyłki.

Za przekroczenie terminu dostawy kolej płaci odbiorcy przesyłki karę w wysokości, podanej w art. 72, jeżeli zaś odbiorca przesyłki poniósł stratę z powodu przekroczenia terminu dostawy, zamiast kary kolej płaci na żądanie odbiorcy odszkodowanie w wysokości poniesionych strat, jednak odszkodowanie to nie może przewyższyć kwoty przewożnego.

Jeżeli termin dostawy przekracza 30 dni, a dla przesyłek łatwopsujących się — termin, ustalony przez ministra kolei, odbiorca przesyłki ma prawo uważać, że przesyłka zaginęła i żądać za nią odszkodowania. Wszelkie okoliczności, zwalniające kolej od odpowiedzialności za termin dostawy, przedłużają ten termin, lecz najwyżej do 90 dni.

Za nieprzestrzeganie ogłoszonego przez stację terminu, dotyczącego podstawienia pod naładunek i wyładunek, kolej płaci ustaloną karę.

Za zatrzymanie wydania wyładowanej przez kolej lub podstawionej do wyładunku przesyłki powyżej 4 godzin po zażądaniu wydania przesyłki, kolej płaci

odbiorcy karę w wysokości, ustalonej za przetrzymanie wagonów.

Uregulowana jest również sprawa odpowiedzialności kolei wobec nadawcy, który obciążył przesyłkę zaliczeniem, a sumy zaliczenia nie otrzymał.

Za nadanie przesyłki, której przewóz jest zabroniony lub który wymaga przy przewozie specjalnych środków ostrożności, albo też w razie nieprawidłowego wskazania nazwy lub właściwości towaru, pobierana jest ustalona kara, niezależnie od pokrycia wszelkich strat wyrządzonych kolei.

Za nieprawidłowe wskazanie przez nadawcę w liście przewozowym danych, które powodują zmniejszenie przewoźnego, kolej pobiera oprócz dodatkowej opłaty za przewóz faktycznie przewiezionej przesyłki, także karę w wysokości, ustalonej przez komitet taryfowy.

Poza tym szczegółowo są wymienione postanowienia o pobieraniu kar za przetrzymanie wagonów pod ładunkiem i wyładunkiem, w razie zaś zwolnienia i oddania kolei taboru przed terminem, ustalonym do ładunku i wyładunku, kolej płaci nadawcy lub odbiorcy premię w wysokości 1 rubla za godzinę od wagonu.

Nadmienić należy, że kara za przestój wagonów pobierana jest niezależnie od kary za niewypełnienie planu ładunku.

Za niedoładowanie wagonu do technicznej normy ładunku, ustalonej przez Ministerstwo Kolei, oraz za przekroczenie nośności, wskazanej na wagonie, przy załadunku przesyłki środkami nadawcy, pobierana jest od nadawcy kara, ustalona przez komitet taryfowy.

Za uszkodzenie wagonu przy ładunku i wyładunku z winy nadawcy lub odbiorcy, nadawca lub odbiorca płaci karę w wysokości pięciokrotnej wartości uszkodzonych części.

Oprócz kar nadawcy obowiązany jest pokryć kolei straty, które nastąpiły wskutek przekroczenia ładowności, uszkodzenia taboru lub wskutek nieprawidłowego załadowania lub opakowania towaru.

Za nieoczyszczenie wagonu po wyładunku towaru, dokonanego przez odbiorcę, ten ostatni płaci ustaloną karę, a przy podstawieniu pod ładunek wagonu nieoczyszczonego, kolej płaci nadawcy karę w tej samej wysokości.

Za niedostarczenie pasażerowi, posiadającemu miejscówkę, miejsca we wskazanym w miejscówce pociągu, kolej oprócz zwrotu ceny biletu płaci pasażerowi ustaloną karę.

Za niesłuszne wydalenie pasażera z pociągu kolej obowiązana jest zapłacić pasażerowi wartość biletu za nieprzejechaną przestrzeń, a także karę w ustalonej wysokości.

Za nadanie do przewozu bagażem przedmiotów, których przewóz bagażem jest wzbroniony, nadawca płaci ustaloną karę.

Ostatni rozdział piąty od artykułu 91 do 100 normuje zagadnienia, dotyczące roszczeń i sporów.

Zasadniczym warunkiem stwierdzenia okoliczności, które mogą służyć za podstawę odpowiedzialności materialnej kolei, oraz klienteli przy przewozach kolejną, jest konieczność stwierdzenia tych okoliczności odpowiednim aktem.

Dalsze postanowienia określają, kto ma prawo do

zgłoszenia pretensji i pozwów wobec kolei: nie jest dozwolone zgłoszenie roszczenia o niedobory, nadpłaty i przedterminowe dostawy na sumę poniżej 10 rubli z jednego listu przewozowego.

Nie jest dozwolone odstąpienie innym organizacjom i osobom prawa do zgłoszenia roszczeń i złożenia pozwów z wyjątkiem przypadków odstąpienia takiego prawa przez nadawcę na rzecz odbiorcy lub odwrotnie, albo też na rzecz instytucji, przedsiębiorstw i organizacji, należących do tegoż resortu, do którego należy nadawca lub odbiorca, przy czym cesja na dokumentach nie jest wymagana.

Zgłoszenie reklamacji, wynikającej z przewozu towarów, pasażerów i bagażu, należy kierować do zarządu kolei przeznaczenia w terminie sześciomiesięcznym, z wyjątkiem reklamacji, wynikających z mieszanych kolejowo - wodnych i kolejowo-wodno-powietrznych przewozów, które mogą być zgłoszone w ciągu jednego roku. W tych samych terminach mogą być zgłoszone żądania kolei do nadawców, odbiorców towarów i pasażerów o zapłatę kar i o pokrycie strat. W art. 92 podano, od jakiej daty liczą się wymienione terminy.

Gdyby reklamacja nie została uwzględniona lub nie udzielono na nią odpowiedzi, zgłaszającemu służy prawo złożenia do sądu pozwów w ciągu 2 miesięcy od dnia otrzymania od kolei odpowiedzi lub do dnia, ustalonego dla udzielenia odpowiedzi od kolei.

Według postanowień art. 97 kolej powinna rozpatrzyć zgłoszoną reklamację i zawiadomić reklamanta o jej uwzględnieniu lub oddaleniu w terminie 2, 3 lub 6 miesięcy, w zależności od rodzaju komunikacji (miejscowej, bezpośredniej lub bezpośredniej kolejowo-wodnej), a reklamację o nadpłatach przewoźnego w ciągu 45 dni.

Od przyznanej kwoty, objętej reklamacją lub od zasądzonej sumy, kolej płaci ustalone odsetki i w tej samej wysokości płacią kolei odsetki nadawcy i odbiorcy przesyłek oraz pasażerowie od należności, wynikłej z przewozu towarów i bagażu. Nie oblicza się jednak odsetek od wypłaconych kwot, jeśli kolej zwróci nadpłatę w ciągu terminu miesięcznego, licząc od dnia wydania przesyłki, a także przy zapłacie niedoboru przez nadawcę lub odbiorcę przesyłki w tymże terminie, licząc od dnia otrzymania powiadomienia o stwierdzeniu niedoboru.

Skargę sądową przeciwko kolei można złożyć tylko w przypadku całkowitej lub częściowej odmowy kolei do uwzględnienia reklamacji, albo w razie nieotrzymania od kolei odpowiedzi w terminach, podanych w art. 97; niektóre roszczenia, jak np. o zwrot nadpłaty przewoźnego, nie podlegają w ogóle rozpoznaniu przez sądy, lecz rozstrzygane są wyłącznie przez kolej w trybie administracyjnym.

Skargi sądowe są składane wyłącznie do sądów według miejsca położenia zarządu kolei przeznaczenia.

Spory, wynikłe na tle porozumień, które zawierają koleje z właścicielami kolei użytku nieogólnego, są rozstrzygane przez arbitraż państwowy przy radzie ministrów ZSRR.

Powyższa ustawa, ujęta w 100 artykułach, tylko ramowo normuje sprawę kolejowego prawa przewozowego. Dlatego niezależnie od niej zostały wydane liczne i bardzo szczegółowe rozporządzenia wykonawcze, regulujące zagadnienia, dotyczące przewozu osób, bagażu i towarów.

O dalsze usprawnienia wykorzystania transportu samochodowego

Gospodarka *) socjalistyczna stwarza najlepsze warunki racjonalnego wykorzystania różnych rodzajów transportu — kolejowego, wodnego, powietrznego i samochodowego. W pracy różnych rodzajów transportu poważną rolę odgrywa transport samochodowy, wyróżniający się wysoką zdolnością manewrową. Tran-

sport samochodowy uzupełnia transport kolejowy i wodny. Szczególne znaczenie posiada transport samochodowy dla odciążenia transportu kolejowego w zakresie przewozów na krótkie odległości. Samodzielną rolę odgrywa transport samochodowy w tych rejonach ZSRR, w których słabo rozwinięta jest komunikacyjna sieć kolejowa i wodna. Transport samochodowy przewozi znaczną ilość masowych ładunków bezpośrednio z miejsc produkcji do miejsc zużycia —

*) Według artykułu A. Taranowa w „Planowoje choziajstwo“ nr 5/1951.

często bez pośrednictwa innych rodzajów transportu. Coraz częściej transport samochodowy uczestniczy w mieszanym przewozach kolejowo-samochodowych, co szczególnie jest ułatwione dzięki szerokiemu stosowaniu kontenerów. Rozwój transportu samochodowego w ZSRR stanowi jeden z poważniejszych czynników stałego wzrostu dobrobytu materialnego i kulturalnego mas pracujących miast i wsi.

Transport samochodowy w ZSRR stworzony został w latach władzy radzieckiej, z inicjatywy J. Stalina. Rosja przedrewolucyjna nie posiadała transportu samochodowego. W 1913 r. w całym kraju było 8,8 tys. samochodów — przeważnie osobowych, różnych marek zagranicznych. Po ukończeniu wojny domowej, ilość samochodów w całym kraju nie przewyższała 7 tys. sztuk. Początek rozwoju przemysłu samochodowego stanowiło uruchomienie dwóch fabryk: w Moskwie — ZIS i w Gorki — GAZ. Od tego czasu przemysł samochodowy rozwijał się w szybkim tempie. Równocześnie z rozwojem przemysłu samochodowego ZSRR zachodziły i jakościowe zmiany w konstrukcji produkowanych samochodów. Produkuje się nowe i lepsze typy samochodów, lepiej dostosowane do terytorialno-klimatycznych i drogowych warunków różnych rejonów ZSRR. Cechą charakterystyczną współczesnych samochodów jest stosowanie silników wysokoprężnych, co ułatwia walkę o zmniejszenie zużycia benzyny na jednostkę pracy transportowej. W wielkiej ilości produkuje się samochody pracujące na paliwie ciężkim olejowym, twardym i gazowym.

W pracy radzieckiego transportu samochodowego wyraźnie ujawnia się przewaga gospodarki socjalistycznej nad kapitalistyczną.

Struktura transportu samochodowego ZSRR różni się zasadniczo od struktury tego transportu w krajach kapitalistycznych. Transport ZSRR, a więc i transport samochodowy rozwija się w oparciu o plan, będący częścią składową jednego narodowego planu rozwoju gospodarczego. Zakres pracy transportu samochodowego ustalany jest na podstawie wskaźników rozwoju produkcji i budownictwa, przewidywanego na okres planowany przez każde ministerstwo i całą gospodarkę narodową. Równocześnie ustala się maksymalne wykorzystanie posiadanych samochodów oraz wrażliwy udział transportu samochodowego w ogólnej ilości przewozów wszystkimi rodzajami transportu.

Dzięki swoim warunkom, transport samochodowy odróżnia się od innych rodzajów transportu i może być wykorzystywany nie tylko w wielkich, ale i w małych gospodarstwach.

Przewaga transportu samochodowego w stosunku do innych rodzajów transportu polega przede wszystkim na tym, że samochód, w odróżnieniu od taboru kolejowego i wodnego, porusza się po dowolnych drogach. Dla maksymalnego wykorzystania szybkości ruchu, jaką rozpoczyna transport samochodowy i w rezultacie dla podniesienia jego wydajności konieczne są jednak specjalne drogi samochodowe (autostrady).

Różnorodność typów samochodów pod względem formy skrzyni (nadwozia) oraz nośności stwarza warunki wykorzystywania samochodów przy przewozach ładunków różnych co do ciężaru i gabarytów, natomiast możliwość przystosowywania podwozia samochodów dla różnych form skrzyni i gabarytów pozwala na specjalizację samochodów, przeznaczonych do przewozu masowych ładunków, a także na mechanizację wyładunku, co z kolei zwiększa wydajność samochodów.

W latach pierwszej powojennej pięcioletki transport samochodowy w ZSRR rozwijał się w szybszym tempie, aniżeli inne rodzaje transportu. Obrót ładunków w transporcie samochodowym wzrósł o 2,3 razy w porównaniu z okresem przedwojennym. W tym samym okresie sieć dróg samochodowych z nawierzchnią ulepszoną wzrosła o 2,5 razy. Zbudowano wielkie zakłady remontu samochodów, warsztaty, garaże i stacje obsługi technicznej.

Transport samochodowy posiada także wielkie znaczenie w przewozach pasażerskich wewnątrz miast i pomiędzy miastami. Przykład dobrze zorganizowanych przewozów pasażerów przy pomocy autobusów i samochodów osobowych na wielkie odległości stano-

wi autostrada Moskwa — Charków — Simferopol. Na tej autostradzie istnieją przydrożne hotele dla przejeżdżających pasażerów, stacje obsługi technicznej samochodów i stacje benzynowe.

Na obecnym etapie, kiedy transport samochodowy posiada liczny park oraz kiedy tempo rozwoju przemysłu samochodowego zapewnia stały wzrost ilości samochodów, szczególnie ważne znaczenie posiada polepszenie wskaźników eksploatacji transportu samochodowego, ograniczenie pracy nieprodukcyjnej, zmniejszenie kosztu utrzymania samochodów, obniżenie kosztu przewozu towarów i pasażerów; ograniczenie wydatków nawet o kilka procent stanowi wielką sumę środków.

W transporcie samochodowym istnieją jeszcze wielkie rezerwy wewnętrzne. Również istnieją jeszcze braki w eksploatacji samochodów osobowych.

Doświadczenie przodowników transportu samochodowego pozwala na stwierdzenie rezerw. Dla uruchomienia tych rezerw należy przede wszystkim rozwinąć szereg zagadnień organizacyjnych i usprawnić zarządzanie transportem samochodowym.

Praktyka eksploatacji samochodów wykazała, że w małych gospodarstwach samochodowych trudno osiągnąć pełne wykorzystanie parku samochodowego na przestrzeni całego roku, a także zapewnić dobrą obsługę techniczną samochodów — z uwagi na brak odpowiedniego wyposażenia i kwalifikowanego kierownictwa technicznego oraz kontroli. Wszystko to powoduje wzrost wydatków na materiały eksploatacyjne, większe zużycie samochodów i wzrost kosztów własnych przewozów.

Zasadniczo inaczej jest w wielkich gospodarstwach samochodowych, posiadających większe możliwości prawidłowej organizacji pracy samochodów, warunki zorganizowania dobrej obsługi technicznej i remontu samochodów, warunki zorganizowania eksploatacji samochodów przy lepszej wydajności i mniejszych nakładach na jednostkę produkcji transportowej. Koszt własny przewozu w gospodarstwach wielkich jest znacznie niższy, niż w małych gospodarstwach transportowych *).

Analiza pracy transportu samochodowego wykazuje, że w gospodarstwach samochodowych, posiadających 1 do 4 samochodów, przewozi się o 20% mniej towarów na jednostkę nośności taboru, aniżeli w gospodarstwach posiadających 5 — 9 samochodów, o 45% mniej, aniżeli w gospodarstwach posiadających 10 — 24 samochodów, o 54% mniej, aniżeli w gospodarstwach posiadających 25 — 49 samochodów oraz o 59% mniej, aniżeli w gospodarstwach posiadających powyżej 50 samochodów. Równocześnie wszystkie wydatki, związane z eksploatacją transportu samochodowego w małych gospodarstwach samochodowych, znacznie przewyższają wydatki w wielkich gospodarstwach samochodowych, co można udowodnić na podstawie porównania kosztu własnego 1 tonokilometra: koszt własny 1 tonokilometra w gospodarstwach samochodowych wielkich wynosi 66,7% średniej całego transportu samochodowego ZSRR, a koszt własny w gospodarstwach samochodowych małych jest wyższy od średniej 2, a czasem o 4 do 5 razy. Wydajność pracy kierowców i wszystkich pracowników transportu samochodowego w gospodarstwach wielkich jest wyższa, aniżeli w małych.

Należy więc kontynuować i doprowadzić do końca realizowane w ostatnich latach komasowanie i powiększanie gospodarstw samochodowych podległych resortom, a także tworzenie terytorialnych organizacji transportu samochodowego i opieranie ich pracy na zasadach rozrachunku gospodarczego.

Powiększanie i przechodzenie na rozrachunek gospodarczy gospodarstw samochodowych, organizacja terytorialnych gospodarstw samochodowych podległych resortom i wprowadzanie scentralizowanych przewozów ładunków pozwoli na wzrost wydajności transportu samochodowego i obniżenie kosztów własnych.

W ostatnich latach w wielu ministerstwach utworzone zostały wielkie organizacje transportu samochodowego, np. w ministerstwie przemysłu węglowego,

* Podkreślenie Redakcji „Transportu“.

w ministerstwie handlu, w ministerstwach budownictwa.

Ogromną pracę w zakresie uporządkowania eksploatacji transportu samochodowego wykonano w ministerstwie dróg komunikacyjnych, ministerstwie przemysłu lotniczego, w centralnym związku spółdzielczym i innych organizacjach.

Ministerstwo dróg komunikacyjnych w ostatnich latach usilnie wykorzystuje transport samochodowy do przewozu ładunków w kontenerach.

Stosowanie kontenerów przy przewożeniu drobnicy towarowej pozwala na oszczędność drewna, tkanin i innych materiałów opakowaniowych. O wielkości tych oszczędności świadczą następujące dane: tona i opakowanie ładunków drobnych, które przewozi się w transporcie kolejowym, a które mogły być przewożone w kontenerach, pochłania co najmniej 5 milionów m³ drewna, 10 milionów tkanin opakowaniowych bawełnianych - papierowych i wiele innych materiałów opakowaniowych. Poza tym stosowanie kontenerów stwarza możliwość pełniejszej mechanizacji prac naładunkowych i wyładunkowych, co z kolei zwiększa wydajność taboru (wagonów i samochodów), a także przyspiesza dostawę ładunków bezpośrednio z magazynów dostawcy do magazynów odbiorcy, z pominięciem ochrony i sortowania ładunków w magazynach stacyjnych i baz handlowo - zbytowych.

W celu usprawnienia eksploatacji transportu samochodowego przy przewożeniu ładunków masowych stosuje się tak zwane przewozy scentralizowane. Przy tych przewozach naładunek wykonuje się siłami i środkami dostawcy, transportowanie i ekspedycję — siłami i środkami organizacji samochodowego transportu przewozów publicznych, a wyładunek — siłami i środkami odbiorcy. Przy tych przewozach, materialna odpowiedzialność za ładunek w podróży spada na organizację transportową. W wyniku dostawca i odbiorca są w jednakowej mierze zainteresowani w stosowaniu mechanizacji przy pracach naładunkowych i wyładunkowych, a organizacje odbierające ładunek i obsługiwane przez transport samochodowy przy przewozach scentralizowanych odciażone są od naładunku i transportowania ładunku. Wieleletnia praktyka scentralizowanych przewozów mąki i chleba w Moskwie, koksu i niektórych innych ładunków w Leninradzie potwierdza celowość organizacji takich przewozów. Od stycznia 1951 r. w Moskwie stosuje się scentralizowane przewozy cegły wykonywane przez transport samochodowy Moskorispolkoma z cegielni na place budów wszystkich ministerstw i resortów. Metoda ta dała wielkie oszczędności. Oprócz scentralizowanych przewozów cegły w Moskwie od stycznia 1951 r. wprowadzono scentralizowaną dostawę piwa do sieci handlowej z największego browaru.

W wyniku wprowadzenia przewozów scentralizowanych znacznie wzrosło wykorzystanie samochodów, co spowodowało zmniejszenie ilości samochodów, a także ilości kierowców i robotników zatrudnionych przed tym przy tych przewozach. Zlikwidowane zostały nieproduktywne przestoje samochodów, związane z wystawianiem dokumentów, zmniejszono zużycie benzyny i smarów. Na podstawie danych za pierwsze półrocze 1951 r. ogólna oszczędność środków uzyskana dzięki stosowaniu scentralizowanych przewozów cegły wynosi 20 milionów rub.

Powiększenie gospodarstw samochodowych podległych resortom jest tylko początkiem wielkiej pracy w zakresie reorganizacji eksploatacji transportu samochodowego ZSRR.

W wielkich miastach — Moskwie, Leningradzie, Swierdłowsku, Kijowie i innych, gdzie już dostatecznie rozwinięty jest transport publiczny, umacnianie gospodarstwa samochodowego powinno następować poprzez likwidację małych gospodarstw, podległych resortom. W centrach przemysłowych gdzie przeważa gospodarstwa różnych resortów, celowe jest tworzenie terytorialnych powiększonych gospodarstw samochodowych podległych resortom, uwzględniając możliwość przorganizowania ich na gospodarstwa samochodowe międzyresortowe.

Biorąc pod uwagę, że podstawowa ilość samochodów znajduje się w zarządzie różnych ministerstw

i resortów i wykorzystywana jest do przewozów ładunków wewnątrz resortu, na ezy w najbliższym czasie wzmocnić pracę nad centralizacją przewozów ładunków w transporcie samochodowym wewnątrz każdego ministerstwa i wzmocnić rolę transportu publicznego.

Równocześnie z umacnianiem gospodarstw samochodowych powinny ulegać poprawie wszystkie podstawowe wskaźniki eksploatacyjne pracy samochodów. W tym celu należy przede wszystkim usprawnić procesy transportowe, znacznie skrócić próżne przebiegi samochodów i postoje przy operacjach naładunkowych i wyładunkowych, poprawić wykorzystanie nośności samochodów, szerzej stosować przyczepy, osiągając współczynnik ich wykorzystania nie niższy, niż przy samochodach ciężarowych. Należy podnieść techniczną gotowość parku samochodowego, wprowadzając we wszystkich gospodarstwach samochodowych obowiązkową obsługę techniczną samochodów; należy stworzyć przy wielkich gospodarstwach samochodowych przedsiębiorstwa remontowe. Należy także szerzej stosować samochody pracujące na paliwie twardym i gazowym.

Biorąc pod uwagę coroczny znaczny wzrost ilości samochodów osobowych w gospodarstwie na odcym ZSRR należy usprawnić wykorzystanie samochodów osobowych, należących do organizacji państwowych i spółdzielczych, przy czym należy osiągnąć znaczną obniżkę nakładów związanych z wykorzystaniem samochodów osobowych.

Zadanie to może być wypełnione w oparciu o rozwój w większych miastach i niektórych punktach parków taksówkowych, a także organizację wielkich garaży podległych resortom.

Należy także zwiększyć sprzedaż samochodów osobowych na rzecz ludności.

Niedociągnięcia w eksploatacji transportu samochodowego częściowo związane są z brakiem dobrze zorganizowanej pracy naukowo - badawczej i brakiem w zakresie kwalifikowanych kadr specjalistów z wyższym i średnim wykształceniem technicznym.

Zasadnicze znaczenie dla usprawnienia eksploatacji transportu samochodowego posiada ulepszenie gospodarstwa drogowego.

W latach pięćdziesiąt stalinowskich na terytorium ZSRR pobudowano wielką ilość autostrad z ulepszoną nawierzchnią. Tylko w okresie powojennej pięcioletki zbudowano 16 tys. km dróg z twardą nawierzchnią, w tym autostradę magistralną Moskwa — Simferopol.

W celu usprawnienia budownictwa dróg o znaczeniu republikańskim i terytorialnym, na podstawie decyzji rządu w republikach związkowych zorganizowano 150 stacji maszynowo - drogowych i 100 zmechanizowanych kamieniołomów, wydobywających i przerabiających materiały kamienne; w wyniku tego w republikach związkowych stworzona została doskonała baza materialno-techniczna dla budowy nowoczesnych dróg samochodowych.

Poza tym należy kontynuować budownictwo i rekonstrukcję autostrad magistralnych, a także prawidłowo wykorzystywać zorganizowane stacje maszynowo-drogowe i pracę ludności wiejskiej przy budowie, remoncie i utrzymaniu dróg o znaczeniu republikańskim i terytorialnym. Przy budowie dróg należy mechanizować ciężkie i pracochłonne prace i szeroko stosować postępowe szybkościowe metody. W związku z szerokim stosowaniem w gospodarstwach drogowych nowych typów maszyn, należy podnosić kwalifikacje fachowe robotników drogowych i przygotowywać kadry mechanizatorów dla gospodarstw drogowych zarówno w zakresie zawodów masowych, jak i z wyższym wykształceniem.

Szybkie wykonanie zadań stojących przed transportem samochodowym jest możliwe tylko w oparciu o rozwój masowego socjalistycznego współzawodnictwa wszystkich robotników transportu samochodowego o przedterminowe wykonanie planu przewozu ładunków, o powiększenie międzyremontowych przebiegów samochodów, oszczędność paliwa i innych materiałów eksploatacyjnych, na podstawie upowszechnienia przodujących doświadczeń nowatorów gospodarstw samochodowych.

Opracował H. M.

Mgr inż. ANDRZEJ MISZEWSKI (Warszawa)

Wpływ szybkości przelotowej na koszty lotu

Dość powszechne jest mniemanie, że koszt wykonania lotu w małym tylko stopniu zależy od użytkownika samolotu, gdyż warunki eksploatacji sprzętu lotniczego są dokładnie ustalone przez jego wytwórcę. Nie jest to zupełnie ściśle. Należy stwierdzić, że również i przedsiębiorstwo transportu lotniczego, eksploatujące dany typ samolotu, może w pewnym stopniu wpływać na bezpośrednie koszty lotu, przede wszystkim przez właściwy dobór szybkości i wysokości przelotowej.

Instrukcje fabryczne nie podają jakiejś stałej, ściśle określonej szybkości przelotowej, lecz granice szybkości, w których lot powinien się odbywać. I tak np. znany typ samolotu średniodystansowego C-47 (Dacota) posiada ustaloną przez wytwórnę szybkość przelotową 220 do 280 km/godz. Samoloty szybsze mają tę rozpiętość jeszcze większą.

W niniejszym artykule omówimy zagadnienie właściwego doboru szybkości przelotowej w związku z dążeniem do jak najbardziej ekonomicznego latania. Dodajmy, że sprawa ta ma bardzo istotne znaczenie dla Polskich Linii Lotniczych „Lot”, które też poświęcają jej ostatnio wiele uwagi.

Jak wiemy, lot składa się z następujących faz: 1) grzanie i próba silników na ziemi, 2) kołowanie, 3) start, 4) wznoszenie się, 5) przelot, 6) schodzenie z wysokości, 7) lądowanie i 8) kołowanie na miejsce postoju.

Zapoznajmy się z warunkami lotu w tych poszczególnych fazach. Grzanie i próba silników na ziemi jest nieodzowną koniecznością ze względów technicznych i bezpieczeństwa lotu. Silniki lotnicze mają wyznaczone minimalne temperatury oleju oraz głowic lub płynu chłodzącego, przy których może być wykonana próba silnika i start samolotu na pełnej mocy. Ilość zużytego paliwa i czas na grzanie silników są zależne od temperatury zewnętrznej oraz temperatury silnika w momencie podgrzewania.

Jest rzeczą oczywistą, że sztuczne podgrzewanie silników i oleju jest korzystniejsze od nagrzewania przez sam silnik, pracujący na małych obrotach, gdyż w tym ostatnim przypadku część energii cieplnej jest zużywana na zbędne kręcenie śmigła, którego struga w dodatku chłodzi silnik. Oszczędność zużycia paliwa i silników przy podgrzewaniu sztucznym przed uruchomieniem silnika, wynosi około 50% dla silników chłodzonych powietrzem i około 65% dla silników chłodzonych cieczą.

Próba silników jest różna dla poszczególnych typów. Dla silnika gwiazdowego, rzędu 2000 KM mocy startowej, zużycie paliwa na grzanie i próbę w naszych warunkach zimowych wynosi przeciętnie 30 kg i trwa 10 min.

Ilość zużytego paliwa przy kołowaniu, a co za tym idzie koszt wykonania tej części lotu, zależy od odległości płyty peronowej od krańców dróg startowych. Zmienia się ona w zależności od kierunku wiatru (startu).

Zużycie paliwa w czasie startu zależy od obciążenia samolotu i siły wiatru.

Wznoszenie się samolotu na wysokość przelotową powinno tak być wykonane, aby osiągnąć żądaną wysokość minimalnym nakładem zużycia paliwa i sprzętu, z równoczesnym uzyskaniem maksimum odległości. Szybkość wznoszenia powinna być maksymalna, gdyż wówczas w najkrótszym czasie samolot znajdzie się w naidogodniejszych warunkach przelotu, a zużycie silników i sprzętu na dużej mocy będzie najmniejsze. Z doświadczenia wiadomo, że żądaną wysokość przy najmniejszym zużyciu paliwa samolot osiąga na mocy nominalnej lub trochę wyższej od nominalnej. Ustalenie mocy i zużycie paliwa następuje drogą przeprowadzenia prób. Średnio jest ono o 50% większe niż przy mocy przelotowej.

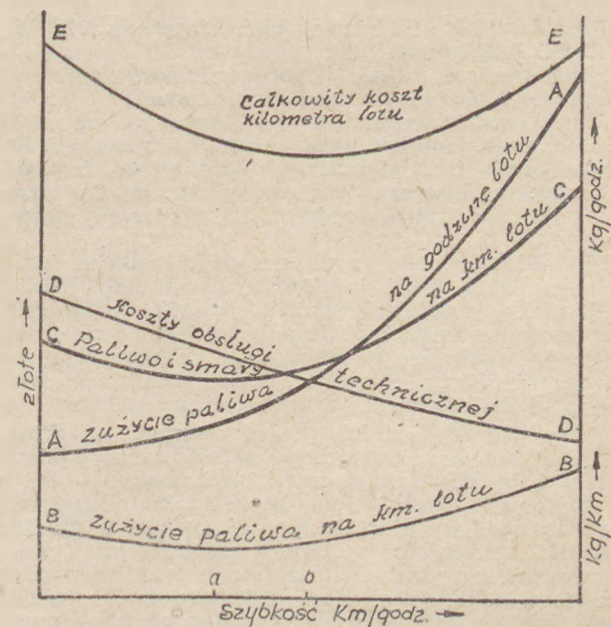
W czasie schodzenia z wysokości i lądowania, zużycie paliwa jest znacznie niższe, zależnie od szybkości schodzenia. Schodzenie z szybkością 2 m/sek. dla sa-

molotów pasażerskich rozpoczyna się w takiej odległości przed lotniskiem docelowym, aby osiągnąć odpowiednią wysokość w miejscu rozpoczęcia podejścia do lądowania. Zużycie paliwa w tej fazie lotu określamy na podstawie prób i danych statystycznych.

Przejdźmy teraz do zasadniczej fazy lotu, tj. do wykonania przelotu. Chodzi tu przede wszystkim o obranie takiej wysokości lotu, przy której przelot będzie — w danych warunkach meteorologicznych — najbardziej ekonomiczny. Dodajmy odrazu, że nie zawsze wybór takiej najkorzystniejszej z punktu widzenia kosztów lotu wysokości jest możliwy. Przeloty na dystansach krótkich, rzędu 200 km, z reguły odbywają się na wysokości kilkakrotnie większej od najbardziej ekonomicznej, gdyż wysokość ekonomiczna dla tego rodzaju odległości jest rzędu zaledwie kilkunastu metrów. Również i warunki meteorologiczne mogą spowodować zmianę obliczonej wysokości. Korzystniejszy kierunek wiatru na mniejszej wysokości może dać w rezultacie większą oszczędność niż przelot na wysokości wynikającej z obliczeń.

Zużycie paliwa w czasie przelotu jest zależne od użytkowej mocy oraz od warunków eksploatacji silników. W zasadzie możemy przyjąć, że warunki ekonomiczne eksploatacji silnika są wyznaczone z góry, na podstawie przeprowadzonych prób zużycia paliwa, w zależności od obrotów i ciśnienia dla danej mocy. Minimalne zużycie paliwa osiągamy przez eksploatację silnika na możliwie niskich obrotach i przy wysokim ciśnieniu ładowania. Zużycie paliwa w odniesieniu do kilometra przelecanego będzie natomiast zależne od szybkości rzeczywistej, jaką osiągamy przy danej mocy. Jest ono najmniejsze przy pewnej szybkości średniej; następnie będzie ono wzrastało wraz z szybkością. Wynika to z mechaniki lotu samolotu, którego opory aerodynamiczne w stosunku do szybkości lotu są mniejsze przy pewnej szybkości większej od minimalnej. Wielkość zużycia paliwa wyznacza się doświadczalnie, znajdując zużycie paliwa na jednostkę czasu w trakcie lotu, przy rozmaitych szybkościach przelotowych, a w tych samych warunkach obciążenia samolotu oraz meteorologicznych. Zużycia paliwa na mocy przelotowej dla samolotu typu Dacota wynosi około 1,1 kg/km.

Na wykresie podano krzywe zużycia paliwa w zależności od obranej szybkości przelotowej. Krzywa A podaje zużycie paliwa na godzinę lotu, krzywa B — na kilometr, krzywa C — koszt paliwa i smarów na kilometr.



Należy zaznaczyć, że dla pełnej charakterystyki samolotu trzeba mieć krzywe zużycia paliwa dla rozmaitych warunków lotu, a więc przy różnych obciążeniach i wysokościach przelotu.

W miarę zwiększania obciążenia, minimum krzywej zużycia paliwa na kilometr będzie przesunąć się w prawo i do góry, tzn. optymalne warunki zużycia paliwa będą przy większej szybkości przelotowej.

Ze zwiększaniem wysokości przelotu minimum krzywej przesunie się w prawo i w dół, tzn., że osiągniemy mniejsze zużycie paliwa przy większej szybkości. Ma to zasadnicze znaczenie przy ustalaniu wysokości przelotu na daną odległość.

Latanie z większą szybkością podnosi koszty paliwa, ale równocześnie zmniejsza wszystkie pozostałe bezpośrednie koszty lotu, jak obsługa techniczna, remont i amortyzacja sprzętu, które są zależne nie od kilometra lotu, lecz od czasu pracy sprzętu, tj. od ilości godzin lotu. Można więc przyjąć, że koszty te w odniesieniu do kilometra lotu są odwrotnie proporcjonalne do szybkości. Przedstawia je na naszym wykresie krzywa D.

Koszty ogólne (administracyjne i handlowe) są uzależnione od szybkości przelotowej tylko w pewnym, niewielkim stopniu. Dzięki zwiększeniu szybkości, a co za tym idzie wykonaniu normalnych zadań przewoźnych w krótszym czasie, można np. zyskać możliwości wykonania dodatkowych lotów pozarozkładowych, co z kolei wpłynie na zmniejszenie kosztów ogólnych na kilometr.

Krzywa E przedstawia nam całkowity koszt kilometra lotu, w zależności od szybkości przelotowej, uwzględniający zarówno koszt paliwa (krzywa C), wzrastający wraz z szybkością, jak i pozostałe koszty bezpośrednie lotu (krzywa D), odwrotnie do niej proporcjonalne.

Analizując poszczególne krzywe, widzimy, że zużycie paliwa na godzinę lotu (krzywa A) jest najmniejsze przy szybkości minimalnej. Ma to zastosowanie, gdy zależy nam tylko na utrzymaniu samolotu w powietrzu przez określony przeciąg czasu, bez potrzeby przebycia pewnego dystansu, np. podczas lotu w strefie oczekiwania na lądowanie.

Zużycie paliwa na kilometr (krzywa B) jest najmniejsze przy większej szybkości niż minimalna. Szybkość tę stosuje się wówczas, gdy istnieje potrzeba przebycia określonej odległości przy minimalnym zapasie

paliwa, lub maksymalnej odległości przy określonym zapasie paliwa.

Najmniejszy koszt całkowity kilometra (krzywa E) jest przy szybkości większej, niż szybkość minimalnego zużycia paliwa na kilometr. W danym przypadku, przy szybkości „b”, wzrost zużycia paliwa jest bardzo mały w stosunku do zużycia przy szybkości „a” i wpłynie minimalnie na zapas paliwa potrzebny do wykonania lotu. W przypadku, gdyby wzrost zużycia paliwa był wysoki, należy uwzględnić zmniejszenie rozporządkowego udźwigu handlowego samolotu, wobec zwiększenia zapasu paliwa na dany przelot, a co za tym idzie zmniejszenie wpływu z przelotu.

Dążąc do obniżania kosztów lotu, możemy w różny sposób odnosić się do poszczególnych składników kosztów. Czasem może wystąpić szczególna potrzeba obniżenia któregoś z mniej zasadniczych składników, jeśli to łączy się np. z trudnościami zakupu, wydatkiem dewiz itd.

Jeśli uznamy, że najważniejszym elementem jest zużycie paliwa, dostosujemy warunki lotu przede wszystkim do tego, głównego składnika kosztów. Możemy jednak znajdować się w takiej sytuacji, że najważniejszą sprawą będzie zużycie silnika, kwestia części wymiennych, w związku z jakimiś nadzwyczajnymi trudnościami zakupu, czy też szczególnie wysokimi kosztami tych części. Wtedy, oczywiście, będziemy szukali takiej szybkości przelotowej, przy której zużycie części będzie najmniejsze, bo to właśnie da nam najkorzystniejsze warunki ekonomiczne eksploatacji. Jeszcze inaczej wybierzemy szybkość, gdy chodzić będzie o oszczędzanie robocizny.

Na zakończenie chcielibyśmy zaznaczyć, że zagadnienie dostosowania szybkości przelotowej do optymalnych kosztów pociąga za sobą potrzebę przeprowadzenia wielu prób i doświadczeń. Jednak nakłady poniesione w tym celu amortyzują się bardzo szybko, zwłaszcza przy wielkiej oszczędności, jakie daje ekonomiczne latanie.

W warunkach eksploatacji samolotów dwusilnikowych, o ciężarze 12 ton, i przy rocznej ilości wylatowanych kilometrów rzędu 2 — 3 milionów, zmiana szybkości przelotowej może dać następujące różnice kosztów eksploatacyjnych. Przy skorygowaniu szybkości o 10 km/godz. — 80 tys. zł. przy 20 km/godz. — 250 tys., przy 30 km/godz. — 600 tys., zaś przy 40 km/godz. — 1.150 tys. zł. rocznie.

LUCJAN HOFMAN (Sopot)

Szybkościowa obsługa statków w porcie

Prezydent Polski Ludowej, tow. Bierut, na VI Plenum KC PZPR powiedział:

„Aktywność w walce o pokój oznacza więc codzienną pracę każdego z nas nad umacnianiem sił Polski Ludowej, nad umacnianiem jej bazy ekonomicznej, nad umacnianiem jak najszybszego wzrostu jej sił wytwórczych, tzn. jej przemysłu, transportu, żeglugi, jej rolnictwa, a wraz z tym wszystkim jej kultury, która jest niewątpliwie ważnym czynnikiem siły narodu“.

Plan 6-letni stawia przed narodem polskim, jako jedno z centralnych i podstawowych warunków realizacji planu, zagadnienie obniżki kosztów własnych w gospodarce narodowej. Jasne więc jest, że nie można myśleć o obniżce kosztów własnych bez zwiększenia wydajności pracy we wszystkich dziedzinach naszej gospodarki, a więc i w transporcie morskim.

Miernikiem wydajności pracy w portach morskich jest ilość ton masy towarowej, przeładowanej przez port w jednostkach czasu w relacjach: wagon — burta, magazyn — burta, plac — burta itp. lub odwrotnie.

Zwiększenie wydajności pracy w portach, to przede wszystkim stosowanie socjalistycznej organizacji pracy. Organizacja pracy winna rozszerzać horyzonty nowej techniki, wprowadzać całkowitą mechanizację procesów przeładunkowych i zapewniać nieustanny wzrost wydajności pracy. Jedną właśnie z takich me-

tod jest szybkościowa obsługa statków w portach. Zastosowanie systemu szybkościowego ujawniło niewykorzystane i niewykorzystane dotychczas rezerwy, jak np. skrócenie postoju statku na redzie, szybkie uzyskanie dyspozycji maklera i spedytora, koordynowanie z góry podstawienia wagonów przez PKP, racjonalne dysponowanie urządzeniami przeładunkowymi, organizowanie przeładunku w oparciu o plany operatywne, zmniejszenie przerw podczas pracy, jak również punktualne przybycie i odejście brygad roboczych z pracy i do pracy.

Pierwsze doświadczenia jednakże wykazały:

1) nierównomierność i przypadkowość stosowania szybkościowej obsługi statków,

2) wybitnie nierówny poziom osiągnięć w usprawnieniu usług portowej drogą systemu szybkościowego.

Analiza błędów i ich przyczyn dała możliwość organizacjom partyjnym i kierownictwu naszych portów usunięcia ich i podniesienia stylu pracy na wyższy poziom.

Co rozumiemy przez system szybkościowej obsługi statków? — Pod pojęciem systemu szybkościowego rozumie się taką organizację pracy w portach, która przez wykrycie i wyzwolenie rezerw, eliminuje przerwy i przestoje statków, wzmacnia wydajność pracy brygad roboczych w porcie, przyspieszając i utrwala-

jej rytm, skraca czas pobytu statku w portach, nie podrażając, a obniżając koszty.

Przez zastosowanie właściwych metod pracy i racjonalnego wykorzystania przeładunkowych i zmechanizowanych pomocniczych urządzeń portowych, system szybkościowy dąży do zupełnego wyeliminowania nieproduktywnych momentów w czasie obsługi statku w porcie. Stosowanie szybkościowej obsługi statków uczy pracowników portu oszczędnościowego wydatkowania materiałów i środków pieniężnych oraz zwraca ich uwagę na niedociągnięcia, które obniżają finansowe wskaźniki portu w poszczególnych służbach i oddziałach. Wśród pracowników wzrasta staranność ewidencjonowania osiągnięć i błędów oraz rozwija różnorodne formy socjalistycznego współzawodnictwa.

Szybkościowa obsługa statków w portach Związku Radzieckiego organizowana jest z uwzględnieniem zasady, że uprzednio zostanie opracowany technologiczny projekt prac przeładunkowych i innych, związanych z pobytem statków w porcie. Dzięki tej karcie technologicznej procesu obsługi statku, powstaje nieprzerwany potok ładunków.

„Technologiczny projekt szybkościowej obsługi statku składa się: z planu technologicznego, sztauplanu, graficznego ujęcia obsługi statku i dodatkowych wyjaśnień, jak stwierdza Bakajew.

Wskazują one:

- 1) konieczne położenie statku, urządzeń przeładunkowych, środków pływających wewnątrzportowego transportu wagonów itd.,
- 2) kolejność ruchu wewnątrzportowego, prace manewrowe transportu kolejowego,
- 3) dokładne rozmieszczenie ładunków na statku (plan ładunkowy) z dokładnym wskazaniem rozmieszczenia ładunków w oddzielnych ładowniach,
- 4) rozmieszczenie siły roboczej,
- 5) konieczna ilość przeładunkowych i transportowych maszyn i ich wydajność,
- 6) typy i ilość koniecznych urządzeń chwytakowych i inwentarza ładunkowego,
- 7) konieczność organizacji pracy w ładowniach i magazynach,
- 8) konieczność ważenia (jeśli jest to konieczne) i inne warunki specyficzne dla danego konkretnego przypadku obsługi statku,
- 9) czas trwania obsługi każdej ładowni i ogólny czas postoju w porcie¹⁾.

Jak wynika z tego, jedną z najistotniejszych cech szybkościowej obsługi statków jest pełne zsynchronizowanie pracy wszystkich czynników, biorących udział w procesie przeładunkowym i obsłudze statku. Po zaplanowaniu więc od początku do końca przebiegu szybkościowej obsługi, powinien zarząd portu uzgodnić całość pracy z innymi usługowcami portu: PKP, przeds. spedycyjne C. Hartwig, Polcarga itd. w zakresie:

- a) ustalenia konkretnego zadania,
- b) zaplanowania terminu wykonania,
- c) wyznaczenia kontroli wykonania.

Następnie zarząd portu powinien:

- a) przygotować pilotaż i holownik portowy,
- b) rozmieścić urządzenia przeładunkowe stosownie do procesu technologicznego,
- c) uzgodnić z PKP czas podstawienia i odejścia wagonów,
- d) przygotować środki transportu wewnątrzportowego do dostawy lub odebrania towaru pod lub spod zasięgu urządzeń przeładunkowych,

f) udzielić właściwych poleceń i instrukcji brygadziom oraz innym odpowiedzialnym pracownikom odnośnie organizacji, jak i właściwych sposobów i metod pracy. Przygotowanie takie zapewnia rozpowszechnianie socjalistycznego współzawodnictwa indywidualnego — u dźwigowych, jak i zespołowego — wśród brygad roboczych.

W ZSRR przy szybkościowej obsłudze statków rozwija się współzawodnictwo w różnych formach i tak powstaje współzawodnictwo między brygadami, dźwigowymi, robotnikami magazynowymi itp., a także komplek-

sowe współzawodnictwo między portowymi, załogami statków i kolejowymi pracownikami.

Następnie należy opracować technologiczny plan procesu przeładunkowego. Plany te są różnorodne z powodu stosowania w portach rozlicznych wariantów pracy, a także różnorodności ładunków, typów statków i stosowanych środków technicznych, w procesie obsługi statku w porcie.

Każdy jednak plan technologicznego procesu przeładunkowego w porcie uwzględnia cztery zasadnicze momenty:

- 1) zbieranie i przygotowywanie ładunku na nabrzeżu lub w magazynie,
- 2) przetransportowanie ładunku w zasięgu urządzeń przeładunkowych,
- 3) właściwy załadunek ładunku do ładowni statku,
- 4) sztautowanie ładunku w ładowniach statku.

Planowe przygotowanie w magazynach ładunku, przeznaczonego do wysyłki powinno zapobiec niepotrzebnemu jego przesunięciom, zmniejszyć ilość pracy i pozwolić na uniknięcie zatorów w pracy.

Podczas przebiegu procesu załadunkowego winny być uwzględnione następujące punkty:

1) załadunek wg portu przeznaczenia; ładunek, który ma być wyładowany w ostatnim porcie przeznaczenia powinien być załadowany jako pierwszy na samym spodzie, następne zaś ładunki wg kolejności portów przeznaczenia;

2) załadunek wg rodzaju i właściwości ładunku;

3) załadunek wg ładowni; uprzednie przygotowanie ładunku na nabrzeżu, względnie w magazynie wg wstępnego sztauplanu, tak, by poszczególne partie ładunku, przeznaczonego do wysyłki, były składane na przeciw ładowni statku, do których mają być załadowane; ładunek winien być tak przygotowany, by z chwilą rozpoczęcia załadunku umożliwić nieprzerwany tok pracy urządzeń przeładunkowych; w tym celu należy przestrzegać, by każda partia ładunku była złożona na nabrzeżu na przeciw ładowni, do której ma być załadowana oraz by ładunek, który ma być załadowany jako pierwszy, (ładunek ciężki, względnie ostatniego portu docelowego), został umieszczony z przodu magazynu, względnie na nabrzeżu, a inne ładunki kolejno dalej.

Uczestników współzawodnictwa informuje się o przebiegu wypełnienia socjalistycznych zobowiązań.

Istota socjalistycznego współzawodnictwa nie może być osiągnięta bez świadomości dyscypliny pracy wszystkich pracowników portu i ogień współpracujących przy szybkościowej obsłudze statku.

Przodujące porty różnią się od pozostałych przede wszystkim poziomem dyscypliny pracy swej załogi. Zastosowanie więc szybkościowej obsługi statków podwyższa kulturę produkcyjną i prowadzi do ogólnego wzrostu poziomu pracy portu.

Właściwie zastosowana szybkościowa obsługa statków wyrugowuje wypadki uszkodzenia ładunków, ładowni itp. Jeżeli przeładunek postępuje zgodnie z opracowanym procesem technologicznym, zapewniony jest nieprzerwany potok ładunków, sprawnie działają urządzenia przeładunkowe zasadnicze i pomocnicze i uszkodzenie ładunku, czy ładowni nie powinno nastąpić.

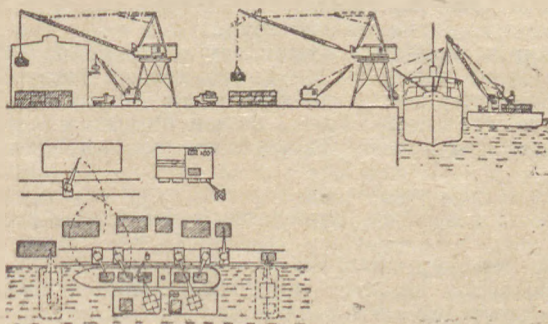


Diagram technologiczny metody obsługi statku w porcie

¹⁾ B. G. Bakajew — „Osnovy eksploatacji morskawo flota” — Moskwa 1950. Str. 147.

Celem osiągnięcia wysokiej jakości w procesie pracy przeładunkowej należy w technologicznym procesie wyładunku statku przewidzieć zastosowanie właściwych dla danego towaru urządzeń przeładunkowych oraz odpowiadający danemu towarowi sposób składowania, względnie umieszczania go na statku lub na wagonach.

„Pod nazwą szybkościowej obsługi statków — jak stwierdza Bakajew — rozumie się nie tylko szybkościowy przeładunek statków, lecz i pełną pracę w porcie ze wszystkimi pełnymi operacjami włącznie. Przy szybkościowej metodzie pracy powinno się osiągnąć ogólne skrócenie czasu postoju statku w porcie. Dlatego też konieczne jest maksymalne połączenie pomocniczych operacji z głównymi pracami przeładunkowymi. W pierwszym rzędzie odnosi się to do załadunku na statek trwałego lub płynnego paliwa i wody... załadunek stałego lub płynnego paliwa powinien odbywać się jednocześnie z przeładunkiem towaru... równocześnie

na statek dostarcza się zapas koniecznego dla zapewnienia pracy urządzeń maszynowych technicznego zaopatrzenia i żywność dla załogi.

Opracowania dokumentów towarowych dokonuje się w procesie przeładunku statku¹⁾. System szybkościowej obsługi statku, jest to system polegający na ujęciu wszystkich czynników, składających się na pobyt statków w porcie, od chwili jego wejścia na redę, do chwili opuszczenia redy — w ramy tzw. taśmy czasu statku, w której w pewnym podziale chronologicznym uwiidocznione są wszystkie czynności podczas pobytu statku w porcie z wykazaniem zużytego czasu na każdą poszczególną czynność wraz z wykazaniem nieproduktywnych momentów i ich eliminowaniem. Stosowanie w pracy naszych portów racjonalnych metod pracy, jak również elementów socjalistycznej organizacji pracy, zapewni naszej gospodarce morskiej realizację i przekroczenie zadań planu 6-letniego, stawianych przez Partię i Rząd na odcinku transportu morskiego.

1) Bakajew J. W. str. 155.

JAN RAUE (Warszawa)

Jednolite reguły i zwyczaje, dotyczące akredytyw dokumentowych

OD REDAKCJI

Podane poniżej uwagi, dotyczące sposobu wystawiania i ważności dokumentów przewozowych w związku z realizacją akredytyw, powinny zainteresować czytelników „Transportu”, stykających się praktycznie z tymi zagadnieniami.

W czerwcu 1951 r. na XIII Kongresie Międzynarodowej Izby Handlowej w Lizbonie, zatwierdzono nowy tekst uchwał, znanych pod nazwą „Uniform Customs & Practice for Commercial Documentary Credits” i przedłożono go do przyjęcia związkom banków poszczególnych krajów. Jednocześnie Międzynarodowa Izba Handlowa wyraziła nadzieję, że banki w miarę możliwości wprowadzą nowe uchwały w życie jednolicie z dniem 1 stycznia 1952 roku. Uchwały te, zawierające prawa zwyczajowe, stosowane przy realizacji akredytyw dokumentowych, zostały w ten sposób ponownie skodyfikowane.

Porównanie dawnego tekstu z nowouchwalonym wykazuje, że niektóre z tych poprawek i uzupełnień usuwają wątpliwości interpretacyjne, jakie istniały w niektórych ważnych kwestiach, część zaś artykułów stanowił poniekąd novum, gdyż ustala sposób postępowania w okolicznościach, które nie były przewidziane w dawnym tekście uchwał.

Postarajmy się rozpatrzyć te zmiany w punktach, dotyczących dokumentów przewozowych i ubezpieczeniowych, jako związanych bezpośrednio z transportem.

DOKUMENTY

W artykule 15 oprócz dokumentów, wyszczególnionych w dawnym tekście, do przyjmowania których banki uważają się za uprawnione, wymieniono obecnie dodatkowo następujące:

a) w transporcie wewnętrznym: konosament kolejowy, wystawiony w formie zwykłej i przenaszalnej (w niektórych krajach pozaeuropejskich kolej wydaje załadowy nie duplikat listu przewozowego, lecz oryginał dokumentu przewozowego, który nosi wówczas nazwę konosamentu kolejowego),

b) w obrocie pocztowym: certyfikat ekspedycji, wystawiony przez władze pocztowe,

c) w transporcie lotniczym: receptis poczty lotniczej, lub konosament, albo list przewozowy, lub receptis lotniczy, polisa lub certyfikat ubezpieczeniowy, wystawiony w formie przenaszalnej, faktura.

Ustęp dotyczący uprawnienia banku do zrzeczenia się dowodu ubezpieczenia, preredagowano w tym sensie, że obojętne jest jaką drogą i od kogo bank otrzyma zapewnienie, które uzna za dostateczne, że ubezpieczenie zostało pokryte (obojętne przez kogo).

Artykuł 16, który należy rozpatrywać łącznie z artykułem 23, został uzupełniony przez wymienienie dodatkowych dokumentów przewozowych, o których była mowa wyżej (p. artykuł 15) i w których data ich wystawienia będzie zasadniczo uznana jako data wysyłki towaru. W artykule 23 zastrzeżono jednak, że data wystawienia konosamentu nie będzie uznana jako data wysyłki towaru, jeśli przedstawiono bankowi konosament po upływie terminu oznaczonego dla wysyłki i jeśli załadowanie towaru na dany statek zostało stwierdzone na konosamencie za pomocą dodatkowo dopisanej adnotacji „on board”, należyście parafoowanej i datowanej przez przewoźnika. W takim przypadku data figurująca pod adnotacją „on board”, a nie data konosamentu będzie uznana jako data wysyłki towaru.

Artykuł 17 uzupełniono wyjaśnieniem, że umieszczenie w dokumencie przewozowym klauzuli „fracht płatny z góry” (freight pre-payable lub freight to be prepaid) nie będzie stanowiło dowodu, że fracht został z góry zapłacony.

Artykuł 18 — który dotyczy określenia, jakim warunkom powinien odpowiadać dokument przewozowy, aby móc być uznany jako czysty (ang. — clean, fr. — net) został najpierw uzupełniony przez stwierdzenie, że za dokument przewozowy czysty należy uważać dokument, który nie zawiera dopisanych kazuł, stwierdzających wyraźnie wadliwy stan towaru lub opakowania. A więc potwierdzono to, co mieściło się już w dawniej redakcji tego artykułu, a mianowicie, że dokument przewozowy może być odrzucony, jeśli zawierać będzie klauzulę restrykcyjną, tj. klauzulę stwierdzającą wadliwy stan towaru lub opakowania. Tym razem jednak włączono do tekstu artykułu jasną definicję czystego dokumentu przewozowego, przy czym użyto wyrazu „wyraźnie” dla podkreślenia konieczności istnienia niewątpliwych zastrzeżeń przewoźnika, wywołanych wadliwym stanem towaru lub opakowania. W ten sposób wydano autorytatywną opinię, że czynienie przez banki zastrzeżeń z powodu umieszczenia w dokumencie przewozowym klauzuli nie restrykcyjnej, lecz ogólnej lub specjalnej, tak jak to często miało miejsce w ostatnich latach w krajach kapitalistycznych, a w szczególności w Anglii, jest praktyką nie uzasadnioną, która powinna być zaniechana. Ponieważ banki angielskie nie przystąpiły do poprzednich uchwał, a obecnie na XIII Kongresie w Lizbonie ich

przedstawiciele wstrzymali się od głosowania przy uchwaleniu nowego statutu, zachodzi pytanie, czy banki angielskie obecnie do uchwał przystępują, a jeśli nie, to w jakiej mierze będą się do nich, a w szczególności do nowej wykładni art. 18, stosować.

Dla usunięcia wszelkich wątpliwości co do tego, jakie klauzule przewozowe nie są klauzulami restrykcyjnymi, artykuł 18 wyszczególnia 3 kategorie najczęściej spotykanych klauzul nie restrykcyjnych, a mianowicie:

- a) uwagi przewoźnika dotyczące opakowania, jak np. „skrzynie z drugiej ręki“ (second-hand cases) lub „używane beczki“ (used drums),
- b) klauzule zwalniające przewoźnika od odpowiedzialności za ryzyko, wynikające z naturalnych właściwości towaru lub opakowania, jak np. „bez odpowiedzialności za połamanie“ (not responsible for breakage) itp.,
- c) klauzule, w których przewoźnik oświadcza, że nie jest mu znana zawartość, waga, wymiary, gatunek lub techniczna specyfikacja towaru, jak np. „waga nieznana“ (weight unknown) lub „zawartość nieznana“ (contents unknown).

W konkluzji uchwała stwierdza, że dokumenty przewozowe, zawierające podobne dodatkowe klauzule, nie powinny być uważane jako dokumenty zaopatrzone w zastrzeżenia o charakterze restrykcyjnym i nie powinny być odrzucane.

KONOSAMENTY

Artykuł 19 uległ modyfikacjom w jego części dotyczącej konosamentów przeładunkowych. Poprzednia uchwała przewidywała, że gdyby z powodów technicznych wystawienie konosamentu, obejmującego całą trasę, okazało się niemożliwe, konosamenty przeładunkowe mogłyby jednak być przyjęte, lecz w tym przypadku bank nie ponosiłby żadnej odpowiedzialności. Ustęp ten w nowym tekście całkowicie opuszczono i słusznie, gdyż jego redakcja była niefortunna i nasuwała wątpliwości, jak go należy rozumieć.

Do artykułu 19 dodano klauzulę wyjaśniającą, że jeśli w akredytywie zastrzeżono, że transport powinien się odbyć bez przeładunku, konosamenty nie stwierdzające wyraźnie, że towar będzie przeładowany, będą mogły być przyjęte. Klauzula ta ma istotnie praktyczne znaczenie dla naszych eksporterów, gdyż w portach polskich wystawiane są nieraz konosamenty, z treści których nie wynika wyraźnie, czy towar będzie przeładowany w drodze, czy też zostanie dowieziony do portu przeznaczenia na tym samym statku. W myśl postanowień artykułu 19, w jego obecnej redakcji, banki zagraniczne nie będą miały podstawy do kwestionowania takiego konosamentu, nawet jeśli w akredytywie zastrzeżono, że transport powinien się odbyć bez przeładunku.

Artykuł 20 — przewidywał dotąd, że przy akredytywach dokumentowych nie będą przyjmowane konosamenty wystawione przez ekspedytorów oraz konosamenty na przewóz statkami żaglowymi. Obecnie włączono do tego artykułu zastrzeżenie, że konosamenty, powołujące się na umowę o przewóz, tj. tak zwane konosamenty charterowe, będą przyjmowane tylko wtedy, gdy akredytywa będzie wyraźnie zezwalała na ich przyjęcie. Praktyka ta jest uzasadniona tym, że konosament jest dokumentem literarnym i autonomicznym, dającym prawo do rozporządzania towarami i jeśli zawiera on zastrzeżenie, że został wystawiony na podstawie odrębnej umowy lub się na nią powołuje, to musi być na to zgoda zleceniodawcy akredytywy. Praktyka bankowa ustaliła ponadto, że w takich przypadkach do konosamentu powinien być dołączony odpis charteru. Chociaż uchwały o tym milczą, to jednak wymaganie to jest przy transakcjach cif i c&f, uzasadnione i zgodne z wykładnią tych terminów (Incoterms 1936).

Artykuł 21 — ustalał dotąd zasadę, że banki mogą **przyjąć** konosamenty, stwierdzające załadowanie na pokładzie towarów **specjalnego charakteru**, pod warunkiem pokrycia przez ubezpieczenie tego dodatkowego ryzyka. Obecnie zaniechano ograniczania towarów ładowanych na pokładzie i słowa „specjalnego charakteru“ opuszczano całkowicie. Natomiast uznano

jako zasadę naczelną, że banki **mogą odmówić** przyjęcia konosamentów, stwierdzających załadowanie towaru na pokładzie, lecz będą mogły je **przyjąć**, jeśli do konosamentu dołączony będzie dokument ubezpieczeniowy, zaznaczający załadowanie towaru na pokładzie.

LISTY PRZEWOZOWE KOLEJOWE itp.

Artykuł 25 został uzupełniony przez wymienienie dodatkowych dokumentów przewozowych, wyszczególnionych w artykule 15, przy czym zaniechano ograniczenia osoby adresata do zleceniodawcy akredytywy i jego banku.

Artykuł 27. Dodano uwagę, że jeśli towar został wysłany wagonem zbiorowym to banki zamiast kolejowych wtórników listów przewozowych będą mogły przyjmować następujące dokumenty: zaświadczenie ekspedytora, wskazujące miejsce przeznaczenia towaru, wraz z zaświadczeniem wysyłki, ostemplowanym przez kolej.

UBEZPIECZENIE

Artykuł 28. Zamiast zwrotu „banki **będą mogły przyjmować** zarówno polisy, jak i certyfikaty“, użyto obecnie formy bardziej kategorycznej, a mianowicie „zarówno polisy jak i certyfikaty **będą przyjmowane**, przy czym powtórzono zastrzeżenie, dotyczące odmiennej praktyki, stosowanej przez banki brytyjskie.

Do tego artykułu dodano dwie nowe klauzule, z których pierwsza ustala, że ubezpieczenie powinno opiewać na tę samą walutę co akredytywa.

Druga klauzula natomiast wywoła prawdopodobnie sprzeciw zarówno eksporterów, jak i ubezpieczycieli. Stanowi ona, że banki będą mogły, jeśli będą chciały, odmówić przyjęcia certyfikatu lub polisy datowanej dniem późniejszym, niż data figurująca w dokumencie przewozowym, jako dzień wysyłki towaru. Podobne stanowisko nie liczy się z trudnościami natury technicznej, które często uniemożliwiają w praktyce realizację zasady zgodności daty dokumentu ubezpieczonego z datą wysyłki towaru. Dla banku data wystawienia dokumentu ubezpieczeniowego winna być obojętna, jeśli termin zgłoszenia towaru do ubezpieczenia, figurujący zazwyczaj w tekście tego dokumentu, jest nie późniejszy od daty wysyłki towaru według dokumentu przewozowego.

Ponadto należy pamiętać o tym, że ubezpieczenie towaru na warunkach Institute Cargo Clausea obejmuje ryzyko od „składu do składu“, jak figuruje w polisie i niezależnie od daty oraz że polisa angielska S. G. Form zawiera klauzulę „lost or not lost“, która stanowi, że umowa ubezpieczeniowa ma działanie wstecz i jeśli ubezpieczenie dotyczy przedsięwzięcia, które się rozpoczęło przed zawarciem umowy ubezpieczeniowej, to ubezpieczyciel będzie odpowiedzialny za szkodę, która się już przednio zdarzyła, jeśli ubezpieczony w chwili zawarcia umowy o tym nie wiedział.

Istotną jest również okoliczność, że dokumenty ubezpieczeniowe, wystawiane na podstawie polisy generalnej, są normalnie wystawione już po rozpoczęciu, a nieraz i po ekspiracji ryzyka, a to wskutek fizycznej niemożliwości wcześniejszego wystawienia dokumentu ubezpieczeniowego.

Nasz komentarz do artykułu 28 uzupełniamy jeszcze informacją, że poprzedni tekst tego artykułu zawierał dwie uwagi drukowane petitem u dołu strony. Jedna, która dotyczyła praktyki stosowanej przez banki brytyjskie nie przyjmowania certyfikatów ubezpieczeniowych — pozostała, druga, dotycząca tymczasowych zaświadczeń pokrycia, z reguły nie przyjmowanych przez banki — została skreślona.

Artykuł 30. Do poprzedniej treści tego artykułu, który stwierdzał, że w braku dyspozycji, jakie ryzyka powinny być pokryte, banki będą mogły **przyjąć** taki dokument ubezpieczeniowy, jaki im będzie przedstawiony, dodano obecnie, że będzie to miało miejsce również wtedy, gdy akredytywa żądać będzie pokrycia „kurantowych“ lub „zwykłych“ rodzajów ryzyka.

Artykuł 31 — uzupełniono klauzulą, że gdy akredytywa przewiduje ubezpieczenie na warunkach W. A., tj. z włączeniem awarii częściowej, banki będą mogły

przyjąć dowody ubezpieczeniowe przewidujące franczyzę, tj. minimum straty, które ponosić powinien ubezpieczający, chyba że w akredytywie będzie wyraźnie zastrzeżone, że ubezpieczenie W. A. powinno kryć całość straty (irrespective of percentage).

TERMIN I EKSPIRACJA

Artykuł 38. Opuszczono ustęp dawnej redakcji, który ustalał, że jeśli w nieodwołalnej akredytywie nie sprecyzowano czego dotyczy termin akredytywy, to należy uznać, że dotyczy on złożenia dokumentów, a nie wysyłki towaru. W obecnej redakcji artykuł 38 ustala, że każda nieodwołalna akredytywa powinna być terminowa pod względem płatności, akceptacji lub negocjacji i to niezależnie od ewentualnego umieszczenia w akredytywie również terminu dla wysyłki towaru.

Artykuł 40 — uzupełniono uwagą, umieszczoną petytem u dołu strony, że w Wielkiej Brytanii banki nie uznają, aby termin ekspiracji akredytywy, który by wypadł na niedzielę lub dzień świąteczny, mógł być przeniesiony na najbliższy dzień roboczy. Banki brytyjskie stosują tu zatem zasadę odmienną od tej, ja-

ka została przyjęta przez banki wszystkich pozostałych krajów kapitalistycznych.

SKŁADANIE DOKUMENTÓW

Artykuł 43 — przeredagowano w tym sensie, że na miejsce poprzedniej zasady, która głosiła, że dokumenty powinny być złożone bez zwłoki i że banki będą mogły odrzucić dokumenty złożone w terminie nieusprawiedliwionym odległością miejsca wysyłki towaru do domicylu akredytywy, uznano obecnie, że dokumenty powinny być złożone w rozsądnym obliczonym terminie po ich wystawieniu oraz że banki, które dokonują zapłaty, negocjacji lub akceptacji będą mogły odmówić przyjęcia dokumentów, jeśli ich zdaniem, zostały one im dostarczone w anormalnym terminie.

PROLONGATA

Do artykułu 45 włączono zastrzeżenie, zrobione w 1938 roku przez banki amerykańskie, że prolongata terminu dla prezentacji dokumentów lub negocjacji dokumentów lub strat nie przesunie terminu dla wysyłki towaru, chyba że postanowiono inaczej.

JAN DE MEZER (Warszawa)

Ubezpieczenia w transporcie lądowym

Istnieje cały szereg zdarzeń o skutkach niepożądanych, których powstanie jest prawdopodobne, lecz nie można przewidzieć nie tylko kiedy, gdzie i w jakich rozmiarach, ale nawet czy w ogóle będą one miały miejsce.

Do nich należą wszystkie zdarzenia zwane potocznie wypadkami lub zdarzeniami losowymi.

Praktycznie nie ma możliwości całkowitego uchronienia się od nich, można jedynie zabezpieczyć się przed skutkami powstałej w związku z nimi szkody przez rezerwowanie odpowiednich środków na pokrycie wynikłych strat. Trzymanie tych środków w rezerwie jest, praktycznie biorąc, dla jednostek — przedsiębiorstw lub instytucji wręcz niemożliwe, natomiast zagadnienie to oddawna rozwiązywane było przy pomocy tzw. ubezpieczenia.

Ubezpieczenie jest pewnego rodzaju wyrównaniem, czy rozłożeniem ryzyka i polega na tym, że pewna ilość jednostek, którym zagrażają takie same wypadki i zdarzenia losowe, organizuje się i wpłacając pewne kwoty tworzy fundusze na pokrycie przyszłych potrzeb majątkowych, wywołanych powstaniem tych właśnie zdarzeń u poszczególnych zorganizowanych.

Ubezpieczyć można się od zdarzeń, które odznaczają się pewną prawidłowością, powtarzają się co pewien niezbyt długi okres czasu i występują masowo, z pewną regularnością w czasie i przestrzeni.

Transport, który polega na przewożeniu osób i rzeczy (towarów) z jednego miejsca na drugie, posługuje się przy tym urządzeniami i przyrządami potocznie zwanymi środkami przewozowymi. Wszystkie one z racji swoich funkcji, tj. poruszania się na wodzie, lądzie lub w powietrzu, narażone są na specjalne, związane z tym niebezpieczeństwa — wszelkiego rodzaju katastrofy i wypadki losowe. Tym samym niebezpieczeństwem podlegają również przewożone osoby i ładunek. Towary narażone są poza tym dodatkowo na zagubienie, kradzież, rozbicie, potłuczenie, rozlanie, zamknięcie itp.

Zabezpieczenie od skutków wszystkich wypadków, na jakie narażone są środki przewozowe (casco) oraz przewożony ładunek (cargo) jest właśnie celem ubezpieczenia transportowego.

Po ostatniej wojnie sprawa ubezpieczeń została w Polsce uregulowana dwoma dekretnami: z dnia 3 stycznia 1947 r. o uregulowaniu ubezpieczeń rzeczowych i osobowych (Dz. U. R. P. nr 5 poz. 27 z dn. 25. I. 1947 roku) oraz o Powszechnym Zakładzie Ubezpieczeń Wzajemnych (Dz. U. R. P. nr 19 poz. 72 z dnia 22. II. 1947 r.).

Powyższe akty prawne wykluczają z działalności ubezpieczeniowej wszystkie prywatne, tak krajowe, jak zagraniczne towarzystwa ubezpieczeń, a art. 6 punkt 1 dekretu o uregulowaniu ubezpieczeń rzeczowych i osobowych przyznał Powszechnemu Zakładowi Ubezpieczeń Wzajemnych (PZUW) wyłączne prawo ubezpieczeń transportowych, do których należą ubezpieczenia lądowe, śródlądowe, morskie i powietrzne. Ubezpieczenia transportowe, które do niedawna były ubezpieczeniami całkowicie dobrowolnymi, w przeciwieństwie do ubezpieczeń przymusowych (jak np. ubezpieczenie budynków od ognia) stały się jednak częściowo przymusowymi dla jednostek gospodarki uspołecznionej w związku z Zarządzeniem Przewodniczącego PKPG z dn. 19. 9. 1951 r. w sprawie zasad ubezpieczenia mienia w transporcie krajowym przez jednostki gospodarki uspołecznionej (Transport — rok 1951 nr 12 str. 512).

Przedmiotem ubezpieczeń transportowych mogą być:

1) wszelkiego rodzaju środki transportowe, przeznaczone do transportu;

- a) morskiego — statki, promy, kutry, łodzie itp.,
- b) śródlądowego — statki rzeczne, barki, łodzie, promy itp.,
- c) lądowego — wagony kolejowe, samochody, ciągniki, przyczepy itp.,
- d) powietrznego — samoloty, szybowce, balony, sterowce itp.,

2) wszelkie przewożone towary.

W zależności od czasu, na jaki zostały zawarte, różniamy ubezpieczenia:

- a) zawarte na ściśle określony okres czasu,
- b) zawarte na określoną podróż.

Ubezpieczenie na określony czas stosuje się przeważnie przy ubezpieczeniach środków przewozowych, natomiast ubezpieczenia na określoną podróż stosuje się głównie do ładunków. Od zasad tych mogą być jednak czynione najróżniejsze odchylenia, w myśl generalnej zasady ubezpieczeń dobrowolnych, których warunki w pewnych ściśle określonych ramach mogą być dowolnie uzgadniane przez obie umawiające się strony, tj. przez ubezpieczającego, jak również zakład ubezpieczeń. Umowy ubezpieczeniowe w dziale transportowym są zawierane analogicznie, jak w innych działach ubezpieczeń, na podstawie wniosków, w których powinny być zawarte wszystkie dane niezbędne do zorientowania się w rodzaju i charakterze ubezpieczanego ryzyka oraz wystawienia dowodu ubezpieczenia (polis).

Dane te powinny zawierać:

1) przy ubezpieczeniach środków przewozowych — szczegółowy opis środka przewozowego z uwzględnieniem konstrukcji i roku budowy, podanie przeznaczenia i granic lub tras dokonywanych przejazdów, sumę ubezpieczenia, czas trwania umowy i warunki, według których ma być zawarte ubezpieczenie oraz zakres odpowiedzialności zakładu;

2) przy ubezpieczeniach towarowych — ubezpieczoną podróż lub czas trwania ubezpieczenia, sumę ubezpieczenia, rodzaj towaru, jego ilość, wagę i sposób opakowania, nazwę środka przewozowego oraz warunki, według których ma być zawarte ubezpieczenie z podaniem ryzyk, za które zakład ma odpowiadać.

Istnieją trzy sposoby deklarowania wysokości kwoty ubezpieczenia (kwoty, jaką ubezpieczający chce uzyskać w razie całkowitej straty przedmiotu ubezpieczonego):

- 1) ubezpieczenie w pełnej wartości,
- 2) nadubezpieczenie — powyżej wartości, gdy ubezpieczający liczy na to, że w miejscu przeznaczenia lub przez czas transportu ładunek zyska na wartości,
- 3) niedubezpieczenie — poniżej wartości, gdy ubezpieczający chce wziąć na siebie część ryzyka.

Zasadą ubezpieczenia jest, iż odszkodowanie nie może przewyższać rzeczywiście poniesionej straty (koszt odtwarzania — wartość subiektywna nie może być brana pod uwagę), której wysokość ubezpieczający obowiązany jest udowodnić nawet przy nadubezpieczeniu, natomiast w przypadku niedubezpieczenia ubezpieczający otrzymuje zwrot rzeczywistej poniesionej straty, zmniejszonej w stosunku niedubezpieczenia do pełnej wartości ubezpieczenia.

Dowód ubezpieczenia, czyli polisa, może być wystawiony w trzech odmianach, jako:

- 1) polisa pojedyncza,
- 2) polisa generalna (bieżąca),
- 3) polisa obrotowa.

Polisa pojedyncza jest dokumentem ubezpieczeniowym, wystawionym na ściśle określonej podróz lub czas, po którego upływie polisa traci swą ważność.

Polisa generalna, zwana też czasem bieżąca, jest umową ramową, na której podstawie ubezpieczający zobowiązuje się ubezpieczać wszystkie przesyłki objęte generalnie tą polisą. Ubezpieczenie według polisy generalnej obejmuje więc wszystkie przesyłki, jakie w okresie trwania ubezpieczenia (ważności polisy) będą wysyłane i otrzymywane na rachunek i ryzyko ubezpieczonego.

Specjalną formą polisy generalnej jest polisa odpisowa, według której ubezpieczenie przeprowadza się w ten sposób, że ubezpieczający deklaruje z góry przypuszczalną sumę ubezpieczenia i opłaca składkę ubezpieczeniową na wszystkie otrzymane i wysyłane w określonym czasie przesyłki, podając w pewnych umówionych terminach i na specjalnych formularzach wszystkie już załatwione przesyłki, które ulegają odpisaniu z sumy ubezpieczenia.

Polisa obrotowa polega na tym, że cały obrót ubezpieczonego podlega ochronie ubezpieczeniowej. Umowy tego rodzaju zawiera się albo na przewidywany obrót, obejmujący całość pewnej transakcji — albo na pewne określone terminy z obowiązkiem podawania przewidywanych obrotów, przypadających na ubezpieczone okresy czasu. Obrót powinien być ustalony na podstawie ksiąg handlowych ubezpieczającego, w których zapisane transakcje powinny odpowiadać faktycznie dokonany obrotom.

W typowych warunkach ubezpieczeniowych PZUW sprecyzowane jest zupełnie ściśle, jakie niebezpieczeństwa mogą być przedmiotem odpowiedzialności i jakie ryzyka są z normalnego ubezpieczenia wyłączone. Mimo to ubezpieczający mają prawo wysuwania nowych dodatkowych żądań, idących w kierunku rozszerzenia lub wężenia zakresu odpowiedzialności, objętej warunkami polisy, ponieważ generalna zasada przyjęta w ubezpieczeniach mówi, że o d c h y l e n i a o d warunków polisowych, ujęte w formie klauzul, mają zawsze pierwszeństwo przed warunkami drukowanymi (typowymi), choćby je całkowicie zmieniły lub uchylały.

W celu uniknięcia pokrywania sporadycznych drobnych szkód takich, jak wycieknięcie, wysychanie, ułatanie, rozsypanie, rozlanie, występujących w każdym transporcie jako normalne i powszechne zjawisko, zakład stosuje w razie szkody pewne drobne potrącenia, odpowiadające normalnym ubytkom — zwane w języku fachowym „franszjami“. Franszyzy stosuje się nie tylko przy ubezpieczeniach towarowych, lecz również przy ubezpieczeniach środków przewozowych, ustalając odpowiedzialność zakładu dopiero od szkody w pewnej wysokości. Ma to na celu ochronienie zakładu od opłacania drobnych szkód, które w każdym transporcie występują jako zjawisko powszechne.

Warunkiem powstania odpowiedzialności zakładu jest wpłacenie przez ubezpieczającego składki ubezpieczeniowej wraz z opłatami dodatkowymi. Przy ubezpieczeniach jednorazowych lub na jeden okres czasu składkę należy płacić jednorazowo z góry. Przy ubezpieczeniach na dłuższy okres czasu składki wpłaca się, jeżeli umowa nie postanawia inaczej, na początku okresu ubezpieczeniowego, którym jest przeważnie okres roczny, liczony od powstania ubezpieczenia. Przy ubezpieczeniach na czas, ubezpieczenie rozpoczyna się w ściśle określonym w polisie terminie, kończy się zaś z upływem dnia, oznaczonego w polisie jako ostateczny termin ubezpieczenia.

Przy ubezpieczeniu środka przewozowego na podróż odpowiedzialność zakładu rozpoczyna się w chwili rozpoczęcia podróży lub podstawienia środka przewozowego pod ładunek, a kończy się w momencie zakończenia pod ładunek lub też zakończenia rozładunku.

Przy ubezpieczeniu na czas podróży odpowiedzialność zakładu rozpoczyna się z chwilą naładowania ładunku do środka przewozowego w miejscu nadania lub z chwilą opuszczenia magazynu, kończy się zaś z chwilą wyładowania w miejscu przeznaczenia.

Nie znacząco to bynajmniej, że ubezpieczający nie może umówić się inaczej i określić moment początku i końca odpowiedzialności według własnego uznania i potrzeby, gdyż jak już powiedziano poprzednio, warunki ubezpieczenia mogą być przez obie strony układane na zasadzie obopólnego porozumienia. Wymagane jest tylko ściśle i nie nastrożające wątpliwości określenie terminów, jak zresztą i wszystkich innych warunków umowy ubezpieczeniowej.

Taryfy ubezpieczeniowe wykazują dużą rozpiętość w zależności od rodzaju transportu oraz od umówionego zakresu odpowiedzialności. Na ogół przy ubezpieczeniach towarów zakres odpowiedzialności zakładu ujęty bywa według następujących zasad:

pierwsza — obejmuje jedynie ryzyka elementarne i wypadki katastrof,

druga — rozszerza odpowiedzialność na kradzież lub zaginięcie całych sztuk,

trzecia — rozszerza jeszcze odpowiedzialność na kradzież częściową.

Każde rozszerzenie odpowiedzialności pociąga za sobą odpowiednie w stosunku do zwiększonego ryzyka, zwiększenie stawki. Nie jest ono jednakowe we wszystkich rodzajach transportu, gdyż np. ryzyko kradzieży jest znacznie większe przy transporcie samochodowym, niż lotniczym.

Również rozpiętość szkód powstałych w transporcie, a tym samym podlegających ubezpieczeniu transportowemu, jest tak duża, że ustalenie ścisłych norm, według których powinny być regulowane szkody transportowe, jest niezwykle trudne. Każdy rodzaj transportu wymaga nieco odmiennej formy i trybu określania i likwidacji powstałej szkody, co zresztą dokładnie omówione jest w ogólnych warunkach podawanych przez zakład. Są jednak pewne generalne zasady obowiązujące ubezpieczonego, niezależnie od rodzaju środka przewozowego, jakim transport jest wykonywany. Do nich należy w pierwszym rzędzie obowiązek niezwłocznego po zaistnieniu szkody lub po otrzymaniu przez ubezpieczającego wiadomości o szkodzie, zawiadomienia najbliższej placówki zakładu, celem umożliwienia ewentualnego wzięcia udziału jej przedstawiciela w ustalaniu przyczyn i wysokości szkody. Poza tym musi być sporządzony przez przewoźnika lub, gdy to jest konieczne — organy bezpieczeństwa, protokół, w którym należy opisać okoliczności, w jakich szkoda

powstała. Celem ustalenia wysokości szkody, ubezpieczający powinien złożyć w zakładzie protokół, dokument przewozowy, rachunek (fakturę), obliczenie szkody oraz oświadczenie przelania swych praw na zakład, jeżeli za szkodę odpowiedzialna jest osoba trzecia. Zakład wymaga składania wszystkich dokumentów w oryginałach.

Poza wymienionymi ubezpieczeniami, objętymi ogólną nazwą ubezpieczeń transportowych, ważne są jeszcze ubezpieczenia, dzięki którym istnieje możliwość zabezpieczenia się przed odpowiedzialnością cywilną.

Przedmiotem tego ubezpieczenia są roszczenia osób trzecich, wynikłe w stosunku do ubezpieczającego na podstawie obowiązujących przepisów prawnych z powodu szkód wyrządzonych przez śmierć, obrażenia cielesne lub uszkodzenie zdrowia, jak również przez uszkodzenie cudzej własności. Ubezpieczenia te obejmują także niezbędne koszty sądowej lub poza sądowej obrony przeciw roszczeniom osoby trzeciej, jak również koszty obrony w postępowaniu karnym, wdrożonym z powodu czynu, który mogłoby uzasadnić roszczenie z ubezpieczenia. Umowy ubezpieczeniowe od odpowiedzialności cywilnej (O.C.) można zawierać na czas nieokreślony (ubezpieczenie stałe), nie dłużej jednak niż 10 lat oraz na czas określony (ubezpieczenie cza-

we). Odpowiedzialność zakładu, wynikająca z umowy ubezpieczenia O.C. rozpoczyna się, o ile w umowie nie ustalono terminu innego, po podpisaniu umowy i uiszczeniu składki wraz z opłatami dodatkowymi. Umowa zawarta na czas nieokreślony może być przez każdą ze stron wypowiedziana pismem poleconym na dwa miesiące przed upływem każdego okresu ubezpieczenia.

Jak z powyższego widać, ubezpieczenia dają możliwość uchronienia się od skutków niemal wszystkich zdarzeń losowych, mogących zaistnieć w transporcie, a obejmują zarówno środki przewozowe, jak przewożony ładunek oraz odpowiedzialność za wypadki, związane z używaniem środków transportowych.

W systemie gospodarki planowej ubezpieczenia, poza bezpośrednimi korzyściami gospodarczymi w postaci finansowego wyrównania strat, dają również możliwość określania wysokości składki ubezpieczeniowej, dzięki czemu wypadki i zdarzenia losowe, w samej swej istocie bezplanowe, mogą być z całą dokładnością ujęte w planie.

W obecnej chwili ubezpieczenia nasze przechodzą okres ewolucji, w trakcie której dostosowywane są do potrzeb postępującej socjalizacji życia gospodarczego oraz społecznego i w najbliższym czasie należy się spodziewać dość zasadniczych zmian w tym zakresie.

TRANSPORTOWCY PISZĄ...

EDWARD ESSEN (Warszawa)

W sprawie przewozu samochodami przedmiotów ponadwymiarowych

(artykuł dyskusyjny)

Niebywałe tempo rozwoju gospodarczego naszego kraju, a w szczególności naszego przemysłu i budownictwa, pociąga za sobą wzrost zapotrzebowań na przewozy przedmiotów o wymiarach i wadze, przekraczających możliwości przewozowe normalnego taboru samochodowego, co w praktyce wyraża się coraz częściej zlecaniem przez poszczególne przedsiębiorstwa prac tych przewoźnikowi publicznemu.

Przedsiębiorstwa przemysłowe i budowlane traktują jednak przewoźnika publicznego, jako straż pożarną i dają mu zlecenia na przewozy przedmiotów ponadwymiarowych jedynie w tych przypadkach, kiedy napotykają na przeszkodę natury taborowej i technicznej w ramach swojej organizacji, nie licząc się zupełnie z możliwościami w tym zakresie przewoźnika publicznego.

Na terenie kraju istnieją trzy grupy posiadaczy taboru i sprzętu, służącego do wykonywania transportów przedmiotów ponadwymiarowych, a mianowicie:

A. Jednostki organizacyjne przewoźnika publicznego,

B. Grupy montażowo - transportowe przemysłu,

C. Przedsiębiorstwa budowlane, przemysłowe itp.

W odniesieniu do grupy C. trzeba stwierdzić istnienie w jej ramach również trzech grup użytkowników:

1 gr. — posiadających tabor i sprzęt dla przewozów przedmiotów ponadwymiarowych, używany tylko dla potrzeb własnych,

2 gr. — posiadających tabor i sprzęt przewozowy, a nie wykazujących potrzeb,

3 gr. — wykazujących potrzeby przewozowe, a nie posiadających taboru i sprzętu.

Wynika stąd z jednej strony, że w pewnych przypadkach tabor i sprzęt nie są właściwie i dostatecznie wykorzystane, z drugiej zaś strony, że szereg przedsiębiorstw napotyka na poważne trudności w zaspokajaniu swych potrzeb.

Postaramy się rozpatrzyć poruszone zagadnienie w pewnej kolejności.

Istnieją jednostki organizacyjne przewoźnika publicznego (pkt a) i grupy montażowo - transportowe w przemyśle (pkt b), które, nie posiadając wprawdzie wyraźnego rozgraniczenia w zakresie swej pracy, wykonują ją jednak w ten sposób, że nie stwarzają mo-

mentu zagrożenia na odcinku wykonania planu. Czy jednak nie byłoby celowe zabezpieczyć wykonania planu drogą wyraźnego rozgraniczenia kompetencji między przewoźnikiem publicznym, a grupami montażowo - transportowymi w przemyśle? Dotychczasowy, względnie zadawałający stan rzeczy jest wynikiem raczej przypadku.

Grupy montażowe przemysłu mogłyby wykonywać jedynie pracę związaną z montażem, względnie demontażem, natomiast na jednostkach organizacyjnych przewoźnika publicznego ciążyłby obowiązek transportu połączonego z za- i wyładunkiem sztuk ciężkich i ponadwymiarowych. Przy takim postawieniu sprawy osiągnęlibyśmy wyraźny podział pracy wg specjalizacji, a dalej zyskalibyśmy na jakości wykonania danego zadania, nie mówiąc już o oszczędnościach etatowych, jak też o racjonalnym wykorzystaniu środków transportowych i technicznych.

Wprowadzenie w życie tej zasady pociągnąć musiałoby za sobą przekazanie przez grupy montażowe przemysłu na rzecz przewoźnika publicznego ciągników z przyczepami oraz pewnej ilości wyposażenia technicznego.

Logicznie nasuwa się dalszy wniosek co do pozabawienia przedsiębiorstw gr. C taboru i sprzętu służącego dla transportu przedmiotów ponadwymiarowych na rzecz przewoźnika publicznego. Tabor i sprzęt znajdujące się w posiadaniu przedsiębiorstw grupy C, winien być przeanalizowany pod kątem jego branżowej przydatności i stopnia wykorzystania przez specjalne komisje, w wyniku czego sztuki zbędne dla pracy danego przedsiębiorstwa zostałyby przekazane przewoźnikowi publicznemu, względnie grupom montażowym przemysłu.

Przeciwnicy w/w koncepcji sięgną w pierwszym rzędzie do dokumentów, mówiących o dotychczasowych niedociągnięciach przewoźnika publicznego na odcinku transportu przedmiotów ponadwymiarowych.

Niedociągnięć ze strony przewoźnika publicznego na omawianym odcinku pracy było nawet sporo w ubiegłym okresie, jednak sprowadzały się one do trzech zasadniczych przypadków, a mianowicie:

1. Nie wszystkie Dyrekcje Okręgowe PKS przeanalizowały obsługiwany teren pod kątem odbudowy i roz-

budowy gospodarczej, a co za tym idzie nie powołały do życia w swoich ramach jednostek dla transportu przedmiotów ponadwymiarowych, pozostawiając tym samym duże obszary bez jakiegokolwiek pomocy w tym względzie.

2. Przeważnie czasokres wykonania zlecenia przez PKS był zbyt długi i sięgał nieraz od paru tygodni do paru miesięcy, co uniemożliwiało zleciennodawcy wykonanie planów produkcyjnych wg ustalonych harmonogramów.

3. Zachodziły częste wypadki odmowy wykonania zlecenia, nawet przez te jednostki organizacyjne PKS, które zostały specjalnie powołane do życia dla obsługi transportów ponadwymiarowych, li tylko na skutek braku odpowiedniego taboru i — sprzętu.

Przytoczone zarzuty obciążają PKS, ale zastanówmy się, czy podważają one słuszność samej koncepcji.

Sedno oskarżenia w stosunku do PKS, sprowadza się do jego braków wyposażeniowych, celowe więc będzie, jeśli kosztem posiadaczy taboru i sprzętu, używanego niewłaściwie i w niedostateczny sposób wykorzystywanego, jak również kosztem przedsiębiorstw o egoistycznej chęci posiadania, zostanie wzmocniony stan wyposażenia przewoźnika publicznego, jak również grup montażowych przemysłu.

W świetle dotychczasowej analizy wydaje się, że PKS, mając przed sobą perspektywę objęcia wszystkich transportów ponadwymiarowych na terenie kraju, powinien dążyć do szybkiego rozbudowania i zorganizowania jednostek dla transportów ponadwymia-

rowych na terenie wszystkich swoich Dyrekcji Okręgowych, a już w każdym razie na terenie tych Dyrekcji Okręgowych, które są w zasięgu działania dużych robót inwestycyjnych ze strony państwa.

Jeżeli chodzi o wyposażenie odnośnych jednostek PKS, to należałoby je rozpatrywać pod kątem sprzętu ciężkiego oraz sprzętu pomocniczego.

Dotychczasowe braki, które odczuwa PKS w zakresie sprzętu j. w., przy realizacji wniosków niniejszego artykułu zostaną w znacznym stopniu zaspokojone. Warto byłoby również, aby Motozbyt zainteresował się możliwościami i stroną techniczną przeprowadzenia akcji skupu sprzętu „stojącego na kółkach”, który niszczycielsko poukrywany w zakamarkach przedsiębiorstw branżowych. Jeżeli do powyższych propozycji dodamy możliwości zaopatrzenia PKS, jak też i grup montażowych drogą zakupu z importu, to możemy założyć, że uzyskane ilości towaru i sprzętu zaspokoją bieżące potrzeby gospodarki narodowej w zakresie transportu przedmiotów ponadwymiarowych.

Dotychczasowe wypowiedzi moje nie obejmują szeregu ważnych momentów poruszonych zagadnienia od strony planowania, wynagrodzeń, ubezpieczeń, kadr fachowych itd., jednak byłoby niemożliwe w ramach jednego artykułu wyczerpująco je omówić. Jestem przeświadczony, że poruszony temat znajdzie oddźwięk tak ze strony poszczególnych przedsiębiorstw, jak i fachowców, którzy, przeprowadzając krytykę projektu, względnie popierając go, w swoich wypowiedziach poruszą zagadnienia, które jedynie wzmiankowałem, względnie wręcz opuściłem.

DZIAŁ INFORMACYJNY

PODZIAŁ ZADAŃ W CIĘŻAROWYM TRANSPORCIE DROGOWYM

Prezydium Rządu podjęło w dniu 17 listopada 1951 roku uchwałę Nr 805 w sprawie podziału zadań w ciężarowym transporcie drogowym (opublikowana w Nr A-100 Monitora Polskiego, pod poz. 1468).

Uchwała powyższa została wydana w celu właściwego zorganizowania uspołecznionego ciężarowego transportu drogowego i wykorzystania taboru dla wykonania narodowych planów gospodarczych.

Uchwała nawiązuje do ustawy o transporcie drogowym z dnia 8 stycznia 1951 r. (omówionej przez nas w numerze 3/51 „Transportu”) i podaje zakres działania poszczególnych form transportu drogowego, a więc państwowego i spółdzielczego transportu publicznego, transportu resortowego, jak również przewoźników prywatnych.

W dziale informacyjnym nie będziemy szerzej omawiali wspomnianej uchwały, ponieważ poświęcono jej więcej miejsca w dziale problemowym bieżącego numeru naszego pisma w artykule M. Urbana.

K. K.

OBOWIĄZEK DOSTARCZANIA ŚRODKÓW PRZEWÓZOWYCH NA RZECZ WOJSKA

W Monitorze Polskim nr A-95 poz. 1322 opublikowano zarządzenie Ministra Obrony Narodowej z dnia 6 listopada 1951 r. w sprawie określenia władz wojskowych, uprawnionych do zgłaszania zapotrzebowań na środki przewozowe i o trybie postępowania w tych sprawach.

Zarządzenie to reguluje obowiązki dostarczania środków przewozowych na rzecz wojska i wydane zostało na podstawie art. 7 ust. 4 i art. 21 ustawy z dnia 18 lipca 1950 r. o dostarczaniu środków przewozowych na rzecz wojska i służby bezpieczeństwa publicznego w czasie pokoju (Dz. U. R. P. nr 36 poz. 322), omówionej przez nas w nr 11 „Transportu” z 1950 r.

Korzystanie ze środków przewozowych może nastąpić wyłącznie w trybie zgłoszenia pisemnego zapotrzebowania do prezydium właściwej gminnej, miejskiej lub dzielnicowej rady narodowej. Zgłoszenie za-

potrzebowania jest dopuszczalne tylko na środki przewozowe, wymienione w art. 2 ustawy z dnia 18 lipca 1950 r., to znaczy na wozy z zaprzęgiem zwierzęcym, zwierzęta z uprzężą pociągową, zwierzęta wierzchowe i juczne z rzędem, środki przewozowe wodne, ciągniki, samochody, przyczepy, rowery, motocykle i inne pojazdy mechaniczne oraz samoloty w przypadku, gdy są konieczne do przewozu osób, w związku z ich podróżą służbową lub do służbowego przewozu rzeczy, w rozmiarach niezbędnych dla osiągnięcia celu podróży lub dokonania przewozu rzeczy.

Niedopuszczalne jest zgłoszenie zapotrzebowania na inne cele, jak podróż osób lub przewóz rzeczy. Do pozostałych prac (np. robót rolnych) należy używać tylko własnych środków.

Zarządzenie określa władze wojskowe, uprawnione do zgłaszania zapotrzebowań na dostarczenie środków przewozowych. Są nimi dowódcy oddziałów wojskowych, posiadający władzę dyscyplinarną co najmniej dowódcy pułku (samodzielnego batalionu, dywizjonu) oraz kierownicy grup geodezyjnych i topograficznych.

Zarządzenie ponadto określa sposób zgłaszania zapotrzebowania. Fowinno ono być złożone na piśmie do właściwej terenowej (gminnej, miejskiej lub dzielnicowej) rady narodowej co najmniej 24 godziny przed terminem dostarczenia tych środków.

Zarządzenie wyraźnie zabrania władzom wojskowym lub poszczególnym żołnierzom, bezpośredniego zwracania się do posiadaczy środków przewozowych o ich dostarczenie (§ 6 ust. 1). Jedynie w przypadkach klęsk żywiołowych lub gdy tego wymaga interes obrony Państwa, każda władza lub organ wojskowy może się zwrócić pisemnie do prezydium właściwej terenowej rady narodowej bez zachowania trybu zwyczajnego (to jest bez uzyskania zezwolenia swojej władzy); gdyby organy właściwe do wydania nakazu dostarczenia środków przewozowych nie były na miejscu, władza lub organ wojskowy mogą zwrócić się bezpośrednio do sołtysa lub do posiadacza środka przewozowego z żądaniem dostarczenia środka przewozowego.

Środek przewozowy może pozostawać w dyspozycji władzy wojskowej lub osoby upoważnionej do korzystania z niego przez czas nie dłuższy niż 3 dni. Po wykorzystaniu środka odnośna władza lub osoba obowiąz-

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

zana jest zwolnić go niezwłocznie i wydać obsłudze (woźnicy, kierowcy) pisemne zaświadczenie, stwierdzające rodzaj użytego środka przewozowego, czas korzystania z niego, a w odniesieniu do pojazdów mechanicznych — ilość przebytych kilometrów.

Wynagrodzenie za dostarczone środki przewozowe wypłaca władza wojskowa, która zgłosiła zapotrzebowanie na dostarczenie środka przewozowego, przy czym wypłata wynagrodzenia powinna nastąpić za pośrednictwem prezydium właściwej terenowej rady narodowej, które wydało nakaz dostarczenia środka przewozowego.

Zarządzenie reguluje ponadto tryb przyznania odszkodowania w przypadku uszkodzenia, zniszczenia lub utraty środka przewozowego, które nastąpiły bez winy osób obowiązanych do dostarczenia środka przewozowego lub jego obsługi w czasie, w związku lub w następstwie dostarczania środka przewozowego na potrzeby wojska.

Podstawę do wypłaty odszkodowania stanowić może fakt zniszczenia, uszkodzenia lub straty środka przewozowego ustalony i stwierdzony protokółarnie przez przedstawiciela władzy wojskowej (organu wojskowego), która zgłosiła zapotrzebowanie oraz przez przedstawiciela prezydium gminnej, miejskiej lub dzielnicowej rady narodowej przy współudziale poszkodowanego.

Przyznanie odszkodowania i ustalenie jego wysokości następuje w drodze orzeczenia prezydium powiatowej rady narodowej, rady narodowej miasta stanowiącego powiat lub dzielnicowej rady narodowej. Wypłaty odszkodowania dokonuje władza wojskowa, która zgłosiła zapotrzebowanie na dostarczenie środka przewozowego.

A. D.

PLANOWANIE OPERATYWNE PRZEWÓZÓW TOWAROWYCH KOLEJAMI NORMALNOTOROWYMI W 1952 R.

W numerze 31 z 7. XII. 1951 r. Biuletynu PKPG pod poz. 330 zostało opublikowane pismo okólne Departamentu Komunikacji i Łączności PKPG, znak KL2A-01-8 z dnia 6. XI w sprawie operatywnego planowania przewozów towarowych kolejami normalnotorowymi w 1952 r. Pismo okólne powiadamia, że tryb operatywnego planowania przewozów towarów kolejami normalnotorowymi obowiązujący w 1952 r. będzie taki sam, jak w roku 1951, tj. ustalony w Instrukcji do Zarządzenia Przewodniczącego PKPG nr 13 z dnia 3 maja 1951 r. (Biuletyn PKPG nr 14/51 poz. 138). Tryb ten został omówiony przez nas w numerze lipcowym z 1951 r. „Transportu”. W związku z wydaniem omawianego pisma okólnego, ministerstwa wymienione w § 2 powyższego Zarządzenia Przewodniczącego PKPG z 3. V. 1951 r., jak również w § 1 uzupełniającym Zarządzenie Przewodniczącego PKPG nr 344 z dnia 27. VIII. 1951 r. (Biuletyn PKPG nr 24/51 poz. 253), winny przystąpić zgodnie z cytowaną wyżej instrukcją do prac nad planem na I kwartał 1952 r., jak również do prac nad planami miesięcznymi i pięć odnotowymi.

K. K.

SPOSÓB ZGŁASZANIA ZAPOTRZEBOWANIA NA USŁUGI TRANSPORTOWE I POWOŁYWANIE DO ICH ŚWIADCZENIA

W numerze A-98 Monitora Polskiego ukazało się pod numerem 1395 Zarządzenie Ministra Transportu Drogowego i Lotniczego z dnia 9 października 1951 r. w sprawie sposobu zgłaszania zapotrzebowań na usługi transportowe i powoływanie do ich świadczenia. Zarządzenie powyższe wydane zostało na podstawie Rozporządzenia Rady Ministrów w sprawie usług transportowych na rzecz administracji państwowej i gospodarki społecznej („Transport” 1951 r. nr 11, str. 477).

W myśl zarządzenia organy administracji państwowej lub jednostki gospodarki społecznej w przypadku, gdy ich własne środki transportowe oraz rozporządzalne środki transportu publicznego okażą się

niewystarczające do zaspokojenia potrzeb transportowych na cele ogólnogospodarcze, powinny zawiadomić o tym właściwe terenowo prezydium powiatowych lub miejskich rad narodowych miast stanowiących powiaty, podając rodzaj i sposób zaspokojenia tych potrzeb.

Prezydium te, ustaliwszy na podstawie porównania masy towarowej do przewozu i zdolności przewozowej taboru własnego zgłaszającego oraz przewoźników publicznych, że zachodzi konieczność korzystania z świadczenia usług transportowych, zgłaszają prezydium wojewódzkiej rady narodowej zapotrzebowanie na te usługi. Zapotrzebowania winny obejmować wnioski o wprowadzenie obowiązku świadczenia usług transportowych, wskazywać możliwości pokrycia zapotrzebowania oraz zawierać dane odnośnie celu świadczenia i rodzaju masy towarowej.

Prezydium wojewódzkiej rady narodowej (Rady Narodowej m. st. Warszawy lub m. Łodzi) po stwierdzeniu konieczności wprowadzenia obowiązku świadczenia usług transportowych wydaje odpowiednie zarządzenie i ogłasza je w Dzienniku Urzędowym Wojewódzkiej Rady Narodowej.

Prezydium powiatowych rad narodowych lub miejskich rad narodowych miast, stanowiących powiaty, powołują zobowiązanych do świadczenia usług transportowych na podstawie i w zakresie przewidywanym zarządzeniem wojewódzkiej rady narodowej. Powołanie do świadczenia usług transportowych następuje przez doreczenie zobowiązanym pisemnego nakazu najpóźniej na 7 dni przed terminem dostarczenia pojazdu do pracy w miejscowości stałego postoju pojazdu, a na 14 dni przed terminem dostarczenia pojazdu poza tą miejscowością. Terminy te mogą być wyjątkowo skrócone do 2 i 3 dni w przypadkach szczególnie ważnych ze względu na interes publiczny. Odpis nakazu doręcza się jednocześnie jednostce administracji państwowej lub gospodarki społecznej, na rzecz której świadczenie ma być wykonane.

W wyjątkowych przypadkach, gdy prezydium wojewódzkiej rady narodowej (Rady Narodowej m. st. Warszawy lub m. Łodzi) stwierdzi na podstawie posiadanego materiału, że środki transportu drogowego organów administracji publicznej i jednostek gospodarki społecznej oraz rozporządzalne środki transportu publicznego nie wystarczą, w pewnym okresie czasu, do przeprowadzenia na określonym terenie lub w danej miejscowości akcji transportowej, może ona, nie czekając na otrzymanie zapotrzebowania, wydać zarządzenie o wprowadzeniu obowiązku świadczenia usług transportowych, ogłaszając je w Dzienniku Urzędowym Wojewódzkiej Rady Narodowej. Jednostki administracji państwowej lub gospodarki społecznej, korzystające ze świadczeń transportowych, zobowiązane są:

- 1) potwierdzać kierowcy pojazdu na karcie drogowej wykonaną pracę, czas postoju przy ładowaniu i wyładowaniu pojazdu oraz czas oczekiwania na załadunek pojazdu;
- 2) składać władzy, która wydała nakaz, miesięczne sprawozdanie z pracy dostarczonych pojazdów;
- 3) zawiadamiać władzę, która wydała nakaz, o każdym przypadku niedostarczenia pojazdu na wskazane miejsce i we wskazanym czasie.

Poza tym zarządzenie nakłada na prezydium wojewódzkich rad narodowych (wydziały komunikacyjne) obowiązek składania Ministerstwu Transportu Drogowego i Lotniczego miesięcznych sprawozdań zbiorczych z pracy pojazdów samochodowych, którymi wykonane były usługi transportowe.

Do zarządzenia załączone są wzory formularzy, jakie mają być stosowane przy zgłaszaniu zapotrzebowań, zawiadamianiu o obowiązku świadczenia usług transportowych i sporządzaniu sprawozdań z tej akcji.

J. M.

USPRAWNIENIE GOSPODARKI WAGONAMI-CYSTERNAMI NORMALNOTOROWYMI

Ukazało się Zarządzenie Przewodniczącego PKPG nr 421 z dnia 7. XI. 1951 r. w sprawie usprawnienia gospodarki wagonami — cysternami normalnotorowymi. (Biuletyn PKPG nr 31 z dnia 7. XII. 51 r. poz. 323).

Zarządzenie to ustala terminy dla załadunku wagonów-cystern na okres zimowy, tj. od 15 listopada 1951 r. do 29.II.1952 r.) jak następuje:

a) dla ropy bezparafinowej, aniliny, kwasu azotowego rozcieńczonego, kwasu siarkowego i oleum — 18 godzin;

b) dla ropy parafinowej, olejów ciężkich oraz olejów smarowych, ługu sodowego, melasy, smoły wszelkiego rodzaju, asfaltu, mazutu, fenolu — 48 godzin;

c) dla paku płynnego — 18 godzin;

d) dla oleju napędowego nisko krzepnącego, benzyny, nafty, kwasu azotowego stężonego, szkła wodnego, metanolu, kogazyny, spirytusu, artykułów gorzelniczych i dla pozostałych cieczy niewymienionych w niniejszym zarządzeniu — 12 godzin.

Na okres letni tj. od 1 marca do 31 października 1952 roku terminy te są następujące:

a) dla olejów ciężkich, ługu sodowego — 18 godzin;

b) dla asfaltu, smoły wszelkiego rodzaju, mazutu — 24 godziny;

c) dla paku płynnego — 10 godzin;

d) dla oleju napędowego, benzyny, nafty, kwasu azotowego stężonego i rozcieńczonego, szkła wodnego, metanolu, kogazyny, spirytusu, artykułów gorzelniczych, olejów lekkich i smarowniczych, ropy, oleum, melasy, dwuchloroetanu aniliny, fenolu i pozostałych cieczy nie wymienionych w niniejszym zarządzeniu — 12 godzin.

Niezależnie od ustalenia terminów wyładunkowych zarządzenie to, z uwagi na powtarzające się wypadki eksplozji i uszkodzeń wagonów-cystern, które są przystosowane do opróżniania pod własnym ciężarem, zakazuje opróżniania ich za pomocą ciśnienia. Natomiast wagony-cysterny, przystosowane wyłącznie do opróżniania przy pomocy sprężonego powietrza, zezwala poddawać ciśnieniu w granicach do 2 atmosfer, jeżeli ważna próba kotła, oznaczona na tabliczce kotłowej, nie dopuszcza większego ciśnienia roboczego.

Zobowiązuje ono również Ministra Kolei do wydania zarządzeń i zorganizowania kontroli odnośnie przyspieszenia przebiegu wagonów-cystern w stanie ładownym i próżnym.

Porusza ono także sprawę regularnego nadsyłania sprawozdań o pracy taboru cysternowego, przewidzianych w p. XVII Instrukcji PKPG z dnia 10.VII.1949 r.

Nawiązując do wymienionego wyżej zarządzenia należy stwierdzić, że wskutek powiększenia terminów naładunkowych, wzgl. wyładunkowych, w okresie zimowym mogą powstać pewne trudności w zabezpieczeniu przewozów cieczy.

W celu uniknięcia tego stanu rzeczy, konieczne jest, aby zostały przedsięwzięte wszelkie środki, zmierzające do przyspieszenia obrotu wagonów-cystern, zgodnie z Zarządzeniem Przewodniczącego PKPG.

Ważniejszymi elementami w racjonalnej gospodarce taborom cysternowym są:

a) skrócenie przez nadawców i odbiorców czasu naładunku cystern, zwłaszcza w porze zimowej,

b) szybki przewóz cystern przez kolej i to uprzywilejowany w stosunku do innych przesyłek,

c) unikanie przetrzymywania cystern przez kolej tak w stanie ładownym, jak próżnym, zwłaszcza na stacjach węzłowych,

d) szybkie zgłaszanie przez nadawców i zabieranie przez kolej cystern z punktów naładunkowych wzgl. wyładunkowych.

Należy nadmienić, że w niektórych relacjach stale powtarzających się przewozów cieczy, należałoby w porozumieniu z koleją ustalać stałe pociągi, zamieszczając numery ich w listach przewozowych.

e) szybkie dokonywanie napraw zarówno przez posiadaczy cystern w warsztatach własnych, jak przez warsztaty kolejowe, podległe Ministerstwu Kolei,

f) zorganizowanie punktów dla szybkiego oczyszczania cystern,

g) zwracanie szczególnej uwagi na ostrożne przetwarzanie cystern przez kolej.

Wyznaczone wyżej terminy na naładunki wzgl. wyładunki cystern, zwłaszcza w porze zimowej, są znacznie wyższe, aniżeli dla innych wagonów; różnica ta jest wywołana trudnościami, jakie powstają przy

wyładunkach z powodu tężenia niektórych cieczy, szczególnie w porze zimowej (smoły wszelkiego rodzaju, asfaltu, oleje ciężkie i smarowe, ług sodowy, ropa, mazut, fenol itp.).

Ciecze te wskutek tężenia muszą być podgrzewane w cysternach, aby umożliwić ich wyciek.

W związku z przedstawionymi wyżej trudnościami pożądaną jest aby we własnym interesie zainteresowane strony ustosunkowały się należycie do Zarządzenia Przewodniczącego PKPG oraz do powyżej zamieszczonych uwag, co niewątpliwie przyczyni się do najlepszego wykorzystania taboru cysternowego, a w związku z tym do wykonania planu przewozów.

B. W.

INSTRUKCJA O PRZEWOZIE, ODBIORZE, PRZECHOWYWANIU I WYDAWANIU PALIW PŁYNNYCH I SMARÓW

Na mocy Uchwały Prezydium Rządu z dnia 6.IX.50 w sprawie oszczędności paliw i smarów w gospodarce samochodowej i rolnej (Monitor Polski nr A-98, poz. 1235), Przewodniczący PKPG wydał w porozumieniu z Ministrem Transportu Drogowego i Lotniczego, Ministrem Rolnictwa i Ministrem Państwowych Gospodarstw Rolnych zarządzenie w sprawie stosowania przez wszystkie jednostki gospodarki społecznej instrukcji o przewozie, odbiorze, przechowywaniu i wydawaniu paliw płynnych i smarów.

Instrukcja ta, opracowana przez specjalistów od zagadnień materiałów pędnych i smarów, jest jednym z niezbędnych czynników, prowadzących do uszlachetnienia pracowników bezpośrednio związanych z użytkowaniem i gospodarką materiałami pędnymi i smarami do umiejętnego, racjonalnego i oszczędnego gospodarowania tymi materiałami.

Instrukcja w przystępnej i jasnej formie omawia w części I-szej ogólnej rodzaje paliw płynnych, olejów i smarów oraz ich charakterystykę.

Dokładna znajomość własności produktów naftowych jest niezbędna do racjonalnego, bezpiecznego i oszczędnego gospodarowania nimi.

Część II-ga omawia przewóz produktów naftowych przy użyciu:

- 1) transportu wodnego (tankowce morskie i barki-cysterny rzeczne,
- 2) transportu lądowego,
- 3) transportu rurociągowego.

Rozdział ten omawia dalej sposób odbioru produktów naftowych, ich przechowywania i wydawania, ze specjalnym uwzględnieniem czynnika bezpieczeństwa materiałów i ludzi przy tym pracujących.

Część III-cia omawia gospodarkę magazynową, a szczególnie gospodarkę opartą na magazynowaniu (głównie beczki), która została ujęta w Uchwale Komitetu Ekonomicznego Rady Ministrów z dnia 12.V.1950 oraz wydanego na tej podstawie Zarządzenia Przewodniczącego PKPG nr 168 z dn. 12.VII.1950 (Biuletyn PKPG nr 15, poz. 178).

Część IV-ta poświęcona jest zwalczaniu marnotrawstwa w gospodarce magazynowej. Walkę z marnotrawstwami powinni prowadzić nie tylko pracownicy, zatrudnieni w dystrybucji produktów naftowych, ale także ci wszyscy, którzy mają jakąkolwiek chociażby najmniejszą styczność z tym zagadnieniem.

Część V-ta poświęcona jest gospodarce olejami użytkowymi, a ściślej — zbiorce olejów używanych. Oleje te powinny być zbierane przez każdą bez wyjątku jednostkę zużywającą produkty smarowe.

Część VI-ta instrukcji podaje wskazówki, jak należy zachować bezpieczeństwo przy manipulacji gazem płynnym i etyliną. Instrukcja podaje szczegółowe warunki jakim muszą odpowiadać butle, w których znajduje się gaz pynny i jak należy się z nim obchodzić, aby uniknąć niebezpieczeństwa. Instrukcja podaje również wyczerpujące wskazówki, co do stosowania sposobów środków zabezpieczających przed trującym działaniem etyliny.

Część ostatnia VII-ma omawia zasady prawidłowej gospodarki paliwem przy eksploatacji pojazdów samochodowych, a specjalnie przy napełnianiu zbiorników

ków pojazdów samochodowych. Instrukcja podaje wskazówki, jak należy zmniejszyć do minimum ubytki paliwa w czasie napełniania zbiorników pojazdów samochodowych; zmniejszyć ubytki paliwa w czasie jazdy; zapewnić pełne bezpieczeństwo przeciwpożarowe i ochronę pracy.

Instrukcja zawiera szereg ilustracji w tekście i załączników, których znajomość ułatwi gospodarce materiałami pędnymi, a mianowicie: zał. nr 1 „Sposób dokonywania pomiaru wysokości płynu w cysternie“, zał. nr 2 „Ogólne zasady pomiarów produktów naftowych w zbiornikach“, zał. nr 3 „Sposób oznaczania zawartości wody i temperatury zmętnienia w mieszankach benzynowo-alkoholowych“, zał. nr 4 „Sposób obliczania przybliżonych poprawek przy oznaczaniu ciężaru właściwego produktów naftowych“, zał. nr 5 „Tabela drobnego opakowania“, zał. nr 6 „Tymczasowe normy ubytku naturalnego paliw i smarów wraz z tabelami i sposobem ich stosowania“, zał. nr 7 „Syfon benzynowy“.

A. W.

USTALENIE ZASAD KONTRAKTACJI I UMÓW RAMOWYCH Z PRZWOŹNIKAMI PRYWATNYMI O PRZEWOZ ŚRODKÓW OPAŁOWYCH

Minister Handlu Wewnętrznego uregulował zarządzeniem z dn. 22 września 1951 r., ogłoszonym w Monitorze Polskim pod nr A-94, poz. 1313, zasady zawierania umów z przewoźnikami prywatnymi o przewóz środków opałowych.

Zarządzenie upoważnia przedsiębiorstwa handlu hurtowego środkami opałowymi do zawierania umów z przewoźnikami prywatnymi w celu wykonania zadań wynikających z uchwały nr 391 Prezydium Rządu z dn. 26 maja 1951 r. w przedmiocie zaopatrzenia ludności w opał.

Zarządzenie w sposób wyraźny zezwala na zawieranie umowy z przewoźnikiem prywatnym, ograniczając to zezwolenie jednakowoż do przypadków, jeżeli Państwowa Komunikacja Samochodowa lub w miejscowościach gdzie jej nie ma, spółdzielnia pracy transportowej stwierdzi, że rozwózki podjąć się nie może lub, że może się podjąć tylko rozwózki częściowej. Warunek ten odpada w miejscowościach, gdzie nie ma ani PKS, ani spółdzielni pracy transportowej.

Zarządzenie wprowadza jeszcze jeden wymóg, konieczny do zawierania umowy z przewoźnikami. Umowa może być zawarta dopiero w tym przypadku, gdy przewoźnik wykaże się zaświadczeniem wydziału komunikacyjnego prezydium właściwej rady narodowej, stwierdzającym, iż osoba legitymująca się została skierowana do innej pracy i trudni się zarobkowym przewożeniem towarów. Wyjątkiem od tej zasady są rolnicy, którzy, jako wykonywujących przewozy towarowe wozami kennymi ubocznie i dorywczo, warunek powyższy nie dotyczą.

W dalszej części zarządzenie zawiera przepisy odtóżnie samych umów.

Umowy te powinny się więc zawierać według ustalonego wzoru. Przedsiębiorstwa hurtowe mogą zawierać umowy na poszczególne okresy dostaw środków opałowych, posiadają więc swobodę w zakresie ustalania czasokresów trwania umów. Wynagrodzenie za przewozy powinno być ustalone zgodnie z warunkami, podanymi w pismach okólnych Ministra Handlu Wewnętrznego nr 26-VI-41c/1 z dn. 20 stycznia 1950 r. i nr U-VI-D-41-o/6 z dn. 5 sierpnia 1950 r.

Ponadto zarządzenie reguluje sprawę wysokości wynagrodzenia za przestoje, które nie powinny przekraczać 4 zł. za każdą godzinę i tonę nośności pojazdu. Za nieprzerwany przystój powyżej 2 godzin zarządzenie przewiduje podwyższenie opłat, nie mogą one jednak przekraczać 50 proc. opłaty zasadniczej.

Zarządzenie zawiera również przepis, że wszelkie zawarte do tej pory umowy o przewóz węgla przez dystrybutorów hurtowych za zgodą właściwych prezydiów rad narodowych zachowują swoją ważność, aż do ich wygaśnięcia również w przypadkach, w których oparte zostały na zasadach innych, niż ustalone w omawianym zarządzeniu.

A. D.

PREMIOWANIE I WYNAGRADZANIE ZA POMOC TECHNICZNĄ PRZY WNIOSKACH RACJONALIZATORSKICH

Zarządzeniem Przewodniczącego PKPG z dnia 24.VIII.1951 r. została uregulowana sprawa premiowania i wynagradzania za pomoc techniczną przy opracowywaniu pracownicznych wynalazków, udoskonaleń technicznych i usprawnień.

Według tego Zarządzenia rozróżnia się dwa rodzaje pomocy:

- 1) pomoc teoretyczną, polegającą na pomocy przy wstępnym opracowaniu projektu, wyjaśnieniu racjonalizatorowi istoty jego usprawnienia;
- 2) pomoc techniczną — przy sporządzaniu rysunków technicznych, przy prowadzeniu prób i badań oraz przy sformułowaniu końcowych wniosków.

Pracownikowi, który na zlecenie kierownictwa zakładu pracy udzielił pomocy przy teoretycznym opracowaniu pomysłu — przysługuje premia w wysokości do 25 proc. kwoty przewidywanego wynagrodzenia dla twórcy. W przypadku odrzucenia projektu, wysokość premii ustala szacunkowo kierownictwo zakładu.

Za udzielenie praktycznej pomocy pracownik otrzymuje wynagrodzenie w wysokości ustalonej przez kierownictwo zakładu pracy na podstawie rzeczywiście zużytej ilości godzin, jeśli praca ta została wykonana w godzinach pozasłużbowych. Wynagrodzenie to przysługuje pracownikowi niezależnie od przyjęcia czy też odrzucenia projektu.

Tak premię, jak i wynagrodzenie określa i wypłaca kierownictwo zakładu pracy, w którym zatrudniony jest pracownik udzielający pomocy technicznej.

Sum wydatkowanych na premię i wynagrodzenie nie odlicza się od kwoty ustalonej oszczędności, będącej podstawą obliczenia wynagrodzenia twórcy, jak również nie potrąca się od kwoty należnego twórcy wynagrodzenia.

A. Ł.

INSTYTUTY NAUKOWO-BADAWCZE KOMUNIKACJI

Ustawa z 8 sierpnia 1951 r. o tworzeniu instytutów naukowo - badawczych dla potrzeb gospodarki narodowej ustala, że instytuty te mogą być tworzone lub wydzielone z administracji państwowej przez właściwych ministrów w porozumieniu z Ministrem Szkół Wyższych i Nauki i Ministrem Finansów oraz za zgodą Przewodniczącego PKPG.

Zadaniem instytutów ma być prowadzenie w dziedzinie technicznej, organizacyjnej i ekonomicznej prac naukowo - badawczych, mających na celu postęp techniczny i gospodarczy w poszczególnych gałęziach gospodarki narodowej.

W dziedzinie komunikacji działają obecnie następujące instytuty naukowo - badawcze.

- 1) przy Ministerstwie Żeglugi:

- a) Morski Instytut Techniczny w Gdańsku-Wrzeszczu;
- b) Instytut Bałtycki w Gdańsku, który w najbliższym czasie połączony zostanie z Morskim Instytutem Technicznym;
- c) Morski Instytut Rybacki w Gdańsku, którego zadaniem jest popieranie rybołówstwa morskiego.

- 2) Przy Ministerstwie Kolei:

Instytut Kolejnictwa z siedzibą w Warszawie (omówiony przez nas w nr 9 z ub. r. „Transport“).

- 3) Przy Ministerstwie Transportu Drogowego i Lotniczego:

- a) Państwowy Instytut Hydrologiczno - Meteorologiczny w Warszawie (od 1.I.52 r. przeszedł pod nadzór Prezydium Rady Ministrów).
- b) Instytut Transportu Samochodowego, będący w stadium organizacji.

Poza tym przy Ministerstwie Gospodarki Komunalnej powołany został zarządzeniem Ministra z 20 września 1951 r. Instytut Gospodarki Komunalnej, w zakres prac którego wchodzi m. in. zagadnienia urzą-

dzenia, utrzymania i oświetlenia ulic, placów i innych obiektów komunikacyjnych w osiedlach oraz inne zagadnienia komunikacji miejskiej i podmiejskiej.

J. M.

ZASADY RUCHU SAMOCHODÓW NA DROGACH PUBLICZNYCH

Na rynku wydawniczym ciągle jeszcze brak podręcznika, traktującego o przepisach ruchu dla pojazdów mechanicznych. Było wprowadzić parę wydań na ten temat, ale zostały one wyczerpane. Brak podręcznika popularnego na temat przepisów o ruchu pojazdów mechanicznych na drogach publicznych jest tym dotkliwszy, że całe rzesze młodzieży, szkolącej się na kierowców, nie ma właściwie podręcznika, z którego mogłyby czerpać potrzebne jej wiadomości w tej dziedzinie.

Aby częściowo poprawić sytuację na terenie szkolnictwa samochodowego, Polski Związek Motorowy wydał podręcznik pod tyt. „Zasady ruchu samochodów i motocykli na drogach publicznych” do użytku szkolnego Polskiego Związku Motorowego. Autorem podręcznika jest mgr E. Olechnowicz, a wydawcą „Wydawnictwa Komunikacyjne”.

Podręcznik mgr Olechnowicza, znanego specjalisty od zagadnień ruchu na drogach publicznych, omawia w sposób przystępny przepisy o ruchu drogowym, które datują się jeszcze sprzed wojny. Były one wprowadzić nowelizowane w ostatnich latach, ale zdaje się, że wymagają gruntownej przeróbki, w celu całkowitego, a nie częściowego tylko przystosowania ich do nowoczesnych wymagań rozwijającej się szybko motoryzacji i tym samym zwiększonego ruchu na drogach publicznych.

Na wstępie, w wiadomościach ogólnych, podręcznik wyjaśnia cel przepisów, podając definicję drogi i pojazdów samochodowych. Bardzo szeroko są ujęte przepisy o ruchu drogowym, objaśnione wieloma przykładowymi rysunkami. Omówiono również, co należy do obowiązków kierowcy, wymagania związane z rejestracją pojazdów samochodowych, a na ostatku warunki i formalności, związane z uzyskaniem pozwolenia na prowadzenie pojazdów mechanicznych.

Podręcznik wydany w ładnej szacie graficznej ukazał się bardzo na czasie, a co najważniejsze — będzie prawdziwą pomocą szkolną dla kandydatów na kierowców, przygotowujących się do egzaminu, który ma im dać „prawo jazdy”.

A. W.

KATALOG CZĘŚCI CIĄGNIKA „URSUS C45”

Zakłady mechaniczne „Ursus” opracowały katalog części ciągnika „Ursus C45” i zleciły Wydawnictwom Komunikacyjnym wydanie go drukiem. Katalog bowiem ułatwi użytkownikom tego ciągnika zamawianie części zamiennych. Wszyscy, którzy cokolwiek mają do czynienia z obsługą, konserwacją i naprawami ciągnika, powitają z radością to nowe wydawnictwo.

Katalog jest zestawiony w tablicach z określeniem numeru pozycji, nazwy części, numeru zamówienia z wyszczególnieniem ilości sztuk, przypadających na ciągnik i numeru danej części. Każda tablica jest ilustrowana rysunkami części zapasowych i opatrzona w numerację, odpowiadającą numerowi pozycji wymienionej danej tablicy. Dzięki temu układowi nie powinno być żadnych omyłek przy zamawianiu części zapasowych, bo nawet najmniej wprawny pracownik łatwo zorientuje się, jak należy daną część określić w zamówieniu, widząc jej rysunek w katalogu i nazwę oraz numer zamówienia i numer części.

Układ katalogu jest logiczny i oparty na rozwiązaniu konstrukcyjnym ciągnika. Obejmuje on 56 tablic ilustrowanych z wyszczególnieniem obok wszystkich przynależnych nazw i numerów części.

Można pogratulować Zakładom Mechanicznym Ursus opracowania tak przejrzystego i starannego katalogu części ciągnika „Ursus C45”. Katalog ten jest pierwszym tego rodzaju polskim wydawnictwem w odniesieniu do pojazdów samochodowych produkowanych w kraju. Śladami „Ursusa” powinny pójść nasze fabryki samochodów osobowych i ciężarowych.

A. W.

Taryfy i zarządzenia

W KOMUNIKACJI KOLEJOWEJ

W Dzienniku Taryf i Zarządzeń Komunikacyjnych nr 21 z 1951 r. ukazało się zarządzenie Min. Stra. Kolei z 2.XI. 1951 r., które w ważności od dnia 1.XI. 1951 r. wprowadza nowe przepisy w szeregu międzynarodowych komunikacji towarowych.

Zarządzeniem tym zostały zaktualizowane dotychczasowe przepisy dla tych komunikacji, przy czym uchylono jednocześnie zarządzenie ogłoszone w Dzienniku Taryf i Zarządzeń Komunikacyjnych nr 6 z 1950 r.

W Dzienniku Taryf i Zarządzeń Komunikacyjnych nr 22 z 1951 r. ogłoszono zarządzenia Ministra Kolei z 5.XI. i 13.XI. 1951 r., które w Taryfie towarowej Polskich Kolei Państwowych dla linii normalnotorowych, część I B wprowadzają następujące zmiany:

- 1) w § 26 działu I uległy zmianom postanowienia ust. 1 i 2, które dotyczą zastępczego podstawienia wagonu. Jeżeli — według nowego brzmienia tego paragrafu — nadawca zamówi wagon do do przewozu przesyłki:
 - a) o wadze co najmniej 15 ton,
 - b) o wadze mniejszej niż 15 ton, lecz wymagającej ze względu na rodzaj towaru podstawienia wagonu co najmniej 15-tonowego,
 - c) o wadze mniejszej niż 15 ton, do przewozu której kolej zgodnie z przepisami RPT podstawia wagon 15-tonowy, a kolej w przypadkach tych podstawy zastępczo wagon o większej ładowności, niż to wynika z zamówienia i z obowiązku podstawienia, przewoźne oblicza się za wagę rzeczywistą przesyłki, najmniej za normę ładunkową przewidzianą dla wagonu odpowiedniego dla zgłoszonej przesyłki, przy czym, jeżeli norma ta jest niższa od 5 ton, przewoźne oblicza się za wagę 5 ton;
- 2) w dziale I wprowadzono nowy paragraf 71a, według którego przy przesyłkach rudy importowanej przez stacje portowe i granice lądowe zmiana w liście przewozowym pierwotnej stacji przeznaczenia na inną stację wewnątrz kraju może być dokonana na wyznaczonych przez kolej stacjach przejściowych na zlecenie pisemne uprawnionego przedstawiciela centralnej organizacji przemysłu hutniczego;
- 3) w § 12 działu IV wprowadzono opłatę dodatkową za zmianą w liście przewozowym przy przesyłkach rudy pierwotnej stacji przeznaczenia na inną stację wewnątrz kraju, przy czym opłata ta wyniesi 1,50 zł od każdej przesyłki.

W międzynarodowej Taryfie na przewóz węgla kamiennego, miazły z węgla kamiennego, z koksu z węgla kamiennego, polsko - szwajcarskiego związku kolejowego uległy z dniem 1.XII 1951 r. zmianie niektóre nazwy polskich stacji kopalnianych oraz niemieckich przejść granicznych.

O. K.

Orzecznictwo

Zastosowanie przepisu § 45 v. 3 Regulaminu Przewozu Przesyłek Towarowych na kolejach żelaznych o zawieszeniu biegu przedawnienia do terminu rocznego przewidzianego w § 20 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 15. XI. 1950 r. (Dz. U. R. P. Nr 53 poz. 484).

Wniesienie do kolej reklamacji stosownie do § 40 Regulaminu Przewozu Przesyłek Towarowych na kolejach żelaznych stanowiącego załącznik do Rozporządzenia Ministra Komunikacji z dnia 24. IX. 1938 roku (Dz. U. R. P. Nr 73 poz. 521 wraz z późniejszymi zmianami) zawieszona na okres przewidziany w § 45 p. 3 tegoż Regulaminu bieg terminu rocznego, ustalonego w § 20 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 15 listopada 1950 roku

w sprawie organizacji państwowych komisji arbitrażowych i trybu postępowania arbitrażowego (Dz.U.R.P. Nr 53 poz. 484).

Główna Komisja Arbitrażowa w zespole zwiększonym w dniu 4. X. 1951 r. ustaliła podaną wyżej zasadę prawną.

Z uzasadnienia

Zgodnie z § 45 p. 3 RPT bieg rocznego przedawnienia w paragrafie tym przewidzianego „zawiesza się w razie wniesienia do kolei pisemnej reklamacji stosownie do § 40. Przedawnienie zaczyna bieg w dalszym ciągu od dnia, w którym kolej udzieliła na piśmie odmownej odpowiedzi i zwróciła załączone do reklamacji dokumenty”.

Powstaje zagadnienie, czy przepis powyższy ma zastosowanie do biegu terminu rocznego, przewidzianego w § 20 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 15 listopada 1950 r. (Dz. U. R. P. Nr 53, poz. 484).

Zagadnienie to należy rozstrzygnąć w sensie pozytywnym.

Działalność kolei w dziedzinie przewozów obejmuje taki zakres gospodarki narodowej, który ze względu na swoją odrębność, zarówno funkcyjną, jak i organizacyjną, musi być unormowany szczególnymi przepisami. Zadanie to spełnia Regulamin Przewozu, a wobec tego uznać należy, że zasady tego Regulaminu winny być nadal w postępowaniu arbitrażowym stosowane, a więc w szczególności winien być nadal odpowiednio stosowany omawiany § 45 p. 3 w tym sensie, iż zawieszenie biegu przedawnienia, w tymże paragrafie przewidziane, odnosi się do biegu rocznego terminu ustalonego w § 20 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 15. XI. 1950 r.

Za takim rozstrzygnięciem przemawiają następujące momenty merytoryczne:

Postanowienie § 20 Rozporządzenia z dnia 15. XI. 1950 r. miało na celu wzmocnienie dyscypliny finansowej w stosunkach między podmiotami gospodarki społecznej. Właściwe wykorzystanie przez wierzyciela procedury reklamacyjnej, przewidzianej w §§ 40 i 45 p. 3 RPT nie sprzeciwia się bynajmniej zasadom tej dyscypliny ani ciężącemu na wierzycielu — podmiocie gospodarki społecznej — obowiązkowi zachowania staranności i szybkości w dochodzeniu jego należności. Wnoszenie takich reklamacji przed zgłoszeniem wniosku do komisji arbitrażowej uznać należy za bardzo wskazane i celowe (potwierdza to przepis § 19 ust. 4 Rozporządzenia z dnia 15. XI. 1950 r. o wezwaniu dłużnika do dobrowolnego wykonania świadczenia), bowiem niewątpliwie wiele sporów może być w ten sposób załatwionych w postępowaniu reklamacyjnym bez potrzeby uciekania się do postępowania arbitrażowego, a w każdym razie postępowanie reklamacyjne umożliwi wyjaśnienie i ustalenie wielu okoliczności sporu i sprecyzowanie stanowiska stron. Ponieważ jednak rozpatrzenie przez organy kolejowe reklamacji musi trwać dłuższy okres czasu ze względu na specyficzne warunki pracy aparatu kolejowego a w wielu przypadkach także ze względu na konieczność zebrania materiału i przeprowadzenia dochodzeń, to nie byłoby słuszne, aby o ten okres skracał się termin dla dochodzenia roszczenia, przewidziany w § 20 Rozporządzenia z dnia 15. XI. 1950 r.

Niedopuszczenie do takiego skrócenia terminu można uzyskać poprzez uwzględnienie przepisu § 45 p. 3 RPT, który jakkolwiek dotyczy przedawnienia powinien być stosowany także w odniesieniu do terminu rocznego, przewidzianego w § 20 Rozp. Rady Ministrów z dnia 15. XI. 1951 r.

Jednakże przyjęcie takiego rozstrzygnięcia nie będzie sankcjonowało osłabienia dyscypliny finansowej i powodowało zbędne zwolnienia obiegu środków obrotowych jedynie pod warunkiem szybkiego wszczęcia i przeprowadzania postępowania reklamacyjnego.

Ponieważ dotychczasowa praktyka wykazała, że z jednej strony kontrahenci kolei zbyt długo zwlekają ze złożeniem reklamacji, zaś z drugiej strony organy kolejowe przeciągają przez nadmiernie długi okres czasu załatwienie zgłoszonych reklamacji, przeto na-

suwa się potrzeba znowelizowania Regulaminu Przewozu Przesyłek Towarowych w celu zapobieżenia takiemu niewłaściwemu w obrocie socjalistycznym stanowi rzeczy.

Z wyżej przytoczonych niedomagań wynika, że nowelizacja ta powinna iść w dwóch kierunkach:

1) po pierwsze drogą określenia kontrahentowi kolei, o ile jest nim podmiot gospodarki społecznej, odpowiedniego terminu na wniesienie reklamacji; sankcję takiego przepisu można uzyskać np. przez postanowienie, że reklamacja wniesiona po tym terminie nie zawiesza biegu terminu przedawnionego w § 20 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 15. XI. 1950 roku.

2) po drugie drogą wprowadzenia opatrzonego odpowiednią sankcją przepisu, określającego termin, w którym kolej obowiązana jest załatwić złożoną reklamację.

Wobec powyższego Główna Komisja Arbitrażowa, orzekając w zespole zwiększonym, postanowiła zwrócić się do Ministerstwa Kolei z przedstawieniem potrzeby nowelizacji odpowiednich przepisów obowiązującego Regulaminu Przewozu Przesyłek Towarowych.

S. Ż.

Informacje CZSS

WYMIANA SAMOCHODÓW I SILNIKÓW WYMAGAJĄCYCH NAPRAWY GŁÓWNEJ W 1952 R.

Wskutek częstych zapytań użytkowników co do zasad wymienności samochodów wymagających naprawy głównej w roku 1952, Centralny Zarząd Sprzętu Samochodowego zawiadamia, że przyjmowanie samochodów i silników do naprawy głównej i ich wymiana dokonywane będą przez wszystkie przedsiębiorstwa podległe CZSS wg zasad obowiązujących w roku 1951. Zarówno dostawa do naprawy jak i odbiór po naprawie głównej zdanego samochodu będą się odbywały na podstawie instrukcji obowiązujących przedsiębiorstwa podległe CZSS w roku ubiegłym. Utrzymanie dotychczasowego systemu wymienności samochodów naprawionych, spowodowane zostało trudnościami jakie powstały w związku ze zmianami organizacyjnymi zaszłyymi w przedsiębiorstwach nadzorowanych przez CZSS.

Opracowując plan produkcyjny napraw na rok 1952, przedsiębiorstwa remontujące oparły się na planach przewidzianych przez użytkowników napraw głównych samochodów i silników w roku 1952. Dlatego dostawa przewidzianych do naprawy pojazdów i silników powinna się odbywać bezwzględnie na podstawie złożonych planów z zachowaniem podanych w nich terminów kwartalnych. Odchyłki w terminach dostaw — przetrzymywanie samochodów zaplanowanych na I kwartał, na kwartał II lub III co miało niejednokrotnie miejsce w roku ubiegłym — spowodować może trudności w wykonaniu napraw przez przedsiębiorstwo remontujące, a co za tym idzie poważne opóźnienie w otrzymaniu przez użytkownika pojazdu naprawionego.

Zgodnie z instrukcją PKPG-Nr 30 użytkownicy powinni zawierać z Zakładem dokonującym naprawy głównej pojazdu, „Porozumienie wstępne”, w którym ustalony zostanie przybliżony termin oddania samochodu do naprawy i jego odbioru po naprawie.

Wszystkie podległe CZSS przedsiębiorstwa otrzymały dokładne instrukcje o obowiązku podpisywania porozumień wstępnych. Porozumienia wstępne powinny być wystawione przez użytkownika — w miarę możliwości na wszystkie samochody danej marki przewidziane do naprawy w danym Zakładzie i w danym kwartale — i przesłane do podpisu do Zakładu Naprawczego wg typizacji podanej w miesięczniku „Transport” z m-ca stycznia 1952 r.

Zakład po ewentualnym skorygowaniu terminu dostawy, w zależności od swoich możliwości, poda przybliżony termin odbioru samochodu po naprawie głównej i podpisane porozumienie odeśle do użytkownika.

W przypadku odległego terminu otrzymania pojazdu naprawionego, wyznaczonego przez Zakład Naprawczy, co może mieć miejsce szczególnie w odniesieniu do samochodów marki Zis-5 oraz marki Dodge, których naprawa dokonywana będzie w II kwartale 1952 r. — Centralny Zarząd Sprzętu Samochodowego będzie dokonywał zamiany powyższych samochodów na inną markę w miarę posiadanych możliwości.

Uzupełniając notatkę CZSS podaną w numerze stycznym „Transportu” podajemy, że zarządzeniem Ministra Transportu Drogowego i Lotniczego z dnia 27.XI 1951 r. oraz z dnia 6.XII 1951 r. zostały powołane następujące przedsiębiorstwa, które przejęły z dniem 1.I. 1952 r. do dalszego prowadzenia Zakłady wchodzące dotychczas w skład przedsiębiorstwa państwowego „Państwowa Komunikacja Samochodowa”, a mianowicie:

1. Warszawskie Zakłady Naprawy Samochodów, Warszawa, ul. Złota 68/72 (tel. 70406), przejęły były Warsztaty Samochodowe PKS w Warszawie.
2. Krakowskie Zakłady Naprawy Samochodów, Kraków, ul. Siemiaszki 1 (tel. 50224), przejęły były Warsztaty Samochodowe PKS w Krakowie.
3. Zawierciańskie Zakłady Naprawy Samochodów, Zawiercie, ul. Górnośląska 53 (tel. 268), przejęły były Warsztaty Samochodowe PKS w Zawierciu.

4. Opolskie Zakłady Naprawy Samochodów w Opolu, ul. Oleska Nr 14-20 (tel. 808), przejęły były Warsztaty Samochodowe PKS w Opolu.

Powyższe cztery przedsiębiorstwa podlegają nadzоровi Centralnego Zarządu Sprzętu Samochodowego w Warszawie, Al. Niepodległości 165 z następującą ustaloną typizacją samochodów podlegających naprawie głównej:

1. Warszawskie Zakłady Naprawy Samochodów,
 - a) autobusy marki Chausson,
 - b) autobusy marki Leyland OPS, LOPS,
 - c) samochody ciężarowe marki Skoda 706R,
 - d) samochody ciężarowe marki Panhard,
2. Krakowskie Zakłady Naprawy Samochodów:
 - a) autobusy marki Fiat 666,
 - b) samochody ciężarowe marki Fiat 666.
3. Zawierciańskie Zakłady Naprawy Samochodów:
 - a) samochody ciężarowe marki Praha,
4. Opolskie Zakłady Naprawy Samochodów:
 - a) samochody ciężarowe marki Fiat 626,
 - b) samochody ciężarowe marki SPA 10 000.

Naprawy główne samochodów z silnikami wysokoprężnymi przez nowe przedsiębiorstwa dokonywane będą tylko tym użytkownikom, które powyższe pojazdy zgłosili w swoich planach na rok 1952 i przesłali je do CZSS w określonym terminie.

W. K.

NOTATKI

Pięciotonowy radziecki samochód-dźwig

Mechanizacja *) prac przeładunkowych w transporcie samochodowym posiada duże znaczenie dla gospodarki narodowej. Szerokie zastosowanie urządzeń mechanicznych pozwala na znaczne skrócenie postojów samochodów pod na- i wyładunkiem, a tym samym — na zwiększenie ich efektywnego wykorzystania i przyspieszenia przewozu ładunków. Jednym z urządzeń mechanicznych, które znajdują coraz szersze zastosowanie przy wykonywaniu prac przeładunkowych we wszystkich rodzajach transportu jest samochód-dźwig model „4001” o udźwigu 5 ton. Konstrukcję tego dźwigu opracowało Centralne Biuro Konstrukcyjne przy Moskiewskim Zakładzie Doświadczalnym dla urządzeń załadunkowych w resorcie Ministerstwa Przemysłu Samochodowo-Traktorowego.

Nowy samochód-dźwig jest maszyną uniwersalną dla wszystkich prac ładunkowych. Może mieć zastosowanie na dworcach kolejowych, w portach rzecznych i morskich, na lotniskach, w punktach przeładunkowych i składach; poza tym może być wykorzystany dla mechanizacji robót montażowych i na placach budowy.

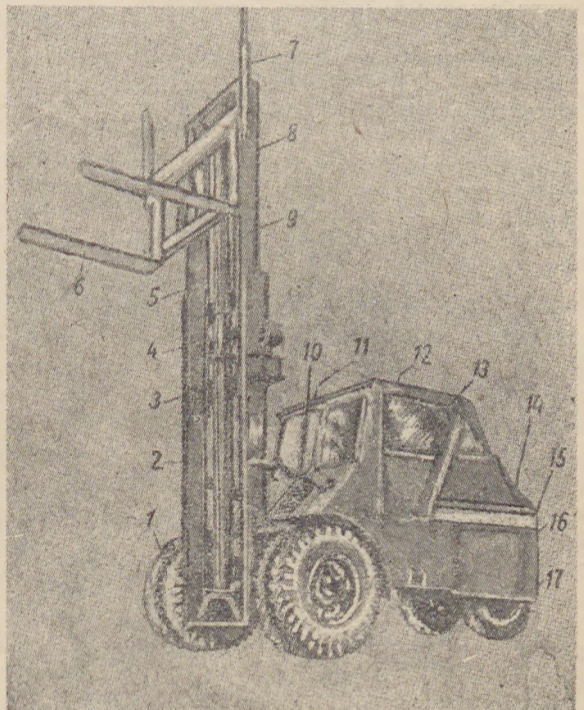
Do seryjnej produkcji tych dźwigów przystąpiono w 1950 r. Przy produkcji ich wykorzystywane są zespoły i części masowo produkowanych typów samochodów. Ułatwia to zarówno produkcję, jak i eksploatację samochodów-dźwigów.

Nowy dźwig posiada większy udźwig w porównaniu z istniejącymi dotychczas. Odnacza się on także większą statecznością, co umożliwia wykorzystanie go przy na- i wyładunku większości ładunków przewożonych w transporcie samochodowym.

Dzięki temu, że samochód-dźwig „4001” posiada wysoki stopień stateczności (65%) — może on podnosić 5 ton ładunku nawet wtedy, kiedy punkt ciężkości znajduje się w odległości do 600 mm od krawędzi podnośnika widłowego. Umożliwia to stosowanie różnych wymiennych zespołów roboczych.

Dźwig cechuje łatwość manewrowania i dlatego może on pracować w wąskich przejściach i na placach o nierównej powierzchni. Promień skrętu samochodu-

dźwigu wynosi zaledwie 4 m; przy takim promieniu możliwe są obroty o 90° przy szerokości przejazdu 3,5 m. Zastosowanie trójporowego układu podwozia, umożliwiło osiągnięcie — przy wymaganym promieniu skrętu — dużej podstawy, co z kolei pozwoliło na racjonalne rozłożenie ciężaru na osie (48% na przednią i 52% na tylną oś). W ten sposób zapewniono właściwy przyleg kół napędzanych do drogi.



Rys. 1

Samochód — dźwig model „4001”

*) Z czasopisma „AwtoMobil” nr 4/51, inż. O. Frenkel.

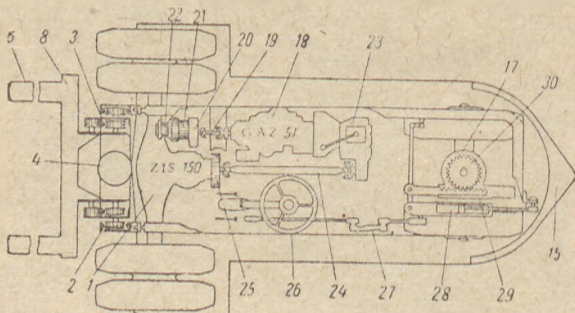
Charakterystyka techniczna samochodu-dźwigu „4001”

Udźwig:

- a) z podnośnikiem widłowym i przy punkcie ciężkości 600 mm od osi ramy — 5000 kg
- b) wysięgnicą i blokiem przy prostopadłym położeniu ramy — 2500 „
- c) wysięgnicą (bez bloku) przy odległości haka od ramy podnośnika 300 mm — 5000 „
 1450 „ — 3500 „
 2300 „ — 2500 „
- d) z ramieniem specjalnym do podnoszenia ładunków w kształcie kręgów — 5000 „
- Pojemność czepaka — 1,5 m³
- Maksymalne uniesienie ładunku na podnośniku widłowym — 4 m
- Górne położenie haka wysięgnicy z blokiem — 9 „
- Górne położenie haka wysięgnicy bez bloku — 5,5 „
- Szybkość podnoszenia ładunku:
 na haku wysięgnicy z blokiem — 17 m/min.
 na pozostałych urządzeniach — 8,5 „
- Maksymalna szybkość jazdy po drodze o twardej nawierzchni — 35 km/godz.
- Najmniejszy promień skrętu — 4 m
- Podstawa — 2720 mm
- Rozstaw przednich kół — 1740 „
- Rozstaw tylnych kół — 800 „
- Ciężar własny — 7300 kg
- Najniższy punkt prześwitu — 240 mm
- Wymiary gabarytowe:
 ogólna długość wraz z widłowym podnośnikiem — 5700 „
 szerokość — 2300 „
 wysokość — 5300 „
- Ciśnienie w oponach:
 kół napędzanych — 5,15 kg/cm²
 kół — 4,5 „
- Średnie zużycie paliwa — 5 litr/godz.
- Pojemność zbiornika paliwa — 105 litr
- Wydajność pomp hydraulicznych (typu łopatkowego)
- a) pompa podnośnika (przy ciśnieniu 70 kg/cm² i 1200 obr/min. — 76 litr/min.
- b) servo kierownicy (przy ciśnieniu 65 kg/cm² i 950 obr/min.) — 25 „
- Pojemność zbiornika urządzenia hydraulicznego — 150 litr

Ponieważ wypadkowa nacisku samochodu-dźwigu znajduje się nad osią napędzaną — celem ułatwienia prowadzenia — zastosowano servo hydrauliczne, zmniejszające wysiłek przy sterowaniu pojazdu do 3 kg.

Zewnętrzny wygląd samochodu-dźwigu „4001” i rozmieszczenie zespołów przedstawia rys. 1 i 2.



Rys. 2

Rozmieszczenie samochodu — dźwigu.

Rama samochodu - dźwigu jest spawana i przymocowana na stałe do mostu napędzanego 1 (ZIS-L50) i sterowanego 17 (rys. 1 i 2).

Z przodu rama samochodu - dźwigu połączona jest z pionową ramą 2 podnośnika, a z tyłu przymocowana jest do niej żeliwna przeciwwaga 15.

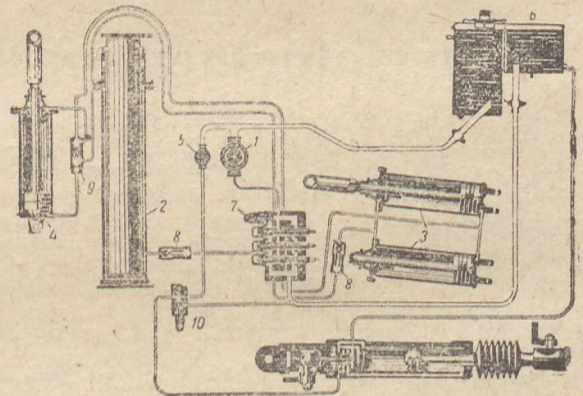
Źródłem napędu jest silnik 18 (rys. 2) samochodu GAZ-51. Przekazanie mocy z silnika następuje w dwóch kierunkach: a) od przedniego końca wału silnikowego przez wałek 19 i reduktor 20 do napędu pomp urządzenia hydraulicznego 21 samochodu - dźwigu oraz do servo kierownicy 22; b) przez skrzynkę biegów z reduktorem 23, wał kardana 24 i most napędzany dla wprowadzenia w ruch samochodu - dźwigu. Skrzynka biegów posiada trzy biegi do przodu i dwa do tyłu.

Kierownica 26 (ZIS-150) systemem drążków i dźwigni 27 wprowadza w ruch listwę zębatą 29, zazębiającą z kołem zębatym 30 wału pionowego układu kierowniczego. Ruchowi temu dopomaga servo hydrauliczne 28, umieszczone równolegle do listwy i przytwierdzone pod kątem prostym do ramy samochodu.

Włączenie servo do układu kierowniczego wpływa na zmniejszenie wysiłku kierowcy przy manewrowaniu, jak również skraca czas obrotu kół sterowanych, podwyższając w ten sposób wydajność dźwigu.

Samochód - dźwig zaopatrzony jest w dwa hamulce mechaniczne: nożny — działający na koła napędzane i ręczny typu bębnowego 25.

Rama podnośnikowa jest teleskopowa, w celu zmniejszenia wysokości gabarytowej pojazdu. Składa się ona z dwóch części: zewnętrznej — nieruchomej 2 (rys. 1 i 2) i wewnętrznej — ruchomej 3.



Rys. 3

Schemat układów hydraulicznych

Do wewnętrznych przegród pionowych ram przyspawane są nastawnice półokrągłe, po których przetaczają się wałki wewnętrznej ramy i wózka podnośnika.

W celu zmniejszenia tarcia ramy wewnętrznej i wózka podnośnika zastosowano dziesięć wałków na łożyskach i osiem rolek, zapobiegających nadmiernemu tarcu przy przechyleniach ładunku.

Na dolnej poprzecznicy ramy zewnętrznej umieszczony jest cylinder hydrauliczny 4 podnośnika, opierający się o górną poprzecznicę ramy wewnętrznej. Przy ruchu tłoka w górę, wózek 8 za pomocą dwóch łańcuchów 9, przerzuconych przez gładkie rolki, przesuwają się po przegrodach ramy wewnętrznej ze zdwojoną szybkością.

Dla zabezpieczenia ładunku 6 i zapewnienia stateczności — rama pionowa podnośnika może być pochylana o 4° w przód i o 12° w tył. Pochylenie osiąga się przy pomocy cięgieł i dźwigni 10. Wsporniki 7 pomagają do utrzymania ładunku przy przechyleniach ramy do tyłu.

Konstrukcja skrzyni samochodu - dźwigni jest szkieletowa, spajana, obita blachą stalową. Kabina dostatecznie zabezpiecza kierowcę od przypadkowego zsunienia się ładunku. Z obu stron kabiny znajdują się odejmowane zasłony boczne brezentowe 13. Dach posiada okienko 12 dla obserwacji.

Przez otwór 11, położony nad silnikiem, przechodzi łańcuch bloku. W tylnej części dźwigu na pokrywie przeciwwagi umieszczona jest skrzynia 14 na narzędzia i osprzęt.

Do ułatwienia zmiany kół napędzanych służą drzewiczki 16.

Samochód - dźwig posiada dwa układy hydrauliczne. Schemat wskazany jest na rys. 3. Układ podnośnika składa się: 1) z pompy, 2) cylindra dźwigu, 3) cylindra wychyleń i 4) cylindra włączenia pracy. Układ servo posiada własną pompę 5. Wspólny dla obu układów jest zbiornik oleju 6 i przewód rury ssącej. Olej wydostaje się ze zbiornika przez przewód 1, zostaje włączany do hydraulicznego systemu rozdzielczego, skąd — zależnie od położenia zaworów — dostaje się do cylindra lub powraca do zbiornika. Otwarcie zaworów następuje przez systemy cięgieł i lewarków, umieszczonych na drążku sterowniczym.

Zeby ograniczyć szybkość opuszczania wózka i pochylania ramy podnośnika do przodu, urządzone są dławiki 8, które stawiają opór przepływowi oleju w niepożądanym kierunku.

W przewodzie rurkowym cylindra przyrządu pracującego znajduje się specjalny zawór 9, zamykający olejowi dostęp do węży gumowych przy raptownym wzrastaniu ciśnienia oleju, co może mieć miejsce np. wtedy, gdy dźwig pracuje czepakiem — przy uderzeniu tego ostatniego o ziemię. Momentalnie występujące przy tym ciśnienie ogranicza się do wnętrza cylindra i przewodu rurkowego metalowego.

Servo zasilane jest stale potokiem oleju, wytwarzanego przez pompę 5. Przy obrocie kierownicy za pomocą cięgieł i dźwigni przestawia się kłapa mechanizmu rozdzielczego i olej skierowuje się do jednej z pracujących komór cylindra, powodując przestawienie całego korpusu servo w tym samym kierunku.

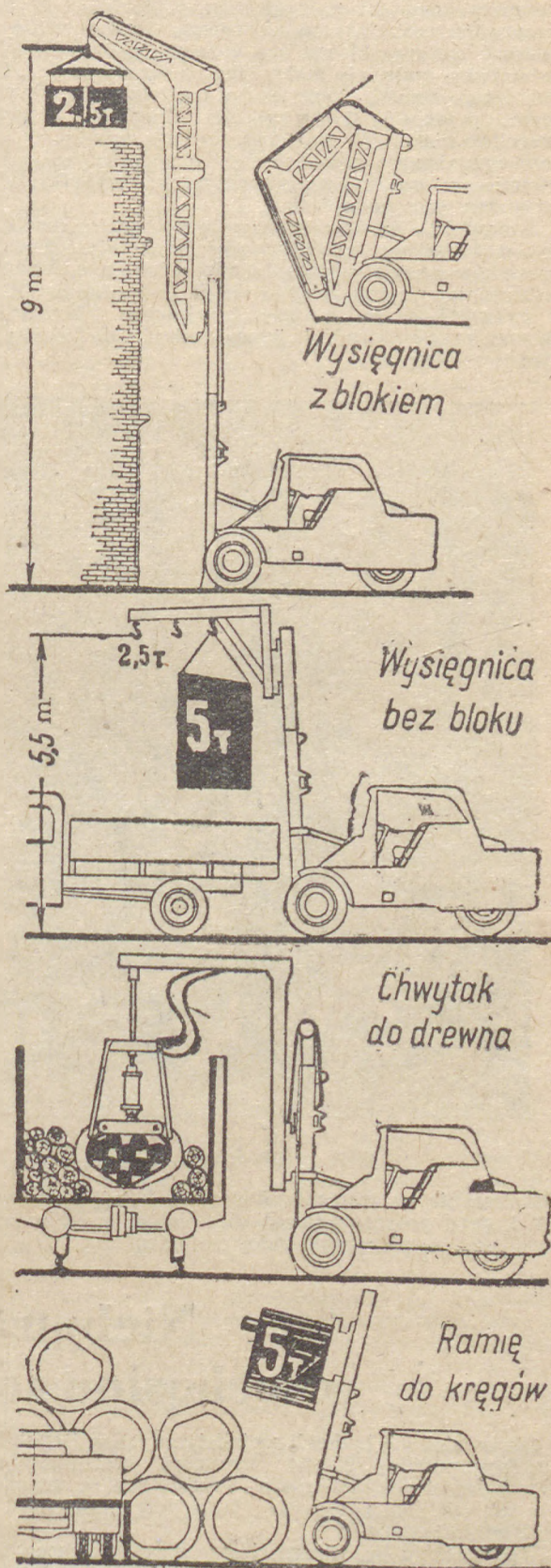
W celu zabezpieczenia servo od przeciążenia umieszczony jest zawór 10, który przy nadmiarze ciśnienia skierowuje olej bezpośrednio do zbiornika.

Jako płyn roboczy w urządzeniu hydraulicznym używany jest olej wrzecionowy przy temperaturze do $+40^{\circ}\text{C}$ — gatunek 3 i od $+25^{\circ}\text{C}$ do minus 20°C — gatunek 2. Przy temperaturze do minus 40°C zaleca się używanie oleju transformatorowego.

Na rysunku 4 pokazano szereg wymiennych urządzeń roboczych, za pomocą których samochód-dźwig może być wykorzystany do różnego rodzaju ładunków. Dla wymiany każdego z tych zespołów roboczych potrzeba 5 do 15 minut.

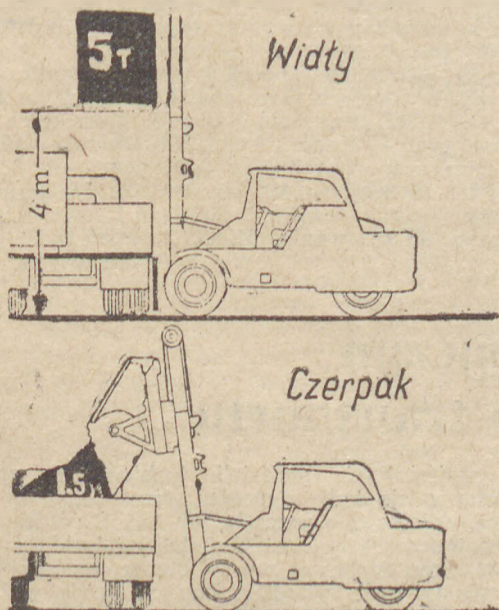
Samochód - dźwig, uzbrojony w podnośnik widłowy używany bywa do ładowania dużych sztuk w opa-

kowaniu, jak również małych sztuk przy zastosowaniu specjalnych podkładek. Przy załadunku ciężkich sztuk dźwig zastępuje 25 — 30 robotników ładunkowych, skracając postoje samochodów 4 — 5-krotnie. Jeżeli zaopatrzyć go w przedłużacze widel, to może z łatwością podnieść, przenieść i załadować na platformę kolejową samochód ZIS-50. 1



Rys. 4

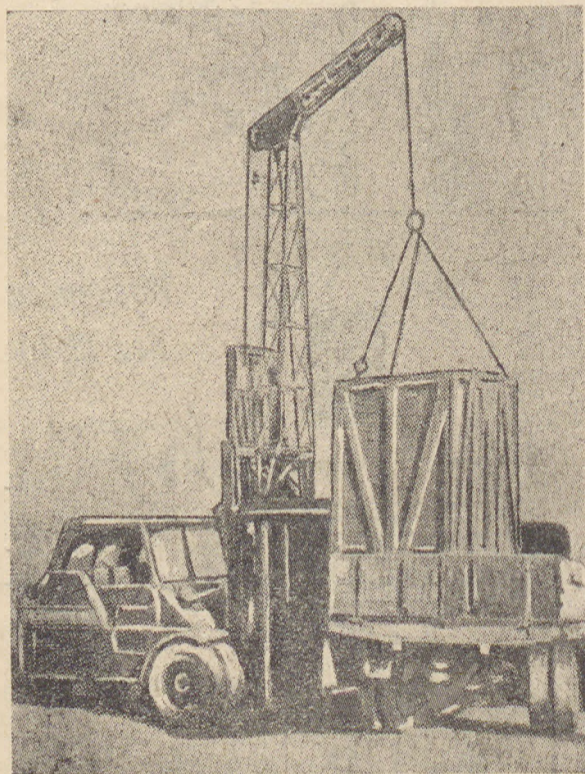
Wymienne zespoły robocze



Dźwig, uzbrojony w czerpak, może wykonywać przeładunek materiałów sypkich. Tak np. — podczas jednej zmiany pracy może on załadować węglem lub szlaką przeszło 100 samochodów, zastępując około 50 ładowaczy. Do obrotu czerpaka służy specjalny cylinder hydrauliczny.

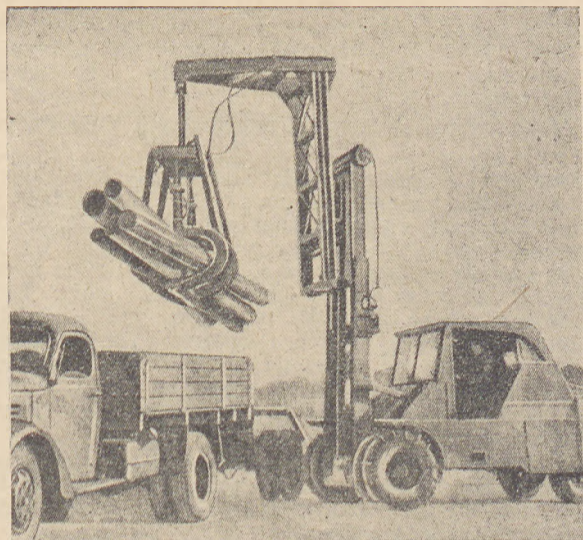
Dla podnoszenia ładunków na wysokość powyżej 4 m lub dla wyciągania z głębokich wykopów — dźwig zaopatrywany jest w wysięgnicę z blokiem. W tym przypadku znajduje on największe zastosowanie na placach budowy. Można nim wówczas podnosić i ustawiać różne materiały budowlane na wysokość 7 — 8 m lub też pojemniki (kontenery) z materiałami budowlanymi przenosić do wysokości drugiego, a nawet trzeciego piętra. Wysunięcie i złożenie wysięgnicy (celem zmniejszenia gabarytu dźwigu podczas jazdy), następuje w sposób półautomatyczny, wykorzystując przy tym suw podnośnika.

Samochód - dźwig uzbrojony w wysięgnicę (bez bloku) może ładować na ciężarówkę jednocześnie pięć pojemników z cegłą o ogólnej wadze 4 800 kg, a szczególnie pożyteczne jest stosowanie go przy naładunkach i wyładunkach pojemników kolejowych. Wydolność dźwigu przy tego rodzaju pracy dochodzi do 500 ton na jedną zmianę.



Rys. 5

Załadowanie na samochód kontenera kolejowego wagi 2,5 t. przy pomocy samochodu-dźwigu z zastosowaniem wysięgnicy z blokiem



Najbardziej ciekawym przyrządem roboczym, zastosowanym w tym dźwigu przez zespół konstruktorów zakładu, jest chwytak do drewna dłużycowego. Szczęki chwytaka są wprawiane w ruch za pomocą dwóch cylinderów hydraulicznych. Chwytak opuszczony bywa w stos drzewa i zabiera jednorazowo do 2 — 2,5 m³ okrągłaków. Dźwig uzbrojony w taki chwytak w ciągu półtorej godziny przeładowuje na samochody materiał drzewny z połowy wagonu o pojemności 40 m³.

Stosowane w charakterze przyrządu roboczego ramię umożliwia ładowanie elementów żelbetonowych, zwojów drutu, armatury stalowej itp. przedmiotów w kształcie kręgów.

Przy eksploatacji typów próbnych, jak również pierwszej partii samochodów - dźwigów produkcji seryjnej — praktyka wykazała, że dźwig „4001” jest urządzeniem nadzwyczaj efektywnym, ułatwiającym czynności na- i wyładunkowe przy ładunkach ciężkich, a zatem pracochłonnych.

Na zamówienie „Kujbyszewsgidrostroja” Moskiewski Zakład Doświadczalny wyprodukował partię samochodów - dźwigów „4001” z pełnym kompletem przyrządów roboczych. Wykorzystanie ich przyczyni się do stworzenia gigantycznej stacji hydroelektrycznej na Woldze.

Wprowadzenie do eksploatacji w gospodarce narodowej Związku Radzieckiego samochodów - dźwigów o dużym udźwigu, skróci znacznie czas postoju pod na- i wyładunkiem nie tylko samochodów, lecz i wagonów kolejowych. Możliwość prawidłowego i racjonalnego układania ładunków pozwoli na zwiększenie pojemności placów rozładunkowych i składowych.

Za opracowanie konstrukcji i zorganizowanie produkcji pięciotonowych samochodów - dźwigów Rada Ministrów ZSRR przyznała Nagrodę Stalinowską kierownikowi prac — naczelnikowi Centralnego Biura Konstrukcyjnego samochodów - dźwigów — A. A. Sielawinowi, naczelnemu inżynierowi, A. M. Bobkowi i dyrektorowi Moskiewskiego Zakładu Doświadczalnego maszyn do ładowania, M. O. Smirnowowi.

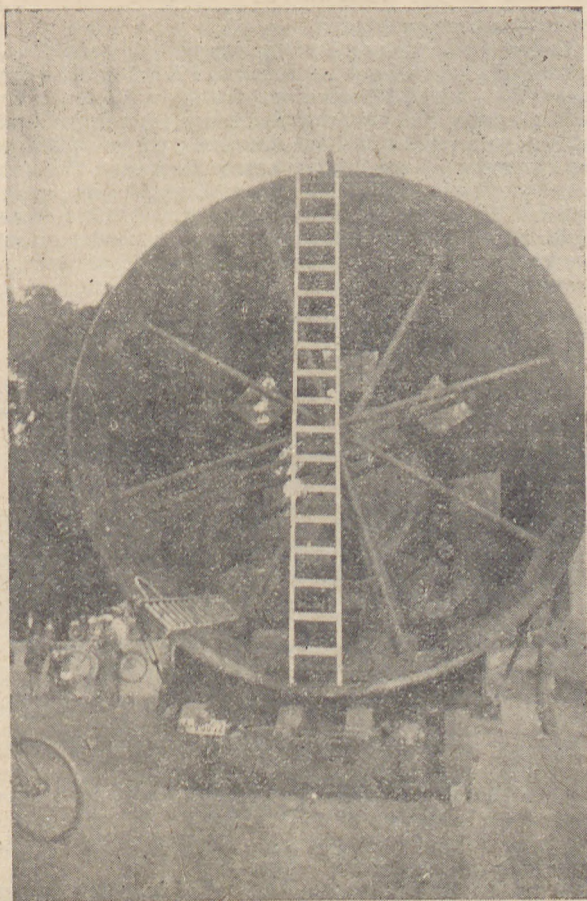
Opracował A. Ł.

Niebywały wyczyn czechosłowackiego transportu

Okres wielkich budowli socjalistycznych w Republice Czechosłowackiej stawia transport czechosłowacki przed poważnymi zadaniami. Przewożone są urządzenia tak wielkich rozmiarów, jakie dotychczas nie były transportowane.

We wrześniu br. transportowcy czechosłowaccy dokonali nadzwyczajnego wyczynu. Oddział przewożowy zakładów elektromontażowych, łącznie z czechosłowackimi liniami automobilowymi, podjął się transportu

trzech wejściowych gardzieli turbinowych spirali z Blanska, gdzie były wyprodukowane, do Slap nad Woltawą, odległego o przeszło 300 km. Średnica gardzieli wejściowych wynosi 5 metrów i każda z nich waży 34 tony. Stanowią one pierwszą część dostawy trzech turbinowych spirali, z których każda waży 92 tony. Spirale są tak konstruowane, że każda składa się z pięciu części, zamiast z 52, jak to produkowano dawniej i jak tego wymagały warunki przewożowe.



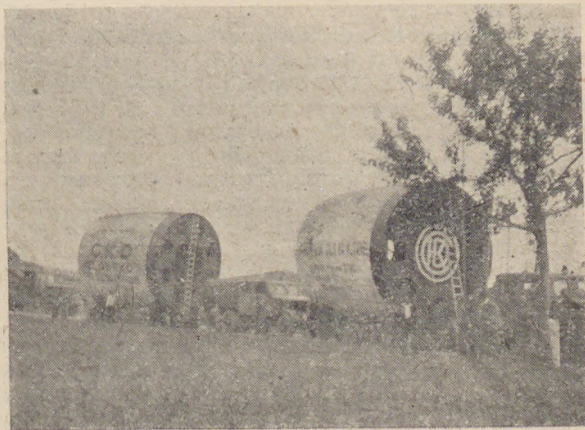
Transport pierwszych trzech kolosów drogą kołową na odległość przeszło 300 km jest bodaj jedynym tego rodzaju w historii europejskiego transportu. Długo zastanawiano się nad ustaleniem trasy przewozu. Szukano dróg, na których znajduje się najmniej wiaduktów, możliwie najszerzych, prowadzących przez najmocniejsze mosty. Po natrafieniu na przeszkody, trzeba było wracać do ostatniego punktu wyjściowego i szukać innych kierunków.

Urządzenia turbinowe, przewożone były na sześciokółowych podwoziach, ciągniętych przez ciężkie trak-

tory z motorami o sile 250 HP. Gardziele turbinowe ułożone były na gumowych poduszkach. W trakcie przewozu trzeba było usuwać jeszcze liczne przeszkody, jak np. przewody elektryczne, telefoniczne, kable, drzewa itd.

Transportowi towarzyszył cały konwój wozów. Pierwszy jechał samochód Bezpieczeństwa Narodowego z dowódcą oddziału, który zamykał drogi dla jadących w przeciwnym kierunku. Specjalny oddział na motocyklach zamykał boczne drogi, prowadzące na trasę transportu. Następnie jechał wóz montażowy, którego personel usuwał przeszkody. Dopiero po tym jechał właściwy ładunek na trzech podwoziach, ciągniętych przez trzy traktery. Za nim jechał specjalny autobus zakładowy, w którym pracownicy transportu znajdowali odpoczynek i nocleg. Jako ostatni jechał wóz montażowy, którego załoga po przejściu karawany samochodowej, przystępowała zaraz do remontu uszkodzonych przewodów elektrycznych. Konwój zamykała motocyklowa służba łącznikowa Bezpieczeństwa Narodowego, która utrzymywała łączność z kierownictwem transportu. W miejscach, w których połączenie radiowe nie było możliwe, używano rakiet świetlnych.

Konwój dotarł na miejsce przeznaczenia w zupełnym porządku i w czasie z góry ustalonym. Transportowcy czechosłowaccy czynem swoim wykazali, że stoją na wysokości swych zadań, dając jednocześnie dowody swego uświadomienia i fachowości.



KRONIKA

Jak pracują nasi transportowcy

POLSKIE KOLEJE PAŃSTWOWE

DODATNI BILANS PRACY PKP W 1951 R.

(O) Rok 1951, który przyniósł wiele cennych osiągnięć w walce o realizację Planu 6-letniego na wszystkich odcinkach gospodarki narodowej — był również okresem poważnych sukcesów naszego kolejnictwa i niewątpliwiej poprawy przewozów oraz systemu pracy w porównaniu z 1950 r.

Przewozy towarów w 1951 r. wzrosły na sieci PKP w porównaniu z 1950 r. ponad 11% i osób o przeszło 18%, przy wzroście ilostanu taboru zdrowego tylko o 1% w parowozach, 0,5% w wagonach osobowych i około 9% w wagonach towarowych. Liczby te świadczą o poprawie współczynnika obrotu wagonów oraz lepszym wykorzystaniu taboru. Współczynnik obrotu wagonów istotnie poprawił się o 2,4%, a dobowy przebieg parowozów w ruchu towarowym o 1,5% i w ruchu pasażerskim ponad 7%.

Poważny wpływ na poprawę współczynnika obrotu wagonów miało zastosowanie marszrutyzacji pociągów,

wzłaszcza w okręgu katowickim i częściowo wrocławskim oraz wprowadzenie planów pięciodniowych, co uwidoczniło się szczególnie w okręgu wrocławskim i łódzkim. Do polepszenia sytuacji przyczyniło się również współzawodnictwo rewidentów o szybkościową naprawę wagonów bez wyłączenia ich z ruchu, jak również współzawodnictwo o „zieloną drogę” i o „żelazny paszport”.

W zobowiązaniach o tzw. „zieloną drogę” brało udział ponad 400 stacji na sieci PKP. Niemniej cenne były zobowiązania drogowców o „żelazny paszport”, dający gwarancję sprawnego kursowania pociągów w okresie cięższych warunków atmosferycznych tj. w zimie. Tę formę współzawodnictwa podjęło ponad 300 odcinków drogowych.

47% drużyn konduktorskich i 23% drużyn parowozowych współzawodniczyło o regularne prowadzenie pociągów.

Na zwiększone o blisko 2% w porównaniu z 1950 r. wykorzystanie ładowności wagonów wywarło duży wpływ współzawodnictwo międzybranżowe kolejarzy z użytkownikami tj. załogami kopalń, cukrowni, spódzielni itp.

Ruchowcy poprawili w 1951 r. współczynnik pracy manewrowej o blisko 2,5% na sieci PKP. Poprawę tego współczynnika uzyskano w ścisłej łączności ze spadkiem ilości awarii w pracy manewrowej. Jednym ze źródeł tego sukcesu było rozszerzające się coraz bardziej i obejmujące prawie wszystkie większe węzły współzawodnictwo o bezawaryjne manewry, w którym uczestniczyło pod koniec 1951 r. 32% drużyn manewrowych. W najtrudniejszym dla PKP okresie, tj. okresie przewozów jesiennych, awaryjność pracy manewrowej zmniejszyła się w stosunku do jesieni 1950 r. ponad 21%.

Dużą rolę w usprawnieniu pracy PKP w 1951 r. odegrało również współzawodnictwo o wydłużenie przebiegów parowozów między płukaniem kotła, o zwiększenie ciężaru brutto pociągów towarowych oraz współzawodnictwo drogowców w zakresie stosowania nowej radzieckiej metody podsypywania torów.

Wkraczając w II rok Planu 6-letniego kolejarze będą walczyć o dalszą poprawę mierników techniczno-eksploatacyjnych, będących podstawą wykonania wzrastających wciąż zadań przewozowych PKP.

WYSTAWA

„WYDAWNICTWA KOMUNIKACYJNYCH” W MINISTERSTWIE KOLEI

(O) W gmachu Min. Kolei „Wydawnictwa Komunikacyjne” zorganizowały w II połowie grudnia 1951 r. pierwszą wystawę swego dorobku wydawniczego za okres od 1949 — 1951.

„Wydawnictwa Komunikacyjne” zakończyły roczny plan produkcyjny już 6 grudnia 1951 r. wykonując go w 102,9%. Produkcja WK obejmuje książki, broszury, instrukcje, taryfy, rozkłady jazdy PKS i PKP i wszelkie inne druki z dziedziny kolejowej, samochodowej oraz książki i druki dla potrzeb Państwowego Instytutu Hydrologiczno-Meteorologicznego. Ogromny wkres na głównej ścianie wystawowej ilustrował przeżyście, jaki procent produkcji wydawniczej WK przypada na poszczególne działy transportu: 55% dla potrzeb Min. Kolei, 25% — dla potrzeb Min. Transportu Drogowego i Lotniczego, 17% dla PIHM i 3% na wydawnictwa z dziedziny turystyki.

W oszklonych gablotach i szafach wystawowych umieszczono kilkaset książek wydanych przez WK: są to w większości prace o charakterze podręczników, przeznaczonych dla pracowników transportu oraz dla uczelni średnich i wyższych. Poważny dział reprezentowały przekłady z fachowej literatury radzieckiej.

Oddzielne stoiska i wykresy reprezentowały dorobek wydawniczy WK w dziedzinie czasopism (miesięczniki „Przegląd Kolejowy”, „Drogownictwo”, „Motoryzacja”, „Turystyka”), norm i druków samochodowych oraz akcydensów. Kolorowa mapa drukarni współpracujących z WK uwiidoczniała, że do współpracy tej są wciągnięte niemal wszystkie większe drukarnie w Polsce: w Warszawie, Krakowie, Łodzi, Poznaniu, Wrocławiu, Katowicach, Jeleniej Górze itd.

Na wystawie rozdawano zwiedzającym katalog WK, który świeżo ukazał się w druku i obejmuje całość dotychczasowej produkcji wydawniczej tego przedsiębiorstwa oraz tytuły prac będących w druku lub w przygotowaniu.

WARSZTATOWCY BYDGOSCY I TORUŃSCY PODEJMĄJĄ SOCJALISTYCZNĄ OPIEKĘ NAD MASZYNAMI

(O) Socjalistyczna opieka nad maszynami i walka o przedłużenie okresów międzyremontowych — to nowa forma współzawodnictwa, która zaczyna się rozpowszechniać w wielu zakładach pracy w całej Polsce.

Wśród kolejarzy — pierwsi zainicjowali ten ruch frezerzy i ślusarze warsztatów naprawczych PKP w Bydgoszczy.

Zobowiązali się oni do troskliwej obsługi i konserwacji maszyn, oddawania ich następnej zmianie w gotowości do ruchu oraz do natychmiastowego zgłaszania wszelkich niedociągnięć kierownictwu dozoru. Do nowego współzawodnictwa włączyły się również kobiety z warsztatów bydgoskich — Helena Szybkow-

ska, obsługująca przesuwnicę i Krystyna Rucińska, pracująca przy wiertarce.

Śladem towarzyszy z Bydgoszczy podjęli podobne zobowiązania robotnicy parowozowni PKP Toruń — Kłuczyki. Brygada ZMP-owców postanowiła przez troskliwą opiekę nad tokarką przesunąć jej remont kapitalny o jeden rok. Obsługa strugarek postanowiła otoczyć ją opieką i zmniejszyć koszty napraw o 50%. Cała załoga działu mechanicznego zobowiązała się zmniejszyć o 5% zużycie czysciwa i smarów, dołożyć wszelkich starań, by przedłużyć użyteczność każdej maszyny, zastępując jednocześnie remonty kapitalne naprawami rewizyjnymi.

MŁODZIEŻ KOLEJOWA OLSZTYNA W PRACY ZAWODOWEJ I SPOŁECZNEJ

(O) W Olsztynie odbyła się narada aktywu młodzieżowego kolejarzy, na której podsumowano osiągnięcia młodzieży tego okręgu w walce o wykonanie planów produkcyjnych oraz w akcji społecznej i oświatowo-kulturalnej.

Młodzież okręgu olsztyńskiego ma już za sobą poważne osiągnięcia. Wzrosła liczba młodych przodowników pracy i młodzieżowych racjonalizatorów i nowatorów, wzrosła liczba młodzieżowych brygad produkcyjnych, wzmożła się troska młodych robotników o oszczędność.

W DOKP Olsztyn istnieje obecnie 37 młodzieżowych brygad produkcyjnych, w tym 19 warsztatowych, 9 parowozowych, 5 konduktorskich i 2 obsługujące nastawnie.

Brygady produkcyjne, stosując metodę inż. Kowalowa, mają już poważne osiągnięcia. Brygady z parowozowni olsztyńskiej przez wykonanie podjętych zobowiązań zaoszczędziły w 1951 r. ponad 27 tys. zł. Młodzieżowa brygada manewrowa Krajewskiego przetoczyła bez awarii 180 tys. wagonów.

W dziedzinie kulturalno-oświatowej kolejarze zetemownicy również wykazali dużą aktywność. Młodzieżowy zespół artystyczny z DOKP wyjeżdżał często do PGR-ów i okolicznych spółdzielni produkcyjnych, spotykając się z serdecznym przyjęciem ze strony chłopów.

Szkolenie obejmuje coraz szersze kręgi młodzieży. W 1951 r. zorganizowano 14 zespołów szkolenia ideologicznego. W akcji szkoleniowej wyróżniły się zespoły przy parowozowni i warsztatach elektrotechnicznych w Olsztynie.

W wyniku narady młodzieżowy aktyw kolejowy podjął uchwały, które posłużą jako wytyczne pracy w 1952 r.: włączenie całej młodzieży do współzawodnictwa pracy, organizacji nowych brygad produkcyjnych, spopularyzowania wśród ogółu młodzieży systemu Lidii Korabielnikowej, prowadzenia systematycznej walki z marnotrawstwem i bumelanctwem, zorganizowania nowych zespołów szkolenia zawodowego i szkół stachanowskich, wzmocnienia pracy kulturalno-oświatowej i szkolenia ideologicznego członków oraz dalszego umasowienia organizacji ZMP.

KOBIETY — MASZYNISTAMI POCIĄGÓW ELEKTRYCZNYCH

(O) Pociągi elektryczne na trasie Gdańsk — Gdynia prowadzą (od stycznia 1952 r.) po raz pierwszy w Polsce kobiety-maszynistki.

Pierwszym maszynistką pociągu elektrycznego na trasie Gdańsk — Sopot jest 23-letnia Bronisława Miłaszewska. Wytrwała praca zdobyła ona dyplom elektromontera, następnie ukończyła kurs dla kandydatów na motorniczych pociągów elektrycznych oraz odbyła praktykę, przejeżdżając ponad 9 tys. km.

Do zawodu maszynisty poc. elektrycznych przygotowują się jeszcze 3 kobiety: Zofia Gostkowska, Elżbieta Szmaglik i Genowefa Borys.

MILIONOWY WAGON PRZETOCZYLI KOLEJARZE ZE STACJI ŁAZY

(O) Kolejarze stacji Łazy odnieśli niedawno wielki sukces: odprawili ze stacji milionowy wagon przetoczony bezawaryjnie. W ten sposób 12 zespołów mane-

wrowych zakończyło swe długookresowe zobowiązanie bezawaryjnego przetoczenia miliona wagonów.

Na uroczystości podsumowania osiągnięć zespołów kolejarskich, która odbyła się w Domu Kultury w Łazach dokonano analizy wykonanych zobowiązań: przyniosły one w sumie z górą 600 tys. zł oszczędności. Za osiągnięcia te 224 pracowników nagrodzono ogólną kwotą 40 tys. zł, a stacja Łazy otrzymała nagrodę w postaci radioodbiornika.

Podczas tej samej uroczystości 15 zespołów dyżurnych ruchu st. Łazy wraz z ustawiaczami, manewrowymi, zwrotnicznymi i zespołem parowozu manewrowego podjęło zobowiązanie bezawaryjnego przetoczenia dalszych 2 750 000 wagonów. Pracownicy st. Dąbrowa Górnicza zobowiązali się przetoczyć bezawaryjnie 100 000 wagonów, st. Będzin — 45 000 wagonów, a st. Zawiercie — 7 000 wagonów miesięcznie, bez obniżania współczynnika pracy manewrowej.

REKORD POLSKI W SZYBKOŚCIOWEJ NAPRAWIE WAGONU OSOBOWEGO

(O) Robotnicy działu napraw wagonów parowozowni Toruń — Kluczyki pobili rekord Polski w szybkościowej naprawie wagonu osobowego. Harmonogram procesu produkcyjnego przewidywał czas naprawy 2 godziny i 20 minut; jednakże naprawę wykonano w 1 godzinę i 45 minut. Uzyskany sukces kolejarze zawdzięczają radzieckim metodom pracy i ofiarności całego zespołu.

Poprzedni rekord należał również do parowozowni toruńskiej i był ustanowiony w lutym 1951 r.

11 MILIONÓW ZŁ OSZCZĘDZILI MASZYNIŚCI KATOWICCY

(O) W 1951 r. przeszło 80% wszystkich drużyn parowozowych okręgu katowickiego zobowiązało się przy normie 14 milionów 742 tys. km, przejechać w sumie 21 milionów 621 tys. km bez naprawy średniej a więc blisko 7 milionów km ponad normę. Wykonanie zobowiązań przyniosło Państwu ponad 7 milionów zł oszczędności; drugą poważną pozycją oszczędnościową, bo około 4 milionów zł uzyskano dzięki racjonalnej gospodarce węglem i spalaniu węgla niskogatunkowego. Łącznie więc maszyniści katowiccy oszczędzili w 1951 r. około 11 milionów zł.

KOLEJARZE STOŁECZNEGO WĘZŁA WZBOGACILI SIĘ O NOWE DOŚWIADCZENIA

Kolejarze warszawscy mogą poszczycić się pięknymi osiągnięciami. Liczne drużyny parowozowe udowodniły, że dotychczasowe normy techniczne na przebieg parowozów w okresach międzyremontowych, stają się przestarzałe. Maszyniści Guzewicz i Andrzejewski oraz ich pomocnicy Koczkołaj i Borucz, na parowozie Ty 45-392, przejechali 75 000 km bez mycia kotła. Po przeglądzie komisyjnym parowozu, drużyny te uzyskały zezwolenie przejechania dalszych 20 000 km bez mycia kotła. Parowóz Pt 47-154, obsługiwany przez maszynistów Ochmańskiego, Konarzewskiego i Jasińskiego, z pomocnikami Dołgim, Kościńskim i Wróblewskim, przejechał 142 209 km bez naprawy średniej i o jednym myciu kotła miesięcznie, przy użyciu „sofafosu”. Po przeglądzie parowóz przekazano do dalszej eksploatacji.

Starszy ustawiacz, tow. Teodor Klipert, w październiku 1950 roku zainicjował współzawodnictwo o bezawaryjne przetoki. Na przestrzeni roku 1951, drużyny przetokowe przetoczyły około 6 milionów wagonów bez awarii. Zespół st. ustawiacza, Stanisława Łuszczynskiego, przetoczy 250.000 wagonów bez awarii.

BUDOWA NOWEJ LINII KOLEJOWEJ PYSKOWICE — LUBLINIEC

Pomiędzy Pyskowicami a Lublinem trwają obecnie intensywne prace przy budowie nowej linii kolejowej, która umożliwi połączenie południowej części Śląska Opolskiego z siecią komunikacyjną, wiązącą Górny Śląsk z Warszawą oraz Poznaniem i Gdynią.

Prace przy budowie rozpoczęte w roku 1950 są już daleko zaawansowane. Z ogólnej ilości 630 000 m³ robót ziemnych, wykonano około 90% i ułożono tor kolejowy na długości około 27 km.

Budowa torów odbywa się obecnie przede wszystkim na tzw. odcinku drugim, gdzie w ciągu każdego dnia układa się około 600 m nowego toru.

Budowa wymaga poważnych nakładów materiałowych, przy czym samej tylko stali zużyje się ponad 7 000 ton.

Spśród kilkunastu wsi, leżących w bezpośrednim sąsiedztwie nowej linii, trzy otrzymają stacje kolejowe, których budowę już rozpoczęto. Wykonuje się tam pomieszczenia dla urządzeń stacyjnych, jak nastawnie, pomieszczenia dla torowych oraz 8-rodzinne budynki mieszkalne dla personelu kolejowego.

Gospodarcze znaczenie linii polegać będzie m. in. na tym, że, przecinając kompleks leśny na południe od Lublińca, umożliwi ona sprawniejszą eksploatację terenów leśnych.

Żywo interesuje się postęпами prac miejscowa ludność wiejska, która na budowie posiada swoich przewodników pracy. Należą do nich m. in. przodująca robotnica Anastazja Flegler z Rzędowic, powiatu Strzelce Opolskie, która zajęła pierwsze miejsce we współzawodnictwie na robotach ziemnych, wysoko przekraczając normę oraz jej towarzysząca Katarzyna Ksol z tej samej miejscowości. Inicjatorem współzawodnictwa przy budowie linii jest robotnik Józef Czechyra, odznaczony srebrną odznaką przodownika pracy.

KINO DWORCOWE W KRAKOWIE

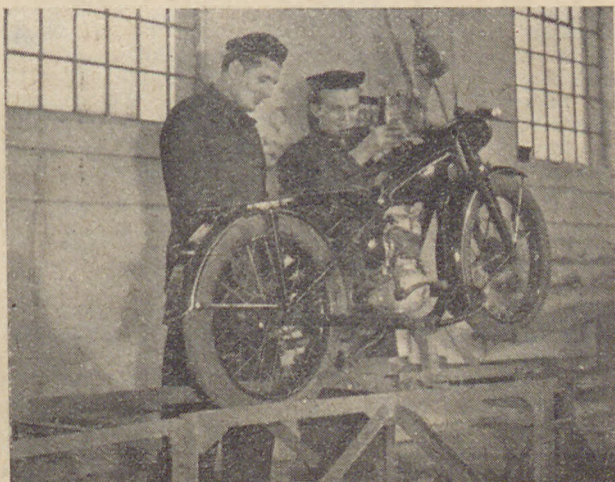
(O) W Krakowie oddano ostatnio do użytku podróżnych kino dworcowe, które mieści się w dworcowej świetlicy Tow. Przyjaźni Polsko-Radzieckiej.

Kina dworcowe czynne są już na dworcach w Bydgoszczy, Wrocławiu i Poznaniu i wszędzie cieszą się ogromną frekwencją, co najlepiej świadczy o ich popularności i celowości.

TRANSPORT DROGOWY

WARSZAWSKA FABRYKA MOTOCYKLI ROZPOCZĘŁA PRODUKCJĘ W DNIU 15 GRUDNIA

W dniu 15 grudnia załoga Warszawskiej Fabryki Motocykli święciła wielki sukces. W tym dniu opuścił halę montażową pierwszy motocykl, zmontowany



Próba działania motoru.

w tej fabryce. Wypuszczenie przez fabrykę pierwszego motocykla poprzedził 3,5 miesięczny okres ofiarnej walki załogi o dostosowanie dawnych Zakładów Napraw Samochodowych do nowej produkcji. Plan przebudowy tych zakładów przewidywał zakończenie przygotowań do montażu na koniec grudnia. Pierwsze motocykle miały według planu opuścić taśmę montażową w początku stycznia 1952 roku. Załoga postawiła sobie jednak na zadanie skrócenie czasu przebudowy

fabryki i przystosowanie jej do nowej produkcji na 3 rocznicę Kongresu Zjednoczeniowego.

Już w połowie listopada załoga WFM rozpoczęła pierwszy cykl produkcji silnika. Wykonanie tak wielkiego zadania było możliwe tylko dzięki ofiarnej pracy takich ludzi, jak tow. Pazderski, Swoboda, Drwęcki, Buczek, Werpachowski i wielu innych. Ci odznaczani przodownicy pracy byli wzorem dla pozostałej załogi.

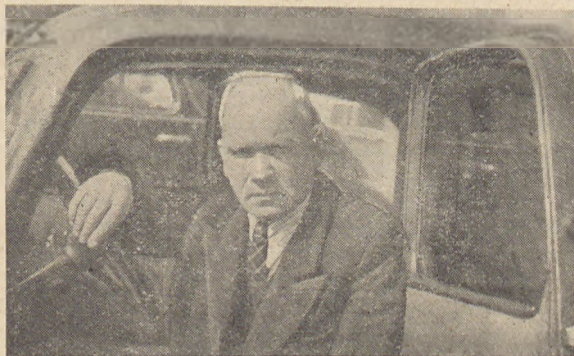
Obecnie produkuje się w fabryce kilka części silnika. Wykonywana jest lewa i prawa obudowa oraz pokrywy aluminiowe. Stopniowo uruchamiane będą następne cykle produkcyjne, obejmujące pozostałe części silnika.

Pierwsze motocykle, które opuściły fabrykę, zmontowane zostały z zapasów posiadanych części.

Uruchomienie hali montażu motocykli, przed zaplanowanym terminem, to wielka zasługa takich ludzi, jak Kazimierz Kościelecki, były monter, obecnie kierownik działu montażu, brygadzysta Wasilowski oraz monter Jan Kuśnierz.

100 000 km BEZ NAPRAWY SILNIKA

Wypełniając podjęte zobowiązanie ob. Kazimierz Żuczek, pracownik Prezydium Rady Ministrów, kierowca samochodu marki Citroen typ L. 11 nr rej. A-75599, przejechał 100 000 km bez najmniejszej naprawy silnika, w tym 78 000 km na oponach fabrycznych. W czasie całego przebiegu wozu ob. Żuczek oszczędzał przeciętnie 20 proc. materiałów pędnych.



Ob. Żuczek Kazimierz na tle swego samochodu.

Komisja techniczna stwierdziła, że wóz jest w dobrym stanie i zdolny do dalszej eksploatacji. Ob. Żuczek stwierdza, że osiągnięcia jego są wynikiem uważnej jazdy, dbania o samochód i starannego konserwowania silnika. Tak obchodzić się z wozem potrafi każdy, kto nie uważa go jedynie za kupę żelastwa, a do własności społecznej odnosi się z takim samym szacunkiem, jak do własnej.

CORAZ WIĘCEJ ULEPSZONEJ NAWIERZCHNI W STOLICY

(S) Plan robót drogowych na rok bieżący przewiduje budowę szeregu nowych nawierzchni ulepszonych jak również przebudowę niektórych ulic wymagających kapitalnego remontu na nawierzchnię ulepszoną. W wyniku wykonania tych robót stan ulic w Warszawie wyniesie pod koniec roku bieżącego 767 km ulic, w tym prawie 250 o nawierzchni ulepszonej. Ulice z nawierzchnią ulepszoną budowane będą od nowa m. in. w osiedlach ZOR na Mirowie, Nowym Mieście, Muranowie, Żoliborzu, Dalekim Mokotowie i Pradze.

SAMOCOHODY DOKP WARSZAWA ZWYCIĘŻAJĄ WE WSPÓŁZAWODNICTWIE

(S) Samochodownie PKP wprowadziły współzawodnictwo od początku 1951 r. Zwycięstwo odniosła samochodownia warszawska. Jej załoga wykonała roczny plan przebiegu i plan okresowych napraw samochodów jako pierwsza — dnia 8 listopada. W ciągu trzech kwartałów załoga zaoszczędziła 6 051 l benzyny

i uzyskała dobry współczynnik wykorzystania taboru oraz bardzo dobry współczynnik wykorzystania ładowności. Wśród zwycięskiej załogi wyróżnili się przodownicy pracy: Kazimierz Jankowski, Marian Grzybowski, Stanisław Gołębiowski i inni.

W FSO POWSTAJĄ NOWE URZĄDZENIA SOCJALNE

(S) Dział zaopatrzenia robotniczego Fabryki Samochodów Osobowych na Żeraniu przygotowuje na rok 1952 szereg urządzeń dla swych robotników. Zostanie oddany do użytku duży nowoczesnie urządzony bar mleczny, powstaną warsztaty szewskie, krawieckie i pralnie, rozszerzony zostanie zakład fryzjerski. Planu działu zaopatrzenia robotniczego FSO przewidują również uruchomienie sklepów na terenie fabryki z artykułami przemysłowymi i spożywczymi.

SAMOCOHODY CIĘŻAROWE „LUBLIN” DLA SPÓŁDZIELCZOŚCI WIEJSKIEJ

(S) Centrala Rolnicza Spółdzielni „Samopomoc Chłopska” otrzymała z pierwszej produkcji 30 samochodów ciężarowych marki „Lublin”. Samochody przeznaczone są dla uzupełnienia taboru w placówkach terenowych. CRS „Samopomoc Chłopska” przydzieliła również pewną liczbę samochodów „Star-20”. Przydzielone samochody przeznaczone są dla poszczególnych powiatowych związków gminnych spółdzielni, które z braku dostatecznej ilości taboru miały niejednokrotnie poważne trudności w terminowym zaopatrywaniu sklepów gminnych spółdzielni. Samochody przyczyniają się do zlikwidowania tych trudności.

110 TYS. km BEZ REMONTU SILNIKA NA SAMOCOHODZIE „SKODA”

(S) Kierowcy Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej w Bydgoszczy — Czesław Kędziński i Kazimierz Czekatowski, zrealizowali swoje zobowiązania długookresowe. Dzięki troskliwej opiece i konserwacji wózów przejechali oni na samochodach marki „Skoda” po 110 tys. km bez naprawy głównej silnika. Jednocześnie obniżyli oni prawie o 6 proc. ustaloną normę zużycia benzyny.

Ci sami kierowcy podjęli następnie dalsze zobowiązanie i postanowili przejechać dodatkowo po 10 tys. km bez naprawy wózów.

POLSKI SAMOCOHÓD POŻARNICZY

(S) Wkrótce rozpocznie się seryjna produkcja samochodów gaśniczych w Polsce. Pierwszy samochód gaśniczy całkowicie wyprodukowany w kraju, posiada nadwozie wykonane z metalu i liczne urządzenia ułatwiające i przyspieszające użycie własnego sprzętu podczas akcji. Samochód wyposażony jest w motopompę przenośną. Nadwozie prototypu zostało zbudowane na podstawie rysunków opracowanych przez starszego konstruktora Piotra Ładę, według projektów i pomysłów inż. Tađeusza Doeringa. Wykonaniem prototypu kierował przodownik pracy brygadzysta Gawlewicz, nadzór zaś techniczny sprawował ob. Wojciechowski.

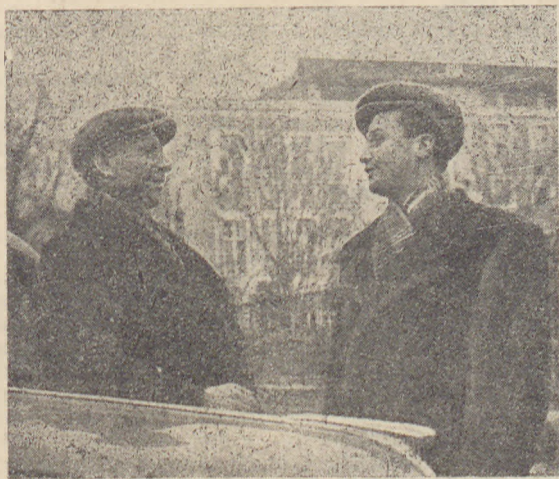
NOWY TYP LOKOMOTYWKI WĄSKOTOROWEJ DLA BUDOWNICTWA PRZEMYSŁOWEGO

(A) Przystąpiono do prób terenowych prototypu polskiej konstrukcji wąskotorowej lokomotywy WL S40, wyprodukowanej przez Warszawskie Zakłady Budowy Urządzeń Przemysłowych. W niedługim czasie przewidziana jest seryjna produkcja tego typu lokomotywy. Lokomotywa typu WL S40 opracowana została przez Biuro Konstrukcyjne w Chrzanowie pod kierunkiem inż. Piotra Kapcia. Przy budowie prototypu wyróżnił się monter brygadzysta Stawiński.

Lokomotywka wąskotorowa wyposażona została w silnik polskiej produkcji o mocy 40 KM. Znajdzie ona szerokie zastosowanie w budownictwie przemysłowym przy pracach transportowych.

100 TYSIĘCY km BEZ REMONTU NA SAMOCHODZIE MARKI „FIAT“

(S) Kierowcy Polskiej Agencji Prasowej Stanisław Krupa i Stanisław Piróg wykonali zobowiązanie dłu-



Ob. ob. Krupa Stanisław i Piróg Stanisław.

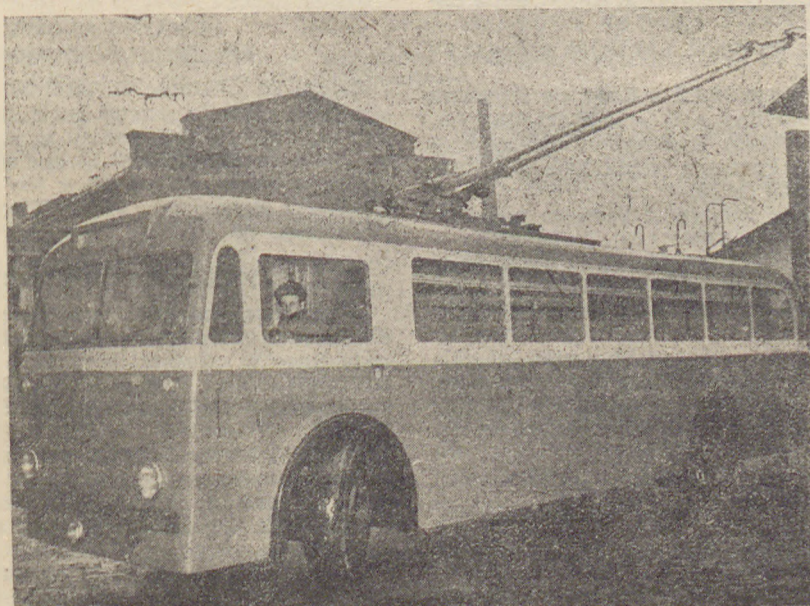
goterminowe podjęte na cześć 1 Maja i przejechali 100 tys. km (norma 60 tys. km) zaoszczędzając kilkaset litrów benzyny. Obaj kierowcy jeżdżą na tym samochodzie od czterech lat. Obecnie podjęli zobowiązanie przejechania dalszych 20 tys. km bez remontu.

MIEJSK. PRZEDS. KOMUNIKACYJNE

TROLEJBUSY NRD DLA KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ W WARSZAWIE

(W) W ostatnich dniach grudnia ub. r. przekazano Miejskiemu Przedsiębiorstwu Komunikacyjnemu w Warszawie dwa pierwsze trolejbusy wyprodukowane w Niemieckiej Republice Demokratycznej.

Trolejbusy te są pierwszymi wozami z 30, jakie w najbliższych tygodniach otrzyma komunikacja miejska stolicy. Są to duże wozy o 28 miejscach siedzących i 32 miejscach stojących. Silne motory i od-



powiednie urządzenia pozwolą na przyłączanie do wozów motorowych wozów przyczepnych, wykonanych ze starych wraków i podwozi.

Ze względu na szybką przelotność, oddanie do ruchu 30 trolejbusów, przyczyni się w poważnym stopniu do odciążenia przeładownych tramwajów. Pierwsze dwa trolejbusy po przejeździe próbnym jazd zdały dobrze egzamin.

OBRADY SEKCJI KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ

(A) Trzydniowe obrady Sekcji Komunikacji Miejskiej zorganizowane przez Ministerstwo Gospodarki Komunalnej w ramach Pierwszej Krajowej Konferencji Techniki Komunalnej były poświęcone przedyskutowaniu sposobów usprawnienia oraz podniesienia poziomu technicznego komunikacji lokalnej w miastach i ośrodkach robotniczych. Wypracowano szereg konkretnych wniosków, mających na celu polepszenie stanu komunikacji oraz najpełniejsze wykorzystanie istniejących już urządzeń komunikacyjnych. Podkreślo-

MECHANIZACJA TRANSPORTU W FABRYCE URZĄDZEŃ MECHANICZNYCH WE WROCŁAWIU

(A) W Fabryce Urządzeń Mechanicznych we Wrocławiu w ostatnim okresie — po dokonaniu inwestycji i ulepszeń — w pełni zmechanizowano wewnątrzzakładowy i międzywydziałowy transport.

Do niedawna jeszcze ciężkie części maszyn przewożono ręcznymi wózkami — platformami. Obecnie między halami produkcyjnymi kursują sprawne elektrowozy. Z wydziału montażowego maszyny są przewożone na rampę wagonami holowanymi przez spalinową lokomotywę, a załadunek odbywa się za pomocą portalowej suwnicy.

W wydziale przygotowawczym zmontowano elektryczny dźwig pomysłu majstra Stanisława Grodzkiego. Przedtem dźwig w tym wydziale posiadał napęd ręczny.

Zmechanizowanie transportu przyniosło poważne korzyści zarówno robotnikom jak i zakładowi. Zwiększył się poziom bezpieczeństwa i higieny pracy, zmniejszył się wysiłek fizyczny robotników, przy równoczesnym wzroście wydajności. Mechanizacja transportu pozwoliła na likwidację przestojów powodowanych często niedociągnięciami w dostawach surowców i części.

MECHANIZACJA TRANSPORTU DOŁOWEGO W KOPALNIACH DOŁNOŚLĄSKICH

(A) W kopalniach dołnośląskich zmechanizowano podstawę urobionego węgla w 97,8 proc. Zastosowano w przodkach niezmechanizowanych wysoko wydajne lekkie przenośniki jednołańcuchowe, dwulańcuchowe ciężkie przenośniki zgrzeblowe i niezwykle wydajne przenośniki taśmowe. Obok radzieckich urządzeń transportowych, pracują przenośniki produkcji krajowej — lekkie, ciężkie, pancerne cichobieżne taśmowe i transporty hamujące.

no m. in. konieczność jak najściślejszego skoordynowania komunikacji miejskiej i podmiejskiej w wszelkiego rodzaju transportem drogowym, wodnym i powietrznym w celu osiągnięcia jak najpełniejszego zaspokojenia potrzeb ludności pracującej. Zwrócono też uwagę na potrzebę szkolenia specjalistów. Konferencja przygotowała materiał dla uruchamianego Instytutu Gospodarki Komunalnej i zapoczątkowała stałą współpracę naukowców i praktyków interesujących się zagadnieniami komunikacji miejskiej.

TRANSPORT LOTNICZY

„LOT“ W ROKU 1951

Rok 1951 był dla Polskich Linii Lotniczych „LOT“ okresem dalszego, poważnego zwiększenia przewozów i to zarówno na liniach krajowych, jak i zagranicznych. Roczny plan przewozowy, przewidujący znaczny wzrost w stosunku do roku 1950, został wykonany przez PLL „LOT“ już w dniu 6 listopada.

Te doskonałe wyniki osiągnięto przez zwiększenie regularności lotów oraz lepsze wyzyskanie zdolności przewozowej samolotów. Zapewnienie miejsc na liniach krajowych „LOTU“ było w lecie ub. roku kompletne.

Należy dodać, że oprócz dużego wzrostu przewozów, PLL „LOT“ mają do zanotowania w roku ubiegłym uruchomienie dwóch nowych linii krajowych, mianowicie linii z Warszawy do Rzeszowa i ze Szczecina do Gdańska, zwiększenie ruchu na linii Warszawa — Katowice w okresie letnim do dwóch razy dziennie oraz wprowadzenie na linii Warszawa — Gdańsk, od października ub. r., lotów po zachodzie słońca.

Dziś już można stwierdzić z zadowoleniem, że wypadki pod Łodzią, który miał miejsce dnia 5 listopada, nie wpłynął na frekwencję na naszych liniach lotniczych. Dowodzi to, że społeczeństwo polskie odnosi się w sposób dojrzały do komunikacji lotniczej, umiając odróżnić nieszczęśliwe wypadki, które zdarzają się wszędzie i w każdej dziedzinie transportu, od istotnych braków, zmniejszających zaufanie do danego środka przewozowego.

ZIMOWY ROZKŁAD LOTÓW

Zimowy rozkład lotów, który wszedł w życie na liniach krajowych z dniem 15 października, uległ w okresie od 1 marca do 30 kwietnia zmianie, wynikającej z wcześniejszego wschodu i późniejszego zachodu słońca.

Odloty ranne z miast prowincjonalnych do Warszawy odbywać się będą w następującym czasie: z Krakowa — 7,00 (do marca o 7,30), z Gdańska — 7,20 (8,30), z Katowic — 7,15 (7,45), z Bydgoszczy — 6,45 (8,00) z Rzeszowa — 6,30 (8,05), z Wrocławia 6,55 (7,40), z Łodzi 8,20 (9,05), ze Szczecina — 6,30 (7,30), z Poznania — 7,55 (8,55), z Gdańska do Łodzi 7,35 (8,15), z Łodzi do Katowic — 9,25 (10,50).

Z Poznania do Łodzi 8,05 (8,45), z Łodzi do Krakowa — 9,30 (10,10). Z Katowic do Łodzi — 14,30 (11,45), z Łodzi do Gdańska 15,50 (13,05). Z Krakowa do Łodzi — 13,05 (11,30), z Łodzi do Poznania 14,24 (12,40). Z Poznania do Szczecina — 16,05 (14,10).

Z Warszawy samoloty odlatywać będą po południu w godzinach: do Krakowa 16,00 (14,00), do Gdańska — 17,15 (15,45), do Katowic — 15,45 (13,45), do Bydgoszczy — 16,10 (13,25), do Rzeszowa — 15,20 (13,00), do Łodzi i Wrocławia — 15,00 (13,10) oraz do Poznania i Szczecina — 14,20 (12,25).

Sieć linii oraz częstotliwość ruchu nie ulegają w okresie od 1 marca do 30 kwietnia żadnym zmianom.

Zwiększenie ruchu na liniach krajowych nastąpi w roku bież. z dniem 15 maja, tj. o pół miesiąca wcześniej niż w latach ubiegłych.

PORTY I ŻEGLUGA

Z FRONTU WALKI O WYKONANIE PLANU 1951 R.

W chwili oddawania numeru do druku nie mamy jeszcze wszystkich danych, dotyczących wykonania planu gospodarczego na rok 1951. Mamy natomiast wiadomości o szeregu sukcesów osiągniętych jeszcze przed zakończeniem roku 1951. Oto kilka z nich.

Napłynęło szereg meldunków o wykonaniu rocznego planu w ciągu 10 miesięcy. Meldunki takie wpłynęły od ss „Lech“, który roczny plan wykonał w 102% w zakresie ton przewiezionych, w 105,8% w zakresie wykonanych tonomil i w 100,4% w zakresie wpływów. Załoga podjęła zobowiązanie przewiezienia dodatkowo 2 000 ton do końca roku, co przyniesie ze sobą dodatkowe 150 tys. zł wpływów.

SS „Wieluń“ wykonał w tym samym okresie czasu plan roczny w 121%, a ss „Narocz“ — w 105% w za-

kresie ton, 99% w zakresie tonomil i w 109% w zakresie wpływów.

15 grudnia Polska Żegluga Morska zameldowała o wykonaniu zadań nałożonych na to przedsiębiorstwo Narodowym Planem Gospodarczym. Plan przewozów został wykonany w 100%, natomiast w zakresie wpływów w 117%.

Należy w tym miejscu przypomnieć, że 24 listopada został wykonany plan przez Polskie Linie Oceaniczne, przy czym wpływy zostały przez to przedsiębiorstwo przekroczone o 19%. Równocześnie w zakresie wydatków wykonano plan tylko w 92,7%, dzięki czemu uzyskano obniżkę kosztów własnych o 7,3%. Wraz z obniżką kosztów własnych podniesiona została o 11% wydajność pracy.

JESZCZE O WYNIKACH III ETAPU WSPÓŁZAWODNICTWA PRACY

Nie mielibyśmy pełnego obrazu wyników III etapu współzawodnictwa pracy, gdybyśmy nie zapoznali się z niektórymi wybitnymi osiągnięciami indywidualnymi robotników portowych. Do czołowych pracowników portu gdańskiego zaliczyć można na podstawie wyników III etapu współzawodnictwa pracy szatuerów: PARAFINIUKA Antoniego, który osiągnął 166,7% normy, dalej CIESIELSKIEGO Jana (158,8% normy) i STRYCHAŁSKIEGO Mieczysława (151,9% normy). Na pierwsze miejsce wśród trymerów wybił się Julian MAJ, wykonując 187,8% normy.

W porcie gdańskim najlepszymi szatuerami okazali się: Józef SADOWSKI, wyrabiający 183% normy, dalej Stefan RYBIKOWSKI (154% normy), Leon ŁOMIŃSKI (157% normy) i Józef ŁUKASZEWSKI (151% normy). Wśród trymerów otrzymał pierwsze miejsce Bernard TOMASZEWSKI osiągając 167% normy.

W porcie szczecińskim najlepszym dźwigowym okazał się Józef MANIA, który przeładowywał przeciętnie 112,87 ton/godz. Drugie miejsce zajął Kazimierz MASŁOWSKI, przeładowujący przeciętnie 111,86 ton/godz. Wreszcie na trzecim miejscu znalazł się Jan KOSIAK, który uzyskał 109,27 ton/godz.

PONADPLANOWY REJS SS „JEDNOŚĆ ROBOTNICZA“

Załoga ss „Jedność Robotnicza“ przeprowadziła we własnym zakresie remont kotła. Remont ten zaoszczędził statkowi 14 dni postoju w stoczni. Wskutek tego ss „Jedność Robotnicza“ mogło wykonać ponadplanowy rejs, przyczyniając się w ten sposób do przedterminowego wykonania zadań Narodowego Planu Gospodarczego na rok 1951.

SUKCES BRYGADY KOMSTY

Wspaniałym sukcesem może się poszczycić brygada Stanisława KOMSTY z portu gdańskiego. Trymerzy, wchodzący w skład tej brygady a mianowicie Czesław KWAŚNIEWSKI, Willy VOSS, Władysław ŁOPIAN, Feliks RONOWSKI, Leon BRASZKIEWICZ, Jan PRABUCKI, Władysław RACLAWSKI, Tadeusz TARKOWSKI i Stefan SZWED przy szybkościowym przeładunku fińskiego statku „Greta Thorden“ zaoszczędziło 82 godziny czasu przeznaczonego pierwotnie na przeładunek. Brygada wykonała normę przeładunkową w 165%.

Piękne osiągnięcie miała również załoga dźwigu Nr 10 i Nr 9 w porcie gdańskim (Wistoulajście). Dzięki znakomitej współpracy tych załóg został załadowany fiński statek „Nagu“ w ciągu zaledwie 7 godzin, co stanowi 89% oszczędności czasu. W skład załogi dźwigu Nr 10 wchodzi: dźwigowy Jan CHEŁMIŃSKI oraz obsługa Piotr MACKIEWICZ i Władysław WINIAR. W skład załogi dźwigu Nr 9 dźwigowy Marcin BARTOSZEWSKI i obsługa Józef ZIELIŃSKI i Konstanty SZYKALSKI.

Szybkościowe odprawy statków zwiększają się z miesiąca na miesiąc, pozwalając na osiąganie coraz to nowych sukcesów przeładunkowych. Poza wymienionymi dwoma poważnymi wynikami wspomnieć trzeba o szybkościowym przeładunku wykonanym przez grupę SPARZYŃSKIEGO z nabrzeża Odra

w Szczecinie. Grupa ta załadowała radziecki ss „Ołonec“ 300 tonami drobnicy w czasie jednej zmiany, osiągając tym samym 334,3% normy. Brygada młodzieżowa Michała TURSKIEGO ze Szczecina załadowała na radziecki ss „Tosno“ 297 ton drobnicy w ciągu 6½ godziny, co stanowi 400% normy.

W porcie gdańskim we współzawodnictwie w zakresie szybkościowej odprawy statków bierze udział ponad 69% załóg robotniczych. We współzawodnictwie tym wysuwa się na pierwsze miejsce zespół trymerów wielokrotnego przodownika pracy MONKO, uzyskujący przeciętnie 225% normy.

Dzięki szybkościowej obsłudze statków przeciętny postój statku w porcie gdańskim został w 1951 r. skrócony o 26% w stosunku do roku 1950. Wynik ten był możliwy dzięki zwiększeniu stopnia mechanizacji pracy i dzięki temu, że ponad 90% robotników bierze udział we współzawodnictwie w socjalistycznej opiece nad dźwigami i mechanizmami.

Na usprawnienie pracy w naszych portach wpływają ponadto dodatkowe zobowiązania, jakie podejmują

robotnicy portowi. Ostatnio w Gdyni na odcinku I brygada Nr 8 zobowiązała się osiągnąć 165% normy, a brygada Nr 1 — 153%. Na odcinku II — brygada Nr 34 podjęła zobowiązanie wykonania 164% normy, a brygada Nr 67 — 159%.

Młodzieżowa brygada okrętowa

Idąc za wzorem komsomolskiej załogi radzieckiego ss „Turaida“ III oficer ss „Warszawa“, Piotr SWINDER wspólnie z Andrzejem DZIEDZICEM, przewodniczącym koła ZMP na statku oraz Jerzym WOŁOSZEM postanowili zorganizować brygadę młodzieżową. Podczas rejsu z Dalekiego Wschodu powstała brygada młodzieżowa dla prac pokładowych, w skład której wchodzi poza wymienionymi ZMP-owcami KRAWCZYK, SOKOŁOWSKI, SOBOCIŃSKI, chłopcy okrętowi i młodzi marynarze. Brygada, do której pierwotnie starsi marynarze odnosili się nieufnie, może poszczycić się już pięknymi wynikami i wykazała, że pracuje nie tylko nie gorzej, lecz lepiej od starych „wilków morskich“.

Katowice, dn. 14. XII. 1951 r.

W e z w a n i e

Ja, Wojtowicz Jan — kierowca Zarz. Bud. Dźwig. i Suwn. Katowice*) otrzymałem w dniu 14. XII. 1951 r. samochód ciężarowy nośności 3 ton marki „IFA“-Horch.

Samochód wziąłem pod opiekę socjalistyczną i zobowiązuję się:

- 1) przeprowadzać planowo i dokładnie konserwację wozu,
- 2) przejechać 70 000 (siedemdziesiąt tysięcy) bez generalnej naprawy.

Od Redakcji. Ogłaszając niniejsze wezwanie, Redakcja miesięcznika „Transport“ podkreśla wartość obywatelskiego czynu ob. Jana Wojtowicza i prosi, aby wszyscy ci, którzy w ślad za nim podejmą zobowiązania opieki socjalistycznej nad taborem i sprzętem trans-

Zobowiązaniem tym pragnę stanąć w szeregu walczących o ekonomię transportu, tak ważnego odcinka w budownictwie socjalistycznym Polski Ludowej — pragnę dać osobisty wkład w dzieło walki o pokój.

Wzywam swych kolegów do podjęcia podobnych zobowiązań.

(—) J. Wojtowicz

Katowice, ul. Paderewskiego 1

*) Zarząd Budów Dźwigowych i Suwnicowych w Katowicach, przedsiębiorstwo Centralnego Zarządu Montażu Urządzeń Elektrycznych — Ministerstwo Budownictwa Przemysłowego.

D L A C Z E G O ?

Od Centralnego Zarządu Sprzętu Samoch. otrzymaliśmy następujące wyjaśnienie:

„W numerze 10/51 miesięcznika „Transport“ ukazała się notatka pt. „Dlaczego?“. W związku z tym Centralny Zarząd Sprzętu Samochodowego wyjaśnia.

Ceny zbytu na samochody po naprawie głównej podane w formularzu p. n. „Plan naprawy głównej samochodów i silników ciężarowych i osobowych przewidzianych na rok 1952“ są cenami zatwierdzonymi przez PKPG.

Ponieważ przedsiębiorstwa podległe Centralnemu Zarządowi Sprzętu Samochodowego zakupują samochody do napraw głównych od użytkownika cena zbytu samochodu po naprawie głównej składa się z kosztu naprawy głównej samochodu plus koszt zakupionego samochodu do naprawy. Ceny płacone przez przedsiębiorstwa na samochody do naprawy głównej są cenami również zatwierdzonymi przez PKPG. Odnosnie cytowanych przez autora notatki samochodów zostały one zatwierdzone przez PKPG pismem z dnia 16. VI. 1951 r. znak: CE-2/13/55/9 i wynoszą:

dla samochodu Skoda - Tudor	zł 9.000
„ „ Skoda - Sedan	„ 9.000
„ „ Citroen 11L	„ 7.500

Ceny te są płacone przez przedsiębiorstwa podległe Centralnemu Zarządowi Sprzętu Samochodowego użytkownikowi, przekazującemu samochód do naprawy głównej, w pełnej wysokości, o ile dostarczony samochód nadaje się do naprawy głównej i nie posiada części brakujących lub nadmiernie zużytych z winy użytkownika.

Jak z powyższego wynika, koszt naprawy głównej wynosi:

dla samochodu Skoda - Tudor	zł 17.290
„ „ Skoda - Sedan	„ 17.290
„ „ Citroen 11L	„ 19.830

Nadmienić również należy, iż w cenie naprawy głównej znajdują się koszty gwarancji, koszty przeglądów okresowych oraz koszty odprowadzenia samochodu do użytkownika.

Dla porównania podajemy ceny zakupu samochodów nowych i ceny ich po naprawie głównej:

wg cennika „Motozbytu“	wg formularza CZSS
Skoda-Tudor zł 18.000	zł 17.290
Skoda-Sedan „ 18.600	„ 17.290
Citroen 11L „ 24.000	„ 19.830

Jak z powyższego zestawienia widać, ceny naprawy głównej samochodów są niższe od cen nowych samochodów. Wymienione samochody są samochodami importowanymi i trudno je porównywać z kosztami naprawy głównej, wykonywanej w kraju.

Sprawę zapewnienia środków finansowych na pokrycie kosztów napraw głównych samochodów reguluje Zarządzenie Przewodniczącego PKPG i Ministra Finansów z dnia 21.IV. 1951 r. w sprawie nowych stawek amortyzacyjnych od pojazdów samochodowych (Monitor Polski Nr A-40 poz. 506 z dn. 17.V. 1951 r.).

Według w/w zarządzenia fundusz na pokrycie kosztów napraw głównych samochodów stwarza się przez odpisanie odpowiedniej kwoty na 1000 km przebiegu samochodów.

Niektóre stawki w tym zarządzeniu są za niskie, np. odnośnie samochodu Skoda.

Jeśli chodzi o przedsiębiorstwa i instytucje, posiadające duży park samochodowy, to sprawa ta nie wygląda groźnie; jednak, gdy przedsiębiorstwo lub instytucja posiada tabor samochodowy mały, to fundusze uzyskane drogą odpisów amortyzacyjnych na naprawy główne samochodów mogłyby być niewystarczające.

Sprawę tę na rok 1952 reguluje nowe zarządzenie.

Wypowiedź autora notatki, iż banki regulują rachunki za naprawy główne samochodów tylko do wysokości 70% wartości nowego sprzętu, polega na nieporozumieniu, gdyż zasada ta obowiązuje kapitalne remonty obrabiarek, budynków itp."

CO CZYTAĆ

W numerze październikowym „Gospodarki Planowej” z ub. r. ukazał się artykuł dr. Ignacego Tarskiego pod tytułem „Komunikacja a Transport”. Artykuł ten stanowi przyczynek do naszej dyskusji na nie Gospodarczym należałoby używać na określenie odpowiedniego działu zamiast nazwy „komunikacja i łączność” temat pojęć „transport” i „komunikacja”.

Dyskusja wykazała, że dwa te podstawowe pojęcia różnią się między sobą, że pojęcia te nie są do tej pory zdefiniowane, że istnieje konieczność ich zdefiniowania. Dyskusja nie zdołała doprowadzić do definitywnego ustalenia ostatecznego znaczenia tych pojęć i różnicy między nimi.

Wzrastająca precyzja planowania powoduje konieczność zwiększania precyzji pojęć. Z tego też założenia wychodząc dr. Tarski sięga do „autorytatywnego źródła” celem ustalenia znaczenia pojęć „transport” i „komunikacja”, przy czym źródłem takim powinny być dzieła Karola Marksa „Kapitał” i „Teoria wartości dodatkowej”. W tym więc celu cytuje:

„Oprócz przemysłu wydobywczego, rolnictwa i przemysłu przetwórczego — pisze Marks — istnieje jeszcze czwarta dziedzina produkcji materialnej, która przechodzi także przez poszczególne stopnie rozwoju od rzemiosła, przez manufakturę, do produkcji mechanicznej, mianowicie przemysł transportowy. Obojętne jest przy tym, czy przewozi ludzi, czy towary”.

Na podstawie przytoczonego wyżej wyjątku autor stwierdza, że transport stanowi „dziedzinę produkcji materialnej, polegającą na przemieszczaniu towarów i osób”, a w dalszym ciągu stwierdza, że „stopień technicznej i organizacyjnej zdolności transportu jest odpowiednikiem techniki i organizacji produkcji materialnej o danej formacji społeczno-ekonomicznej”.

To ustalenie ekonomicznej definicji transportu nie wyjaśnia jednakże — jak stwierdza autor omawianego artykułu — „czy pojęcie transportu mieści w sobie pojęcie komunikacji, czy też jest wyższe od pojęcia komunikacji, oraz jaki jest związek pomiędzy transportem, komunikacją, a łącznością”.

Dlatego też autor w dalszym ciągu swego artykułu stwierdza:

„Wszelkie wątpliwości na tym odcinku rozwiewa cytata z drugiego tomu „Kapitału” Marksa, który jednocześnie po-

¹⁾ K. Marks, „Teorie wartości dodatkowej”.

zwala w definitywny sposób rozstrzygnąć rozbieżności w dyskusji, toczącej się na łamach „Transportu i Spedycji”. Cytata ta była jednak niejednokrotnie błędnie tłumaczona na język polski (np. Krasnolobow: „Planowanie i obliczanie dochodu narodowego”, „Książka i Wiedza”, 1949, str. 20) i dlatego zmuszony jestem podać ją w niemieckim oryginalnym brzmieniu:

„Es gibt aber selbständige Industriezweige, wo das Produkt des Produktionsprozesses kein neues gegenständliches Produkt, keine Ware ist. Ökonomisch wichtig davon ist nur die Kommunikationsindustrie, sei sie die eigentliche Transportindustrie für Waren und Menschen, sei sie Uebertragung bloss von Mitteilungen, Briefen, Telegrammen etc.”.

Co wynika z tej cytaty?

Marks odróżnia trzy pojęcia: najszersze „Komunikationsindustrie”, a więc przemysł komunikacyjny, składający się z „Transportindustrie”, tj. przemysłu transportowego i „przekazywania wiadomości, listów, telegramów itd.”, a więc łączności. Marks daje nam jednoznaczny odpowiedź na wszystkie nasze terminologiczne wątpliwości w tej dziedzinie. Komunikacja jest pojęciem najszerszym i rozumiemy przez nią dwójakiego rodzaju działalność człowieka:

1) transport, tj. przemieszczanie towarów lub ludzi;

2) łączność, tj. przekazywanie wiadomości na odległość. Rozumie się, że zarówno działalność transportowa jak i łączność musi być świadoma i celowa, podobnie jak wszelkiego rodzaju produkcyjna działalność ludzka i nie ma potrzeby podkreślania tego w definicji, skoro ustaliliśmy, że i transport i łączność stanowią według Marksa gałęź produkcji materialnej”.

Z kolei autor precyzuje wniosek stąd wynikający, że zgodnie z marksistowską terminologią w Narodowym Planie Gospodarczym należało używać na określenie odpowiedniego działu zamiast nazwy „komunikacja i łączność” określenia „transport i łączność” lub po prostu „komunikacja”. Te same zasady należałoby stosować przy ustalaniu nazw wszelkich komórek organizacyjnych.

²⁾ K. Marks, „Das Kapital”, Dietz Verlag, Berlin; 1948; II Band str. 50. (W języku polskim brzmienie tej cytaty jest następujące: „Istnieją jednak samodzielne gałęzie przemysłu, w których produkt końcowy procesu produkcyjnego nie jest tylko przemysłem komunikacyjnym, już to właściwy przemysł transportowy w zakresie przewozu towarów i ludzi, już to przekazywanie jedynie w zakresie wiadomości, listów, telegramów itd.”)

Pod tytułem „Rozwój motoryzacji w planie 6-letnim” ukazało się opracowanie Aleksandra Rostockiego, nakładem wydawnictwa Ministerstwa Obrony Narodowej.

W barwnie i plastycznie ujętym tekście, bogato ilustrowanym szeregiem zdjęć i wykresów, przedstawia autor dotychczasowe nasze osiągnięcia oraz założenia, zadania i plan 6-letni w dziedzinie motoryzacji.

Niezwykle ważny ten dział gospodarki narodowej, będący jednocześnie podstawowym czynnikiem postępu i modernizacji w zakresie transportu, produkcji przemysłowej i rolnej, komunikacji osobowej, wreszcie sportu i turystyki — stanowi jednocześnie temat pasjonujący wszystkich pracowników stykających się z problemami motoryzacyjnymi teoretycznie lub praktycznie. Dlatego też praca Aleksandra Rostockiego spotka się niewątpliwie z szerokim oddźwiękiem i zainteresowaniem, spełniając rolę zarówno informacyjną jak i instruktywną.

Po krótkim wstępie, zawierającym podstawowe wiadomości z historii motoryzacji i naszej karłowatej

tej gospodarki przed 1939 rokiem — przedstawia autor imponujące wyniki gigantycznego rozwoju motoryzacji w Związku Radzieckim, oraz nasze planowe działania i poważne osiągnięcia w okresie wojennym. Omawiając szeroko i wszechstronnie rozwój i zadania motoryzacji w planie 6-letnim, porusza zarówno zagadnienia produkcji, jak zaplecza technicznego, zaopatrzenia w części, paliwa i ogumienie, wzrost parku samochodowego, motocyklowego i traktorowego, typów pojazdów, przewozów PKS i pozostałego parku uspołecznionego, wreszcie szkolenia kadr i roli Polskiego Związku Motorowego w rozpowszechnianiu wiedzy technicznej i przeobrażaniu elitarnego dotychczas sportu motorowego w sport dostępny dla każdego człowieka pracy.

Wprawdzie czas potrzebny na przygotowania i druk nakładu wpłynął na to, że nie znajdujemy w omawianym opracowaniu wiadomości ostatnich o uruchomieniu FSO na Żeraniu i FSC w Lublinie, niemniej zawarty materiał stanowić będzie z pewnością uzupełnienie posiadanych wiadomości każdego z naszych czytelników, którym też doradzamy zapoznanie się z pożytecznym tym wydawnictwem.

J. N.

Poznajemy transport lotniczy (8)

PORTY LOTNICZE

Portem lotniczym zwykliśmy nazywać odpowiednio wyposażone lotnisko dla ruchu samolotów transportowych. Nie jest portem lotnisko sportowe lub szkolne.

Według przepisów międzynarodowych ICAO, porty lotnicze dzielą się na klasy, zależnie od długości głównej drogi startowej i wytrzymałości nawierzchni tej drogi na obciążenia kół samolotu. Zależnie od długości drogi, porty zostały podzielone na 7 kategorii, oznaczonych literami od A do G. Kategoria A określa porty posiadające drogę (lub drogi) o długości powyżej 2500 m i szerokości 60 m, kat. B — od 2150 do 2500 m, kat. C — od 1800 do 2150 m (szerokość 45 m) itd. aż do ostatniej kategorii G, do której zaliczone są porty lotnicze o drogach startowych długości od 900 do 1080 m i szerokości 30 m. W zależności od wytrzymałości drogi na obciążenie, istnieje podział również na 7 kategorii, oznaczonych cyframi, od 1 do 7. Najwyższa kategoria, 1-sza, dopuszcza maksymalne obciążenie na jedno koło samolotu — 45 ton (8.5 kg/cm^2), najwyższa (7-ma) — 2 tony (2.5 kg/cm^2). Dla określania klasy portu używa się symbolu, uwzględniającego obie klasyfikacje, np. D4, co oznacza, że port jest wyposażony w drogę startową o wymiarach 1500 — 1800 m długości i 45 m szerokości, która wytrzyma obciążenie 20 ton na jedno koło lub 7 kg na cm^2 powierzchni.

Poza tym klasyfikujemy porty lotnicze zależnie od ich przeznaczenia oraz rodzaju obsługiwanych linii. Są więc porty krajowe i międzynarodowe; transoceaniczne lub transkontynentalne oraz takie, które obsługują ruch wewnątrz jednego kontynentu (średniodystansowy) itp.

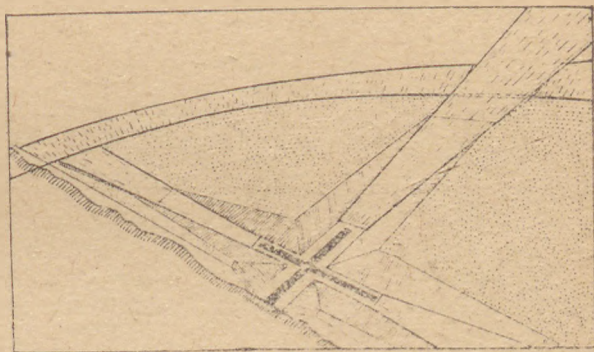
Zależnie od tego, jakim celom (liniom) służy, port lotniczy może być położony bliżej lub dalej środka miasta. Porty obsługujące linie krótko- i średniodystansowe, eksploatowane przez samoloty klasy średniej, są zazwyczaj oddalone od centrum miasta o 7 — 10 km (nasze Okęcie — 7 km), gdy wielkie porty transoceaniczne znajdują się przeważnie w odległości 20 — 30 km i więcej (np. Prestwick w Szkocji — 48 km).

Stale wzrastająca szybkość i ciężar samolotu stanowią bardzo poważne zagadnienie przy budowie nowych portów. Po wojnie wiele lotnisk dla ruchu międzynarodowego spadło do roli podrzędnej a na ich miejsce trzeba było budować nowe, o wiele większe, przy czym zazwyczaj znacznie dalej od miasta, z braku odpowiednich terenów w pobliżu. Sprawa ta wywołała żywą dyskusję. Podniosły się żądania, aby

ograniczyć dalszy wzrost długości dróg startowych przez zastosowanie bardziej skutecznych urządzeń hamujących dobieg (lądowanie) i skracających wybieg (start) samolotu. Obecnie panuje pogląd, że długość drogi startowej w warunkach normalnych winna być rzędu 3 km i że ta długość zabezpiecza obecnie projektowane porty przed zbyt szybkim wyjściem z użycia.

Jeśli chodzi o środki skracające lądowanie samolotu, to mamy ich cały szereg, od zwykłych kłap na końcach skrzydeł, poprzez hamulce na koła i śmigła przeciwbieżne aż do różnego rodzaju urządzeń oryginalnych, w rodzaju spadochronów na ogonie lub siodeł, na które samolot ląduje. Najbardziej rozpowszechnionym i skutecznym środkiem skracania długości startu, bez uciekania się do zwiększenia mocy silnika na stałe, jest stosowanie przy starcie, specjalnych rakiet, umieszczonych na skrzydłach, jako siły dodatkowej.

Obszar portu lotniczego nie ogranicza się do powierzchni pola wzlotów oraz przyległych zabudowań. Obejmuje on również przestrzeń powietrzną, okalającą w pewnym promieniu pole wzlotów oraz „korytarze powietrzne“, wiodące do dróg startowych, w której obowiązuje ograniczenie zabudowy.



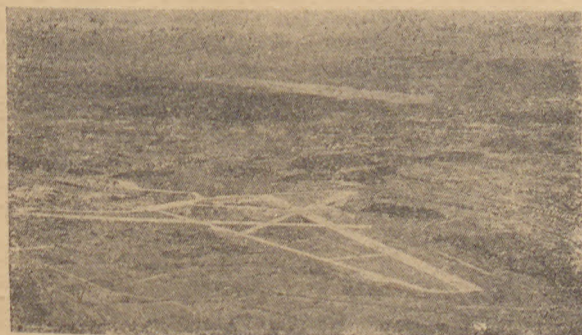
Na rysunku widzimy ujęty schematycznie wycinek obszaru portu lotniczego o dwóch drogach startowych.

Pośrodku mamy drogi startowe w kształcie krzyża. Dokoła nich widoczne są pasy bezpieczeństwa (białe pola). Od środka pola wzlotów (dróg startowych), w promieniu do 4 km (zależnie od kategorii portu) znajduje się strefa krążenia. W strefie tej, rozciągającej się wokół lotniska, nie wolno wznosić budowli wyższych od 45 m (wg ICAO). Poza tą strefą, w dużych portach komunikacyjnych (kat. A — E) znajduje się strefa bezpieczeństwa lotów, w kształcie kręgu stożkowego, rozciągającego się ku górze, w stosunku 1:20 i sięgającego dodatkowo swym promieniem 1 — 2 km na zewnątrz lotniska (skrajna część rysunku).

Niezależnie od stref krążenia i bezpieczeństwa, otaczających pole wzlotów, u wylotu każdej drogi startowej, z obu jej kierunków, znajdują się korytarze wolnej przestrzeni, tzw. strefy podejścia. Wg przepisów ICAO, długość tych stref winna wynosić: przy drogach startowych zwykłych — 3 km, przy drogach głównych, przeznaczonych do lądowania instrumentalnego — 12 km. Wznoszenie wynosi w pierwszym przypadku od 1:25 do 1:40, zależnie od długości drogi, w drugim — 1:50.

O drogach startowych pomówimy w następnym odcinku.

(d. c. n.)



Jeden z nowszych, port lotniczy w Zurychu, z trzema drogami startowymi. Dworzec znajduje się na obwodzie dróg startowych.

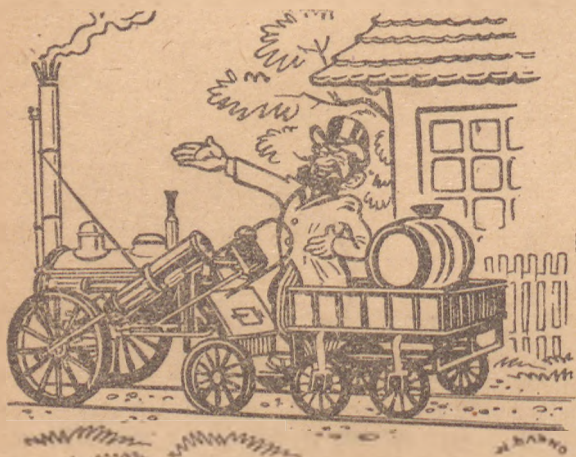
O czym każdy transportowiec wiedzieć powinien (2)

Rozwój transportu w ustroju kapitalistycznym

W pierwszym okresie rozwoju kapitalizmu transport nie wykracza poza stosunkowo prymitywne formy, znane już w formacjach: niewolniczej i feudalnej. Żaglowiec na morzu, a zaprzęg zwierzęcy na lądzie są nadal podstawowymi środkami przewozów. Rozwój jednak wytwórczości i handlu zamorskiego szybkie rozszerzenie się rynków zbytu i zaopatrzenia surowcowego, wywierają nacisk na transport lądowy, doprowadzając do rozbudowy i ulepszenia sieci dróg kołowych. W niektórych krajach, m. in. w Anglii i w Niemczech, zostaje rozbudowana sieć kanałów — sztucznych dróg żeglugi śródlądowej. Z tego okresu datują się początki zorganizowanego transportu osobowego o charakterze publicznym (dylżanśe pocztowe, rozstawne konie itp.).

Przemysł, przerabiający poważne ilości surowców i wytwarzający duże ilości wyrobów gotowych, ulepsza transport, zastosowując drogi szynowe, zwykle dla połączenia zakładów produkcyjnych z portami morskimi i rzecznymi oraz innymi miejscami masowych przładunków.

Prawie równocześnie zastosowanie maszyny parowej w żegludzie i na kolei w r. 1825 otwiera nowy, przełomowy okres w historii rozwoju transportu, dając życiu gospodarczemu świata szybkie i tanie środki masowych przewozów towarów i osób. Postęp techniczny w zakresie transportu został jednak wykorzystany przez kapitał, jako narzędzie pogłębiania wyzysku mas pracujących i rozszerzania ekspansji kolonialnej. Powstają liczne, konkurujące ze sobą i wzajemnie zwalczające się prywatne przedsiębiorstwa kolejowe i żeglugowe, wywierające drogą polityki taryfowej znaczny wpływ na rozwój gospodarczy poszczególnych rejonów i całych krajów.



Bezwzględne i nieprzebijające w środkach walki konkurencyjne między przedsiębiorstwami kolejowymi, dezorganizacja życia gospodarczego w wyniku tych walk i stosowanie dyskryminacji taryfowych, strategiczne znaczenie kolei, konieczność zabezpieczenia interesów wielkiej rzeszy drobnych udziałowców przedsiębiorstw kolejowych, kierowanych faktycznie przez nielicznych kapitalistów — spowodowały ingerencję państwa w sprawy gospodarki kolejowej. Było to o tyle ułatwione, że budowa kolei wymagała zawsze pomocy władzy państwowej np. w formie wywłaszczania gruntów, długoterminowych kredytów lub bezzwrotnego subwencjonowania budowy itp.

Ingerencja państwa poszła w dwóch kierunkach: upaństwowienia kolei (np. Niemcy) lub tylko nadzoru państwa drogą przez prawo udzielania koncesji na prowadzenie przedsiębiorstwa kolejowego i prawo kontroli taryf (np. Anglia, Francja, USA).

Kolej wyjątkowo szybko osiągnęła faktyczny monopol w zakresie transportu lądowego. Już w latach 1830 — 1840 w Anglii i USA rozegrała się krótką, zaciętą walka między towarzystwami kolejowymi i eksploatującymi śródlądowe drogi wodne. Te ostatnie poniosły klęskę i w znacznym stopniu zostały wykupione przez koleje i unieruchomione. Transport drogowy konny został z przewozu wielkich mas ciężarowych wyeliminowany na skutek techniczno-eksploatacyjnej przewagi kolei. Transport drogowy parowy, który począł roz-

wijać się pomyślnie w latach 1880 — 1883, został zduszony przez koleje, które skupiły przedsiębiorstwa i patenty, a następnie zabezpieczyły się przepisami przed konkurencją.

Nawet jednak przy tym monopolu w wyniku istnienia konkurencyjnych przedsiębiorstw kolejowych, jakkolwiek nastąpiła integracja małych przedsiębiorstw w wielkie, obserwuje się żywiołość i bezplanowość rozwoju kolejnictwa; doprowadzają one do marnotrawstwa środków wytwórczych i utrudniają dalsze możliwości rozbudowy. Pojawili się sprzeczności antagonyistyczne kapitalizmu w dziedzinie transportu.

Pojawienie się w drugim dziesiątku obecnego wieku nowego środka transportu — samochodu — podważyło transportowy monopol kolei. Zostało to spowodowane faktem rzucenia do służby cywilnej po I wojnie światowej dużej ilości samochodów demobilowych, przedsiębiorczością zwalnianych z wojska kierowców w okresie ogólnego zastoju i bezrobocia, a przede wszystkim zaletami samochodu, jak: szybkość, niezależnienie się od toru i możliwość organizowania dostawy dom — dom, niewielką nośność i ogólną sprawność. Samochód wywiera pozytywny wpływ na rozbudowę dróg kołowych.

Rozpowszechnienie samochodu powoduje nawrót do transportu „własnego“ przedsiębiorstw nietransportowych. Szybki rozwój motoryzacji doprowadza do względnego przeinwestowania w transport krajów rozwiniętych gospodarczo, o rozbudowanej sieci kolejowej. Pogłębiają się sprzeczności kapitalistyczne w dziedzinie transportu. Próby koordynacji pracy kolei i samochodu drogą polityki koncesyjnej, taryfowej i podatkowej dają nikłe wyniki.

Rozwój transportu samochodowego ma jednak również pozytywny wpływ na koleje, które na skutek konkurencyjnego zagrożenia usprawniają się, zwiększają tempo i zakres elektryfikacji, zwiększają szybkość, wprowadzają wygody dla pasażerów, organizują konne i samochodowe dostawy przesyłek drobnicowych do i ze stacji kolejowej itp.

Maszyna parowa, a po tym silnik spalinowy (Diesel) stwarzają olbrzymie możliwości rozwojowe dla żeglugi morskiej. Tonaż flot morskich ogromnie rośnie w ciągu XIX wieku i doprowadza do wzmoczonej kapitalistycznej eksploatacji krajów skolonizowanych.

Sprzedaż usług przewozu morskiego, tego niematerialnego eksportu, powoduje napływ dewiz do krajów, dysponujących potężnymi flotami morskimi, co z kolei doprowadza do zamożności i wzrostu znaczenia krajów morskich. W końcu ubiegłego stulecia rozpoczyna się wyścig w zakresie rozbudowy flot morskich między Anglią, Niemcami, USA i Japonią. Wyścig ten stał się jedną z przyczyn pierwszej wojny światowej.

Wynalazek samolotu pozwala ludzkości na opanowanie ostatniej strefy możliwości transportowych. Postęp techniczny lotnictwa daje możność temu najnowocześniejszemu środkowi przewozów skutecznej konkurencji z żeglugą transoceaniczną, koleją i samochodem w dalekich przewozach osób, pocztą i towarów cennych oraz łatwopsujących się. Możliwości rozwojowe lotnictwa są wciąż jeszcze trudne do określenia.

WNIOSKI:

Transport w ustroju kapitalistycznym, po osiągnięciu wielkich wyników technicznych, uwikłał się w trudnościach ekonomicznych. Obok krajów przeinwestowanych transportowo istnieją kraje kapitalistyczne, w których rozwój gospodarczy jest hamowany brakiem transportu. Obok krajów o konkurujących ze sobą przedsiębiorstwach i liniach kolejowych, samochodowych, lotniczych — istnieją kraje, korzystające wciąż jeszcze masowo z transportu jucznego. Są to nierównomierności rozwoju kapitalistycznego w zakresie transportu.

Przy prywatnej własności środków transportu, gdzie dążenie do zysku jest motorem i równocześnie hamulcem rozwoju transportu, nie jest możliwy planowy, skoordynowany rozwój transportu. Żywotność rozwoju transportu powoduje straty dla społeczeństwa.

Sprawny transport jest narzędziem imperialistycznego wyzysku mas pracujących i ludów kolonialnych.