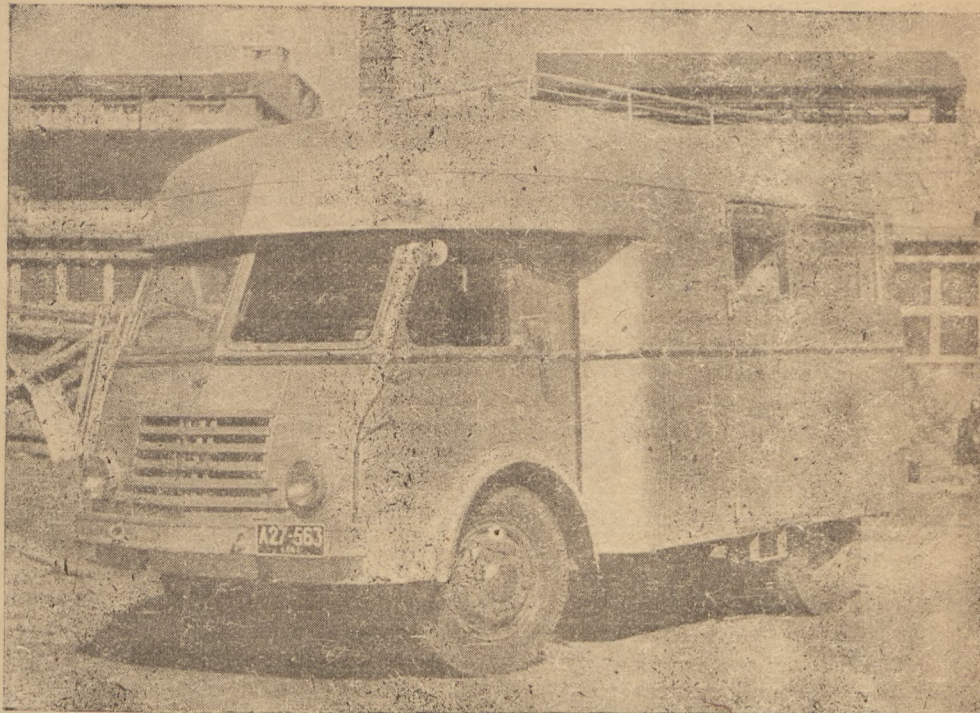


MIESIĘCZNIK POŚWIĘCONY  
EKONOMICE TRANSPORTU

# Transport

19



# T R E Ś C N U M E R U :

|                                                                                                 | Str. |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------|------|
| — Zadania roku 1953 w zakresie transportu                                                       | 1    |
| A. I. MASIUK — Uzasadnienie planu przewozów i powiązanie z planem zbytu produkcji               | 3    |
| K. KOZIARSKI — Usprawniajmy transport kolejowy                                                  | 6    |
| T. L. — O usprawnienie kolejnictwa                                                              | 7    |
| W. POSTAWKA — Skuteczne zwalczanie postojowego towarowych wagonów kolejowych                    | 9    |
| M. URBAN — Organizacja wykorzystania próżnych przebiegów                                        | 12   |
| ST. PAWŁOWSKI — Scalanie drobnych przedsiębiorstw samochod.                                     | 16   |
| B. JANKIEWICZ — Przewóz lotniczy materiałów niebezpiecznych                                     | 17   |
| W. BIELSKI — Współpraca spedytora morskiego z zapleczem na tle walki o obniżkę kosztów własnych | 19   |
| ZB. BĄBLEWSKI — Planowanie bazy technicznej w portach morskich.                                 | 20   |
| L. S. BARTEL — Prace naukowo-badawcze w dziedzinie opakowań towarowych                          | 22   |
| P. MALEK — Reforma WSE w Szczecinie                                                             | 24   |

## TRANSPORTOWCY PISZĄ

|                                            |    |
|--------------------------------------------|----|
| J. KELLER i ST. BERNATT — I okręt i statek | 26 |
|--------------------------------------------|----|

## DZIAŁ INFORMACYJNY

|                                                                                    |    |
|------------------------------------------------------------------------------------|----|
| D. T. — Przewozy cegły w okresie zimowym                                           | 27 |
| J. M. — Zmiany w statucie Ministerstwa Kolei                                       | 28 |
| J. M. — Rozszerzenie obowiązku świadczenia usług transpor.                         | 28 |
| S. D. — Gospodarka zużytymi akumulatorami                                          | 28 |
| J. M. — Organizacja i zakres działania terenowych Komisji Planowania Gospodarczego | 28 |
| A. L. — Brygady robotniczo-inżynierskie                                            | 28 |
| A. G. — Księgowanie opłat za postoje wagonów i taboru żeglugi śródlądowej          | 29 |
| — TARYFY I ZARZĄDZENIA                                                             | 29 |
| — INFORMACJE WYDAWNICTW KOMUNIKACYJNYCH                                            | 30 |
| — NORMY W TRANSPORCIE                                                              | 31 |
| — SZKOLENIE TRANSPORTOWCÓW                                                         | 32 |

## NOTATKI

|                  |    |
|------------------|----|
| A. R. — Tak było | 34 |
|------------------|----|

## KRONIKA

|                                   |    |
|-----------------------------------|----|
| — Krajowa Narada Remontowa        | 35 |
| — Przedterminowe wykonanie planów | 36 |
| — Jak pracują nasi transportowcy  | 36 |

## CO CZYTAĆ

|                                               |    |
|-----------------------------------------------|----|
| A. ROSTOCKI — Transport samochodowy w terenie | 39 |
| Z ZAŁOŻNEJ KARTY                              | 40 |

## WSPÓŁZAWODNICTWO W TRANSPORCIE

— Najwspanialszy ruch naszej współczesności, socjalistyczny ruch współzawodnictwa pracy III str. okł.

## MECHANIZACJA I RACJONALIZATORSTWO

|                                                       |              |
|-------------------------------------------------------|--------------|
| Z. B. — Radziecka ładowarka-łopata samochodowa (CINS) | IV str. okł. |
|-------------------------------------------------------|--------------|

Zdjęcie na I str. okładki — samochód operatorski filmowy polskiej produkcji. Zdjęcia na stronie I u góry: z lewej strony — Fryderyk Linke, kierowca autobusowy z Eksp. PKS w Gliwicach, przejechał 190.000 km bez żadnego remontu; z prawej strony — Michał Chładowski, mechanik samochodowy z Eksp. PKS w Gliwicach, czołowy racjonalizator i przodownik pracy, uzyskuje przeciętnie 133% normy.

---

Wydawca i Administr.: „WYDAWNICTWA KOMUNIKACYJNE”, Warszawa, Kazimierzowska 52.

Redaguje Komitet Redakcyjny.

---

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

---

Sekretariat Redakcji czynny codziennie. Tel. 8-98-25, wew. 247. Telefon bezpośredni 8-14-81.

---

Zamówienia i wpłatę na prenumeratę przyjmują urzędy pocztowe oraz listonosze miejskie i wiejskie.

---

Cena egzemplarza 5 zł. Prenumerata półroczna 30 zł, roczna 50 zł.

---

Drukarnia RSW „PRASA”. Al. Jerozolimskie 125. Zam. 3220 I.XII.52 r. D. s. A. 1.60. VII. — 3-B-30028



# Transport

MIESIĘCZNIK



Rok V

Warszawa, styczeń 1953 r.

Nr 1

## ZADANIA ROKU 1953 W ZAKRESIE TRANSPORTU

Transport polski musi nieustannie towarzyszyć rozwojowi całej gospodarki narodowej i jego zdolność przewozowa musi odpowiadać stałemu wzrostowi produkcji przemysłu, rolnictwa, budownictwa i obrotu towarowego.

Aby zadania przewozowe mogły być wykonane, transport nasz musi podnieść swoją pracę na wyższy poziom. Dlatego też wokół wykonywania planu 1953 r. winna toczyć się ciągła, systematyczna walka o wykorzystanie tkwiących w nim rezerw wewnętrznych. Wykrywanie i mobilizowanie wewnętrznych rezerw — to zadanie, które może być zrealizowane w drodze ścisłej, pogłębiającej się współpracy pomiędzy przedsiębiorstwem transportowym, a jego klientem — służbą transportową przemysłu, budownictwa i innych gałęzi gospodarczych.

Należy podkreślić, że w ostatnich kilku latach, a w szczególności w roku 1951 i 1952 w zakresie poprawy pracy transportu i uporządkowania zagadnień transportowych zrobiono sporo.

U progu roku 1951 odpowiednimi aktami dokonano zasadniczej reorganizacji władz naczelnych w dziedzinie komunikacji. Powołano do życia Ministerstwo Kolei i Ministerstwo Transportu Drogowego i Lotniczego, zreorganizowano istniejące Ministerstwo Żeglugi. Poważnej reorganizacji, w kierunku pogłębienia zasad rozrachunku gospodarczego dokonano we wszystkich działach komunikacji. Uchwałą Prezydium Rządu powołano w urzędach i jednostkach gospodarki uspołecznionej służby transportowe, co stanowi ogromny krok naprzód w kierunku uporządkowania i usprawnienia pracy transportu na wszystkich jego odcinkach. W roku 1951 została przyjęta Ustawa o transporcie drogowym, zabezpieczająca jednolite kierownictwo i koordynację pracy wszystkich środków przewozowych transportu drogowego. Został określony Uchwałą Prezydium Rządu podział zadań w transporcie drogowym. Stworzono podstawy organizacyjne dla terenowej koordynacji przewozów, a następnie przeprowadzono szereg prac z dziedziny koordynacji przewozów. Wydano Uchwałę Prezydium Rządu o odciążeniu transportu kolejowego w przewozach na krótkie odległości.

W roku 1951 został po raz pierwszy opracowany projekt rocznego planu przewozu ładunków wszystkimi środkami transportu na podstawie którego opracowano wstępny bilans pracy przewozowej w kraju. W roku 1952 opar-

cowanu został plan przewozu ładunków wszystkimi środkami transportu znacznie pogłębiony i skonkretyzowany. System planowania operatywnego przewozów na kolejach uległ poważnemu pogłębieniu przez ścisłe powiązanie planowania przewozów z wielkościami planu produkcji, obrotu towarowego i innych gałęzi gospodarki narodowej.

Wprowadzono w roku 1952, większa niż dotychczas kontrolę wykonywania planów przewozowych przez służby transportowe i przedsiębiorstwa transportowe.

W latach 1951 i 1952 przedsiębiorstwa transportu publicznego znacznie usprawniły swoją pracę, dokonując obsługi przewozowej naszego życia gospodarczego.

Dwa ubiegłe lata były latami niewątpliwego postępu w pracy transportu i służb transportowych resortów gospodarczych. Ale w ostatnim okresie w pracy transportu, a w szczególności w pracy transportu kolejowego zarysowały się poważne trudności. Mówił o tym Wiceprezes Rady Ministrów dr St. Jędrzychowski na Krajowej Naradzie Służb Transportowych następująco: „Trzeba powiedzieć, że w ostatnich latach w niektórych wypadkach widoczne rezerwy zostały w poważnym stopniu wyczerpane, że wytworzyły się pewne dysproporcje od czasu do czasu pomiędzy aktualną zdolnością przewozową kolei, a potrzebami przewozowymi. Objawem tych dysproporcji są okresowe trudności, zwłaszcza w okresie przewozów szczytowych w podstawianiu wagonów i wykonywaniu przez kolej wszystkich zadań przewozowych w zaspokojeniu wszystkich potrzeb w tym zakresie”.

Te trudności w pracy naszego podstawowego środka transportu, jakim są koleje, mogą być rozwiązane nie tylko przez wzmocnienie bazy technicznej kolejnictwa, przez wybudowanie nowych linii kolejowych, węzłów, urządzeń stacyjnych, wprowadzenie do eksploatacji nowych wagonów i lokomotyw. Również w odniesieniu do innych środków transportu zadanie nie polega wyłącznie na zabezpieczeniu transportowi odpowiedniej bazy technicznej, przydzielenia w roku 1953 odpowiedniej ilości środków trwałych.

Podstawowym zadaniem publicznych przedsiębiorstw transportowych, a przede wszystkim służb transportowych w roku 1953, oprócz wykonywania planowych zadań przewozowych będzie pomoc kolei i współdziałanie z koleją w zakresie wykonania przewozu ładunków

podstawowych dla gospodarki narodowej. Zadanie polega na tym, aby istniejące w transporcie kolejowym rezerwy ujawnić i wygospodarować.

Trzeba w roku 1953 pomóc kolei zwiększyć zdolność przewozową kolei przez:

1) polepszenie wykorzystania ładowności i nośności wagonów towarowych,

2) skrócenie obrotu wagonów towarowych drogą eliminowania nieracjonalnych krzyżujących się i zbyt dalekich przewozów oraz skrócenie operacji ładunkowych przez zdecydowaną walkę z przetrzymywaniem wagonów,

3) stosowanie dyscypliny przewozowej w wykonywaniu planów przewozowych.

Narodowy Plan Gospodarczy na rok 1953 ustalił wzajemne proporcje rozwojowe poszczególnych rodzajów transportu, zgodnie z potrzebami naszej gospodarki, wyznaczając każdemu rodzajowi transportu i każdemu przedsiębiorstwu transportowemu określone zadania, odpowiadające jego cechom technicznym i ekonomicznym. NPG na rok 1953 określi również zadania dla służb transportowych resortów gospodarczych w zakresie naładunku, przewozu i wykorzystania transportu publicznego, branżowego i własnego. Stąd też podstawowym obowiązkiem i zadaniem każdego pracownika transportu jest zapoznanie się z planem przedsiębiorstwa, które go zatrudnia i praca w kierunku wykonania pod względem wielkości i rodzaju przewozów, zadań przewozowych, ustalonych przez NPG dla jego przedsiębiorstwa.

Służby transportowe i przedsiębiorstwa transportowe mają zgodne, wspólne zadanie wykonać planowane, niezbędne dla gospodarki narodowej przewozy.

Jest rzeczą jasną, że nie wystarczy wykonanie postawionych w planie zadań przewozowych. Należy je wykonać oszczędnie, racjonalnie, unikając marnotrawstw i niedociągnięć. Wykonując zadania przewozowe, trzeba mieć na uwadze wytyczne XIX Zjazdu KPZR, które wskazują, w jaki sposób zadania gospodarcze powinny być wykonywane.

Skoordynowanie pracy transportu na podstawie państwowego planu przewozu ładunków umożliwi właściwe organizacyjne ustawienie transportu publicznego oraz służb transportowych.

W roku 1953 musi nastąpić dalsze pogłębienie koordynacji pracy przewozowej, w szczególności na szczeblach dołowych. Musi zaistnieć pełna współpraca i wymiana doświadczeń stacji kolejowych z zakładami przemysłowymi, ekspozytur PKS z przedsiębiorstwami budowlanymi — bezpośredniego nadawcy z dołowymi jednostkami przedsiębiorstw transportowych. W roku 1953 planowanie operatywne i roczne musi ulec dalszemu pogłębieniu, powinien być stworzony jednolity system planowania operatywnego. W ramach tego systemu w transporcie kolejowym trzeba będzie w szeregu podstawowych ładunków przejść na planowanie kierunkowe i na znaczne rozszerzenie marszrutyżacji przewozów. Własny transport samochodowy

winien w najszerszym zakresie przejść na rachunek gospodarczy, którego formy winny być dostosowane do specyfiki każdej branży. W związku z tym w transporcie powinien nastąpić przełom w kierunku objęcia planem całej działalności transportowej. W roku 1953 przed transportowcami staje poważne zadanie podniesienia na wyższy poziom sprawozdawczości i analizy statystycznej, która powinna dać prawdziwe odbicie gospodarki transportowej, powinna pozwolić na ocenę sytuacji i wyciągnięcie wniosków na przyszłość. Trzeba, aby w tym roku nastąpiła mobilizacja rezerw transportu dla walki o obniżkę kosztów własnych dla lepszego wykorzystania taboru transportu. Trzeba wreszcie, aby w tym roku nastąpiło pogłębienie kwalifikacji zawodowych kadr transportu. Rok obecny powinien być rokiem głębokiego, intensywnego szkolenia zawodowego, w oparciu o bogatą literaturę fachową radziecką. Każdy transportowiec w roku 1953 powinien przejść szkolenie, czy to w ramach organizowanych kursów, czy systemu samokształcenia.

Wykonanie zadań w zakresie transportu będzie możliwe przez znaczne rozszerzenie wspólnego ruchu socjalistycznego współzawodnicstwa, którego bogate formy powinny objąć wszystkie elementy pracy transportowej. Dlatego też jedną z zasadniczych prac służb transportowych winna być stała i troskliwa pomoc współzawodniczącym w ich pracy.

Zadania czwartego roku Planu 6-letniego są trudne i złożone. Będzie je można wykonać, jeżeli potrafimy zmobilizować dla ich wykonania szeroki kolektyw pracowników transportu i w przedsiębiorstwach transportowych i w resortach gospodarczych, jeżeli potrafimy wyjaśnić pracownikom transportu znaczenie ich trudnej, ale zaszczytnej i produkcyjnej pracy dla wykonywania naszych zadań gospodarczych.

Zastępca Przewodniczącego Państwowej Komisji Planowania Gospodarczego Minister E. Szyr tak określił pracę pracowników transportu: „Nie docenia się faktu, że służba transportowa wymaga ludzi szczególnego rodzaju, ludzi zdolnych do pracy operatywnej, w najwyższym stopniu elastycznej — ludzi bojowych, oddanych swej bojowej pracy. Ci ludzie muszą posiadać ten zmysł charakterystyczny dla dowódców na froncie, tj. zmysł manewru, który stanowi sens i istotę sztuki wojennej w ramach właściwej, nadającej kierunek operacjom strategii wojennej. I stąd manewrowanie w zakresie transportu, szczególnie u nas gdy jest ciężkie położenie wagonowe, parowozowe, gdy prawie nie ma rezerw, gdy jest bardzo ciężko na bocznicach — manewrowanie w tych warunkach jest sztuką rzeczywiście typu wojennego i wymaga kadr rzeczywiście stojących na poziomie wykształconych dowódców“.

Jeżeli potrafimy wychować takich ludzi, pracowników operatywnych i bojowych, rozumiejących swoje zadania — czwarty rok Planu 6-letniego, plan trudny i napięty — wykonamy.

A. I. MASIUK (ZSRR)

# Uzasadnienie planu przewozów i powiązanie z planem zbytu produkcji

OD REDACJI

W nr 12 „Transportu” z 1952 r. zamieściliśmy artykuł pt. „Planowanie przewozów zewnętrznych przedsiębiorstwa”. Była to pierwsza część tłumaczenia III rozdziału książki A. I. Masiuka (ZSRR) pt. „Organizacja roboty promysłennowo-żelaznodrożnowo transporta” (Gosplanizdat 1948). Artykuł ten poświęcony był pracy służb transportowych oraz zagadnieniu planowaniu przewozów.

Obecnie zamieszczamy drugą część tego tłumaczenia pod wyżej podanym tytułem.

Plan przewozów winien odpowiadać faktycznym potrzebom transportowym przedsiębiorstwa. Niezgodność między planem przewozów i planem produkcji może poważnie zahamować pracę przedsiębiorstwa. Zawyżone zgłoszenia pociągają wielką karę za nienaladowanie wagonów MK, zaniżone zgłoszenie na wagony szkodliwie odbija się na działalności przedsiębiorstwa. Jest więc naturalne, że plan przewozów winno poprzedzać jego uzasadnienie ekonomiczne.

Planując wywóz gotowej produkcji w wagonach należy względnie zapotrzebowanie na wagony, terminy destaw

ładunków do konsumentów, odległości przewozów od punktu naładunku do punktu przeznaczenia, front naładunku nadania, stopień mechanizacji robót załadunkowych, zabezpieczenie siłą roboczą itd.

Plan przewozów winien być powiązany z planem zbytu produkcji. Opracowanie planu zbytu gotowej produkcji (wzór 1) winno poprzedzać opracowanie planu przewozów, przy czym podział nadania gotowej produkcji wg obwodów i krajów już nie powinien zmieniać się po opracowaniu planu przewozów. Zmiany zleceń zbytu mogą być dopuszczalne tylko w tym przypadku, jeśli one nie wywołują zmian potoku ładunków wg przeznaczenia.

Jednocześnie ze zgłoszeniem na wagony (w przeliczeniu na 2-osiove) przedsiębiorstwo składa ekonomiczne uzasadnienie, w którym podaje:

— przewidywany remanent niewywiezionej produkcji na pierwszy dzień planowanego kwartału lub miesiąca. Remanent ten składa się z faktycznego remanentu produkcji w momencie opracowania planu i nagromadzenia produkcji w rezultacie wykonania planu produkcji. Z tego ogólnego remanentu odrębnie wydziela się remanent ładunku, znajdujący się w punktach załadunku (w magazynach, bazach, na drogach wewnętrzzakładowych i do-

## PLAN PODZIAŁU (ZBYTU)

Wzór 1 (2)

gotowej produkcji wysyłanej kolejami w ..... 195 r.  
przez przedsiębiorstwo ..... Ministerstwa .....

| Nazwa rodzaju<br>gotowej produkcji | Obwód (kraj) przeznacze-<br>nia gotowej produkcji | Miesięczna norma zała-<br>dunk u w wagonach (ton) | k o l e j e   p r z e z n a c z e n i a |                   |                     |            |               |               |               |                      |          |         |                |              |        |           |
|------------------------------------|---------------------------------------------------|---------------------------------------------------|-----------------------------------------|-------------------|---------------------|------------|---------------|---------------|---------------|----------------------|----------|---------|----------------|--------------|--------|-----------|
|                                    |                                                   |                                                   | Fiazańska-Urańska                       | Moskiewsko-Kurska | Moskiewsko-Donbaska | Poludniowa | Płn.-Doniecka | Pd.-Wschodnia | Pd.-Zachodnia | Moskiewsko-Riazańska | Estońska | Lwowska | Azarbejdżańska | Swierdłowska | i t d. | R a z e m |
| 1                                  | 2                                                 | 3                                                 | 4                                       | 5                 | 6                   | 7          | 8             | 9             | 10            | 11                   | 12       | 13      | 14             | 15           | 16     | 17        |

jazdowych, stacjach kolejowych itp.), z uwzględnieniem dowozu ładunków do pierwszego dnia planowanego miesiąca do punktów załadunku transportem bezszynowym i innym;

— przewidywane wytworzenie gotowej produkcji, podlegającej do wywozu w planowanym kwartale (miesiącu);  
— wielkość dowozu wysyłanej produkcji z głęboko położonych punktów;

— przewidywane zużycie produkcji na miejscu, bez nadawania na transport kolejowy; potrzeby samego przedsiębiorstwa z własnej produkcji, wydawanie produkcji konsumentom bezpośrednio z magazynów przedsiębiorstwa, wywóz produkcji transportem samochodowym konsumenta i transportem przemysłowym;

— przechodzący remanent na pierwszy dzień, następnie po planowanym kwartale;

— ogólna wielkość produkcji (z podaniem jej rodzaju), podlegającej wywozowi i skierowanie jej (stacja i kolej przeznaczenia).

Plany i zgłoszenia podpisane są osobiście przez kierownika przedsiębiorstwa lub jego pierwszego zastępcę. Opracowanie planów przewozów winno uwzględniać rozwój przedsiębiorstw przemysłowych i wzrost wywozu gotowej produkcji kolejami, żeby w swoim czasie wykazać potrzeby przedsiębiorstwa na tabor. Wagonów rezerwo-

we, nie zabezpieczone realnym ładunkiem, nie podlegają włączeniu do planu.

Do planu nie powinny być włączane przewozy nieracjonalne (przebieżne, na krótkie odległości, zbyt dalekie). Należy kierować się zatwierdzonymi przez MK kierunkami główniejszych masowych ładunków na kolejach (potoki ładunków). Przy rozpatrywaniu rozwiniętych planów nadawców, koleje mogą wyłączać z tych planów przewozy na krótkie odległości wewnątrzszynowe i wewnątrz stacyjne, oprócz tych przewozów, które są dozwolone specjalną uchwałą rządu. Dla zabezpieczenia przekazania dla transportu samochodowego przewozów na krótkie odległości, od 1 stycznia 1947 r. wprowadzono miejscowe podwyższone taryfy kolejowe na wewnątrzszynowe, wewnątrzstacyjne przewozy i na przerzuty ładunków do 50 km. Również powinny być uwzględnione możliwości przewozu ładunków transportem wodnym.

Produkcja niekompletna nie podlega wywozowi i nie jest włączana do planu. Na przykład dla przewozu jednego domu standardowego typu B-36 potrzeba dwie platformy i połowę wagonu krytego. Jeśli stosunek krytych wagonów i platform nie jest zachowany, to zostanie przewieziona tylko część domu.

Przy planowaniu przewozów należy uwzględnić termin dostawy ładunków (czas znajdowania się w drodze), czas

załadunku na miejscu nadania i czas wyładunku w punktach przeznaczenia.

W zgłoszeniach i planach wydziela się przewozy, które należy w pierwszej kolejności zabezpieczyć wagonami, i podaje się uzasadnienie tego pierwszeństwa (uchwały rządu, zarządzenia ministerstwa itp.). Jeśli przewozy dokonywane są na podstawie rozporządzeń naftowych, to należy podać ich numery i daty.

Przewóz ładunków, znajdujących się w miejscowościach, zalewanych na własną wodą, planuje się w odpowiednim wcześniejszym terminie. W uzasadnieniu i w planach ilość zatapiających ładunków wykazuje się oddzielnie, jako podlegających terminowemu i poza kolejną wywozowi. Także w odpowiednio wcześniejszym terminie planuje się tworzenie w przedsiębiorstwach, przewidzianych zimowych i innych sezonowych zapasów surowców, materiałów i paliwa.

Przewóz ładunków operatywnych — różnych mechanizmów, urządzeń, koparek itd., wykorzystywanych w kilku punktach w ciągu jednego miesiąca kalendarzowego, może być zaplanowany w kilku kolejach na jeden i ten sam miesiąc.

Ilość nadawanego ładunku winna być tak zgrupowana wg punktów nadania i przeznaczenia, żeby zabezpieczyć nadanie największej ilości ładunków w pociągach marszrutowych.

Nazwy stacji, kolei i ładunku, w celu uniknięcia nieporozumień winny być wykazywane zgodnie z wykazem, opublikowanym w przepisach taryfowych MK. Nazwy ładunków, planowanych centralnie w planach i zgłoszeniach winny być zgodne z nomenklaturą ładunków pierwszej kategorii (patrz Nr 12 „Transportu”, str. 441).

Szczegółowo podaje się charakterystykę nadawanych ładunków. Np. przy planowaniu przewozu samochodów dzieli się je na ciężarowe, osobowe itd., przy przewozie traktorów podaje się ich moc, markę, na jakim paliwie pracują i przyczyny przewozów: idzie do remontu, przerzut w celu uzupełnienia taboru, na żniwa itd. Ograniczanie się do ogólnych określeń (na przykład: „ładunek siewny”, „różne materiały”) jest zabronione i plany z tego rodzaju określeniami nie są przyjmowane.

W zgłoszeniach na przewóz pasz objętościowych należy podawać nie tylko koleje nadania i przeznaczenia, ale i obwód (kraj) wyładowania i przeznaczenia.

Począwszy od 1 stycznia 1950 r. zabroniono międzyobwodowego dowozu ziemniaków koleją, z wyjątkiem przewozu do miast Moskwy i Leningradu, do obwodów — Grodzieński, Wierchajowgradzki, Gurijski, Kalmiugradzki, Krymski, Mułmański, Rostowski, Sachaliński, Staliński, Czytyński, Czelabiński i Karagandzki, do krajów — Krasnodarski, Primorski i Chabarowski, oraz do Kaim-ASRR, Azarbejdżanckiej SRR, Gruzjińskiej SRR, Karelo-Fińskiej SRR, Mołdawskiej SRR, Uzbekkiej SRR, Tadżyckiej SRR i Turkmenskiej SRR. Zakaz ten nie odnosi się do ziemniaków do sadzenia. Zezwala się na przewozy ziemniaków między sąsiednimi obwodami na odległość do 200 km, jeśli przewóz wewnątrzobwodowy do punktów spęczenia jest dalszy od przewozu z sąsiednich obwodów.

W okresie nawigacji przewozu ziemniaków między punktami posiadającymi przystanie w basenach: Wołga, Moskwa-Oka, Kama, Północ, Północno-Zachód i Amur dokonuje się tylko transportem rzeczny. Przyjmowanie ziemniaków w tym okresie do przewozu kolejowego w kierunkach równoległych drogą wodną, jest zabronione. Od 1 lipca 1951 r. w ogóle zabroniono dowozu ziemniaków z jednego obwodu do drugiego kolejami z wyjątkiem ziemniaków do sadzenia.

W zgłoszeniach i planach wykazuje się oddzielnie przewozy w cysternach. Zgłoszenia na przewóz złomu składa przedsiębiorstwo nadawca bezpośrednie do właściwego biura Centrali Złomu, w rejonie działania której to przedsiębiorstwo jest położone, i normy wagonowe dla takich przewozów przydziela Centrala Złomu.

### MARSZRUTYZACJA PRZEWÓZÓW

Nadawanie ładunków w pociągach marszrutowych przyspiesza obrót taboru i obniża koszty przewozu. Wagony w pociągach marszrutowych przebiegają znacznie szybciej niż w zwykłych. W ostatnich latach nadawanie ładunków w pociągach marszrutowych znacznie wzrosło i obejmuje

większą ilość przedsiębiorstw. Jednak są jeszcze znaczne niewykorzystane rezerwy i możliwości dalszego rozwoju marszrutyzacji. Przedsiębiorstwa winny zawsze umożliwiać nadawanie ładunków w pociągach marszrutowych, gdyż tego wymagają interesy przemysłu i transportu i to przynosi korzyści ekonomiczne samemu przedsiębiorstwu.

W regulaminie kolei żelaznych, zatwierdzonym uchwałą Rady Komisarzy Ludowych ZSRR Nr 232 z 10 lutego 1935 r. (Dz. U. ZSRR 1935 nr 9, str. 73) w art. 23 mówi się, że kolej ma prawo, przy zapasie ładunku u nadawcy „dokonywać w granicach ustalonego ogólnego planu załadunku w większych partiach w celu odpraw zmarszrutyzowanych” i „plan marszrutyzacji wg kierunków ustala naczelnik kolei w uzgodnieniu z nadawcą”. Wielkie możliwości marszrutyzacji mają zjednoczenia węglowe i kopalnie rud, zakłady przemysłu metalowego i koksochemicznego, przemysł naftowy i inne przedsiębiorstwa, dokonujące wysyłek masowych ładunków setkami wagonów na dobę.

Przedsiębiorstwa składają do swego ministerstwa, a ministerstwa — do MK, razem z kwartalnym planami przewozów — plan odpraw zmarszrutyzowanych na każdy rodzaj ładunku z rozbiorem miesięcznym, wskazaniem kolei nadania i przeznaczenia w procentach do ogólnego załadunku danego ładunku. Ilość odpraw zmarszrutyzowanych, ustalanych przez kolej wspólnie z przedsiębiorstwem, nie może być mniejsza od ilości, postawionej jako zadanie przez ministerstwo.

Pociągami marszrutowymi nazywają skład pociągu o określonym ciężarze i długości, ustalonych przez MK, załadowany przez jednego lub kilku nadawców na jednej stacji i idący bez przeformowania do jednej stacji wyładunku lub punktu rozformowania. Tak zmarszrutyzowane pociągi nie stoją na stacjach w oczekiwaniu na nagromadzenie wagonów do pełnego składu i tylko podążają do przeznaczonego miejsca.

Pociągi marszrutowe ze względu na odległość przewozu dzielą się na ogólnosiłowe, idące na odległość ponad 500 km i miejscowe, idące do 500 km i przebiegające jedną lub kilka odcinkowych lub rozrządowych stacji bez przeformowania. Składy pociągów zmarszrutyzowanych wg ciężaru i długości pociągu winny odpowiadać ustalonym przez MK normom. Normę ciężaru pociągu zmarszrutyzowanego zmniejsza się, jeśli na drodze przebiegu tego pociągu są odcinki, nie dopuszczające z przyczyn technicznych pociągów powyżej ustalonego ciężaru lub długości.

Punktem rozformowania pociągu marszrutowego jest ta stacja, od której pociąg idzie dalej częściami lub inaczej mówiąc, rozdzielony jest wg różnych punktów przeznaczenia. Strefy rozformowania pociągów zmarszrutyzowanych ustala MK.

Przy opracowywaniu planu marszrutyzacji przedsiębiorstwa winny w pierwszej kolejności, przewidzieć zadanie największej ilości pociągów zmarszrutyzowanych do jednego punktu wyładunku, a przy niewielkim połoku wagonów planować wyładunek na kilku stacjach, położonych na jednej trasie, a następnie już przewidzieć pociągi zmarszrutyzowane z rozformowaniem, przeznaczonym na stacjach, położonych na różnych odcinkach, zabezpieczając pociąg zmarszrutyzowanym największy przebieg bez przeformowania do stacji rozformowania. To da możliwość nadania maksymalnej ilości wagonów pociągów marszrutowych.

Przedsiębiorstwa składają jednocześnie z rozwiniętym planem przewozów także rozwinęty plan marszrutyzacji (wzór 2). Przy przydzielaniu przedsiębiorstwu limitów wagonowych ustala ministerstwo nadawca ilość pociągów zmarszrutyzowanych, podlegających nadaniu w danym miesiącu. Posiadając te dane, przedsiębiorstwo winno tak rozdzielić ładunki wg punktów przeznaczenia i w dniach miesiąca, żeby bezwarunkowo zabezpieczyć w pierwszej kolejności nadanie zaplanowanych pociągów zmarszrutyzowanych.

Operatywne regulowanie przewozów i nadawanie pojedynczych wagonów poza kolejniścią nie powinno następować kosztem anulowania pociągów zmarszrutyzowanych, zaplanowanych do nadania.

Na cztery dni przed początkiem planowanego miesiąca przedsiębiorstwo uzgadnia ostatecznie z koleją miesięczny plan załadunku pociągów marszrutowych wg przeznacze-

Stempel  
przedsiębiorstwa

# PLAN MARSZRUTYZACJI

Wzór 2 (3)

na ..... miesiąc ..... 195... r. dla  
przedsiębiorstwa ..... Ministerstwa .....  
dla stacji ..... kolei nadania .....

| LP. | Stacja na ładowanie pociągów<br>zmarszrutyzowanych | Nadawca | Rodzaj ładunku | Miesięczna norma załadunku<br>w wagonach (cysternach) | Stacja        |               | Kolej przeznaczenia | Ilość           |                             | Bez marszrutyzacji (netto) | Dni kalendarzowe<br>wysłania pociągów<br>zmarszrutyzowanych |   |   |   |   |   | % przewozów objętych<br>marszrutyzacją | Uwagi |
|-----|----------------------------------------------------|---------|----------------|-------------------------------------------------------|---------------|---------------|---------------------|-----------------|-----------------------------|----------------------------|-------------------------------------------------------------|---|---|---|---|---|----------------------------------------|-------|
|     |                                                    |         |                |                                                       | przeznaczenia | rozformowania |                     | wagonów/cystern | pociągów zmarszrutyzowanych |                            | 1                                                           | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |                                        |       |
| 1   | 2                                                  | 3       | 4              | 5                                                     | 6             | 7             | 8                   | 9               | 10                          | 11                         | 12                                                          |   |   |   |   |   | 13                                     | 14    |

nia i ustala wspólnie z naczelnikiem oddziału kalendarzowego dni załadunku tych pociągów.

Za każdy nadany pociąg marszrutowy, idący na odległość ponad 500 km od jednej stacji załadunku do jednej stacji przeznaczenia, kolej płaci nadawcy premię w wysokości 3% i odbiorcy 2% od frachtu, obliczonego na podstawie ogólnej taryfy, ustalonej dla przewożonego ładunku. Stacja nadania wydaje nadawcy, a stacja przeznaczenia odbiorcy specjalne zaświadczenia na dokonane pociągi marszrutowe, na podstawie których oblicza się premię. Premię nie wypłaca się za pociągi marszrutowe, przeznaczone do punktów rozformowania i za pociągi marszrutowe, dla których są ustalone wyjątkowe obniżone taryfy marszrutowe. Odbiorcy nie wypłaca się premii w przypadkach naruszenia przez niego ustalonych terminów wyładunku pociągu marszrutowego.

W celu otrzymania premii przedsiębiorstwo winno także wykonywać warunki zdawania i formowania pociągów marszrutowych, podane przez MK w przepisach przewozu ładunków w pociągach marszrutowych na kolejach (załącznik 8 do artykułu 51 Regulaminu) Kolei Żelaznych.

Sumy premii, otrzymywanych przez nadawcę i odbiorcę, za pociąg marszrutowy, zezwala się wydatkować w następujący sposób: 50% na mechanizację robót za i wyładunkowych, powiększenie bocznice za i wyładunkowych, polepszenie gospodarki magazynowej i wosowej oraz 50% na premiowanie pracowników, bezpośrednio uczestniczących w organizacji, planowaniu i wykonywaniu załadunku pociągów marszrutowych. Nomenklatura stanowisk takich pracowników ustalona jest przez ministerstwo w uzgodnieniu z Wszechzwiązkową Radą Związków Zawodowych i Ministerstwem Komunikacji.

W ostatnim czasie szeroko stosuje się wywóz materiałów budowlanych, drewna opałowego itp. przy pomocy pociągów wahałowych. Niektóre przedsiębiorstwa dzierżawią u kolei pociągi wahałowe, które regularnie wychodzą na sieć kolejową. Pociągi wahałowe obracają się w granicach jednej kolei lub wychodzą za specjalnym zezwoleniem na sąsiednie koleje.

Typ taboru, włączanego do składu pociągów wahałowych w zależności od rodzaju przewożonych ładunków (platformy, hoppery, gondole dla ładunków sypkich, kryte wagony dla ładunków wrażliwych na opady atmosferyczne itd.). W celu przyspieszenia obrotu i szybkiego za i wyładunku pociągów wahałowych (szczególnie przewożących z głębokich punktów drewno opałowe) przydzielają się do nich brygady robocze. W tych przypadkach do składu pociągu wahałowego włącza się specjalnie urządzony ciepły wagon dla przewozu robotników.

W celu otrzymania pociągu wahałowego w dzierżawę z taboru kolejowego przedsiębiorstwo składa do swego ministerstwa w celu złożenia wniosku do MK, uzasadnione zamówienie, w którym podaje: między jakimi stacjami kolei będzie kursować pociąg wahałowy, rodzaj przewo-

żonego ładunku, ilość ładunku (dla każdego rodzaju oddzielenie) do przewozu w jednym miesiącu, ogólne zapasy tych ładunków w punktach załadunku (w tonach i wagonach) i miesięczne ich uzupełnianie, ilość i rodzaj taboru, z którego winien składać się pociąg (platformy, kryte wagony, hoppery, gondole itd.), zatwierdzony miesięczny plan przewozów w każdym rodzaju ładunku (w wagonach), okres dzierżawy pociągu (rok, półrocze, kwartał), możliwości do wykorzystania front, torów dojazdowych w punktach za i wyładunku (w wagonach) i przyczyny powodujące organizację pociągu wahałowego.

Przydział pociągu wahałowego dokonuje MK za zgodą rządu.

Przy operatywnym załatwieniu, przedsiębiorstwo otrzymuje zawiadomienie (ze wskazaniem numeru rozporządzenia MK), na podstawie którego zawiera z koleją umowę, w której podaje się okres dzierżawy, warunki i tryb pracy pociągu wahałowego i terminy odpłatności dzierżawy.

Pociągi wahałowe (pięściętowe pociągi marszrutowe), są w gestii naczelnika kolei. Przy przedterminowym wykonaniu planu przewozów kolej może wykorzystać taki pociąg do wywozu ładunków innych nadawców.

Norma czasu za i wyładunku pociągu wahałowego wynosi od 2 do 4 godz. W przypadku nieprzestrzegania tej normy kolej ma prawo, oprócz nałożenia kary za przestoje wagonów, zerwać umowę z przedsiębiorstwem. Przed organizacją pociągu wahałowego, przedsiębiorstwo winno zabezpieczyć fronty za i wyładunku dla przyjmowania pociągów o pełnym ciężarze.

Pociąg wahałowy może być sformowany z taboru wydziału transportowego przedsiębiorstwa. Pociąg wahałowy wydziałów transportowych przedsiębiorstw winien posiadać od zarządu kolei zezwolenie na prawo wyjścia na ogólną sieć kolejową. Zezwolenie wydaje się po przeglądzie technicznym wagonów i lokomotywy, jeśli lokomotywa również wychodzi na ogólną sieć kolejową, razem z pociągiem wahałowym.

Tabor, należący do przedsiębiorstw ministerstw przemysłowych, posiadający prawo wyjścia na ogólną sieć kolejową, malowany jest na kolor zielony w przepisowy sposób: u wagonów maluje się nadwozie, u platform — burtę z obydwóch stron, u cystern — boczne ściany kotła z białym pasem po okręgu szerokości 35 cm, a także ramę cysterny. Na specjalne cysterny, oprócz tego, winny być naniesione wszystkie szczególnie odróżniające znaki ustalane dla specjalnych cystern taboru MK. Na krytych wagonach węglarkach i na cysternach pod numerem z obydwóch stron wagonu stawia się tablice z napisami stacji macierzystej i nazwy przedsiębiorstwa — właściciela wagonu. Takie same tablice umieszcza się na platformach na środkowych burtach z obu stron.

K. KOZIARSKI (Katowice)

## Usprawniamy transport kolejowy

Jednym z podstawowych elementów rozwoju naszej gospodarki narodowej w Planie 6-letnim jest transport kolejowy.

Jak ważne jest zagadnienie transportu kolejowego w naszej codziennej pracy, w realizacji szczytnych, wielkich zadań Planu 6-letniego, planu przebudowy naszej ojczyzny na kraj socjalizmu — świadczy najlepiej troska najwyższych czynników państwowych wyrażona w szeregu uchwał rządu zabezpieczających wykonanie planowanych przewozów kolejowych.

Tymczasem, gdy podsumujemy dzienne raporty z naładunku wagonów z ostatnich miesięcy ub. roku stwierdzimy poważne ilości niepodstawionych wagonów, idące w setki tysięcy ton strat w naładunku, a w niejednym przypadku nawet poważnych strat w produkcji.

Ten poważny stan rzeczy, jaki obserwujemy na całej sieci PKP w zakresie gospodarki wagonami, których czas obrotu w stosunku do potrzeb przewozowych jest stanowczo za długi — jest alarmujący i wskazuje wyraźnie, że czułość nasza na odcinku planowania i organizacji przewozów jest niedostateczna, a polityka transportowa na wielu zakładach jest raczej podwórkowa, a nie ogólnopanstwowa.

Klasa pracująca w śmiałym marszu do socjalizmu przekracza swoje zadania produkcyjne, o czym świadczy przedterminowe oddawanie licznych obiektów przemysłowych — najskuteczniejszej broni w walce o pokój. Ten wysiłek klasy pracującej nie może być tracony na odcinku transportu kolejowego i dlatego my, jako transportowcy, powinniśmy we wspólnym wysiłku wykonać wszystko, ażeby każda tona węgla, piasku, żwiru, cegły, cementu, artykułów zaopatrzenia robotniczego itp. nie była zmarnowana i została w określonym czasie oraz w pełnych zaplanowanych ilościach dostarczona do miejsc przeznaczenia.

Trudności przewozowe na sieci PKP, które raz poraz występowały w postaci zahamowań na stacjach rozrządowych jak i węzłowych do r. 1950, były spowodowane m. in. brakiem pełnej dyscypliny w planowaniu i organizacji przewozów tak ze strony nadawców, jak i PKP.

Minione miesiące jesieni roku ubiegłego wyraźnie wskazują, że PKP nie unikną zaburzeń w gospodarce taborem kolejowym przy dotychczasowej organizacji przewozów, o ile nie zostanie zastrzeżona dyscyplina w planowaniu przewozów, jak i w samej organizacji przewozów, szczególnie na odcinku marszrutyzacji.

Poważna sytuacja wagonowa, jaka zaistniała w r. 1950, a która najbardziej odczuwano w DOKP Katowice — zmusiła DOKP i przemysł węglowy, największego kontrahenta PKP, którego masa naładunku wynosi blisko 40 proc. przewozu ładunków całej sieci PKP, do wspólnego zastanowienia się nad grożącym niebezpieczeństwem zupełnego zakorkowania stacji wylotowych i węzłowych.

W wyniku długotrwałych rozmów i analiz obie strony doszły do przekonania, że jedynym wyjściem z tej trudnej sytuacji w transporcie kolejowym jest wprowadzenie bezwzględnej dyscypliny w planowaniu i organizacji przewozów i wprowadzenie w pierwszej fazie kierunkowo-relacyjnego ładowania węgla z późniejszym przejściem na marszrutyzację przewozów.

Wprowadzenie tego systemu organizacji przewozów przy stałej, ściślejszej współpracy przemysłu węglowego i DOKP, w krótkim czasie usprawniło przewozy do tego stopnia, że niebezpieczeństwo korkowania stacji wylotowych i węzłowych zostało zażegnane, a współczynnik obrotu wagonów na całej sieci PKP znacznie się poprawił.

Dotychczasowy dorobek przemysłu węglowego i DOKP Katowice na odcinku marszrutyzacji przewozów, przy dużych trudnościach ruchowo - technicznych na torach kopalnianych i stacyjnych, w stosunku do ogólnej masy węgla przeznaczonej do wywozu w skali miesięcznej wynosi ok. 2.000 pociągów jednorelacyjnych; 550 pociągów dwurelacyjnych; 350 pociągów trzechrelacyjnych, czyli w dyscyplinę przewozową ujęto ok. 40 proc. węgla wysyłanego miesięcznie.

Stosowanie marszrutyzacji przewozów przy ładunkach masowych przez inne gałęzie przemysłu, jak mi wiadomo, jest dokonywane w minimalnych rozmiarach, jeżeli chodzi o DOKP Katowice.

Powolny rozwój marszrutyzacji w przemyśle węglowym i brak zainteresowania nią ze strony innych nadawców masowych ładunków jest bardzo niebezpieczny dla naszego transportu kolejowego, którego naładunek w szybkim stopniu zwiększa się z miesiąca na miesiąc.

Powodem zastój w tym zakresie jest przede wszystkim:

a) niedopowiednie planowanie przewozów, szczególnie opracowywanie planów operatywnych miesięcznych i pięciodniowych oraz rozdział zleceń na poszczególne zakłady przez Centralne Zarządy wzgl. Centrale Handlowe (Zaopatrzenia);

b) niewywiązywanie się PKP odnośnie regularnego podstawiania wagonów próżnych na bocznicę zakładów i ich zabierania w stanie ładownym;

c) niedostateczna i w zbyt wąskim zakresie prowadzona przez PKP praca nad rozpowszechnieniem systemu organizacji marszrutyzacji przewozów dla ładunków masowych poza przemysłem węglowym.

W trosce o zabezpieczenie wykonania przewozów kolejowych na całej sieci PKP została powzięta uchwała Prezydium Rządu Nr 524 z dn. 1.8.1950 r., która w § 10-tym pkt 2 poleca Ministrowi Kolei stosować zniżki taryfowe wobec nadawców zestawiających pociągi zmarszrutyzowane wzgl. grupy wagonowe. Należy stwierdzić, że postanowienie to nie dało w zupełności zadowalających rezultatów.

Ministerstwo Kolei bowiem w Dzienniku Taryf i Zarządzeń Komunikacyjnych Nr 15 (poz. 153) z dn. 1.9.1951 r. poleciło stosowanie ulg taryfowych tylko w przypadkach ściśle określonych, tj. w przypadku naładowania wagonów przez nadawcę w zwartej grupie pociągowej do jednej stacji przeznaczenia lub w przypadku naładowania co najmniej 10 wagonów dla jednego lub więcej odbiorców na jednej stacji przeznaczenia odległej co najmniej 150 km od stacji nadania.

Zarządzenie to ogranicza do minimum ilość zakładów, które, mając sprzyjające warunki techniczno-ruchowe i dysponując odpowiednią ilością i jakością zleceń, mogłyby w wyjątkowych wypadkach korzystać z przyznanych przez Min. Kolei ulg taryfowych.

Przepis dotyczący stosowania ulg dopiero od 150 km jest co najmniej dziwny, gdyż wysiłek i wkład pracy manewrowej potrzebny do złożenia pociągu jest jednakowy bez względu na to, czy stacja docelowa leży w odległości 25 km, czy 500 km.

Takie podejście Min. Kolei do zagadnienia marszrutyzacji nie przyczyniło się do jej pełnego spopularyzowania. Osiągnięcie lepszych wyników niż dotychczas przy zestawianiu pociągów pełnotonazowych relacyjnych wzgl. grup relacyjnych jest możliwe właśnie głównie przez zastosowanie odpowiedniego premiowania pracowników przyczyniających się bezpośrednio i pośrednio do organizacji marszrutyzacji nadawczej.

Należy podkreślić, że sprawa zarządzenia Min. Kolei odnośnie premiowania marszrutyzacji przewozów była niejednokrotnie poruszana na konferencjach ogólnych w DOKP Katowice i Krakowie, a nawet w Dep. Komunikacji i Łączności PKPG. Mimo przyrzeczenia ze strony Min. Kolei, że sprawa ta zostanie wkrótce odpowiednio zreformowana — to poza sporządzeniem przez DOKP Katowice trzech nowych kolejnych projektów premiowania — do dziś dnia nie została ona uregulowana.

Nadmieniamy raz jeszcze, że od właściwego rozwiązania tego zagadnienia w dużej mierze jest zależne przyspieszenie rozwoju marszrutyzacji przewozów, a co za tym idzie zwiększenie zdolności przewozowej PKP, niezbędne do realizacji zadań Planu 6-cioletniego.

Rozwiązanie trudności na sieci PKP w następnych latach Planu 6-letniego może nastąpić jedynie na drodze dalszego pogłębiania planowania przewozów oraz organizacji

marszrutyzacji przewozów towarów masowych przy ściślejszej współpracy na wszystkich szczeblach pomiędzy nadawcą — odbiorcą — PKP.

Ażeby sprostać zadaniom wynikającym z planów gospodarczych na odcinku transportu kolejowego, nasza praca winna pójść w następujących kierunkach:

1) urealnienia operatywnych planów 5-ciodniowych tak pod względem tonażowym, jak i kierunkowo-relacyjnym. Urealnienie tych planów pozwoli PKP na 5 dni naprzód ustalić realny odwóz i podział próżnych węglarek oraz ich spływ do zagłębi węglowych poprzez stacje wlotowe DOKP. Stworzy to warunki do bardziej regularnego podstawiania próżnych wagonów pod załadunek na każdy dzień operatywny. Nastąpi również trwałe powiązanie spływu próżnych węglarek z odwozem wagonów ładownych z zakładów do stacji wylotowych danej DOKP.

2) Dysponowanie masy ładunkowej przeznaczonej do przewozu koleją w poszczególnych dniach zgodnie z planem 5-ciodniowym tak:

a) ażeby ograniczyć do minimum ilości zakładów ładujących do jednej stacji oraz unikać dysponowania nadmiernej ilości relacji dla jednego zakładu wysyłkowego;

b) ażeby z poszczególnych zakładów mogły być zdawane do przewozu stacjom PKP jak największe ilości zwartych pociągów pełnotonazowych do jednej relacji z podgrupowaniem wg stacji, wzgl. zwartych grup relacyjnych lub grup do jednej stacji;

c) ażeby unikać ładowania wagonów w jednej zmianie lub w całej dobie ponad obciążenie pociągu, a to w celu uniknięcia pozostałości wpływającej ujemnie na obrót wagonów. Wykorzystanie obciążenia pełnego poszczególnych pociągów do poszczególnych stacji wylotowych powinno być bezwzględnie przestrzegane.

Odpowiednie dysponowanie masy ładunkowej z jednej strony ułatwi zakładom składanie zwartych pociągów jednorelacyjnych, wzgl. grup relacyjnych na samej bocznicy zakładu, z drugiej zaś strony zdawanie PKP do odwozu masy ładunkowej w pełnych pociągach jednorelacyjnych lub grupach — usprawni odwóz ze stacji nadania do stacji przeznaczenia. Następnie zmniejszy się kosztowny i niepożądany przetok wagonów na stacjach kopalnianych i rozrządowych oraz nastąpi obniżenie współczynnika obrotu wagonów.

3) Wprowadzenie rejonizacji dostaw ładunków masowych, to znaczy przywiązywanie poszczególnych odbiorców do najbliższej leżącej zakładów wysyłających.

Wprowadzenie rejonizacji spowoduje przyspieszenie dostawy paliwa do odbiorców i zmniejszy do minimum krzyżowanie transportu oraz zwiększy przelotowość poszczególnych odcinków sieci PKP.

4) Zbadanie przez odbiorców odbierających ładunki masowe ponad 10.000 ton mies. jednego rodzaju ładunku — możliwości odbioru tych ładunków w pełnych pociągach.

Łączenie ładunków przez nadawców w pełne pociągi ułatwi PKP szybkie i terminowe ich przezrzućenie od nadawcy do odbiorcy z pominięciem wszelkich przetoków wysyłających przy wysyłanych codziennie grupach liczących kilkadziesiąt ton. Odbiorcy natomiast będą mogli na czas zorganizować sobie ekipy wyładunkowe, gdyż czas dostawy tych pociągów będzie im znany w ciągu całego miesiąca.

5) Zorganizowanie szybkiego wyładunku wagonów przez odbiorców, celem zwołnienia ich pod ponowny załadunek.

Spełnienie przez nadawców tych wytycznych, mających na celu usprawnienie transportu kolejowego i wykonanie zadań przewozowych będzie wtedy możliwe, gdy PKP ze swej strony tak zorganizuje swoją pracę, ażeby:

a) zamawiane wagony pod załadunek były podstawiane w pełnych ilościach i to z rozpoczęciem każdej zmiany wzgl. podstawiane sukcesywnie w ciągu całego dnia;

b) zamawiane wagony zdolne dla zagrancy były podstawiane w żądanych ilościach i w czasie;

c) wagony były podstawiane w stanie czystym i zdolne natychmiast do załadunku pod względem technicznym;

d) informacje odnośnie czasu podstawiania wagonów były ściśle i podawane w określonym czasie;

e) wagony załadowane przekazane PKP przez zakłady na torach zdawczych były w pełni zabierane, zgodnie z planem obsługi bocznie dostosowanym do potrzeb zakładu;

f) pociąg pełnotonazowy nie był rozrywany na bocznicach zakładów i na stacjach kopalnianych oraz nie był przerabiany na stacjach rozrządowych, a kierowane bezpośrednio do stacji relacyjnych z przejazdem przez stacje wylotowe;

g) nie ograniczano w przyjmowaniu do przewozu ładunków w różnych kierunkach.

Rozpatrując zagadnienie usprawnienia transportu kolejowego nie wolno nam zapominać o współzawodnictwie w zakładach na odcinku planowania i organizacji przewozów, gdyż pozytywne wyniki współzawodnictwa tak zespołowego, jak i indywidualnego będą miały poważny wpływ na zwiększenie zdolności przewozowych PKP.

## O usprawnienie kolejnictwa

W listopadowym numerze Nowych Dźwięków (11/41-1952) ukazał się artykuł Ludwika Puzonia pt. „Wydziały polityczno - wychowawcze w walce o usprawnienie kolejnictwa”. W artykule tym autor, nawiązując do Uchwały Sekretariatu KC o powołaniu w maju ub. r. aparatu polityczno - wychowawczego na kolei, omawia szereg istotnych zagadnień związanych z działalnością naszego kolejnictwa. Podając wielkość przewozów na kolejach autor podkreśla, że koleje nasze w zespole istniejących środków komunikacyjnych odgrywają i odgrywać będą nadal rolę zasadniczo środka transportu. Kolejami przewozi się około 94 proc. wszelkich ładunków i więcej niż 90 proc. pasażerów. Charakteryzując rozwój przewozów kolejowych ob. Puzon podaje: „Nasze wielkie osiągnięcia w dziedzinie uprzemysłowienia kraju byłyby niemożliwe bez narastającego tempa wzrostu przewozów kolejowych. W roku 1951 kolej przewiozła 2,3 raza więcej towarów i 3,2 raza więcej pasażerów niż w roku 1937. Średniodobowy załadunek wagonów wynosił w 1951 roku 25 000 wagonów, podczas gdy w latach przedwojennych nie przekraczał 13 — 14 tysięcy wagonów. — Obrót wagonu towarowego — podstawowy wskaźnik, obrazujący pracę wszystkich ogniw aparatu kolejowego — skrócono w porównaniu z okresem przedwojennym o 2 do 3, tj. o 30%, a ciężar brutto pociągu towarowego wzrósł o 47 ton, czyli, że każdy pociąg towarowy posiada obecnie o blisko 2 wagony ładunku więcej niż przed wojną. Również w dziedzinie gospodarki parowozowej kolejnictwo

ma poważne osiągnięcia: przebieg dobowy parowozu jest obecnie o 24 proc. większy niż przed wojną”. Przechożąc do omówienia zadań jakie mają wykonać koleje w Planie 6-letnim, autor wymienia następujące wskaźniki „W roku 1955 kolej będzie musiała przewieźć o 74,8 proc. więcej towarów i o 86,6 proc. więcej pasażerów niż w roku 1949. Oznacza to, że w roku 1955 przewieziemy w przeliczeniu na 1 miesięcznicę 4 razy więcej niż w roku 1938, 3 razy więcej niż we Francji i prawie 1,5 raza więcej niż w Anglii i Niemczech w 1938 r.”

W celu zapewnienia wykonania planów przewozowych na kolei dokonano już w roku ubiegłym szeregu zmian organizacyjnych oraz wprowadzono nowe metody pracy. Autor wymienia najważniejsze z nich jak: powołanie oddziałów eksploatacyjnych w poszczególnych DOKP celem zwiększenia operatywności oddzielnych komórek aparatu kolejowego utworzenie stanowisk dyspozytorów odcinkowych i węzłowych w służbie ruchu, dyspozytorów parowozowych w wyżej wymienionych oddziałach.

Opracowanie procesów technicznych dla niektórych węzłów kolejowych w celu zwiększenia przelotności i oparcia ich pracy, na naukowych podstawach. Nowe formy współzawodnictwa stosowane na kolei i przynoszące wielkie korzyści dla gospodarki narodowej jak listy gwarancyjne dla pociągów, i parowozów, metoda koncentracji robót na działkach drogowych itd. Oprócz wyżej wymienionych osiągnięć autor wykazuje niedociągnięcia które mają ujemny wpływ na pracę kolei. Przede

wszystkimi słusznie rozprawia się z twierdzeniami, iż główną przyczyną niedociągnięć jest słabe inwestowanie kolei. Bezwzględnie wzrastające przewozy pociągają za sobą konieczność budowy i rozbudowy urządzeń kolejowych i stałe zwiększanie taboru co znajduje swój wyraz w planach inwestycyjnych kolei. Na obecnym etapie ogromnej odbudowy i rozbudowy naszej gospodarki narodowej mogą wprawdzie zaistnieć nieznaczne braki w pełnym pokryciu zapotrzebowań kolei na odcinku inwestycyjnym, lecz nie mogą być zasadniczym powodem wielu niedociągnięć o których się często słyszy. Autor podkreśla właściwe powody obniżenia wydajności pracy na kolei i wskazuje na leżące u źródeł subiektywne przyczyny niedociągnięć. Między innymi pisze: „Należy tu wymienić poważne braki w organizacji procesu pracy, niedostateczną walkę z wypadkami naruszania dyscypliny pracy, zbyt słaby rozwój nowych przodujących metod i form pracy w kolejnictwie“. Do jednych z najpoważniejszych przyczyn niedociągnięć autor zalicza również znaczne zaniedbania na odcinku pracy organizacji partyjnych na kolei.

Cały szereg braków występuje zwłaszcza w pracy służby ruchu i parowozowej. Przejawem złej troski o stan parowozów są defekty parowozów co w konsekwencji powoduje opóźnienie pociągów. Często też maszyniści pociągów towarowych nie przestrzegają ustalonego czasu jazdy. Zwiększyła się awaryjność w pracy kolei. Nie zawsze administracja i organizacje partyjne z należytym zrozumieniem podchodzą do nowych przodujących metod pracy.

Oceniając krytycznie dotychczasowy styl pracy w różnych ogniwach aparatu kolejowego autor pisze: „I tak np. w niektórych dyrekcjach część kierownictwa administracyjnego niechętnie przyjmuje nowe metody pracy, jak np. wypróbowaną radziecką metodę pracy dyspozytorów polegającą na operatywnym prowadzeniu pociągów. Dzieje się tak np. w DOKP Kraków, Katowice i Lublin które w dużym stopniu z tego właśnie powodu odczuwają poważne trudności w obecnej kampanii przewozów jesienno - zimowych.

Pewną niechęć i niezrozumienie dla nowych przodujących metod pracy spotyka się nieraz wśród części starej kadry specjalistów kolejowych, która położyła poważne zasługi w dziele uruchomienia i rozbudowy naszego kolejnictwa. Na stylu pracy niektórych organizacji partyjnych, a także częściowo i aparatu polityczno - wychowawczego ciąży jeszcze nie przełamane do końca nawyki starego administracyjnego aparatu kolejowego, który z poza stosów starych przepisów nie umie często dostrzec nowej twórczej inicjatywy mas kolejarskich, nie nabrał jeszcze przekonania do nowych przodujących metod pracy. A przecież te metody prowadzą do uruchomienia nie wykorzystanych dotąd rezerw“.

W dalszej części artykułu autor poświęca wiele uwagi dyscyplinie pracy. Wskazuje na fakty nie przestrzegania przepisów bezpieczeństwa ruchu kolejowego jak przejeżdżanie sygnałów „stój“, wypuszczanie pociągów na zajęty szlak, niewłaściwe kwalifikowanie wagonów na punktach rewidenckich oraz przejawy bumelanctwa. Walka na tym odcinku nie jest prowadzona z dostateczną energią i zdarzają się fakty tolerowania tego rodzaju niedociągnięć. Autor zwraca uwagę, że tolerowanie i nie dostrzeganie tych braków jest równe ślepotie politycznej, gdyż za awarią lub za naruszeniem dyscypliny pracy kryje się czasem szkodnicza działalność wroga.

W świetle powyższego organizacje partyjne i aparat polityczno - wychowawczy ma do spełnienia poważne zadanie uświadomienia i zmobilizowania szerokich mas kolejarzy do podniesienia pracy kolei na wyższy poziom. Aparat polityczny w wielu przypadkach dopomógł pracownikom poszczególnych ogniw kolejowych do przezwyciężenia poważnych trudności. I tak na przykład dzięki przeanalizowaniu pracy na węźle w Skarżysku przez organizacje partyjne nastąpiła i nadal następuje poprawa w pracy tego węzła. Dla uwypuklenia jak dużą rolę odgrywa pomoc organizacji partyjnej w codziennej pracy, przytacza się z artykułu ob. Puzonia dosłowny opis sytuacji na węźle w Skarżysku.

„Węzeł ten już w ubiegłym roku w okresie letnich i jesiennych przewozów stwarzał poważne trudności w pracy kolei. Od dłuższego czasu stacja w Skarżysku nie roz-

ządzała i nie formowała planowej ilości pociągów towarowych, blokując tym samym tory u siebie i na sąsiednich stacjach. Organizacja partyjna zaś i administracja węzła nie analizowały głębiej przyczyn trudności i nie wyciągały wniosków z wytworzonej sytuacji. Toteż w roku bieżącym trudności wystąpiły w bardziej ostrej formie. Lecz i to nie skłoniło kierownictwa węzła do poważniejszego zastanowienia się nad sytuacją i zmobilizowania wszystkich sił w celu przezwyciężenia trudności. Kierownictwo organizacji partyjnej węzła nie przedstawiło sytuacji licznemu kolektywowi partyjnemu, nie zwracano się w tej sprawie do Miejskiego Komitetu Partii w Skarżysku, a administracja węzła nie alarmowała DOKP i nie żądała pomocy. Zamiast tego kierownictwo węzła zaskłaniało się trudnościami „obiektywnymi“, brakiem ludzi do pracy, złymi warunkami technicznymi i czynnikami „osobnymi“.

Na węźle nie zdawano sobie spraw, że główna przyczyna zła tkwi w pracy samego węzła, nie widziano, że absencja wzrosła prawie o 50 proc., że poważnie zwiększyła się ilość dniówek chorobowych, że z powodu braku należytej kontroli niektórzy manewrowi ustawiając i zwrotniczo przychodzili niekiedy do pracy z kilkugodzinnym opóźnieniem. Na skutek niewykonwania przez stację planowanych wskaźników powarszał się zarobki pracowników, nikt się nie zaimował warunkami ich życia.

Sytuację wytworzoną na węźle w Skarżysku podsumowały elementy wrocie, którym zależało na tym, aby jeszcze bardziej demobilizować załogę. Puszczano plotki o bliskim wybuchu wojny, wróg próbował puścić w obiegu nowiedzonko „po co się śpieszyć, robotę nie uciekną“ itp.

W tej sytuacji kierownictwo partyjne węzła, utyskując na rzekomo „nierozwiązalnej trudności“, większość czasu poświęcało załatwianiu drobnych spraw często wyręczając administrację. Sekretarz komitetu węzłowego, tow. Dziopa, skupił całą „władzę“ w swoim ręku, zważając i ograniczając pracę aktywu do wykonywania doraźnych poleceń, stosując w pracy często metodę dyktowania i uderzania pięścią w stół dla podkreślenia swych argumentów. Ten styl pracy kierownictwa partyjnego węzła powodował stały snadek samodzielności oddziałowych organizacji partyjnych i ich sekretarzy.

Grupy partyjne, z wyjątkiem parowozowni, nie wykonywały żadnej pracy, agitatorów pozostawiono samym sobie. W ewidencji figurowali członkowie partii, którzy od dłuższego czasu nie pracowali w Skarżysku. Znaczna część członków partii uczestniczyła w cieniu 1952 roku tylko jeden lub dwa razy w zebraniu partyjnym a byli i tacy, którzy w ogóle na zebraniach nie chodzili. Lecz kierownictwo organizacji partyjnej było ślepe na wszystko, co się na terenie węzła w Skarżysku działo. Oderwało się ono bowiem od masy członków partii w gruncie rzecz u doprowadziło do tego, że organizacja partyjna przestała być politycznym kierownikiem życia węzła. Nie widział wytworzonej sytuacji na węźle również Komitet Miejski w Skarżysku, który nie wnikał głębiej w treść pracy organizacji partyjnej, a opierając się na sprawozdaniach sekretarza organizacji partyjnej tow. Dziopy, był na ogół zadowolony z pracy komitetu węzłowego.

Próby uzdrowienia sytuacji na węźle przez administrację nie dały wyników. Dopiero wysłanie do Skarżyska grupy pracowników polityczno - wychowawczych, związku zawodowego i administracji kolejowej, która przez kilka tygodni badając i analizując sytuację prowadziła na miejscu pracę, przyniosło poprawę.

Przy pomocy pracowników polityczno - wychowawczych zorganizowano na terenie węzła kilka grup agitatorów, uzbrojono je do walki z bumelanctwem, brakoróbstwem i wroga propagandą. Opracowano plan i podział pracy. Przystąpiono do ustalenia faktycznego stanu członków i kandydatów partii omówiono, jak ich najlepiej rozstawić, jak zreorganizować oddziałowe organizacje partyjne oraz grupy partyjne. Powołano komitet redakcyjny do wydawania gazetek ściennych, „błyskawic“ i aktualnych hasel.

W celu usprawnienia codziennej pracy węzła wprowadzono system codziennej oceny, dokonywanej przez kierownictwo partyjne wspólnie z administracją, wykonania planów produkcyjnych, w szczególności na górkach rozrządowych, system codziennego operatywnego planowania zadań partyjno - politycznych i organizacyjnych oraz współpracy w dziedzinie opracowywania zarządzeń ad-

ministracji, zmierzających do usprawnienia pracy węzła. Aby podnieść dyscyplinę pracy, otoczono szczególną troską najbardziej zaniedbane odcinki pracy i skoncentrowano na nich główny wysiłek działalności masowo - politycznej. Zajęto się również sprawami bytowymi pracowników węzła i podniesieniem poziomu pracy związkowej. W wyniku nastąpiło w organizacji partyjnej węzła pewne aktywizowanie członków partii i bezpartyjnych; coraz większa ilość aktywistów zaczęła włączać się do walki z trudnościami.

Poważne znaczenie dla usprawnienia pracy węzła miała zmiana kierownictwa administracyjnego. Zostało to przeprowadzone po wszechstronnym i krytycznym omówieniu działalności dotychczasowego kierownictwa przez szeroki aktyw partyjny i bezpartyjny.

Obecnie praca węzła stopniowo się poprawia, zadania przewozowe są wykonywane, chociaż jeszcze z pewnymi wahaniami. Poprawiły się warunki bytowe pracowników węzła. Podnosi się poziom pracy kulturalno - oświatowej, przystąpiono do remontu pomieszczeń i organizowania „czerwonych kącików”. Do pełnego jednak usprawnienia pracy węzła potrzeba będzie jeszcze dłuższej pracy aparatu polityczno - wychowawczego, Miejskiego Komitetu partii w Skarżysku, który trzymał się dotąd na uboczu od zagadnień węzła, zarządu okręgu ZZK i DOKP Lublin, które powinny czuwać nad pełną realizacją wysuniętych wniosków w pracy administracyjnej, związkowej i partyjnej.

Wiele braków i niedociągnięć usunięto również na innych węzłach i stacjach. Poszczególne załogi pracowników kolejowych znacznie uaktywniono. Dzięki pomocy organizacji partyjnych ruch współzawodnictwa znacznie się rozszerzył, zobowiązania były bardziej konkretne.

W wielu przypadkach organizacje partyjne pomogły w wykonaniu tych zobowiązań. Autor bardzo wnikliwie opisuje zadania aparatu politycznego w walce o podniesienie dyscypliny pracy na kolei, o rozwijanie współzawodnictwa, o stosowanie nowych metod pracy, o pełniejsze i coraz lepsze wykorzystanie istniejących rezerw w naszym kolejnictwie. Ob. Puzoń pisze: „Potrzeba nowych

inwestycji na kolei — inwestycji rosnących zresztą u nas z roku na rok — nie powinna i nie może przesłaniać możliwości i konieczności uruchomienia znacznych rezerw, które znajdują się jeszcze w całej naszej gospodarce kolejowej.

Należy zwalczać nadużywane nieraz powoływanie się na trudności obiektywne, za którymi kryją się przeważnie nastroje demobilizacji i rezygnacji z walki o lepszą pracę kolei. Ogromną rolę w pracy kolei powinny odgrywać twórcza inicjatywa, wynalazczość, zapał i świadomość wielotysięcznej masy kolejarzy. Zadanie nasze polega na tym, aby głębiej i szerzej niż dotychczas mobilizować masy kolejarzkie do lepszej pracy kolei, od czego zależy rozwój gospodarczy i kulturalny naszego kraju oraz wzmocnienie naszej zdolności obronnej. Omawiając ogólnie artykuł Ludwika Puzonia z numeru listopadowego Nowych Drog, należy stwierdzić trafność oceny pracy kolei i słuszność wytyczonych zadań zarówno dla aparatu polityczno - wychowawczego jak i szerokich mas kolejarzskich. Pożądane byłoby, aby nie tylko kolejarze ale i transportowcy w resortach gospodarczych zapoznali się dokładnie z treścią tego artykułu, który pomoże im z pewnością przeanalizować dotychczasowy styl pracy i usunąć istniejące mankamenty. Analizie należałoby poddać przede wszystkim współpracę kolei z jej klientami na odcinku przyspieszenia obrotu wagonów w przetrzymywanych nadal w nadmiernych ilościach ponad ustalone terminy.

Wzorując się na pracy aparatu politycznego na kolei, organizacje partyjne na zakładach pracy winny okazać dużą pomoc pracownikom transportowym w usprawnieniu pracy na bocznicach przemysłowych. Zarówno kolejarze jak i użytkownicy transportu kolejowego muszą zdawać sobie sprawę, że nie przestrzeganie dyscypliny pracy, nie przestrzeganie przepisów i zarządzeń, wzrost awaryjności zarówno na bocznicach zakładowych, jak i na torach kolejowych, opieszałość w rozładowywaniu wagonów nienależyta konserwacja i brak troski o stan taboru i sprzętu kolejowego, opóźnia realizację Planu 6-letniego.

T. L.

## W. POSTAWKA (Warszawa)

# Skuteczne zwalczanie postojowego towarowych wagonów kolejowych

Przetrzymywanie na postojowym towarowego taboru kolejowego przez użytkowników wyłącza z obrotu przewozowego około 10.000 wagonów miesięcznie. Stwarza to klęskę dla kolei, gdyż unieruchamia ca 120.000 wagonów towarowych, w ciągu roku i nie daje możliwości kolei dysponować tak spreżyście, jakby należało, ruchem i przydziałem tych wagonów nadawcom ładunków. Przy tym każde niepotrzebne wytrącenie wagonów towarowych z ruchu przynosi kolei bardzo poważne straty materialne, których nawet znikomej części nie może pokryć sobie z pobieranych opłat za przestoje wagonów, pomimo, że liczone są one w znacznie podwyższonej normie karnej. Dlatego twierdzenia niektórych sprawców powstawania postojowego, iż, płaćąc kolei wysokie opłaty za postój wagonów towarowych, pokrywają przez to jej straty i mają prawo do dowolnego przetrzymywania tych wagonów, nie znajdują potwierdzenia w faktycznym stanie rzeczy i są szkodliwym nastawieniem antyspołecznym.

Zatrzymywanie wagonów na postojowym, przyczyniając się ogólnie do oczywistego hamowania i zaniżania tempa obrotów przewozowych, stwarza dla niektórych gałęzi naszego przemysłu ciężką sytuację, osobliwie w okresach nasilenia przewozowych, kiedy kolej na skutek nieposiadania dostatecznej ilości wagonów towarowych (z powodu uszczuplenia tej ilości przestojami) zmuszona jest odmawiać podstawiania wagonów. W tym stanie rzeczy dopuszczanie przestojów wagonów towarowych musi być traktowane jako szkodnictwo gospodarcze, wymagające zastosowania środków represyjnych.

Zwalczanie jednak tego zła samymi represjami chybia celu i okazuje się tylko połowicznym środkiem przeciwdziałania. Ażeby skutecznie zwalczać to panoszące się zło, należy analitycznie zbadać przyczyny jego powstawania i wykorzystać go u podstaw.

Postojowe wagonów towarowych powstaje wtedy, gdy działanie podstawowego transportu (koleje żelazne) oraz jego poszczególnych ogniw i współdziałających z nim czynników w wykonywaniu pełnych dostaw ładunków od miejsca nadania do miejsca przeznaczenia jest nieprzemysłowe i nieskoordynowane.

A. W największej ilości przypadków postojowe powstaje wtedy, gdy odbiorca jest zaskoczony niespodziewanym, nieprzewidzianym przybyciem większej ilości ładunków wagonowych. Nie posiadając on wtedy możliwości przystąpienia do rozładunku i zwolnienia wagonów w czasie wolnym od postojowego, gdyż najczęściej nie ma w pogotowiu potrzebnych sił roboczych, taboru do wywozu towarów lub przygotowanego miejsca (magazyń) na ich przechowywanie. Dlatego jest on zmuszony pozostawiać wagony z ładunkami na osiowym i przez ten czas stwarzać dopiero warunki umożliwiającej mu przyjęcie tych ładunków. Sytuacja jeszcze się pogarsza i postojowe znacznie wzrasta, jeżeli takie niezapowiedziane ładunki przybywają w nieodpowiednim czasie, tj. po godzinach pracy jednostek gospodarczych — odbiorców ładunków. Można z całą pewnością stwierdzić, że co najmniej 50% przetrzymywanych wagonów towarowych na postojowym ma przyczynę w oznaczonym wyżej zaskoczeniu odbiorców nieoczekiwanym i niezapowiedzianym przybyciem ładunków.

W planowo ujętych i racjonalnie postawionych obrotach handlowych zaskakanie odbiorców przez kierowanie do nich bez uprzedzenia transportów towarów nie może mieć miejsca. Od dawien dawna istnieje przy dokonywaniu transakcji przewozowych zwyczaj i obowiązek szczególnie w odniesieniu do całowagonowych ładunków kolejowych awizowania przez wysyłającego odbiorcy pod jego adresem transportów kolejowych. Można powiedzieć, że obecnie wykonywanie tego zwyczaju i obowiązku uległo zupełnemu zaniedbaniu. W sporadycznych przypadkach, jeżeli jest nawet sprzedane, to tylko „pro forma“, bez zrozumienia ważności tej czynności i najczęściej bezskutecznie, gdyż zbyt późno.

Ten dobry zwyczaj i obowiązek musi być przywrócony i jak najbardziej energicznie i konsekwentnie wprowadzany w życie. Dlatego byłoby potrzebne, aby ministerstwa gospodarcze, centrale handlowe i centralne zarządy wydały podległym jednostkom organizacyjnym stanowcze i bezwarunkowe zarządzenia, ażeby, nadając ładunki wagonowe koleją, awizowały odbiorcom (adresatom) wysłanie tych ładunków. Za niewykonanie powinna być przewidziana odpowiedzialność materialna i konsekwencje karne.

Zasadniczo awizowanie wysyłanych wagonowych ładunków kolejowych musi być dokonywane najpóźniej w dniu nadania takich ładunków i to najszybszymi środkami powiadomienia, tj. telefonicznie lub telefonicznie. Ponieważ telefoniczne awizowania nie pozostawiają żadnego śladu lub dowodu, to należy ujmować je w formie pozostawiających dowód nadania telefonogramów. Awizowanie powinno być dokonywane, ażeby adresat, tj. odbiorca przesyłki, otrzymał je na czas, bezwarunkowo przed jej przybyciem na stację przeznaczenia.

#### Awiz powinien podawać:

1) dokładny adres odbiorcy, 2) datę wysłania (nadania) przesyłki, 3) stację przeznaczenia, 4) numer wagonu, 5) nazwę towaru i wagę lub ilość sztuk, 6) sposób wysłania (przesyłka towarowa, pospieszna, pospieszna przyspieszona, pocągami osobowymi), 7) nazwę nadawcy, 8) miejscowość i datę nadania awizu.

**Przykład:** Zakłady Mięsne w Pabianicach.

Dnia 3. XI. 1952 do stacji Pabianice pod Waszym adresem w wagonach numery 0709235, 0705142, 0603120, 0504220 wysyłamy 240 sztuk świń żywych wagi 19,200 kg. przesyłkami pospieszno - przyspieszonymi.

Zakłady Mięsne w Płocku 2. XI.

**Uwagi.** Ponieważ w większych ośrodkach gospodarczych bywa często po kilka stacji podobnej nazwy, lecz odległych od siebie, w awizach należy wymieniać stacje ściśle według ich nazwy taryfowej. Trzeba podać ściśle oznaczenie stacji według taryfy, a więc na przykład do stacji Warszawa — Główna lub Warszawa — Wschodnia.

W przypadku zamierzonego wysłania w jednej partii większej ilości (kilku lub kilkunastu) wagonowych ładunków nadawca niezależnie od awizowania obowiązany jest uprzednio uzgodnić z odbiorcą możliwość przyjęcia przez tego ostatniego od razu znaczniejszych ilości towarów. Takie wysyłki bez uzgodnienia z odbiorcą są niedopuszczalne, gdyż na pewno przyczyniałyby się do nieuniknionego powstawania osiowego.

Ażeby awizowanie nie stało się czczą formalnością, aby nie było wykonywane od niechcenia i nie stale, trzeba jeszcze raz położyć nacisk na to, aby stało się ono kategorycznym obowiązkiem dla nadawców przesyłek. Dlatego także będzie rzeczą nieodzowną ująć awizowanie w odpowiednie rygory zabezpieczające jak najściślej jego wykonywanie. W tym celu zwierzchnie władze gospodarcze, nakładając obowiązek na nadawców dokonywania awizowań wysyłanych przesyłek wagonowych powinny równocześnie uprzedzić tych nadawców, iż odbiorcy przesyłek zostali upoważnieni do obciążania wysyłających kosztami i odpowiedzialnością za przestoje wagonów spowodowane niezawizowaniem lub niezgodnieniem wysłania przesyłek nawet i w przypadku zaawizowania, lecz dokonanego niecelowo lub nie we właściwym czasie.

B. Zło postojowego powstaje również z bezplanowego postępowania i niezadecydowania organizacji gospodar-

czych, korzystających z usług towarowego transportu kolejowego. Najczęściej spotykanym, można powiedzieć, szablonowym usprawiedliwieniem przez te jednostki gospodarcze jest powoływanie się na „brak ludzi“ do wyładunku i załadunku towarów. W usprawiedliwieniu takich nie ma jednak rzeczy najsmutniejszej — prawdy. Nieprawdą jest na przykład, iż brak jest ludzi do rozładunku wagonów, skoro w 100% przypadków ludzie ci jednak znajdują się, gdyż wagony z ładunkami nie odchodzą z powrotem niewyładowane, nie dokonują ich rozładunku nawet i stacje przeznaczenia, lecz przeprowadzają te czynności ci sami adresaci ludzi, których jednak w końcu znaleźli. Rozładunki są już po niewczasie, wtedy, gdy już zostało przyczynione zło, a więc, gdy wyniki znaczne przestoje wagonów. Można przyjąć, że „brak ludzi“ to raczej brak sprężystego, należytego ujętego postępowania organizacyjnego w sprawach transportowych, ale także w dużej mierze i brak świadomości społecznej o szkodach wyrządzanych w ten sposób gospodarce narodowej.

C. W pewnej mierze przyczynia się do utrudnień w na i wyładunku wagonów towarowych, a więc i do powstawania postojowego, niewłaściwa polityka personalna prowadzona przez przemysłowe organa centralne i wyrażająca się w zmniejszaniu — wpływ istotnym potrzebom — liczebności drużyn na i wyładunkowych w jednostkach nadawczych lub odbiorczych, mających większe obroty przewozowe. Redukcje w tych tak potrzebnych zespołach roboczych czynione są w imię oszczędności. Jest jednak rzeczą znamienną, że na pokrycie nieraz nawet bardzo znacznych opłat za postojowe, (które mogą być spowodowane właśnie redukcją sił roboczych), jednostki gospodarcze zawsze znajdują potrzebne środki finansowe, jak i usankcjonowanie ich wydatkowania. Natomiast brak jest tych środków na należyte zorganizowanie i postawienie nieodzownego przy transakcjach z koleją personelu roboczego. Takie postawienie sprawy jest niedopuszczalne. W jednostkach, mających większe obroty przewozowe, nie wolno jest czynić oszczędności na siłę roboczą, gdy to powoduje postojowe, a przez to przyczynia się do paraliżowania działalności ruchowo-przewozowej kolei.

D. Działalność tworzonych przez kolej na niektórych stacjach kolejowych przedsiębiorstw dowozowych, mających także za zadanie prowadzenie załadunku i rozładunku wagonów towarowych, mogłaby również przyczynić się do znacznego zmniejszania powstawania przestojów wagonów towarowych, jeżeli przedsiębiorstwa te będą prowadzone życiowo i sprężysto i jeżeli potrafią skoordynować swą pracę z nadawcami i odbiorcami ładunków.

E. Wysoce pozytywny udział w niedopuszczaniu do wzmagania się przestojów wagonów towarowych mogłaby i powinna wnieść Państwowa Komunikacja Samochodowa. Jednym z zasadniczych zamierzeń utworzenia przedsiębiorstwa PKS było to, ażeby instytucja ta w zakresie swych czynności towarowo - przewozowych była czynnikiem łączności między koleją, a zakładami wytwórczymi i handlowymi. W tych więc przypadkach, gdy zakłady te nie posiadają własnego tabo-ru samochodowego lub konnego, potrzebnego im do odwozki z kolei przychodzących dla nich towarów, surowców itp. oraz dla dowozu na kolej ich wytworzonego celem dalszego wysłania, wypełnianie tych zadań miało być powierzane jednostkom organizacyjnym PKS, które, rzecz oczywista, powinny posiadać nie tylko tabo-ry odwozkowe, lecz i odpowiednio dobrane załadunkowo - wyładunkowe. Częste zażalenia na PKS, że nie wywiązuje się ona z tych zadań lub odmawia wykonywania zleceń towarowo - spedycyjnych — co w rezultacie przyczynia się do powstawania postojowego — mogą znaleźć usprawiedliwienie, jeżeli takie zlecenia udzielane są sporadycznie lub dopiero wtedy, gdy zlecający zaskoczony niespodziewanym nadejściem ładunków lub z innych powodów powierza wykonywanie spedycji zbyt późno i w takim czasie, gdy PKS ma już rozplanowane lub zajęte posiadane środki usługowe. W każdym razie PKS powinna podać do wiadomości klientów, w jakim określonym czasie należy zgłaszać jej zlecenia spedycyjne, ażeby mogły być one wykonywane przez nią w terminach wolnych od po-

stojowego. Od wykonywania zleceń spedycyjnych, udzielanych w oznaczonych czasokresach, oraz od wypełniania takichże zleceń przewidzianych i zaplanowanych w umowach z klientami, PKS nie może się uchylać. Za powstałe w takich przypadkach postojowe powinna ponosić odpowiedzialność PKS.

F. W bardzo znacznym stopniu mogą być pomocne do zmniejszania przestojów wagonów towarowych właściwie eksploatowane i należycie wykorzystywane ruchowo bocznic kolejowe przy zakładach i przedsiębiorstwach wytwórczych. Sprawę użytkowania tych bocznic regulują „Ogólne warunki utrzymania i eksploatacji prywatnych bocznic kolejowych”, zatwierdzone zarządzeniem Ministerstwa Komunikacji z dnia 15 kwietnia 1947 r. Nr V. 31/601/42.46 i z dnia 24. VI 1947 r. Nr 4/311/17.47 (Dziennik Taryf i Zarządzeń Komunikacyjnych Nr 13 poz. 86 z 1947 r.) oraz zawierane na ich podstawie umowy dzierżawne w tych przypadkach, gdy bocznicę stanowią własność PKP. Również na zasadzie tych przepisów ustalane są między stacjami obsługującymi bocznicę a ich posiadaczami zasady i czas podstawiania na bocznicę i zabierania z bocznic przez kolej opróżnionych wagonów kolejowych. Jeżeli między stronami nie została wprowadzona zgodna współpraca, na przykład, stacja nie podstawia i nie zabiera wagonów kolejowych według uzgodnionych w umowie planów i nie liczy się z możliwościami odbiorczych posiadacza bocznic, a ten ostatni nie powiadamia stacji na czas o zwolnieniu wagonów po wyładunku, to na tym tle powstają scysje i nieporozumienia, przyczyniające przestoje wagonów towarowych. Istotne znaczenie w dążeniach do likwidacji postojowego ma sprawa powiadamiania przez kolej odbiorców w odpowiednim czasie o przybywających dla nich ładunkach. W odniesieniu do przesyłek adresowanych na bocznicę § 11 p. 4 wyżej powołanych przepisów bocznicowych stanowi, co następuje: „Stacja obsługująca może nie powiadamiać posiadacza bocznic o nadejściu przesyłek przeznaczonych na bocznicę; może jednak na życzenie i koszt jego przesłać mu odpowiednie informacje na podstawie listów przewozowych”. Nie dość katgoricznie zredagowanie powyższego paragrafu sprawia, iż niejednokrotnie stacje niesłusznie uważają, iż pozostawione jest całkowicie do ich swobodnego uznania, tj. mogą powiadamiać, a mogą i nie powiadamiać odbiorców o przybywaniu przesyłek, przeznaczonych na bocznicę, nawet jeżeli ci odbiorcy wyrazili życzenie, aby stacje powiadały ich o tym. Takie stanowisko niektórych stacji, mogące przyczynić się do przetrzymywania na oświatym ładunków wagonowych, o których przybyciu odbiorca nie został powiadomiony, jest nieuzasadnione. W świetle postanowień prawa kolejowego — § 16 R. P. T. (Tar. Tow. cz. I a) stacje w wyżej podanych warunkach (tj. przy zgłoszeniu życzeń odbiorców) nie tylko mogą, ale i mają obowiązek powiadamiania odbiorców o nadeszłych dla nich przesyłkach przeznaczonych na bocznicę.

Na znaczenie i na korzyści dla transportu kolejowego i przemysłu, wypływające z pełnego i intensywnego wykorzystywania bocznic kolejowych, zwrócili uwagę nadrzędne organa państwowe. Prezydium Rządu w uchwale z dnia 1. VIII. 1951 r. Nr 524 zobowiązało Dyrekcję Okręgowe Kolei Państwowych do przeprowadzenia w terminie do dnia 31. XII. 1951 r. komisijnego protokularnego ustalenia z użytkownikami bocznic kolejowych morm maksymalnego ładunku i wyładunku dla poszczególnych bocznic. Takie stwierdzenie, stanowiąc obowiązujące zaktualizowanie nie zawsze przestrzeganych przez strony wyżej podanych zasad prowadzenia i ruchowego użytkowania bocznic kolejowych, miało zobowiązywać użytkowników bocznic do na lub wyładunku takiej ilości wagonów, która odpowiadać będzie warunkom technicznym i zdolnościom wydawco „ odbiorczym bocznic. Wprowadzenie w życie wyżej oznaczonej uchwały Prezydium Rządu tam, gdzie to jeszcze nie zostało dokonane, byłoby bardzo potrzebne ze względu na to, że przyczyniałoby się do zgodnej współpracy stron na terenie bocznic, a tym samym do stopniowego zanikania postojowego.

G. Przyczyny powodujące plagę przetrzymywania wagonów na oświatym powstają również i z winy ko-

lei. Polskie Koleje Państwowe są przedsiębiorstwem pozostającym na rozrachunku gospodarczym. Nie może więc leżeć w interesie kolei, ażeby między nią a jej klientami — dobiorcami i nadawcami ładunków — zamiast stosunku życzliwości powstawał stosunek niezadowolienia, a nawet i nieprzyjaźni. Dziwnie się tak jakoś składa, że ładunki wagonowe, a nawet większe partie takich ładunków w bardzo wielu przypadkach przybywają i kolej podstawia je do wyładunku w tym czasie, gdy zakłady odbiorcze są nieczynne i gdy nie ma w nich nikogo do przyjęcia do wiadomości dokonanego przez kolej podstawienia wagonów. Najwięcej praktykowane przez stacje podawanie wagonów ma miejsce w soboty albo w dniach przedświątecznych — w obu przypadkach albo tuż przed, albo po skończeniu pracy w zakładach odbiorczych. Stacje nie mogą nie zdawać sobie sprawy, że takie podstawianie w nieodpowiednim czasie powoduje automatycznie powstawanie kilkudziesięciogodzinnych przestojów każdego nie w czasie podstawionego wagonu. Kolej nie tylko może, ale i powinna wiedzieć, kiedy i w jakim czasie są czynni jej znaczniejsi klienci-odbiorcy większych ładunków i stosować do tego podstawianie wagonów. W odniesieniu do podstawiania i odstawiania wagonów towarowych poprzez bocznicę kolejowe powinny stacje przestrzegać oznaczonego w przepisach i umowach bocznicowych czasokresu dla dokonywania tych czynności. Poprawienie tego stanu nieskoordynowanego z klientami, a przez to wywołującego stale scysje podstawiania wagonów leży przede wszystkim w interesie kolei. Dyspozytorzy ruchu zarówno stacyjni, jak i właściwych oddziałów eksploatacyjnych PKP, mogliby usunąć istniejące, wiążące się z powyższym anomalie, a wyrażające się w tym, że wagonowe ładunki, a nawet całe partie takich ładunków, pozostające od wczesnego ranka danego dnia na odnośnych stacjach przeznaczenia lub na sąsiednich stacjach węzłowych, stawiane są do dyspozycji adresatów w punktach odbiorczych najczęściej dopiero w godzinach przedwieczornych, tj. wtedy, gdy zakłady odbiorcze przestały już być czynne. Zło to, jak i w ogóle nieharmonizowana współpraca kolei z klientami, jako stwarzająca podkład dla postojowego wagonów — muszą być usunięte.

Wprowadzenie przez kolej w życie przepisów naładowczo - wyładowczych, nie uzgodnionych z praktykami transportowcami zainteresowanych klientów, może również przyczynić się do tarć między tymi ostatnimi, a koleją i pośrednio powodować przestoje wagonów. Na uzasadnienie tego podaję następujący przykład. Stosownie do postanowień § 23 przepisów taryfowych (Tar. Tow. PKP cz. I B) dla ładunku żywego do wagonu istniał 6-godzinny termin wolny od opłaty za przetrzymywanie wagonu. Zarządzeniem M.in. Kolei z dnia 15 lipca 1952 r. (Dziennik Taryf i Zarząd. Komunik. Nr 11 poz. 96 z 1952 r.) termin ten został zredukowany do 2 godz'n — czyli, że został przyrównany do 2-godzinnego terminu przewidzianego na wyładunek z wagonu zwierząt żywych. Jest jednak bardzo poważna i istotna różnica między czynnościami wyładunku z wagonu i ładunku do wagonu zwierząt żywych. Przede wszystkim żywea nie można ładować tak, jak się ładuje obiekty nieżyjące: kartofle, buraki, drewno. Żywiec ładowany w drogę do przewozu koleją, który to przewóz może trwać co najmniej dobę, a nieraz kilka dni, musi być odpowiednio do tego rozlokowany i zabezpieczony. Dla każdego zwierzęcia musi być przydzielona jakaś przestrzeń, pozwalająca mu stać lub leżeć. Najczęściej potrzebne jest do tego załataowanie odpowiednich urządzeń, co też zajmuje sporo czasu. Przecież odpowiednie rozlokowanie i umocnienie zwierząt w wogonie dyktowane jest nie tylko względami humanitarnymi, ale, co jest najważniejsze, ma na celu zabezpieczenie od uszkodzeń, podziurawień lub porysowań skór zwierząt, które to skóry przy dobrym zachowaniu są obiektem o wiele cenniejszym od mięsa zwierząt. Przy tym trzeba mieć na względzie, że żywiec wysyła się przeważnie nie pojedynczymi wagonami, lub partiami wagonów i takimiż partiami jest jednocześnie ładowany. Ażeby więc właściwie załadować żywiec do takiej partii wagonów w zredukowanym do 2 godzin terminie nadawca musiałby mieć do

każdego wagonu oddzielną o znacznej liczbie druzyn ładunkową, co stwarzałoby niewspółmiernie wysokie obciążające koszty. Jeżeli ten nie życiowy i niemożliwy do przestrzegania termin na załadunek żywa pozostanie w mocy, to będzie on automatycznie powodować postojowe wagonów bez winy nadawców.

Przyczyny powodujące niezgraną z klientami działalność stacji kolejowych w dziedzinie transportu kolejowego mogłyby być przy dobrej woli obu stron łatwo usunięte. Jak wykazuje praktyka, na kilku znaczniejszych stacjach, gdzie czynnik społeczny — stacyjne rady zakładowe i rady zakładowe zakładów wytwórczych, podały sobie ręce — przystąpiły do zgodnej współpracy, tam prawie zupełnie zanikły znaczne dołady przestoje wagonów towarowych zarówno na tle dokonywanych nie w czasie rozładunków i naładunków wagonów towarowych, jak i ich nieodpowiednie go przedstawienia.

H. Jak zostało zaznaczone na wstępie, zwalczanie postojowego wiedy może przynieść pozytywne rezultaty, jeżeli przystąpimy do wykorzenienia tego zła u podstaw jego powstawania. Muszą być stworzone takie warunki, żeby nie miało ono racji bytu. Wnioskując z istoty i potrzeby towarowego transportu kolejowego powinno być nie tylko ze strony kolei, ale i usługoborcy tego transportu — organizacji gospodarczej, przemysłowej i handlowej. W zrozumieniu tej potrzeby w ministerstwach gospodarczych dotychczasowe słabo fachowo obsadzone wydziały transportowe zostały podniesione do rangi departamentów lub samodzielnych wydziałów, a to w celu odpowiedniego zwiększenia pod względem ilościowym i fachowym tych zwierzchnich kierowniczych jednostek transportu gospodarczego. Jednak to nastawienie: „frontem do transportu” znalazło zrozumienie nie we wszystkich organizacjach gospodarczych. Główną są jednak centralne zarządy w których działy transportowe powinny być dla podległych jednostek w terenie możliwie kierowniczym i dyspozycyjnym, a w których liczebność, a co jeszcze gorsza, również i fachowość składu osobowego, jest niedostateczna, poniżej poziomu wymaganej wiedzy transportowej. W centralach takich jest jeszcze pewne zrozumienie dla potrzeb transportu samochodowego, natomiast komórki transportu kolejowego (tj. naszego podstawowego transportu, najbardziej ekonomicznego w użytkowaniu) są ledwo tolerowane i uważane za „piąte koło u wozu”. Są na przykład przypadki, że w takiej naczelnej komórce w centrali przemysłowej, komórce, która jest władzą kierowniczą, powiedzmy, dla kilkunastu działów transportu kolejowego w dyrekcjach wojewódzkich danej centrali i dla kilkudziesięciu takichże działów w zakładach wytwórczych tejże centrali w terenie, jest postawiona dosłownie jedna osoba, zajmująca stanowisko kierownika tej naczelnej komórki. Przy różnorodności, często dużej ważności znacznej ilości rozmaitych spraw, związanych z transportem kolejowym, taka znikoma obsada może wysoce ujemnie odbijać się w całym postawieniu transportu i przewozów kolejowych w danym przemyśle.

Bardzo duże ma też znaczenie dla należytej współpracy z transportem kolejowym właściwe postawienie fachowa obsady tej najniższej, ale tym nie mniej bardzo ważnej komórki transportowej w zakładach

wytwórczych w terenie, wykonywującej ze stacjami kolejowymi wszystkie czynności w terenie, związane bezpośrednio i pośrednio z przewozami kolejowymi. Jeżeli w tej najniższej, a tak istotnej komórce obsada personalna jest niedostateczna i nie na wystarczającym poziomie fachowym, to nie jest to komórka transportu a puste lub na wpół puste miejsce. Jeżeli nawet wszystkie wyżej podane wskazania przeciwko powstawaniu przestojów wagonów zostaną jak należy wykonane, a w centralnej jednostce organizacji transportu kolejowego danego przemysłu, jak i na najniższym szczeblu komórek bezpośrednio — wykonawczych tego transportu, nie będzie istniała należyta obsada, to zwalczanie osowego w tym przemyśle będzie niesłychanie utrudnione. Można tu z całą pewnością zaznaczyć, że najistotniejszym zadaniem i warunkiem „sine qua non” do zlikwidowania przestojów wagonów jest należyte postawienie spraw i właściwe podejście do potrzeb i wymogów transportu kolejowego na wszystkich szczeblach central przemysłowych.

Z wyżej przytoczonych danych i faktów wynika, w jak szerokim zakresie i w sferze jak istotnych zagadnień gospodarczych powinna być prowadzona akcja likwidacji przestojów towarowych wagonów kolejowych. Można powiedzieć, że front tej akcji jest szeroki dzieli się ona na wyżej szczegółowo wymienione, a niżej ogólnie strzeżone następujące odcinki.

- a) usprawniania poczyną nadawców (awizowania, uzgadniania przesyłek),
- b) przeciwdziałania niezaradności i brakowi poczyną organizacyjnych w znalezieniu ludzi do robót na wyładunkowych,
- c) niedopuszczalności nieuzasadnionych redukcji druzyn roboczych przez działy kadr central,
- d) przystosowania i wykorzystania działalności Kolejowych Przedsiębiorstw Dostawczych,
- e) korzystanie z usług przedsiębiorstwa PKS,
- f) należytego i sprawnego użytkowania bocznice kolejowych,
- g) poprawienia ustosunkowania się kolei do klientów-odbiorców ładunków,
- h) postawienia na należytych poziomach organizacji dla transportu kolejowego w centralach przemysłowych i podległych im zakładach w terenie.

Akcja walki o zlikwidowanie przestojów wagonów towarowych będzie mogła osiągnąć duże powodzenie i sukcesy i doprowadzić do tego, że postojowe stanie się smutnym wspomnieniem przeszłości, jeżeli organa nadrzędne zarządzają, aby podległe jednostki wzięły jak najbardziej intensywny i celowy udział w niedopuszczaniu i w zwalczaniu wszelkim dostępnymi im środkami przestojów wagonów na wyżej oznaczonych odcinkach frontu walki.

Rozumie się, że wszelkie zarządzenia w tej dziedzinie wiedzy osiągną skutek, jeżeli będzie zabezpieczona pełna kontrola wykonania zarządzeń. Sprawa jest warta trudów i zachodu, gdyż chodzi tu przecież o przywrócenie do ruchu transportowego ogromnej ilości wagonów kolejowych.

M. URBAN (Warszawa)

## Organizacja wykorzystania próżnych przebiegów

Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 4 czerwca 1952 r. w sprawie używania ciężarowych pojazdów samochodowych w transporcie między osiedlami i wykorzystania ich próżnych przebiegów, które weszło w życie z dniem 25 września 1952 r., rozwiązuje dwa zagadnienia transportu zamiejscowego: koordynacji przewozów i wykorzystania próżnych przebiegów. Zasadniczym celem rozporządzenia jest uzyskanie oszczędności środków transportowych i materiałów eksploatacyjnych przez ich lepsze wykorzystanie. Cel ten należy pojmować nie tylko w znaczeniu koordyna-

cji wewnętrznej transportu samochodowego, lecz również jako koordynację tego transportu z transportem kolejowym. Nawiązując do uchwały Nr 323 Prezydium Rządu z dnia 26 września 1952 r. w sprawie przejmowania zadań transportu kolejowego w przewozach na krótkie odległości przez transport samochodowy, można w rozporządzeniu widzieć środek, nie tylko do zwiększenia i obniżenia kosztu transportu samochodowego, ale również do zwiększenia zdolności przewozowej i obniżenia kosztów eksploatacyjnych kolei.

Rozporządzenie wprowadza w dziedzinie podlegającego mu transportu dwa pojęcia obszaru, których suche przepisy nie obrazują dość jasno — a mianowicie obszaru dozwolonych odległości przewozu i obszaru swobodnego poruszania się pojazdów bez obowiązku zgłaszania wyjazdu w spedycji. Ten drugi obszar rozporządzenie nazywa „najbliższą okolicą stałego miejsca postoju pojazdów”. Jak z tego określenia wynika, jest on węższy od obszaru dozwolonych odległości przewozu. Organizacja wykorzystania próżnych przebiegów działa zatem tylko przy wyjazdach do miejscowości leżących w pasie między granicami tych obszarów, a na zewnątrz ich jedynie w tych wyjątkowych przypadkach, w których wojewódzkie komisje koordynacji transportu okresowo, a przeydła wojewódzkie rad narodowych jednorazowo dopuszczają przewóz na dalsze odległości, niż je określi zarządzenie wykonawcze Ministra Transportu Drogowego i Lotniczego. Aż do ukazania się tego zarządzenia działa jednolity zakaz przewozu ponad 50 km. odległości, z wyjątkami dla niektórych materiałów, ustalony § 9 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 8 stycznia 1951 r.

Ten stan przejściowy trwać będzie pewien czas, bowiem rozporządzenie Rady Ministrów traktuje zagadnienie odległości przewozu samochodowego dialektycznie. W zależności od szeregu okoliczności, jak polityka w zakresie gospodarki paliwami, warunki techniczno - eksploatacyjne pojazdów samochodowych, regionalne warunki komunikacyjne, potrzeby poszczególnych działów gospodarki narodowej itp. — odległość ta może być określona rozmaicie. Wielostronność zagadnień wymaga dłuższych studiów materiału z zebranych doświadczeń.

Nowe zarządzenie powinno być wyrazem przewidującej polityki transportowej zdążającej do głównego celu, jakim jest opanowanie uniwersalnych przewozów zamiejscowych przez najbardziej ekonomiczny i sprawny transport publiczny.

Rozporządzenie R. M. nie wymaga zorganizowania wykorzystania próżnych przebiegów odradu na terenie całego kraju, lecz łączy to zagadnienie z rozbudową organizacji spedycji Państwowej Komunikacji Samochodowej.

Z chwilą, gdy sieć placówek spedycji i jej agencji pokryje cały kraj, można będzie mówić o pełnym zorganizowaniu wykorzystania pustych przebiegów. Efekty ekonomiczne akcji prowadzonej przez spedycję będą jednak tylko o tyle możliwie pełne, o ile w jej wyniku przewozy zamiejscowe przejmie ostatecznie transport publiczny, ponieważ możliwość skumulowania i skoordynowania w czasie nieprzewidywanych wyjazdów transportu wykonywanego dla własnych potrzeb jest znacznie ograniczona w stosunku do warunków pracy transportu publicznego.

Efektom ma być uzyskanie oszczędności środków transportowych i materiałów eksploatacyjnych w dwojaki sposób: przez zaniechanie jazdy zamiejscowej, gdy przewóz może być z równym skutkiem wykonany w inny sposób i wykorzystanie niezbędnych jazd bez ładunku lub z niepełnym ładunkiem do przewozu chętnych ładunków. W tym celu każdy kierowca ciężarowego pojazdu samochodowego, wyjeżdżającego tam lub z powrotem bez pełnego ładunku, i każdy pracownik posiadacza takiego pojazdu, wysyłający go w drogę z ramienia posiadacza, obowiązani są zgłosić zamierzony wyjazd oraz rodzaj i ciężar ładunku przeznaczonego do przewozu placówce lub agencji spedycji znajdującej się w miejscowości wyjazdu. Umożliwi to spedycji łączenie ładunków wysyłanych w jednym kierunku i przewiezienie ich w ten sposób mniejszą ilością pojazdów, niż to zamierzano pierwotnie uczynić, względnie wykorzystanie do tego próżno wracającego pojazdu.

Zarządzenie Ministra Transportu Drogowego i Lotniczego w dniu 19 listopada 1952 r. w sprawie wykorzystania próżnych przebiegów ciężarowych pojazdów samochodowych w transporcie między miastami reguluje szczegółowo sposób wykonania przepisów rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 4 czerwca 1952 r., (które było szczegółowo omówione w Nr 8 „Transportu” z sierpnia ub. r., str. 291).

W myśl tego zarządzenia zamierzony wyjazd poza strefę bezpośredniej obsługi transportowej i zamierzony powrót z niej zgłasza się jedynie w miejscowości, która jest

oznaczona odpowiednimi tablicami informującymi, że znajduje się w niej spedycja organizująca wykorzystanie próżnych przebiegów. Wykaz tych miejscowości będzie ponadto podawany z bieżącymi zmianami w Dzienniku Taryf i Zarządzeń Komunikacyjnych do publicznej wiadomości oraz będzie stanowić załącznik do wydawnictwa taryfy towarowej transportu samochodowego i spedycji. Ponadto przedruki wykazów umieszczane będą w dziennikach urzędowych wojewódzkich rad narodowych. W ten sposób rozpowszechnione wiadomości o utworzonych placówkach lub agencjach spedycyjnych i o tym, że w konsekwencji obowiązuje w tych miejscowościach zgłaszanie zamiejscowych wyjazdów, powinny dotrzeć do wszystkich, których obowiązek ten dotyczy. Równocześnie ze wspomnianym zarządzeniem, zarządzenie Ministra Transportu Drogowego i Lotniczego z dnia 19 listopada 1952 r. w sprawie zmian w Taryfie towarowej transportu samochodowego i spedycji ogłasza w załączniku Nr. 11 do § 60-a, że tego rodzaju placówki spedycyjne powołano na razie do życia w miastach: Bydgoszcz, Toruń, Płock, Wrocław i Jelenia Góra. Organizacją tą zostaną niebawem objęte dalsze miasta.

Wyjazd pojazdu z miejsca postoju zgłasza się spedycji pisemnie lub telefonogramem w zasadzie w przeddzień zamierzonego wyjazdu, co najmniej jednak na 6 godzin wcześniej. Ma to na celu umożliwienie spedycji zebranie danych o wszystkich zamierzonych wysyłkach w dniu następnym, przygotowanie ładunków zbiorowych i ewentualną wózkę przesyłek drobnych do zbiornicy oraz zorganizowanie przewozu zgłoszonych ładunków przy pomocy tych z pośród zgłoszonych samochodów, które najbardziej nadają się do niego, bądź też nadanie ich do przewozu zbiorowego samochodami PKS. Na liniach o dużych potokach ładunków może być przytem należyte wykorzystanie duża ładowność ciężkich samochodów PKS z przyczepami, co potrafi zaoszczędzić wielu indywidualnych przewozów. Minimalny termin 6 godzin na zgłoszenie wyjazdu zabezpiecza przytem spedycję, która funkcjonuje w zasadzie bez przerwy nocnej, od niespodzianych zgłoszeń w godzinach wieczornych, dyktowanych złą wolą, wskutek których musiałaby się godzić na nieracjonalne wyjazdy, nie mogąc w tym czasie zorganizować przewozu zgłoszonego ładunku w inny sposób.

Zarządzenie przewiduje jednak, że mogą się zdarzać przesyłki pilne lub gospodarczo tak ważne, a przytem niespodziane, że mimo niewykorzystania pojazdu nie mogą czekać na okazję. W takich przypadkach, jeżeli są należyte uzasadnienie i udowodnione, spedycja może uznać zgłoszenie za dokonane nawet wówczas, gdy nastąpiło w dniu zamierzonego wyjazdu bez zachowania sześciogodzinnego terminu. O ile spedycja dysponuje wówczas zgłoszonym składną ładunkiem, a wysyłany pojazd jest niedoładowany, kierowca jest obowiązany zabrać dodatkowy ładunek.

Zgłoszenie winno wyczerpująco informować spedycję o danych, które są dla niej niezbędne do wyrażenia zgody na zamierzony wyjazd lub zorganizowanie przewozu innym pojazdem. Dlatego też zgłoszenie powinno zawierać przynajmniej określenie docelowej miejscowości zamierzonej jazdy, dokładny czas wyjazdu, drogę jazdy, rodzaj i ładowność pojazdu oraz rodzaj i ciężar ładunku, który zamierza się przewieźć, w końcu dokładne adresy miejsc, gdzie ładunek ma być zabrany i oddany, oraz adres samego posiadacza pojazdu wraz z numerem jego telefonu. W zgłoszeniu należy ponadto podać nazwisko kierowcy i ewentualnego konwojenta dla ich zidentyfikowania przy ewentualnym przekazaniu obcego ładunku do przewozu, jak również ogólną ilość osób towarzyszących przesyłce.

Jeżeli spedycja nie przejmie zgłoszonego ładunku do przewozu innym pojazdem, zobowiązana jest potwierdzić zgłoszenie wyjazdu na karcie drogowej pojazdu, przez co kierowca zyskuje prawo do odbycia zamierzonej jazdy bez przeszkód ze strony organów kontroli drogowej. Spedycja może jednak uzależnić potwierdzenie karty drogowej od dobrania ładunku, który wówczas wpisuje również do karty.

Zarządzenie przewiduje, że spedycja nie musi przed zgłoszonym czasem wyjazdu ze stałego miejsca postoju pojazdu oświadczyć jego posiadaczowi, że nie stawia

przeszkód wyjazdowi, może go jednak przed tym terminem w dowolnym czasie uprzedzić, że zamierza przejąć zgłoszony przez niego ładunek. W pierwszym przypadku, to jest wówczas, gdy spedycja nie odpowie na zgłoszenie do czasu zamierzonego wyjazdu, zgłaszający zwraca się do niej po tym czasie, o potwierdzenie zgłoszenia na karcie drogowej pojazdu. Może to uczynić, przesyłając kartę przez posłańca i dopiero po uzyskaniu potwierdzenia wysłać pojazd w drogę już bezpośrednio, albo też zajeżdżając w tym celu do spedycji po drodze załadowanym już pojazdem. Nie wiąże to jednak w żadnym razie spedycji w decyzji przejęcia zgłoszonego ładunku w ostatniej chwili, pod warunkiem, że zobowiąże się wysłać ładunek w ciągu 24 godzin innym pojazdem lub doładowania odjeżdżającego pojazdu przed potwierdzeniem jego karty drogowej. Jeżeli kartę drogową przesłano do spedycji bez pojazdu, a spedycja zleca dodatkowy ładunek do przewozu, pojazd musi przed rozpoczęciem właściwej jazdy zajeżdżać po ładunek albo do spedycji albo na miejsce załadunku, które wskaże spedycja — jeżeli zaś spedycja oświadczyła, że ładunek jednak przyjmie, zgłaszający musi zaniechać wyjazdu i oczekiwać na zabranie ładunku u siebie. Jeżeli natomiast zajechano załadowanym pojazdem do spedycji po potwierdzeniu na karcie drogowej, a spedycja przejmie ładunek znajdujący się na nim, kierowca nie może kontynuować rozpoczętej jazdy, lecz musi powrócić do garażu, po przekazaniu ładunku spedycji. Ta swoboda decyzji jest jednak ograniczona w razie, jeżeli z przedstawionych spedycji, pisemnych dowodów wynika, że pojazd ma zabrać w drogę lub z powrotem odpowiednio duży lub pilny własny ładunek posiadacza pojazdu. Wtedy spedycja nie może przejąć tego ładunku i odmówić potwierdzenia wyjazdu na karcie drogowej, może jedynie doładować pojazd.

W drugim zasadniczym przypadku, to jest wówczas, gdy spedycja zawiadomi zgłaszającego przed zgłoszonym czasem wyjazdu, że przejmie jego ładunek do przewozu innym pojazdem, tam, gdzie ładunek się znajduje, i że rozpocznie jego przewóz w ciągu 24 godzin, zgłaszający obowiązany jest wstrzymać wyjazd do tego czasu i oczekiwać na zabranie ładunku przez spedycję. Gdyby jednak spedycja nie zgłosiła się po ładunek do tego terminu, zgłaszający ma prawo wysłać ładunek własnym pojazdem, a spedycja nie może wówczas odmówić potwierdzenia na karcie drogowej, chociaż zleci zabranie przy tej sposobności dodatkowego ładunku.

W ten sposób spedycja, zbierając bieżąco zgłoszenia aż do ostatniej chwili, może segregować przesyłki według rodzaju, wielkości i kierunków przewozu, kompletować je w ładunki zbiorowe i, zależnie od ich wielkości, albo zabierać je na miejscu u nadawców, albo też zwozić do swej biurowicy i stąd nadawać, o ile przesyłek tych nie dowiezie sam właściciel. Dobrze pracująca placówka spedycyjna powinna z czasem, na podstawie zdobywanych w tej akcji doświadczeń i znajomości rynku przewozowego, zorganizować regularną zwózkę i rozwózkę zgłaszanych i nadchodzących przesyłek poza tymi, które nie nadają się do przeladunku, w biurowicy.

W dalszej perspektywie akcja wykorzystywania próżnych przebiegów może się przy właściwej pracy spedycji przekształcić w umowną obsługę spedycyjną w przewozie publicznym, w zakresie znacznej części transportu zamieszkowego, wykonywanego obecnie własnym taborem. Ten cel może być tym łatwiej osiągnięty, że na spedycji ciąży obowiązek dostawy przejętych ładunków na miejsce przeznaczenia w terminach, zależnych od odległości przewozu, które określać będzie taryfa towarowa transportu samochodowego i spedycji. Stworzy to atmosferę zaufania do działalności spedycji, jeżeli tylko potrafi ona sprostać zadaniu i dotrzymać obowiązujących terminów, zwłaszcza że taki przewóz ładunku będzie kosztował klienta taniej, niż własnym samochodem.

Rozporządzenie, podporządkowując przewozy wykonywane w trybie wykorzystania próżnych przebiegów taryfie obowiązującej w transporcie publicznym, nadaje im cechy publiczne. Główna różnica polega na tym, że posiadacz pojazdu użytego do przewozu przesyłek zleconej przez spedycję, otrzymuje tylko połowę taryfowej opłaty za sam przewóz. Spedycja pobiera natomiast pełną opłatę taryfową, licząc sobie osobno, ewentualną należność za

dowóz przesyłki od nadawcy i odwóz do odbiorcy zgodnie z postanowieniami taryfowymi. Jeżeli dowóz i odwóz przesyłki wykona na zlecenie spedycji pojazd, któremu zlecono wykonanie samego przewozu, należy się jego posiadaczowi pełna opłata taryfowa tak samo, jak i za czynności dodatkowe, np. za ładowanie.

W myśl dodatkowych postanowień taryfowych, wprowadzonych dla instytucji wykorzystania próżnych przebiegów, spedycja, otrzymując sama zlecenie spedycyjne od właściciela ładunku, przejętego na podstawie przepisów prawa, wystawia na ten ładunek, zlecony do przewozu innemu posiadaczowi pojazdu, normalny list przewozowy. Wtórnik listu doręcza spedycja właścicielowi ładunku, a list przewozowy i cedulę wraz z jej odpisem kierowcy lub konwojentowi pojazdu, który przesyłkę zabiera. Kierowca doręcza list przewozowy odbiorcy przesyłki, a potwierdzoną przez niego cedulę zwraca posiadaczowi pojazdu wraz z jej odpisem; cedulę wraz z rachunkiem za dokonany przewóz przesyła się tej placówce spedycyjnej, która przesyłkę nadała. Odpowiedzialność za ładunek przewożony bez konwojenta właściciela ładunku spoczywa na posiadaczu pojazdu z wyjątkiem przypadków, ustalonych w § 67 ust. 3 taryfy, ale dochowanie ładunków wartościowych i ładunków wymagających specjalnej opieki obowiązuje właściciela i wówczas odpowiada on za ładunek.

Należność za przewóz oblicza spedycja w liście przewozowym na ogólnych zasadach taryfowych. Rozliczenie z okazynym przewoźnikiem następuje na podstawie zwrotnej, należycie potwierdzonej przez odbiorcę, ceduły, i doręczonego rachunku za przewóz i dodatkowe czynności. Natomiast rozliczenie z właścicielem ładunku, przejętego przez spedycję, może być przeprowadzone, albo z chwilą przyjęcia ładunku albo po doręczeniu przez spedycję rachunku, który powinien być niezwłocznie — najpóźniej w ciągu 3 dni — wyrównany pod rygorem przewidzianymi w § 10 ust. 4 taryfy; w przeciwieństwie bowiem do ogólne obowiązujących zasad taki przewóz nie musi być opłacony z góry. Wprowadzenie tych odchyśleń było konieczne, ponieważ liczyć się należało, że kierowca czy nawet posiadacz pojazdu wysyłanego w drogę przeważnie nie będzie mógł od razu uiścić opłaty za przewóz ładunku, który sam zamierzał przewieźć.

Poza tymi odchyleniami oraz szczególnymi przepisami zawartymi w zarządzeniu o próżnych przebiegach obowiązują ogólne postanowienia taryfy. Do nich należy również przepis, że właściciel ładunku obowiązany jest załadować własnymi siłami roboczymi ładunek przejmowany przez spedycję w miejscu załadowania na pojazd dostarczony przez spedycję, chociaż może zażądać tego od spedycji za osobną taryfową opłatą.

Powrotny wyjazd z poza strefy bezpośredniej obsługi przewozowej do miejsca stałego postępu pojazdu, zgłasza kierowca spedycji, raz bezpośrednio po przyjeździe do danej miejscowości, a następnie zgłasza się u niej po potwierdzeniu karty drogowej w podanym przez siebie terminie wyjazdu. Spedycja nie ma prawa odmówić mu potwierdzenia, ale może wstrzymać jego odjazd o jedną godzinę, jeżeli w tym czasie ma możliwość uzupełnić ładunek pojazdu, nie może również odebrać mu ładunku własnego.

Kierowca pojazdu obowiązany jest przedstawić spedycji do wglądu posiadane poświadczenie na prowadzenie pojazdu, kartę drogową pojazdu oraz dokumenty przewozowe, dotyczące posiadanego ładunku, aby spedycja, powierzając mu obcy ładunek, mogła go zidentyfikować oraz aby mogła sprawdzić prawdziwość zgłoszonych danych. W razie oddania kierowcy obcego ładunku do przewozu, spedycja wpisuje do karty drogowej pojazdu rodzaj, ciężar i miejsce przeznaczenia ładunku, a kierowca jest przy tym zobowiązany zajeżdżać po ładunek na miejsce wskazane przez spedycję.

Kierowca nie może odmówić przyjęcia ładunku od spedycji nawet, gdyby przewóz wymagał zboczenia z drogi wyznaczonej w karcie drogowej pojazdu lub jej przedłużenia, chyba że jazda w jednym kierunku przedłuży się w ten sposób więcej niż o 10% albo w ogóle więcej niż o 20 km w przypadku, gdy 10% drogi przekracza tę odległość. To odchylenie obowiązuje również przy zgłaszaniu wyjazdu spedycji z miejsca położonego poza miejscowością, w któ-

rej znajduje się jej siedziba, jeżeli droga jazdy prowadzi przez tą miejscowość.

Natomiast spedycja odpowiedzialna jest za doładowanie takiego ładunku, który grozi uszkodzeniem pojazdu lub zniszczeniem własnego ładunku posiadacza pojazdu, i tak samo, gdy ładunek dodatkowy jest narażony na zniszczenie przez ładunek pierwotny albo przez niewłaściwe jego rozmieszczenie na pojeździe.

Przesyłki zlecenne przez spedycję, przeznaczone dla kilku odbiorców, powinny być przez nią odpowiednio oznaczone, tak aby ich doręczenie nie narażało trudności i nie powodowało omyłek.

Spedycji nie wolno przytem przetrzymywać doładowywanego pojazdu ponad potrzebę, to jest ponad czas konieczny do załadowania i wystawienia dokumentów przewozowych.

Przy wykorzystaniu próżnych przebiegów specjalną trudność stanowi zagadnienie odbioru ładunku na miejscu przeznaczenia. Często może się zdarzać, że pojazd, który zabrał ładunek na zlecenie spedycji, dojedzie do miejscowości docelowej o takiej porze, że odszukanie odbiorcy i zdanie mu ładunku zaraz po przyjeździe lub w krótkim czasie po nim jest niemożliwe. Zarządzenie Ministra Transportu Drogowego i Lotniczego zajmuje się specjalnie tym zagadnieniem. W myśl zarządzenia spedycja może zlecić przewóz ładunku bez konwojenta do miejscowości, w której nie ma jej placówki lub agencji bądź też ekspozytury czy stacji terenowej PKS, tylko wówczas, gdy zapewnione jest przyjęcie ładunku przez odbiorcę bezpośrednio po przyjeździe na miejsce przeznaczenia. Zarządzenie pozostawia otwartą kwestię, w jaki sposób spedycja ma się o tym upewnić, leży to jednak całkowicie w jej możliwościach w licznych przypadkach, ponieważ, licząc się z tym, może wysłać ładunek dostatecznie wcześniej, aby zdążyć np. zamknięciem magazynu, lub też uprzedzić odbiorcę o przesyłce telefonicznie.

Jeżeli ładunek wysłany do miejscowości, gdzie jest spedycja lub placówka PKS, nie może być zdany odbiorcy w ciągu godziny po dostarczeniu na miejsce wyładunku, powinien być dostarczony do spedycji, a jeżeli jej niema w tej miejscowości, do placówki PKS w celu przechowania. Wówczas na nich spoczywa obowiązek zawiadomienia odbiorcy o nadejściu przesyłki i wydania ładunku po jego zgłoszeniu się po odbiór, wzelednie, jeżeli tego zażąda, obowiązek dostarczenia przesyłki na miejsce za osobną dopłatą taryfową. Podobnie zresztą dzieje się w tych miejscowościach, jeżeli ładunek nadany przez spedycję obejmuje więcej niż dwie przesyłki adresowane do różnych odbiorców w jednej miejscowości. Przesyłki te składa się w zasadzie w spedycji lub w placówce PKS bez zajeżdżania do odbiorców, chyba że kierowca pojazdu, którym je przywieziono, zgodzi się rozwieźć je do odbiorców za osobną opłatą taryfową, którą spedycja zalicza wówczas dodatkowo posiadaczowi pojazdu.

W związku z zagadnieniem odbioru ładunku, zarządzenie przewiduje jeszcze możliwość, że np. wskutek defektu samochodu po drodze, zajeżdżenie on w takim czasie do miejscowości przeznaczenia ładunku, w której niema ani spedycji ani placówki PKS, że odbiór w krótkim czasie jest niemożliwy. Wprawdzie w myśl poprzednio opisanego przepisu ładunkowi towarzyszy wówczas konwojent, zachodzi jednak kwestia, jak długo może pojazd oczekiwać na wyładowanie, aby korzyści odniesione z wykorzystania jego próżnego przebiegu nie stały się iluzoryczne. Zarządzenie rozwiązuje to zagadnienie w ten sposób, że po bezskutecznym trzygodzinnym oczekiwaniu, w czasie którego konwojent stara się odszukać i zmobilizować odbiorcę, ładunek składa się prowizorycznie w jakimkolwiek, byle odpowiednio zabezpieczonym, miejscu pod opieką konwojenta a pojazd, który ładunek przywiózł, może udać się w dalszą drogę, chyba że garażuje w tej samej miejscowości a ładunek może być złożony w jego jednostce macierzystej.

Na tym zamykają się właściwe przepisy wykonawcze do rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 4 czerwca 1952 r. w odniesieniu do sposobu organizowania wykorzystania próżnych przebiegów pojazdów samochodowych w transporcie między osiedlami. Samo rozwiązanie tego za-

gadnienia jest dla nas nowością, nowe więc są również sposoby, którymi je rozwiązujemy.

Zarówno te sposoby jak i zastosowany do nich tryb postępowania będą musiały zdać swój egzamin życiowy, a nie małą rolę w wyniku tego egzaminu odegra sama spedycja. Niewątpliwie życie wykaże popełnione przy tym błędy i wskaże poprawki, które trzeba będzie wnieść do opracowywanego systemu. W każdym razie pierwszy krok w tym tak skomplikowanym zagadnieniu już postawiono.

Pozostałe przepisy zarządzenia Ministra Transportu Drogowego i Lotniczego w sprawie wykorzystania próżnych przebiegów dotyczą delegacji udzielonej mu przez rozporządzenie Rady Ministrów do określenia w porozumieniu z Przewodniczącym Państwowej Komisji Planowania Gospodarczego wysokości premii, którą ma wypłacać posiadacz pojazdu kierowcy i innym swoim pracownikom dysponującym pojazdami od przewiezionych ładunków obcych, zleconych przez spedycję oraz przypadków, w których nie stosuje się przepisów rozporządzenia o wykorzystaniu próżnych przebiegów i przypadków, w których prezydium wojewódzkich rad narodowych mogą zwalniać posiadaczy pojazdów od obowiązków wynikających z tych przepisów.

W myśl tego zarządzenia kierowca ma otrzymywać 20% należności przewozowej otrzymanej przez posiadacza pojazdu, dyspozytor 10% premii otrzymanej przez kierowców, którym wystawił karty drogowe na jazdy wykorzystane do przewozu obcych ładunków a kierownik jednostki transportowej 5% premii wszystkich kierowców jednostki. Premię oblicza się i wypłaca co miesiąc do 15-go następnego miesiąca na podstawie rozliczenia za przewiezienie w miesiącu ładunki, których odbiór bez usterek został należycie potwierdzony przez odbiorców lub placówki spedycyjne czy przewozowe PKS w miejscowości odbioru. Stanowić to będzie niewątpliwie zachętę do zgłaszania zamierzonych wyjazdów przez zainteresowanych.

W końcu zarządzenie wymienia w myśl wspomnianej delegacji okoliczności, które zwalniają od stosowania się do przepisów o wykorzystaniu próżnych przebiegów. Należą do nich zbiorowy przewóz osób lub brygad rozpoznawia roboczo w myśl obowiązków w tym zakresie przepisów szczególnych oraz przewóz następujących ładunków: materiałów wybuchowych, żrących i łatwopalnych, towarów łatwosnąjących się, których lista stanowi załącznik do zarządzenia, żywcem zwierzęcego lub drobiu żywego, zwłok ludzkich, nadtłw, towarów wysokowartościowych, precyzyjnych lub łamliwych (łatwo tłukących się), przedmiotów wymagających specjalnych urządzeń przeładunkowych ze względu na duży ciężar i nierozdzielność oraz ładunków przewożonych na zlecenie władz wojskowych i organów bezpieczeństwa publicznego albo pod ich ochroną. Przewóz towarów wysokowartościowych, precyzyjnych lub łamliwych i przedmiotów wymagających specjalnych urządzeń przeładunkowych wymaga mimo to potwierdzenia przez spedycję na karcie drogowej pojazdu, że ładunek został prawidłowo zaklasyfikowany, przy czym spedycja może ładunek ten przejąć do przewozu w transporcie publicznym.

Zarządzenie upoważnia ponadto Prezydium Wojewódzkich Rad Narodowych oraz Prezydium Miejskich Rad Narodowych w Warszawie i w Łodzi do zwalniania osób dysponujących jazdą pojazdów od obowiązków wynikających z przepisów o wykorzystaniu próżnych przebiegów jednorazowo wówczas, gdy pojazdem przewozi się ładunek specjalny, który ze względu na konieczność państwową ma zapewniony priorytet przed innymi przewożanymi. Ocena istnienia tej okoliczności pozostawiona jest Prezydium. Pojazd użyty do tego rodzaju przewozu powinien posiadać, ze względu na kontrolę drogową, na szybie przedniej nalepkę, zawierającą określenie nru rejestracyjnego pojazdu, drogi i kierunku jazdy z ładunkiem i daty jazdy, zaopatrzoną w potwierdzenie tych danych przez Prezydium.

To wyczerpuje tymczasem aktualną fazę rozwiązania tak palącego i szeroko dyskutowanego zagadnienia. Omawianie tego tematu będzie jednak z pewnością dalej aktualne.

ST. PAWŁOWSKI (Warszawa)

## Scalanie drobnych przedsiębiorstw samochodowych

W miarę zwiększania się ilości użytkowanych samochodów wzrasta stale znaczenie transportu samochodowego w kraju. Równolegle jednak wzrastają i koszty związane z utrzymaniem wciąż wzrastającego ogromnego parku samochodowego.

W całym szeregu przedsiębiorstw produkcyjnych już dziś znaczny procent kosztów własnych produkcji odnieść należy do kosztów eksploatacji środków transportowych.

Zagadnieniu temu specjalnie wiele uwagi poświęcają fachowe periodyki Związku Radzieckiego. I tak np. w dziale *Ekonomika i Organizacja* miesięcznika „Awtomobil” Nr 7/51 inż. D. Jewreinow stwierdza, że w Ministerstwie Budownictwa Przedsiębiorstw Przemysłu Ciężkiego wydatki na przewozy ładunków transportem samochodowym wynoszą średnio od 9 do 10% kosztów prac budowlano-montażowych, osiągając w pewnych przypadkach nawet 15 — 18%.

Transport samochodowy posiada dziś bez wątpienia duże znaczenie jako podstawowy składnik działalności przedsiębiorstw budowlanych. Jednak eksploatacja samochodów w tych przedsiębiorstwach nie jest jeszcze należycie poświadczona, co głównie przypisać należy zbyt wielkiemu rozdrobnieniu samochodów na liczne małe przedsiębiorstwa przewozowe.

W Związku Radzieckim przyjęto jako zasadę, że wszystkie większe przedsiębiorstwa budownictwa ogólnego posiadają kilka podległych sobie mniejszych budowlanych jednostek organizacyjnych (pododdziałów); podczas, gdy wielkie przedsiębiorstwa dysponują ilością 200 — 900 samochodów, te drugie posiadają swoje drobne gospodarstwa transportowe wyposażane w 5 — 20 samochodów ciężarowych.

Jako ilustrację tego, do czego prowadzi rozdrobnienie parku samochodowego na poszczególne małe przedsiębiorstwa przewozowe, podaje wspomniany miesięcznik zestawienie danych o pracach transportu samochodowego poszczególnych organizacji budowlanych w Związku Radzieckim za rok 1950.

Z zestawienia wynika, że w okresie tego roku w dużym przedsiębiorstwie przewozowym organizacji budownictwa ogólnego praca jednego samochodu ciężarowego wyrażała się ilością 5 — 6 tys. ton i 30 — 38 tys. tonokm podczas, gdy w drobnych gospodarstwach przewozowych praca takiego samochodu dała zaledwie 1 — 2 tys. i 8 — 20 tys. tonokm. Wydatki związane z utrzymaniem omawianych samochodów w obu przypadkach były prawie jednakowe.

W wyniku — koszt jednego tonokm w przedsiębiorstwie większym wyniósł od 94 kop. do 1 rb. 20 kop. przy średniej odległości jazdy 5, 3 — 6, 9 km, zaś w przedsiębiorstwach drobnych — od 1,15 rb. do 1,5 rb. pomimo, że średnia odległość jazdy wynosiła od 10 do 18 km. Po przeliczeniu tych wyników na warunki wyrównane, tj. jednakową średnią odległość jazdy i jednakową pojemność ładunkową samochodów — łatwo stwierdzić, że koszt przewozów w drobnych przedsiębiorstwach przewozowych w porównaniu z kosztami przewozów przedsiębiorstw dużych jest wyższy o 30 — 35%.

Wszystko powiedziane wyżej odnosi się, zgodnie z twierdzeniem inż. Jewreinowa, nie tylko do przedsiębiorstw jednego ministerstwa, lecz do wielu innych ministerstw czy resortów.

Jako środek zaradzenia temu złu zastosowano w Związku Radzieckim już 2 — 3 lata temu częściowe zwiększanie przedsiębiorstw przewozowych, bądź w drodze łączenia w jedną całość drobnych przedsiębiorstw przewozowych, bądź też w drodze wyposażenia większych przedsiębiorstw przewozowych w nowe ilości samochodów transportowych.

Tak np. w Moskwie, stworzono przy Ministerstwie Budownictwa Przedsiębiorstw Przemysłu Ciężkiego rozszerzone przedsiębiorstwo transportu samochodowego, którego zadaniem stała się obsługa kilku zrzeseń i przedsiębiorstw tego Ministerstwa.

Wskaźniki wspomnianego przedsiębiorstwa przewozowego okazały się znacznie lepsze niż wskaźniki innych

mniejszych przedsiębiorstw transportu samochodowego, gdyż przy średniej odległości jazdy wynoszącej 13 km koszt własny 1 tonokm wyniósł 69,4 kop, zaś roczny przerób samochodu ciężarowego przekroczył 67 tys. tonokm. Przedsiębiorstwo to poświęciło specjalnie wiele uwagi i opieki organizacji prac remontowych i obsługi samochodów z silnikami Diesla.

Częściowe powiększenie przedsiębiorstw transportu samochodowego było realizowane również w szeregu wielkich przedsiębiorstw budowlanych w Leningradzie. Scalanie poszczególnych przedsiębiorstw odbywało się przez przekazywanie samochodów przedsiębiorstw podległych (pododdziałów) — przedsiębiorstwom głównym (macierzystym) danego zrzeszenia budowlanego. Niestety, niedostateczne wyposażenie w garaże i warsztaty uniemożliwiło przeprowadzenie całkowitego połączenia poszczególnych przedsiębiorstw transportu samochodowego. Niedostateczna precyzja w organizacji przewozów samochodowych do pododdziałów budowlanych i zupełnie specyficzny charakter przewożonych dla nich ładunków wpływał hamująco na proces zwiększania i rozszerzania przedsiębiorstw przewozów samochodowych.

Bez względu jednak na te trudności ilość wielkich przedsiębiorstw samochodowych Ministerstwa Budownictwa Przedsiębiorstw Przemysłu Ciężkiego w Związku Radzieckim w ciągu ostatnich trzech lat znacznie wzrosła, co przedstawia poglądowo poniższa tabela.

Biorąc ogólnie, współczynnik wykorzystania parku samochodowego w wielkich przedsiębiorstwach transportu samochodowego omawianego Ministerstwa w roku 1950-ym był wyższy, niż w przedsiębiorstwach drobnych o 14%, przeciętny przebieg samochodów na dobę — wyższy o 18%, zaś współczynnik wykorzystania przyczep samochodowych wzrósł prawie dwukrotnie.

Powiększenie i rozszerzenie przedsiębiorstw transportu samochodowego umożliwiło w roku 1950 obniżenie kosztu własnego 1 tonokm o 6% w stosunku do roku 1949 i dokonywanie przewozów samochodowych poniżej kosztów taryfowych. Rzeczywisty koszt 1 tonokm w roku 1950 wynosił bowiem 1 rb. 12 kop, przy średnim koszcie przewozu w/g obowiązującej taryfy — 1 rb. 26 kop.

Przewaga dużych przedsiębiorstw przewozu samochodowego nad przedsiębiorstwami drobnymi polega na łatwiejszym zcentralizowaniu przewozu ładunków masowych, łatwiejszym wykorzystaniu przebiegu i ładowności samochodów, podwyższeniu jakości technicznej obsługi i remontu samochodów. Tego rodzaju rozszerzone przedsiębiorstwo transportu samochodowego ma możliwość bardziej przejrzystego prowadzenia kontroli wozów, co umożliwia i ułatwia szeroki rozwój współzawodnictwa pomiędzy kierowcami, ma możliwość zmniejszenia nakładów na utrzymanie aparatu administracyjno-gospodarczego w stosunku do jednostki rozliczeniowej, jak również — tworzenia parków wysokowydajnych wozów specjalnych.

| Przedsiębiorstwa samochodowe o ilości wozów: | Ilość posiadanych wozów w % w stosunku do ogólnej liczby wozów ministerstwa: |                      |
|----------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------|----------------------|
|                                              | 1947 (przed rozszerzeniem)                                                   | 1951 (początek roku) |
| do 10                                        | 4,0                                                                          | 2,3                  |
| od 11 do 20                                  | 7,5                                                                          | 7,1                  |
| od 21 do 35                                  | 18,0                                                                         | 7,5                  |
| od 36 do 50                                  | 27,0                                                                         | 21,9                 |
| od 51 do 100                                 | 19,0                                                                         | 3,2                  |
| od 101 do 150                                | 7,0                                                                          | 12,2                 |
| od 151 do 200                                | 9,5                                                                          | 9,2                  |
| ponad 200                                    | 12,0                                                                         | 36,6                 |

Scalone przedsiębiorstwa transportu samochodowego winny posiadać należycie rozwiniętą sieć biur i oddzielnych kolumn samochodowych, co umożliwi im bliskie podejście do potrzeb użytkującego transport klienta i pozwoli im na podwyższenie operatywności przedsiębiorstwa w realizacji przewozów, oraz — na skrócenie pustych przebiegów samochodowych.

Tego typu duże przedsiębiorstwa przewozu samochodowego nie tylko mogą, lecz nawet powinny posiadać dobrą bazę remontową, która umożliwi utrzymanie parku samochodowego w należytym stanie. Specjalne znaczenie ma przy tym możliwość stworzenia przez zrzeszenie w takiej bazie odpowiednich warunków technicznej obsługi parku samochodów specjalnych. Jak wiadomo, konserwacja takich samochodów w drobnym przedsiębiorstwie transportowym odbywa się sposobem chałupniczym, w wyniku czego samochody te nie są utrzymane w stanie należytym. Tużaj więc szukać należy przyczyn ich przedwczesnego zużycia się.

Wielkie przedsiębiorstwo przewozowe winno posiadać w swej dyspozycji również park przyczep oraz samochody specjalne, jak samochody samowyladowcze, cysterny dla przewożenia betonu itp. Posiadanie takich wozów specjalnych umożliwi przedsiębiorstwu podniesienie wydajności samochodów i efektywne obniżenie kosztów własnych przewozu.

W skład takiego przedsiębiorstwa, zdaniem inż. Jewreinowa, winno wchodzić biuro dysponujące środkami mechanicznymi do przeprowadzania wszelkich prac ładunkowych, poczynając od koparek i transporterów, a kończąc na urządzeniach małej mechanizacji.

Dział eksploatacji takiego przedsiębiorstwa przewozowego, mający do czynienia z wieloma użytkownikami taboru samochodowego, będzie w stanie organizować przewozy, wykorzystując w maksymalnym stopniu ładowność samochodu i jego przebieg użytkowy, realizując harmonogramy pracy taboru samochodowego z całkowitym wyłączeniem pustych przebiegów lub też z ich minimalną ilością, stosując w szczególności marszruty okrężne, umożliwiające uzupełnianie ładunku co pozwala skolei na pełne wykorzystanie ładowności samochodu i przyczep.

W wielkich miastach Związku Radzieckiego, w których istnieje przedsiębiorstwa transportu samochodowego przy miejskich radach narodowych, powiększanie tych przedsię-

biorstw staje się możliwą drogą włączenia doń drobnych przedsiębiorstw przewozowych. W centrach przemysłowych, w których znajdują się przedsiębiorstwa transportowe dwóch — trzech ministerstw wzgl. resortów wskazane jest, w pierwszym etapie łączenie tych przedsiębiorstw — stwarzanie rozszerzonego przedsiębiorstwa przewozowego, jednak z zależnością resortową i z zachowaniem perspektywy na jego przekształcenie w przyszłości w przedsiębiorstwo międzyresortowe.

Tego rodzaju wielkie przedsiębiorstwo transportowe międzyresortowe ułatwi rozwiązanie niesłychanie istotnego zadania, jakim jest uporządkowanie wykorzystywania środków przewozowych. Użytkujący, wiedząc, że za zamówione środki transportowe trzeba będzie płacić, doloży wszelkich starań, by samochód przeznaczony do przewozu został całkowicie wyzyskany pod względem ładunku, by jak najbardziej został skrócony czas postoju samochodu pod ładunkiem lub wyładunkiem oraz w oczekiwaniu na formalności przy załatwieniu dokumentacji. Stąd — wzajemna rzeczywista kontrola tak korzystającego ze środka przewozowego, jak i samego przedsiębiorstwa.

Artykuł inż. Jewreinowa w „Awtobobilu“ zwraca uwagę jeszcze na jeden charakterystyczny moment, przemawiający za scalaniem rozdrobnionych przedsiębiorstw transportu samochodowego. Jest nim łatwość zorganizowania przeprowadzania kapitalnych remontów samochodów specjalnych. Gdy w przedsiębiorstwach drobnych, często dokonywujących remontu takich samochodów we własnym zakresie, szereg samochodów specjalnych skazany jest na długotrwały przestój, nie mówiąc już o wysokich kosztach remontu w tych warunkach, to rozszerzone przedsiębiorstwo pozwala na zorganizowanie w swych ramach kapitalnych remontów samochodów specjalnych w umyślnie w tym celu urządzonych warsztatach samochodowych.

Doświadczenia Związku Radzieckiego w przedmiocie korzyści, jakie wypływają ze scalenia drobnych przedsiębiorstw przewozowych w przedsiębiorstwa wielkie, całkowicie potwierdzają celowość takich przedsięwzięć. Dalszy rozwój budownictwa i obniżenie jego kosztów własnych leży u podstaw naszego planu sześcioletniego i w pierwszym rzędzie wymaga usprawnienia prac transportu samochodowego przedsiębiorstw budowlanych. Wielką pomocą w tym usprawnieniu będzie właśnie scalenie drobnych przedsiębiorstw transportu samochodowego, co pociągnie za sobą ulepszenie i potaniecie pracy tego transportu.

**B. JANKIEWICZ (Warszawa)**

## Przewóz lotniczy materiałów niebezpiecznych

Zagadnienie transportu lotniczego materiałów niebezpiecznych interesuje dzisiaj nie tylko pracowników lotnictwa, lecz także licznych klientów linii lotniczych, stojących wobec konieczności szybkiego przywozu potrzebnych im pilnie artykułów, względnie ich pilnej wysyłki. Dotyczy to przede wszystkim takich przypadków, jak: transport lekarstw, różnego rodzaju próbek, drobnych ilości artykułów szybko psujących się, niebezpiecznych w przewozie surowców i półfabrykatów, potrzebnych pilnie dla podtrzymania ciągłości produkcji itp.

We wszystkich przypadkach, gdy zachodzi konieczność szybkiego przewozu drobnych ilości materiałów, a droga jest długa, zainteresowany myśli o najszybszym środku transportu — o lotnictwie.

Rzadko jednak z niego korzysta, gdy chodzi o materiały niebezpieczne, przesądzając z góry, nawet bez informowania się, że wynik będzie ujemny. A tymczasem tak nie jest. Nowoczesne samoloty transportowe są zdolne do przewożenia prawie wszystkich materiałów. „Przewożymy wszystko z wyjątkiem żywych żyraf“ — głosi slogan jednej z linii lotniczych. Trzeba tylko wiedzieć, że materiały niebezpieczne, wysłane drogą powietrzną mają w pewnych przypadkach ograniczenia wagowe i wymagają specjalnie starannego opakowania.

Zagranicą istnieją szczegółowe przepisy regulujące wa-

runki przewozu materiałów niebezpiecznych. Normują one ilość, opakowanie, nalepki i napisy ostrzegawcze oraz sposób ładowania na samolot poszczególnych grup materiałów. W Polsce przepisy takie są obecnie w trakcie opracowywania przez Zarząd Lotnictwa Cywilnego. Należy się spodziewać, że wejdą one w życie przypuszczalnie pod koniec 1953 roku. Tymczasem, aby zorientować zainteresowanych w tej sprawie, podamy ogólne zasady przewozu lotniczego materiałów niebezpiecznych, ujmując je w następujących punktach:

- podział materiałów na grupy,
- łączenie różnych grup w jednym transporcie,
- maksymalne ilości materiałów niebezpiecznych dopuszczonych do przewozu lotniczego w jednym samolocie,
- ogólne przepisy o opakowaniu.

### Podział materiałów niebezpiecznych

Materiały niebezpieczne dzielimy na 6 grup zasadniczych, a te skolei na podgrupy i klasy. Klasyfikacja ta ułatwia przyswojenie sobie ogólnych zasad przepisów.

**Grupa A** — Materiały o właściwościach wybuchowych, obejmujące podgrupy: substancje wybuchowe; amunicja;

materiały pirotechniczne; gazy sprężone, skroplone lub rozpuszczone pod ciśnieniem; materiały wydzielające przy zetknięciu z wodą gazy łatwopalne, lub ułatwiające spalanie.

**Grupa B** — Materiały samozapalne.

**Grupa C** — Materiały łatwopalne lub umożliwiające spalanie. Podgrupy: gazy łatwopalne, materiały łatwopalne stałe, materiały umożliwiające spalanie i utlenianie.

**Grupa D** — Materiały trujące.

**Grupa E** — Materiały żrące.

**Grupa F** — Materiały wymagające specjalnego rodzaju opakowania i sposobu ładowania, z podgrupami: materiały cuchnące, budzące odręę i ulegające gniciu; żywe zwierzęta zdrowe i zarażone; zwierzęta i owady jadowite; kultury (hodowle) bakterii; materiały wymagające zachowania specjalnych ostrożności przy ładowaniu.

#### Łączenie materiałów niebezpiecznych różnych grup w jednym transporcie

Materiały niebezpieczne wolno przewozić w samolotach pasażerskich jedynie w bagażnikach, oddzielonych zamykanymi drzwiami od kabin pasażerskich.

Samoloty eksploatowane przez PLL „LOT” posiadają bagażniki mieszczące się w części ogonowej kadłuba (bagażniki tylnie) oraz w części nosowej kadłuba (bagażniki przednie). Jako bagażniki gwarantujące maksimum bezpieczeństwa należy uważać bagażnik tylny i do niego powinno się w pierwszym rzędzie ładować materiały niebezpieczne, dopuszczone do przewozu.

Materiały niebezpieczne grupy A, B, C i E powinno się ładować wyłącznie do bagażników tylnych. Materiały pozostałych grup (D i F) wolno ładować do bagażników przednich. Jednak, o ile nie zachodzą przeszkody podane poniżej, pożądane jest umieszczanie w bagażnikach tylnych również materiałów grupy D i F.

Nie wolno jest łączyć materiałów niebezpiecznych pewnych grup w jednym bagażniku. Zakaz ten dotyczy następujących materiałów:

- grupy A z materiałami grupy B, C i F,
- grupy B z materiałami grupy C i E,
- grupy C z materiałami grupy E,
- grupy D z materiałami grupy F,
- grupy E z materiałami grupy F,
- grupy F z materiałami grupy D i E.

Z powyższego wynika, że w pewnych przypadkach jednoczesny przewóz różnych grup materiałów niebezpiecznych jednym samolotem pasażerskim jest wykluczony. Np. nie wolno przewozić jednocześnie amunicji i benzyny, gdyż obydwie te materiały powinny się transportować w bagażniku tylnym, gdy tymczasem nie powinno się tych dwóch materiałów ładować do jednego bagażnika.

W przypadku, gdy jakiś materiał posiada kilka właściwości niebezpiecznych, należy uwzględnić cechy krańcowe.

Materiały niebezpieczne wchodzące w skład wyposażenia normalnego samolotu, takie jak np. rakiety do rakietnic, rakiety oświetlające spadochronowe, spirytusowe mieszanki przeciwbłędzeniowe itp. nie podlegają przepisom odnoszącym się do ilości i opakowania zabieranych na pokład samolotu materiałów niebezpiecznych.

#### Maksymalne ciężary materiałów niebezpiecznych dopuszczonych do przewozu na samolocie pasażerskim

Ze względu na bezpieczeństwo, w przewozie lotniczym materiałów niebezpiecznych są określone normy wagowe dla przewożonych materiałów i to nie tylko dla poszczególnych grup i podgrup materiałów, ale także dla poszczególnych gatunków (mediów). Należy podkreślić, że normy te są różne dla samolotów pasażerskich i towarowych; dla tych ostatnich są one w zasadzie kilkakrotnie wyższe. Biorąc pod uwagę informacyjny charakter artykułu, ograniczymy się do podania ogólnych norm dla zasadniczych podgrup materiałów.

**Grupa A** — Substancje wybuchowe — przewóz wzbromiony.

- Amunicja — do 100 kg wagi brutto.
- Materiały pirotechniczne — do 100 kg wagi brutto.
- Tlen — do 85 kg wagi brutto.
- Gazy sprężone, skroplone, lub rozpuszczone pod ciśnieniem — niepalne — do 120 kg wagi brutto.
- Gazy sprężone, skroplone, lub rozpuszczone pod ciśnieniem — łatwopalne — do 5 kg wagi brutto.
- Materiały wydzielające przy zetknięciu z wodą gazy łatwopalne lub ułatwiające palenie — do 15 kg wagi brutto.
- Materiały łatwopalne stałe — do 25 kg wagi netto.
- Materiały samozapalne utleniające — do 5 kg wagi brutto.

**Grupa C** — Płyny łatwopalne — do 18 litrów.

- Materiały łatwopalne stałe — do 25 kg wagi netto.
- Materiały umożliwiające spalanie i utlenianie — dla pewnych mediów przewóz wzbromiony, pozostałe — do 25 kg wagi brutto.

**Grupa D** — Materiały trujące — do 30 litrów lub 10 kg wagi brutto.

**Grupa F** — Materiały cuchnące, budzące odręę i ulegające gniciu; żywe zwierzęta zdrowe i zarażone; zwierzęta i owady jadowite; kultury bakterii itd — bez ograniczeń.

#### Ogólne przepisy o opakowaniu

Przy pakowaniu materiałów niebezpiecznych, przewidzianych do transportu powietrznego należy zwrócić uwagę na zachowanie następujących warunków:

1. Opakowanie płynów winno być zawsze szczelne, zaś materiały sproszkowane, lub stałe winny być opakowane w sposób niedopuszczający do wysypywania się lub wypadania tych materiałów.

2. Opakowanie winno być wytrzymałe na ciśnienie, mogące powstać we wnętrzu przesyłki. Jeżeli chodzi o płyn, winna być pozostawiona marża w napełnianiu, zapewniająca, aby pod wpływem temperatury i zmniejszenia ciśnienia zewnętrznego ze wzrostem wysokości, ciśnienie wewnętrzne nie naruszyło szczelności naczynia.

3. Zamknięcia dla naczyń z płynami powinny być hermetyczne; winny one wytrzymać ciśnienie mogące powstać wewnątrz naczynia.

4. Dla punktów 2) i 3) należy założyć następujące, najbardziej niekorzystne warunki zewnętrzne, w jakich może znaleźć się przesyłka: temperaturę  $+60^{\circ}\text{C}$  i wysokość lotu 6000 m.

5. Materiały z których są zrobione opakowania i zamknięcia nie mogą ulegać niszczeniu przez zawartość, ani tworzyć z nią szkodliwych związków (połączeń).

6. W przypadku, gdy chodzi o substancję, której rozszerzalność spowodować może wypadek, lub jakiegokolwiek niebezpieczeństwo, przestrzeń między opakowaniem lub opakowaniami wewnętrznymi i zewnętrznymi winna być wypełniona materiałem chłonnym, mogącym wchłonąć w razie uszkodzenia opakowania wewnętrznego całość zawartości, jeżeli jest ona płynem. Substancje użyte do umocowania i wchłaniania nie mogą tworzyć szkodliwych związków z zawartością. Opakowanie zewnętrzne musi być dostatecznie szczelne, celem niedopuszczania do wypadania materiału chłonnego, oraz umożliwienia wchłonięcia zawartości, zanim zdąży ona wyciec nazewnątrz.

7. Każde opakowanie zewnętrzne winno wytrzymać upadek z wysokości 1,2 m na płytę betonową.

8. Materiały mogące tworzyć szkodliwe związki między sobą nie mogą być w żadnym przypadku umieszczone w jednej paczce.

W zakończeniu nadmienić musimy, że dla pewnych mediów przewoźnik przyjmujący przesyłkę do transportu lotniczego ma prawo żądać od nadawcy dodatkowych oświadczeń na piśmie, podających datę produkcji zawartości przesyłki, względnie oświadczenia producenta odnośnie właściwości chemiczno-fizycznych przesyłanego materiału.

W. BIELSKI (Gdynia)

# Współpraca spedytora morskiego z zapleczem na tle walki o obniżkę kosztów własnych

Wycinkiem pracy spedytora, który pragnę omówić, jest organizowanie przesyłania towaru z zakładów produkcyjnych do portu i w kierunku odwrotnym.

Dobra współpraca na tym odcinku ma ogromne znaczenie dla gospodarki narodowej. Tu właśnie bardzo ostro występuje walka o obniżkę kosztów własnych, jak również walka o wyzwolenie rezerw etatowych i materiałowych.

Jednym z środków w tej walce jest przemieszczenie towarów bezpośrednio z ośrodków przewozowych morskich na lądowe w imporcie, a z lądowych na morskie w eksporcie, z pominięciem magazynów portowych. Ten rodzaj przemieszczenia będą dalej określał mianem przeładunku bezpośredniego.

Bezpośredni przeładunek masy towarowej przynosi następujące korzyści:

- 1) obniżkę kosztów transportu towaru przez uniknięcie dodatkowego ruchu wagon - magazyn w eksporcie, magazyn - wagon w imporcie. Przemieszczenie towaru przez magazyn podraża koszty więcej niż dwukrotnie w stosunku do kosztów przemieszczenia bezpośredniego;

- 2) uniknięcie dodatkowego ruchu zmniejsza automatycznie stan zatrudnienia i pozwala na skierowanie zaoszczędzonych w ten sposób sił roboczych do innych gałęzi gospodarczych;

- 3) zwolnienie odpowiedniej powierzchni magazynowej dla towarów które, stosownie od warunków transakcji, celem dokonania określonej manipulacji, muszą przejść przez magazyny portowe oraz dla przesyłek drobnicowych, które ze względu na swój charakter również powinny być przeładowywane przez magazyn;

- 4) przez ograniczenie przeładunku do jednego pomieszczenia zmniejsza się ilość uszkodzeń i to zarówno opakowania, jak i samego towaru.

Trzeba podkreślić, że nie można całkowicie wykluczyć pośredniego przemieszczania towaru. Należy jednakże dążyć, aby w miarę istniejących możliwości, uwzględniając również dobro pozostałych czynników, włączonych w wykonanie danego transportu, jak najbardziej zwiększyć ilość bezpośrednio przeładowywanych towarów.

Czynnikami, których dobro musi być przede wszystkim przy organizowaniu przeładunku bezpośredniego uwzględniane są — PKP i Żegluga. Realizacja przeładunku bezpośredniego za wszelką cenę, kosztem przestoju statków i wagonów, byłaby zupełnie opacznyim zrozumieniem walki o obniżkę kosztów własnych i mogłaby spowodować niewspółmiernie wysokie straty w stosunku do osiągniętych korzyści. Z drugiej strony jednakże PKP i Żegluga powinny również wnieść swój właściwy wkład w realizację — we wszelkich słusznych przypadkach — w jak najszerszych granicach przeładunku bezpośredniego.

Organizacja przeładunku bezpośredniego wymaga na odcinku zaplecza lądowego jak najściślejszej współpracy spedytora z wysyłającym towar zakładem produkcyjnym i z przewoźnikiem, a więc przede wszystkim z koleją.

Spedytor w oparciu o zlecenie CZH, z którego wynika termin gotowości towaru do wysyłki w zakładzie produkcyjnym, zamawia miejsce na statku. Po zamówieniu miejsca organizuje dostawę towaru do portu. W tym celu wysyła instrukcję do zakładu produkcyjnego, w której podaje dokładnie warunki, w jakich towar ma być wysłany, jak również dokładnie dzień, w którym towar musi się koniecznie znaleźć w porcie. Oczywiście data przybycia towaru do portu łączy się z datą gotowości przyjęcia towaru przez statek. Spedytor określa również środek przewozu, jakim towar ma być przesłany do portu oraz żąda telegraficznego awizowania wysyłki. Przy wysyłce instrukcji spedytora musi pamiętać, ażeby była ona wysłana w czasie umożli-

wiającym zakładowi produkcyjnemu zorganizowanie wysyłki, a przede wszystkim zaplanowanie odpowiednich środków przewozowych.

Jeżeli wszystkie żądania stawiane przez spedytora zakładowi produkcyjnemu zostaną skrupulatnie wykonane, wówczas istnieją szanse dokonania przemieszczenia towaru bezpośrednio.

Dalsza realizacja przeładunku bezpośredniego uzależniona jest od terminowej dostawy przesyłki do portu przez przewoźnika.

Jeżeli jeden z podstawowych warunków, takich, jak nie wysłanie w terminie oznaczonym towaru (wysyłka wcześniejsza lub po wyznaczonym terminie) nie zostanie spełniony, uniemożliwia to spedytorowi nie tylko przeładunek bezpośredni, gdyż np. późniejsze wysłanie towaru może spowodować również nadejście towaru do portu już po wyjściu statku i wówczas towar musi wyczekać na następną okazję załadowczą. Przytoczony przypadek powoduje dalsze koszty składowania towaru, oraz co jest znacznie gorsze, opóźnia wpływ waluty eksportowej, lub też może spowodować zerwanie kontraktu eksportowego.

Zlekceważenie przez zakład produkcyjny ważności telegraficznego awizowania wysyłki towaru nie pozwoli spedytorowi na zaplanowanie pracy w porcie i może spowodować koszty przestoju środków przewozowych lądowych i nie oddanie ich w wyznaczonym terminie do dalszej koniecznej planowej eksploatacji.

Obecnie zdarzają się jeszcze, niestety, dosyć częste wypadki wysyłania towarów do portu przez zakłady produkcyjne, bez przywołania ich przez spedytora. Praktyka tego rodzaju jest wręcz niedopuszczalna i szkodliwa, ponieważ z góry przekreśla kwestię planowania, stawiając spedytora w sytuacji przymusowej i naraża towar na nieprzewidywane koszty, a niezależnie od tego blokuje magazyny portowe.

Przy towarach nadchodzących z morza obowiązkiem spedytora jest powiadomienie zakładu produkcyjnego o mającej nastąpić wysyłce dla umożliwienia przygotowania się zakładu produkcyjnego do przyjęcia towaru z wykluczeniem przetrzymania środków przewozowych lądowych.

Jak widzimy, harmonijna współpraca spedytora z zakładem produkcyjnym przynosi niewątpliwie korzyści i spełnia jeden z warunków gwarantujących dobrą obsługę towaru. Brak natomiast współpracy spowodować może ogromne straty.

Drugim zasadniczym kontrahentem na zapleczu, od harmonijnej współpracy z którym jest uzależnione zorganizowanie przeładunku bezpośredniego — jest PKP.

Niestety na odcinku tym należy stwierdzić poważne mankamenty.

Aczkolwiek praca PKP stoi na bardzo wysokim poziomie, to jednak kolej nie jest jeszcze w wystarczającej mierze włączona do walki o obniżkę kosztów na odcinku obsługi handlu zagranicznego, a zwłaszcza na odcinku obsługi eksportu morzem.

W obecnej chwili zarówno spedytora, jak i zakład produkcyjny nie posiadają gwarancji terminowego dostarczenia towaru do portu, gdyż FKP pod obowiązującym ją terminem dostawy rozumie górną granicę dostawy czasu, określonego w Regulaminie Przewozów T.

W efekcie prowadzi to do tego, że przesyłka nadchodzi co prawda w ramach obowiązującego kolej terminu dostawy, lecz z wahaniami wynoszącymi dla tych samych przewozów (specjalnie przy dalszych odległościach np. ze Śląska) — nawet do kilku dni. Dopiero przekroczenie tej granicy PKP uważa za niewypełnienie warunków umowy. W ten sposób stawiana sprawa zabezpieczenia wprowadzie PKP przed ewentualnymi następstwami i konsekwencjami, wynikającymi z tego tytułu, nie mniej jednak stwierdzić należy, że uniemoż-

liwia planowanie spedytorowi i wprowadza chaos w planową pracę portu. Zarówno spedytor, jak i port, przy układaniu planu załadunku towaru muszą ściśle wiedzieć określony dzień, w jakim dana przesyłka nadejdzie do portu.

PKP stawia duże i słuszne wymagania swoim kontrahentom, lecz ze swej strony powinna również uwzględniać wymagania kontrahentów, zwłaszcza, że wiąże się one ściśle z interesami ogólnopaństwowymi.

Dla umożliwienia więc spedytorowi właściwego rozplanowania pracy i wykluczenia całkowitego planowania na wyczucie (raz wagon z tej samej miejscowości, np. z Katowic idzie do portu dwa dni, drugi raz 5 dni, a trzeci raz 7 dni), PKP winna opracować obowiązujące rozkłady ruchu pociągów towarowych, na bazie których spedytor wydawałby polecenia zakładom produkcyjnym wysyłki towarów.

Spedytor, znając stały ruch regularny pociągów z ośrodków przemysłowych do portu, w poleceniach swoich podawałby numery pociągów, do których mają być doczepiane wagony z towarem przeznaczonym na eksport, tak, ażeby przybyły one do portu w czasie umożliwiający bezpośrednie przeładowanie na statki.

Odnosi się to nie tylko do przesyłek wysyłanych ze stacji leżących na szlaku bezpośredniej komunikacji z portem, lecz również do przesyłek wysyłanych ze stacji leżących przy rozgałęzieniach kolejowych, mających jednak połączenie ze szlakiem głównym.

Opracowanie rozkładów i utrzymanie przez PKP regularności przewozów rozwiązałyby sprawę nie tylko terminowości dostawy i związaną z tym, dzięki bezpośredniemu przeładunkowi towarów, obniżkę kosztów, lecz, co najważniejsze, wykluczyłyby prawie całkowicie przestoje wagonów, wyzwalając tym samym duże rezerwy taborowe, tkwiące w nieterminowym oddaniu taboru do dalszego ruchu.

Drugim, równie ważnym zagadnieniem, wymagającym rozwiązania we współpracy z PKP, jest sprawa komasowania wagonów na stacjach węzłowych.

Spedytor, znając możliwości przeładunkowe miejsc pracy w porcie przy dużych partiach towarów przy-

wolowanych z zaplecza, daje polecenia zakładom produkcyjnym wysyłki sukcesywnej w odstępach dziesiętnych, spodziewając się, że wagony będą nadchodzić do portu również w takich samych odstępach.

Okazuje się jednak, że pomimo ułożenia przez spedytora jak najkorzystniejszych warunków dla właściwego rozplanowania pracy, uwzględniających możliwości portu, PKP komasuje wagony na stacjach węzłowych i wstawia jednorazowo do portu wagony z dwóch lub z trzech dni naraz. Niweczy to zakreślony i ustalony plan pracy w porcie i powoduje jednocześnie przetrzymywanie wagonów.

Jak więc widzimy, nie zawsze przestoje wagonów powstają z winy spedytora czy też zarządu portu, lecz w wielu przypadkach spowodowane są pośrednio przez same PKP.

Przyznać należy, że PKP czynią starania, mające na celu usprawnienie współpracy ze spedytorem; wprowadzona np. została przedawizacja wagonów kierowanych do portu w postaci informowania spedytora z trasy o ruchu przesyłek.

Przedawizacja ta jest jednakże jeszcze niedostateczna, gdyż obejmuje ona zaledwie cztery stacje węzłowe, jak Ilawa, Bydgoszcz, Masymilianowo i Zajączkowo. Należy więc rozszerzyć ją na wszystkie kierunki.

Jednakże nawet w ten sposób rozszerzona przedawizacja nie rozwiąże sama problemu dostawy przesyłek do portu, w sposób umożliwiający stosowanie w jak najszerszym zakresie przeładunków bezpośrednich. Dopiero wprowadzenie przez PKP obydwóch elementów, tj. rozkładów ruchu pociągów towarowych w oparciu o ich regularność oraz rozciągnięcie przez PKP przedawizacji na wszystkie punkty węzłowe, może rozwiązać w zupełności istniejące problemy i w konsekwencji wyzwolić na tym odcinku ogromne rezerwy.

W świetle powyższych wywodów stwierdzić należy, że tylko harmonijna współpraca i ściśle planowanie wszystkich zainteresowanych, jak również ściśle wykonywanie zadań zakreślonych planem może przy rozwiązywaniu omawianego zagadnienia przynieść gospodarce narodowej oczekiwane korzyści.

ZB. BAŁEWSKI (Warszawa)

## Planowanie bazy technicznej w portach morskich

Baza techniczna portów składa się z dwóch zasadniczych grup urządzeń: z urządzeń podstawowych, tj. urządzeń określających zdolność przeładunkową portów oraz z urządzeń pomocniczych.

Grupa pierwsza obejmuje: a) nabrzeża, b) urządzenia przeładunkowe różnego typu: taśmowce, wywrotnice, dźwigi mostowe, dźwigi portalowe i półportalowe, dźwigi pływające, pompy, ssaki itp.); c) urządzenia przeznaczone do magazynowania towarów, magazyny, place składowe, silosy, zbiorniki; d) system połączeń komunikacyjnych wewnątrzportowych, tory kcyjne, drogi bita, kanały itp.

Grupa druga obejmuje także urządzenia jak wózki elektryczne, transportery, sztaplarki, holowniki, łodzie pilotowe, cumownicze, bunkrowce itp.

Planowanie bazy technicznej w portach stanowi zagadnienie bardzo szerokie i zarazem bardzo skomplikowane. W niniejszym artykule zostaną omówione jedynie podstawowe problemy tego planowania.

Zasadniczym zadaniem planowania bazy technicznej jest zabezpieczenie wykonania przez porty zadań przeładunkowych, w związku z czym planowanie to musi być jak najściślej szarmonizowane z planowaniem na odcinku masy ładunkowej. Wyposażenie portów w urządzenia, ich zdolność i struktura muszą być powiązane z wielkością i strukturą masy ładunkowej. I tak np. wyposażenie portów w urządzenia do przeładunku węgla winno odpowiadać planowanej ilości tego ładunku, powierzchnia magazynów manipulacyjnych — ilości drobnicy magazynowej, pojemność silosów — ilości zboża, pojemność zbiorników — ilości paliw płynnych itp.

Planowanie bazy technicznej winno zapewniać wykonanie zadań przeładunkowych nie tylko w skali rocznej, ale także w okresach tzw. szczytowego nasilenia, wynikającego z sezonowości przeładunku niektórych towarów, jak np. rudy, żelaza, drobnicy. W związku z tym plan bazy technicznej musi zapewnić istnienie pewnej rezerwy, urządzeń, umożliwiającej wykonanie przeładunków w okresach szczytowych. Wielkość tej rezerwy zależy od stopnia sezonowości danego ładunku.

Z drugiej strony zadaniem planowania bazy technicznej jest zapewnienie właściwego wykorzystania urządzeń portowych. I w tym wypadku konieczne jest ściśle powiązanie planowania bazy technicznej z planowaniem na odcinku masy ładunkowej. Brak tego powiązania, przeinwestowanie portów powoduje niepełne wykorzystanie zdolności przeładunkowej, powoduje marnotrawstwo środków produkcji, wpływa ujemnie na rentowność portów, na ich udział w tworzeniu dochodu narodowego, innymi słowy pociąga za sobą cały szereg ujemnych dla gospodarki narodowej konsekwencji, które w warunkach planowego kierownictwa nie powinny mieć miejsca.

Podstawowym warunkiem spełnienia obydwu postulatów, a tym samym właściwego planowania bazy technicznej jest prawidłowe określenie, tak faktycznej, jak i niezbędnej dla wykonania zadań zdolności przeładunkowej.

Faktyczna zdolność przeładunkowa wynika z proporcji, jakie zachodzą pomiędzy zdolnością urządzeń podstawowych. Proporcje te, wyznaczając zdolność portów, wskazują jednocześnie w jakim stopniu zabezpiecza ono wykonanie zadań przeładunkowych i to nie tylko w skali całego portu, względnie ich zespołu, ale także w skali poszczegól-

gólnych grup urządzeń. Wskazują one także na tzw. „wąskie gardła”, wyznaczając tym samym kierunki planowania bazy technicznej. Innymi słowy z proporcji tych wyników, jakie urządzenia winny stanowić w danym okresie decydujące ogniwą w planowaniu bazy technicznej.

Zagadnienia zdolności przeładunkowej nie należy rozpatrywać globalnie, lecz w odniesieniu do poszczególnych grup towarowych, do przeładunku których są zwykle przeznaczane określone urządzenia portowe. Zdolność portu jako całości stanowi sumę zdolności ich w zakresie przeładunku poszczególnych grup towarowych.

Zdolność przeładunkową portu (w danej grupie towarowej) wyznacza stosunek pomiędzy zdolnością przeładunkową nabrzeży a sumą zdolności przepustowej urządzeń magazynowych i składowych oraz przeładunku bezpośredniego. Ta ostatnia wielkość wynika ze stosunku zachodzącego pomiędzy zdolnością nabrzeży a zdolnością dróg transportowych wewnątrz portu (w naszych portach, w których dominujące znaczenie posiada transport kolejowy ograniczamy zagadnienie zdolności dróg transportowych do zdolności torów załadowniczych). Przykład:

|                                     | I               | II             |
|-------------------------------------|-----------------|----------------|
| zdolność nabrzeży                   | 10.000 tys. ton | 8.000 tys. ton |
| zdolność torów                      | 8.000 „ „       | 10.000 „ „     |
| zdolność przeładunku bezpośredniego | 8.000 tys. ton  | 8.000 tys. ton |

Innymi słowy zdolność przeładunkową portu wyznacza stosunek pomiędzy możliwościami przeładunkowymi i nabrzeży (z ładunku lub wody na statki i odwrotnie), a możliwościami dostarczania pod urządzenia przeładunkowe ładunków (z magazynów, placów bądź środków transportowych), jak również odprowadzania ich z nabrzeży (do magazynów, na place, bądź też bezpośrednio w głąb kraju).

Oto przykład w jaki sposób opisane powyżej proporcje wyznaczają faktyczną zdolność przeładunkową portu:

|                                                                |                 |                |
|----------------------------------------------------------------|-----------------|----------------|
| zdolność nabrzeży                                              | 10.000 tys. ton | 8.000 tys. ton |
| zdolność urządzeń magazynowych oraz przeładunku bezpośredniego | 8.000 „ „       | 10.000 „ „     |
| zdolność przeładunkowa portu                                   | 8.000 tys. ton  | 8.000 tys. ton |

Zagadnienie drugie, tj. w jaki sposób proporcje zachodzące pomiędzy zdolnością poszczególnych grup urządzeń podstawowych określają kierunki planowania bazy technicznej, ilustruje następujące zestawienie:

|                                                               | I        | II     | III    |
|---------------------------------------------------------------|----------|--------|--------|
| A. Zdolność nabrzeży                                          | 10.000*) | 10.000 | 10.000 |
| „ urządzeń przeł.                                             | 9.000    | 9.000  | 9.000  |
| możliwość przeładunku windami okrętowymi                      | 1.000    | 1.000  | 1.000  |
| B. Zdolność magazynów, placów składowych oraz przeł. bezpośr. | 10.000   | 14.000 | 8.000  |
| zdolność magaz. i placów                                      | 4.000    | 4.000  | 4.000  |
| zdolność przeład. bezpośr.                                    | 6.000    | 10.000 | 4.000  |
| C. Zdolność torów załadow.                                    | 6.000    | 12.000 | 5.000  |
| D. Zdolność przeładunk. portu                                 | 10.000   | 10.000 | 8.000  |

Wariant pierwszy wskazuje, iż proporcje, zachodzące pomiędzy poszczególnymi grupami urządzeń są prawidłowe. Wariant drugi wskazuje na przeinwestowanie na odcinku torów kolejowych, których zdolność przewyższa możliwości przeładunkowe nabrzeży, względnie na niedoinwestowanie portów w nabrzeża i urządzenia przeładunkowe. W zależności od wielkości masy ładunkowej albo torów kolejowe, a może nawet i urządzenia magazynowe nie będą dostatecznie wykorzystane, albo zajdzie konieczność

zwiększenia potencjału przeładunkowego nabrzeży. Wariant trzeci wskazuje na niedoinwestowanie portów w torry załadowcze, względnie urządzenia magazynowe i składowe, albo też na przeinwestowanie na odcinku nabrzeży. W tym wypadku, w zależności od wielkości masy ładunkowej, zajdzie konieczność demontażu lub wyłączenia z eksploatacji części urządzeń przeładunkowych, albo też zwiększenia zdolności przepustowej urządzeń magazynowych względnie torów załadowniczych. Wybór, w jakim kierunku: zwiększenia zdolności torów czy też urządzeń magazynowych powinno pójść planowanie bazy technicznej zależy od przeznaczenia urządzeń. Ładunki takie jak węgiel czy ruda mogą w przeważnej części (ok. 90%) przechodzić przez porty w drodze przeładunku bezpośredniego. W związku z tym przy planowaniu bazy technicznej dla tych ładunków należy kłaść nacisk przede wszystkim na zdolność torów załadowniczych. W przeciwnieństwie do tego ładunki drobniocwe i zboże wymagają większego udziału magazynowania (30%). To powoduje, iż stosunek zdolności urządzeń magazynowych do zdolności przeładunku bezpośredniego musi w odniesieniu do drobnicy i zboża kształtować się inaczej, niż w odniesieniu do rudy i węgla. Wybór pomiędzy zwiększeniem zdolności magazynów a zwiększeniem zdolności placów składowych zależy od stosunku drobnicy placowej do magazynowej.

Dysproporcja pomiędzy masą ładunkową a technicznym wyposażeniem portów może zachodzić zarówno przy prawidłowych stosunkach pomiędzy zasadniczymi elementami zdolności przeładunkowej, jak i przy stosunkach nieprawidłowych, tzn. może być ona wynikiem omówionych powyżej „wąskich gardeł”. I w jednym i w drugim wypadku plan winien zapewnić przezwyciężenie tej dysproporcji. Środkami do tego służącymi są inwestycje oraz usprawnienia organizacyjno-techniczne. Zwłaszcza te ostatnie winny być w planowaniu bazy technicznej szczególnie brane pod uwagę, pozwalają one bowiem na zwiększenie zdolności przeładunkowej bez konieczności inwestowania portów w nowe środki trwałe względnie na ograniczenie inwestycji do niezbędnego minimum.

Zasadnicze usprawnienia organizacyjno-techniczne to: stosowanie szybkościowej i potokowej metody obsługi statków, wzrost wydajności urządzeń przeładunkowych, wzrost współczynnika obrotu wagonów, skrócenie czasu składowania w magazynach i na placach składowych itd. Usprawnienia te pociągają za sobą następujące skutki: stosowanie szybkościowej wzgl. potokowej obsługi statków oraz wzrost wydajności urządzeń przeładunkowych pozwala na zwiększenie zdolności nabrzeży, przyspieszenie obrotu wagonów, na zwiększenie zdolności przeładunku bezpośredniego, skrócenie czasu składowania zwiększa zdolność przepustową magazynów, placów składowych, siłosów itp.

Nieuwzględnianie w planowaniu bazy technicznej usprawnień organizacyjno-technicznych może doprowadzić do nierównomiernego tempa wzrostu zdolności przeładunkowej poszczególnych elementów bazy technicznej, a tym samym do powstawania omówionych powyżej dysproporcji. Może być ono także źródłem niewłaściwej, pociągającej za sobą marnotrawstwo sił wytwórczych polityki inwestycyjnej.

Następnym również poważnym warunkiem zapewnienia właściwych proporcji pomiędzy bazą techniczną a masą ładunkową jest powiązanie planowania bazy technicznej (o ile zachodzi konieczność rozbudowy bazy technicznej) z planowaniem na odcinku przemysłu, zwłaszcza przemysłu ciężkiego, który dostarcza portom urządzeń przeładunkowych, holowników itp. Dalej musi być ono powiązane z planem budownictwa (budowa magazynów, falchronów, nabrzeży) oraz z planem importu inwestycyjnego, co ma miejsce, gdy zachodzi konieczność sprawozdania urządzeń portowych z zagranicy.

Zadaniem planowania bazy technicznej w portach jest również zapewnienie postępu technicznego. Zadanie to w gospodarce socjalistycznej jest szczególnie ważne, postęp techniczny bowiem stanowi jeden z zasadniczych warunków rozwoju sił wytwórczych. Od postępu technicznego zależy zatarcie różnicy pomiędzy pracą umysłową i fizyczną, wzrost produkcji, postęp techniczny wpływa na obniżenie kosztów własnych i wielkość akumulacji.

Lenin w r. 1901 pisał: „ekonomista zawsze powinien patrzeć naprzód, w stronę postępu techniki, inaczej okaże

\*) W rzeczywistości zdolność przeładunkowa portów nie jest sumą zdolności urządzeń przeładunkowych i ewentualnych możliwości przeładunku windami okrętowymi. Jest ona zmniejszona o współczynnik nierównomierności luków co dla uproszczenia zagadnienia zostało w niniejszym artykule pominięte.

się cn natychmiast zacofanym, albowiem kto nie chce pa-trzeć naprzód, ten odwraca do historii tyłem; pośredniej drogi tu nie ma i być nie może"<sup>1)</sup>.

Zasadnicze kierunki postępu technicznego w portach to: 1) modernizacja, 2) mechanizacja procesu przeładunkowego, 3) normalizacja urządzeń i sprzętu, 4) organizacja pracy metodą potokową.

Z planowaniem bazy technicznej wiążą się najściślej pierwsze trzy kierunki.

Modernizacja w portach polega na zastąpieniu urządzeń przestarzałych nowoczesnymi, względnie na unowocześnieniu urządzeń istniejących. Przykładem modernizacji portów może być przebudowa ciasnego, niedostosowanego do warunków nowoczesnego przeładunku nabrzeża na dostatecznie szerokie, zapewniające swobodny przeładunek i sprawny dowóz towarów, zastąpienia urządzeń o małej wydajności urządzeniami bardziej wydajnymi, jak np. zastąpienie dźwigów portowych dla węgla czy rudy, których wydajność waha się w granicach od 7 do 15 ton/godz., taśmowcami, zapewniającymi przeładunek 150—600 ton/godz., pogłębienie basenów i farwateru, pozwalające na zawijanie do portów statków o dużym zanurzeniu itp.

Mechanizacja polega na zastąpieniu pracy ludzkiej pracą mechaniczną. W portach można rozróżnić dwa rodzaje mechanizacji: „mechanizację dużą” i „mechanizację małą”. Pierwsza dotyczy podstawowego procesu przeładunkowego w portach, tj. przeładunku z ładu na statek i od-

wrotnie. Osiąga się ją przez wyposażenie nabrzeży w urządzenia przeładunkowe, pozwalające na uniknięcie ręcznego przeładunku. W portach polskich ten odcinek pracy jest niemal całkowicie zmechanizowany.

Drugi rodzaj mechanizacji, tzw. „mechanizacja mała” dotyczy przede wszystkim prac trymerskich i sztauerskich, prac w magazynach i na placach składowych. Przykładem tego rodzaju mechanizacji może być zastosowanie sprzężonych łopat trymerskich, podgarniaczy, traktorów-spychaczy, przyspieszających za i wyładunek statków, zastosowanie do prac magazynowych transporterów, sztaplarek, wózków elektrycznych itp.

Normalizacja urządzeń i sprzętu polega na stosowaniu jednolitych, najbardziej ekonomicznych w danych warunkach typów urządzeń i sprzętu. Normalizacja pozwala na ujednolicenie produkcji, remontów, jak również na uproszczenie eksploatacji.

Reasumując powyższe rozważania należy stwierdzić, że planowanie bazy technicznej powinno spełniać następujące postulaty:

1. winno być powiązane ściśle z zadaniami przeładunkowymi portów,
2. winno być powiązane z planem przemysłu i budownictwa,
3. winno zapewniać postęp techniczny oraz realizować właściwą, zgodną z zadaniami polityczno-ekonomicznymi państwa politykę inwestycyjną.

L. S. BARTEL (Warszawa)

## Prace naukowo-badawcze w dziedzinie opakowań towarowych

Problematyka opakowań towarowych jest wysoce złożona i bardzo bogata. Złożoność tej problematyki powodowana jest przede wszystkim tym, że występujące w niej zazwyczaj równolegle obok siebie elementy ekonomiczne, technologiczne i techniczne pozostają we wzajemnej funkcjonalnej zależności.

W rozwiązywaniu zagadnień opakowań towarowych obowiązuje generalne założenie, że opakowanie towarowe powinno być właściwym środkiem technicznym, zabezpieczającym towar w czasie przewozu i składowania od zakończenia procesu produkcyjnego, którego ostatnim ogniwem jest opakowanie produktu — do chwili całkowitej konsumpcji produktu przez ostatniego odbiorcę. Obok tego podstawowego założenia w rozwiązywaniu zagadnień opakowań obowiązuje jeszcze szereg ważnych założeń ekonomicznych, prawnych, sanitarnych oraz psychologicznych. Założenia te zajmują poczesne miejsce w ekonomice transportu oraz w pewnym zakresie w organizacji i technice handlu. Opakowanie bowiem występuje jako właściwy w większym lub mniejszym stopniu element w transporcie oraz w dystrybucji hurtowej i detalicznej. Poza tym w rozwiązywaniu zagadnień opakowań towarowych obowiązują jeszcze dodatkowe założenie ekonomicznej specjalnej kategorii, podyktowane przez planową socjalistyczną gospodarkę tworzywami, przewidującą oszczędność tworzyw opakunkowych, zwłaszcza deficytowych, stosowanie aktualnych innych właściwych tworzyw zastępczych jak i nowych tworzyw przede wszystkim z mas plastycznych, jako bardziej nowoczesnych i właściwych do opakowania.

W celu uporania się w pracy badawczej ze złożonością problematyki opakowań — obranie słusznej drogi działania w jej rozwiązywaniu — określić można następująco zagadnienia, dominujące w całej problematyce opakowań:

### I — Zagadnienie generalne

— Usprawnienie opakowań w zakresie tworzyw oraz formy opakowania, stosownie do właściwości towaru, drogi i środków przewozu oraz warunków składowania.

### II — Zagadnienia szczegółowe

1. Oszczędność na tworzywie, zwłaszcza deficytowym, m. in. w drodze stosowania pojemników (kontenerów) w obrocie towarowym, zastąpienie tworzywa deficytowego tworzywem zastępczym, użycie tworzyw nowoczesnych jako właściwszych do opakowań,

2. ujednolicenie i ograniczanie typów opakowań oraz ustalenie zasad obrotu poszczególnymi opakowaniami,

3. ustalenie dozowania towarowego i formy opakowania z uwzględnieniem wpływu wielkości dozy towarowej i formy opakowania na przepustowość ośrodków dystrybucji detalicznej, półhurtowej i hurtowej oraz na wydajność pracy pracowników handlu i podniesienie kultury i techniki obsługi konsumenta.

W związku z takim ustawieniem zagadnień w problematyce opakowań występuje potrzeba zachowania w pracy badawczej zasadniczego podziału opakowań na tzw. opakowania jednostkowe i opakowania ochronno-transportowe.

Opakowanie jednostkowe (porcjowe) zawiera przede wszystkim odpowiednią dla dystrybucji detalicznej dżozę masy towarowej. Zgodnie z tym swoim przeznaczeniem opakowanie jednostkowe nawiązuje z jednej strony żywy kontakt z konsumentem, gwarantując iż w dobrze skomponowanym opakowaniu znajduje się pełnowartościowy produkt i odpowiednia jego porcja — z drugiej usprawnia znacznie przepustowość ośrodków dystrybucji oraz zwiększa wydajność pracy pracowników handlu. Nadto przyczynia się do podniesienia kultury i usprawnienia techniki obsługi klienta. Według zasad obowiązujących w Związku Radzieckim w gospodarce opakowaniami, opakowania jednostkowe powinny służyć nie tylko wyłącznie celom obrotu towarowego, ale również powinny służyć istotnym potrzebom i dobru konsumentów.

Opakowanie ochronno-transportowe jest w istocie rzeczy technicznym środkiem zabezpieczającym daną partię opakowań jednostkowych w czasie przewozu i składowania. Specjalną kategorię opakowań ochronno-transportowych stanowią pojemniki (kontenery). Ich stosowanie w obrocie towarowym ma poważne znaczenie nie tylko z punktu widzenia możliwości osiągnięcia znacznych oszczędności na tworzywie opakunkowym, ale również gó-

<sup>1)</sup> W. I. Lenin, Soczinienia, t. V, str. 125 (wyd. 4).

chodzi o obniżenie ogólnych kosztów przewozu i składowania, uproszczenie i przyspieszenie transportu towarowego oraz zmniejszenie ilości manipulacji towarami na przestrzeni od nadawcy do odbiorcy. Nadto specjalnym rodzajem opakowania ochronno - transportowego są opakowania, które służą do zabezpieczenia produktów nie wymagających opakowania jednostkowego (np. skrzynie, względnie kosze do warzyw, owoców, beczki do kapusty, ogórków, śledzi, masła itd.).

Poza podziałem zasadniczym opakowań na opakowania jednostkowe i ochronno - transportowe, może jeszcze występować podział opakowań na opakowania przeznaczone dla wewnętrznego obrotu towarowego oraz na opakowania tzw. eksportowe, tj. przeznaczone do obsługi eksportu. Podział ten nie powinien być jednak rygorystycznie stosowany. Istnieją bowiem liczne powiązania między problematyką opakowań towarów przeznaczonych do obrotu wewnętrznego, a problematyką opakowań eksportowych. Względny oszczędności tworzywa opakunkowego wymagają zazwyczaj dla poszczególnych towarów, tam gdzie jest to możliwe, stosowania takiego opakowania przeznaczonego do obrotu wewnętrznego, które mogłoby być możliwe w całości pozostawione w razie potrzeby dodatkowego opakowania tzw. eksportowego. Dotyczy to w szczególności opakowań jednostkowych.

Poza tym, że problematyka opakowań jest wysoce złożona i bogata, zważyć należy, iż wachlarz zagadnień i potrzeb naszych w tej dziedzinie w skali państwowej jest również bardzo szeroki. W produkcji opakowań i w gospodarce opakowaniami w ogóle zaobserwować można jeszcze dużo przypadkowości, zacofanego rutyniarstwa, zwyczajów, pozostających w sprzeczności z zasadami celowości opakowania, z zasadą elementarnej oszczędności w gospodarce tworzywami opakunkowymi, z zasadą obniżenia kosztów własnych oraz z zasadą podnoszenia kultury obsługi konsumenta i troski o jego dobro. Ten stan rzeczy będzie zrozumiały jeśli zważy się, że z jednej strony przed wojną w Polsce kapitalistycznej zagadnienia racjonalizacji opakowań w skali ogólnopolskiej w ogóle nie było ruszone, a z drugiej, że rozległość problematyki opakowań jest tak olbrzymia i przemiany w technice opakowań są często tak radykalne, iż bez pracy naukowo - badawczej systematycznie prowadzonej i bez stałego powiększania ich dorobku nie można spodziewać się pozytywnych wyników w skali ogólnopolskiej. W Polsce przedwojennej nie było naukowej placówki zajmującej się racjonalizacją opakowań towarowych. Indywidualizowano zagadnienie opakowań. Jedynie z punktu widzenia interesu kapitalistycznego producenta kopiowano często wzory i doświadczenia zagraniczne, przy czym czyniono to zazwyczaj bezkrytycznie gdy chodzi o narodowy interes gospodarczy, zwłaszcza w zakresie gospodarki materiałowej. Dopiero w Polsce Ludowej przystąpiono do poprawienia tego stanu rzeczy. Zgodnie z zasadami gospodarki socjalistycznej dano podstawy dla pracy naukowo - badawczej.

Ponieważ na obecnym etapie prac wachlarz zadań, przed którymi stoimy, jest bardzo szeroki, zachodzi konieczność oznaczenia w sposób przemysłowy pilnych priorytetów i planowego oraz systematycznego działania. Na marginesie tego zagadnienia zaznaczyć należy, że cechą charakterystyczną problematyki opakowań jest to, iż w zasadzie w miarę powiększania się promienia przebiegu towarowego — poczynając występować w problematyce coraz więcej elementów ekonomicznych tak, że gdy chodzi o opakowanie tzw. eksportowe, w problematyce ich następuje już przewaga elementów ekonomicznych nad technologicznymi i technicznymi. Obserwacja ta dotyczy generalnie opakowań ochronno - transportowych, natomiast jeśli idzie o opakowania jednostkowe — niektórych kategorii. Pojmując bowiem ogólnie ekonomiczną istotę opakowania towarowego — eksportowego, opakowanie tej kategorii, jeśli ma być opakowaniem właściwym, powinno spełniać nie tylko rolę skutecznego technicznie środka zabezpieczającego towar przed zniszczeniem, utratą, względnie ubytkiem oraz kradzieżą w czasie przewozu i składowania, ale również powinno honorować w całości szereg warunków ekonomicznych i w pewnym zakresie prawnych oraz sanitarnych, podyktowanych wymogami drogi i środków przewozu oraz warunki składowania.

Jeśli zatem towar przeznaczony jest na eksport, właściwe opakowanie ochronno - transportowe spełniać powinno szereg specjalnych warunków: a) przy transporcie lądowym i powietrznym — warunki podyktowane przez prze-

woźnika i odbiorcę zagranicznego oraz przez władze celne i sanitarne państwa tranzytu i odbiorcy; b) przy transporcie morskim — warunki ustanowione przez międzynarodowe normy sztawerskie (tworzywa i forma opakowania przy uwzględnieniu współczynnika przestrzenności w związku z potrzebą spedycyjno-armatorską należytego wykorzystania deadweight'u statku), warunki stawiane przez armatora w zakresie konosamentu jako specjalnego dokumentu ustalającego stosunek prawny między armatorem a odbiorcą zamorskim (konosamentowe klauzule specjalne i restrykcyjne) oraz przez morskie przepisy celne i sanitarne państwa portu przeznaczenia.

Elementy technologiczne i techniczne w zagadnieniu eksportowego opakowania ochronno - transportowego oraz jednostkowego sprowadzają się natomiast do sumy przyjętych zgodnie z warunkami ekonomicznymi rozwiązań technologicznych i technicznych w zakresie tworzywa oraz formy opakowania stosownie do właściwości towaru, drogi i środków przewozu i warunków składowania — rozwiązań, które skutecznie chronią towar przed skutkami udarów mechanicznych i wpływów atmosferycznych. Z tej przyczyny, jeżeli chodzi o opakowania tzw. eksportowe, zagadnienie oszczędności na tworzywie opakunkowym schodzi niejako na drugi plan i nie może być tak rygorystycznie traktowane, jak to wskazane i możliwe jest czynić w gospodarce tworzywami dla opakowań przeznaczonych do obrotu wewnętrznego.

Z kolei rzeczy jeśli idzie o właściwe opakowanie towarowe w handlu wewnętrznym, opakowanie to powinno spełniać szereg specjalnych ekonomicznych warunków podyktowanych planową gospodarką materiałową, przewidującą oszczędność tworzyw deficytowych w drodze stosowania aktualnie innych właściwych tworzyw, planową gospodarką opakowaniami w zakresie usprawnienia rotacji i zwiększenie wytrzymałości opakowań, wymogami rynku i gospodarki socjalistycznej w zakresie odpowiedniego dozowania towarowego i formy jednostkowego opakowania, przyczyniającą się do zwiększenia wydajności pracy pracowników handlu w detalu i hurcie oraz do podniesienia kultury obsługi konsumentów. Warunki te rzutują poważnie i nieraz decydująco na rozwiązanie technologiczne i konstrukcyjne. Z drugiej strony rozwiązania technologiczne i techniczne są nie mniej złożone w zakresie formy opakowania, gdy chodzi o wymogi stawiane przez drogę przebiegu towarowego i środki transportu wewnątrz kraju oraz właściwą organizację zwrotu opakowań.

Stale dążenie do coraz pełniejszego i harmonijnego honorowania wszystkich tych ekonomicznych warunków oraz umiejętność ich synchronizowania z elementami technologicznymi i technicznymi, występującymi nieraz w przewadze w problematyce opakowań przeznaczonych do obrotu wewnętrznego — stanowi o treści ekonomicznej procesu racjonalizacji opakowań oraz gospodarki opakowaniami w góle w obrocie wewnętrznym. Faktycznie osiągnięcia w tym kierunku legitymować się powinny wielkością obniżenia kosztów własnych w handlu społecznym oraz wielkością oszczędności w gospodarce materiałowej.

Podobnie potrzeba synchronizowania elementów technologicznych i technicznych z elementami ekonomicznymi występującymi w przewadze w problematyce opakowań eksportowych oraz umiejętność pełnego honorowania elementów ekonomicznych — stanowi o treści ekonomicznej procesu racjonalizacji opakowań eksportowych. Praktyczne wyniki tego procesu powinny się objawiać w postaci nie tylko w miarę możliwości zmniejszenia kosztów własnych w ogóle, ale również w postaci zwiększenia dopływu dewiz zagranicznych, względnie zmniejszenia ich odpływu i w tym drugim przypadku przede wszystkim w drodze zmniejszenia liczby reklamacji ze strony zagranicznego odbiorcy, bądź przewoźnika, reklamacji dotyczących negatywnych wyników — uchybień w zakresie zarówno opakowań ochronno - transportowych jak i jednostkowych.

Wachlarz zagadnień wchodzących w grę jest zatem bardzo szeroki, a każde zagadnienie z osobna cechuje wielorakość aspektów technologicznych, technicznych i ekonomicznych. Elementy ekonomiczne i technologiczne oraz techniczne w problematyce opakowań towarowych wymagają przeto równomiernie wnikliwego traktowania. Z te-

go powodu w pracy naukowo - badawczej w dziedzinie opakowań towarowych stosowana powinna być dla prac kameralno - laboratoryjnych metoda naukowa stylu laboratoryjnego, tj. metoda indukcyjna. Zgodnie z tą metodą, po zebraniu faktów, rozeznaniu przyczyn faktów i wykryciu faktów dodatkowych, zachodzi konieczność wykonania zgodnie z ustaloną metodyką (techniką badań) szeregu doświadczeń laboratoryjnych, umożliwiających sformułowanie twierdzeń, które będzie można uważać za pożyteczne i możliwe do stosowania w praktyce. Prace naukowo - badawcze tą metodą wykonane będą mogły być wyrazem rzeczywistego powiązania nauki z praktyką. Wyniki prac badawczych po sprawdzeniu ich wartości w praktyce, z kolei rzeczy posłużyć będą mogły jako elementy pomocnicze do opracowania polskich norm opakowań. Prace naukowo - badawcze dotyczące natomiast szczególnych zagadnień w rodzaju np.: ustalenia zasad obrotu poszczególnymi opakowaniami, ustalenia dozowania towarowego, ustalenia warunków przewoźnika i odbiorcy zagranicznego, władz celnych i sanitarnych państwa tranzytu i odbiorcy — noszą charakter prac kameralno - terenowych. Prace te mogą poprzedzać, względnie mogą być prowadzone równoległe do prac kameralno - laboratoryjnych, bądź też mogą nosić charakter odrębnych, specjalnych opracowań, wykonywanych przy stosowaniu metody dedukcyjnej.

Do wykonania prac kameralno - terenowych jak i za równo kameralno - laboratoryjnych niezbędnym jest jednak fachowy i doświadczony personel naukowy, składający się z ekonomistów (o przygotowaniu z zakresu ekonomiki transportu, organizacji i techniki handlu i towaroznawstwa), technologów i techników. Niestety, obecnie kadry fachowców są bardzo szczupłe. Jeśli chodzi o kadry do pracy naukowej, to rosną one powoli, rzecz jasna, w czasie prac badawczych. Ale niezależnie od tej drogi działania specjalna kategoria pracowników ekonomistów

powinna być szkolona również na wyższej uczelni ekonomicznej w oparciu o Zakład Opakowań, przyjmując ze technologów i techników dostarczyć mogą szkoły politechniczne. Chodzi bowiem nie tylko o wychowanie ekonomistów - opakowaniowców niezbędnych do prac naukowo-badawczych, lecz również o kadry tych fachowców, którzy z uczelni kierowani mogli by być do pracy operatywnej w instytucjach handlu wewnętrznego i zagranicznego oraz w zarządach przemysłowych w celu ustawienia i rozbudowy gospodarki opakowaniami na właściwym torze rozwoju. Zachodzi bowiem pilna potrzeba ujęcia gospodarki opakowaniami w określony schemat operatywnego działania, które łącznie z zakresem działania instytucji naukowo - badawczej opakowań, umożliwiłyby planowe — twórcze działanie w zakresie gospodarki opakowaniami w skali gospodarki ogólnopolskiej.

Organizowane obecnie laboratorium i pracownia Zakładu Opakowań IHZ będą mogły zapewne sprostać stawianym zadaniom przez handel wewnętrzny. Będą mogły zapewne również wykonywać prace laboratoryjne na użytk eksportu pod warunkiem jednak, że prace w zakresie tych opakowań ustawiane będą i wykonywane (w oparciu o możliwości prac laboratoryjnych) przez specjalną komórkę naukową pracy kameralno - terenowej o charakterze biura studiów, do zadań której należałoby w szczególności: a) zbieranie i studiowanie warunków transportowych stawianych przez przewoźników (armatorów), norm sztauberskich, obcych przepisów importowych a zwłaszcza celnych i sanitarnych dotyczących opakowań towarów u nas przeznaczonych na eksport, b) badania reklamacji dotyczących negatywnych wyników — uchybień w zakresie opakowań, c) porównywanie metod i doświadczeń krajowych z zagranicznymi w zakresie tworzyw opakunkowych i formy opakowania w celu wprowadzenia możliwych w naszych warunkach wniosków usprawniających.

**PRZEMYSŁAW MAŁEK (Szczecin)**

## Reforma WSE w Szczecinie

W dniu 1 września po raz trzeci od zmiany profilu specjalizacyjnego otwarła swe podwoje przed nowowstępującymi na uczelnię Wyższa Szkoła Ekonomiczna w Szczecinie.

Przed dwoma laty zapadła decyzja nadająca uczelni szczecińskiej nowy, nie stniejący dotychczas ani w Polsce Ludowej, ani tym bardziej w Polsce kapitalistycznej kierunek studiów. Wyższa Szkoła Ekonomiczna jest jedyną szkołą kształcącą kadry ekonomistów dla przedsiębiorstw transportowych.

Jakie były założenia leżące u podstaw tej decyzji? Szerokim rzeszom czytelników czasopisma „Transport” są one bardzo dobrze znane. Olbrzymi wzrost znaczenia transportu w życiu politycznym, gospodarczym i społecznym kraju, rozmach budownictwa transportowego, umożliwiony upaństwowieniem podstawowych rodzajów transportu, domaga się coraz gwałtowniej licznych kadr pracowników z wyższym wykształceniem ekonomicznym. Właśnie w wyniku analizy potrzeb wprowadzenia do naszych przedsiębiorstw transportowych nowej socjalistycznej inteligencji, zdolnej do samodzielnego kierowania procesem eksploatacji przewozowej, jej organizacji i planowania zrodziła się koncepcja powołania do życia nieistniejącego do tej pory kierunku studiów ekonomicznych.

Zarówno władze centralne, jak i miejscowa placówka naukowa, na którą spadł zaszczytny obowiązek pionierskiej pracy w budowie podwalin nowej uczelni, napotkały na duże trudności w stworzeniu prawidłowej koncepcji programowej, we właściwym ustawieniu wykładanych przedmiotów, ich wzajemnym stosunku, przede wszystkim zaś chodziło o dokładne sprecyzowanie przyszłej sylwetki ekonomisty — transportowca. Trzeba było ustalić do jakich dokładnie zadań praktycznych ma być powołany absolwent WSE w Szczecinie, co wobec tego powinien poznać, czego się nauczyć. Obok tego wyłonił się problem skróconych studiów dla studentów już uczących się na

uczelni starego typu. Ma się rozumieć, że opuszczająca mury uczelni młodzież w pierwszych latach istnienia nowej specjalności nie mogła stanowić pełnokwalifikowanych sił ekonomicznych, gdyż jej program wykładowy musiał być ściśnięty do niezbędnego minimum.

W ciągu dwóch lat istnienia Wyższej Szkoły Ekonomicznej zrobiono już jednak dużo dla prawidłowego ustawienia pionu specjalizacyjnego. Przede wszystkim wychowano w tym czasie młodą kadrę asystentką, przyszłych samodzielnych pracowników naukowych i wykładowców, następnie, wzorując się na planach naukowych szkół radzieckich, przeprowadzono olbrzymią pracę ideologiczną dla właściwego ustawienia pod względem ideologicznym i merytorycznym wykładów i ćwiczeń. Dwóch profesorów wysłano do Związku Radzieckiego celem zapoznania się ze szkolnictwem ekonomicznym podobnego typu.

W nowej atmosferze rozwija się praca samokształcenia w naukowo - badawcza personelu naukowego.

Na takim podłożu, z roku na rok pogłębia się i poszerza specjalizacja uczelni. O ile absolwenci opuszczający uczelnię w roku akademickim 1950/51 wystuchali około 180 godzin wykładów specjalizacyjnych z zakresu ekonomiki transportu, to w roku ubiegłym, 1951/52, absolwent opuszczający uczelnię może wykazać się zasobem wiadomości pomieszczonego w ilości 390 godzin wykładów i 180 godzin ćwiczeń. Tegoroczny program przewiduje wykłady specjalizacyjne w ilości 705 godzin oraz ćwiczenia w ilości około 300 godzin. Trzeci rok studiów poświęcony jest wyłącznie specjalizacji. W związku z tym niektóre wykłady przeniesione zostały na rok drugi, a nawet na pierwszy.

Zmiany nie tylko charakteryzują się ujęciem ilościowym. Nowa ilość odpowiada jednocześnie nowej jakości pracy uczelni.

Dotychczasowy rozwój WSE w Szczecinie można by

zamknąć w kilku etapach. Założeniem pierwszego etapu było wypuszczenie do pracy w transporcie absolwenta, który zorientowany był w specyfice procesu przewozowego i rozumiał podstawowe zasady, na których opiera się praca socjalistycznego przedsiębiorstwa transportowego. Student przyswoił sobie znajomość nowych form współpracy między różnego rodzaju przedsiębiorstwami transportowymi. Pierwszą edycję absolwentów charakteryzowały cechy transportowca — „omnibusa”, zorientowanego z grubsza we wszystkich problemach całej branży transportowej.

W drugim etapie pracy szkoła poszła znacznie naprzód, zarysowując wyraźnie specjalizację rodzajową. Tegoroczni absolwenci poprzez wykłady specjalizacyjne zapoznali się z zasadami gospodarki konkretnych już przedsiębiorstw transportowych — kolejowych, samochodowych, żeglugi rzecznej i lotnictwa, poznali podstawy planowania, rachunku kosztów, taryfikacji, czy rozrachunku gospodarczego. Nie mniej było to dopiero pierwsze przybliżenie studenta do jego przyszłej pracy zawodowej, do której zarówno w roku ubiegłym, jak w roku bieżącym kierowany jest na zasadzie planowego rozdziału kadr.

Rok bieżący w zestawieniu z latami poprzednimi można by nazwać rokiem wielkiego przełomu. W trakcie poprzedniego roku akademickiego Podstawowa Organizacja Partynia i kolektyw naukowy uczelni przy poparciu władz centralnych opracował długofalowy program rozwoju uczelni, na bazie istniejących osiągnięć i dotychczasowych braków. Powołana na wniosek uczelni komisja programowa dokonała zasadniczej reformy studiów ostro i wyraźnie precyzującej sylwetkę przyszłego absolwenta szkoły.

Jako podstawowe przyjęte zostały następujące założenia:

a) uczelnia ma szkolić specjalistów, którzy będą mieli szeroką podbudowę ideologiczną i światopoglądową, dla należytego rozumienia przemian społecznych, dokonujących się w trakcie rewolucji społecznej i w procesie budownictwa socjalizmu w Polsce,

b) absolwent uczelni musi mieć szeroką bazę wiadomości z zakresu nauk ekonomicznych, umożliwiających mu w przyszłości pracować z pożytkiem na każdym szczeblu organizacyjnym,

c) absolwent musi mieć dokładne opanowanie praw rozwoju całej gospodarki transportowej, co umożliwi mu zajęcie w praktyce prawidłowego stosunku do zagadnień całego systemu transportowego państwa, prawidłowego ustawienia zagadnień współpracy z wszystkimi rodzajami transportu i racjonalizacji pracy przewozowej,

d) absolwent musi otrzymać gruntowne poznanie określonej dziedziny transportu, w której będzie pracował, co może nastąpić jedynie na drodze wąskiej specjalizacji w końcowym etapie studiów; dzięki temu będzie on mógł objąć od razu stanowisko samodzielnego pracownika,

e) wiedza ekonomiczna absolwenta nie może być oderwana od poznania procesu technologicznego przewozu i problemów technicznych z tym związanych; wynika stąd postulat przekształcenia uczelni z czysto ekonomicznej na uczelnię techniczno - ekonomiczną,

f) przy wskazanym zasobie wiadomości do opanowania procesu szkolenia nie może się zamknąć do lat trzech, stąd na dalszą metę zarysowuje się potrzeba dobudowania czwartego i piątego roku studiów

Mając przed sobą tak szeroki program rozwoju uczelni, już w roku bieżącym podjęto pracę nad utecznieniem studiów transportowych. W wyniku realizacji tej zasady na pierwszym i drugim roku wprowadzone zostały wykłady z techniki urządzeń transportowych w ilości godzin 60 wykładów i 60 ćwiczeń. W przyszłości przewidziane jest pogłębienie platformy technicznej, tak by absolwent umiał czytać rysunek techniczny i przeprowadzić podstawowe obliczenia techniczne, by był zapoznany z zagadnieniami materiałoznawstwa, kontroli i analizy technicznej, by mógł samodzielnie urabiać sobie sąd o zagadnieniach techniczno-konstrukcyjnych, występujących w przedsiębiorstwie transportowym.

W roku bieżącym wprowadzona jest daleko idąca specjalizacja. Utworzonych zostało 10 sekcji: 3 sekcje eksploatacji (kolejowej, samochodowej i wodnej śródlądowej), 3 sekcje planowania finansowego (kolejowa, samochodowa, wodna śródlądowa), 3 sekcje rachunkowości (kolejowa, samochodowa, wodna śródlądowa), oraz I sekcja statystyczna (kolejowa).

Specjalizacja skupia się wokół następującego pionu

stopniującego poznanie zagadnień ekonomicznych i technicznych w każdej specjalności.

W sekcjach eksploatacyjnych układ przedmiotowy jest następujący: Specjalizacja zaczyna się od wykładów techniki danego rodzaju transportu. Na roku drugim przybiera wykład ekonomiki transportu, obejmujący ogólne zasady gospodarki transportowej. Na roku trzecim specjalizacja nabiera cech węższych w wykładzie ekonomiki danej dziedziny transportu (kolejnictwa, transportu samochodowego, czy wodnego). Przedmiot ten, obejmujący 120 godzin wykładów oraz 60 godzin ćwiczeń, uzupełniony jest szeregiem wykładów monograficznych, uzupełniających lub rozwijających zagadnienia szczegółowe. Do takich wykładów należą: organizacja gospodarki materiałowej przedsiębiorstwa transportowego, system finansowy, snedvcia, prawo przewozowe, geografia komunikacyjna, ubezpieczenia przewozowe. Obok tego występują, jako wykłady uzupełniające, — transport miejski, lotniczy, lub morski, zależnie od specjalizacji głównej. Dopełnieniem wiadomości ekonomicznych jest wykład z analizy działalności gospodarczej przedsiębiorstwa transportowego, w którym student uczy się analizować wykonanie zadań planowych w zakresie przewozów, kosztów, czy dochodów.

Na sekcjach planowania finansowego specjalizacja, poza wykładami z ekonomiki transportu i konkretnego przedsiębiorstwa transportowego oraz techniki transportu, który to pion zachowany jest podobnie jak w specjalizacji eksploatacyjnej, opiera się na drugim jeszcze pionie wiadomości z finansowania. Podstawą jest tu wykład ogólny finansów i kredytu na roku drugim w wymiarze 60 godzin wykładów i 60 ćwiczeń. Na roku zaś trzecim wchodzi do planu nauczania wykłady o systemie finansowym przedsiębiorstw transportowych, sprawozdawczości finansowej, finansowaniu robót kapitałowych, planowaniu finansowym, rewizji i kontroli finansowej, kredytowaniu i budżetowaniu. Podobnie jak w pionie eksploatacyjnym jako nadbudowa przychodzi wykład analizy działalności gospodarczej przedsiębiorstw transportowych.

Specjalizacja rachunkowa ma jako wykład podstawowy (obok pionu wiadomości z ekonomiki i techniki transportu), rachunkowość w łącznej ilości 330 godzin z rozbićm na podstawy rachunkowości, rachunkowość przemysłową i rachunkowość działań usługowych przedsiębiorstw transportowych. Obok tego na trzecim roku poszerzają specjalizację wykłady: rewizja i kontrola przedsiębiorstw transportowych, organizacja rachunkowości, taryfownictwo, system i organizacja finansów oraz sprawozdawczość finansowa — w ilości godzin dopasowanej do potrzeb rachunkowca.

Wreszcie sekcja statystyki ma przewidziane wykłady ze statystyki teoretycznej i matematycznej, ze statystyki konkretnego działu transportu, wykłady o metodzie reprezentacyjnej oraz o indeksach ekonomicznych.

Nie sposób jest tu dokładnie wylizczać wszystkich wykładów i ćwiczeń nawet specjalizacyjnych. Generalnie można przyjąć, że cały trzeci rok nauki — 900 godzin zajęć — poświęcony jest właściwej, wąskiej specjalizacji; podbudowa z pierwszego i drugiego roku zajmuje około 300 godzin. Daje to łączną ilość wykładów i ćwiczeń około 1200 godzin.

Wydaje się, że tegoroczna reforma studiów na Wyższej Szkole Ekonomicznej w Szczecinie jest bardzo poważnym krokiem naprzód. Nowe formy organizacji studiów, nowe plany i programy nauczania wymagają obecnie wypełnienia ich żywą treścią. Zarówno kolektyw profesorski i asystencki, jak i szerokie grono studentów coraz bardziej dają się porwać wielkiej idei rozwoju nakreślonej przed uczelnią szczecińską na okres najbliższych lat.

Udział w kształceniu i wychowaniu nowej kadry transportowej nie może jednak ograniczyć się tylko do wysiłków personelu uczelni. Współdziałać w tym powinny wszystkie przedsiębiorstwa naszego transportu, gdzie kierowani są studenci na praktyki, dyplomanci dla zebrania materiału do pracy dyplomowej, asystenci i magistranci dla praktycznego skonfrontowania teoretycznych uogólnień, które poznają w czasie praktyki.

Poruszyłem dotychczas jedynie zagadnienia dydaktyczne, co bynajmniej nie oznacza, by uczelnia ograniczała się do działalności wykładowej. Już obecnie, chociaż w skromnych ramach, podjęto pracę naukowo-badawczą. Wymaga to jednak już odrębnego omówienia

## TRANSPORTOWCY PISZA...

## I okręt i statek

## OD REDAKCJI

W poprzednim numerze (nr 12 z 1952 r.) zamieściliśmy wypowiedź ob. Jana Morze pt. „Okręt czy statek” w związku z artykułem ob. Ignacego Tarskiego pt. „O właściwą terminologię morskiej jednostki pływającej”, którą ukazał się w 9 numerze „Transportu” z roku 1952.

Poniżej zamieszczamy dalsze dwa głosy w dyskusji na ten sam temat ob. Jana Kellera oraz ob. dr Stanisława Bernatta.

W związku z artykułem dyskusyjnym I. Tarskiego pt. „O właściwą terminologię morskiej jednostki pływającej” pozwole sobie sprostować kilka błędów lub nieścisłości w artykule tym znajdujących się, oraz dorzucić kilka słów na temat terminologii statków morskich.

Autor wymienionego artykułu pisze: „Wszystcy jeszcze przed wojną spór co do prawidłowej nazwy jednostki pływającej floty handlowej — „okręt” czy „statek” — trwa po dzień dzisiejszy”. Otóż przed wojną właściwie żadnego sporu co do tej terminologii nie było. Wszyscy członkowie Komisji Terminologicznej przy Lidze Morskiej i Recznej, a byli wśród nich, obok językoznawców i techników, również starzy, doświadczeni marynarze, mówili o „okręcie handlowym” i taki termin wprowadziliby bez dyskusji do opracowanego przez tę komisję zesztytu I „Słownika morskiego”, gdyby nie kategoryczny sprzeciw Marynarki Wojennej. A więc sporu nie było: był wspólny front za „okrętem handlowym”, a z drugiej strony jakby rozkaz Marynarki Wojennej, aby termin „okręt” w „Słowniku morskim” istniał tylko w odniesieniu do statków wojennych. W warunkach przymusu nie można mówić o sporze.

Natomiast o rzeczywiście toczony dyskusji na ten temat, w „Dzienniku Bałtyckim”, I. Tarski nie wspomina.<sup>1)</sup>

Powróćmy jeszcze na chwilę do stanowiska przedwojennych oficerów marynarki wojennej w interesującej nas tu sprawie. Stanowisko to z biegiem lat zdaje się uległo zmianie. Świadczy o tym słowniczek opisowy kmdra. por. A. Reymana, wydany w czasie wojny w Londynie przez wyd. „Polska na Morzach”, pt. „Okręty i statki”, słowniczek ten zawiera materiał jednego z rozdziałów referatu kmdra. Reymana przedstawionego w r. 1939 Komisji Terminologicznej Morskiej przy PAU, pt. „Marynarka wojenna”, którego terminy miały być umieszczone w zeszycie „Słownika morskiego” (z powodu wojny zeszyc ten nie ukazał się)<sup>2)</sup>. Otóż w słowniczku pt. „Okręty i statki” A. Reyman „okrętem” nazwał każdy „większy statek morski z własnym napędem jak mechanicznym, jak i żaglowym) bez różnicy na jego szczególne przeznaczenie (rzemiosło), a więc niezależnie od tego, czy będzie to statek przeznaczony do przewozu towarów — statek handlowy czy statek przeznaczony do celów wojskowych — statek wojenny. Następnie A. Reyman zajmuje się osobno tylko terminologią statków marynarki wojennej i definiuje, że każdy statek marynarki wojennej dowodzony przez oficera marynarki wojennej korpusu morskiego nazywa się „okrętem”.

Taką definicję powtórzył później kpt. mar. F. J. Walicki w nr 141 z 1948 r. kwart. „Przegląd Morski”, w art. pt. „Zaczynamy od A. B. C.”; część tego artykułu wraz z ową definicją autor przedrukował następnie w nr 8 z 1949 roku mies. „Morze — Marynarz Polski”, w art. pt. „Marynarka wojenna”.

W definicjach tych, jak i w całym artykule, F. Walicki nie mówi o statkach handlowych, absolutnie nie zajmuje się kwestią rozróżniania „okrętów wojennych” od „statków handlowych”, lecz zajmuje się wyłącznie jednostkami marynarki wojennej, wśród których odróżnia „o-

kręty” i „statki”, i określając co w wojennej oznacza wyraz „okręt” ani słowem nie wspomina o tym co nazwa „okręt” oznacza w ogóle, względnie czy wyraz ten istnieje czy nie istnieje w marynarce handlowej, a więc, tym samym, nie walczy z terminologią, w której statek handlowy nazywany jest „okrętem”.

Następnie I. Tarski daje swoją interpretację art. pt. „Jeszcze o słusznych uchwałach i niezrozumiałym uporze” w nr 1 z 1952 r. mies. „Technika i Gospodarka Morska”, którego autorem jest Z. Brocki (a nie: Z. Brodzki, jak w przypisie I. Tarskiego).

Okazuje się, już choćby tylko po pobieżnym przejrzeniu tego artykułu, że Z. Brocki wyraźnie uchwałę PKN popiera następującymi argumentami (referuję dokładnie):

„1. wyraz „okręt” w odniesieniu do jednostek handlowych jest w powszechnym użyciu u wielu osób i instytucji;

2. nazywanie „statkami” tylko statków handlowych i „okrętami” tylko statków wojennych jest sprzeczne z wszelkimi przestankami technicznymi, logicznymi, językowymi, literackimi i tradycyjnymi;

3. ustalając termin „okręt” również dla statków handlowych PKN dał wyraz swej troski o komunikatywność języka ludzi śródlądzia i ludzi morza;

4. w języku ludzi śródlądzia „okrętem” jest zawsze duży statek morski („statki” — według nich — pływają po Wiśle); „statek” w języku Polaków to jednostka mała;

5. od słowa „statek” tworzony jest nieprzyjemnie brzmiący przymiotnik: „statkowy”, który, wobec zarezerwowania słowa „okręt” tylko dla statków wojennych, zaczyna być używany w całej gospodarce morskiej; przymiotnik „okrętowy” jest utartym od dawna w odniesieniu do wszelkich statków”.

Z. Brocki zwrócił też uwagę, że uchwały PKN obowiązują, oraz, że dziwny jest upór przeciwników „okrętu handlowego”, skoro właśnie oni dla statków handlowych stosują skróty „ss” = „okręt parowy” i „ms” = „okręt motorowy”.

Dlaczego więc I. Tarski, przeciwnik „okrętu handlowego”, wytyka autorom, zajmującym inne niż on stanowisko, błędy, których nie popełnili? Oczywiście, można się nie zgadzać z argumentacją Z. Brockiego, w całości, lub w poszczególnych punktach (osobiście na przykład nie zupełnie zgadzam się z jego argumentem wymienionym wyżej pod 5: raczej zgadzam się z I. Tarskim, że przymiotnik „statkowy” może przestanie kiedyś razić, lecz nie można wmawiać tym, którzy artykułu Z. Brockiego nie znają z autopsji, że autor ten argumentację swą opiera na z gruntu błędnych — błędnych politycznie! — przesłankach.

Nazwa „okręt” dla handlowych statków morskich jest słuszna i nie należy — jak chce I. Tarski — oficjalnie „okrętami” nazywać tylko okrętów wojennych, bo to jest sprzeczne z naszą tradycją językową, literaturą, słownikami, encyklopediami oraz praktyką dzisiejszą w całym społeczeństwie. Język w ciągu wieków już rozróżnił „statek” od „okrętu”, ale wcale nie w sensie „handlowy” — „wojenny”, lecz w sensie „mały” — „duży”: jednostka pływająca duża to zawsze, od wieków, „okręt”, jednostka pływająca mała to zawsze „statek”. W ten sposób język nasz wzbogacił się. A o bogactwo naszego języka walczy również I. Tarski w swoim artykule. I dlatego PKN nie ma potrzeby zając się rewizją — jak sugeruje I. Tarski — swej decyzji z r. 1947: przecież w z. I. jego „Słownika morskiego” oficjalnie usankcjonowane jest — zgodnie z tradycją i praktyką obecną w całym języku polskim — odróżnienie „okrętu” od „statku”<sup>3)</sup>: mała jednostka, rzeczna, bocznokołowiec, to według tego słownika „statek bocznokołowy”, natomiast jednostka pełnomorska, to „okręt pełnomorski”, jednostka przewożąca morzem tysiące ton towarów chłodzonych to „okręt - chłodnia”, a

1) Zob. Dziennik Bałtycki, rok 1947, nr 316, 327, 339, 341; „Rejsy” (dodatek do „Dziennika Bałtyckiego”) rok 1949 nr 10.

2) O referacie tym zob.: Rocznik Polskiej Akademii Umiejętności rok 1938/39, Kraków 1945, str. 21.

3) Niestety odróżnienie to w „Słowniku morskim” PKN nie zostało przeprowadzone precyzyjnie i bez błędów; ale to już wina redakcji, a nie zasady.

jednostka bez pokładu (np. do wywożenia śmieci z portu) to „statek bezpokładowy“, itp. itd. (zob. tam. str. 7 — 13 oraz 18 — 20).

#### J. KELLER

W roku 1935 „Instytut Bałtycki“ wydał „Słowniczek Morski“, który opracowałem z amatorstwa, przebywając przez kilka lat na Wybrzeżu. Przedmowę „językoznawczą“ napisał nieżyjący prof. Aleksander Brückner, a ja podałem, że jako zadanie postawiłem sobie krótkie i zrozumiałe objaśnienie tych słów, które w owym czasie (przed 20 laty) były używane w mowie polskiej nad morzem i na morzu. W „Słowniczku“, małej i bezpretensjonalnej książeczce o 85 stronicach, podałem następujące definicje terminów „statek“ i „okręt“:

**Statek** — konstrukcja żelazna lub drewniana, która może pływać po powierzchni wody lub w wodzie. Rozróżniamy statki: wojenne, handlowe, służbowe i sportowe. Statki wojenne: krążowniki, pancerniki, torpedowce, łodzie podwodne itd.; statki handlowe: pasażersko - towarowe, towarowo - pasażerskie, towarowe i rybackie; statki służbowe: okręty latarnikowe, holowniki, promy, łodzie ratunkowe itd.; statki sportowe; jachty, łodzie wyścigowe itd.

**Okręt** — statek wyróżniający się swoją wielkością, oraz statek wojenny; patrz statek.

Tak wówczas życie kształtowało język.

Okrętem nazywano statek wojenny, taktyczną jednostkę, przeznaczoną do walki bezpośredniej z przeciwnikiem, oraz statki handlowe, wyróżniające się swoją wielkością.

Inaczej było z urzędowym językiem morskim, który miano „okręt“ rozciągnąć na wszystkie jednostki marynarki wojennej. Wy tłumaczenie tego widzę w ślepych naśladowaniu Anglików przez naszą ówczesną marynarkę wojenną. Otóż Anglicy stosują, tak, jak i my, dwie nazwy „ship“ i „boat“, przyczym potocznie nie raz wielkie transatlantyki nazywają po prostu „boat“ (dosłownie: łódź).

W angielskiej marynarce wojennej dla jednostki taktycznej jednym określeniem „correct“ jest słowo „ship“ aczkolwiek duże okręty liniowe zwane są przez Anglików „man of war“ i „dreadnought“. Angielski skrót okrętu wojennego brzmi „H. M. S.“, czyli „His Majesty's Ship“ (okręt Jego Królewskiej Mości). Ten angielski skrót spodobał się przed laty naszemu admirałowi i wymyślono dla naszej marynarki wojennej odpowiednik w skrócie „ORP“ (okręt Rzeczypospolitej Polskiej). W angielskiej marynarce i w angielskim języku skrót „HMS“ utarł się tak przez wieki, że posiada znaczenie przymiotnikowe i żaden Anglik nie rozkłada tego skrótu na poszczególne słowa. U nas, gdy zaczęto słosować skrót „ORP“, każdy pytał, co to znaczy i objaśniano go, że nawet monitor rzeczny o wyporności 110 ton, to „okręt Rzeczypospolitej Polskiej“. Był to nonsens, ale doprowadził z biegiem lat do tego, że każdy, kto chociaż trochę liźnął spraw morskich uważał za punkt honoru odróżniać ściśle terminy „okręt“ i „statek“ i najważniejszą jednostkę marynarki wojennej określał jako „okręt“, a nawet największy transatlantyk mianował „statkiem“. Podobnie pilnował się, by przy określaniu szybkości pływających konstrukcji przy ilości węzłów nie dodać „na godzinę“. Czulby się wówczas skompromitowany na całe życie jako wytrawny wilk morski. Takie to snobizmy miały wpływ na nasz język morski i zdaje mi się, że nie łatwo będzie doprowadzić do tego, by statek handlowy, wyróżniający się swoją wielkością, nazywano okrętem. Należy jednak do tego dążyć i korzystać z bogactwa naszego języka, który posiada i tworzy terminy różniczkujące pojęcia.

Ob. Ignacy Tarski, który wszczął dyskusję na temat właściwej terminologii dla jednostki pływającej, jest optymistą i wierzy, że dla słowa „statek“ powstanie jeszcze przymiotnik, tak, jak od rzeczownika „okręt“, przymiotnik „okrętowy“. Sądję, że będzie to zbyteczne, gdy swobodnie będziemy operowali terminami „okręt“ i „statek“ i nie będziemy podtrzymywali przebrzmiałych snobizmów.

Dr STANISŁAW BERNATT

## DZIAŁ INFORMACYJNY\*)

### PRZEWOZY CIECZY W OKRESIE ZIMOWYM

Niektóre ciecze w porze zimowej podczas przewozów w wagonach - cysternach pod wpływem niskich temperatur tężeją, wskutek czego przy wyładunku ich zachodził potrzeba podgrzewania i dla tego celu niezbędne są powiększone terminy wyładunkowe. Uwzględniając te właściwości cieczy Zarządzenie Nr 421 z dnia 7 listopada 1951 r. Przewodniczącego PKPG (Biuletyn PKPG Nr 31 z dnia 7 grudnia 1951 r.) ustaliło następujące terminy wyładunku cystern w okresie zimowym:

- dla ropy bezparafinowej, aniliny, kwasu azotowego rozcieńczonego, kwasu siarkowego i oleum — 18 godzin,
- dla ropy parafinowej, olejów ciężkich oraz olejów smarowych, ługu sodowego, melasy, smoły wszelkiego rodzaju, asfaltu, mazutu, fenolu — 48 godzin,
- dla paku płynnego — 18 godzin,
- dla oleju napędowego nisko krzepnącego, benzyny, nafty, kwasu azotowego stężonego, szkła wodnego, metanolu, kogazyny, spirytusu, artykułów gorzelniczych i dla pozostałych cieczy nie wymienionych w omawianym zarządzeniu — 12 godzin.

Dla porównania podajemy terminy obowiązujące w okresie letnim:

- dla olejów ciężkich, ługu sodowego — 18 godzin,
- dla asfaltu, smoły wszelkiego rodzaju, mazutu — 24 godziny,
- dla paku płynnego — 10 godzin,
- dla oleju napędowego, benzyny, nafty, kwasu azotowego stężonego i rozcieńczonego, szkła wodnego, metanolu, koga-

zyny, spirytusu, artykułów gorzelnianych, olejów lekkich i smarowniczych, ropy, oleum, melasy, dwuchloroetanu, aniliny, fenolu i pozostałych cieczy nie wymienionych w omawianym zarządzeniu — 12 godzin.

Działanie zarządzenia Nr 421 Przewodniczącego PKPG, które dotyczyło okresu do 31 października 1952 r., zostało przez Przewodniczącego PKPG zarządzeniem Nr 357 z dn. 7.XI.1952 r. (Biuletyn PKPG Nr 50 poz. 227) przedłużone aż do adwokacji, przy czym okres zimowy został ustalony od 1 listopada do 1 marca, natomiast letni od 1 marca do 31 października.

Przedłużenie terminów wyładunku uzasadnione warunkami zimowymi powoduje odpowiednio dłuższy obrót wagonów-cystern, zmniejszając potencjał przewozowy zakładów. Dlatego też potrzeby transportowe, które zwłaszcza w okresie ostatniego kwartału roku zwiększają się w związku z dążeniem do wykonania przekroczenia rocznych planów produkcyjnych i w związku z ogólnym stałym wzrostem produkcji, wymagają pełnej mobilizacji wszystkich czynników działających na odcinku transportu cysternowego, a mianowicie — nadawców, odbiorców oraz kolei. Szczególnie ważne znaczenie w tym zakresie posiada przywilej przewozu cystern przed zwykłymi przesyłkami towarowymi, ustalanie turnusów przebiegów cystern, do przestrzegania których zobowiązana jest kolej, ściśle uzgadnianie z odbiorcami terminów dostaw odpowiednio do możliwości rozładunkowych, przestrzeganie terminowego wyładunku cystern i zwrotu próżnych itp.

Zarządzenie nakłada również obowiązek na kolejowe warsztaty naprawcze przyspieszenia remontów cystern.

Dopiero harmonijne współdziałanie nadawców, odbiorców, kolei, jak również warsztatów remontowych w oparciu o ściśle przestrzeganie wymienionego zarządzenia zapewni pokrycie potrzeb gospodarki narodowej w zakresie transportu cieczy

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

## ZMIANY W STATUCIE MINISTERSTWA KOLEI

10 października 1952 r. Rada Ministrów podjęła Uchwałę Nr 898 w sprawie zmiany tymczasowego statutu organizacyjnego Ministerstwa Kolei (Monitor Polski A-92 poz. 1420).

W myśl tej Uchwały w Ministerstwie Kolei powołany został Centralny Zarząd Elektryfikacji Kolei, natomiast uległ likwidacji Wydział Trakcji Elektrycznej w Departamencie Elektrotechnicznym.

J. M.

## ROZSZERZENIE OBOWIĄZKU ŚWIADCZENIA USŁUG TRANSPORTOWYCH

Minister Transportu Drogowego i Lotniczego wydał dnia 14 listopada 1952 r. zarządzenie ogłoszone w Monitorze Polskim Nr A-98 poz. 1510 w sprawie rozszerzenia obowiązku świadczenia usług transportowych na niektóre cele ogólnogospodarcze.

Zarządzenie o którym mowa rozszerza obowiązek świadczenia usług transportowych (patrz omówienie „Transport” Nr 11 z 1951 r. i Nr 2 z 1952 r.) na wywóz szmat i innych odpadków włókienniczych w okresie do 31 grudnia 1953 r.

J. M.

## GOSPODARKA ŻUŻYTYMI AKUMULATORAMI

W celu należytego zagospodarowania zużytych akumulatorów i baterii akumulatorowych zostało wydane Zarządzenie Przewodniczącego PKPG Nr 348 z dnia 31 października 1952 r. Zużyte i uszkodzone akumulatory lub baterie akumulatorów powinny być przez urzędy, instytucje państwowe oraz przedsiębiorstwa gospodarki społecznej zabezpieczone i zaofiarowane do skupu właściwym zbiornicom Centralnego Zarządu Gospodarki Żłomem (CZGZ).

W przypadku, gdy akumulatory lub baterie akumulatorów są uszkodzone w ten sposób, że nie stanowią całości, zabezpieczeniu i zaofiarowaniu do skupu podlegają części tych akumulatorów lub baterii. Sprzedaż nowych akumulatorów i baterii, zgodnie z omawianym zarządzeniem, jest uzależniona od przedstawienia przez nabywcę pokwitowania Zbiornicy CZGZ, stwierdzającego dostarczenie zużytych akumulatorów, przy czym ciężar szlamu akumulatorowego i zużytych płyt, dostarczonych zbiornicy CZGZ, powinien wynosić nie mniej, niż 90 proc. wagi nabywanych akumulatorów. Minister Przemysłu Maszynowego w odniesieniu do poszczególnych nabywców może zmienić wyżej wymieniony procent na niższy.

W przypadku nie przedstawienia pokwitowania ze zdania akumulatorów lub baterii akumulatorów w ilości ustalonego procentu, nabywcy przy zakupie nowych akumulatorów są zobowiązani do złożenia kaucji w wysokości 2/3 wartości nabywanych akumulatorów.

Kaucja podlega zwrotowi z chwilą przedstawienia pokwitowania o przekazaniu do CZGZ zużytych akumulatorów.

Instytucje gospodarki społecznej, które zakupują akumulatory lub baterie akumulatorów w celu wyposażenia nowych pojazdów, maszyn i urządzeń lub w celu dalszej odsprzedaży — są zwolnione od obowiązku dostarczania zużytych akumulatorów.

Koszty związane z przesyłką lub transportem zużytych akumulatorów i baterii do zbiornicy CZGZ pokrywa instytucja przekazująca. W przypadku przesyłki publicznymi środkami transportu koszty przesyłki do stacji przeznaczenia są pokrywane przez wysyłającego. Wysyłać zużyte akumulatory i baterie można jedynie w stanie suchym, to znaczy po usunięciu z nich kwasu.

Zbiornice CZGZ po otrzymaniu zużytych akumulatorów i baterii rozbiegają je na części, obliczają należność dostawcy wg. wagi płyt i szlamu po obowiązujących cenach oraz przesyłają dostawcy pokwitowanie, stwierdzające ilość otrzymanych zużytych akumulatorów i baterii z uwidocznieniem wagi płyt i szlamu akumulatorowego. Omawiane zarządzenie obowiązuje od dnia 2 listopada 1952 r.

S. D.

## ORGANIZACJA I ZAKRES DZIAŁANIA TERENOWYCH KOMISJI PLANOWANIA GOSPODARCZEGO

W numerze A-44 Monitora Polskiego opublikowana została Uchwała Rady Ministrów Nr 912 z dnia 10 października 1952 r. zawierająca Instrukcję Nr 6a w sprawie organizacji i zakresu działania terenowych komisji planowania gospodarczego.

W myśl tej Uchwały terenowe komisje planowania stworzone zostaną jako:

1. Wojewódzkie komisje planowania gospodarczego — przy prezydium wojewódzkich rad narodowych,
2. Miejskie komisje planowania gospodarczego — przy Radach Narodowych m. st. Warszawy i m. Łodzi,
3. Powiatowe komisje planowania gospodarczego — przy prezydium powiatowych rad narodowych, oraz
4. Miejskie komisje planowania gospodarczego — przy prezydium miast stanowiących powiaty miejskie.

W dalszej części Uchwała omawia szczegółowy zakres czynności, sposób powoływania członków i organizację wewnętrzną poszczególnych rodzajów komisji.

Do zadań terenowych komisji planowania gospodarczego należy przede wszystkim koordynowanie całokształtu działalności gospodarczej w zakresie właściwości rad narodowych, badanie struktury i dynamiki gospodarczej terenu, ujawnianie źródeł i rezerw produkcyjnych, opracowywanie projektów aktywizacji i rozwoju gospodarczego poszczególnych obszarów, opracowywanie terenowych bilansów gospodarczych, opracowywanie wytycznych do miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego oraz organizowanie i przeprowadzanie kontroli wykonania wojewódzkich planów gospodarczych i w zakresie zleconym przez Przewodniczącego PKPG planów jednostek gospodarki zarządzanej centralnie.

W wojewódzkich komisjach planowania gospodarczego został między innymi powołany Dział Transportu i Łączności.

J. M.

## BRYGADY ROBOTNICZO - INŻYNIERSKIE

Na II Kongresie Inżynierów i Techników Polskich Przewodniczący Centralnej Rady Związków Zawodowych Wiktor Kłosiewicz w swoim referacie podkreślił wielką rolę inteligencji technicznej w rozwijaniu wynalazczości pracowniczej, w udzielaniu pomocy robotnikom, którzy usprawnieniami pomagają usuwać trudności w wykonaniu planu i obniżają koszty własne.

Wynalazczość pracownicza stale rozwija się. Ilość zgłoszonych wniosków racjonalizatorskich wzrasta z każdym rokiem. O ile w roku 1949 w całej gospodarce narodowej zgłoszono łącznie 17.588 projektów a w roku 1951 — 52 tysiące, to w pierwszym półroczu 1952 roku zgłoszono już 46 tysięcy projektów, czyli blisko tyle, co w ciągu całego roku 1951.

Inżynierowie i technicy biorą poważny udział w pracach racjonalizatorskich. Około 30 proc. zgłoszonych projektów stanowią projekty zgłoszone przez inżynierów i techników. Potwierdza to fakt, iż duża część inteligencji technicznej jest równocześnie racjonalizatorami. Wielu też z pośród inżynierów i techników otrzymało odznaki racjonalizatora i zastępowanego racjonalizatora produkcji.

W roku 1952 rozpoczęły się rozwijać brygady robotniczo-inżynierskie. W przemyśle metalowym pracuje już 509 takich brygad, w górnictwie — 320, w przemyśle lekkim — 440. Brygady te oparte są na kolektywnej pracy inżynierów i techników z robotnikami. Spotyka się tu wiedza i praktyka. Takie połączenie wiadomości teoretycznych z doświadczeniem zapewnia wyższy poziom technicznego przygotowania projektów, a jednocześnie gwarantuje szybsze zastosowanie ich w praktyce.

Jak wykazują zarówno doświadczenia nadzieckie, jak i nasze własne — brygady robotniczo - inżynierskie powinny rozwijać się także i w transporcie. Brygady te stają się ważnym czynnikiem w usuwaniu wąskich gardeł, w zapewnieniu obsługi technicznej i przeprowadzaniu napraw oraz eksploatacji taboru samochodowego, przyczyniają się one do lepszej i szybszej realizacji planu usług oraz do usprawnień technicznych - organizacyjnych w zakładach pracy gdzie pracują one nad tematami, które zostały wysunięte na naradach wytwórczych lub wskazane przez kierownictwo zakładu. W PKS powstało dotąd 71 brygad.

Aby jednak praca brygad robotniczo - inżynierskich była ożywiona i skierowana we właściwym kierunku, konieczne jest opracowanie dla nich tematyki, a ponadto konieczna jest znajomość form organizacyjnych działalności tych brygad, otoczenie ich opieką i udzielanie im pomocy.

Sprawa robotniczo - inżynierskich brygad racjonalizatorskich (w skróceniu „brygad racjonalizatorskich”) została uregulowana Zarządzeniem Przewodniczącego PKPG z dnia 15 grudnia 1951 r. (Monitor Polski Nr A-104/51) w zakresie zadań, form pracy i wynagradzania tych brygad oraz opieki nad nimi ze strony administracji i organizacji społecznych.

Celem zarządzenia jest zapewnienie rozwoju wyższej formy ruchu wynalazczego, połączenia twórczej inicjatywy i prak-

tycznego doświadczenia przodowników pracy, robotników i majstrów z wiadomościami i doświadczeniami techników i inżynierów.

Brygadą racjonalizatorską — według powyższego zarządzenia — jest zespół pracowników uspołecznionego zakładu pracy utworzony dla wykonywania zadań racjonalizatorskich, zmierzających do szybkiego dopomagania zakładowi pracy w usuwaniu wyłaniających się trudności produkcyjnych, w mechanizacji pracochłonnych prac itp. — poprzez opracowywanie projektów racjonalizatorskich i współudział przy wprowadzaniu ich w życie.

Utworzenie brygady racjonalizatorskiej może zainicjować każdy pracownik uspołecznionego zakładu pracy, dobierając sobie odpowiedni skład osobowy, który daje gwarancję wykonania w określonym terminie przyjętego zadania racjonalizatorskiego. Zarządzenie wskazuje na przykładowy skład brygady: 2 ślusarz, tokarz, technolog, konstruktor.

W skład brygady mogą wchodzić — za zgodą kierownika zakładu pracy — pracownicy innych uspołecznionych zakładów pracy i instytucji, jak np. pracownicy nauki wyższych uczelni technicznych, pracownicy instytucji naukowo-badawczych, studenci itp.

Kierownictwo zakładu pracy, komórki wynalazczości, Klub Techniki i Racjonalizacji, Rada Zakładowa i zakładowe koło Stowarzyszenia Inżynierów i Techników — obowiązane są pomagać pracownikom w tworzeniu brygad racjonalizatorskich oraz otaczać je opieką w czasie ich pracy.

Brygada racjonalizatorska otrzymuje zadanie do wykonania w formie socjalistycznego zamówienia racjonalizatorskiego, która jest pisemną umową pomiędzy brygadą racjonalizatorską i zakładem pracy w przedmiocie opracowania projektu racjonalizatorskiego w określonym terminie.

Takie zamówienie powinno zawierać w szczególności: a) imiona i nazwiska oraz adresy członków brygady racjonalizatorskiej; b) dokładne określenie tematu, którego rozwiązania i opracowania podejmuje się brygada; c) określenie terminu złożenia przez brygadę opracowanego projektu racjonalizatorskiego oraz orientacyjnego terminu wprowadzenia go do produkcji; d) określenie sposobu wynagrodzenia za sporządzenie dokumentacji technicznej.

Według swego wyboru brygada racjonalizatorska może otrzymać wynagrodzenie za sporządzenie dokumentacji technicznej albo w granicach od 10 proc. do 30 proc. zasadniczego wynagrodzenia zależnie od stopnia technicznego opracowania projektu w myśl § 14 ust. 1 przepisów o wynagradzaniu wynalazczości pracownicej (Monitor Polski Nr A-36/51), albo według osobnej umowy, jak np. według obowiązujących norm za sporządzenie dokumentacji wykonawczej rysunków warsztatowych — według rzeczywiście zużytych ilości godzin itp. z tym jednak, że koszt sporządzenia tej dokumentacji przez brygadę nie może być większy, niż koszt sporządzenia takiej dokumentacji przez biuro konstrukcyjne według obowiązujących stawek.

Zamówienie racjonalizatorskie, przygotowane przez komórkę wynalazczości, powinno być podpisane przez wszystkich członków brygady racjonalizatorskiej i przez osoby uprawnione do podpisywania zobowiązań w imieniu zakładu pracy.

Prace związane z wykonywaniem zadania racjonalizatorskiego brygada wykonuje w zasadzie własnymi siłami w godzinach poza służbowych.

Projekt racjonalizatorski — po opracowaniu — brygada zgłasza w komórkę wynalazczości zakładu pracy w trybie przewidzianym w przepisach o organizacji wynalazczości pracownicej.

Po zatwierdzeniu projektu racjonalizatorskiego brygada bierze udział w opracowaniu planu wykorzystania projektu, przy czym równocześnie składa harmonogram swoich prac związanych z realizacją projektu (wykonanie rysunków warsztatowych, przyrządów itp.) i zobowiązanie dotrzymania tego harmonogramu.

Na wniosek kierownika komórki wynalazczości członkowie brygady racjonalizatorskiej mogą być w koniecznych przypadkach zwalniani od swoich zasadniczych zajęć do pracy nad realizacją projektu. Zachowują wtedy wynagrodzenie do wysokości średniego zarobku z ostatnich trzech miesięcy (stosownie do § 47 przepisów o organizacji wynalazczości pracownicej).

Z tytułu wykonania zadania racjonalizatorskiego, które uznano jako pracowniczego wynalazek, udoskonalenie techniczne lub usprawnienie w rozumieniu dekretu o wynalazczości pracownicej — brygada racjonalizatorska otrzymuje:

1) wynagrodzenie przewidziane dla twórców w przepisach o wynagradzaniu wynalazczości pracownicej.

2) wynagrodzenie za sporządzenie dokumentacji technicznej według zasad podanych wyżej;

3) wynagrodzenie za wykonane w godzinach poza służbowych prace warsztatowe i pomocnicze przy realizacji projektu — za przepracowane roboczogodziny na podstawie kart roboczych, według stawek obowiązujących dla danego rodzaju robót;

4) premię za współudział w realizacji projektu, przewidzianą w §§ 36 — 38 przepisów o wynagradzaniu wynalazczości pracownicej.

Za projekt opracowany wspólnie przez kilka osób wynagrodzenie dzieli się między te osoby w myśl zawartego między nimi porozumienia. Jeśli nie było takiego porozumienia — wynagrodzenie wypłaca się w częściach równych.

Zarządzenie to zobowiązuje uspołecznione zakłady pracy do przeprowadzenia akcji propagującej tworzenie brygad racjonalizatorskich, wyjaśnienia ich roli i znaczenia, oraz otaczania opieką utworzonych brygad racjonalizatorskich.

A. Ł.

## KSIEGOWANIE OPŁAT ZA POSTOJE WAGONÓW I TABORU ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ

W Monitorze Polskim Nr A-97 pod poz. 1493 opublikowane zostało zarządzenie Ministra Finansów z dnia 3 listopada 1952 r. w sprawie księgowego ujęcia opłat za postoje wagonów i jednostek taboru żeglugi śródlądowej.

Instrukcja stanowiąca załącznik do tego zarządzenia uściśla zasady księgowania opłat za postoje wagonów i taboru żeglugi śródlądowej w przedsiębiorstwach państwowych w zależności od prowadzonej księgowości i celu, dla którego sprzedawany zostaje towar.

W odniesieniu do PKP i przedsiębiorstw żeglugi śródlądowej instrukcja zobowiązuje do wykazywania w odrębnej pozycji dochodów z tytułu opłat za postój wagonów i taboru żeglugi śródlądowej w danych uzupełniających do rachunku wyników (strat i zysków).

Zarządzenie Ministra Finansów zobowiązuje organizacje spółdzielcze do wydania podległym im jednostkom spółdzielczym wytycznych w sprawie księgowania opłat postojowego w oparciu o zasady zawarte w instrukcji.

A. G.

## Taryfy i zarządzenia

### W KOMUNIKACJI KOLEJOWEJ

W Dzienniku Taryf i Zarządzeń Komunikacyjnych Nr 18 z 1952 r. ogłoszono zarządzenie Ministra Kolei z dnia 20.X. 1952 r., które w Taryie towarowej Polskich Kolei Państwowych dla linii normalnotorowych, część I B wprowadza z ważnością od dnia 16.XI. 1952 r. szereg nowych zmian. W szczególności zmiany te polegają na:

1) ustaleniu w § 23 działu I dla rud prażonych z poz. 241 (a i b) klasyfikacji towarów, ładowanych w stanie gorącym na stacjach Blachownia, Panki i Poraj w okresie od 1.XI. do 1.III. wyłącznie, nowego terminu wolnego od opłaty za przetrzymywanie wagonów, który obecnie wynosił 8 godzin.

2) rozszerzeniu dotychczasowych postanowień § 65 działu I o opłatach za nadzwyczajne pociągi towarowe przez dopuszczenie do składu nadzwyczajnego pociągu towarowego także taboru nie włączonego do taboru kolei oraz przez uregulowanie wysokości opłat za przebieg próżnego taboru i ładunku w razie przekroczenia skrajni ładunkowej.

3) uzupełnieniu niektórych pozycji klasyfikacyjnych towarów (dział II) nowymi nazwami towarów lub zmianie niektórych dotychczasowych nazw towarów a mianowicie:

- poz. 53 k. t. otrzymała nową nazwę „kawa zbożowa”,
- poz. 411 k. t., otrzymała nową nazwę „Miąższ, pulpa i przecier — owocowe”,
- wprowadzono nową pozycję 1110a z nazwą: „Płytki posadzkowe typu Golvetten IV — 9”,
- w pozycji 1219b k. t. zmieniono nazwę „dźwig” na „dźwigary”,
- pozycją 1324 k. t. objęto także „kombajny węglowe”,
- w pozycji 1400 k. t. zaliczono wyraźnie „także trolleybusy oraz oddzielnie nie wymienione części składowe pojazdów z tej pozycji”,

g) poz. 1869 k. t. otrzymała nowe brzmienie: „Pojazdy osobowe i towarowe i ich części oraz maszyny wszelkie i ich części, wszystkie przeznaczone do rozbiórki“.

4) w § 24 działu IV wprowadzono nowe postanowienie, według którego za dostarczenie przez kolej materiałów dla zabezpieczenia lub uszczelnienia ładunku (pakule, słoma, liśwy, drut, gwoździe itp.) pobiera się opłaty w wysokości rzeczywistych kosztów użytych materiałów.

W Taryfie towarowej Polskich Kolei Państwowych dla linii wąskotorowych zastąpiono w § 45 rozdziału 2 z ważnością od dnia 15.XI. 1952 r. dotychczasowy wykaz opłat za przewóz przesyłek drobnych między stacjami stycznymi kolei wąskotorowych i normalnotorowych — nowym wykazem.

W zarządzeniu Ministra Kolei z dnia 1.XI. 1951 r. w sprawie komunikacji towarowej Polska — Szwajcaria w transycie przez Niemcy (Niemiecka Republika Demokratyczna oraz Zachodnie Strefy Okupacyjne) zmieniono w wykazie punktów granicznych otwartych dla tej komunikacji dotychczasową nazwę „Szczecin Gumieńce — Tantow“ na „Szczecin Gumieńce — Rosow“ z jednoczesnym uchyleniem ograniczenia w sprawie przyjmowania przesyłek tranzytowych tylko na podstawie specjalnej umowy.

W Dzienniku Taryf i Zarządzeń Komunikacyjnych nr 16 z 1952 r. ogłoszono zarządzenie Ministra Kolei z 14.X. 1952 r. w sprawie komunikacji towarowej Polska — Włochy w transycie przez Czechosłowację i Austrię, Czechosłowację, Niemcy i Austrię, Czechosłowację, Austrię i Szwajcarię, Czechosłowację, Niemcy i Szwajcarię oraz Czechosłowację, Węgry, Jugosławię i W. O. Triestu. Jednocześnie uchylono dotychczasowe zarządzenie w sprawie tej komunikacji ogłoszone w Dzienniku T. i Z. K. z 1951 r. nr 21 poz. 226.

O. K.

## Informacje Wyd. Komunikacyjnych

Ostatnio, nakładem Wydawnictw Komunikacyjnych, wyszły następujące książki, które są do nabycia w księgarniach techniczno - gospodarczych C. O. K. „Dom Książki“.

### Z DZIEDZINY KOLEJNICTWA

ZAGŁADIMOW D. P., PIETROW A. P., SIERGIEJEW E. S. — **Organizacja ruchu na kolei** (Tłum. z rosyjskiego). Wyd. I, str. 504, format B5, nakład 3110 egz., cena zł 50.—

Książka omawia zasady organizacji ruchu kolejowego, podstawy eksploatacji kolei, pracę stacji kolejowych, sprawy planowania i układania rozkładów jazdy pociągów, ich zestawienia oraz organizacji wykonania; omawia również sposób obliczania zdolności przepustowej linii kolejowej, kierowania ruchem na kolejach, organizacji ruchu pasażerskiego, normowania i płacy pracowników służby ruchu.

Książka zawiera doświadczenia osiągnięte z eksploatacji kolei w czasie Wielkiej Wojny Narodowej, przodujące metody pracy wprowadzone na kolejach na podstawie doświadczeń kolejarzy - stachanowców oraz zmiany w strukturze i metodach kierowania pracą kolei.

Książka może służyć jako podręcznik dla szkół kolejowych i może być również wykorzystana przez studentów wyższych zakładów naukowych, inżynierów oraz techników kolejowych.

RUBCZAK TADEUSZ — **Urządzenia kolejowe w portach**. Wyd. I, str. 186, format A5, nakład 2.115 egz., cena zł 11.—

Książka omawia zagadnienie kolejowych urządzeń komunikacji towarowej i osobowej w portach.

Po scharakteryzowaniu głównych czynników, wywierających wpływ na planowanie tych urządzeń, książka podaje racjonalne układy towarów i sposoby obliczania ich rozmiarów w zależności od poszczególnych rodzajów towarów oraz sposoby ich przeładunku. Ponadto omawia ona układy i rozmiary grup towarów obsługujących poszczególne rejony nabrzeża oraz układy, usytuowanie i rozmiary stacji rozrządowych na potrzeby portu.

Książka przeznaczona jest dla pracowników PKP obsługujących porty oraz dla pracowników administracji portowej, a także może służyć za podręcznik dla słuchaczy wydziałów komunikacyjnego i wodnego (oddział morski — sekcja eksploatacji portów) wyższych i średnich szkół technicznych.

PATLIKOWSKI WŁODZIMIERZ — **Statystyka transportowa**. Wyd. I, str. 255, format A5, nakład 3.000 egz., cena zł 19,50.

Książka jest podręcznikiem statystyki socjalistycznego transportu kolejowego, drogowego i żegluga śródlądowego.

Podręcznik zajmuje się szczegółowo wszystkimi działami sta-

tystyki transportowej, a więc statystyką przewozową, eksploatacyjną (ilostanu i pracy taboru), zatrudnienia i plac materiałową i finansową, podając ich tematykę i metodykę oraz zadania statystyki w zakresie planowania i kontroli wykonania planów.

Książka jest przeznaczona dla osób mających praktycznie do czynienia z planowaniem i statystyką transportu, dla słuchaczy wyższych szkół ekonomicznych oraz dla osób interesujących się zagadnieniami ekonomiki transportu.

### Z DZIEDZINY TRANSPORTU DROGOWEGO I LOTNICZEGO

SURDYKOWSKI KAZIMIERZ — **Eksploatacja i obsługa samochodów DKW i IFA F8**. Wyd. I, str. 188, format B-6, nakład 5.000 egz., cena zł 9,50.

Książka podaje opis budowy, eksploatacji i obsługi samochodów DKW F7 i F8 oraz IFA F8; omawia konstrukcje i działanie poszczególnych mechanizmów i urządzeń elektrycznych oraz ich niedomagania i doraźne naprawy.

Ponadto książka podaje najważniejsze wiadomości o stosowaniu materiałów pomocniczych, jak oleje, smary i specjalne ciecie, koniecznych do prawidłowej eksploatacji samochodu; zawiera również w skrócie najważniejsze przepisy i znaki drogowe.

Książka może służyć za podręcznik dla kierowców, a w szczególności dla kierowców — posiadaczy samochodów, oraz za lekturę popularno - fachową dla słuchaczy średnich zawodowych i wyższych szkół technicznych.

TATJEWSKI WADIM — **Planowanie w transporcie samochodowym ZSRR**. Wyd. I, str. 132, format A-5, nakład 3.000 egz., cena zł 9.—

Książka zawiera szczegółowe dane dotyczące zasad planowania w transporcie samochodowym ZSRR, przy czym uwzględnia wszelkie elementy planowania eksploatacyjne, jak i finansowe.

Ze względu na instrukcyjny i informacyjny charakter książki, może ona służyć jako podręcznik do planowania dla planistów opracowujących ogólnopństwowe plany przewozów oraz dla planistów w poszczególnych przedsiębiorstwach transportu publicznego, a nawet w komórkach transportowych przedsiębiorstw o innym charakterze.

Mgr inż. WARDZIŃSKI FRANCISZEK — **Samochodowe silniki spalinowe w zarysie**.

Wyd. I, str. 285, format A-5, nakład 5.000 egz., cena zł 22.

Książka zawiera opisy i objaśnienia procesów cieplnych i dynamicznych zachodzących w spalinowych silnikach zapłonowych i samozapłonowych oraz przegląd konstrukcji silników samochodowych.

Wывody teoretyczne zamieszczone raczej przykładowo i w ograniczonym zakresie mają ułatwić Czytelnikowi zrozumienie istoty treści, stanowiąc wprowadzenie do literatury specjalistycznej.

Książka jest przeznaczona dla techników samochodowych oraz jako podręcznik w szkolnictwie zawodowym.

SM - 172 **Instrukcja o przygotowaniu i eksploatacji pojazdów samochodowych w okresie zimowym**.

Wydanie II uzupełnione, str. 112, format A-5, cena zł 5,25 zł.

Książka omawia przygotowanie gospodarki samochodowej do okresu zimowego i sposób eksploatacji pojazdów mechanicznych w okresie zimowym. Książka przeznaczona jest dla kierowców i pracowników obsługi.

SZYMANKIEWICZ E. — **Wskazówki o rejestracji i ewidencji pojazdów mechanicznych**.

Wyd. I, str. 74, format A-5, nakład 5100 egz., cena zł 5,40.

Broszura zawiera obowiązujące przepisy o ruchu pojazdów mechanicznych, tj. o ewidencji, rejestracji, dokumentacji technicznej, warunkach dopuszczania pojazdów do ruchu — oraz przepisy pokrewne (wraz z komentarzami) wydane na podstawie dekretu z 1946 roku o organizacji administracji i gospodarki motoryzacyjnej i innych zarządzeń.

Broszura ta przeznaczona jest dla wszystkich posiadaczy pojazdów mechanicznych, tj. urzędów, instytucji i przedsiębiorstw państwowych oraz osób fizycznych i przedsiębiorstw nieuspołeczniionych (prywatnych). Posiadacze pojazdów mechanicznych i osoby zainteresowane znajdując w niej w/w przepisy w pełnym brzmieniu wraz z komentarzami i wyjaśnieniami, jak należy je interpretować.

### Z DZIEDZINY ŻEGLUGI

DEBICKI T. — **Tabele zamienne i kalkulacyjne dla handlu morskiego i żegluga**.

Wyd. I, str. 204, format A-5, nakład 3249 egz., cena zł 30,—

Książka zawiera tabele do obliczeń i przeliczeń miar długości, powierzchni, objętości, wagi i innych, z uwzględnieniem miar stosowanych przez poszczególne kraje w obrocie transportu morskiego.

Przeznaczona jest dla obsługi tego transportu i osób związanych z zagadnieniem transportu i handlu morskiego.

BURAU HERMAN — Składowanie towarów w portach morskich.

## NORMY W TRANSPORCIE

### OD REDAKCJI.

Poczynając od tego numeru „Transportu“ będziemy podawać w kolejnych numerach naszego miesięcznika opracowania pod wspólnym tytułem „Normy w transporcie“, omawiające informacje poszczególnie zagadnienia z zakresu akordowego wynagradzania pracowników transportu. Jako pierwszy opracowań będzie dotyczyło norm akordowych w pracach ładunkowych. Opublikujemy kolejno „System płacy akordowej przy pracach ładunkowych“, „Obliczenie zarobków robotników przeładunkowych“, „Normy dla specjalnych prac ładunkowych“, „Analiza wykonania norm przeładunkowych itd.

System płacy akordowej polega na tym, że robotnik otrzymuje wynagrodzenie w wysokości zależnej od wykonywanej przez niego produkcji, w przypadku prac ładunkowych — w zależności od ilości przeładowanych ton towaru. Wysokość zarobku robotnika pracującego w akordzie jest zmienna, wpływa bowiem na nią wykonanie i przekroczenie normy; zarobek rośnie proporcjonalnie do wzrostu wydajności pracy.

Odmienne przedstawia się sprawa przy stosowaniu wynagrodzenia dniówkowego. W tym przypadku robotnik otrzymuje wynagrodzenie za czas przepracowany według stawki godzinowej bez względu na to, czy w tej godzinie przeładował jedną czy też więcej ton towaru. Wynagrodzenie dniówkowe jest więc stałe, co oczywiście nie przyczynia się do wzrostu wydajności pracy.

Podstawą funkcjonowania systemu płacy akordowej jest normowanie pracy, czyli ustalenie normy czasu na przeładunek jednej tony w danych warunkach pracy, przy czym za tę jednostkę produkcji, tj. jedną tonę, ustalona jest stawka akordowa. A zatem, im więcej ton przeładuje robotnik, tym większy osiąga zarobek. Tu trzeba zaznaczyć, iż stawka za godzinę pracy w akordzie, jako wyjściowa do ustalenia stawek akordowych za tonę, jest zwykle znacznie wyższa od stawek godzinowych przy systemie wynagradzania dniówkowego.

Tak zbudowany system płacy akordowej pobudza robotników do lepszej organizacji pracy, rozwijania malej mechanizacji i zdobycia większej umiejętności w posługiwaniu się pomocniczymi narzędziami, co w rezultacie pozwala im na osiąganie większej wydajności.

Zrozumienie znaczenia wydajności pracy w naszej walce o wykonanie Planu 6-letniego coraz bardziej pogłębia się w świadomości klasy robotniczej. Potwierdzeniem tego była oddolna inicjatywa mas pracujących przy rewizji norm na przełomie 1950/51 i w 1951 roku w głównych gałęziach przemysłu.

W dziedzinie prac przeładunkowych w tym czasie wprowadzone nowe normy jedynie w budownictwie. W pozostałych resortach albo stosowano różne formy akordu o znacznej rozpiętości stawek, co przeczyło zasadzie socjalistycznego wynagradzania „za równą pracę — równą płacą“, albo stosowano system płacy dniówkowej, co nie pobudzało do zwiększenia wydajności pracy.

Z tych względów wprowadzenie słusznych norm stało się sprawą doniosłą dla usprawnienia czynności ładunkowych, od których zależy skrócenie czasu postoju samochodu, względnie wagonu kolejowego przy naładunku bądź wyładunku i w rezultacie dla zwiększenia wykorzystania taboru oraz wykorzystania istniejących rezerw w transporcie.

Z uwagi na odmienny charakter prac ładunkowych przy różnych rodzajach ładunków, co z kolei powoduje odrębność stawek akordowych — należy normy podzielić na cztery gru-

Wyd. I, str. 50, format A-5, nakład 2.150 egz., cena zł. 3,80.

Książka omawia rodzaje składów portowych i ich działalność, tj. przyjęcie i wydanie towaru, manipulacje składowe o charakterze pomocniczo — przeładowniczym i handlowym. Końcowe rozdziały poświęcone są omówieniu umowy składu i odpowiedzialności przewoźnika oraz taryfy składowej. Przeznaczona jest dla osób korzystających z usług składów portowych oraz dla osób w składach tych zatrudnionych.

py: 1) normy dla naładunku i wyładunku masówki (o wadze do 500 kg), 2) normy dla naład. i wyład. drobnych, 3) normy dla naład. i wyład. przy przeprowadzkach, 4) normy dla naład. i wyład. ładunków ciężkich (przedmiotów ponadwymiarowych lub o ciężarze jednostkowym powyżej 500 kg).

Opiócz tego rodzajowego podziału norm — musimy jeszcze wziąć pod uwagę w naszych rozważaniach podział norm pod względem zasięgu oddziaływania.

Normy z uwagi na zakres ich obowiązywania są podzielone na:

a) normy jednolite, tj. normy powszechnie obowiązujące, które dotyczą prac i czynności wspólnych dla różnych gałęzi gospodarki narodowej;

b) normy branżowe, tj. normy obowiązujące w poszczególnych gałęziach produkcji i usług;

c) normy zakładowe, tj. normy obowiązujące w poszczególnych zakładach pracy.

\* \* \*

Od dnia 15 maja 1952 roku został wprowadzony w życie katalog jednolitych norm i stawek akordowych dla prac przy ładunkach masowych (Uchwała nr 344 Prezydium Rządu z dnia 3 maja 1952 r. Monitor Polski Nr A-37/52). Normy dla prac ładunkowych przy innych rodzajach ładunków są w toku opracowania.

Nawiasowo należy tu zaznaczyć, że krótką wzmiankę o treści w/w Uchwały zamieściliśmy w naszym miesięczniku nr 7 z lipca 1952 r.

Wprowadzone tą uchwałą normy nazwane są jednolitymi dlatego, że swym zasięgiem obejmują kilka resortów. Obowiązujące są stosować je jednostki gospodarcze podległe Ministrom: Transportu Drogowego i Lotniczego, Kolei, Przemysłu Rolnego i Spożywczego, Handlu Wewnętrznego i Centralnemu Urzędowi Skupu i Kontraktacji przy wszystkich pracach ładunkowych oraz jednostki podległe innym ministrom (poza kopalnictwem węgla) przy naładunku i wyładunku nawozów sztucznych i węgla.

Wprowadzenie norm o takim zasięgu stanowi duży krok naprzód w uporządkowaniu dość skomplikowanej dziedziny robocizny ładunkowej w transporcie.

Powstaje pytanie, jakie są zasadnicze cechy układu katalogu i założenia budowy norm oraz stawek akordowych.

Katalog norm ładunkowych, będący podstawą płacy akordowej robotników ładunkowych za prace przy ładunkach masowych, składa się z trzech części:

Część A — opisowa, która zawiera omówienie ogólne, warunki techniczne oraz sposób stosowania katalogu;

Część B — tablice norm czasów dla naładunku i wyładunku wraz ze stawkami akordowymi;

Część C — alfabetyczny wykaz ładunków, który ujmuje w kolejności alfabetycznej nazwy 295 towarów, rodzaj opakowania, kategorie, oraz skróty stosowania norm, wskazujący stronę i pozycję, wg której należy stosować dla danego ładunku normę czasową.

Tabele norm i stawek akordowych są przystosowane do podziału ładunków na 5 kategorii. Podział ładunków na kategorie zależy jest od rodzaju towaru i jego opakowania, co wpływa przede wszystkim na przebiegłość przy na i wyładunku. Zasada tego podziału jest analogiczna, jak w Instrukcji i Normach Przewozów Samochodowych Towarów SM-168.

Normy czasowe są zróżnicowane w zależności od dwóch czynników:

1) od poziomu, na którym jest wykonywany naładunek i wyładunek;

2) od sposobu wykonania pracy ładunkowej, Dla każdej kategorii ładunków w tabelach norm rozróżnia się następujące poziomy:

a) rampa (wagon) — środek transportowy objęty tabelą A, przy czym norma czasowa uwzględnia tolerancję różnicy poziomów plus lub minus 30 cm;

b) ziemia — środek transportowy objęty tabelą B;

c) piętro lub piwnica — środek transportowy objęty tabelą C.

Norma czasu na naładunek lub wyładunek, wykonywany na każdym z wymienionych poziomów, jest w dalszej kolejności zróżnicowana zależnie od sposobu naładunku lub wyładunku, albowiem czynności te mogą być wykonywane przez:

a) przenoszenie, b) przewożenie, c) toczenie, d) suwanie, e) narzutem lub wyrzutem.

Normy czasowe w katalogu przedstawiają ilość roboczogodzin, potrzebnych do naładowania lub wyładowania jednej tony ładunku. Normy te odnoszą się wyłącznie do pracy ręcznej. Tymi normami objęte są czynności łącznie z donoszeniem ładunków na odległość 15 m od środka transportowego w poziomie i podniesieniem lub opuszczeniem ładunku na wysokość 1,6 m; w odniesieniu do towarów sypkich normy obejmują czynności ładunkowe narzutem lub wyrzutem na odległość 2 m od środka transportowego.

W przypadku występowania czynności nieobjętych katalogiem norm, jak: workowanie, ważenie, donoszenie ponad 15 m odległości itp. — należy czynności te opłacać wg norm branżowych lub norm zakładowych. To samo odnosi się do prac ładunkowych, wykonywanych przy pomocy urządzeń mechanicznych (przenośniki, wózki akumulatorowe podnośne, zwykłe itp.), przy których również należy stosować normy zakładowe.

Sprawy wynagradzania robotników za czynności dodatkowe zostały uregulowane Pismem Okólnym Przewodniczącego PKPG z dnia 8 sierpnia 1952 r. Nr 25 (Biuletyn PKPG Nr 32 z dnia 25 sierpnia 1952 r.), co omówiliśmy już w naszym miesięczniku Nr 11 z listopada 1952 r.

W praktyce może się zdarzyć, że dla jakiegoś ładunku brak określenia kategorii i na skutek tego występuje trudność w ustaleniu normy czasu na czynności ładunkowe robotników i wynagrodzenia za te prace.

W takim przypadku kategorie ładunków należy ustalić metodą zbliżenia, biorąc pod uwagę rodzaj towaru i jego opakowania. Jeśli tego nie można wykonać — należy wyznaczyć kategorie ładunku dla danego towaru zależnie od łącznego czasu naładunku i wyładunku, np. na 3,5 ton. samochód ładowało i wyładowało dany towar 4 robotników w ciągu 60 minut (normalne warunki pracy), wobec tego zaliczymy towar do IV kategorii i wg niej ustalimy normy czasu i stawkę akordową za wykonaną pracę. Jednocześnie jednostka gospodarcza winna zgłosić do zaklasyfikowanie ładunku do jednostki nadrzędnej celem uzupełnienia alfabetycznego wykazu ładunków w katalogu norm.

\* \* \*

Z uwagi na to, że dla szeregu towarów, jak: cegła, węgiel, drzewo — są ustalone średnie normy czasowe i stawki akordowe — zachodzi konieczność przestrzegania zmian brygad przeładunkowych do prac przy różnych ładunkach w celu

równomiernego ukształtowania się zarobków robotników w ciągu miesiąca, gdyż np. przy cegle rozbiórkowej, dzurawce bądź pełnej cegle zachodzą różnice w wykonaniu ilościowej normy.

Należy zwrócić uwagę na znaczenie małej mechanizacji przy pracach ładunkowych. Jak już powiedzieliśmy, normy czasowe są ustalone dla pracy ręcznej. Jeśli więc brygada przeładunkowa zastosuje jakiegokolwiek usprawnienie pracy, wówczas może wydatnie zwiększyć wydajność, a tym samym uzyskać wyższy zarobek w danym dniu. Dobitym przykładem takiego usprawnienia jest przeładunek cegły przy pomocy kleszczy. Cegła jest zaliczona do III kat. ładunku. Jeśli weźmiemy pod uwagę naładunek cegły z ziemi na samochód przez przenoszenie (ręcznie), wówczas norma czasu na 1 tonę wynosi 0,63 godz., czyli norma ilościowa na 8 godz. pracy wynosi 12,7 ton przy stawce akordowej 1,83 zł za tonę. Jak wykazuje doświadczenie, robotnicy przy pomocy kleszczy — po zdobyciu pewnej wprawy — wykonują te normy w 200%. Oczywiście stawka akordowa nie ulega zmianie i dlatego następuje znaczny wzrost zarobku.

Jest wiele sposobów usprawnienia prac ładunkowych drogą małej mechanizacji. Do jej rozwoju winny dążyć brygady przeładunkowe i powinny okazać im w tym pomoc zarówno administracja, jak i organizacje społeczne.

Drugim czynnikiem, który decydująco wpływa na wykonanie planu, na wzrost wydajności pracy i na przekraczanie norm — jest organizacja pracy. Praktyka wykazuje, że na przestrzeni jednego roku robotnicy przeładunkowi w transporcie samochodowym z całodziennego czasu pracy tylko 60% czasu przepracowują w akordzie, a pozostałe 40% stanowi czas zużyty na przejazdy i oczekiwanie na pracę. Wyśiłki administracji i brygad ładunkowych winny iść w tym kierunku, aby czas pracy w akordzie przedłużyć i w ten sposób wyzyskać istniejące rezerwy. Kwestia ta nabiera szczególnego znaczenia w związku z coraz bardziej odczuwanym brakiem sił roboczych. Powiększanie się czasu na przejazdy i oczekiwanie zmniejsza wynagrodzenie robotnika, gdyż jest on za ten czas wynagradzany wg stawek osobistego zaszerzegowania (zwykle robotnik przeładunkowy posiada III grupę płac, czyli stawka za godz. wynosi 1,60), natomiast przy pracy na akord i wykonaniu norm w 100% zarobek za 8 godzin wynosi średnio 23,20 zł, czyli na jedną godzinę pracy akordowej przypada 2,90 zł.

Trzeba stwierdzić, że wprowadzenie katalogu norm dla naładunku i wyładunku, jako podstawy systemu płacy akordowej, przyczyniło się do ulepszenia organizacji pracy przez same brygady przeładunkowe, jak i przez administrację i w wyniku tego wzrosła wydajność pracy; normy ładunkowe wykonywane są obecnie przeciętnie w 150%.

Żałożenia katalogu norm dla ładunków masowych powinny stanowić bazę porównawczą przy ustalaniu norm zakładowych dla wszelkich czynności dodatkowych, a także przy ustalaniu norm branżowych dla prac ładunkowych przy drobnych, przeprowadzkach i ładunkach ciężkich. Wprowadzenie norm dla całego zakresu prac ładunkowych będzie miało duże znaczenie dla usprawnienia pracy transportu.

I. C.

## SZKOLENIE TRANSPORTOWCÓW

OD REDAKCJI

W ostatnim numerze ubiegłego roku (Nr 12 — grudzień 1952 r. str. 471) opublikowaliśmy w niniejszym dziale ramowy program dla planistów komórek transportowych. Uzupełnienie tego programu stanowić wskazówki metodyczne zamieszczone poniżej.

Chcemy zwrócić uwagę jednostek organizujących kursy szkoleniowe, że nakładem „Wydawnictw Komunikacyjnych” ukazuje się obecnie wiele książek i podręczników, które mogą być wykorzystywane przy organizowaniu kursów, jako materiały szkoleniowe. W swoim czasie (w numerze 5 z ub. r.) opublikowaliśmy bibliografię dotyczącą kursów, od tego czasu jednak ukazało się wiele nowych prac. W dziale informacyjnym podajemy wykazy nowych książek, a w dziale „Co czytać” niektóre z nich recenzujemy, jednakże dla ułatwienia pracy orga-

nizatorom kursów w jednym z najbliższych numerów podamy zestawienie nowowydanych książek z określeniem punktów publikowanych przez nas programów, do opracowania których nowowydane książki mogą być przydatne.

## WSKAZÓWKI METODYCZNE DLA WYKŁADOWCÓW NA KURSIE SZKOLENIOWYM DLA PLANISTÓW

Uwagi wstępne.

Program umieszczony w poprzednim numerze jest przeznaczony dla planistów komórek transportowych, a zatem główny nacisk jest położony na zagadnienie planowania przewozów i planowania transportu własnego. Pod tym też kątem widzenia powinny być prowadzone wykłady. Nie należy przeciążać słuchaczy wiadomościami z zakresu metod i techniki planowania w przedsiębiorstwach przewozów publicznych. Wiadomości te powinny być podane w najkonkretniejszym zakresie. Szczegółowiej to zagadnienie naświetlamy niżej.

Proporcja godzin wykładowych powinna być następująca (przyjmując cały kurs przykładowo na 100 godzin):

1. Podstawowe wiadomości o planowaniu — godz. 10; 2. Ogólne zagadnienia planowania transportu — godz. 10; 3. Zasady planowania przewozów — godz. 25; 4. Planowanie poszczególnych działów transportu — godz. 25; 5. Obliczanie zdolności przewozowej transportu samochodowego — godz. 20; 6. Transport w Planie 6-letnim — godz. 10, razem godz. 100.

Wykłady powinny być oparte na istniejących podręcznikach oraz na obowiązujących instrukcjach. Należy unikać teoretyzacji wykładów, podając raczej jak najwięcej praktycznych wiadomości z zakresu planowania.

Wskazane jest również uzupełnienie wykładów ćwiczeniami praktycznymi i seminariami. Ćwiczenia powinny polegać na opracowywaniu przykładowych planów, posługując się obowiązującymi formularzami. Seminarium zaś powinno polegać na kierowanej dyskusji, w trakcie której wykładowcy wyjaśnialiby kursantom niejasności i wątpliwości w zakresie wykładów objętych kursem. Wykładowcy kursu dla planistów transportu powinni być dobrani w zależności od poszczególnych przedmiotów spośród pracowników komórek planowania przedsiębiorstw przewozowych oraz komórek planowania transportu resortu organizującego kursy.

### 1. Podstawowe wiadomości o planowaniu.

Przedmiot ten ma charakter wstępu do całego kursu. Zadaniami tego przedmiotu jest wprowadzenie kursantów w ogólne zagadnienia planowania. Program „podstawowych wiadomości o planowaniu” został skonstruowany na bazie jedynego w tej chwili podręcznika w tym zakresie, a mianowicie „Wstępu do nauki planowania” Bronisława Minca. Dla tego też książka ta może stanowić materiał pomocniczy do nauczania.

Punkt pierwszy „gospodarka planowa” i drugi — „nauka o planowaniu” — powinny dać słuchaczom ogólny pogląd na charakter socjalistycznego planowania. Słuchacze powinni na podstawie tego wykładu zrozumieć co to jest gospodarka planowa, dlaczego gospodarka planowa i planowanie jest możliwe jedynie w ustroju socjalistycznym oraz jakie jest powiązanie nauki o planowaniu z innymi gałęziami nauki. Na punkty te nie należy jednak poświęcać zbyt wiele czasu, podając ujęte w programie zagadnienie w skondensowanej formie.

Bardziej szczegółowego naświetlenia wymaga punkt trzeci, w którym należy podać metody, zadania i zasady planowania. Specialną uwagę w tym punkcie należy poświęcić metodzie bilansowej, która poza tym, że odgrywa kluczową rolę w ogóle w metodzie planowania, również ma bardzo istotne znaczenie w planowaniu transportu. Poza tym większą uwagę należy poświęcić bledom w planowaniu, nie tylko je charakteryzując, ale również przedstawiając ich wpływ na wykonywanie planów.

Punkt czwarty charakteryzuje plany gospodarcze. Wykładowca powinien w wykładzie na ten temat w sposób przystępny wyjaśnić słuchaczom, jakie istnieją rodzaje planów w jakich mogą być wykonywane przekrojach. Szczegółowiej należy omówić rodzaje wskaźników podając przykłady na poszczególne rodzaje wskaźników zaczerpnięte z planowania transportu.

Zagadnienie układu i treści Narodowego Planu Gospodarczego może być podane w sposób dość ogólny i powinno zaznaczyć słuchaczom tylko z zagadnieniami zasadniczymi, które są podane w programie. Podobnie należy omówić sposób opracowywania, organizację i kontrole wykonania planu. Punkt piąty tego przedmiotu, obejmujący zarys rozwoju planowania gospodarki narodowej w Polsce, powinien zająć bardzo niewiele czasu wykładowcy; czas ten powinien być poświęcony na charakterystykę metod planowania w poszczególnych okresach układania i wykonywania długoterminnych planów gospodarczych.

Wielec natomiast czasu należy poświęcić na omówienie organizacji władz planowania w Polsce, gdyż słuchacze w swej pracy będą mieli stałą styczność z poszczególnymi organami planowania gospodarczego na różnych szczeblach i muszą być dokładnie zorientowani w zakresie kompetencji tych organów.

W punkcie tym poza charakterystyką działalności naczelnich władz planowania oraz sprecyzowaniem jakie plany są zatwierdzane przez jakie władze należy omówić szczególnie dokładnie organizację planowania transportu. Specialnie ważnym zagadnieniem jest rola komórek planowania w ramach organizacji służb transportowych oraz ich powiązanie i koordynacja pracy z komórkami planowania w danym resorcie. Problem ten powinien być omówiony tak od strony ogólnych zasad i przepisów obowiązujących, jak również od strony specyfiki pracy resortu, a w szczególności transportu w danym resorcie, który szkoli swych pracowników. Cały przedmiot, wyłożony tak jak podaliśmy we wstępnych uwagach, nie powinien zabrać więcej jak 10% czasu trwania kursu. Rozłożenie godzinne poszczególnych tematów omawianego przedmiotu, przyjmując poprzednie założenie (10 godz.), powinno być następujące: 1. Gospodarka planowa — godz. 1; 2. Nauka o planowaniu — godz. 1; 3. Metoda, zadania i zasady planowania — godz. 2; 4. Plan gospodarczy — godz. 2; 5. Zarys rozwoju planowania gospodarki narodowej w Polsce — godz. 1; 6. Organizacja władz planowania — godz. 3 = razem godz. 10.

### 2. Ogólne zagadnienia planowania transportu

Przedmiot ten jest zwięzłym wprowadzeniem, które słuchacze otrzymali w ramach poprzedniego przedmiotu, do zagadnień planowania transportu. Dlatego też wykład ten powinien być z jednej strony prowadzony w ścisłym powiązaniu z wykładem poprzednim, z drugiej zaś powinien zawierać wszystkie zagadnienia specyficzne dla planowania transportu.

W wykładzie o ogólnych zagadnieniach planowania transportu, a w szczególności w punkcie pierwszym, dotyczącym

zasad planowania transportu, wykładowca powinien postąpić jak najliczniejszymi przykładami.

Punkt drugi zawiera omówienie wpływu struktury organizacyjnej na planowanie transportu. Punkt ten dotyczy bardzo istotnego problemu, rzutującego na charakter całego kursu oraz sylwetki jego absolwentów. W ramach tego punktu należy wyjaśnić przede wszystkim kto opracowuje jakie plany i w jakim zakresie. Następnie wykładowca powinien wyjaśnić, jakie różnice zachodzą z punktu widzenia planowania pomiędzy przedsiębiorstwami przewozowymi publicznymi, przedsiębiorstwami branżowymi, a własnymi komórkami transportowymi. Należy w tym miejscu również wyjaśnić słuchaczom, że chociaż tzw. „transport własny” nie opracowuje samodzielnych kompleksowych planów, nie znaczy to jednak, że jest postawiony poza granicami gospodarki planowej, lecz wchodzi swymi wynikami do planów jednostek, które obsługuje.

Dla ogólnych zagadnień planowania transportu przewidzieliśmy podobnie jak i dla podstawowych wiadomości o planowaniu, 10% czasu trwania kursu. Podział tego czasu pomiędzy poszczególne punkty omówionego przedmiotu powinien być następujący: 1) Zasady planowania transportu — godz. 4; 2) Wpływ struktury organizacyjnej na plan transportu — godz. 6 = razem godz. 10.

### 3. Planowanie przewozu ładunków.

Jak zwracaliśmy uwagę na początku, przedmiot ten jest jednym z podstawowych dla omawianego programu, ponieważ planowanie przewozu ładunków jest najistotniejszą działalnością komórek planowania w ramach służb transportowych. Od umiejętności planowania przewozów i od prawidłowości opracowywania planów przewozowych uzależnione są plany przedsiębiorstw przewozowych i właściwe zabezpieczenie potrzeb transportowych przedsiębiorstw planujących. Dlatego też do przedmiotu tego powinna być przywiązywana specjalna uwaga i z tych też względów przewidujemy na ten przedmiot 1/4 czasu całego kursu.

W pierwszym punkcie należy omówić zasady planowania przewozów, wyjaśniając przede wszystkim co to jest planowanie przewozów, a następnie przedstawiając zadania, jakie powinien spełnić plan przewozów. W punkcie tym należy wyjaśnić uzależnienie wykorzystania transportu od prawidłowego planowania przewozów i uświadomić słuchaczom jaki wpływ ma ich praca w zakresie planowania przewozów na kształtowanie się transportu w całym kraju, a pośrednio na obrót towarowy i całą gospodarkę narodową.

W dalszej części tego punktu, dotyczącej podstaw planowania przewozów, należy omówić dwa zagadnienia a mianowicie: źródło masy przewozowej i drogę przewozu. Oba te zagadnienia należy omawiać w aspekcie ekonomiczności przewozów oraz w aspekcie wpływu wymienionych dwóch czynników na kształtowanie się planu przewozów.

Punkt drugi omawianego przedmiotu dotyczy metod, jakie są stosowane w planowaniu przewozów. W punkcie tym należy omówić stosowane metody (wymienione w programie) przedstawiając ich dobre i złe strony. Należy zwrócić uwagę na metody stosowane w Związku Radzieckim i w Polsce w poszczególnych okresach czasu.

Dwa pierwsze punkty omówione wyżej dotyczą planowania przewozów od strony teoretycznej i powinny stanowić teoretyczną podstawę do punktów następnych, które powinny być omówione w sposób instruktywny, umożliwiający szkolonym planistom opracowywanie planów przewozów w praktyce w sposób zgodny z obowiązującymi przepisami.

Dwa następne punkty obejmują właściwie wykład o technice opracowywania rocznych planów przewozowych i operatywnych planów przewozowych. W pierwszym z tych punktów należy omówić szczegółowo nomenklaturę ładunków, jaka jest przyjęta do obliczania planów przewozowych, zwracając specjalną uwagę na rodzaje ładunków najistotniejsze dla pracy resortu szkolącego swych pracowników. Poza tym należy również szczegółowo omówić zagadnienie techniki podziału masy przewozowej przeznaczonej do przewozu poszczególnymi rodzajami środków przewozowych. Omawiając ten ostatni problem należy zwrócić uwagę na prawidłowe wykorzystanie poszczególnych środków przewozowych do przewozu różnych rodzajów ładunków w określonych warunkach. W dalszej części omawianego punktu należy wyjaśnić słuchaczom sposób składania i zatwierdzania planów przewozowych, terminy z tym związane oraz omówić współdziałanie władz terenowych z jednostkami opracowującymi plany przewozów.

Punkt drugi obejmuje operatywne planowanie przewozów. W punkcie tym należy przede wszystkim wyjaśnić znaczenie, jakie ma operatywne planowanie przewozów dla właściwego zabezpieczenia potrzeb transportowych. Następnie należy omówić tryb opracowywania operatywnych planów przewozowych w transporcie kolejowych, samochodowym i w żegludze śródlądowej. Najwięcej uwagi powinien wykladowca poświęcić na operatywne planowanie przewozów na kolejach. Wykład w zakresie operatywnego planowania na kolejach powinien zająć 2/3 czasu poświęconego na omówienie całego tego punktu.

Oba omówione punkty, tzn. „opracowywanie rocznych planów przewozowych” i „operatywne planowanie przewozów” — powinny być uzupełnione ćwiczeniami, polegającymi na opracowywaniu przykładowych planów, wypełnianiu formularzy i dokonywaniu przeliczeń.

Na omówienie przedmiotu „planowanie przewozu ładunków” przewidzieliśmy 25% czasu całego kursu, czas ten powinien być podzielony pomiędzy poszczególne punkty w sposób następujący: 1) Zasady planowania przewozów — godz. 3; 2) Metody opracowywania planu przewozów — godz. 5; 3) Opracowanie rocznych planów przewozowych — godz. 10; 4) Operatywne planowanie przewozów — godz. 7 = razem godz. 25.

#### 4. Planowanie poszczególnych działów transportu (plany transportowo - finansowe przedsiębiorstw przewozowych).

Przedmiot ten powinien być omówiony tylko w ogólnych zarysach, gdyż planów transportowo - finansowych szkoleni planiści nie będą opracowywać. Poza tym omówienie szczegółowe tego przedmiotu wymagałoby osobnego kursu. Bardzo dokładnie powinien ten przedmiot być omówiony jedynie na kursach w tych resortach, które posiadają przedsiębiorstwa branżowe.

We wstępie do tego przedmiotu należy nawiązać do omówionych uprzednio ogólnych zasad planowania transportu przypominając kto opracowuje plan transportowo-finansowy. Cały przedmiot jest podzielony na trzy punkty z których istotnym jest punkt pierwszy, omawiający poszczególne części składowe planu transportowo - finansowego.

Poszczególne części planu należy omawiać w ten sposób, że przede wszystkim należy wyjaśnić zadania danej części planu i sposób jej opracowywania, a następnie jej powiązanie i wpływ na inne części planu oraz wpływ planowania ze strony klientów przedsiębiorstw przewozowych na kształtowanie się danej części planu.

Omawiając plan przewozowy, należy wyjaśnić, na czym polega różnica pomiędzy planem przewozów, stanowiącym część składową planu transportowo - finansowego, a planem przewozów, omówionym w ramach poprzedniego przedmiotu.

Plan pracy taboru powinien również być objaśniony ogólnie, bez szczegółowego naświetlania poszczególnych wskaźników, gdyż obliczanie wskaźników konieczne do wyliczenia zdolności przewozowej taboru samochodowego (a z tym zagadnieniem absolwenci kursów będą mieli w praktyce bardzo dużo do czynienia) jest przedmiotem następnego wykładu.

Z poszczególnych części planu transportowo - finansowego bardziej szczegółowo należy omówić jedynie plan inwestycyjny i plan zaopatrzenia materiałowego. W planie inwestycyjnym należy zwrócić uwagę na zagadnienie planowania inwestycji w pozycji zakupu taboru (specjalnie samochodowego), omawiając obowiązujące w tym zakresie przepisy. W planie zaś zaopatrzenia materiałowego na pierwsze miejsce wysuwa się zagadnienie norm zużycia materiałowego, z tym, że przede wszystkim powinny być omówione normy zużycia paliwa i ogumienia oraz możliwości oszczędności polenszenia tych norm w celu osiągnięcia jak największych oszczędności.

Poza poszczególnymi częściami planu należy ogólnie poruszyć kwestie powiązania i współzależności poszczególnych części składowych planu transportowo - finansowego oraz specyfiki planu transportowo - finansowego w planach opracowywanych przez przedsiębiorstwa eksploatujące poszczególne rodzaje środków transportowych.

Na omówienie planów transportowo - finansowych przewidziane jest 25% czasu trwania kursu, z tym, że czas ten

powinien być rozdzielony pomiędzy poszczególne wymienione wyżej punkty w sposób następujący: 1) Część składowa planu transportowo - finansowego — godz. 20; a) plan przewozu — godz. 2, b) plan pracy taboru — godz. 2, c) plan remontów — godz. 2, d) plan inwestycyjny — godz. 3, e) plan rozwoju techniki — godz. 2, f) plan zatrudnienia i płac — godz. 2, g) plan zaopatrzenia materiałowego — godz. 3, h) plan kosztów własnych — godz. 2, i) plan finansowy — godz. 2; 2) Powiązanie i współzależność poszczególnych części składowych planu transportowo - finansowego — godz. 2; 3) Specyfika planu transportowo - finansowego w poszczególnych przedsiębiorstwach — godz. 3 = razem godz. 25.

#### 5. Obliczanie zdolności przewozowej środków transportu samochodowego.

Przedmiot ten jest rozwinięciem planu pracy taboru w stosunku do taboru samochodowego. Ponieważ wszystkie jednostki posiadają własny tabor samochodowy i są obowiązane do obliczania zdolności przewozowej tego taboru, szczegółowe zaznajomienie się z tym zagadnieniem jest konieczne.

Wykład w zakresie tego przedmiotu powinien być instruktynym wyjaśnieniem sposobu obliczania zdolności przewozowej. W ramach tego wykładu powinien być dokładnie wyjaśniony sposób obliczania poszczególnych wskaźników, powinny być podane wszystkie czynniki wpływające na kształtowanie się poszczególnych wskaźników i współzależność wskaźników.

Absolwent kursu powinien osiągnąć nie tylko umiejętność obliczania wskaźników, ale również biegłość w dokonywaniu analizy planu zdolności przewozowej środków transportu samochodowego.

W ramach tego przedmiotu należy zapoznać kursantów z wzorami na obliczanie zdolności przewozowej i poszczególnych wskaźników oraz z normami używanymi przy ich wyliczeniu.

Czas w wysokości 20% czasu trwania całego kursu powinien być rozbity na poszczególne punkty tego przedmiotu w sposób następujący: 1) Wyliczenie ilości taboru — godz. 2; 2) Wskaźniki techniczne - ekonomiczne — godz. 10; 3) Wzory na obliczanie zdolności przewozowej — godz. 3; 4) Wskaźniki syntetyczne — godz. 2; 5) Normy używane przy planowaniu zdolności przewozowej taboru samochodowego — godz. 3 = razem godz. 20.

#### 6. Transport w Planie 6-letnim.

Przedmiot ten powinien dać kursantom ogólny obraz rozwoju transportu w Planie 6-letnim. Wykładowca powinien omówić w ramach tego przedmiotu wg punktów programu założenia rozwojowe poszczególnych rodzajów transportu w Planie 6-letnim oraz stan obecny wykonywania tego planu.

## NOTATKI

### TAK BYŁO

W wielu publikacjach omawiających rozwój motoryzacji w Polsce czytamy o kolosalnym jej zacofaniu w Polsce sanacyjnej, o braku jakiejkolwiek bądź polityki w kierunku rozwoju przemysłu motoryzacyjnego ze strony rządzącej kliki sanacyjnej.

Leży przed nami wydana w roku 1934 książka zatytułowana „Motoryzacja Polski w świetle opinii publicznej”. Charakterystyczną rzeczą jest to, że książka ta ukazała się „staraniem koła kupców i przemysłowców samochodowych”, to znaczy tych ludzi, którym nie zależało na rozbudowie motoryzacji, ale na rozbudowie swoich kont bankowych.

Książka ta to zbiór artykułów z różnych czasopism. Warto zapoznać się z niektórymi urywkami tych artykułów, ażeby przypomnieć sobie, jak problem motoryzacji wyglądał u nas przed 1939 r., a tym samym uświadomić sobie, jak kranowo różnie wyglądało to zagadnienie dziś i w perspektywie Planu 6-letniego.

Ilustrowany Kurier Codzienny z dnia 22.12.1933 r. pisał:

„Ciekawie przedstawia się fluktuacja ilości kursujących samochodów w poszczególnych państwach. Za podstawę bierzemy 15 państw ze Stanami Zjednoczonymi na czele. W szeregu tych są zarówno państwa ciężko nękane przez kryzys, są państwa pod tym względem w pomyślniejszej znajdującej się sytuacji, są kraje bogate i ubogie, są kraje wstrząsane katastrofami politycznymi i kraje spokojne.

Biorąc za podstawę porównanie stanu ostatniego i bieżącego roku, spostrzegamy we wszystkich krajach przyrost ilości samochodów. Jedynie Stany Zjednoczone i Polska wykazują ubytek. Co się tyczy Stanów Zjednoczonych — przyczyną tego zjawiska są znane. Produkcja została ograniczona, gdyż rynek amerykański

był już bardzo nasycony, nie mniej jednak i tu także w ostatnich miesiącach zaznaczyła się niezwykła wprost poprawa i szereg fabryk nastawia się z powrotem na masową produkcję w wielkiej skali.

W Polsce natomiast przyczyną spadku ilości samochodów są inne, a w każdym razie niespotykane gdzie indziej. Powodem jest niewłaściwa polityka motoryzacyjna, która tak opłakane wydaje rezultaty. Oto jak wygląda ilość kursujących samochodów w poszczególnych państwach:

|                | 1932 r.    | 1933 r.    | + przyrost<br>— ubytek |
|----------------|------------|------------|------------------------|
| USA            | 25.814.103 | 24.136.879 | —                      |
| Francja        | 1.710.955  | 1.731.885  | +                      |
| Anglia         | 1.578.380  | 1.633.121  | +                      |
| Australia      | 523.846    | 538.833    | +                      |
| Włochy         | 294.243    | 317.796    | +                      |
| Belgia         | 176.550    | 183.890    | +                      |
| Holandia       | 125.839    | 135.093    | +                      |
| Japonia        | 100.100    | 101.968    | +                      |
| Algier         | 93.132     | 100.711    | +                      |
| Czechosłowacja | 91.600     | 99.700     | +                      |
| Szwecja        | 84.332     | 93.761     | +                      |
| Meksyk         | 67.072     | 86.420     | +                      |
| Norwegia       | 49.804     | 51.612     | +                      |
| Portugalia     | 31.630     | 35.056     | +                      |
| Polska         | 27.964     | 25.266     | —                      |

Tenże sam Ilustrowany Kurier Codzienny w dn. 27.10.1933 pisał:

„Czym to wytłumaczyć, że właśnie w dziedzinie motoryzacji, a więc w dziedzinie, która się stała na zachodzie najsilniejszą dźwignią całego postępu gospodarczego, nie tylko nie postępujemy naprzód, ale cofamy się w porównaniu z postępem innych i cofamy się

w cyfrach absolutnych, gdyż ilość pojazdów mechanicznych jest coraz mniejsza, a stan ich jest coraz gorszy? Kto temu winien? Czy jacyś poszczególni ludzie, czy zbiorowa mentalność, czy biurokracja. Trudno się uchylić i powstrzymać od szczegółowej analizy tych pytań. Zdaje się nam, że można by łatwo wyliczyć winowajców. Nie czynimy tego, bo nie o nich nam chodzi. Niektórzy z nich wczoraj byli, a dziś już ich nie ma, niektórzy jeszcze są, a jutro ich — co dać Boże — nie będzie.

My wiemy, co było przyczyną takiego, a nie innego „rozwoju” motoryzacji w Polsce przedwrześniowej i wiemy kto był winien. Winni byli właśnie ci, których rzecznikiem był „Ilustrowany Kurier Codzienny”, winni byli ci, którzy nabijali sobie i swym zagranicznym współnikom kieszenie kosztem polskiego narodu, winni byli ci, którzy kumając się z faszyzmem doprowadzili do klęski wrześniowej. „Ilustrowany Kurier Codzienny” pisząc powyższe słowa, które miały na celu jedynie odwrócenie uwagi od prawdziwych winowajców, nie spodziewał się, że słowa te sprawdzą się w innym sensie, że ci, którzy byli — szczęśliwie — odejdą i rozwój całej gospodarki, a między innymi motoryzacji inny weźmie obrót.

Jak wyglądała polska „produkcja” motoryzacyjna przedstawia „Nowy Kurier” podając w numerze z dnia 23.12.1933 następującą notatkę zatytułowaną „Milion strat na „Saurerze”:

„Jak donosi „Polonia”, umowa, jaką zawarły Państwowe Zakłady Inżynieryjne ze szwajcarską firmą samochodową „Saurer” okazuje się w wynikach swych fatalną dla przemysłu polskiego, a ponadto nie jest wykonywana lojalnie przez szwajcarskiego kontrahenta. M. in. „Saurer” obowiązany był do udzielania P. Z. Inż. takiej pomocy technicznej i instruktorskiej, aby polska produkcja samochodowa mogła usamodzielnąć się w jak najkrótszym czasie.

Wbrew tym postanowieniom umowy cała „pomoc” „Saurera” ograniczyła się do sprzedaży P. Z. Inż. większej ilości maszyn i narzędzi oraz 75 kompletów podwozi do montowania. Niektóre części tych kompletów okazały się nieodpowiednie pod względem technicznym, a po zmontowaniu zakupionych podwozi wykryto różne braki i niedokładności, wymagające przeróbek, sprowadzenia nowych części ze Szwajcarii, co trwa już przeszło rok bez wyniku, a podwozia były zapłacone gotówką przed rokiem. Okazało się również, że firma „Saurer” zupełnie nie była przygotowana do polskich warunków drogowych i użyła P. Z. Inż. jako swego laboratorium eksperymentalnego na koszt polskiego kontrahenta. Skutkiem tej fatalnej umowy unieruchomiono od roku kapitał wynoszący miliony

złotych i narażono P. Z. Inż. na poważne straty skutkiem ciągłych przeróbek, montażu i demontażu. Straty te przewyższają podobno milion złotych. Kto poniesie odpowiedzialność za zawarcie tak szkodliwej dla skarbu umowy?”

Czy to ważne, że ta umowa była szkodliwa dla skarbu państwa? Ważne przecież było to, że zarobił na tym dobrze międzynarodowy kapitał, że ochłap jakiś dostali rodzimi kapitaliści i że w Polsce nie było w ten sposób przemysłu motoryzacyjnego.

A oto jak wyglądała produkcja „Polskiego Fiata”, pisze na ten temat „Kurier Warszawski” z dnia 8 grudnia 1933 r.:

„Państwowe Zakłady Inżynieryjne, zawierając umowę przeszło dwa lata temu z „Fiatem”, zobowiązały się wielokrotnie przez usta swoich kierowników do urządzenia w ciągu roku, najwyżej dwu lat — polskiej produkcji samochodów. Dowiedzieliśmy się, że są to — z różnych względów — czcze obietnice. Dziś stwierdzamy, że w ciągu pierwszych trzech kwartałów 1933 r. powiększyliśmy saldo ujemne w obrocie z Włochami do 15.400.000 zł. Wpłynęło na to także i sprowadzenie kilkuset kompletnych podwozi i kilkuset kompletnych nadwozi i wielkich transportów części zapasowych. Ten import, tak ożywiony w ostatnim półroczu, świadczyłby o tym, że własnej produkcji w fabryce praskiej nie zdołano zrealizować. Przeciwnie, nawet drobnych robót tapicerskich w karoseriach chyba zaniechano, bo tych kilkaset karoserii przyszło z wykończeniem kompletnym.

Tak więc i pokazy sejmowe i senackie i uroczyste oświadczenia i zapowiedzi nie miały fundamentu rzeczywistości. Dotychczas samochodów w kraju nie buduje się. Pokazywane w sejmie i senacie krajowe samochody były — być może — rzeczywiście zmontowane w kraju. Ale dla potrzeb rynku samochody nadal sprowadza się, a przy tym ministerium skarbu musi zwalniać je całymi setkami od cła.”

Nie potrzeba komentarzy do tych słów, gdyż bardzo dobrze charakteryzują one naszą przedwojenną produkcję motoryzacyjną i rozwój naszej całej motoryzacji.

Dzisiaj, gdy widzimy setki samochodów na budowach, gdy idą pełną parą polskie fabryki samochodów, traktorów, motocykli i przyczep, widzimy jak nieporównywalną jest motoryzacja Polski przed 39 r. i obecnie.

Ten jeden niewielki odcinek naszej gospodarki jest bardzo jaskrawym przykładem porównawczym dla oceny wyników gospodarki kapitalistycznej i gospodarki socjalistycznej.

A. R.

## KRONIKA

### KRAJOWA NARADA REMONTOWA

W dniach 28 i 29 listopada r. ub. obradowała w Domu Technika w Warszawie Krajowa Narada Remontowa, której celem było przeanalizowanie obecnego stanu gospodarki remontowej w poszczególnych gałęziach gospodarki narodowej.

Obrady odbywały się na zebraniach plenarnych i w sekcjach. Przedmiotem obrad Sekcji Transportowej była sprawa właściwego ustawienia pionu organizacyjnego służb Głównego Mechanika w Departamencie Techniki Ministerstwa Transportu Drogowego i Lotniczego. Referat na ten temat wygłosił Naczelnik Jerzy Dąbrowski z Departamentu Techniki MTDiL.

Referent obszernie omówił obecną sytuację i organizację służb Głównego Mechanika w poszczególnych zarządach centralnych, a więc w CZ Dróg Publicznych, w CZ Kamieniołomów, w CZ Państwowej Komunikacji Samochodowej, w PLL „Lot”, w CZ Sprzętu Samochodowego oraz Centrali Spółdzielni Transportu.

Stały wzrost naszego przemysłu, a co za tym idzie — wzrost ilości sprzętu maszynowego wymaga jak najbardziej wnikliwego podejścia do zagadnień remontowych

i obsługowych majątku trwałego, jakimi są w Ministerstwie Transportu Drogowego i Lotniczego pojazdy samochodowe, samoloty, maszyny i urządzenia do produkcji kamienia i budowy dróg itp. Od właściwego ustawienia pionu Głównego Mechanika zależy usprawnienie remontów sprzętu mechanicznego oraz sprzętów, centralne kierowanie tą służbą.

Wobec tego, że Wydział Głównego Mechanika w MTDiL w obecnym stanie organizacji nie może w całej pełni zaspokoić potrzeb terenu, zachodzi konieczność jego reorganizacji.

W wyniku ożywionej dyskusji nad referatem Nacz. Dąbrowskiego, w której zabierali głos przedstawiciele poszczególnych zarządów centralnych, uznano za niezbędne:

— powołanie na wszystkich szczeblach organizacyjnych pionu głównego Mechanika wraz z odpowiednikami, komórek w zakresie służb ruchowych (konserwacyjno-remontowych);

— powiększenie przepustowości istniejących warsztatów pod kątem samowystarczalności poszczególnych jednostek organizacyjnych w zakresie napraw bieżących;

— zorganizowanie warsztatów dla potrzeb obrabiarek i naprawy maszyn dla przemysłu kamieniołomów;

- Wprowadzenie systemu remontów zapobiegawczych;
- Opracowanie regulaminu, określającego uprawnienia Głównego Mechanika i jego odpowiedzialności oraz współpracę z komórkami produkcyjnymi w zakresie zapewnienia realizacji planów produkcyjnych przez utrzymanie potrzebnego współczynnika gotowości technicznej i wreszcie
- Gruntowne przeszkolenie służb administracyjnych i ruchowych.

Wnioski powyższe złożone zostały przez Sekcję Transportową Głównej Komisji Wnioskowej Krajowej Rady Remontowej, które łącznie z wnioskami innych sekcji zostały uchwalone przez plenum Rady.

## Jak pracują nasi transportowcy

### POLSKIE KOLEJE PAŃSTWOWE

#### DROGOWCY PKP Z WĄGROWCA ZWYCIĘŻYLI WE WSPÓŁZAWODNICTWIE

(O) Kolejarze Oddziału Drogowego PKP w Wągrowcu (DOKP Poznań) otrzymali ostatnio za wybitne osiągnięcia we współzawodnictwie pracy w skali ogólnopolskiej — już po raz trzeci — propozycję współzawodnictwa, ufundowaną przez Zarząd Gł. ZŻK oraz nagrody pieniężne, książkowe, awanse i dyplomy.

Na terenie oddziału wągrowieckiego wyróżniono Odcinek Drogowy w Golańcu, który w ramach współzawodnictwa o tytuł najlepszego odcinka drogowego PKP zajął pierwsze miejsce w Polsce.

Do osiągnięcia sukcesu we współzawodnictwie ogólnokrajowym przyczyniła się w dużej mierze dobra organizacja pracy, mechanizacja szeregu robót oraz szerokie stosowanie nowych metod, opartych na doświadczeniach przodujących kolejarzy radzieckich.

Dzięki zastosowaniu radzieckiej metody pracy Rybakowa-Bokanowa, opartej na planowaniu czynności i ścisłym opracowaniu procesu technologicznego robót, załogi Oddziału Drogowego w Wągrowcu wypracowały przy podbijaniu podkładów 178% normy. Wydajność pracy załóg roboczych w czasie od 1.1.52. do 30.9.52 wzrosła w stosunku do tego samego okresu roku 1951 o 29,4%.

Stosowanie przez ponad 96% ogółu pracowników działek torowych oddziału wągrowieckiego metody odmierzonego podpisywania torów przy podbijaniu podkładów pozwoliło w ciągu trzech kwartałów 52 r. wykonać plan pracy za ten okres w 119% i zaoszczędzić tym samym na robociznie zgórą 300 tys. zł.

Wyróżniającym się w pracy kolejarzom Oddziału Drogowego w Wągrowcu przyznano nagrody pieniężne na łączną sumę 17.250 zł, które otrzymało 113 pracowników służby drogowej.

#### WARSZAWSKY KOLEJARZE WYDŁUŻAJĄ PRZEBIEGI PAROWOZÓW

Przez trzy kwartały r. ub. stosując „sodafos“ kolejarze warszawscy wydłużyli przebiegi parowozów pomiędzy myciami kotłów średnio o 7 procent. Najumiejtniej stosują „sodafos“ kolejarze z Warszawy Wschodniej, których parowozy wydłużyły swe przebiegi pomiędzy myciami o 11 procent; najgorzej w tym współzawodnictwie stoi Warszawa-Praga, która wydłużyła przebiegi swych parowozów tylko o 2 procent.

#### PIERWSZA W KRAJU ZAŁOGA KOBIECA PROWADZI POCIĄG

(O) W DOKP Olsztyn zorganizowano pierwszą w kraju kobiecą załogę pociągu osobowego. W skład załogi wchodzi: Genowefa Worpnowska — maszynista parowozowy, Gertruda Szewczyk — pomocnik maszynisty, Gertruda Kossakowska — kierownik pociągu oraz Teresa Jaroż i Krystyna Lamert — konduktorki.

Drużyna ta obsługuje pociąg osobowy kursujący na trasie Olsztyn-Korsze. Pociąg kursuje regularnie i bez opóźnień.

### PRZEDTERMINOWE WYKONANIE PLANÓW

W dniu 5. XII r. ub. PLL „Lot“ wykonały swój roczny plan przewozowy, zarówno w ogólnej ilości tonokilometrów przewozów, jak i w poszczególnych ich rodzajach.

Jest to już drugie z rzędu przedterminowe wykonanie planu rocznego przez „Lot“, osiągnięte głównie dzięki zwiększeniu regularności lotów w okresie złej pogody. Świadczy ono zarazem, że transport lotniczy cieszy się u nas coraz większym zainteresowaniem i przestaje być uważany za sezonowy.

Najwyższe przekroczenie planu osiągnięto w ostatnich miesiącach planu.

#### OSIĄGNIĘCIA WSPÓŁZAWODNICTWA MIĘDZYBRANŻOWEGO NA PKP

(O) W walce o usprawnienie pracy kolejnictwa coraz poważniejszą rolę odgrywa współzawodnictwo międzybranżowe, zapoczątkowane w r. 1950 przez kolejarzy i górników z Wałbrzycha.

Do listopada 52 r. ilość uczestniczących w nim jednostek PKP zwiększyła się do przeszło 300, ilość zaś zakładów przemysłowych, spółdzielczych, PGR itp. współzawodniczących z kolejarzami przekracza 1000. W tej liczbie z górą 60% zawartych umów ma charakter długofalowy.

We współzawodnictwie tym wyróżniły się ostatnio stacje: Biskupice, Kutno, Chełm, Radomsko, Piotrków Trybunalski, Łódź, Słupsk, Osowiec/DOKP Olsztyn, Chorzów Batory, Maciejkowice.

Żałoga stacji Biskupice w okręgu katowickim zwyciężyła w III kwartale 52 r. we współzawodnictwie z górniami kopalni: „Pstrowski“, „Rokitnica“ i „Miechowice“. Zwycięstwo nad górniami przyczyniło się do poprawy współczynnika pracy stacji z 0,5 na 0,54 w stosunku do tego samego okresu roku 1951. Średni postój wagonów zmniejszony został z 24 na 17 godzin.

Znaczne osiągnięcia w ramach współzawodnictwa międzybranżowego ma również stacja Kutno, która współzawodniczy z miejscową fabryką maszyn rolniczych „Kraj“. Przed podjęciem współzawodnictwa fabryka ta ładowała załadwie 3—4 zmontowane siewniki. Obecnie załoga fabryki walcząc o pierwszeństwo z kolejarzami ładuje do jednego wagonu 6—8 siewników częściowo rozebranych, przez co zaoszczędza miesięcznie ponad 40 wagonów.

Na górnośląskich kolejach wąskotorowych, gdzie kolejarze podpisali 30 umów z klientami, wprowadzono m. in. grupowe zestawianie ładunków na bocznicach, co eliminuje zbędną pracę manewrową. Poprawiła się również znacznie regularność pociągów, a przeciętny ładunek wagonu wynoszący przed zawarciem umowy 6,9 tony wzrósł po rozpoczęciu współzawodnictwa do 7,4 tony. Podobnie uległ poprawie współczynnik obrotu wagonów (15%).

#### SZYBKOSCIOWE NAPRAWY W PAROWOZOWNI W MALBORKU

(O) Załoga parowozowni w Malborku postanowiła zastosować szybką naprawę parowozów oraz wagonów wymagających natychmiastowego remontu.

W wyniku zobowiązania parowóz przyjęty do szybkościowej naprawy został oddany do użytku już po 8 godzinach.

W ramach tego samego zobowiązania dokonano też szybkościowej naprawy dwu wagonów towarowych. Postój wagonów w remoncie zamiast 3 dni wyniósł tylko 6 godzin 48 minut. W robotach remontowych wyróżnili się dokładnością i sprawnością w pracy ob. ob. Marchlewski, Kordowski, Budziński, Kasprzyk, Wachowski oraz brygada Wieckiego.

## BRYGADA SZTURMOWA PAROWOZOWNI W KUTNIE

(O) Parowozownia Gł. w Kutnie stworzyła tzw. brygadę szturmową na okres od 1 listopada 52 r. do 1 listopada 53 r.

Zadaniem brygady szturmowej jest udzielanie fachowych wskazówek i pomocy brygadam naprawczym parowozów oraz przyczynianie się do stałego zwiększania wydajności pracy na tym odcinku. Brygada szturmowa parowozowni głównej w Kutnie jest do dyspozycji naczelnika parowozowni zarówno w dzień jak i w nocy. Skład pierwszej brygady szturmowej stanowią: Edward Przybysz, Stefan Pięta, Jan Domińczak i Konrad Pipke.

## WSPÓŁZAWODNICTWO KOLEJARZY SZCZECIŃSKICH Z KOLEJARZAMI NRD

(O) W Szczecinie została podpisana umowa o współzawodnictwo pomiędzy kolejarzami Niemieckiej Republiki Demokratycznej ze stacji Grambow i Tantow a załogą stacji Szczecin-Gumieńce. Ze strony niemieckiej umowę podpisał przewodniczący zw. zaw. kolejarzy z Greifswaldu — Otto Brandeburg a ze strony kolejarzy szczecińskich przew. okręgu ZZK Kazimierz Sochański.

Jest to pierwsza tego rodzaju umowa zawarta przez kolejarzy polskich z kolejarzami NRD. Ma ona na celu usprawnienie ruchu pociągów towarowych i obrotu parowozów pomiędzy granicznymi stacjami Grambow-Gumieńce i Tantow-Gumieńce.

W serdecznej i przyjaznej atmosferze delegacje obydwu stron opracowały regulamin współzawodnictwa, który przewiduje np. za każdą minutę spóźnienia pociągu jeden punkt ujemny, a za każdą minutę nadrobienia opóźnienia — 1 punkt dodatni. We współzawodnictwie biorą udział niemieckie i polskie drużyny przetokowe, zwrotnicowi, dyżurni ruchu, pracownicy biur wagonowych oraz załoga punktu nadawczo-odbiorczego w Gumieńcach.

W czasie pobytu w Szczecinie kolejarze NRD opowiedzieli swym szczecińskim kolegom o stosowaniu polskich metod pracy w niemieckim kolejnictwie. Np. metoda używania sodołosu do zmniejszania wody w kotłach parowozowych zdaje dobrze egzamin na parowozach NRD i rozpowszechnia się coraz bardziej w całym kraju.

## KOLEJARZE WARSZAWSKY OSZCZĘDZAJĄ WĘGIEL

W długofalowym współzawodnictwie o najniższe zużycie węgla za trzy kwartały r. ub. parowozownie warszawskiej DOKP uzyskały znaczne oszczędności.

Parowozownia Warszawa - Wschodnia zużyła 98 procent węgla obliczeniowego na tysiąc brutto-tonokilometrów, Warszawa - Zachodnia — 97,4 procent, a Warszawa-Praga — 96,3 procent, tj. najmniej wśród parowozowni warszawskich.

Współzawodnictwo o oszczędne spalanie węgla wśród kolejarzy warszawskich rozwija się coraz lepiej, czego dowodem jest fakt, że we wrześniu wszystkie drużyny parowozowe z Warszawy, dla poparcia Programu Wyborczego Frontu Narodowego i na cześć XIX Zjazdu WKP(b), podjęły zobowiązanie bezdymnego spalania węgla.

Zobowiązanie to przyczyni się do uzyskania dalszych, znacznych oszczędności.

## 800 DYŻURNYCH RUCHU WYSZKOLONO W DOKP SZCZECIN

(O) W DOKP Szczecin czynne są liczne kursy szkolące robotników na konduktorów, kierowników pociągów, torowców, drożników, magazynierów itp., po których ukończeniu absolwenci kierowani są na miesięczną praktykę i następnie do pracy zawodowej.

Najpopularniejsze są kursy dla dyżurnych ruchu. Dwa naście 4-miesięcznych kursów, uruchamianych kolejno w DOKP Szczecin wyszkoliło dotychczas 800 dyżurnych ruchu, którzy zajmują obecnie stanowiska na większych i mniejszych stacjach Pomorza.

Najzdolniejsi spośród kursistów objęli stanowiska kierownicze. M.in. Stanisław Godzisz jest dziś naczelnikiem stacji w Stargardzie, a Kazimierz Jasiewicz — po roku pracy na stanowisku dyżurnego ruchu awansowała na dyspozytora.

## NOWE METODY PRACY NA KOLEI

Dobre wyniki we współzawodnictwie w III kwartale r. ub. miał wydział ruchu warszawskiej DOKP.

W całej DOKP było wysłanych 736 pociągów z listami gwarancyjnymi. Wszystkie pociągi doszły do stacji docelowych bez żadnych uszkodzeń. Ponadto w III kwartale przetoczono bez awarii 2.752.010 wagonów, co stanowi więcej o 6,8 procent przetoczonych wagonów niż w II kwartale r. ub.

Na czwarty kwartał wydział ruchu wprowadził ulepszoną metodę planowania przez dyspozytorów oddziałowych i sygnaturów taborowych dla podwójnej operacji ładunkowej.

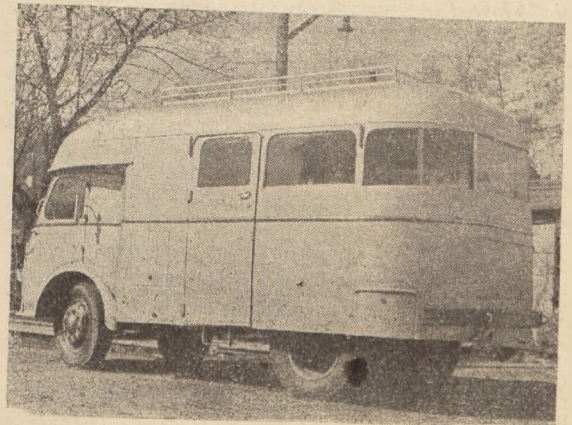
Metoda ta powinna dać znaczne korzyści ekonomiczno-eksploatacyjne w postaci zmniejszenia się nieprodukcyjnego przebiegu wagonów próżnych, zwiększenia się przeciętnego ciężaru pociągów zbiorowych, a tym samym wyzyskania w pełni siły pociągowej parowozów.

## TRANSPORT DROGOWY

### SAMOCZODY OPERATORSKIE POLSKIEJ PRODUKCJI

Warsztaty spółdzielcze skoncentrowały i wykonały pierwsze nadwozia specjalnie przystosowane dla potrzeb Filmu Polskiego. Samochody operatorskie są budowane na podwoziach „Star 20” i jak widzimy odznaczają się piękną linią.

W ten sposób wachlarz produkowanych samochodów specjalnych na krajowych podwoziach powiększa się coraz bardziej.



Produkujemy już samochody pożarnicze, cysterny, wywrotki, samochody do przewozu mięsa, pieczywa itd. Produkcja samochodów o nadwoziach przystosowanych do pracy specjalnej i do przewozu różnych ładunków przewidziana jest w przyszłości w szerokim zakresie, co umożliwi z jednej strony podniesienie wykorzystania naszego taboru, z drugiej zaś — bardziej sprawnego przewozu ładunków.

Na zamieszczonych zdjęciach (patrz str. tyt. okładki oraz wyżej, widzimy samochód operatorski, który świadczy o tym, że przemysł nasz doszedł już do wysokiej techniki konstrukcji nadwoziowych.

## PRZEDTERMINOWE WYKONANIE PLANU ROCZNEGO

Minister Transportu Drogowego i Lotniczego otrzymał od drogowców Rejonu Eksploatacji Dróg Publicznych w Jarocinie woj. poznańskie list treści następującej:

„Delegaci drogowi województwa poznańskiego zebrani na uroczystym Nadzwyczajnym w dniu 15 listopada 1952 r. na terenie Rejonu Eksploatacji Dróg Publicznych w Jarocinie, który pierwszy w województwie wykonał roczny plan robót, przesyłają Wam robociarskie podziękowanie za nadesłane gratulacje z tytułu przedterminowego wykonania planu robót.

Równocześnie zapewniamy Obywatela Ministra, jako gospodarza wszystkich dróg na terenie kraju, że załogi

nadal pracują, wykonując roboty ponad programem w celu polepszenia stanu technicznego nawierzchni drogowych, które są wskutek złych warunków atmosferycznych nadmiernie zniszczone.

Uczynimy wszystko w oparciu o ofiarność i poświęcenie dla wielkiej sprawy budowy socjalizmu w Polsce i utrzymania pokoju na świecie, oraz by plan 1953 roku był również przedterminowo wykonany przy uzyskaniu coraz to większych oszczędności, jak również stałego podnoszenia jakości robót.

Wierzmy głęboko, że nasze zwycięstwo drogowe łącznie z osiągnięciami całej bohaterskiej klasy robotniczej pomogą wykonać zadania Planu 6-letniego, przyspieszą marsz do socjalizmu i będą twardą odpowiedzią na knowania imperialistów“.

### 180 TYS. KM BEZ REMONTU NA „SKODZIE“

Celestyn Szydłowski, kierowca samochodu osobowego marki „Skoda“ w cukrowni Sułkowie, administrowanej przez Dolnośląskie Zjednoczenie Przemysłu Cukrowniczego, przejechał bez głównego remontu przeszło 180 tys. km.

Ob. Szydłowski za wzorowe utrzymanie powierzzonego sobie samochodu po przejechaniu 170 tys. km otrzymał premię w wysokości 2.533 zł., a ponadto książkę pamiątkową, wręczono mu na akademii dnia 22 lipca 1952 r.

### WSPÓŁZAWODNICTWO O TYTUŁ NAJLEPSZEGO PRACOWNIKA W PKS

PKS Okręg Warszawski prowadzi współzawodnictwo o tytuł najlepszego kierowcy, konduktora itp.

W trzecim kwartale ub. r. tytuł najlepszego kierowcy zdobył Władysław Karcz. Wykonał on plan w 153 procentach. Jego wóz był prawie zawsze gotowy do drogi. Kierowca Karcz zaoszczędził 92 kilogramy paliwa.

Najlepszym kierowcą samochodu ciężarowego okazał się Edward Gawłowski na „Starze“ nr rej. 85-410. Edward Gawłowski wykonał plan w 161 procentach i zaoszczędził 473 kilogramów paliwa. We współzawodnictwie o tytuł najlepszego pracownika sekcji napraw średnich pierwsze miejsce zajął Witold Iwański z ekspedycji towarowej. Wykonał on zadania napraw w 177 procentach. Na roboty przez niego wykonywane nie było żadnych reklamacji.

### MPK W WARSZAWIE ZWYCIĘŻCĄ W MIĘDZYKŁADOWYM WSPÓŁZAWODNICTWIE

Zarząd Główny Zw. Zaw. Pracowników Gospodarki Komunalnej podsumował wyniki współzawodnictwa pracy w III kwartale r. ub. wśród załóg miejskich przedsiębiorstw komunikacyjnych.

Pośród załóg miejskich przedsiębiorstw komunikacyjnych w całym kraju wysunęło się na czoło MPK w Warszawie, które mimo poważnych trudności technicznych oraz trudności w uzyskaniu pełnego stanu zatrudnienia — zdołało obniżyć koszty własne o 10 proc. Warszawscy tramwajarze oraz pracownicy autobusów i trolejbusów przewieźli w III kwartale r. ub. ponad 138 mln. pasażerów, czyli o 4 miliony więcej, niż przewidywał plan kwartalny. MPK w Warszawie przyznano przechodni sztandar oraz nagrodę pieniężną.

Drugie miejsce zajęło Wojewódzkie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Kałowicach.

## PORTY I ŻEGLUGA

### MECHANIZACJA PRACY PORTOWEJ

(Grz) W okresie międzywojennym w portach Gdańsk i Gdynia załadowano 27% prac było zmechanizowanych. Obecnie w zespole portowym Gdańsk - Gdynia jest już przeszło 76% robót wykonywanych przy pomocy maszyn.

Przytaczane niżej cyfry ilustrują wyraźnie osiągnięcia na omawianym odcinku:

Uzbrojenie nabrzeży w dźwigi wzrosło z 43,9% w okresie międzywojennym do 93%, stopień mechanizacji przeładunku drobnicowego z 10% w roku 1950 do 30% w 51., osiągając w I-szym półroczu r. ub. około 50%. Wysiłek

ludzkiki zastępują dzisiaj w przeładunkach drobnicowych transportery, wózki elektryczne, mechaniczne sztaplarki, palety (oszczędność przeładunku, składający się z dwóch płyt wykonanych z desek połączonych krawędziami, na których układa się towar celem masowego przeniesienia go za pomocą sztaplerek) i wielu innych.

Do mechanizacji pracy portowej przyczynili się w wysokim stopniu racjonalizatorzy. Uwidacznia to się przede wszystkim na odcinku przeładunku towarów masowych. Podajemy kilka przykładów:

- 1) Rynna trymerska — pomysłu wielokrotnego przodownika pracy, Konstantego Noszki, dzięki której praca trymerów ograniczona została jedynie do tzw. „zakończenie statku“ czyli do pracy na pokładzie.
- 2) Czołg pokoju do trzymowania rudy — projektu ob. ob. Michała Przybylskiego i Stanisława Błochowiaka, pracowników fizycznych. Przyrząd ten — poruszając się na gąsienicach — ładuje 1 kibel rudy o pojemności od 5 — 6 ton w ciągu 4-ch minut, podczas gdy dawniej napełnienie kibla rudy, wykonane przez 4 ludzi, trwało przeszło 20 minut.
- 3) Samotrymer do węgla — projektodawca prac. fizyczny Wojciech Oliara. Jest to urządzenie do trzymywania węgla w czasie załadunku na statkach ciężko trzymujących. Projekt ten w efekcie wyeliminuje siłę ludzką w 80% dotychczasowej obsady.
- 4) Trymer — projektu ob. Antoniego Dakowicza. Działanie jego polega na przeciwnej pracy chwytaka tj. zamiast zgarnięcia towaru następuje rozpychanie. Jest to korzystanie przede wszystkim wtenczas gdy rozgarnianie odbywa się od środka ładowni ku burtom. Korzyści tego urządzenia wyrażają się w zmniejszeniu dotychczasowej obsady o 50%.
- 5) Samotrymer do przeładunku zboża — projektodawca Naczelnny Dyr. ZPCC ob. Tadeusz Dąbrowski — Dotychczas trzymywanie zboża w ładowni statku odbywało się przy pomocy siły ludzkiej. Po załadowaniu części ładowni pracownicy szuflami rozrzucali zboże w dalsze partie ładowni. Przyrząd wymieniony eliminuje całkowicie siłę ludzką. Po częściowym załadunku ładowni podwiesza się urządzenie w ładowni pod rurę zsyłowego elewatora, zboże przez rurę kierunkową przyrządu dostaje się na łopatkę wirnika, które obracając się wyrzucają ziarna w dalsze partie ładowni. Strumień zboża przebiega po zniekształconej paraboli osiągając największą wysokość w odległości 6 m od miejsca wylotu. Zmieniając nachylenie urządzenia otrzymuje się zmianę lotu strugi zboża. Przyrząd ten zastosowany zdał dobrze egzamin zatrymowując całkowicie ładownie statku bez użycia siły ludzkiej.

Zastosowanie sprzętu zmechanizowanego daje naszemu Państwu olbrzymie oszczędności. Nie polegają one jedynie na zaoszczędzeniu siły ludzkiej lecz i na przyspieszeniu przeładunków a tym samym skróceniu postoju statków.

### OSIĄGNIĘCIA POLSKIEGO RATOWNICTWA OKRĘTOWEGO

Najwymowniejszym przykładem tego, jak dzięki bogactwu doświadczeń radzieckich i w wyniku ich zastosowania rozwijają się w Polsce Ludowej nieistniejące przed wojną w naszym kraju typy przedsiębiorstw i zakładów pracy, jest Polskie Ratownictwo Okrętowe. Pierwsi jego pracownicy nauczyli się umiejętności pracy pod wodą od nurków radzieckiej floty bałtyckiej. Ofiarni ludzie radzieccy bezinteresownie przekazali polskim marynarzom bogactwo tradycji ratownictwa okrętowego w Związku Radzieckim.

Uczni i inżynierowie radzieccy opracowali m. in. doskonałą metodę podnoszenia wraków na pontonach cylindrowych. Jest to najpewniejszy i najszybszy sposób wydobywania zatopionego statku z każdej głębokości, zarówno w portach, jak i na otwartym morzu.

Obecnie nurkowie Polskiego Ratownictwa Okrętowego prowadzą poważne prace przy wydobywaniu statków z zastosowaniem metody radzieckiej, nieznanej na Zachodzie, polegającej na podnoszeniu statku przez wypompowanie wody z uszczelnionego kadłuba na głębokości ponad 40 metrów.

Czerpanie z wzorów radzieckich dopomogło również Polakom Ratownictwu Okrętowemu w swoim czasie w osiągnięciu sukcesu na miarę światową, jakim było wydobywanie wraku hitlerowskiego pancernika „Gneisenau”.

Od swej pierwszej poważnej pracy, jaką było wydobywanie na powierzchnię S/S „Lech” w roku 1946, Polskie Ratownictwo Okrętowe, dzięki bohaterskiej pracy ekip nurków i personelu pomocniczego, wydobyło na powierzchnię morza wiele zatopionych jednostek. Wszystkie te prace, obok doskonałej praktyki, przyniosły naszym nurkom światowy rozgłos i uznanie licznych zagranicznych agencji morskich.

### STOCZNIA W GDYNI WYBUDOWAŁA PIERWSZY STATEK PEŁNOMORSKI

W ostatnich dniach przekazany został do eksploatacji pierwszy statek pełnomorski wybudowany przez załogę stoczni im. Kamuny Paryskiej w Gdyni.

Pierwsza jednostka pełnomorska wybudowana w stoczni im. Komuny Paryskiej jest motorowcem, odznaczającym się nowoczesną konstrukcją. Statek jest nowoczesnie wyposażony i posiada wygodne pomieszczenia dla załogi.

Projekt statku opracowali w całości polscy inżynierowie pod kierownictwem inż. Pupa przy udziale naukowców Politechniki Gdańskiej z prof. A. Ryłke na czele.

## CO CZYTAĆ

### TRANSPORT SAMOCHODOWY W TERENIE

Ostatnio nakładem „Wydawnictw Komunikacyjnych” ukazała się praca P. Solskiego „Transport samochodowy w terenie”.

Trzeba stwierdzić na wstępie, że dotychczas nie mieliśmy w naszej fachowej literaturze ujęcia zagadnienia transportu samochodowego w tym przekroju, gdy tymczasem sam problem terenowej eksploatacji narastał coraz bardziej i w dalszym ciągu zwiększa się jego znaczenie dla naszej gospodarki.

Rozwijające się progresywnie budownictwo coraz bardziej mechanizuje swą pracę, a jednym z elementów tej mechanizacji jest obsługa budów sprawnym transportem samochodowym. W większości przypadków transport samochodowy w budownictwie, jeśli nie całkowicie, to częściowo ma charakter transportu terenowego. Również transport w leśnictwie i w rolnictwie ma charakter terenowy i w obu tych gałęziach gospodarczych wzrost ilości taboru stwarza poważne problemy organizacyjne, eksploatacyjne i techniczne.

Wymieniliśmy najważniejsze z dziedzin gospodarczych, dla których transport terenowy, transport po bezdrożach jest transportem charakterystycznym, jednakże i w innych działach naszej gospodarki w wielu przypadkach spotykamy się z koniecznością organizowania kolumn samochodowych terenowych, czy też z koniecznością eksploatacji taboru w rejonach pozbawionych właściwych dróg kołowych.

Z powyższych też względów opracowanie podręcznika w tym zakresie wydaje się jak najbardziej celowe i pożyteczne.

Książka P. Solskiego nie obejmuje, jak można by było sądzić z tytułu, wyłącznie poruszonego wyżej wycinka zagadnienia transportu samochodowego. Charakteryzując książkę ze jednym zdaniem, można by było powiedzieć, że jest to podręcznik eksploatacji pojazdów samochodowych ze specjalnym uwzględnieniem eksploatacji terenowej.

Książkę można podzielić na trzy zasadnicze części (w omawianej pracy podział ten nie jest zaznaczony):

Część pierwsza — to podstawowe wiadomości o transporcie samochodowym. Część ta obejmuje wstęp zawierający zarys historyczny transportu samochodowego oraz jego rozwój w Związku Radzieckim i w Polsce, Rozdział I zatytułowany „Transport samochodowy” oraz Rozdział II „Zasady organizacji transportu samochodowego”. Rozdział I podaje w ujęciu encyklopedycznym rozwinięcie podstawowych pojęć związanych z eksploatacją taboru samochodowego, zaczynając od ekonomicznej definicji transportu w ogóle, a transportu samochodowego w szczególności. Dalej w rozdziale tym znajdujemy omówienie

poszczególnych rodzajów pojazdów i ich właściwości eksploatacyjne techniczne. Poza tym rozdział ten zawiera omówienie zagadnienia dróg kołowych i ich wpływu na eksploatację samochodów, jak również zagadnienie środków technicznych zabezpieczających pracę taboru samochodowego. W rozdziale II Autor omawia ogólne zasady organizacji transportu samochodowego, sposób obliczania pracy przewozowej, organizację przewozów towarowych oraz organizację pracy liniowej regularnego transportu samochodowego.

Część druga książki (wg naszego, a nie Autora podziału) — to właśnie terenowa eksploatacja transportu samochodowego. Część ta zawiera również dwa rozdziały, z których pierwszy (Rozdział III) omawia warunki terenowe eksploatacji transportu samochodowego, a rozdział następny (Rozdział IV) rodzaje przewozów terenowych w gospodarce narodowej.

Rozdział III zawiera na wstępie charakterystykę warunków terenowych, a następnie omawia terenowe warunki drogowe, właściwości terenowe taboru samochodowego oraz technikę jazdy w terenie i niektóre wiadomości z zakresu terenoznawstwa.

Rozdział IV przedstawia charakterystykę przewozów terenowych i ich organizację w rolnictwie, budownictwie i leśnictwie.

Do trzeciej części książki zaliczylibyśmy zagadnienie parku samochodowego omówione w dwóch ostatnich rozdziałach, z których pierwszy przedstawia organizację parku samochodowego jako całości, drugi zaś charakteryzuje poszczególne części składowe parku, tzn. stację obsługi, stację paliwową, plac postojowy i magazyn techniczny.

Poza tym książka zawiera 5 załączników, na które składają się instrukcje i wykazy.

Omawiana książka ma charakter wykładu bogato ilustrowanego i podanego w formie przystępnej, jednakże na wysokim poziomie fachowym. Książka odznacza się dość dużą dydaktycznością, dzięki czemu jest dostępna dla względnie szerokiej rzeszy pracowników transportu samochodowego.

Jako specjalnie cenne zaliczyć należy opracowanie zagadnienia zatytułowanego w książce „Organizacja i urządzanie do prac na- i wyładunkowych”, które jest rozбите na następujące punkty: A) Punkty na- i wyładunkowe; B) Środki małej mechanizacji prac na- i wyładunkowych; C) Ruchome środki mechanizacji prac na- i wyładunkowych oraz D) Wybór środka mechanizacji prac na- i wyładunkowych. Zagadnienie to jest omówione w ramach rozdziału V — „Zasady organizacji pracy taboru samochodowego w warunkach terenowych”. Trzeba stwierdzić, że Autor zadał sobie duży trud na zebranie wielu materiałów w zakresie mechanizacji na- i wyładunku i przedstawił ten problem w sposób wyczerpujący i niezwykle użyteczny. Wiele możliwości i alternatyw mechanizacji względnie ułatwienia na- i wyładunku w warunkach nawet najbardziej prymitywnych, przedstawionych w książce, daje materiał, z którego powinni korzystać wszyscy transportowcy, gdyż w czynnościach ładunkowych tkwią wielkie niewykorzystane dotąd rezerwy. Wykorzystanie tych rezerw — to zwiększenie wykorzystania transportu samochodowego i zmniejszenie jego kosztów.

Równie cenne jest opracowanie problemu dróg kołowych w powiązaniu z transportem samochodowym. Odczuwaliśmy dotychczas brak omówienia tego problemu i traktowany był on raczej jako marinesowy, nie posiadający większego wpływu na ekonomikę i organizację transportu samochodowego. Tego typu podejście było niesłuszne i nieślusne książki i podręczniki w zakresie transportu samochodowego, które dotychczas publikowano, pomijają lub traktują bardzo powierzchownie zagadnienie dróg w ujęciu wyżej podanym.

W miesięczniku naszym parokrotnie zwracaliśmy na to uwagę i opublikowaliśmy w swoim czasie parę artykułów na omawiany temat, których autorem był właśnie inż. P. Solski, autor „Transportu samochodowego w terenie”.

Problem drogowy omówiony w książce jest rozszerzeniem i pogłębieniem wzmiankowanych artykułów. Ujęty jest on w dwóch rozdziałach: w I-szym, gdzie w dziale „Drogi i ich wpływ na eksploatację samochodów” omówiono dynamikę samochodu, wpływ elementów drogi na ruch samochodu, znakowanie dróg i ich zdolność prze-

pułstwą oraz w III-cim, omawiającym wytrzymałość, nawilgotnienie, gładkość i pyłność drogi oraz wpływ tych cech na wybór trasy i typów taboru.

Jak mówiliśmy na wstępie, książka nie jest poświęcona wyłącznie zagadnieniom transportu samochodowego w terenie i dlatego też omawiając jej treść podzieliliśmy ją na trzy części. Część druga dotyczy wyłącznie transportu terenowego, część trzecia jest związana z tym zagadnieniem, część pierwsza jednak obejmuje zagadnienia ogólnie mniej związane z transportem terenowym i wydaje się, że część ta jest mniej udana od pozostałych. Jeśliby traktować dwa pierwsze rozdziały jako wprowadzenie do dalszych części, to wprowadzenie to jest za obszernie i szereg kwestii jest może ciekawie ujętych, lecz w książce tej nie są one niezbędne (jak np. zarys historyczny, rozwój transportu, podstawowe wiadomości o transporcie z punktu widzenia ekonomicznego, zasady planowania itp.).

Jeśli zaś dwa pierwsze rozdziały traktować jako wykład w zakresie ogólnie-eksploatacyjnym, to są one potraktowane za szczerp i niewyczerpująco, nie wnoszą wiele nowego do zagadnienia i w takim przypadku raczej należało dać inny tytuł książce.

Poza powyższymi ogólnymi zastrzeżeniami co do pierwszej części znajdujemy w książce również pewne braki merytoryczne.

Np. Autor jest niekonsekwentny, przedstawiając transport, jako produkcję (str. 33 — 36), a w dalszych częściach posługując się określeniem „usługi” (np. str. 92). Również jako niedociągnięcie należy potraktować niepełne przedstawienie części składowych planu transportowo - finansowego (określonego przez Autora jako plan transportowy) oraz brak jasności co do tego, kto taki plan opracowuje (patrz str. 96).

Przy omawianiu wskaźników techniczno-ekonomicznych Autor w dość mało dydaktyczny sposób podaje ich wyliczenia (str. 102 i dalsze). Poza tym Autor wprowadza szereg nowych symboli na poszczególne wskaźniki, co utrudnia posługiwanie się wzorami. Transportowcy przyzwyczaili się już do symboli, które z jednej strony były szereg razy używane w artykułach i w książkach, a ostatnio zostały podane w instrukcjach urzędowych (np. instr. 104) w spr. opracow. planu na r. 1953 dla branżowych przedsięw. samochodowych i przyswajanie sobie nowych symboli, nota bene w formie liter greckich, jest pewnym utrudnieniem.

Wątpliwości również wzbudza sposób ujęcia organizacji zaplecza technicznego, które w książce jest ujęte wyłącznie od strony „jak powinno być”, a nie porusza zagadnienia „jak jest”.

Trudno omówić w krótkiej recenzji szczegółowo wszystkie zalety i błędy książki, zwłaszcza tak obszernej, jak „Transport samochodowy w terenie” (str. 614), dlatego też staraliśmy się zwrócić uwagę tylko na niektóre zagadnienia. Jeśli chcielibyśmy zważyć zalety i błędy tej książki, na pewno zalety by przeważały, gdyż błędy, które poruszyliśmy, są raczej niewielkie i nie istotne.

Nie ulega wątpliwości, że dzięki omawianej książce, przybyła naszej fachowej literaturze transportowej bardzo cenna pozycja. Należy wyrazić podziw dla Autora za zebranie tak obszernych materiałów w zapoznanej dotąd dziedzinie transportu samochodowego. Autor musiał zadać sobie niemało trudu dla opracowania tak obszernego dzieła. Sądzymy jednakże, że trud ten dla transportu samochodowego dobrze się opłaci, gdyż dzięki tej książce i jej wskazaniom będzie można podnieść na wyższy poziom eksploatację dużej części taboru samochodowego i zwiększyć jego wykorzystanie.

Recenzję opracował A. ROSTOCKI

#### WYDAWNICTWA KOMUNIKACYJNE WYKONAŁY PRZEDTERMINOWO PLAN WYDAWNICZY

Dyrekcja Wydawnictw Komunikacyjnych zameldowała CUWGPIK, że w dniu 13 grudnia 1952 r. o godz. 13-ej plan wydawniczy na rok 1952 ustalony dla Wydawnictw Komunikacyjnych przez władze zwierzchnie został w 100% przedterminowo wykonany.

|                                                    |                           |
|----------------------------------------------------|---------------------------|
| Realizacja planu wyraża się następującymi cyframi: |                           |
| wydawnictwa książkowe                              | 102 tytuły 1545 ark. wyd. |
| wydawnictwa specjalne                              | 252 tytuły 3045 ark. wyd. |

Razem 354 tytuły 4590 ark. wyd.

## P. P. WYDAWNICTWA KOMUNIKACYJNE WARSZAWA

ul. Kazimierzowska 52, nr tel. 400-60/64

nr tel. kolejowego 13-13

poszukuje etatowych i póletatowych redaktorów  
książek oraz asystentów redaktorów z zakresu:

- 1) wszystkich służb kolejnictwa (ruchu, mechaniczna, drogową, elektrotechniczną);
- 2) budowy i utrzymania dróg kołowych;
- 3) budowy, utrzymania i eksploatacji kamieniołomów i klinkierni drogowych;
- 4) transportu drogowego oraz budowy i eksploatacji pojazdów mechanicznych (samochodów, ciągników itd.);
- 5) budowy, utrzymania i eksploatacji dróg wodnych i statków żeglugi śródlądowej;
- 6) rybołówstwa morskiego;
- 7) budowy, utrzymania i eksploatacji portów i statków morskich;
- 8) poczty oraz budowy, utrzymania i eksploatacji urządzeń telekomunikacyjnych i radiostacji;
- 9) lotnictwa.

Miejsce pracy Warszawa i Gdańsk.

Kandydaci proszeni są o składanie lub nadsyłanie życiorysów do Sekcji Kadr P. P. Wydawnictwa Komunikacyjne — ul. Kazimierzowska 52.

Informacji zasięgać można w centrali W. K. w Warszawie i w Oddziale Morskim W. K. w Gdańsku — Wrzeszczu, Al. Wojska Polskiego 13, nr tel. 424-17.

## Z ŻAŁOBNEJ KARTY

### ZGON INŻ. ANDRZEJA PRZEWORSKIEGO

W dniu 24 listopada r. ub. zmarł po krótkiej chorobie inż. Andrzej Przeworski w wieku lat 52. Zmarły był wybitnym specjalistą w dziedzinie techniki samochodowej i poświęcił całe swoje życie pracy w tej gałęzi gospodarki. Po odzyskaniu niepodległości zajmuje w Polsce Ludowej odpowiedzialne stanowiska Dyrektora Warsztatów Głównych PKS, a ostatnio Warszawskich Zakładów Naprawy Samochodów.

Ubył z grona pracowników transportu samochodowego wybitny i zasłużony fachowiec, życzliwy, serdeczny kolega, pracowity człowiek, ceniony i lubiany przez współtowarzyszy pracy.

Cześć Jego pamięci.

### ZGON INŻ. JANUSZA RADZIKOWSKIEGO

W dniu 5 grudnia r. ub. zmarł inż. Janusz Radzikowski, długoletni Dyrektor Techniczny b. Państwowych Zakładów i Warsztatów Samochodowych i Zakładów Sprzętu Transportowego, a ostatnio Główny Inżynier Centralnego Zarządu Sprzętu Samochodowego.

Zmarły przedwcześnie inż. J. Radzikowski był wybitnym specjalistą, który poświęcił się całkowicie sprawie budowy zaplecza technicznego polskiego transportu samochodowego.

Polski transport samochodowy stracił w zmarłym wybitnego i ofiarnego pracownika.

Cześć Jego pamięci.

Komitet Redakcyjny Miesięcznika „Transport”

# Współzawodnictwo w transporcie

„...najwspanialszy ruch naszej współczesności, socjalistyczny ruch współzawodnictwa pracy“.

(Z przemówienia Min. E. Szyra na Krajowej Naradzie Służb Transportowych w dniu 2 października 1952 r.).

Ruch współzawodnictwa, racjonalizatorstwa i wynalazczości pracowniczej zyskuje wśród transportowców budownictwa przemysłowego coraz większe zrozumienie i popularność. Mogą oni poszczycić się szeregiem wybitnych osiągnięć, z których — ze względu na szczupłość miejsca w tym odcinku — niektóre tylko wymienimy.

Oto kierowcy Sosnowieckiego Przemysłowego Zjednoczenia Budowlanego, współzawodniczący w ramach ruchu „stutysięczników“, jako pierwsi wykonali na samochodach krajowej produkcji Star-20 przebiegi międzyremontowe, przekraczając 100 tysięcy kilometrów. Są to ob. ob. Gałkowski Kazimierz, Tabaka Wincenty i Olesiak Andrzej. Wykazali oni tym wyczynem swój socjalistyczny stosunek do pracy, a równocześnie wielką wartość techniczną polskich samochodów Star-20. Sukces kierowców Sosnowieckiego PZB stał się okazją milej uroczystości na terenie Zakładów Starachowickich, których załoga uczciła „jubilatów“. Minister Budownictwa Przemysłowego przyznał im nagrody pieniężne. Nagrodą pieniężną został również wyróżniony ob. Stojczyk Klemens, majster samochodowy, który, współpracując z wymienionymi „stutysięcznikami“, umożliwił im osiągnięcie zamierzonych przebiegów przez staranną i fachową opiekę nad wozami. Wyczyn ob. ob. Gałkowskiego, Tabaki i Olesiaka zachęcił wielu kierowców „stutysięczników“ do uzyskania jeszcze lepszych wyników, a w ten sposób przyczynił się do rozszerzenia socjalistycznego współzawodnictwa pracy.

Ob. Graj Paweł, mistrz monter samochodowy Wrocławskiego Przedsiębiorstwa Transportowego Budownictwa Przemysłowego, „przysięgły“ racjonalizator, został niedawno zaszczytnie wyróżniony za swą działalność racjonalizatorską przez Wrocławski Wojewódzki Zjazd Naczelnej Organizacji Technicznej. Jednym z wartościowych pomysłów tego racjonalizatora jest proste w konstrukcji „urządzenie do docierania silników samochodowych po remoncie“. Urządzenie to jest tym bardziej cenne, że docierany silnik pracuje na gazie świetlnym. Ob. Graj Paweł znalazł wielu naśladowców — racjonalizatorów wśród transportowców budownictwa przemysłowego, którzy w okresie tylko III kwartału 1952 r. zgłosili 28 wniosków racjonalizatorskich. Są to ob. ob. Jankowski Julian z Warszawskiego Przedsiębiorstwa Transportowego, Bielak Stanisław z Krakowskiego Przedsiębiorstwa Transportowego, Lytek Wilhelm z Katowickiego Przedsiębiorstwa Transportowego, Rundberg Jakub z Centralnego Zarządu Transportu i inni.

W wielu gospodarstwach transportowych budownictwa przemysłowego powstały brygady racjonalizatorskie, które, pracując w oparciu o plany tematyczne, likwidują tzw. „wąskie gardła“ produkcyjne, szczególnie w zakresie me-

chanizacji pracochłonnych czynności transportowych. — Przy Krakowskim Przedsiębiorstwie Transportowym został nawet zorganizowany Klub Racjonalizatorów, o osiągnięciach którego niejednokrotnie jeszcze będziemy mieli okazję pisać w tym odcinku.

W ogólnopolskim współzawodnictwie resortu budownictwa przemysłowego o tytuł „najlepszej brygady monterów samochodowych“ w III kwartale 1952 r. — I-sze miejsce zajęła brygada Krakowskiego PZB, II-gie — ZMP-owska brygada Warszawskiego Przeds. Transp., III-cie — również ZMP-owska brygada Wrocławskiego Przeds. Transp.

W III kwartale 1952 r. we współzawodnictwie o tytuł „najlepszej brygady“ przedsiębiorstw transportowych budownictwa przemysłowego wyróżniła się brygada wulkanizatorów Warszawskiego Przeds. Transportowego (ob. ob. Fabisiak Wacław i Kołyszcz Piotr — 215% normy), również z Warszawskiego Przeds. Transp. brygada kowali (ob. ob. Świętochowski Władysław i Kopczyński Antoni — 186% normy) oraz ZMP-owska brygada monterów Wrocławskiego Przeds. Transp. (ob. ob. Kozydra Emil, Filipowski Józef i Banasiak Leon — 175% normy).

W współzawodnictwie o tytuł „najlepszego w zawodzie“ osiągnięto w III kwartale 1952 r. wiele wyróżniających się wyników, jak np. 201% normy tokarza ob. Sliwińskiego Stanisława i 193% normy ślusarza ob. Dylewskiego Stanisława (oba z Warszawskiego Przeds. Transp.), 189% normy montera elektrycznego ob. Krawczyka Jana (Katowickie Przeds. Transp.). Wyróżniono również kierowcę ob. Tutko Szymona (Krakowskie Przeds. Transp.) za racjonalne wykorzystanie ciągnika w pracy z 9-ciu przyczepami.

Wśród kierowców budownictwa przemysłowego powstało wielkie zainteresowanie odznaką „Wzorowego Kierowcy“, które znalazło wyraz w licznych zgłaszaniu się ich do współzawodnictwa pracy. Już po kilku miesiącach od chwili wprowadzenia tej odznaki kierownictwa gospodarstw transportowych w porozumieniu z aktywnym społeczno-politycznym były w stanie zgłosić do Ministerstwa Transportu Drogowego i Lotniczego w celu przyznania odznaki I i II stopnia kilkudziesięciu surowo kwalifikowanych kandydatów, zatwierdzonych przez Wojewódzkie Rady Narodowe i Centralny Zarząd Transportu Budownictwa Przemysłowego.

Ten z konieczności krótki i pobieżny przegląd utwierdza nas w przekonaniu, że w bieżącym roku 1953 szlachetne współzawodnictwo pracy i racjonalizatorstwo rozwinie się wśród transportowców budownictwa przemysłowego na jeszcze szerszym froncie, a dotychczasowi maruderzy, zachęcani dobrym przykładem swych towarzyszy, „podciągną się“, wyrównają opóźnienie i staną w jednym, wspólnym szeregu z najlepszymi — przodownikami, budowniczymi fundamentów socjalizmu w Polsce, a pokoju na całym świecie.

## URZĘDOWY ROZKŁAD JAZDY

Nakładem Wydawnictw Komunikacyjnych ukazał się Urzędowy Rozkład Jazdy, obowiązujący od 3.X.1952 r. do 17.V.1953 r.

Urzędowy Rozkład Jazdy — zima 1952/1953 zawiera następujące działy:

1. Informacje ogólne.
2. Ważniejsze informacje przewozowe i taryfowe.
3. Alfabetyczny rozkład jazdy pociągów komunikacji międzynarodowej.
4. Skrócony rozkład jazdy pociągów dalekobieżnych komunikacji wewnętrznej.

5. Szczegółowy rozkład jazdy pociągów na terenie Polski.
6. Spis placówek PBP „Orbis“.
7. Spis miejscowości wczasowych.

Do Urzędowego Rozkładu Jazdy są dołączone następujące mapy:

1. Mapa całej sieci PKP.
2. Mapa międzynarodowych połączeń kolejowych.

Urzędowy Rozkład Jazdy można nabywać w Centralnych Kioskach Ruchu, w PBP „Orbis“ i w Biurach Obsługi Podojazdnych przy DOKP.

## DO PRENUMERATORÓW MIES. „TRANSPORT“

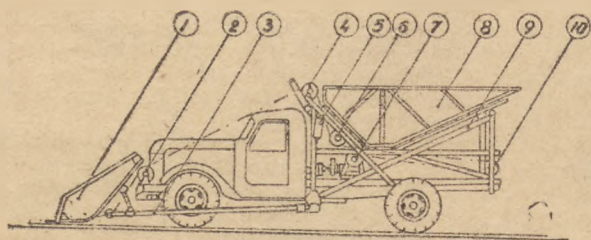
Redakcja Mies. „Transport“ przypomina o konieczności zamówienia prenumeraty na rok 1953, ponieważ niezgłoszenie prenumeraty pociąga za sobą wstrzymanie wysyłki „Transportu“

# Mechanizacja i racjonalizatorstwo

## RADZIECKA ŁADOWARKA-ŁOPATA SAMOCHODOWA (CINS)

Ciągle zwiększający się rozwój budownictwa w Polsce wymaga usprawnienia prac ładunkowych. Poza pełną mechanizacją tych prac stosuje się także i osiąga się znaczne rezultaty przy pomocy małej mechanizacji.

Ciekawym przykładem mechanizacji stojącej na pograniczu małej i pełnej mechanizacji jest zastosowanie w Związku Radzieckim tzw. ładowarki-łopaty samochodowej zainstalowanej na normalnym samochodzie ciężarowym „Zis 150” (rys. nr 1). Ładowarka-łopata samochodowa — CINS — posiadająca taką oficjalną nazwę, została skonstruowana przez kijowską filię Centralnego Naukowo-Badawczego Instytutu Przemysłu Cukrowniczego.



Rys. 1

1. Kosz, 2. Bloki przednie, 3. Ramię kosza, 4. i 6. Bloki górne, 5. Zderzak, 7. Dźwigi, 8. Zasobnik, 9. Szkielet, 10. Bloki tylne.

Ładowarka jest przeznaczona do pracy w otwartych składowiskach materiałów sypkich, jak węgiel, piasek, żwir itp. Może być wykorzystana przy naładunku tych materiałów do samochodów, jeżeli przewozi dokonuje się na dalsze odległości, lub w transporcie wewnątrz zakładowym do naładunku, wyladunku i usypywania w pryzmy piasku, toru, ziemi, ziarna, kartofli, buraków i innych sypkich materiałów, a także do dostarczania koksu lub węgla do kotłowni itp.

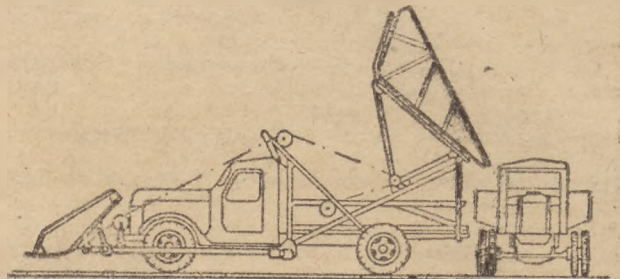
Zastosowanie automatycznej łopaty samochodowej pozwoliło znacznie zwiększyć obrót samochodów. Wydajność pracy przy załadunku sypkich materiałów do samochodów zwiększona została kilkakrotnie, przy czym jednocześnie zostało zwolnionych do innych prac 16-tu pracowników; cena naładowania jednej tony sypkich materiałów obniżona została z 1 rubla 55 kopiejek (przy naładunku ręcznym) do 58 kopiejek (przy zastosowaniu łopaty samochodowej).

Ładowarka taka, przy włączeniu jej do współpracy z samochodami samowyladowczymi, rozwiązuje kompleksowo sprawę mechanizacji składowisk materiałów sypkich, umożliwiając wykonywanie wszystkich czynności naładunku, układania pryzm i przewożenia materiałów do bliskich miejsc zużycia.

Ładowarka-łopata samochodowa — ze względu na zmontowanie jej na samochodzie, może być bardzo łatwo przetrzucana z jednego odcinka pracy na drugi, co przy dotychczas stosowanych maszynach lub urządzeniach ładunkowych naraża na duże trudności (np. przy koparce, transporterze).

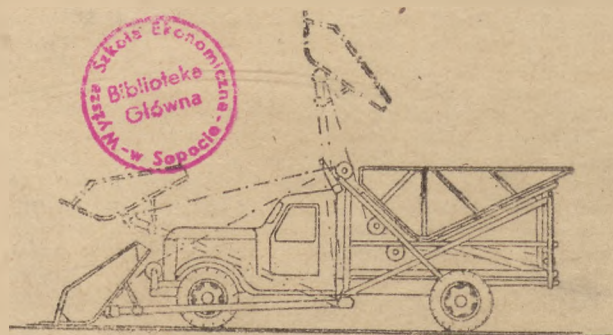
Zasada działania ładowarki jest następująca:

— przy ruchu samochodu wprzód, kosz, wciągając się w materiał zaczerpuje go, następnie podnosi się, wyladowuje do zasobnika (rys. nr 2) i opuszcza,



Rys. 2

— naładowany zasobnik podnosi się (obracając się na przegubach) tak, by dno znajdowało się w ukośnym położeniu (dla samoczynnego wysypywania materiału) i wyladowuje materiał do samochodu ciężarowego lub na hałdę (rys. nr 3).



Rys. 3

Podniesienie kosza i zasobnika jest wykonane tym samym dźwigiem, poruszonym przy pomocy silnika samochodu.

Charakterystyka techniczna łopaty samochodowej — ładowarki (z pominięciem znanej ogólnie charakterystyki samochodu „Zis 150” jest następująca:

pojemność kosza — do 500 kg  
pojemność zasobnika — 3.000 kg  
kąt wyladowania kosza — 37°  
kąt wyladowania zasobnika — do 50°  
wysokość rozładowania zasobnika — 1.900 mm  
długość ładowarki — 8.600 mm  
szerokość ładowarki — 2.565 mm  
wysokość ładowarki — 2.650 mm  
prześwit — 300 mm

Ciężar ładowarki bez obciążenia 6.200 kg.

Czas 1-go cyklu napełniania zasobnika i wyladowania — 2 min. 30 sekund.

Wydajność ładowarki do 50 ton/godz.

Z. B.