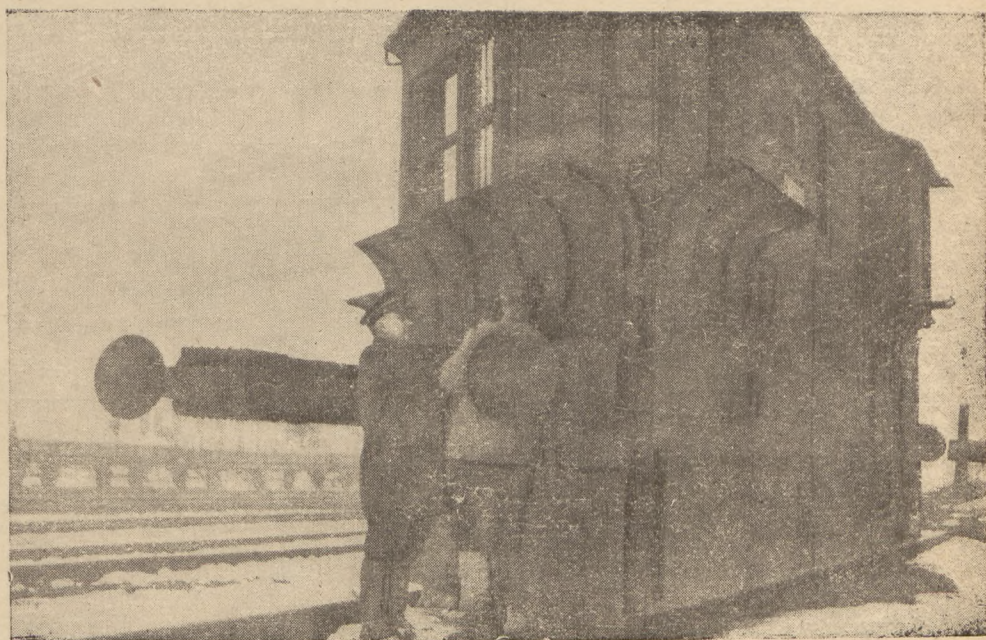


MIESIĘCZNIK POŚWIĘCONY
EKONOMICE TRANSPORTU

Transport



T R E Ś C N U M E R U :

	str.
M. ZYLICZ — Imperializm amerykański a międzynarodowy transport lotniczy	81
T. LESNIAK — W sprawie zwalczania nadmiernych przestojów wagonów towarowych na PKP	84
Z. ŻOŁCINSKI — Wzmocnić walkę z przeekspediowaniem wagonów kolejowych	86
D. LWOWSKI — Sprawozdawczość z przewozu ładunków w r. 1953	88
J. ZARKOWSKI — Planowanie przewozów w świetle nowego kolejowego prawa przewozowego	90
A. MODRZEWSKI — Przewozy kolejowe resortu handlu wewnętrznego	92
A. ROSTOCKI — Przygotować transport samochodowy do wykonania zadań przewozowych	95
A. TARANOW (ZSRR) — Scalenie gospodarstw samochodowych znacznie podnosi wykorzystanie taboru samochodowego	98
ST. PAWŁOWSKI — Kierunki prac instytutów naukowo-badawczych transportu samochodowego w ZSRR	100
J. JESIONOWSKI — Przedsiębiorstwo transportu samochodowego łączności (doświadczenia pierwszego roku)	101
ZB. WOJTERKOWSKI — Zadania żeglugi śródlądowej	104
H. DZIERŻANOWSKA — System taryfowy w radzieckiej żegludze śródlądowej	105

DZIAŁ INFORMACYJNY

A. G. — Nowe kolejowe prawo przewozowe	107
A. D. — Dostarczanie środków przewozowych na rzecz organów służby bezpieczeństwa	108
— Przejmowanie przez CBHSS części zamiennych do pojazdów samochodowych t. zw. „typowych”	108
— Sprzedaż łożysk tocznych do samochodów nietypowych	108
A. Ł. — Współdziałanie organów administracyjnych i związkowych w dziedzinie współzawodnictwa pracy	109
E. P. — Gospodarka w handlowych portach śródlądowych	109
— TARYFY I ZARZĄDZENIA	110
— INFORMACJE WYDAWNICTW KOMUNIKACYJNYCH	110
— NORMY W TRANSPORCIE	110
— SZKOLENIE TRANSPORTOWCÓW	112

KRONIKA

— Komunikat PKPG o wykonaniu Narodowego Planu Gospodarczego w roku 1952	115
— Narada aktywów gospodarczego MTDiL	116
— Narada pracowników PKS w Łodzi	116
— Rozpoczęcie seryjnej produkcji autobusów „Star-52”	117
— Zniżki na autobusy PKS	117
— W tym roku powstaną w Warszawie wielkie zakłady naprawy samochodów	117
— Tegoroczny plan robót przy budowie dworców Centralnego i Śródmiejskiego w Warszawie	117
— Jak pracują nasi transportowcy	117

CO CZYTAĆ?

A. R. — Recenzja książki p. t. „Planowanie w transporcie samochodowym ZSRR”	119
---	-----

DLACZEGO?

WSPÓŁZAWODNICTWO PRACY W TRANSPORCIE

O. — O szersze stosowanie przodujących metod pracy w służbie ruchu PKP	III okł.
--	----------

MECHANIZACJA I RACJONALIZATORSTWO

— Tematyka racjonalizatorska	IV okł.
------------------------------	---------

Zdjęcie na 1 str. okładki. W związku z obfitymi opadami śnieżnymi, na liniach kolejowych było wiele pracy przy oczyszczaniu torów. Zdjęcie przedstawia przygotowanie plugu odśnieżnego do pracy w terenie.

Zdjęcia na str. 81: z lewej strony ob. Jan Górecki przodujący konduktor stacji Warszawa - Praga prowadzi pociąg bez awarii, z prawej strony ob. Remigiusz Pniewski starszy rewident, inicjator formowania i wysyłania pociągów o wysokiej jakości.

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 miejscy i wiejscy.

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

Drukarnia RSW „PRASA”. Al. Jerozolimskie 125.

Zam. 274. 29.I.53. 4-B-12346



Transport

MIESIĘCZNIK



Rok V

Warszawa, marzec 1953 r.

Nr 3

MAREK ŻYLICZ (Warszawa)

Imperializm amerykański a międzynarodowy transport lotniczy

Aby należycie ocenić dzisiejszą sytuację w dziedzinie międzynarodowego transportu lotniczego na zachodzie i zrozumieć ważniejsze zdarzenia, jakich byliśmy świadkami w tej dziedzinie w ciągu ostatnich kilkunastu lat, musimy cofnąć się pamięcią do ostatniego okresu drugiej wojny światowej.

W tym to czasie sytuacja faktyczna w interesującym nas zakresie zaczęła się kształtować następująco:

1. Układ sił lotniczych w państwach będących w wojnie z tzw. „osią“ uległ takim przesunięciom, że Stany Zjednoczone w niespotykanym dotąd stopniu wyprzedziły swych kapitalistycznych partnerów, zyskując nad nimi zupełną przewagę tak pod względem stanu lotnictwa, jak i możliwości produkcyjnych przemysłu lotniczego. Wielka Brytania spadła do roli drugorzędnej, dorównując USA chyba tylko ilością posiadanych baz zamorskich, których poważną ilość musiała zresztą odstępować USA. Inne kraje zachodnie, jak np. Francja, mogły w ogóle nie być brane w rachubę przy ogólnym zestawieniu sił lotniczych.

2. Wojna przyspieszyła ogromnie rozwój techniki lotnictwa nie tylko bojowego, lecz także transportowego, stwarzając dla niego perspektywy, o jakich nie śniło się dawniej.

3. Doświadczenie wykazało, że w świecie kapitalistycznym utrzymanie silnej pozycji na światowych liniach przewozu powietrznego będzie jedynym z ważniejszych czynników decydujących o międzynarodowej sytuacji militarnej, politycznej, jak również (o czym dawniej mniej się mówiło) — gospodarczej.

4. Poza wspomnianymi czynnikami z dziedziny ściśle lotniczej, decydującą rolę odegrały zjawiska o bardzo ogólnym znaczeniu. Otóż właśnie w omawianym okresie USA, dojrzałe już zupełnie do odegrania roli głównego ośrodka imperializmu, postanowiły utrwalić i rozszerzyć swą władzę polityczną i gospodarczą nad krajami zamorskimi. W świecie kapitalistycznym nie widać było sił, które mogłyby się tym dążeniom przeciwstawić, a zakłócić je mogły jedynie wewnętrzne sprzeczności ustroju.

5. Jednak równocześnie, w zwycięskich walkach z hitleryzmem, wzrastała potęga Związku Radzieckiego i powstającego przy nim obozu Krajów Demokracji Ludowej.

Jedną z materialnych podstaw tej potęgi było właśnie lotnictwo radzieckie i radziecki transport powietrzny.

Wszystkie te czynniki odegrały zasadniczą rolę w kształtowaniu się powojennych stosunków międzynarodowych w dziedzinie transportu lotniczego. Sytuację i tendencje istniejące w tej dziedzinie w świecie kapitalistycznym postaramy się w sposób syntetyczny scharakteryzować.

Zdając sobie sprawę z przyszłego znaczenia międzynarodowego transportu lotniczego, USA nie czekały końca wojny i przystąpiły energicznie do torowania dróg dla swej ekspansji lotniczej.

Zapowiedzią zamierzeń amerykańskich w dziedzinie światowego transportu powietrznego były zawarte jeszcze w okresie wojny umowy dwustronne, np. umowa USA z Hiszpanią.

Pod koniec roku 1944 na zaproszenie rządu Stanów Zjednoczonych przedstawiciele 54 państw zjechali się w Chicago na konferencję poświęconą przyszłym zagadnieniom międzynarodowego lotnictwa cywilnego. Delegacja USA zaskoczyła swych gości gotowym projektem konwencji.

Jak wiadomo, międzynarodowy obrót lotniczy od samego początku oparty został na zasadzie uznania całkowitej i wyłącznej suwerenności państwa w przestrzeni powietrznej ponad jego terytorium. Odrzucone zostały przez państwa wszelkie koncepcje „wolności powietrza“, nie dające się pogodzić z wymogami bezpieczeństwa i interesami państw i ich obywateli. Z tych samych względów nie przyjęły się tezy żądające powszechnego ograniczenia suwerenności powietrznej państw pod względem „ilościowym“ (podział poziomy atmosfery na strefę terytorialną i strefy wolne) lub pod względem „jakościowym“ (powszechne przyznanie prawa „nieszkodliwego przelotu“, w rodzaju „nieszkodliwego przepływu“ przez morskie wody terytorialne).

Konsekwencją zasady suwerenności państwa w przestrzeni powietrznej jest prawo zakazywania lub reglamentowania przelotów i przewozów powietrznych w jego granicach. Wykonywanie lotów i przewozów przez obce statki powietrzne wymagało więc zgody państwa mającego władzę na danym terytorium, udzielanej bądź w drodze umowy wielostronnej lub dwustronnej, bądź też na podstawie jednostronnej koncesji czy zezwolenia.

W konwencjach wielostronnych (Paryskiej z 1919 r. i Madryckiej z 1926 r.) państwa przyznały wzajemnie swym statkom powietrznym jedynie ograniczone przywileje (np. prawo nieszkodliwego przelotu bez lądowania). Przywileje najważniejsze, bo dotyczące regularnej eksploatacji międzynarodowych linii lotniczych, udzielane były na płaszczyźnie dwustronnej lub jednostronnej, z wyjątkiem przypadku konwencji Hawańskiej z 1928 r., mającej zresztą b. ograniczone znaczenie.

Taki system gwarantował każdemu państwu (przynajmniej formalnie) możliwość prowadzenia polityki lotniczej odpowiadającej jego interesom. Tym samym musiał on stać się przedmiotem ataku ze strony imperialistów amerykańskich, którzy chcąc utrzymać swą pozycję na światowych drogach powietrznych, a licząc na łatwe pokonanie obcej konkurencji, w projektach chicagowskich postanowili narzucić państwom przyjęcie innego reżimu międzynarodowego transportu powietrznego. Projekty przewidywały powszechne, wzajemne przyznanie przez państwa obcym przedsiębiorstwom lotniczym jaknajdalej idących przywilejów w zakresie międzynarodowych lotów i przewozów.

Przywileje te, nazwane łącznie „pięcioma wolnościami“, obejmować miały wolność przelotu i lądowania

dla celów niehandlowych (tzw. dwie „wolności techniczne“) oraz wolność lądowania dla celów handlowych, z prawem przywożenia i zabierania podróży i ładunku (trzy tzw. „wolności handlowe“).

Oczywiście Amerykanie swą koncepcję wysunęli pod zachęcającym hasłem „wolności powietrza“, „wolności konkurencji“ i „równych możliwości“ dla wszystkich państw, wielkich i małych. Było jednak rzeczą jasną, że faktycznie chodzi tylko o zapewnienie odpowiednich warunków dla amerykańskiej ekspansji lotniczej. Projekty wywołały silną opozycję, zwłaszcza Anglii, która (odwrotnie jak USA) od dawnego liberalizmu przeszła na politykę protekcyjnizmu i reglamentacji.

Projekty amerykańskie doznały niepowodzenia. W wyniku konferencji ułożono konwencję, która przyjęła z przedwojennych konwencji zasadę indywidualnego dysponowania przez państwa przywilejami dla obcych linii lotniczych regularnych i ograniczyła nieregularne loty handlowe.

Wprawdzie dla państw, które chciałyby sobie wzajemnie zapewnić przywileje na płaszczyźnie wielostronnej, ułożono również projekty odpowiednich układów (tzw. układy o dwóch i o pięciu wolnościach), jednak układy te nie odegrały większej roli, tak, że wbrew zamiarom USA okazało się nadal rzeczą konieczną zawieranie dwustronnych umów o eksploatacji linii lotniczych, względnie uzyskiwanie koncesji i zezwoleń. Obecnie umów i porozumień dwustronnych tego rodzaju jest już na świecie ok. 350.

Konwencja Chicagowska wprowadziła jednak nowość w postaci Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO). Organizację tę wyposażono w rozległe kompetencje w zakresie: studiowania i popierania międzynarodowej żeglugi i przewozów powietrznych, organizowania współpracy technicznej w dziedzinie lotnictwa cywilnego, zakładania i finansowania inwestycji do użytku linii międzynarodowych, udzielania pomocy technicznej krajom zacofanym, opracowywania nowych międzynarodowych umów lotniczych, ustalania norm i standardów obowiązujących (z pewnymi zastrzeżeniami) umawiające się państwa, załatwianie sporów, zarządzania sankcją w stosunku do przedsiębiorstw lotniczych działających niezgodnie z konwencją itd.

Nieco później, w maju 1945 r., stworzone zostało na wzór przedwojennej organizacji tego typu, Zrzeszenie Międzynarodowego Przewozu Powietrznego (IATA). Do zadań IATA należy ułatwianie współpracy technicznej i handlowej w zakresie interesującym bezpośrednio przedsiębiorstwa przewozu powietrznego, ustalanie norm i zaleceń w tej dziedzinie, uzgadnianie taryf na linie międzynarodowe itd. Zasadniczym celem organizacji miało być łagodzenie skutków szkodliwej konkurencji. ICAO i IATA stały się organizacjami o bardzo szerokim zasięgu, gdy chodzi o ilość członków (ICAO — 57 państw, IATA — 67 przedsiębiorstw). Stały się one ośrodkami, w których rozstrzygane są istotne zagadnienia międzynarodowego lotnictwa cywilnego. Siłą rzeczy stały się one również areną, na której toczą się walki polityczne i gospodarcze, nierzad zamaskowane, na której imperialiści amerykańscy i inni próbują realizować swe zaborcze plany.

Związek Radziecki nie wziął udziału w pracach konferencji chicagowskiej, nie przyjmując na nią zaproszenia z powodu przewidzianego udziału w konferencji delegacji Hiszpanii frankistowskiej. Nie przystąpił także do opracowywania tam konwencji, a tym samym i do ICAO. Podobnie radzieckie przedsiębiorstwo wykonujące międzynarodowe przewozy lotnicze (Aeroflot) nie przystąpiło do IATA. ZSRR nie nawiązały też po wojnie regularnej komunikacji lotniczej z krajami kapitalistycznymi.

Literatura i prasa radziecka poddała działalność omawianych organizacji (a zwłaszcza ICAO) rzeczowej krytyce, opartej na uważnej obserwacji spraw międzynarodowego transportu powietrznego, odkrywając rzeczywistą funkcję organizacji.

Z państw Demokracji Ludowej do ICAO należą jedynie Polska (która jednak, przystępując do konwencji, złożyła pewne zastrzeżenia) i Czechosłowacja, tzn. kraje najbardziej wysunięte na zachód, które po wojnie

podjęły regularną komunikację lotniczą z Europą zachodnią. W związku z tym również przedsiębiorstwa lotnicze polskie (PLL „Lot“) i czechosłowackie (CSA) przystąpiły do IATA.

* * *

Po częściowej porażce poniesionej w Chicago Amerykanie nie zrezygnowali ani na chwilę z forsowania swych ekspansyjnych zamierzeń w dziedzinie międzynarodowego transportu lotniczego. Przede wszystkim wykorzystywane są i nadużywane przez USA w rozmaitych formach szerokie możliwości ICAO. A oto przykłady:

1) Dysponując z reguły większością głosów w ICAO i wykorzystując kompetencje organizacji co do ustalania norm i standardów lotniczych, Amerykanie zdołali już w ciągu kilku lat przeformować także przepisy, które wyraźnie faworyzują interesy amerykańskich producentów sprzętu lotniczego, jak np. w przedmiocie klasyfikacji i oceny sprawności technicznej samolotów transportowych, albo też wprowadzają systemy wygodne dla USA np. w zakresie opracowania map lotniczych, które ICAO normalizuje niemal całkowicie wg. amerykańskich wzorów.

2) ICAO zajmuje się opracowywaniem nowych i rewizją dawnych konwencji lotniczych. Jest rzeczą charakterystyczną, że pierwszą konwencją wielostronną, podpisaną pod egidą ICAO, jest Konwencja Genewska z 1948 r. o międzynarodowym uznaniu praw na statkach powietrznych. Otóż Amerykanie przeformowali szybkie podpisanie tej konwencji, a obecnie wszelkimi sposobami przynaglają jej ratyfikację przez inne państwa, gdyż ułatwia ona realizację gwarancji przy kredytowej sprzedaży samolotów wyprodukowanych w USA. Warto zauważyć, że konwencja zupełnie nie odpowiada europejskim systemom prawnym.

Co do projektów innych konwencji, które mają znaczenie dla znacznie większej ilości państw, ICAO nie wykazuje takiego pośpiechu.

3) Do kompetencji ICAO należy m. in. organizowanie, popieranie i nadzorowanie budowy urządzeń ułatwiających międzynarodową żeglugę powietrzną, jak np. lotnisk i urządzeń radionawigacyjnych. USA wykorzystują to, aby zapewnić budowę takich urządzeń na trasach i w rejonach, mających dla nich zasadnicze znaczenie (np. w rejonie Północnego Atlantyku, gdzie USA wykonują ponad połowę lotów i przewozów międzynarodowych). Przykładem mogą być inwestycje na wyspach Grenlandii, Islandii i Faroe. Ale na tym nie kończą się zainteresowania USA — na wielką skalę przygotowywane są inwestycje lotnicze w krajach Bliskiego Wschodu, które ostatnio stały się przedmiotem szczególnych zabiegów polityki amerykańskiej. I tutaj ICAO odgrywa rolę narzędzia tej polityki.

Niezależnie od tego ICAO przeprowadza w ramach tak zwanej pomocy technicznej szkolenie personelu lotniczego i zapewnia pomoc rzeczniczą w poszczególnych krajach. Otóż jest rzeczą ciekawą, że pomoc ta organizowana jest przeważnie z udziałem rzeczoznawców amerykańskich, właśnie w pierwszym rzędzie w wymienionych już rejonach, a więc nie tylko na Islandii, lecz również w Syrii, Libanie, Izraelu, Turcji, Jordani, Afganistanie, Iranie, Egipcie, Iraku, w krajach centralnej i południowej Ameryki itd.

Byłoby naiwnością sądzić, że lokalizowanie inwestycji i pomocy lotniczej w tych strefach jest przypadkowe lub podyktowane tylko potrzebami miejscowymi. W tych właśnie strefach koncentrują się przecież wyraźnie gospodarcze, polityczne i militarne zainteresowania rządu (kapitału) USA, o czym świadczą wypadki z zakresu ogólnej polityki ostatnich lat.

4) Charakterystyczne jest także wciąganie do czynnej współpracy z ICAO frankistowskiej Hiszpanii, która korzystając z poparcia USA obecnie jest nawet członkiem Rady ICAO, mimo, że nie dawno kwestionowano w ogóle prawo jej udziału w charakterze członka organizacji (w związku z jej nieprzyjęciem do ONZ).

5) Po kilku latach działalności ICAO możemy już stwierdzić, że działalność ta idzie głównie w tych kierunkach, które odpowiadają imperialistycznej polityce

Stanów Zjednoczonych. Natomiast, gdy chodzi o sprawy innych państw, organizacja nie zawsze spełnia swe zadania. Przykładem może być sprawa dyskryminacyjnych zarządzeń USA w stosunku do czeskosłowackich linii lotniczych (o czym mowa niżej). Mimo niewątpliwego obowiązku realizowania zasad Konwencji chicagowskiej, wśród których zasada niedyskryminacji postawiona jest na pierwszym planie — ICAO nie zareagowała na praktyki władz amerykańskich, co zresztą w czerwcu ub. roku podniósł przedstawiciel Czechosłowacji w Radzie Ekonomiczno-Społecznej ONZ w czasie debaty nad sprawozdaniem rocznym ICAO.

* * *

Podobne cechy, chociaż na innej płaszczyźnie, wykazuje działalność IATA. Organizacja ta została w wysokim stopniu zamerykanizowana (łącznie z żargonem, w jakim redagowane są jej uchwały). Gdy chodzi o przejawy ekspansji amerykańskiej w IATA, podamy parę przykładów:

1) Gdy chodzi o taryfy ustalone przez IATA na linie obsługiwane z udziałem przedsiębiorstw amerykańskich, te ostatnie przeforsowały uznanie przez organizację wyjątkowych kompetencji Rady Lotnictwa Cywilnego USA, która w praktyce decyduje o wprowadzeniu tych taryf w życie również w stosunku do innych przedsiębiorstw, latających tymi trasami.

2) Jak się już na to skarżali przedstawiciele niektórych przedsiębiorstw, szeroko zakrojone studia techniczne IATA obejmują niemal wyłącznie sprzęt produkowany w USA. Jest to niewątpliwie szkodliwe dla rozwoju przemysłu lotniczego w innych krajach kapitalistycznych, w których i tak przemysł ten ma poważne trudności.

3) Rzecz ciekawa, że o ile Amerykanie powołują się na konieczność utrzymania konkurencji wówczas, gdy starają się uzyskać koncesję dla paru linii własnych w jakimś obcym kraju, o tyle na terenie IATA zorganizowana została z ich inicjatywy lub z ich poparciem specjalna kontrola, mająca głównie na celu stłumienie konkurencji ze strony obcych przedsiębiorstw kapitalistycznych.

* * *

Zagadnienie imperializmu lotniczego USA przekracza oczywiście zakres spraw należących do kompetencji ICAO i IATA. Poza tymi organizacjami przybiera on również rozmaite formy:

1) W wielu krajach kapitalistycznych powstało wielkie zaniepokojenie, gdy Amerykanie po otrzymaniu przywilejów dla jednego ze swych przedsiębiorstw lotniczych zażądali i uzyskali od tego samego państwa przywileje dla innych swych kompanii. Przypomnieć warto alarm, jaki podniosła prasa francuska z chwilą, gdy poza samolotami TWA pojawiły się nad Paryżem smoloty PAA, zagrażając poważnie stosunkowo słabszej flocie powietrznej Francji.

2) Ekspansja lotnicza USA znalazła również wyraz w wykupywaniu poważnej części akcji obcych przedsiębiorstw lotniczych, jak np. w krajach Ameryki Południowej, a ostatnio także we Włoszech. Co prawda trzeba przyznać, że i Anglicy nie omieszkali pójść śladem USA, czego przykładem jest choćby wykupienie części akcji drugiego przedsiębiorstwa włoskiego, ale rola, jaką odgrywają Anglicy jest bez porównania mniejsza od roli Amerykanów, którzy faktycznie pod płaszczykiem różnych „narodowych” przedsiębiorstw, kontrolują lotnictwo szeregu krajów.

3) Nie trzeba bliżej wyjaśniać stopnia zależności od USA, w jakiej znalazła się gospodarka krajów objętych planem Marshalla. Jaskrawo rzuca się w oczy ta zależność, gdy chodzi o sprzęt lotniczy, którego dostawy do licznych krajów europejskich, ze szkoda dla ich przemysłu, przejęły w wielkim zakresie USA. A za dostawami kryje się kontrola rzucana przez Amerykanów nad lotnictwem tych krajów.

4) Dla utracenia lotów czeskosłowackich linii lotniczych do Europy zachodniej, władze okupacyjne USA w Niemczech wydały w jesieni 1951 r. szereg zarządzeń sprzecznych z zasadami międzynarodowego prawa lotniczego, a uniemożliwiających przelot samolotów CSA nad Niemcami Zachodnimi. Ani ICAO, jak wspomnie-

liśmy, ani IATA, nie zajęły w tej sprawie właściwego stanowiska, jakkolwiek IATA żywo reagowała na bezprawne zarządzenia dewizowe władz greckich, głównie ze względu na wykonywanie lotów linii amerykańskich do Grecji.

5) Na konferencji paryskiej w 1946 r., w sprawie traktatów pokojowych z Włochami, Bułgarią, Rumunią, Węgrami i Finlandią, Amerykanie usiłowali narzucić tym państwom jednostronny obowiązek udzielenia przywilejów lotniczych, na zasadzie tzw. „równych możliwości”, liniom lotniczym państw zwyciężczych, przez co kraje zwyciężone utraciłyby faktyczną swobodę decydowania w tych sprawach. Jedynie wystąpienie ministra Mołotowa przeszkodziło wprowadzeniu do traktatów tego rodzaju klauzul. Za to w traktacie pokojowym z Japonią, zmontowanym jednostronnie w 1951 r. przez USA, udało się Amerykanom zamieścić korzystne dla nich postanowienia o eksploatacji linii lotniczych, a poza tym, co jest rzeczą niespotykaną — zobowiązało Japonię do stosowania Konwencji chicagowskiej i norm ICAO zanim jeszcze Japonia przystąpi do tej organizacji.

6) Widząc w suwerenności państw w przestrzeni powietrznej zasadniczą przeszkodę na drodze realizacji imperialistycznych zamierzeń, Amerykanie starają się wszelkimi siłami podważyć tę zasadę, bądź propagując różne formy nadpaństwowej władzy lotniczej, bądź też wznowiając tezę, że władza państwa rozciąga się tylko na niższe rejony atmosfery, wyższe zaś dostępne są dla obcych statków powietrznych. Takie tezy głoszą nie tylko politycy i autorzy amerykańscy i zachodnio-europejscy, lecz także niektórzy przedstawiciele ICAO i IATA.

Postępy agresywnej polityki USA cierpią jednak, również w dziedzinie transportu lotniczego, z powodu wewnętrznych sprzeczności walczących ze sobą interesów różnych ośrodków kapitału. Istnieją przecież imperializmy na mniejszą skalę w Anglii, Francji i innych krajach burżuazyjnych. Powoduje to tarcia, z którymi Amerykanom trudno nieraz dać sobie radę.

Tak np. kraje kolonialne, dysponujące bazami na wielkich szlakach powietrznych, chcą za cenę udostępnienia tych baz uzyskać korzystne koncesje od USA. Małe kraje burżuazyjne (np. Szwajcaria, Holandia) próbują nieraz tworzyć na terenie organizacji międzynarodowych opozycję w poszczególnych sprawach.

Inną bolączką Amerykanów są projekty międzynarodowej unifikacji europejskich linii lotniczych (projekty Sforzy, Bonnefousa i in.), które pozwoliłyby krajom Europy zachodniej, w ich mniemaniu, skutecznie konkurować z USA. Amerykanie myślą wprowadzić także o interakcjonalizacji transportu powietrznego, lecz wyłącznie pod swoją egidą.

Niezależnie od tego transport lotniczy wszystkich państw kapitalistycznych, także USA, osłabiony jest wewnętrznymi tarciami na tle walki rządu z klasą robotniczą. Wynikłe na tym tle zaburzenia paraliżują niejednokrotnie przewóz lotniczy. Pamięamy strajki personelu lotniczego w USA, w Paryżu, w Rzymie i w innych stolicach Europy zachodniej. Wewnętrzne rysy ustroju znajdują więc swój wyraz również w dziedzinie lotnictwa. Należy sądzić, że nie pomogą tu takie środki, jak projektowane obecnie w USA poddanie pracowników linii lotniczych osławionej ustawie Taft-Hartleya.

* * *

Tak oto przedstawia się sytuacja w międzynarodowym transporcie lotniczym na Zachodzie. Przekraczałyby zakres niniejszego artykułu przedstawienie wszystkich przejawów ekspansji amerykańskiej w dziedzinie lotnictwa transportowego, tak samo, jak powszechnie znanych faktów z dziedziny agresywnego i dywersyjnego zastosowania innych rodzajów lotnictwa państw kapitalistycznych.

Osobne natomiast i wyczerpujące opracowanie należy poświęcić organizacji transportu powietrznego pomiędzy ZSRR i państwami Demokracji Ludowej, organizacji opartej na zasadach przyjaźni i pomocy oraz na pokojowej, planowej, skoordynowanej współpracy.

T. LEŚNIAK (Warszawa)

W sprawie zwalczania nadmiernych przestojów wagonów towarowych na PKP

Dotychczas zagadnienie trudności wagonowych na PKP sprowadzało się do przewyższenia szczytu jesiennego i zapewnienia zwiększonej ilości wagonów dla przewozów artykułów sezonowych, jak zboże, buraki, ziemniaki, pasze słoimaste itp. płody rolne.

Trudności wagonowe, jakie wystąpiły w latach 1951 i 1952 r. na naszych kolejach, coraz bardziej wypierdzają okres jesienny i przesuwają się coraz bliżej do początku roku. O ile omawiane trudności wystąpiły w 1951 r. w lipcu, to w 1952 r. zaczęły się już od maja.

Najistotniejszą sprawą, która dla usunięcia trudności wagonowych może dać od razu duże korzyści, jest polepszenie elementów obrotu wagonu.

Jak wiemy, jednym z podstawowych wskaźników, charakteryzujących jakość pracy kolei, jest obrót wagonu. Odzwierciedla on pracę niemal wszystkich podstawowych ogniw aparatu kolejowego i decydująco wpływa na kształtowanie się zdolności przewozowej, niezbędnej do wykonania ustalonych zadań przewozowych. Skrócenie czasu obrotu wagonu oznacza nie tylko zmniejszenie zapotrzebowania na tabor kolejowy, a co za tym idzie — zmniejszenie środków na zakup wagonów, lecz powoduje obniżkę kosztów własnych przewozu na skutek wykonania większej pracy przy stosunkowo mniejszym nakładzie środków. Skrócenie czasu obrotu wagonu — to również przyspieszenie obrotu towarowego, to skrócenie czasu dostawy towarów od nadawców do odbiorców.

Skrócenie czasu obrotu wagonów oznacza więc uruchomienie wewnętrznych rezerw oraz zwiększenie wielkości pracy wykonywanej przy danym wyposażeniu technicznym.

Dlatego walka o każdy wagon, walka o zmniejszenie okresu czasu, w którym dana masa towarowa znajduje się „na kołach“, powinna być uporczywie prowadzona nie tylko przez kolej, lecz również i przez jej klientów. Na naszych kolejach nastąpiło wyraźne pogorszenie się obrotu wagonów. Wielu nadawców w roku ubiegłym narzekało na braki wagonowe już w miesiącu maju. Kolej nie była w stanie w pełni pokryć zapotrzebowania wagonów pod niektóre artykuły, jak: węgiel, materiały budowlane, cegła, żwir, piasek, kamienie. Wyniki kontroli w zakresie obrotu wagonu wykazały, że od sierpnia prawie we wszystkich DOKP nastąpiło pogorszenie obrotu wagonu. Jedynie DOKP Gdańsk i Olsztyn uzyskały poprawę w stosunku do osiągniętego współczynnika obrotu w miesiącu lipcu. Pomimo dużych wysiłków służby mechanicznej, która w drodze napraw rewizyjnych, średnich i kapitalnych wagonów przyczyniła się do wzrostu ilostanu roboczego, nie zwiększono na kolei w należytej mierze naładunku wagonów w następnych miesiącach.

Interwencje w sprawie braku wagonów przybrały charakter masowy i stały. Braki wagonów ujawniły się z całą wyrazistością na terenie DOKP Lublin, Kraków i Katowice. W związku z tym zastosowano ograniczenia w naładunku przede wszystkim takich artykułów, jak kamień budowlany, cegła, drzewo, żwir i piasek. Ograniczenia te w największym stopniu odczuły w IV kwartale 1952 r. transportowcy w resorcie budownictwa przemysłowego oraz budownictwa miast i osiedli. Wielu transportowców w tym czasie doszło

do wniosku, że trudności transportowe wynikły wyłącznie wskutek złej pracy ruchowej kolei. Istotnie, sprawność kolei uległa obniżeniu. Świadczy o tym spadek regularności ruchu pociągów. Zjawisko spóźnień pociągów towarowych było mniej znane przeciętnemu pracownikowi transportu. Jedynie w czasie osobistego przejazdu koleją do pracy lub w podróży służbowej odczuwano b. często spóźnianie się pociągów osobowych. Np. 15 grudnia ub. r. pociąg nr 1314 czekał w Bartodziejach na podniesienie semafora 10 minut, pociąg 9911 zatrzymany przed Dęblinem stał 34 minuty. Dnia 16.XII.1952 r. do Warszawy przybyło ogółem 81 opóźnionych pociągów na łączną sumę 2230 minut. Na innych trasach i węzłach nie było lepiej. Łamanie rozkładu jazdy, niedbalstwa służby ruchu, częste defekty parowozów — w dużym stopniu wpłynęły na pogorszenie się regularności ruchu pociągów osobowych i towarowych. Trudności kolei zostały zwiększone przez pogorszenie się dyscypliny przewozowej klientów kolei. Pogorszenie to nastąpiło od lipca r. ub. Ilość przetrzymanych wagonów pod operacjami przeładunkowymi znacznie wzrosła. Zaczęły się mnożyć reekspe-dycje i postoje wagonów na stacjach stycznych kolei normalnotorowych z kolejami wąskotorowymi. Pomimo zaostreżenia kontroli, rozwinięcia szerokiej akcji zwalczania przestojów wagonów należy stwierdzić, że poważna ilość wagonów znajdowała się i nadal znajduje się unieruchomiona na postojowym. Np. w okresie, gdy budownictwo odczuwało ostry brak wagonów, Zjednoczenie Przemysłowe Budowa Nowej Huty przetrzymało przy wyładunku w 1-szej dekadzie listopada i — porównawczo — w 1-szej dekadzie grudnia ub. r.:

przetrzymanie

	ponad 6 godz.	ponad 12 godz.	ponad 24 godz.
1 — 10 listopad	334	240	546
1 — 10 grudzień	524	448	918

Przetrzymanie wagonów ponad 24 godziny w niektórych resortach przedstawiało się następująco:

Resort	lipiec	sierp.	wrzes.	paźdz.	listopad
Górnictwa	5168	6754	7760	7473	5025
Hutnictwa	28413	27200	31382	35423	24660
Przem. Lek.	1656	3058	1817	3700	1745
Bud. Mtast	2999	4382	2727	3093	2312

Duże przetrzymywania notowano również w innych resortach. Np. jednostki podległe Ministerstwu Kolei przetrzymały w sierpniu 33.064 wagonów, we wrześniu 18.069 wagonów; jednostki Ministerstwa Transportu Drogowego i Lotniczego w październiku — 2.022 wagonów, w listopadzie — 6.817 wagonów.

Ilość przetrzymanych wagonów w porównaniu z ilością wagonów użytych do naładunku i wyładunku ilustruje poniższe zestawienie:

T r e ś ć.	1 9 5 1 r.					1 9 5 2 r.				
	Ogółem %	I kwart. %	II kwart. %	III kwart. %	IV kwart. %	Ogółem %	I kw. %	II kw. %	III kw. %	IV kw. %
Naladunek ogółem	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00
Przetrzytm. wagonów	2,13	2,00	2,05	2,36	2,16	2,83	2,36	2,50	3,20	3,34
Wyladunek ogółem	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00
Przetrzytm. wagonów	10,02	9,50	9,07	11,05	10,03	13,59	10,90	13,20	16,05	13,85

Przeciętny czas postoju wagonów pod operacjami przeładunkowymi uległ pogorszeniu w 1952 r. w stosunku do 1951 r. I tak, jeżeli przeciętny termin wolny

od postojowego w latach 1951 i 1952 przyjmiemy za 100%, to suma czasu straconego na przestoje wagonów kształtowała się następująco:

Wyszczególnienie	Rok	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII
		%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
1. Termin wolny od postojowego	1951	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
2. Ogółem czas postoju		127,7	120,5	122,5	121,0	121,9	126,1	126,5	125,4	125,4	122,7	121,5	124,0
3. Termin wolny od postojowego	1952	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
4. Ogółem czas postoju		127,2	128,6	125,5	126,5	128,9	129,1	130,5	130,9	130,9	132,1	132,3*	133,5*
Wzrost postoju	1951	0,5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	1952	—	8,1	3,0	5,5	7,0	3,0	4,0	5,5	5,5	9,4	10,8	9,5

*) Dane szacunkowe

Z zestawienia tych liczb wynika, że postojowe wagonów w 1952 r. wytrąciło z ruchu poważne ilości wagonów. Liczby powyższe powinny rozwiązać jednostronne niesłuszne stanowisko niektórych kierowników służb transportowych, że niedociągnięcia w pracy kolei leżą wyłącznie poza nimi. Należy zdać sobie sprawę z poważnego marnotrawstwa jakiego dopuścili się użytkownicy transportu kolejowego w ubiegłym roku. Dotyczy to w szczególności nadawców i odbiorców w reSORcie hutnictwa, górnictwa, budownictwa przemysłowego oraz budownictwa miast i osiedli.

Najpoważniejsze ilości wagonów przetrzymane były przez zakłady przemysłu hutniczego „Pokój”, „Kościszko”, zakłady podległe Ministerstwu Górnictwa w Trzebinii, w Wałbrzychu, Zjednoczenie Przemysłowe Budowy Nowej Huty i inne.

W 1953 r. miały również miejsce znaczne przetrzymanie wagonów przez zakłady w reSORcie hutnictwa. Np. tylko w dniu 15.I.1953 r. oczekiwało na wyladunek w zakładach „Bobrek” 621 wagonów, „Kościszko” — 812 wagonów, „Pokój” 612 wagonów, „Florian” 297, „Zawiercie” 106 wagonów. Widzimy, że ogromna ilość wagono-godzin tracona jest bezproduktywnie. Ten stan rzeczy nie tylko, że nie sprzyja wykonaniu planu

przewozowego przez kolej, lecz, wręcz przeciwnie, opóźnia jego wykonanie, hamuje obieg towarowy oraz powoduje konieczność inwestycji taborowych.

W związku z tym trzeba jasno powiedzieć, że sprawa walki o wagon, to nie tylko resortowy interes gospodarstwa kolejowego, lecz jest to walka o wykonanie państwowego planu przewozów. Jak wiemy, za wykonanie tego planu odpowiedzialna jest zarówno kolej, jak i jej klienci.

Nie może być mowy, aby proces obrotu wagonu był niedoceniany przez pracowników służb transportowych w resortach gospodarczych i aby pracownicy ci nie starali się wpłynąć na jego przyspieszenie.

Praca klientów kolei stanowi jeden z decydujących elementów obrotu.

Czas trwania czynności ładunkowych liczony oddzielnie dla wagonów krytych, węglarek, platform i wagonów specjalnych wskazuje na obniżenie się dyscypliny ładunkowej prawie u wszystkich nadawców.

Wzrost procentowy czasu przestoju poszczególnych rodzajów wagonów do normy czasu przeznaczanego na czynności ładunkowe przedstawiał się w r. 1952, jak następuje:

Rodzaj wagonu	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI*)	XII*)
Wagony kryte	18,6	15,—	15,0	15,2	14,9	15,4	17,6	22,0	18,4	17,2	—	—
Węglarki	27,5	16,—	15,9	15,9	20,0	28,7	30,6	32,5	24,8	24,5	—	—
Platformy	26,1	35,6	26,1	26,1	21,3	24,7	26,4	26,5	24,8	20,8	—	—
Cysterny i specjalne	57,6	33,2	22,2	22,2	30,5	31,5	31,4	33,2	26,0	30,0	—	—

*) brak danych

Zestawienie powyższe wskazuje na rezerwy, jakie tkwią jeszcze na odcinku prac ładunkowych. W związku z tym organizacja prac ładunkowych powinna ulec usprawnieniu. Szybkościowe metody naładunku i wyładunku wagonów powinny być szeroko stosowane. Należy wykorzystać na tym odcinku bogate doświadczenia radzieckie.

Sprawa organizacji prac ładunkowych jest u nas jeszcze niekiedy zaniedbana. Często na niektórych zakładach sprawami przeładunkowymi zajmują się niewykwalifikowani robotnicy placowi, którzy nie zawsze potrafią dostatecznie zorganizować prace ładunkowe. Zdarzają się przypadki zamawiania niewłaściwego rodzaju wagonów. W wyniku następuje odwołanie zamówienia w czasie, gdy wagony oczekują już pod rampą. Rzecz jasna, nie wpływa to dodatnio na obrót wagonu. Inni klienci kolei np. próżne platformy po wyładunku przekazują stacji, żądając w zamian węglarek pod artykuły, które mogą być przewiezione na platformach. W związku z tym wydłuża się czas postoju wagonów oraz następuje zbędny przebieg wagonów, węglarek i platform.

Wiele ekspedycji towarowych PKP uskarża się na późne doręczanie dokumentów przewozowych. Nie zawsze towar jest zawczasu przygotowany do wysyłki. Dopiero z chwilą podstawienia wagonu rozpoczyna się organizację prac ładunkowych. Trwają gorączkowe poszukiwania kierownika zbytu, zaopatrzenia i magazynierów. Ten styl pracy nie wpływa na polepszenie obrotu wagonów.

Zagadnienie rytmiczności wysyłek i dostaw odgrywa ogromną rolę w usprawnieniu prac ładunkowych.

Rytmiczność pracy ładunkowej może ulec polepszeniu między innymi przez wprowadzenie w zleceniach wysyłki klauzuli o maksymalnej możliwości odbioru w ciągu doby. W tym przypadku np. nadawca w dniu 10-go miesiąca X, mając podany termin dostawy 200 ton do 20-go miesiąca X przy klauzuli: „możliwość odbioru na dobę 40 ton” — może wysyłać co drugi dzień (12, 14, 16, 18, 20) po 40 ton lub po 20 ton codziennie. W przypadku przeterminowania dostawy w żadnym razie nie należałoby dopuścić do szturmowego wysłania towaru w jednej lub dwóch partiach, tzn. całe 200 ton lub dwa razy po 100 ton. Grozi to bowiem zakorkowaniem bocznic odbiorcy.

ZYGMUNT ŻÓŁCIŃSKI (Warszawa)

Wzmóc walkę z przeekspediowaniem wagonów kolejowych

Potężny i nieprzerwany wzrost budownictwa socjalistycznego w naszym kraju nakłada coraz większe, coraz trudniejsze zadania na Polskie Koleje Państwowe, którym przypada w udziale przewiezienie stale zwiększającej się masy towarowej. Nie trzeba udowadniać, że od sprawnego działania transportu kolejowego zależy w poważnym stopniu wykonanie państwowych planów gospodarczych. Przy znacznym wzroście ilości przewozów następuje tylko stosunkowo nieznaczny planowany wzrost ilości taboru kolejowego, z czego wynika konieczność stałego usprawnienia pracy kolei, ujawnienia i uruchomienia rezerw tkwiących jeszcze w transporcie kolejowym, zaostrożenia dyscypliny przewozowej.

Jednym z wielu czynników, wpływających ujemnie na przyspieszenie obrotu wagonów i obniżających zdolność przewozową kolei, są tzw. nieracjonalne przewozy, do których, obok przewozów krzyżujących się, zbyt krótkich i zbyt dalekich, należy przeekspediowanie przesyłek wagonowych. Występuje ono wówczas kiedy wagon z ładunkiem przybywa, zgodnie z zawartą umową o przewóz, do stacji przeznaczenia i tam zostaje — bez wyładunku — przez odbiorcę nadany za nowym listem przewozowym do nowej stacji przeznaczenia. Wagon taki przejechał niejednokrotnie setki kilometrów,

W poszczególnych gałęziach gospodarki narodowej istnieje możliwość wprowadzenia stałych pociągów do przewozu artykułów masowych. Wprowadzenie takich pociągów na poszczególnych odcinkach może również w dużym stopniu zapewnić usprawnienie dostawy, jak i skrócenie obrotu wagonu. Całość zagadnienia opiera się jednak na znajomości kierunków przewozowych i zdolności wyładunkowej odbiorców oraz normach przebiegu pociągów. Służby transportowe, niestety, nie żyją tymi zagadnieniami i praktycznie ich zainteresowania ograniczają się do wąskiego zakresu czynności ładunkowych. Poznanie skomplikowanego systemu organizacji przewozów przez wszystkich pracowników służb transportowych będzie dużym krokiem naprzód i niewątpliwie wywrze w przyszłości dodatni wpływ na pracę ruchową kolei.

Nie wszystkie komórki transportowe interesują się sprawami inwestycji transportowych. Świadczy o tym opóźnienie w rozbudowie frontów ładunkowych na najważniejszych bocznicach. Obok tych braków należy zanaczyć, że zapoczątkowana mechanizacja procesów przeładunkowych w PKP w 1951 r. oraz wprowadzenie wagonów o samoczynnym wyładunku jest poważnym krokiem naprzód w kierunku usprawnienia pracy ładunkowej. Komórki transportowe w resorcie hutnictwa i górnictwa ostatnio dość żywo interesują się tymi zagadnieniami. Należy spodziewać się, że sprawa mechanizacji ruszy z miejsca w bieżącym roku i z większą, niż dotychczas, wnikliwością zostanie opracowana przez komórki transportowe w poszczególnych centralnych zarządach i ministerstwach.

Niektóre służby transportowe już podczas etapu wytycznych zgłaszają niewątpliwie komórkom inwestycyjnym swoje postulaty odnośnie dalszej mechanizacji transportu. Wyposażenie wielu miejsc przeładunkowych w urządzenia mechaniczne, ich urządzenia dźwigowe, wywrotnice wagonowe, zapadnie i rampy z urządzeniami skipowymi oraz wagony o samoczynnym wyładunku — to problem, który winien być rozwiązywany przez kierowników transportu w okresie Wielkiego Planu 6-letniego.

Tych kilka uwag na progu 1953 r. podaje się celem zwrócenia uwagi transportowców na zadanie racjonalnego wykonania przewozów przez kolej przy jednoczesnym zapewnieniu pokrycia pełnej ilości zapotrzebowanych wagonów.

był przetaczany parokrotnie na stacjach rozrządowych, a na stacji przeznaczenia przy użyciu parowozu, ludzi, urządzeń i czasu został podstawiony na tor wyładunkowy, po to, żeby się okazało, że towar przywieziony w nim powinien być dostarczony do innej miejscowości. Czas stracony na wyłączanie wagonu z pociągu, przetaczanie na torach stacyjnych, nieumiekniony postój na torach stacyjnych i wyładunkowych oraz ponowne włączenie do planowego pociągu wystarczyłyby na przewiezienie w nim towaru na znaczną odległość. Jeżeli do tego dodamy nieproduktywną pracę urządzeń i ludzi, mamy obraz wielce szkodliwych skutków przeekspediowania. Często się zdarza, że przeekspediowanie wagonu następuje na małej przelotowej stacji, gdzie wyłączenie i ponowne włączenie wagonu pociąga za sobą nieproduktywne przetrzymanie dwóch pociągów z kilkudziesięcioma wagonami, parowozem i obsługą, zbędne wydłużenie czasokresu biegu pociągów, tarasowanie linii itp.

Pomimo wprowadzenia ograniczenia przeekspediowania gospodarczo nieuzasadnionych i uzależnienia ich dokonywania od zgody właściwej terenowo Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych, ilość przeekspediowanych wagonów jest wciąż jeszcze znaczna. Szczególny

wzrost przeekspediowań zaznaczył się w miesiącach jesiennych: wrześniu, październiku i listopadzie ubiegłego roku, tj. w okresie największego nasilenia pracy kolei. I tak ilość przeekspediowanych wagonów na sieci PKP wzrosła w październiku w stosunku do września o 29,4 proc., a w listopadzie w stosunku do października o 20,73%. Najpoważniejszy wzrost ilości przeekspediowanych wagonów w październiku w stosunku do września został stwierdzony w ministerstwach: Przemysłu Mięsnego i Mleczarskiego przeszło 8-mio krotnie, Przemysłu Rolnego i Spożywczego przeszło 7,5 krotnie i w Centralnym Urzędzie Skupu i Kontraktacji przeszło 4-ro krotnie. W listopadzie w stosunku do października wzrosły przeszło trzykrotnie przeekspediowania w ministerstwie Państwowych Gospodarstw Rolnych, przeszło dwukrotnie w Ministerstwie Przemysłu Mięsnego i Mleczarskiego i prawie dwukrotnie w Ministerstwie Handlu Wewnętrznego. Znacznie zmniejszyły ilość przeekspediowanych wagonów w miesiącach jesiennych ministerstwa: Energetyki, Przemysłu Chemicznego, Budownictwa Przemysłowego, Budownictwa Miast i Osiedli i Przemysłu Maszynowego.

Przeekspediowania wagonów dokonywane są niejednokrotnie na bardzo krótkie odległości, skutkiem czego czas zużyty na wylądowanie, przetaczanie i podstawianie przeekspediowanych wagonów do punktów wylądunkowych przekracza bardzo znacznie czas potrzebny na przewiezienie wagonu do nowej stacji przeznaczenia. W tych przypadkach nieracjonalność przewozów występuje podwójnie: raz ze względu na samo przeekspediowanie i drugi raz jako przewóz krótki, który z punktu widzenia ekonomiki transportu powinien być dokonany innymi środkami lokomocji przede wszystkim samochodami.

W okresie przewozów jesiennych przeekspediowania na krótkie odległości występowały szczególnie jaskrawo w okręgu katowickim, gdzie sieć kolejowa jest najgęstsza. Tak np. w październiku Katowickie Zjednoczenie Elektromontażowe przeekspediowało na stacji Sosnowiec Pół. jeden wagon z wyrobami żelaznymi na odległość 2 km, Fabryka Wyrobów Kutech w Sosnowcu przeekspediowała na stacji Sosnowiec Gł. jeden wagon z maszynami na odległość 1 km, Fabryka Porcelany w Bogucicach przeekspediowała na stacji Katowice Bogucice jeden wagon węgla na odległość 2 km, w listopadzie Bielskie Zakłady Remontu Maszyn przeekspediowały na stacji Bielsko jeden wagon z drewnem na odległość 2 km. Przykłady podobne miały miejsce również i na terenie innych okręgów, jak np. Eksp. Robót Kablowych w Gdańsku przeekspediowała w październiku na stacji Gdańsk Gł. dwa wagony z kablem na odległość 5 km, Ogrodniczy Zakład Handlowy w Poznaniu przeekspediował na stacji Poznań Gł. jeden wagon beczek na odległość 7 km., Warszawskie Zakłady Przemysłu Spirytusowego przeekspediowały na stacji Warszawa Gdańska dwa wagony z butelkami próżnymi na odległość 6 km itp.

Bardzo często przeekspediowaniom przesyłek wagonowych towarzyszą wybitnie wsteczne przewozy, na skutek tego, że wagon po przejechaniu znacznej odległości zostaje przez odbiorcę skierowany do nowej stacji przeznaczenia w kierunku, z którego przybył. Za przykład może tu między innymi posłużyć przeekspediowanie w grudniu na stacji Warszawa Gł. przez Państwowe Zakłady Graficzne w Warszawie do stacji Wrocław Gł. wagonu Nr. 158459 z ładunkiem papieru. Wagon ten przybył do Warszawy z Krakowa. Podobny przypadek miał miejsce w grudniu ub. r. na stacji Warszawa Gł. z wagonem cementu Nr. 155594, który po przybyciu ze stacji Raciborowice Górne (Dolny Śląsk) został przez odbiorcę: Przedsiębiorstwo Urządzeń Klimatycznych w Warszawie przeekspediowany do stacji Kraków Gł. Przykłady takie zdarzają się niestety dość często i stanowią jaskrawe marnotrawstwo taboru kolejowego, który używany jest do zbędnych, nieuzasadnionych ekonomicznie przewozów, zamiast wozić towary pilnie potrzebne do wykonywania planów produkcyjnych naszych przedsiębiorstw przemysłowych lub dla zaopatrzenia świata pracy.

Szkodliwym objawem, towarzyszącym niemal zawsze przeekspediowaniu, jest długotrwałe przetrzymywanie wagonów przez odbiorców od chwili ich przybycia do stacji przeznaczenia do chwili przeekspediowania. I tak średni postój wagonów przeekspediowanych wynosił na sieci PKP we wrześniu 25,97 godzin, w październiku 17,42 godziny, a w listopadzie 19,78 godzin.

Jeżeli przyjmiemy, że średni obrót wagonów wynosi na sieci PKP około 5,5 doby, a statyczny ładunek 18,2 tony, to w przetrzymywanych nieproduktywnie wagonach w trzech miesiącach jesiennych z racji przeekspediowań gospodarzo nieuzasadnionych można było przewieźć dodatkowych około 10800 ton towarów, tj. około 13 pełnych pociągów. Tak więc samo tylko przetrzymanie wagonów z powodu przeekspediowania obniżyło znacznie zdolności przewozowe kolei, w najtrudniejszym okresie jej pracy. Wielu odbiorców dopuszczało się szczególnie jaskrawo długotrwałego przetrzymywania wagonów przy przeekspediowaniu, co stanowi objaw wybitnie szkodliwy w skutkach dla gospodarki narodowej. Tak np. z powodu przeekspediowania we wrześniu Zakład Nr. 3 Przetwórstwa Odpadków Zwierzęcych i Roślinnych w Oświęcimiu przetrzymał na stacji Oświęcim wagon z sierścią bydłą przez 249 godzin, Państwowe Przedsięb. Wiercenia Poszukiwawcze przetrzymało na stacji Rymanów 2 wagony z olejem i ropą przez 239 godzin, Zjednoczenie Robót Zmechanizowanych Kierownictwo Robót Nr. 40 przetrzymało na stacji Skawina wagon z koparką przez 94 godziny, PGR w Prokocimiu przetrzymał na stacji Kraków Płaszów wagon ze sztancownikiem przez 153 godziny, w październiku Huta Bobrek przetrzymała na stacji Bobrek 6 wagonów z drewnem, złomem i wyrobami żelaznymi przez 655 wagono/godzin, Bydgoskie Okręgowe Zakłady Młynarskie przetrzymały na stacji Bydgoszcz wagon jęczmienia przez 140 godzin, Krakowskie Zakłady Piwowarsko - Słodownicze przetrzymały na stacji Kraków Gł. wagon z częściami kotła przez 176 godzin, Gminna Spółdzielnia „Samopomoc Chłopska” w Kandytach przetrzymała na stacji Lidzbark Warmiński wagon z nawozami przez 88 godzin; w listopadzie Dyrekcja Okręgowa Szkolenia Zawodowego w Białymstoku przetrzymała na stacji Białystok Centralny wagon z kajakami przez 144 godziny, Zjednoczenie Wodno - Inżynieryjne Zakład Nr 2 przetrzymało na stacji Kraków Gł. wagon z betoniarką przez 159 godzin, Państwowe Gospodarstwa Rolne przetrzymały na stacji Stargard Szcz. 92 wagony ziemniaków przez 7825 wagono/godzin, Centralny Ośrodek Szkolenia Zawodowego przetrzymał na stacji Wrocław Gł. wagon z częściami koparki przez 224 godzin, Huta Bobrek przetrzymała na stacji Bobrek 2 wagony z wyrobami żelaznymi przez 1429 wagono/godzin. Przytoczone wyżej fakty stanowią jaskrawe i karygodne przykłady szkodliwego dla gospodarki narodowej łamania dyscypliny przewozowej. Wypada przy tym zauważyć, że przeekspediowanie przynosi również poważne szkody samemu odbiorcy dokonującemu przeekspediowania, jeżeli się zważy, że musi on zapłacić kolei po 300 zł. od każdego przeekspediowanego wagonu, tj. niejednokrotnie więcej, niż wynoszą należności za przewóz towaru na znaczną odległość. Ta wysoka opłata nie ma oczywiście na celu przyniesienia dodatkowych zysków kolei, o które przede wszystkim chodziło w okresie międzywojennej gospodarki kapitalistycznej. Jest ona jedynie jednym z elementów walki ze szkodliwymi przeekspediowaniami wagonów, mających na celu jaknajbardziej racjonalne wykorzystanie taboru kolejowego, jako reżymu pełnej realizacji państwowego planu przewozowego. Doświadczenia wykazują, że pomimo tej wysokiej opłaty, która obciąża niewątpliwie nieplanowane wydatki przedsiębiorstw, wielu jeszcze odbiorców nie tylko przeekspediowuje wagony kolejowe, ale przy tej okazji również długo je przetrzymuje, za co niezależnie od opłaty za przeekspediowanie płaci kolei wysokie sumy postojowe.

Gdzie tkwią źródła i przyczyny szkodliwych, gospodarzo nieuzasadnionych przeekspediowań? Tkwią one przede wszystkim w niewłaściwym planowaniu przewozu towarów, w niedostatecznej koordynacji dostaw towarów pomiędzy nadawcą i odbiorcą. Wskutek tych

niedomagań odbiorcy często otrzymują towary, których w danej chwili w ogóle nie potrzebują, bądź też otrzymują towary w ilościach przekraczających ich potrzeby lub możliwości wyładunkowe. Przykładem tego było m. in. przeekspediowanie w listopadzie ogromnych ilości wagonów z ziemniakami na stacji Stargard Szcz., przybywających tam w nadmiernych ilościach, przekraczających znacznie możliwości wyładunkowe i produkcyjne gorzeln PGR w Chlebowku, w wyniku niedostatecznie przemyślanej i nie uzgodnionej dyspozycji wysyłkowej pomiędzy Centralą Rolniczą Spółdzielni „Samopomoc Chłopska” a Zarządem Państwowych Gospodarstw Rolnych. Efekt tego zaniedbania — to masowe przeekspediowanie i przestoje wagonów, a w konsekwencji poważne szkody gospodarcze.

Drugim podobnym przykładem było przeekspediowanie w drugiej połowie sierpnia około 170 wagonów ziemniaków wczesnych przez aparat Centralnego Zarządu Handlu Owocami i Warzywami na terenie węzła warszawskiego. Wybitnie niewłaściwe wówczas planowanie dostaw i zaopatrzenia spowodowało, że Warszawa została zarzucona nadmierną ilością ziemniaków, z którymi nie było co robić i z konieczności trzeba je było skierować gdzie indziej, często do znacznie oddalonych miejscowości. Wypada przy tym dodać, że duża część ziemniaków uległa przez to zepsuciu, co jeszcze bardziej powiększyło szkody.

Jakie praktyczne wnioski należy wyciągnąć z podanych wyżej stwierdzeń, doświadczeń?

Jedynym słusznym i koniecznym wnioskiem jest wzmoczenie walki z nieuzasadnionymi gospodarczo przeekspediowaniami wagonów w celu ich całkowitego wyeliminowania. Podstawowym warunkiem osiągnięcia tego celu jest przede wszystkim realne planowanie przewozów towarów. Każda wysyłka towaru, winna wynikać ze ściśle uzgodnionego uprzednio planu dostaw pomiędzy nadawcą i odbiorcą, ustalającego konkretny harmonogram wysyłki z uwzględnieniem terminów wysyłki, ilości i asortymentu towaru. Uzgodniony harmonogram winien uwzględniać możliwości wyładunkowe i produkcyjne odbiorcy, a wysyłka towaru powinna być dokonywana ściśle według harmonogramu, aby zapobiec nadmiernemu dopływowi wagonów w jednym dniu do tego samego odbiorcy, co powoduje przestoje lub konieczność przeekspediowania. Dyspozycje centralne muszą być bezwzględnie uzgodnione uprzednio z odbiorcą, aby mógł się on przygotować należycie do wyładowania i przyjęcia towaru i dostawą jego nie był zaskakiwany, na skutek tego, że nie nastąpiła ona na podstawie jego zamówienia, jak to niejednokrotnie ma miejsce. Konieczne jest również, aby każda wysyłka towaru, wynikająca z okresowych pla-

nów lub zamówień, była poprzedzana awizem wysyłkowym nadawcy, stanowiącym dla odbiorcy cenny sygnał dla przygotowania się do odbioru towaru. W przypadkach, kiedy w zakresie możliwości wyładunkowych lub potrzeb odbiorcy zaszły zmiany, powodujące zmniejszenie zapotrzebowania na zamówione towary, odbiorca powinien niezwłocznie zawiadomić o tym dostawcę i uzgodnić z nim skorygowanie pierwotnego planu w kierunku odpowiedniego zmniejszenia dostaw w nowo-uzgodnionych terminach.

W wyjątkowych i nieprzewidzianych okolicznościach, np. w przypadku awarii, kiedy odbiór przybyłego towaru jest niemożliwy i przeekspediowanie staje się koniecznością, odbiorca powinien dokonać przeekspediowania niezwłocznie po przybyciu wagonu do stacji przeznaczenia, a więc przed podstawieniem go na tor wyładunkowe, po zgłoszeniu uzasadnionego wniosku organom kolejowym. W takim przypadku odbiorca powinien również niezwłocznie żądać telegraficznie od dostawcy wstrzymania dalszej wysyłki towarów oraz skierowania wagonów będących w drodze do innej stacji, na podstawie zlecenia zmian w umowie o przewóz. W ten sposób zapobiegnie się praktykowanym często długotrwałym przestojom wagonów na stacji przeznaczenia, nieproduktywnemu ich przetwarzaniu oraz dalszemu napływowi wagonów, które w konsekwencji musiałyby być przeekspediowane. Trzeba przy tym koniecznie całkowicie wyeliminować przeekspediowania na krótkie odległości, jako podwójnie szkodliwe, a w przypadku nagłej potrzeby przerzucenia towaru, wykonać dalszy przewóz innymi środkami lokomocji.

Walka z nieuzasadnionymi gospodarczo przeekspediowaniami pozwoli na wyzwolenie z transportu kolejowego znacznych rezerw, które będą użyte dla wykonania planowych przewozów.

Rok 1953 będzie okresem dalszego wzmocnienia przewozów na kolejach. Stawia on przede przed kolejną nowe trudne i odpowiedzialne zadania, pokonanie których wymaga dalszego usprawnienia pracy kolei, poprawienia szeregu wskaźników techniczno-ekonomicznych. Wykonanie tych trudnych obowiązków, to bynajmniej nie tylko zadanie samych kolejarzy, lecz również zadanie wszystkich przedsiębiorstw i instytucji korzystających z usług kolei. Od nich bowiem zależy w poważnej mierze wzmocnienie dyscypliny przewozowej i jak najbardziej racjonalne wykorzystanie taboru kolejowego.

Ścisła współpraca kolei i jej klientów w walce o wzmocnienie dyscypliny przewozowej, o eliminowanie przewozów nieracjonalnych, w tym również nieuzasadnionych gospodarczo przeekspediowań o reżymie terminowego i pełnego wykonania napiętych planów przewozowych czwartego roku Planu 6-letniego.

D. LWOWSKI (Warszawa)

Sprawozdawczość z przewozu ładunków w roku 1953

Wykonanie zadań czwartego roku Planu 6-letniego w zakresie przemysłu, rolnictwa, budownictwa, obrotu towarowego i innych działów gospodarki narodowej wymaga podniesienia na wyższy poziom pracy transportu.

Jednym z warunków wykonania planu jest jego systematyczna kontrola, bieżąca analiza wykonania oraz wyciąganie odpowiednich wniosków na przyszłość.

Jedną z form kontroli jest sprawozdawczość statystyczna. Znaczenie statystyki podkreślił tow. Stalin, wypowiadając na XIII Zjeździe WKP(b) w maju 1924 r. następujące słowa: „...żadna praca budownicza, żadna praca państwowa, żadna praca planowa nie jest do pomyślenia bez statystyki. Żadna praca gospodarcza nie może ruszyć z miejsca bez sprawozdawczości”.

Należy zwrócić uwagę, że kontrola wykonania planu jest nie tylko etapem końcowym, ale jest również etapem wstępnym do opracowania planu na przyszły okres.

Na doniosłe znaczenie kontroli realizacji planu wskazywał wicepremier Hilary Minc, mówiąc: „Planować to znaczy stawiać konkretne dyrektywy i wskazywać środki dla ich wykonania, to znaczy systematycznie, codziennie kontrolować przebieg realizacji, korygować ewentualne pomyłki i czynnie przezwyciężać przeszkody, to znaczy walczyć o plan, to znaczy przede wszystkim mobilizować masy, których energia twórcza i entuzjazm są najważniejszym czynnikiem realizacji planu”.

Po raz pierwszy Narodowy Plan Gospodarczy na rok 1953 w dziale transportu zobowiązuje resorty gospodarcze do nadawania ładunków z uwzględnieniem podziału na poszczególne jednostki organizacyjne transportu publicznego.

Dotychczasowa praktyka wykazuje, że niewykonywanie przewozów, brak należytej kontroli wykonania planów przewozów, doprowadza do trudności w wykonaniu planów produkcji przemysłowej, budownictwa, obrotu towarowego,

a często nawet do niewykonania tych planów. Sytuacja podobna nie powinna powtórzyć się w żadnej jednostce gospodarczej w bieżącym roku.

Kontrola wykonania planu nie może być tylko formalna. Instrukcja w sprawie sprawozdawczości statystycznej resortów gospodarczych z wykonania planu przewozu ładunków nakłada na wszystkie jednostki organizacyjne nadrzędne m. in. obowiązek zwoływania konferencji — odpraw. Takie odprawy wybitnie pomogą kontrolować wykonanie zadań planowanych. Kontrola wykonania ujawnia braki i niedociągnięcia w działalności przedsiębiorstwa oraz jednostki nadrzędnej i pozwala na należyte zorganizowanie pracy. Jednym z podstawowych warunków należyte prowadzenie kontroli wykonania planów jest udział mas w tej kontroli. Udział mas w kontroli wykonania planu wyraża się m. innymi omawianiem wyników pracy na naradach wytwórczych, zebraniach związkowych i partyjnych. Jest rzeczą wiadomą i codziennie obserwowaną, że omawianie przez załogę zagadnień związanych z pracą daje zawsze pozytywne wyniki. Towarzysz Stalin powiedział: „Inna sprawa — kiedy ten czy tamten dziesiątek kierowniczych towarzyszy obserwuje i spostrzega braki w naszej robocie, a masy pracujące nie chcą i nie mogą ani obserwować, ani spostrzegać braków. Tu istnieją wszystkie szanse na to, że napewno przeoczysz, nie wszystko zauważysz. Inna sprawa, jeżeli razem z tym czy tamtym dziesiątkiem kierowniczych towarzyszy obserwują i spostrzegają braki w naszej pracy setki, tysiące i miliony robotników, wykrywając nasze błędy, wprzegając się we wspólne dzieło budownictwa i wytwarzając sposób jego ulepszenia. Tu więcej będzie gwarancji, że nie będzie niespodzianek, że ujemne zjawiska będą w porę zauważone i że w porę będą przyjęte środki dla likwidacji tych zjawisk“.

Kontrola wykonania planu, jak już wspomnieliśmy, wymaga dobrze zorganizowanej sprawozdawczości oraz umiejętnego wykorzystywania wszelkich danych sprawozdawczych. Aby jednak móc prawidłowo zorganizować wypełnienie formularzy sprawozdawczych, trzeba mieć odpowiednio zorganizowaną ewidencję danych podstawowych — pierwiastkowych w zakładach i przedsiębiorstwach.

Faktem jest, że w szeregu zakładów i przedsiębiorstw prowadzi się ogromnie rozbudowaną ewidencję transportową, gdzie szereg elementów niejednokrotnie zapisuje się niepotrzebnie do różnych ksiąg, kart, zestawień itp., różniących się między sobą albo kolejnością rubryk, względnie posiadających dodatkowo jedną rubrykę, w innych zakładach często nawet tego samego centralnego zarządu nie prowadzi się żadnych zapisów i ewidencji pracy przewozowej.

Podstawowym sprawozdaniem wyżej wymienionej instrukcji jest sprawozdanie z wykonania przewozów ładunków (Wzór — T-1). W sprawozdaniu tym uwzględnia się przewozy według rodzajów ładunków, a także rejestruje się wykonanie danej pracy przewozowej w tona-kilometrach. Podział na poszczególne rodzaje ładunków jest identyczny w sprawozdawczości, jak w planie opracowanym na rok 1953 zgodnie z Zarządzeniem Przewodniczącego PKPG Nr 212 z dnia 8 lipca 1952 r., a mianowicie na 17 grup.

Zagadnienie zaliczania ładunków do odpowiedniej grupy jest bardzo ważne i wymagające bezsprzecznie uregulowania, bowiem dowolne i błędne zaliczanie do niewłaściwych rodzajów ładunków wprowadza w błąd i wypacza prawidłowy obraz wykonanych przewozów. Opracowanie jednolitego wykazu ładunków uzależnione jest od ukończenia prac nad opracowaniem odpowiedniego wykazu w przyszłości. Obecnie można wykorzystać dla tych celów obowiązujący w PKP wykaz ładunków, z którego, po wprowadzeniu odpowiednich zmian, mogą korzystać zarówno przewoźnicy, jak i nadawcy i odbiorcy ładunków.

Sprawozdawczość uwzględnia przewóz ładunków:

1. Koleją (PKP) z podziałem na kolej normalnotorową w zakresie przesyłek całowagonowych i drobnicowych oraz kolej wąskotorową.
2. Żegluga śródlądową (PZS).
3. Transportem samochodowym z podziałem na: a) PKS, b) CST, c) Branżowe Przedsiębiorstwa Transportowe, d) transport własny, e) Przedsiębiorstwa nieuspołecznione.
4. Transportem konnym z podziałem na: a) własny, b) obcy i wreszcie
- 5) innymi środkami transportowymi.

Jak widzimy, podział ten jest bardziej szczegółowy niż w roku 1952.

Szczególnie należy zwrócić uwagę na podział w transporcie samochodowym i konieczność uwzględniania odrębnych pozycji dla PKS, CST, Branżowych Przedsiębiorstw Transportowych, transportu własnego oraz przedsiębiorstw nieuspołeczniionych w zakresie wykonanych przewozów. Podział ten pozwala na kontrolę, jak przebiega wykonanie NPG na tym odcinku. Pozwala to na badanie, w jakim kierunku przebiega rozwój przedsiębiorstw transportowych. Sprawozdanie to jest nie tylko sprawozdaniem z wykonania planu za rok 1953, ale jest ono podstawą do ustalania zadań planowych na rok 1954 z zakresu tych elementów, które jeszcze w roku 1953 nie znalazły wyrazu w planie. I tak w stosunku do wszystkich środków transportowych, ujętych sprawozdawczością, uwzględniono tony i t-km, podczas gdy nie zatwierdzono w planie na rok 1953 t-km dla poszczególnych resortów gospodarczych w przewozach kolejowych.

Zagadnienie umieszczenia w sprawozdawczości t-km ma wielkie znaczenie. Jak wiadomo, jednym z głównych mierników pracy transportu są właśnie t-km. Zadanie skrócenia odległości, wyeliminowania nieracjonalnych przewozów, wymagają szczegółowej analizy, co jest niemożliwe bez posiadania danych w zakresie t-km. Analiza taka powinna być przeprowadzona nie tylko przez przewoźników, winna ona być dokonywana przede wszystkim przez nadawców.

Należy jednak stwierdzić, że opory, jakie gdzieś niegdzie istniały w sprawie wypełniania rubryk odnoszących się do t-km w roku 1952, świadczą niestety o niezrozumieniu tak poważnego zagadnienia przez nadawców. Sytuacja taka nie może się w żadnym przypadku powtórzyć w roku bieżącym.

Należy zwrócić szczególną uwagę na pewną różnicę, jaka zachodzi w metodologii sprawozdawczości pomiędzy sprawozdawczością transportu kolejowego, a sprawozdawczością dla innych środków transportu. Na kolejach w zakresie t-km wykazujemy t-km według listów przewozowych, na których wykazywana jest odległość taryfowa, a w innych środkach transportu wykazuje się faktycznie wykonaną pracę przewozową. Szczególnie ważnym zagadnieniem jest obowiązek podawania rzeczywistego tonażu przewiezionych ładunków, a także faktycznie wykonanych t-km.

Jak widzimy, ze sprawozdania — będziemy mogli wyciągać bardzo potrzebne elementy; będzie wiadomo, jakie ładunki jakimi środkami transportowymi są przewożone i na jaką odległość.

Porównanie sprawozdawczości przewozowej ze sprawozdawczością produkcji, obrotu towarowego i innych działów gospodarki narodowej pozwoli na ustalenie, czy proporcje pomiędzy przewozami, a produkcją są odpowiednie.

Następnym jest sprawozdanie z wykonania planu naładunku i wyładunku wagonów na kolejach normalnotorowych. Sprawozdanie to charakteryzuje pracę naładunkową i wyładunkową z punktu widzenia rodzajów ładunków z uwzględnieniem rodzajów wagonów, do których się ładuje.

Podział na rodzaje wagonów pozwala stwierdzić, czy ładunki były przewożone odpowiednimi wagonami oraz w jaki sposób następowało wykorzystanie taboru kolejowego. Znale jest zjawisko, że ładunki, które łatwiej jest ładować i wyładowywać z platformy, często są ładowane do wagonów krytych, względnie węglarek. Stosowanie niewłaściwych wagonów do przewozów powoduje przedłużenie czasu naładunku i wyładunku, podrażnienie prac ładunkowych oraz grozi stratami samego ładunku.

Sprawozdanie to uwzględnia również przeciętny naładunek wagonu. Ilość przeciętnego naładunku wagonu pozwala na stwierdzenie czy właściwie jest wykorzystana ładowność wagonów, czy ładunki są odpowiednio przygotowane do naładunku, np. czy siano jest prasowane, czy też przewożone luzem.

Zrozumiałe jest, że zagadnienie poziomu pracy transportowej danej jednostki nie może być szczegółowo przeanalizowane na podstawie tylko tego sprawozdania, gdyż brak jest szeregu elementów, jak np.: ilości ton w każdym rodzaju wagonów, względnie ładowności podstawionych wagonów, tym niemniej te elementy, które są zawarte w tym sprawozdaniu, jak również w następnych sprawo-

zdaniach pozwalają na wyciągnięcie właściwych wniosków.

Należy też stwierdzić, że elementy w zakresie załadunku i wyładunku drobnicy z uwzględnieniem nie tylko tonażu, ale i ilości przesyłek, charakteryzują pracę załadunkową i wyładunkową, jaka została wykonana w danym okresie. Wreszcie uwzględnienie ilości wagonów a także tonażu ładunku nadanego względnie otrzymanego w wagonach własnych i dzierżawionych, pozwoli na stwierdzenie, czy wagony są właściwie wykorzystywane (w zakresie elementów uwzględnionych w sprawozdaniu). Fakt, że sprawozdanie dotyczy tylko kolei normalnotorowych, nie znaczy, że zagadnieniem pracy na kolejach wąskotorowych nie należy się interesować.

Sprawozdanie z wykonania przewozów ładunków żegluga śródlądową zawiera szereg elementów pozwalających na stwierdzenie właściwego wykorzystywania możliwości przewozowych transportu wodnego. Sprawozdanie to pozwala na stwierdzenie nie tylko ilości ton i wykonanych t-km z uwzględnieniem 17 grup ładunków, ale również sprawozdanie to uwzględnia również zleceniodawcę. Przez zleceniodawcę rozumiemy jednostki dysponujące masą ładunkową, zgodnie z obowiązującymi rozdzielnikami lub we własnym zakresie.

Poza tym, sprawozdanie to uwzględnia relacje przewozu, to jest miejsce załadunku i wyładunku.

Ujęcie w sprawozdawczości tych elementów pozwala na badanie, w jaki sposób i na jakiej relacji jest wykorzystywana zdolność przewozowa żeglugi. Analiza tych sprawozdań jest tym łatwiejsza do dokonania, że sporządza się sprawozdanie odrębnie dla przewozów na Odrze i odrębnie na Wiśle. Sprawozdanie to uwzględnia tonaż ładunków w transporcie łamanym pojedynczo oraz łamanym podwójnie (wodno - kolejowym).

Instrukcja o sprawozdawczości uwzględnia również sprawozdanie z wykonania 5-cio dniowych planów załadunku wagonów na kolejach normalnotorowych. Sprawozdanie to określa równomierność zapotrzebowania, podstawiania, a także załadunku wagonów. Wiadome jest, że równomierność pracy ma bardzo dodatnie strony. Mimo to obserwujemy szturmowość, polegającą na zwiększeniu produkcji w końcu każdego miesiąca i obniżce jej na początku następnego miesiąca. Taka szturmowość w produkcji b. źle wpływa na pracę innych jednostek współpracujących z daną jednostką produkcyjną. Sprawozdanie z wykonania planów pięciodniowych pozwala na badanie równomierności i usuwanie w przyszłości zaistniałych w tym zakresie niedociągnięć. Należy podkreślić, że szereg jednostek prowadzi codzienne sprawozdania (meldunki) z tego zakresu, względnie sprawozdania 5-cio dniowe, co bardzo ułatwia im pracę i pozwala na operatywne reagowanie w przypadku zaistniałych trudności. Należy też wspomnieć o obowiązku wyjaśniania w sprawozdaniach przyczyn nierównomierności załadunku i wyładunku. Przyczyny te mogą być różne — np. nierównomierność produkcji, brak rozdzielników, sezonowość itd.

Zagadnienie pracy transportowej w dni świąteczne uwzględnia następne sprawozdanie z załadunku i wyładunku wagonów na kolejach normalnotorowych w dni świąteczne. Rytmiczność pracy kolei jest uzależniona w dużej mierze od nadawców i odbiorców masy towarowej. Naładunek i wyładunek w niedziele i święta w wysokości przynajmniej 50% normalnego w całej gospodarce narodowej ułatwi poważnie utrzymanie rytmiczności pracy kolei.

I wreszcie sprawozdania z przetrzymywania wagonów normalnotorowych i wąskotorowych poza naładunkiem i wyładunkiem, a także sprawozdania z przetrzymywania samochodów Państwowej Komunikacji Samochodowej, gdzie dodatkowo uwzględniono nie tylko postój przy naładunku i wyładunku, ale też postój w oczekiwaniu na pracę — świadczące o niedociągnięciach w pracy, które należy usunąć i to jak najszybciej. Sprawozdanie to uwzględnia w zakresie postoju wagonów (normalnotorowych i wąskotorowych) ilości wagonów podstawionych przez PKP pod naładunek i wyładunek.

Elementy te są potrzebne po to, by w przypadku zaistnienia przetrzymywania wagonów ponad termin wolny od postojowego można było wyciągnąć wnioski jaki stanowi to % do ogólnej ilości wyładowanych i naładowanych wagonów.

Sprawozdania te uwzględniają nie tylko ilości wagonów, ale też bardzo istotne zagadnienie liczby wagono-godzin przetrzymanych ponad termin wolny od postojowego.

Ponadto sprawozdania te uwzględniają ilości wagonów przetrzymanych (ponad termin wolny od postojowego) ponad 24 do 48 godzin, a także ilość wagonów przetrzymanych ponad 48 godzin i wreszcie koszt postojowego. Podobnie, tylko że bez uwzględnienia podziału postojowego na czasy trwania, ujmuje sprawozdanie przetrzymanie samochodów Państwowej Komunikacji Samochodowej.

Po omówieniu 8-iu wzorów o sprawozdawczości statystycznej z wykonania planu przewozu ładunków na rok 1953, należałoby się zastanowić, czy sprawozdawczość ta nie jest przypadkiem za bardzo rozbudowana. Wydaje się, że dokładne przeanalizowanie wszystkich wzorów i elementów zawartych w tablicach sprawozdawczych, pozwoli stwierdzić, że tak nie jest, że jest to minimum elementów koniecznych dla ustalenia, jak pracuje służba transportowa, jak są wykonywane przewozy. Dowodem tego, że jest to minimum, potwierdza fakt, że szereg resortów nie ogranicza się do tych elementów, które są w wyżej wspomnianej instrukcji, ale dodatkowo jeszcze wprowadza do sprawozdań dane do użytku wewnętrznego. Należy jednocześnie stwierdzić, że przeważająca ilość jednostek gospodarczych nie będzie musiała wypełniać wszystkich wzorów (np. 3 wzory z postoju).

Zadania postawione służbom transportowym w zakresie sprawozdawczości statystycznej wymagają dużego wysiłku, wnikliwości i systematyczności. Dlatego też należy prowadzić szeroką akcję uświadamiającą o znaczeniu tego zagadnienia, bo sprawozdawczość, to poważny oręż w racjonalnym wykorzystaniu wszystkich środków transportowych.

JAN ŻARKOWSKI (Warszawa)

Planowanie przewozów w świetle nowego kolejowego prawa przewozowego

Jedną z podstawowych zmian, jakie przyniosło nowe kolejowe prawo przewozowe (dekret o przewozie przesyłek i osób kolejami), jest wprowadzenie planowania przewozów do obowiązujących przepisów kolejowych oraz ustalenie nowych zasad planowania przewozów kolejami.

Dotychczasowe przepisy kolejowe nie obejmowały planowania przewozów, które w całości zarówno pod względem zasad jak i trybu, regulowane było przez Państwową Komisję Planowania Gospodarczego.

Nowe kolejowe prawo przewozowe nie reguluje wprawdzie całokształtu zagadnienia planowania przewozów, pozostawiając szczegółowe ustalenia w tym zakresie Przewodniczącemu PKPG, jednakże zawiera podstawowe wytyczne,

które nadają kierunek planowaniu operatywnemu przewozów kolejowych.

Przesyłki planowane do przewozu dzieli nowe kolejowe prawo przewozowe na dwie kategorie, ustalając w zależności od kategorii inne zasady i tryb planowania. Do pierwszej kategorii zalicza się przesyłki o znaczeniu ogólnopństwowym, planowane w trybie centralizowanym przez resorty objęte operatywnym planowaniem przewozów kolejowych. Listę ładunków zakwalifikowanych do planu przewozu pierwszej kategorii ustala Rada Ministrów. Plan przewozu przesyłek pierwszej kategorii obejmuje wyrażone w rodzajach wagonów i tonach ilościowe normy przewozowe poszczególnych grup ładunków dla każdego planującego resortu.

Druga kategoria przesyłek w planie przewozowym obejmuje przewozy o znaczeniu lokalnym oraz przewozy przesyłek nie objętych kategorią pierwszą (przewozy jednostek gospodarki uspołecznionej nie objętych planowaniem operatywnym, przewozy prywatne oraz przewozy przesyłek drobnych). W przeciwieństwie do przesyłek pierwszej kategorii, plan przewozu przesyłek drugiej kategorii obejmuje tylko ilościowe normy poszczególnych rodzajów wagonów, jest więc bardziej ogólny.

Plany przewozowe dla całej sieci kolejowej sporządza Minister Kolei na podstawie wytycznych PKPG oraz zgłoszeń zainteresowanych resortów. Chodzi tu o plany operatywne kwartalno - miesięczne, które są wykonawczymi planami w rozumieniu dekretu i określają wyrażone w tonach i rodzajach wagonów ilościowe normy załadunku poszczególnych grup ładunkowych dla każdego objętego planowaniem operatywnym resortu.

Plany przewozowe zatwierdza Rada Ministrów na wniosek Przewodniczącego PKPG, poczyn na podstawie zatwierdzonych planów każdy nadawca otrzymuje przydziały określonej ilości i określonego rodzaju wagonów.

Także na podstawie planów przewozu zatwierdzonych przez Radę Ministrów, Minister Kolei przyznaje poszczególnym Dyrekcjom Okręgowym Kolei Państwowych miesięczne normy ilościowe określone w planie przewozu przesyłek pierwszej kategorii według rodzaju i ilości wagonów dla każdego resortu. Jeśli chodzi o plan przewozu przesyłek drugiej kategorii, to Minister Kolei przydziela poszczególnym DOKP jedynie limit wagonowy. W ramach miesięcznego limitu wagonów w planie przewozu przesyłek drugiej kategorii DOKP pokrywają zapotrzebowania nadawców na podstawie zamówień w kolejności zgłoszeń przy wzięciu pod uwagę ustalonego przez Ministerstwo Kolei pierwszeństwa przewozu poszczególnych przesyłek.

Ważną rolę w nowym kolejowym prawie przewozowym odgrywają plany 5-dniowe, gdyż obok ustalania planowych zadań przewozowych na najbliższe 5 dni, na podstawie ich niewykonania płacone są bądź przez kolej bądź przez nadawców kary umowne; także w stosunku do niektórych ładunków plany 5-dniowe stanowią zamówienia wagonów. Plany 5-dniowe nadawcy obowiązani są składać stacjom kolejowym na 5 dni przed rozpoczęciem każdego 5-dniowego okresu z wyszczególnieniem załadunku na każdy dzień. Na podstawie 5-dniowych planów, po stwierdzeniu ich zgodności z planem miesięcznym (czy ilościowe normy załadunku nie są zmienione, czy odchylenia w poszczególnych planach 5-dniowych nie są zbyt duże) kolej zatwierdza dla każdej stacji zadania na każdy okres 5-dniowy, po czym zawiadawca stacji zawiadamia nadawców o wyznaczonych dla nich załadunkach w poszczególnych dniach.

Celem kontroli realizacji planów 5-dniowych wprowadzone zostaną specjalne karty ewidencyjne na stacjach załadunkowych, za każdy miesiąc, w zasadzie dla każdego nadawcy i rodzaju załadunku oddzielnie. W kartach ewidencyjnych wpisywana będzie między innymi ilość załadowanych wagonów, ilość wagonów niedoładowanych w stosunku do planu zarówno ze strony kolei, jak i nadawcy oraz kary za niewykonanie planu tak na korzyść nadawcy, jak i kolei. Ponieważ karta ewidencyjna będzie dokumentem, na podstawie którego ustalona zostaje odpowiedzialność kolei i nadawcy, poszczególne dzienne zapisy stwierdzać będą swoimi podpisami przedstawiciele kolei i nadawcy.

Składane stacjom nadania plany 5-dniowe stanowić będą dla niektórych ładunków, których listę ustali Przewodniczący PKPG zamówienie wagonów pod załadunek, tzn. z chwilą złożenia planu 5-dniowego nadawcy nie będą potrzebowali zamawiać dodatkowo wagonów. Lista tych ładunków będzie stała się powiększać i należy liczyć się, w miarę pogłębiania planowania, z całkowitym wyłączeniem dobowych zamówień wagonów w stosunku do wszystkich ładunków, na które składane będą plany 5-dniowe. Niewykonanie przez nadawców planu 5-dniowego przewozu ładunków, ustalonych przez Przewodniczącego PKPG pociągnie za sobą kary: za niewykonanie planu oraz za odwołanie zamówionych planem 5-dniowym wagonów. Oczywiście kary nie będą pobierane, o ile niewykonanie zadań wynikających z planów 5-dniowych spowodowane było niemożnością wykonania z przyczyn natury obiektywnej (np. klęsk żywiołowych: pożaru, zamieci śnieżnych, powodzi) oraz innych przypadków, o których mówi art. 109 dekretu.

Nowe kolejowe prawo przewozowe wprowadza planowanie przewozu przesyłek drobnych. Przyjmowanie do przewozu przesyłek drobnych odbywa się w granicach dziennych norm, które DOKP wyznacza w ramach limitu ustalonego w planie przewozu przesyłek drugiej kategorii. Przesyłki drobne przyjmuje się do przewozu według planu w określonych przez kolej dniach. Na złożonych przez nadawców listach przewozowych kolej oznacza dzień, w którym przesyłka ma być dostarczona do przewozu. Jeśli przesyłka drobna dostarczona zostanie do nadania w innym dniu, niż określonym w planie, kolej zobowiązana jest przyjmując ją na skład, o ile posiada wolne pomieszczenie.

Niezależnie od wysłanych przesyłek drobnych w ramach limitu ustalonego przez DOKP nadawca może wykorzystywać wyznaczoną ilość wagonów w miesięcznym planie przewozu przesyłek pierwszej i drugiej kategorii w celu przewiezienia przesyłek drobnych. W tym przypadku przewóz przesyłek drobnych wlicza się do miesięcznego planu, a ładowanie przez nadawcę przesyłek drobnych musi odbywać się zgodnie z przepisami o ładowaniu wagonów zbiorowych.

Nowe kolejowe prawo przewozowe ustala w art. 22 zasadę, że wykonanie załadunku według miesięcznych planów odbywa się w sposób wskazany w samym planie lub w trybie ustalonym w umowach, zawartych pomiędzy koleją i nadawcami. Tak więc, w przypadku trudności przy realizacji planu w trybie ogólnie ustalonym nadawcy będą mogli w drodze zawartych z koleją umów ustalać tryb realizacji planów przewozu w zależności od istniejących warunków i możliwości.

W celu zapewnienia racjonalnego użytkowania taboru kolejowego dekret zobowiązuje Ministra Kolei do nieuwzględniania w planach przedstawionych przez nadawców zapotrzebowań na przewozy gospodarczo nieuzasadnione (przeciwbieżne, krzyżujące się, zbyt odległe i na krótkie odległości). O wszelkich zmianach planów Minister Kolei obowiązany jest zawiadamiać natychmiast zainteresowanego ministra lub kierownika urzędu centralnego.

Niedopuszczalne są zmiany przewidzianej w miesięcznym planie ilościowej normy załadunku. Jedyne w wyjątkowych przypadkach na zmianę normy udziela zgody Minister Kolei. Zmiany w planach nastąpić mogą w drodze zamiany jednego rodzaju ładunku na inny, jednakże w ramach grup ładunkowych ustalonych w planie oraz za zezwoleniem kolei. Zmiana zaplanowanego do przewozu taboru może być dokonana za zezwoleniem kolei tylko przy załadunku ładunków w kierunku biegu wagonów próżnych, a przy zamianie wagonów krytych na niekryte tylko w odniesieniu do ładunków, których przewóz w wagonach niekrytych jest dozwolony.

Jeśli chodzi o przewozy w wagonach wydzierżawionych od kolei lub też nie należących do kolei, to odbywać się mogą one jedynie w ramach obowiązującego planu; w przypadku użycia takich wagonów do planowych przewozów zaliczone zostają one do ilości taboru roboczego kolei.

Obok wyżej omówionych ogólnych założeń do planowania przewozów kolejami nowe kolejowe prawo przewozowe zajmuje się także sprawą przewozów marszrutowych. Definicję przewozu marszrutowego daje art. 3 ust. 2 określając, że: „Przewóz marszrutowy w rozumieniu dekretu oznacza przewóz przesyłek wagonowych w składzie nie ulegającym zmianie (zwartym) o ustalonym ciężarze tego składu lub o ustalonej ilości osi, z przebiegiem po określonej drodze”.

Innymi słowy, marszrutą przewozową będzie należycie sformułowany skład wagonów o przepisowym ciężarze lub długości pociągu, który przewożony jest przez jedną lub więcej stacji rozrządowych od stacji sformowania tego składu do stacji wyładunku lub rozformowania.

Marszrutyzacja przewozów jest jednym z najsukuteczniejszych środków w walce o przyspieszenie obrotu wagonów, a tym samym skrócenie terminów dostaw, gdyż przyspiesza wysłanie wagonów ze stacji ich załadowania oraz przedstawienie tych wagonów dla wyładowania na stacjach przeznaczenia, a co ważniejsze w poważnym stopniu ogranicza ilość zatrzymanych ładunków wagonów na drodze ich przewozu i przerabiania składów pociągów na węzłach, co z kolei zmniejsza ilość pracy przetokowej i obniża koszty własne przewozu.

Z tego też względu nowe kolejowe prawo przewozowe poleca już przy zgłaszaniu przez nadawców miesięcznej

normy planowej ustalenie przez kolej w porozumieniu z każdym nadawcą obowiązującej ilości przewozów marszutowych do wykonania w ciągu miesiąca. Niezaładowanie masy towarowej ustalonej dla przewozu marszutowego pociąga za sobą obowiązek zapłacenia kolei przez nadawcę kary umownej i to niezależnie od kary przewidzianej za niezaładowanie masy towarowej ustalonej w planie przewozowym. Oczywiście najbardziej celowe byłoby stałe formowanie przez nadawców dużego ładunku (zwłaszcza ładunków masowych) według ustalonych planów (marszruty nadawcze), jednakże nie zawsze jest to możliwe ze względu na często mający miejsce krótki termin wysyłki, jak też niedostateczną ilość ładunków. Dlatego też przewozy marszrutowe organizowane będą najczęściej przez kolej w oparciu o kierunkowe plany przewozu.

Żeby kolej mogła w pełni wywiązać się z obowiązku stosowania w jaknajwiększej mierze przewozów marszrutowych, nowe kolejowe prawo przewozowe daje kolei uprawnienie żądania od nadawców, aby w ramach obowiązującego planu miesięcznego dokonali zgęszczenia ładunku dla organizowania przewozów marszrutowych i koncentracji przewozów kierunkowych, a także w celu wyrównywania zaległości w wykonaniu planów spowodowanych tak przez kolej, jak i przez nadawcę. (Zgęszczenie ładunku w rozumieniu dekretu oznacza dopuszczalne zwiększenie załadowania wagonów w określonych ilościach, przekraczających normy dzienne ładunku ustalone w planie).

Zgęszczenie ładunku w celu koncentracji przewozów kierunkowych lub wyrównywania zaległości ustala dyrektor okręgu kolei państwowych z uwzględnieniem maksymalnej technicznej zdolności punktów załadunkowych nadawców

i odbiorców przy zachowaniu następujących norm: przy średniej planowej normie do 25 wagonów — w granicach podwójnej planowanej dziennej ilości ładunku, a przy średniej planowej normie ponad 25 wagonów w granicach półtorakrotnej planowanej dziennej ilości ładunku. Przekroczenie powyższych norm może nastąpić tylko za zgodą nadawcy i odbiorcy.

Kolej obowiązana jest uprzedzić nadawcę o zamierzonym zgęszczeniu ładunku w nadchodzącej 5-dniówce na dwie doby przed rozpoczęciem 5-dniówki. O podstawieniu wagonów w ilości przekraczającej ustaloną normę dzienną w planie kolej uprzedza nadawcę najpóźniej do godziny dwunastej w przeddzień podstawienia wagonów.

Przy wyrównywaniu przez kolej niedoborów w podstawianiu wagonów według planu (niewykonanie planu w poprzednich dniach miesiąca) zalicza się podstawione wagony na rachunek wykonania przez kolej miesięcznego planu nadawcy z tym jednakże, że wagony podstawione powyżej ustalonej normy bez uprzedzenia nadawcy, o ile nadawca ich nie załadował, nie podlegają zaliczeniu do wykonania planu i nie przechodzą na postój.

Jak więc z powyższego omówienia wynika, nowe kolejowe prawo przewozowe wprowadza szereg bardzo istotnych zmian w zakresie planowania przewozów kolejami tak pod względem samej metodologii, jak i pod względem dyscypliny wykonania planów przez wprowadzenie kar umownych. Oczywiście dekret nie reguluje całości zagadnienia planowania przewozów, pozostawiając to instrukcjom szczegółowym wydawanym przez Przewodniczącego PKPG oraz Ministra Kolei, jednakże nadaje kierunek planowania przez ustalenie podstawowych zasad metodologii planowania.

A. MODRZEWSKI (Warszawa)

Przewozy kolejowe resortu handlu wewnętrznego

Struktura przewozów

Znaczna część masy towarowej, stanowiącej przedmiot obrotu towarowego resortu handlu wewnętrznego, bierze udział w przewozach kolejami normalnotorowymi. Jednakże w zakresie nadania przesyłek wagonowych i drobnicowych jednostki handlowe są w małym stopniu klientem PKP, będąc przede wszystkim odbiorcami przesyłek kolejowych z nadania zakładów przemysłowych, oraz jednostek skupu artykułów rolnych. Stosunek wielkości masy towarowej, nadawanej kolejami normalnotorowymi, do wielkości masy towarowej przesyłek odbieranych, kształtuje się jak 1 do 12.

Na początku roku 1952 w planie przewozu ładunków na rok 1952 różnica między wielkością przesyłek nadawanych na kolej, a wielkością przesyłek odbieranych, była znacznie mniejsza.

W drugim kwartale 1952 r., w związku z utworzeniem Ministerstwa Przemysłu Mięsnego i Mleczarskiego jednostki gospodarcze o działalności przemysłowej, należące do tego czasu do resortu handlu wewnętrznego, weszły w zakres nowego Ministerstwa, a wraz z nimi odpadła znaczna część przewozów nadawanych na kolej. Odpadły również w tym czasie z resortu handlu wewnętrznego przewozy kolejowe w zakresie nadania ziemniaków, pasz, przetworów zbożowych, które przeszły do Centralnego Urzędu Skupu i Kontraktacji.

W wyniku tych zmian organizacyjnych zasadniczo zmienił się dla resortu handlu wewnętrznego układ przewozów kolejami normalnotorowymi.

O ile przed zmianami organizacyjnymi, udział przewozów środkami PKP w stosunku do ogólnej masy przewozowej na wszystkie środki transportowe wynosił 14,2%, to po tych zmianach i skorygowaniu planu o masę towarową nadawaną na kolej, która przeszła do innych resortów, udział masy towarowej w przewozach kolejowych spadł do 5,5%.

Obecnie, tak jak i w poprzednim układzie, wysuwa się na czoło pod względem wielkości nadania przesyłek kolejowych CRS Samopomoc Chłopska. Na drugim miejscu w wielkości nadania stoi Centralny Zarząd Handlu Owocami i Warzywami, dalej Centralny Zarząd Hurtu Spożywczego, Centrala Tekstylna i Centrala Odzieżowa.

Wymienione jednostki wykonują 90% nadania przesyłek kolejowych całego resortu. Pozostałe centrale są tylko w nieznacznym stopniu nadawcami na PKP, dla niewielkiej ilości wysyłek całowagonowych i drobnicy.

Przewozy nadawane w przesyłkach drobnicowych stanowią poważną część przesyłek kolejowych (20%). Nie wynika to z obchodzenia zarządzenia o operatywnym planowaniu przewozów wagonami normalnotorowymi i związanym z tym limitowaniu przydziału wagonów, lecz z faktycznego stanu rzeczy.

Stąd też tylko część jednostek, operująca przesyłkami całowagonowymi, obowiązana jest do operatywnego planowania ładunku wagonów. Inne jednostki dokonują wyłącznie przewozów w przesyłkach drobnicowych, albo w ogóle nie korzystają z us.ug PKP.

Jednostki resortu handlu wewnętrznego, które są odbiorcami i dystrybutorami wytworów przemysłu i artykułów rolnospożywczych, siłą rzeczy są przede wszystkim odbiorcami nadawanych pod ich adresem przesyłek kolejowych.

Nadawcami przesyłek kolejowych są te jednostki, których struktura organizacyjna lub kierunek działalności stwarzają konieczność formowania i nadawania przesyłek kolejowych.

Są to jednostki o kierunku działalności skupu, zbytu i częściowo hurtu, tj. te jednostki, które obracają wielką masę towarową.

Mimo to, że wachlarz towarów stanowiących przedmiot obrotu towarowego jednostek handlu jest niezmierznie bogaty, to towary, które grają zasadniczą rolę

w nadaniu przesyłek kolejowych całowagonowych i drobnicowych, ograniczają się do kilku.

Są to w pierwszym rzędzie plody i przetwory rolne (ziemniaki, warzywa, zboże siewne, owoce i warzywa), złom żelazny, tekstylia, wyroby skórzane i konfekcyjna, oraz opakowania zwrotne.

Inne artykuły, jak galanteria, artykuły gospodarstwa domowego itp. pod względem wielkości masy przewozowej w małym stopniu występują w nadaniu przesyłek kolejowych.

Przesyłki opakowania zwrotnego stanowią bardzo poważną część, bo aż 15% ogólnej masy przewozowej nadawanej na kolej.

Charakteryzuje to wymownie układ przewozów kolejowych w resorcie handlu i tłumaczy mały stosunek przesyłek nadawanych na kolej do wielkości masy i ilości przesyłek otrzymywanych.

Plan przewozów kolejami normalnotorowymi na początek roku 1952, to znaczy przed zmianami struktury resortu, ustawiał przewozy kolejowe w ten sposób, że najwyższe nasilenie nadania występowało w trzecim i czwartym kwartale.

Zmiany organizacyjne, odejście masowych jesiennych przewozów artykułów rolnych i przetworów rolnych do innych resortów, wpłynęły na to, że sezonowość przewozów w wykonaniu w r. 1952 kształtowała się następująco:

kwartały	% załadunku
I	23,7
II	27,9
III	24,6
IV	23,8

Jak wynika z zestawienia, szczyty nadania przesyłek wagonowych wystąpiły w II i III kwartale.

Przyczyną nasilenia przewozów w drugim i trzecim kwartale są rozpoczynające się przewozy wczesnych ziemniaków, warzyw świeżych i owoców, oraz w poważnym stopniu wysyłka przez C. R. S. Samopomoc Chłopską złomu żelaznego, którego skup jest największy w okresie drugiego kwartału.

Warto podkreślić, że załadunek złomu przez C. R. S. stanowi 23% całej masy nadawanej na kolej przez resort.

Nadanie i przewozy pozostałych artykułów, z uwagi na konieczność zachowania równomierności i ciągłości ich dystrybucji w zapotrzebowaniu rynku, przebiegają niemal równomiernie w ciągu wszystkich kwartałów.

Dyscyplina przewozów

Mając już obraz wykonania przewozów kolejami w r. 1952 można ocenić za ten okres ustosunkowanie się do obowiązującej dyscypliny przewozowej przez jednostki resortu.

Jednostki gospodarcze, obowiązane do operatywnego planowania załadunku wagonów normalnotorowych, zasadniczo wszystkie składają stacjom nadania miesięczne plany załadunku oraz w przepisanych terminach pięciodniowe plany załadunku wagonów.

Jednakże zdarza się zbyt często, w niektórych jednostkach, szczególnie chodzi tu o C. R. S. Samopomoc Chłopską, że nie jest zachowywana ciągłość składania planów pięciodniowych.

Sytuacja na tym odcinku w ciągu przebiegu roku 1952 ulegała stałej poprawie, co było wynikiem dużego nacisku i stałej kontroli ze strony Departamentu Transportu M. H. W.

Można przyjąć, że w terminowości i powszechności składania pięciodniówek osiągnięto naogół dodatnie wyniki. Trzeba jednocześnie wziąć pod uwagę to, że C. R. S. Samopomoc Chłopską, która sama wykonuje 60% załadunku całego resortu, pracuje w trudnych warunkach na ogromnej sieci paru tysięcy punktów i to w przeważającej części na małych stacjach.

Odychylenia od terminów załadunku, przewidzianych w pięciodniówkach, jaskrawo występują w przewozach owoców i warzyw. Tu jednak powodem niedotrzymania terminów są przede wszystkim warunki atmosferyczne i związany z tym brak przewidywanego załadunku. Warzyw, a szczególnie owoców, producent

w złych warunkach atmosferycznych nie zbiera i nie może dostawić na punkt skupu.

Dalszym powodem niedotrzymania terminów zgodnych ze złożonymi planami pięciodniowymi są zdarzające się niedotrzymania terminów dostaw przez zakłady przemysłowe, a wreszcie w niektórych przypadkach konieczność wysyłek interwencyjnych.

Pod względem rytmiczności załadunku, jednostki gospodarcze resortu zasadniczo zachowują równomierność załadunku w ciągu miesiąca i tygodnia, o ile pozwalają na to rozdzielniki, dostawy z zakładów przemysłowych lub przebieg skupu.

Przeciwnie zaś na odcinku wyładunku przesyłek z nadania przemysłu obserwuje się szczególnie nasilenie przybycia wagonów pod koniec miesiąca i tygodnia.

Dostawcy jednostek handlowych, niestety nader często kumulują dostawy pod koniec miesiąca, powodując spiętrzenie wagonów u jednego odbiorcy.

Ten stan rzeczy, który jest przedmiotem stałej troski ingerencji, stwarza w następstwie, dalsze poważne zakłócenia i trudności w rozładunku wagonów, powoduje przetrzymywanie wagonów ponad czas przewidziany na rozładunek.

Przy nadaniu przesyłek wagonowych przekroczenia czasu wolnego od postojowego zdarzają się w minimalnym stopniu.

W stosunku do ilości wagonów naładowanych, ilość wagonów, które przy załadunku przekroczyły czas wolny od opłat postojowego, wynosi 0,2%.

Niemal całą tę ilość wagonów na postojowym przypisać należy C. R. S. Samopomoc Chłopską, Centralnemu Zarządowi Handlu Owocami i Warzywami, oraz Centrali Tekstylnej i Centrali Odzieżowej.

Odnosnie C. R. S. Samopomoc Chłopską i Centralnego Zarządu Handlu Owocami i Warzywami, to w przeważającej większości przypadków jednostki te nie zwiniają z własnych przyczyn powstającego osiowego. Szczególnie w jednostkach C. R. S. Samopomoc Chłopską przestoje zdarzają się w związku z dużymi odległościami magazynów czy punktów skupu w oddalonych gminnych spółdzielniach od stacji nadania. Powoduje to konieczność dowozu ładunku do stacji kolejowej na odległości 10 — 20 km, a czasem i ponad 30 km po złych drogach samochodami lub, jak to ma przeważnie miejsce, furmankami chłopskimi. Jasna rzecz, że w takich warunkach przekroczenie krótkiego czasu na załadunek jest trudne do uniknięcia.

Centrala Tekstylna i Centrala Odzieżowa nadają przesyłki wysokowartościowe, wymagające dla bezpieczeństwa przewozu komisijnego ładowania przez sprawdzenie stanu towaru, liczenie sztuk itp.

Sprawdzanie odbywać się musi raz przy załadunku na środki dowozowe do kolei i drugi raz w czasie samego ładowania do wagonu. Czynności te zajmują wiele czasu, a zdarza się, że napotykanie wątpliwości w czasie ładowania powodują wyładunek i ponowny załadunek w celu jej wyjaśnienia. Zatem i te przypadki, powodujące przestoje przy załadunku, można uznać za częściowo wytłumaczone.

Średnie przekroczenie czasu wolnego od opłat postojowego wynosi 3 godziny na wagon w stosunku do ogólnej ilości wagonów przetrzymywanych w załadunku.

Biorąc z jednej strony pod uwagę krótki czas wolny od postojowego i skrócenie jeszcze tego czasu do 4 godzin dla towarów w belach, w skrzyniach i beczkach, workach itp., a z drugiej strony niesharmonizowanie czasu planowej obsługi bocznic i torów wolnych z czasem pracy magazynów oraz przytoczone warunki pracy najpoważniejszego klienta PKP „Samopomocy Chłopskiej” — przekroczenie 3 godzin dla zresztą minimalnych ilości wagonów przetrzymywanych nie daje powodów do niepokoju.

Inaczej, w gorszym stosunku kształtuje się sytuacja przetrzymywanych wagonów przy wyładunku.

Stosunek wagonów przetrzymywanych na osi w czasie wyładunku do ogólnej ilości wagonów wyładowanych wynosi 6%. Na ten stan rzeczy składają się różne przyczyny.

W pierwszym rzędzie powodem jest kumulowanie dostaw przez zakłady przemysłowe pod koniec miesiąca, oraz w pewnej mierze kumulacja wagonów przez PKP.

Ograniczona ilość środków odwozowych i robotników przeładunkowych przy często małej przepustowości magazynów i bocznicy, nie jest w stanie podoląć wyładunku nagromadzonej ilości wagonów w terminie wolnym od postojowego.

Przeważającą część wagonów przetrzymywanych na osi przy czynnościach wyładunkowych stanowią przesyłki adresowane do Gminnych Spółdzielni C. R. S. Samopomoc Chłopska.

Tak, jak już to podano przy omawianiu przyczyn postojowego przy naładunku, zasadniczy wpływ ma tutaj odległość gminnych spółdzielni od stacji kolejowej.

Nie wszystkie spółdzielnie posiadają własny tabor, część spółdzielni posiada tylko tabor konny. Zorganizowanie zaś furmanek chłopskich, względnie zapotrzebowanie środków transportowych mechanicznych z oddalonych spółdzielni powiatowych, wymaga długiego czasu chociażby na sam dojazd.

Z drugiej strony rezerwowanie i ściąganie środków przewozowych na przewidziany dzień nadejścia wagonu, ustalony na podstawie naogół bardzo rzadko zdarzającej się awizacji nadawcy o wysłaniu wagonu, zawodzi i powoduje marnotrawstwo środków przewozowych, bowiem najczęściej wagony w przewidywanym terminie nie nadchodzą. Określenie przewidywanego dnia nadejścia wagonu na podstawie daty jego nadania jest tym trudniejsze, że mowa tutaj o stacjach małych, na bocznych liniach szlaków kolejowych.

Wreszcie przyczyną powstawania postojowego przy wyładunku wagonów adresowanych do jednostek resortu jest stosowanie na bardzo małą skalę wyładunku w niedzielę i święta. Podkreślić trzeba, że C. R. S. Samopomoc Chłopska, która ma najpoważniejsze ilości wagonów do wyładunku nie ma warunków na organizowanie wyładunku przez gminne spółdzielnie w dni świąteczne, bowiem te uzależnione są od dorywczo zatrudnionych robotników wiejskich.

W tych przytoczonych warunkach wysoko kształtuje się średnie przekroczenie czasu wolnego od postojowego, które wg. ostatnich danych wynosi średnio 15 godzin na każdy wagon, przetrzymywany przy wyładunku.

Nad tym zagadnieniem nie można przejść spokojnie do porządku, bowiem w niektórych jednostkach przy bliższej analizie okazuje się, że przybiera ono niepokojące rozmiary.

Do analizy posłużą posiadane materiały na III kwartał 1952 r.

Poniższa tabela obrazuje wymownie zagadnienie postojowego wagonów wyładowywanych przez niektóre jednostki handlu wewnętrznego.

Nazwa jednostki	Z ogólnej ilości wagonów wyładowanych, na osi pozostało w II kwartale	Średnia ilość godzin osiowego na wagon przetrzymany
C. Z. Hurtu Spożywczego	3,7%	15
C. Z. Handlu Owocem i Warzywami	11,9%	13
Centrala Tekstylna	10,5%	18
Związek Spółdzielni Spożywców	11,6%	15
C. R. S. Samopomoc Chłopska	8,5%	12

Zupełnie nieusprawiedliwione są przestoje wagonów spowodowane przez C. Z. Handlu Owocami i Warzywami, gdzie przecież chodzi o szybki wyładunek wagonów z owocami i warzywami. Tymczasem średni czas postoju ponad czas wolny od osiowego dla wagonów przetrzymywanych wynosi aż 13 godzin. Związek

Spółdzielni Spożywców, działający wyłącznie w miastach, nie może usprawiedliwiać powstania osiowego dla 11,6% wagonów w ogóle otrzymywanych i do tego o średnim przetrzymaniu 15 godzin.

Trzeci kwartał nie może jednak służyć jako przykład, bowiem w czasie tym poważne zdezorientowanie wśród robotników przeładunkowych wprowadziły nowe stawki wyładunkowe. Uregulowanie i wyjaśnienie tych spraw usprawniło prace naładunkowe tak, że następne okresy wykazały znaczną poprawę w postaci zmniejszenia postojów wagonów.

Powstawanie postojowego również w dużej mierze spowodowane jest, jak już to podkreślono w omawianiu postojowego przy naładunku, przyczynami ze strony PKP, a szczególnie niesharmonizowania czasu planowej obsługi bocznic i wolnych torów z czasem pracy magazynów.

Dalej usprawiedliwia powstawanie osiowego kumulowanie wagonów przez PKP z jednej strony, a szczupły tabor własny jednostek gospodarczych oraz trudności w uzyskaniu pojazdów od Państwowej Komunikacji Samochodowej, która nie podstawia natychmiast samochodów na żądanie.

W zakresie walki z postojowym resort ma pewne osiągnięcia. Na przestrzeni roku 1952 obserwuje się stopniowe usprawnienia pracy i obniżenie ilości wagonów i godzin postojowego ponad czas wolny od opłat za przetrzymywanie wagonów.

Ten wycinek pracy, wymagający stałej uwagi i starań, jest nadal silnie obserwowany przez resort w dążeniu do dalszej poprawy i usprawnień.

Mówiąc o walce z niedociągnięciami ze strony jednostek handlowych na odcinku przewozów kolejowych, podkreślić należy wyraźne rysowanie się poprawy w nieuzasadnionych gospodarczo reekspedycjach ładunków wagonowych.

Wg. danych otrzymanych z Ministerstwa Kolei zarejestrowano w maju 87 wypadków przekroczeń na tym polu, w czerwcu 43, w lipcu tylko 31.

Na tle struktury przewozów kolejowych resortu tłumaczy się niski współczynnik naładunku wagonów. Norma ładunkowa dla przesyłek odbieranych przez jednostki resortu wyniosła wg. danych za III kwartał 15,2% tcn. Natomiast średni naładunek dla wagonów wysyłanych przez jednostki handlowe wyniósł w tym samym okresie 9 ton.

Jak już na wstępie powiedziano, poważną ilość przesyłek nadawanych przez jednostki resortu stanowią opakowania zwrotne, owoce i warzywa, tekstylia, wyroby skórzanego itp., a więc towary wybitnie przestrzemne. Duży udział tych ładunków w nadawanych przesyłkach, a ponadto ograniczenia, spowodowane rozdzielnikami, uniemożliwiającymi lepsze wykorzystanie ładowności, powodują tak znaczne zaniżenie norm naładunku wagonów.

Oceniając obecną sytuację można stwierdzić, że: dyscyplina przewozów kolejowych w resorcie handlu wewnętrznego nie jest jeszcze zadawalająca. Składają się na ten stan rzeczy przyczyny obiektywne, jak i zależne od samych jednostek gospodarczych resortu. Najważniejszym zagadnieniem z uwagi na zasadniczą rolę resortu handlu, jako odbiorcy i dystrybutora artykułów przemysłowych i rolni spożywczych, oraz z uwagi na wielkość odbieranej masy towarowej, jest kwestia sprawnego wyładunku wagonów w przewidzianym na te czynności czasie.

Zasadniczy ciężar zagadnienia współpracy z PKP spoczywa w wyładunkach wagonów i na tym odcinku przede wszystkim należy szukać przyczyn niedociągnięć i źródeł poprawy.

Bezprzecznie przyczyna zła leży w zbyt luźnym powiązaniu służb transportowych dostawców i nadawców wagonów dla jednostek resortu, z ich służbami handlowymi.

Pracownicy służb transportowych, znający zagadnienia i trudności kolei, są niewątpliwie głęboko zainteresowani w sprawnym wykonywaniu zadań przez kolej. Przez bliższe współdziałanie służb transportowych z handlowymi uniknęłoby się wielu trudności. Harmonogramy wysyłek powinny być ustalane przy udziale

pracowników służb transportowych, którzy baczyliby, aby nie kumulowano wagonów do jednego odbiorcy w ilości przekraczającej jego możliwości wyładunkowe. Bliski kontakt obu służb, nie ograniczający się jedynie do wydania i do odebrania dyspozycji na wysyłkę, zapewniłby równomierność naładunku w ciągu miesiąca i tygodnia.

Z drugiej zaś strony powiązanie służb transportowych resortu ze służbami obrotu handlowego powinno iść w kierunku udziału i wglądu pracowników transportu do udzielanych zamówień i zleceń. Współpraca polegać powinna na dopilnowaniu w udzielanych zamówieniach na dostawy z przemysłu określenia w nich terminów dostaw, ilości ton i wagonów możliwych do jednorazowego i jednoczesnego przyjęcia, właściwego

podania nazwy stacji przeznaczenia, skierowania na bocznice, żądania awizacji o nadaniu wagonów itp. Poważne wyniki mogą być osiągnięte przez usprawnienie organizacji pracy przeładunkowej drogą stosowania małej mechanizacji. Najlepszą i najwłaściwszą drogą do osiągnięcia polepszenia sytuacji jest socjalistyczne współzawodnictwo pracy poszczególnych grup pracowników transportu, a w szczególności współzawodnictwo międzyzakładowe czy międzyoddziałowe, które na tym odcinku transportowym jest jeszcze bardzo słabo rozwinięte.

Przed transportowcami resortu handlu wewnętrznego stoi wdzieczne pole do działania i poważne zadanie usprawnienia dyscypliny przewozów i dopomożenie przez to kolei w wykonaniu jej zadań.

A. ROSTOCKI (Warszawa)

Przygotować transport samochodowy do wykonania zadań przewozowych

Wkroczyliśmy w czwarty rok Planu 6-letniego. W transporcie samochodowym jest to rok, w którym po raz pierwszy prawie cały tabor został objęty planem przewozowym. W planie przewozów zostały skoordynowane przewozy taboru samochodowym, które są zaplanowane do wykonania przez pracowników publicznych, przez przewoźników branżowych i przez t. zw. „tabor własny“.

Po raz pierwszy przedsiębiorstwa branżowe, nowa u nas forma organizacji gospodarki samochodowej, opracowywały pełny plan transportowo-finansowy, komórki zaś transportu własnego na bazie zeszłorocznego doświadczenia ustaliły zdolność przewozową eksploatowanego taboru.

Przewozy samochodowe zostały w planie przewozowym na rok 1953 skoordynowane z przewozami planowanymi do wykonania przez inne środki transportowe, a tym samym przystąpiliśmy do realizacji jednego z postanowień ustawy o Planie Sześcioletnim, która mówi: „Planowanie publicznych przewozów samochodowych i przewozów taboru własnym będzie skoordynowane z planami przewozów kolejowych“.

Ujęcie transportu samochodowego w dyscyplinę planowania nakłada na pracowników transportu obowiązek zrewidowania dotychczasowej gospodarki samochodowej i zmobilizowania wszystkich rezerw w celu wykonania i przekroczenia planu.

Prezes Rady Ministrów Towarzysz Bierut na spotkaniu z aktywem partyjnym i gospodarczym przemysłu węglowego w dniu 30 stycznia 1953 r. powiedział w swoim przemówieniu:

„Plan — to prawo niezłomne Państwa budującego socjalizm. Wykonanie zadań planowych — to najwyższy obowiązek każdego robotnika, technika, inżyniera, kierownika. Obowiązek ten musi utrwać się w świadomości każdego z nas, jako prawo, którego nie wolno łamać.“

Te słowa Towarzysza Bieruta są drogowskazem dla wszystkich ludzi pracy w naszym kraju. Są drogowskazem również dla transportowców, pracowników transportu samochodowego. W planach pracy taboru samochodowego na r. 1953 ustalono wskaźniki mobilizujące, wskaźniki, które zmuszają do wysokiego wykorzystania taboru, ale nie drogą jego rabunkowej eksploatacji, lecz drogą planowego gospodarowania.

Zastanówmy się, jakie najważniejsze zagadnienia związane z gospodarką samochodową powinny stać się troską wszystkich transportowców, ażeby przez ich prawidłowe rozwiązanie podnieść wydajność taboru samochodowego i zabezpieczyć wykonanie planów, jakie są na ten tabor nałożone.

Pogłębić rozrachunek gospodarczy

W 1952 roku został zorganizowany szereg przedsiębiorstw branżowych, które umożliwiły w obsługiwanych resortach podniesienie gospodarki samochodowej na wyższy poziom

Nie ulega już dzisiaj wątpliwości, że przedsiębiorstwa branżowe, czyli samodzielne przedsiębiorstwa pracujące na zasadzie pełnego rozrachunku gospodarczego, są formą organizacyjną właściwą dla dużych użytkowników taboru samochodowego, skupionego na jednym terenie. Przedsiębiorstwa branżowe, nie usztywniając elastyczności dysponowania taboru, gdyż obsługują tylko ograniczoną ilość klientów, stwarzają jednocześnie możliwości lepszego wykorzystania pojazdów, lepszego ich zabezpieczenia od strony technicznej i lepszej analizy ich pracy. Jednakże dotychczas tylko bardzo nieznaczna część taboru weszła w skład przedsiębiorstw branżowych. W roku 1953 przewiduje się dalsze zorganizowanie tych przedsiębiorstw, ale przedsiębiorstwa te również będą mogły powstać tylko tam, gdzie są duże skupiska taboru, lub gdzie będzie można stworzyć odpowiednią bazę techniczną w formie zajezdni. Obejmą one zatem znowu tylko pewną część taboru własnego.

Nie należy jednak zapominać, że przedsiębiorstwo branżowe nie jest jedyną formą podniesienia organizacji transportu samochodowego na wyższy poziom.

Nawet bardzo nieliczne zgrupowania taboru można wydzielić na wewnętrzny rozrachunek gospodarczy. To znaczy że wydzielić z ogólnej gospodarki przedsiębiorstwa. To znaczy, że można przejść na ściśle planowanie pracy tego taboru. To znaczy wreszcie, że można kalkulować koszty transportu.

Ściśle planowanie i kalkulacja kosztów stwarzają możliwości lepszego wykorzystania taboru i umożliwiają wykrycie rezerw tkwiących w potencjale transportowym danego taboru, a zatem dają podstawę do prawidłowej gospodarki

Dlatego też należy dążyć do wydzielenia nawet najmniejszych skupisk taborowych (zorganizowanych dziś w działach i wydziałach transportu samochodowego) na wewnętrzny rozrachunek gospodarczy i zadanie to powinny sobie postawić wszystkie resorty jako zadanie pilne, możliwe do zrealizowania w krótkim terminie.

Dalsza forma pogłębienia rozrachunku gospodarczego, to przejście poszczególnych pojazdów na rozrachunek gospodarczy. Forma ta w Związku Radzieckim znalazła szerokie zastosowanie i zdała egzamin. Należy dążyć do jaknajszerszego zastosowania jej w Polsce. Forma ta czyni kierowcę pojazdu odpowiedzialnym za wykonanie zadań, które muszą mu być podane w sposób konkretny i sprecyzowany. Forma ta przyczynia się zatem do polepszenia pracy tak komórki transportowej, jak i kierowcy i dlatego też należy stosować ją wszędzie tam, gdzie tylko zastosować ją można.

Planować operatywnie pracę taboru.

To, że planem rocznym została objęta praca prawie całego taboru, nie zabezpiecza jeszcze planowego i harmonijnego wykorzystania samochodów w ciągu poszczególnych okresów. Dlatego też powinny być opracowywane przez jednostki, eksploatujące tabor, plany operatywne i to nie tylko kwartalne i miesięczne, lecz także dekadowe i dzien-

ne, a nawet w niektórych przypadkach dzienne ze szczegółowym rozbićciem na godziny pracy taboru.

Specjalną uwagę chcemy zwrócić na dzienne plany pracy taboru, gdyż nieustalanie szczegółowych zadań dziennych dla każdego pojazdu jest źródłem wielu marnotrawstw.

Plan dzienny powinien być opracowany przed rozpoczęciem dnia roboczego pojazdu, tak, żeby kierowca nie musiał oczekiwać na dyspozycje, a samochód nie musiał stać bezczynnie marnując cenny czas pracy.

Plan pracy na każdy dzień powinien być uwidoczniiony w karcie drogowej w formie wpisania na pierwszej jej stronie zadań dla kierowcy. Chociaż obowiązek opracowywania tego planu istnieje od dawna, nie jest on przestrzegany przez poszczególne jednostki, dlatego też należy specjalnie baczną uwagę zwrócić na to zagadnienie.

Jednakże opracowanie dla poszczególnych kierowców zadań nie skoordynowanych ze sobą nie zabezpiecza planowej i harmonijnej pracy całego taboru. Należy więc opracowywać plany pracy dzienne dla całego taboru, plany w których będą zbilansowane ilości i scharmonizowane w czasie potrzeby zgłoszone na przewozy z możliwościami przewozowymi posiadanego taboru.

Usprawnić pracę dyspozytora.

Ażeby można było operatywnie planować pracę taboru, musi istnieć stanowisko dyspozytora. W chwili obecnej w wielu jeszcze jednostkach nie ma dyspozytorów, a dysponowanie taborem odbywa się w sposób przypadkowy. Tam zaś, gdzie dyspozytor jest, praca jego nie jest w sposób właściwy zorganizowana, a dyspozytor nie zna dobrze swych zadań.

Od sposobu pracy dyspozytora zależy jakość dziennego planu pracy taboru, gdyż właśnie dyspozytor plan ten opracowuje. A zatem od sposobu pracy dyspozytora zależy, czy tabor jest zatrudniony, czy też próżnuje; zależy również, jak są zabezpieczane potrzeby transportowe których zabezpieczenie jest zadaniem danego zgrupowania taboru.

W związku z tym należy obsadzać stanowiska dyspozytorów, należy ich przeszkolić, należy opracować instrukcje dla dyspozytorów, które precyzowałyby ich zadania, sposób ich pracy, formy sporządzania planów dyspozytorskich i sposób operatywnej, bieżącej kontroli wykonania planów dziennych.

Zaostrzyć kontrolę pracy pojazdów.

Nie wystarczy planować pracę pojazdów, należy również kontrolować wykonanie planu. Kontrola pracy pojazdów powinna przebiegać równolegle po dwóch liniach. Po linii zapisów kontrolno-sprawozdawczych w karcie drogowej i po linii bieżącej kontroli w trakcie pracy pojazdów.

Do wykonywania kontroli inspekcyjnej powołani są specjalni kontrolerzy gospodarki samochodowej przy Wydziałach Komunikacji Drogowej Prezydów Rad Narodowych. Kontrolerzy ci jednak nie mogą operatywnie kontrolować pracy pojazdów w poszczególnych jednostkach. Kontrolę przez nich przeprowadzane są rzadkie i dorywcze. Dlatego też w poszczególnych komórkach transportowych powinna być zorganizowana własna kontrola wewnętrzna, która kontrolowałaby operatywnie pracę taboru na linii, sposób wykonania zadań przez poszczególne pojazdy, wykorzystanie czasu pracy pojazdów, wykorzystanie ładowności, zgodność zapisów w karcie drogowej z pracą faktyczną oraz która kontrolowałaby całokształt warunków pracy pojazdów.

Tego typu kontrola powinna być narzędziem pracy dyspozytora, które umożliwi opracowywanie prawidłowych planów i które umożliwi operatywne korygowanie tych planów.

Kontrola poprzez zapisy w karcie drogowej powinna polegać na porównaniu ustalonego planu dziennego z rzeczywistym jego wykonaniem. Podobnie, jak złe wpisywanie lub wogóle niewpisywanie zadań kierowcy w karcie drogowej, również często zdarza się niewypełnianie rubryk sprawozdawczych w tejże karcie, lub wypełnianie ich hurtem za cały dzień roboczy. Taki tryb pracy jest niedopuszczalny i uniemożliwia jakkolwiek kontrolę i jakkolwiek analizę wykonanej pracy. Dlatego też należy położyć duży nacisk na prawidłowe, bezwzględne i bieżące wypełnianie

kart drogowych. Kontrole inspekcyjne przeprowadzane w trakcie pracy pojazdów powinny sprawdzać prawidłowość wypełniania kart drogowych, a w stosunku do winnych złego wypełniania kart drogowych powinny być wyciągane jaknajdalej idące konsekwencje, gdyż zapisy w karcie drogowej są podstawą całej sprawozdawczości z gospodarki samochodowej i są podstawą analizy tej gospodarki.

Analizować sprawozdawczość.

Nawet najlepiej sporządzone sprawozdanie, odpowiadające wszelkim wymagom instrukcji, nie będzie przedstawiało żadnej wartości jeśli nie będzie przeanalizowane, a na podstawie tej analizy i wyciągniętych z niej wniosków nie będą poczynione kroki w celu usunięcia wszelkich złych objawów w eksploatacji taboru, ujawnionych przez sprawozdawczość. Sprawozdań nie opracowuje się w celu kronikarskim, w celu zarejestrowania jedynie i stwierdzenia, że fakty pewne zaistniały; sprawozdanie sporządza się, aby stwierdzić prawidłowość przebiegu faktów, których sprawozdanie dotyczy i aby wyciągnąć stąd odpowiednie wnioski na przyszłość.

Niestety często się zdarza, że sprawozdania pozostają bez analizy i są tylko i jedynie dopełnieniem formalności narzuconej z góry.

Niejednokrotnie widzimy bardzo ładnie poukładane w segregatorach karty drogowe, czy inne sprawozdania z zakresu gospodarki samochodowej, lecz nikt do nich nie zagląda, nikt niewyciąga z nich odpowiednich wniosków. Taki stosunek do sprawozdawczości jest stosunkiem biurokratycznym, bezdusznym, szkodliwym i trzeba z nim bardzo ostro walczyć.

Każde sprawozdanie z zakresu transportu samochodowego obejmujące wyniki pracy pojedynczego pojazdu lub grupy pojazdów, powinno być przeanalizowane, a na podstawie przeprowadzonej analizy i wyciągniętych z niej wniosków powinny być wydane zarządzenia, które przyczynią się do usunięcia przyczyn zmniejszających wydajność taboru samochodowego.

Wykorzystać puste przebiegi.

Rok 1953 — to nie są już dyskusje o wykorzystaniu pustych przebiegów, to pierwszy rok, w którym wykorzystanie pustych przebiegów stało się realnym zadaniem do wykonania. W roku 1952 opracowano system wykorzystania pustych przebiegów, a Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 4 czerwca 1952 r. wprowadziło ten system w życie. Dalsze zarządzenia i instrukcje wykonawcze Ministerstwa Transportu Drogowego i Lotniczego ustaliły szczegółowy tryb postępowania.

W roku 1953 należy rozpocząć ostrą walkę o wykorzystanie pustych przebiegów na bazie obowiązujących przepisów, drogą ścisłej współpracy z komórkami spedycyjnymi PKS, drogą analizowania celowości wysyłania ładunków taborom samochodowym w dalekie trasy, drogą wreszcie bezwzględного przestrzegania wymienionego wyżej Rozporządzenia i przepisów wykonawczych.

Wykorzystanie pustych przebiegów to duża rezerwa transportu samochodowego, której wykorzystanie może nam dać setki tysięcy i miliony tono-kilometrów.

Należy również za przykładem transportowców Związku Radzieckiego rozpocząć akcję wykorzystania pustych przebiegów na krótkie odległości. Trudne to zagadnienie znajduje swe rozwiązanie poprzez współpracę poszczególnych komórek transportowych na terenie miast, a także na terenach podmiejskich i w transporcie pracującym pomiędzy miastem powiatowym, a wsią i wsią a miastem powiatowym.

Wykorzystać ładowność pojazdów.

Wykorzystanie ładowności pojazdów, to przede wszystkim zagadnienie ładunków przestrzennych. Co prawda zdarza się jeszcze, że samochodem trzy tonowym przewozi się jedną skrzynkę gwoździ, ale nie będziemy o tym mówić, gdyż jest to marnotrawstwo jawne i karygodne, które nie powinno mieć miejsca w ogóle.

Wykorzystanie ładowności przy przewozie ładunków przestrzennych jest ważnym i dotąd nierozwiązanym problemem, a ładunków przestrzennych przewożonych taborem samochodowym jest wiele; należy to zagadnienie postawić, jako jedno z ważniejszych do rozwiązania.

Większość transportowców, idąc po linii najmniejszego oporu, ogranicza się do wpisywania w kartach drogowych nie rzeczywiste ciężary przewożonych ładunków przestrzennych, lecz nominalnej ładowności pojazdów, wychodząc z założenia, że więcej i tak nie można naładować, a nie można krzywdzić kierowcy, który otrzymałby mniejszą premię.

To nie jest rozwiązanie zagadnienia. Rozwiązanie musi pójść po innej linii, przede wszystkim po linii przystosowania pojazdów do przewożonych ładunków drogą powiększenia przestrzeni ładownej. Takie przystosowanie pojazdu do przewozu sprzętów z drobiem, mebli, opakowań i t. p. jest sprawą technicznie prostą i nie wymagającą posiadania specjalnych warsztatów. Taka adaptacja powinna być dokonywana systemem gospodarczym przez użytkowników sprzętu. Należy pamiętać, że dobor odpowiednich pojazdów, lub ich przystosowanie do przewozu poszczególnych ładunków, przyczynia się nie tylko do wykorzystania ładowności, lecz również do przyspieszenia transportu, do ułatwienia prac ładunkowych, do podniesienia wydajności taboru.

Drugie zadanie wykorzystania ładowności — to stosowanie przyczep. W żadnym kraju nie jeździ tak mało przyczep, jak w Polsce. Czy dlatego, że nie mamy przyczep? — Nie. Dlatego, że z przyczep nie korzystamy. Przyczepy stoją. Wysła się raczej dla samych do jednej pracy, zamiast jeden z przyczepą. Przy przeglądaniu sprawozdań z eksploatacji rzuca się w oczy fakt, że współczynnik wykorzystania przyczep w bardzo nielicznych przypadkach przekracza cyfrę 0,5. Co to znaczy? — To znaczy, że więcej niż połowa przyczep stoi. To znaczy, że w przyczepach tkwią wielkie rezerwy przewozowe, rezerwy niewykorzystanej ładowności. Jednym z haseł transportowców w roku 1953 musi być: „Wszystkie przyczepy do eksploatacji”.

Zwalczać marnotrawstwa materiałowe.

Paliwo i ogumienie, to dwa zagadnienia, o których należy pamiętać, na które należy położyć specjalny nacisk. Należy przypomnieć sobie wszystko to, co było już wielokrotnie mówione, a więc normy zużycia paliwa, właściwa obsługa i konserwacja urządzeń zasilających, magazynowanie, przewóz i wydawanie paliwa oraz przede wszystkim stosowanie paliw zastępczych.

W roku 1953 należy zrealizować przestawienie części taboru na gazogeneratory, zwłaszcza w tych instytucjach, które rozporządzają odpadkami stanowiącymi paliwo. Nie wystarczy dokonać pomysłów racjonalizatorskich umożliwiających spalanie trocin, czy też wszelkich odpadków w gazogeneratorach, czego dokonano w resorcie Lesnictwa, trzeba te pomysły zastosować i wykorzystać w jaknajszerszym zakresie.

Należy wprowadzić ostrą kontrolę eksploatacji ogumienia, nauczyć kierowców prawidłowej jego eksploatacji i zwiększyć ilość opon oddawanych do protektorowania.

Prawidłowa gospodarka materiałowa, właściwa gospodarka paliwem i ogumieniem, da nam w efekcie oszczędności, które obniżą koszty transportu samochodowego i które przyczynią się do lepszego wykonania planu przez transport samochodowy.

Stosować mechanizację prac ładunkowych.

Mechanizacja prac ładunkowych nie jest wyłącznie zagadnieniem zakupu pojazdów i przyrządów fabrycznie wykonanych, odpowiednich do tych prac. Mechanizacja prac ładunkowych — to także przystosowanie pojazdów i terenu do na lub wyładunku systemem gospodarczym.

Istnieje cały szereg systemów ułatwiających i przyspieszających naładunek lub wyładunek. Systemy stosowane w Związku Radzieckim powinny być dla nas przykładem. Przykłady te należy wprowadzić w życie. Systemy naładunkowe przy pomocy opuszczonej tylnej klapy, dźwigu bramowego, wciągarki; systemy wyładunkowe przy pomocy t. zw. „daszku”, „plandeki”, „deski”, „wywrotki z oporami”, „rampy”, powinny być stosowane jak najszerszej. Takich

systemów można wyliczyć o wiele więcej, a stosowanie ich przyczyni się do ich udoskonalenia i znalezienia nowych systemów właściwych dla danej pracy.

Mimo mnogości systemów niewielu ich wprowadzono dotąd w życie. W resorcie budownictwa przemysłowego przed dwoma laty na wystawie racjonalizatorskiej pokazano wiele ciekawych pomysłów w tym zakresie. Pomysły te jednak pozostały na piśmie, nie wprowadzono ich w życie.

W Państwowej Komunikacji Samochodowej przeprowadzono parę prób, które ze względu na zły ich przygotowanie nie powiodły się. Zniechęceni się pracownicy PKS i nie wprowadzili żadnej mechanizacji na większą skalę. Jeden resort, który poczynił pewne kroki w kierunku zmechanizowania prac ładunkowych w transporcie samochodowym, to górnictwo, które coraz szerzej stosuje „wywrotki z oporami” i inne urządzenia wykonane we własnym zakresie.

Z-ca Przewodniczącego PKPG Min. E. Szyr na naradzie transportowców w dniu 2 października 1952 r., ze specjalnym naciskiem podkreślił konieczność natychmiastowego ożywienia działalności w zakresie małej mechanizacji w transporcie.

Mechanizacja prac ładunkowych, to oszczędność ludzkiej pracy, to przyspieszenie przewozu, to zwiększenie wydajności taboru.

Należy niezwłocznie przystąpić do mechanizacji prac ładunkowych, należy przelać konserwatyzm i upór wśród niektórych transportowców w stosunku do stosowania małej mechanizacji, należy zapoznać się z literaturą radziecką w tym zakresie, z publikacjami w „Transportie”, w „Motorystyce”, w „Motorze”.

Propagować nowe formy współzawodnictwa.

Należy propagować nowe formy współzawodnictwa w transporcie samochodowym, stosowane ostatnio w Związku Radzieckim, które dały tam wspaniałe rezultaty. Formy te, to przede wszystkim brygady wysokiej wydajności, czyli kompleksowe współzawodnictwo, którym objęci są nie tylko transportowcy, ale również i ci, którzy mają wpływ na kształtowanie się wydajności pracy pojazdów. Brygady wysokiej wydajności opisałem szczegółowo w poprzednim numerze „Transportu”; z zagadnieniem tym należy zapoznać wszystkich kierowców, wszystkich pracowników transportu. Należy brygady takie zorganizować.

Zapewnić planową techniczną opiekę nad sprzętem.

Wyżej wymieniliśmy wyłącznie zagadnienia o charakterze eksploatacyjno-organizacyjnym, pomijając zagadnienie równie ważne, jakim jest właściwa opieka techniczna nad eksploatowanym taborem. Zagadnienie to jest problemem, który należałoby omówić w osobnym artykule, dlatego też w tym miejscu zwracamy jedynie uwagę, że przy organizowaniu transportu, przy przygotowywaniu taboru do jego intensywnej eksploatacji należy ołbrzymi nacisk położyć na zapewnienie planowej obsługi technicznej taboru.

To nie jest sprawa wyłącznie nowych obiektów obsługowo-reмонтowych i nowych części zamiennych, to również i przede wszystkim sprawa właściwego wykorzystania obiektów istniejących, planowania zabiegów technicznych i kontroli wykonania tych planów, instruowania kierowców o metodach właściwej eksploatacji, propagowania radzieckich metod obsługowych, upłygnięcie nadmiernych remanentów części zamiennych i prawidłowej ich dystrybucji i wiele, wiele innych mniejszych spraw natury organizacyjnej, które w sumie przyczynią się do podniesienia opieki technicznej na wyższy poziom, a tym samym do zwiększenia gotowości technicznej taboru i do większej jego wydajności.

* * *

Przypomnieliśmy powyżej transportowcom parę zagadnień, które zdaniem naszym są kluczowe dla wykonania planu transportu samochodowego w 1953 r. i na które należy zwrócić specjalną uwagę.

Prawidłowe rozwiązanie tych zagadnień, zmobilizowanie wszystkich wysiłków w kierunku ich właściwego ustawienia, pozwoli nam wykonać i przekroczyć planowaną wydajność taboru samochodowego w 1953 roku.

A TARANOW (ZSRR)

Scalenie gospodarstw samochodowych znacznie podnosi wykorzystanie taboru samochodowego

OD REDAKCJI

W poprzednim numerze zamieściliśmy pierwszą część artykułu A. Taranowa umieszczonego w Nr 5 „Planowej Gospodarki ZSRR” z r. 1951. Poniżej podajemy dokończenie tego artykułu.

A. Taranow, omawiając w pierwszej części rolę i zadania transportu samochodowego w gospodarce socjalistycznej, wskazuje na wielkie rezerwy transportowe, które można wykorzystać przez właściwą organizację gospodarki samochodowej. Autor przytacza przykłady, w jaki sposób uporządkowano gospodarkę samochodową w Ministerstwie Przemysłu Węglowego, w Ministerstwie Handlu i w Ministerstwie Budownictwa Zakładów Przemysłu Ciężkiego, w którym w rezultacie scalenia gospodarstw samochodowych wzrosła wydajność samochodów i zmniejszyły się koszty przewozu. W gospodarstwach tych przewóz, przypadający na jeden samochód inwentarzowy, w 1950 roku wynosił 5 — 6 tys. ton i 30 — 38 tys. tonokilometrów, a w małych gospodarstwach w tym czasie przewóz wynosił 1 — 2 tys. ton i 8 — 20 tys. tonokilometrów. W dalszym ciągu swego artykułu autor omawia reorganizację gospodarki samochodowej w innych resortach gospodarczych.

Poważne prace zostały dokonane w dziedzinie scalania gospodarstw samochodowych i wprowadzenia rozrachunku gospodarczego w Ministerstwie Budownictwa Przemysłowego.*) Powołano przy Centralnych Zarządach Budownictwa Przemysłowego Zarządy (Biura) Transportu Samochodowego, pozostające na rozrachunku gospodarczym, przy czym biura te skupiają około 70% taboru samochodowego budownictwa przemysłowego; prócz tego zostały zastosowane również i inne środki, które w rezultacie dały wzrost wydajności samochodu i obniżkę kosztów własnych przewozów.

Również i w Ministerstwie Komunikacji, w Ministerstwie Przemysłu Lotniczego, w Centralnym Związku Spółdzielczym itp. znacznie podniesiono wykorzystanie transportu samochodowego. W ciągu ostatnich lat Ministerstwo Komunikacji dość intensywnie korzysta z transportu samochodowego przy przewożeniu ładunków w pojemnikach i dlatego też w skład Centralnego Zarządu Służby Handlowej Ministerstwa Komunikacji powołano Zarząd Przewozów w Pojemnikach i Spedycji (transportowo - spedycyjnych operacji), któremu podlegały jednostki na samodzielnym rozrachunku gospodarczym na całej sieci, przy czym przedsiębiorstwa te dysponują znaczną ilością samochodów ciężarowych. Ładunek w pojemniku jest przewożony na stację kolejową i z dworca kolejowego samochodem Zarządu Przewozów w Pojemnikach i Spedycji do miejsca przeznaczenia.

Stosowanie w przewozach pojemników daje poważne oszczędności w materiałach używanych na opakowanie, jak: drzewo, płótno itp. Jak poważne znaczenie dla uzyskania oszczędności materiałowych ma stosowanie pojemników, łatwo zrozumieć, jeżeli się zważy, że na opakowanie ładunków przewożonych koleją, które mogłyby być przewiezione w pojemnikach, używa się rocznie około 5 mil. m sześć. drzewa, 10 milionów metrów tkaniny bawełnianej i wiele innych materiałów. Prócz tego korzystanie z pojemników daje możliwość pełnej mechanizacji na i wyładunku, co zwiększa wydajność środków przewozowych (wagonów i samochodów), przyspiesza dostawę ładunków, umożliwiając przewóz bezpośrednio z magazynu wysyłającego na skład odbierającego, przez co zostają wyeliminowane pośrednie czynności, jak magazynowanie (składowanie) sortowanie wg. kierunków ładunków tak na bazach zbytu, jak i transportowych.

Dla lepszego wykorzystania transportu samochodowego przy przewożeniu ładunków masowych, stosuje się tak zwane przewozy scentralizowane.

Przy przewozach scentralizowanych ładunek odbywa się środkami dostawcy, przewóz i spedycja środkami publicznego transportu samochodowego, a wyładunek środkami odbiorcy. Odpowiedzialność za ładunek w czasie przewozu ponosi przewoźnik publiczny. W rezultacie takiego ujęcia sprawy zarówno dostawca, jak i odbiorca, są tak samo zainteresowani w mechanizacji procesów na i wyładunkowych, przedsiębiorstwa zaś otrzymujące ładunki za pośrednictwem publicznego transportu samochodowego, są przy scentralizowanych przewozach zwolnione od obowiązku załadunku i przewozu.

Wieloletnie doświadczenia, wypływające ze stosowania scentralizowanych przewozów maki i chleba w Moskwie, a koksu i niektórych innych ładunków w Leningradzie, całkowicie uzasadniają celowość organizacji tego rodzaju przewozów.

W styczniu 1951 roku wprowadzono w Moskwie scentralizowane przewozy cegły transportem samochodowym Moskiewskiego Miejskiego Komitetu Wykonawczego*) z cegielni na place budowy wszystkich resortów. Ten rodzaj przewozów daje duży efekt ekonomiczny. W wyniku wprowadzenia scentralizowanych przewozów każdy samochód przewoził 4.992 cegły zamiast 1.760 cegieł, które przewoził do chwili wprowadzenia scentralizowanych przewozów. Czas postoju samochodu przy na i wyładunku został skrócony z 2,1 do 1 godziny na jedną jazdę. Przebieg samochodów, po uwzględnieniu lepszego wykorzystania ładowności samochodów i stopnia wykorzystania przyczep, został zmniejszony z 123,2 tysięcy kilometrów do 79,9 tysięcy kilometrów, co zmniejszyło codzienny rozchód benzyny na przewóz cegły z 41,2 tysięcy litrów do 29,3 tysięcy litrów. Niezależnie od powyższego scentralizowane przewozy cegły umożliwiły zmniejszenie liczby ładowaczy z 3.000 do 600 osób i bardzo poważnie zostały zmniejszone wydatki za przewóz cegły z cegielni na place budowy.

W styczniu 1951 r., jednocześnie z wprowadzeniem scentralizowanych przewozów cegły, wprowadzono w Moskwie scentralizowane dostawy piwa do sieci handlowej z największego browaru. Pracę tę wykonuje transport bazy samochodowej Ministerstwa Handlu ZSRR.

Do czasu wprowadzenia scentralizowanych dostaw piwa, do tego browaru codziennie przyjeżdżało do 300 samochodów ciężarowych, które oczekiwały na otrzymanie piwa, po kilka godzin i zabierały po 15 — 25 skrzyń zamiast 100 skrzyń, odpowiednio do ładowności samochodów.

Obecnie cała produkcja wspomnianego browaru jest przewożona 31 — 50 samochodami, przy czym do każdego samochodu przydzielony został starszy ładowacz (przewodnik), odpowiedzialny za ładunek i dostawę odbiorcy, a załadunek jest dokonywany przez specjalną brygadę ładowaczy.

Dzięki wprowadzeniu scentralizowanych przewozów znacznie się podniosło wykorzystanie taboru samochodowego, co w rezultacie poważnie zmniejszyło ilość samochodów, kierowców, ładowaczy i agentów, przedtym zatrudnionych przy tych przewozach. Usunięto zbędne przestoje samochodów dla wystawiania doku-

*) W tekście oryginalnym: „Ministerstwie Budownictwa Przemysłu Maszynowego”.

**) Moskiewski Miejski Komitet Wykonawczy posiada swoje przedsiębiorstwo przewozowe, komunikacyjne i taksówkowe, podobnie, jak u nas Stołeczna Rada Narodowa posiada MPT (Miejskie Przedsiębiorstwo Taksówkowe), MPK (Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne).

mentów przewozowych, zmniejszyło się zużycie materiałów pędnych i innych materiałów eksploatacyjnych. Według danych prowizorycznych ogólna oszczędność środków, związana tylko z wprowadzeniem scentralizowanych przewozów cegły, wynosi za pierwsze półrocze 1951 roku około 20 milionów rubli.

Doświadczenia, wynikające z stosowania scentralizowanych przewozów cegły w Moskwie, są przenoszone przez Ministerstwo Transportu Samochodowego RSFSR na inne miasta i inne rodzaje ładunków.

Wzmocnienie resortowych gospodarstw samochodowych jest to tylko początek wielkiej pracy w dziedzinie reorganizacji wykorzystania transportu samochodowego ZSRR.

W wielkich miastach — Moskwie, Kijowie, Leningradzie, Swierdłowsku i innych, gdzie już jest dobrze rozwinięty publiczny transport samochodowy, powiększenie gospodarstw samochodowych winno się odbywać drogą likwidacji małych resortowych gospodarstw samochodowych. Natomiast w ośrodkach przemysłowych jest celowe tworzenie wielkich terytorialnych, resortowych gospodarstw samochodowych, a to z perspektywą przekształcenia tych przedsiębiorstw samochodowych w międzyresortowe.

Uwzględniając okoliczność, że podstawowa ilość samochodów znajduje się pod zarządem poszczególnych resortów i jest wykorzystywana dla przewozu ładunków również i wewnątrz swoich zakładów, wydaje się konieczne, aby w najbliższym czasie jeszcze intensywniej kontynuować pracę nad dalszym upowszechnieniem stosowania scentralizowanych przewozów ładunków transportem samochodowym we wszystkich resortach i należy wzmocnić rolę i udział transportu publicznego w przewozie ładunków.

Jednocześnie z scalaniem gospodarstw samochodowych winny ulec dalszej poprawie wszystkie podstawowe wskaźniki ekonomiczno — techniczne pracy samochodów. Dla osiągnięcia tego jest przede wszystkim konieczne: usprawnienie procesu przewozu, poważne zmniejszenie próżnych przebiegów samochodów i czasu postoju samochodów pod na i wyładunkiem, podniesienie wykorzystania ładowności pojazdów, szersze stosowanie przyczep samochodowych, osiąganie współczynników ich wykorzystania nie niższych, jak dla samochodów ciężarowych.

Niezbędne jest również podniesienie gotowości technicznej taboru samochodowego przez stosowanie we wszystkich gospodarstwach samochodowych obowiązkowej technicznej obsługi samochodów i tworzenia przy wielkich gospodarstwach samochodowych przedsiębiorstw naprawczych. Należy również bardziej upowszechnić stosowanie do samochodów paliwa zastępczego.

Uwzględniając coroczny wielki wzrost liczby samochodów osobowych zatrudnionych w gospodarce narodowej ZSRR, należy opracować odpowiednie przepisy, reglamentujące korzystanie z samochodów osobowych, należących do państwowych i spółdzielczych organizacji, tak, by wydatki na korzystanie z samochodów osobowych zostały znacznie zmniejszone.

To zadanie może być osiągnięte drogą rozwoju w dużych miastach i osiedlach przedsiębiorstw taksówek samochodowych, a także organizacji wielkich garaży resortowych dla obsługi kierowniczych i inżyniersko-technicznych kadr dla celów służbowych samochodami osobowymi z ogólnej kolumny.

Należy również rozszerzyć sprzedaż samochodów osobowych dla ludności.

Marnotrawstwa w wykorzystaniu transportu samochodowego są również spowodowane brakiem dobrze zorganizowanej pracy naukowo — badawczej i brakiem zabezpieczenia tego transportu w wykwalifikowane kadry, specjalistów z wyższym i średnim technicznym wykształceniem.

Dwa naukowo — badawcze instytuty transportu samochodowego przy Ministerstwach Transportu Samochodowego RSFSR i USSR i kilka instytutów samochodowo — drogowych Ministerstwa Szkolnictwa Wyższego nie mogą stanowić dostatecznej bazy materialno-technicznej.

Wielkie znaczenie dla podniesienia wykorzystania

transportu samochodowego ma ulepszenie gospodarki drogowej. W czasie Stalinowskich Pięćdziesiąt lat na terytorium ZSRR zbudowano wielką ilość magistrali samochodowych o ulepszonej nawierzchni. Tylko w czasie powojennej pięćdziesiątki zbudowano 16 tysięcy kilometrów takich dróg, w tej liczbie autostradę Moskwa — Smoleńsk.

Dla udoskonalenia budownictwa drogowego (dróg państwowych i lokalnych) zorganizowano 150 baz maszyn drogowych i 100 zmechanizowanych kamieniołomów dla wydobywania i przetworstwa materiałów kamiennych, w rezultacie czego w bratnich republikach ZSRR stworzono potężną bazę materialno — techniczną dla budowy nowoczesnych dróg samochodowych.

Szybsza poprawa stanu sieci dróg w poważnym stopniu zależy od właściwego zainteresowania tym problemem władz miejscowych.

Dobrze jest zorganizowana robota przy budowie i odnowie dróg miejscowych w kraju Krasnojarskim, gdzie plan 1950 roku budowy dróg lokalnych został wykonany w 116%, a odnowa w 120,5%.

Poprawia się stan gospodarki drogowej w okręgu Gorkowskim. Zbudowano drogi Arzamas — Ardatów i Arzamas — Szatki. Plan 1950 roku przekroczono.

W okręgu Kałinińskim w każdej spółdzielni produkcyjnej zorganizowano stałe brygady drogowców; plan budowy dróg w 1950 roku został tam wykonany w 111,2%, a odnowy w 117,1%.

Mimo to, szereg okręgów nie udziela dostatecznej uwagi zagadnieniom drogowym i tak w okręgu Penzeńskim, Tambowskim i Tułskim stan dróg ulega pogorszeniu, a plany budowy i odnowy dróg nie są wykonywane.

Prócz tego nieodzowne jest kontynuowanie budowy i renowacji samochodowych magistrali drogowych, właściwe wykorzystanie istniejących baz maszyn drogowych i aktywny udział ludności wiejskiej przy budowie, naprawach i utrzymaniu dróg tak państwowych, jak miejscowych.

Należy przy budowie dróg i mostów przeprowadzić mechanizację robót ciężkich i pracochłonnych i szeroko stosować progresywne szybkościowe metody, które dały dobre wyniki przy budowie autostrad.

W związku z coraz to szerszym stosowaniem w gospodarce drogowej nowych typów maszyn drogowych należy podnieść kwalifikacje robotników drogowych i przygotowywać w skali masowej kadry drogowców, znających dokładnie mechanizację robót drogowych. Dotyczy to również kadr z wyższym wykształceniem.

* * *

Celem podniesienia wykorzystania transportu samochodowego należy więc w ciągu najbliższych lat dokonać scalenia gospodarstw samochodowych i wzmocnić publiczny transport samochodowy. Doświadczenia w dziedzinie scentralizowanych przewozów samochodowych cegły i artykułów żywnościowych należy rozpowszechnić i tym rodzajem przewozów objąć inne masowe ładunki. Należy wzmocnić mechanizację na i wyładunku, stosować coraz szerzej przyczepy, co w rezultacie obniży koszty własne przewozów transportu samochodowego.

Dla obniżenia kosztów utrzymania samochodów osobowych winno się uporządkować ich eksploatację w poszczególnych resortach i instytucjach, znacznie powiększyć stan taboru taksówkowego, a także zwiększyć liczbę samochodów osobowych, przeznaczonych na sprzedaż dla ludności (pulę rynkową). Należy szeroko w transporcie samochodowym stosować i doprowadzić do znacznego wzrostu wykorzystywania paliw zastępczych (stałych i gazu).

Wykonanie z powodzeniem stojących przed nami zadań jest możliwe tylko w oparciu o masowy rozwój socjalistycznego współzawodnictwa wszystkich pracowników transportu samochodowego o przekroczenie planów przewozu ładunków, o powiększenie przebiegów międzynaprawczych samochodów, o oszczędność paliwa i pozostałych materiałów eksploatacyjnych i to na podstawie dobrze opanowanych i rozpowszechnionych przodujących metod i doświadczeń nowatorów transportu samochodowego.

Tłumaczył i opracował L. S.

ST. PAWŁOWSKI (Warszawa)

Kierunki prac instytutów naukowo-badawczych transportu samochodowego w ZSRR

Nauka *) w Związku Radzieckim jest oddana całkowicie służbie dla narodu. Partia komunistyczna i osobiście Wielki Stalin podnieśli naukę w Związku Radzieckim na niebywały poziom. Nauka radziecka, idąc za wskazaniem Stalina, nie odgradza się od narodu, nie trzyma się zdale od niego, lecz służy mu i przekazuje narodowi wszelkie swe zdobycze nie z musu lecz z dobrej woli.

Wielką rolę nauki radzieckiej w rozwoju wszystkich dziedzin gospodarki narodowej Związku Radzieckiego, w wyzyskaniu ukrytych możliwości podniesienia wydajności pracy i obniżenia kosztów własnych produkcji.

Ważną gałęzią gospodarki narodowej Związku jest również szybko rozwijający się transport samochodowy.

Eksploatacja parku samochodowego kosztuje już obecnie dziesiątki miliardów rubli rocznie i związana jest z zużyciem wielkiej ilości cennego surowca jakim jest benzyna i guma. Wydatki na eksploatację jednego samochodu ciężarowego do czasu jego całkowitej amortyzacji w średnich warunkach eksploatacyjnych przekraczają w przybliżeniu dziesięciokrotnie początkową wartość samochodu.

Zasoby materiałowe w całym szeregu gospodarstw samochodowych nie są jeszcze należycie wykorzystywane. Świadczy o tym stosunkowo mała wydajność samochodów, zbyt mała ilość dokonanych przebiegów międzyremontowych samochodów, a wreszcie nie zawsze racjonalne wykorzystanie paliwa, opon i części zapasowych.

Pełne i racjonalne wykorzystanie przez transport samochodowy posiadanych zasobów zależy w znacznym stopniu od rozwoju prac naukowo-badawczych, mających na celu podniesienie wydajności samochodów i przedłużenie czasu ich eksploatacji, ekonomię użytkowanych materiałów, a wreszcie — obniżenie nakładów na obsługę techniczną i remont samochodów.

W związku z tym zakładom naukowo-badawczym, a szczególnie Centralnemu Instytutowi Naukowo-Badawczemu Transportu Samochodowego w Związku Radzieckim, poruczono rozwiązanie szeregu wyjątkowo odpowiedzialnych i ważnych zadań i zagadnień.

W dziedzinie transportu samochodowego, jak to zresztą ma miejsce i w innych gałęziach gospodarki narodowej ZSRR, w okresie ubiegłej powojennej pięcioletki osiągnięto wielkie sukcesy. W osiągnięciach tych obrzmiały rolę odegrali liczni nowatorzy transportu samochodowego, którzy za cel swych wysiłków obrali podwyższenie międzyremontowych przebiegów samochodów, oszczędność wydatków na obsługę techniczną samochodu i jego remont, jak również obniżenie norm zużycia materiałów eksploatacyjnych.

Jak wielką wagę przykładają do tych prac, niech posłuży fakt, że nowatorzy transportu samochodowego zostali odznaczani nagrodami Stalinowskimi za podstawowe udoskonalanie metod eksploatacji samochodów.

Siła nauki radzieckiej polega na nierozdzielnej więzi teorii z praktyką. Ścisła łączność z praktyką daje nauce celowość i zezwala skupić siły na rozwiązaniu zadań najważniejszych, zadań stojących na porządku dziennym zagadnień o charakterze ogólnopaństwowym.

We wzajemnej więzi i wzajemnej pomocy nauki i produkcji szczególnie wyraźnie przejawia się ważna cecha nowego społeczeństwa komunistycznego, tj. zacieranie się granicy pomiędzy pracą fizyczną i pracą umysłową.

W ostatnich czasach wzmocniona została więź między instytutami naukowo-badawczymi i zakładami naukowymi z jednej strony a przedsiębiorstwami i gospodarstwami samochodowymi z drugiej, jak również pomiędzy pracownikami naukowymi o nowatorami przedsiębiorstw. Pracownicy nauki pomagają stale przedsiębiorstwom i gospodarstwom samochodowym w wdrażaniu przodującej techniki i doświadczeń nowatorów i racjonalizatorów. W programie przyszłych prac pracowników naukowych Związku Radzieckiego jest przewidziane znaczne poszerza-

nie łączności z praktyką, bardziej wnikliwe badanie metod pracy racjonalizatorów i lepsze wykorzystanie w pracach naukowych czołowych doświadczeń.

Badanie i uogólnianie przodujących doświadczeń przez naukowców nie jest celem samym w sobie. Nie wystarczy doświadczenie, trzeba jeszcze umiejętnie i szeroko rozprzestrzenić wyniki tego doświadczenia. Sukces tej akcji zależeć będzie od stopnia aktywności biorących w niej udział pracowników inżynieryjno-technicznych i kierownictwa przedsiębiorstw oraz gospodarstw samochodowych. Nie należy zapominać, że w warunkach socjalizmu rozpowszechnianie dodatniego doświadczenia staje się sprawą o znaczeniu ogólnopaństwowym.

Aby jak najkorzystniej rozwiązać to zadanie w zagadnieniu transportu samochodowego, nauka powinna dopomóc w opracowaniu metodyki badania sposobów stosowanych w pracy przez kierowców-nowatorów oraz robotników-stachanowców. Podniesienie wydajności samochodów i obniżenie kosztów przewozów zależy w znacznej mierze od racjonalnej organizacji gospodarstw samochodowych i od sposobu organizowania samych przewozów.

Ostatnio w większych centrach budowlanych Związku Radzieckiego stosowane są na szeroką skalę zcentralizowane przewozy cegły i innych ładunków o charakterze masowym (patrz „Transport” Nr 5/52 „Drogi rozwoju racjonalizacji przewozu cegły”) co wybitnie zmniejsza zapotrzebowanie na ilość niezbędnych środków przewozowych jak i na siłę roboczą. Prawidłowe organizowanie przewozu ładunków o charakterze masowym daje olbrzymi efekt w skali gospodarki ogólnonarodowej i stwarza warunki umożliwiające rozwój i konsolidację gospodarstw samochodowych ogólnego użytkowania.

Rozwój tego rodzaju przewozów winien stać się generalnym zagadnieniem w dziedzinie eksploatacji parku samochodów ciężarowych, dlatego też opracowanie zasad organizowania scentralizowanych przewozów ładunków o charakterze masowym winno stać się jednym z podstawowych kierunków prac instytutów naukowo-badawczych.

Znaczący rozwój przewozów pasażerskich wymaga bezwzględnego opracowania środków mierzących do usprawnienia obsługi pasażerów, pełniejszego wykorzystania taboru samochodowego i obniżenia kosztów własnych przewozu.

Obecnie bardzo aktualną stała się kwestia organizacji przewozów i obsługi technicznej dalekiego transportu samochodowego na wielkich magistralach samochodowych.

Nauka winna okazać wielką pomoc sprawie scalenia drobnych gospodarstw samochodowych i szerokiemu wszczepieniu zasady maksymalnego wykorzystania przyrządów samochodowych.

Nie trzeba udowadniać jak wielki wpływ na przedłużenie życia samochodu ma wysoka jakość jego technicznej obsługi, oraz w jak wielkim stopniu od jakości tej obsługi zależy oszczędność w zużyciu paliw, opon, i środków pieniężnych wydawanych na obsługę i remonty.

Prowadzone obecnie w tej dziedzinie w Związku Radzieckim prace naukowo-badawcze mają w swym założeniu opracowanie technologii obsługi technicznej nowych modeli samochodów, oraz opracowanie wymogów w stosunku do wyposażenia garaży.

W przyszłości, równoległe do wspomnianych prac, należy rozwiązać zadanie ustalenia rozmiarów tej technicznej obsługi i jej okresowości, oparte na poważnych eksperymentach z uwzględnieniem bogatego doświadczenia racjonalizatorów transportu samochodowego.

Jednym z ważniejszych zadań instytutów naukowo-badawczych jest opracowanie warunków technicznych na oddawanie samochodów do remontu, warunków ustalających pod względem technicznym i ekonomicznym granice błędów i uszkodzeń, jakie usprawiedliwiają oddawanie wozów do naprawy. Praca ta winna rozwiązać cały szereg niejasności, które powstają w codziennej praktyce kierowców-stachanowców.

*) Opracowano na podstawie bieżącej literatury radzieckiej.

Sprawa ekonomii paliw wymaga doprowadzenia do końca opracowania zróżniczkowanych norm zużycia benzyny, w zależności od rodzaju przewożonego ładunku i warunków drogowych, co ułatwi zmniejszenie ilości zużytej benzyny na jednostkę przewozu.

Doświadczenia nowatorów dowodzą, jak wielki wpływ na zagadnienie zużycia benzyny ma sposób prowadzenia wozów przez kierowców, oraz ściśle przestrzeganie przez nich stanu cieplnego silników. W związku z tym należy ustalać warunki pracy samochodu zależnie od okoliczności, w jakich następuje jego eksploatacja.

Nie mniej ważnym zagadnieniem w tej dziedzinie jest opracowanie środków, zmierzających do szerokiego stosowania w transporcie samochodowym samochodów gazogeneratorowych i na gaz sprężony.

Dotychczas nie poświęca się należytej uwagi metodom przedłużania czasu pracy opon samochodowych. Dlatego też w przyszłości, niezależnie od prowadzenia prac nad udoskonaleniem technologii remontu opon przy stosowaniu mechanizacji, w planach prac instytutów naukowo-badawczych winny się znaleźć tematy związane z metodami oszczędzania opon i z czasem ich eksploatacji.

Znaczna część samochodów ciężarowych parkowana jest jeszcze obecnie zimą pod odkrytym niebem. Nie bacząc jednak na to bezgarażowe parkowanie problem obniżenia norm zużycia poszczególnych agregatów samochodów nie został całkowicie rozwiązany. W związku z tym należy zwrócić szczególną uwagę na eksploatację samochodów ciężarowych, która powinna być łagodniejsza w warunkach zimowych, a — w szczególności — na opracowanie wymagań technicznych z zakresu specjalnych zimowych olejów silnikowych i smarów stałych.

Transport samochodowy zużywa wielkie ilości części zapasowych do samochodów. Kwestia ekonomii tych części drogą renowacji ma w tym przypadku zupełnie wyjątkowe znaczenie. W dziedzinie tej są jednak stawiane dopiero pierwsze kroki. Na przyszłość należy jak najpoważniej zabrać się o prace eksperymentalnych związanych z ustalaniem nowych technologicznych procesów renowacji części do samochodów i ich detali. Równocześnie zaś należy starać się o jak najszerze stosowanie znanych już metod renowacji tych części — jak spawanie, metalizacja i in.

Przemysł samochodowy produkuje samochody należące przygotowane do pracy pod względem eksploatacyjnym, podnosząc ustawicznie ich odporność i wytrzymałość na zużycie. Jednak w warunkach gospodarki socjalistycznej wymagania w stosunku do taboru samochodowego wciąż wzrastają. Trzeba przeto nie tylko stale ulepszać jakość samochodów, opuszczających fabryki, ale również produkować takie typy samochodów i przyczep, któreby całkowicie odpowiadały różnorodnym warunkom eksploatacyjnym w całym kraju. Trzeba więc kontynuować prace nad

wyboiem typu samochodów i przyczep, uzasadniając w stosunku do nich wymogi eksploatacyjno-techniczne.

Poprawa wskaźników pracy transportu samochodowego w wielkim stopniu zależy od jakości paliw i smarów. Dlatego też należy kontynuować prace nad ulepszeniem jakości paliw i smarów.

Zagadnienia finansowe w transporcie samochodowym na ogół są dość słabo opracowane i w związku z tym trzeba znacznie rozszerzyć prace naukowe w tej dziedzinie. W pierwszym rzędzie należałoby wykonać prace umożliwiająca szerokie wprowadzenie rozrachunku gospodarczego warsztatów oraz uporządkowanie systemu wynagrodzeń podstawowych zawodów pracowników transportu samochodowego.

W planach prac poszczególnych instytutów powinny znaleźć odpowiednie miejsce prace naukowe, których celem winno być okazanie pomocy transportowi samochodowemu na wielkich budowach komunizmu z uwzględnieniem specyficznych warunków jego eksploatacji.

Mając na względzie, że wyniki prac naukowo-badawczych przyjmowane są jako podstawa warunków technicznych i normatywów, obowiązujących w transporcie samochodowym całego Związku Radzieckiego, uwaga naukowców winna być ześrodkowana całkowicie na najbardziej zasadniczych i aktualnych pracach. Należy znacznie rozszerzyć eksperymenty i lepiej wykorzystać w pracach naukowych doświadczenia produkujących przedsiębiorstw, gospodarstw samochodowych i racjonalizatorów produkcji.

Rzecz w pracach naukowo-badawczych w transporcie samochodowym wymaga wzmocnienia bazy doświadczalnej instytutów, powiększenia ich etatów i organizacji przygotowania kadr pracowników nauki.

Dalsze rozszerzenie i pogłębienie pracy naukowo-badawczej w dziedzinie eksploatacji i naprawy samochodów, wzmocnienie więzi między nauką i życiem bieżącym oraz śmiało wprowadzenie osiągnięć nauki do przemysłu, będą powodować stale polepszanie się transportu samochodowego, a co za tym idzie — wzmocnienie potęgi i znaczenia kraju ojczystego.

* * *

W transporcie samochodowym Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej dają się zaobserwować podobne trudności i niedomagania, jak wyżej wspomniane, będące od pewnego czasu na warsztacie pracy instytutów i zakładów naukowo-badawczych transportu samochodowego w ZSRR. Wydaje się konieczne, aby nasze dwa instytuty — tzn. Instytut Motoryzacji i Instytut Transportu Samochodowego — zadbały o jak najszybsze przeszczepienie na nasz grunt dotychczasowych osiągnięć bratnich instytutów radzieckich, a również, aby możliwie intensywnie zajęły się opracowaniem problemów dotąd nierozwiązanych, a dla naszego transportu samochodowego uciążliwych.

JERZY JESIONOWSKI (Warszawa)

Przedsiębiorstwo transportu samochodowego łączności

(Doświadczenia pierwszego roku)

1. Organizacja

Przedsiębiorstwo Transportu Samochodowego Łączności (PTSL) było jednym z pierwszych branżowych przedsiębiorstw transportowych, powołanych do życia w wyniku Uchwały Prezydium Rządu Nr 415 z 2.VI 1951 r. Zadaniem przedsiębiorstwa jest obsługa samochodowa wszystkich przedsiębiorstw Resortu Poczty i Telegrafów.

Ze względu na specyfikę swojej pracy, o czym będziemy mówić dalej, zostało zorganizowane jako przedsiębiorstwo centralne, a nie szereg samodzielnych przedsiębiorstw terytorialnych. Za rozwiązaniem takim przemawiały następujące okoliczności:

a) centralna struktura obsługiwanych przedsiębiorstw Resortu;

b) brak w niektórych okręgach warunków technicznych dla stworzenia samodzielnych i samowystarczalnych przedsiębiorstw (zaplecze techniczne);

c) niedojrzałość terenowych gospodarstw samochodowych, przejętych z poszczególnych przedsiębiorstw Resor-

tu, do prowadzenia samodzielnej działalności gospodarczej.

Jak wykazało doświadczenie roku 1952 rozwiązanie takie było słuszne i pozwoliło na uniknięcie licznych trudności organizacyjnych i finansowych. Nawet po roku działalności całkowite usamodzielnienie oddziałów okręgowych było niemożliwe i w roku 1953 przeszły one z rozrachunku ograniczonego na pełny — nadal jednak wewnętrzny. Przekształcenie Oddziałów na samodzielne przedsiębiorstwa planuje się na rok 1954.

Organizacyjnie przedsiębiorstwo składa się z: a) Dyrekcji, b) Oddziałów, pozostających w r. 1952 na ograniczonym, a od 1.I 1953 r. na pełnym rozrachunku wewnętrznym, c) Ekspozytur podległych Oddziałom i nie prowadzących samodzielnej rachunkowości.

Oddziały wykonują dwojakie funkcje: administracyjno-nadzorcze (jako zarządy okręgów) i wykonawczo - produkcyjne (jako bazy eksploatacyjne i okręgowe ośrodki naprawcze). Ekspozytury są jednostkami wyłącznie wykonawczymi, obsługiwanymi administracyjnie przez przełożone Oddziały. Przeciętnie przypada na Oddział 3 Eks-

pozytury (maksymalnie — 6). PTSŁ posiada ponadto znaczną ilość samochodów, stacjonujących poza siedzibami Oddziałów i Ekspozytur, przy urzędach pocztowych i telekomunikacyjnych. Pojazdy te należą organizacyjnie do najbliższych Oddziałów lub Ekspozytur.

II. Taryfa

Głównymi odbiorcami usług PTSŁ są cztery przedsiębiorstwa resortowe: „Polska Poczta, Telegraf i Telefon”, Państwowe Przedsiębiorstwo Kolportażu „Ruch”, Przedsiębiorstwo Robót Telekomunikacyjnych i „Radiofonizacja Kraju”. Przewozy wszystkich tych przedsiębiorstw tylko w niewielkim zakresie mają charakter przerzutów masy towarowej. Większość z nich można by określić jako „transport informacji” lub transport zespołów roboczych. Z tego względu nie mogą mieć w PTSŁ zastosowania żadne mierniki i wskaźniki, oparte na zasadzie tona - kilometra. Również i taryfa zbudowana być musiała na zasadach odmiennych, niż w transporcie towarowym. Zastosowanie ogólnie obowiązującej taryfy towarowej było zresztą niemożliwe i z tego względu, że ładowność większości taboru PTSŁ leży poniżej dolnej granicy przewidzianej w tej taryfie (1,5 t.).

Do celów taryfowych i kalkulacyjnych tabor PTSŁ podzielony został na następujące 5 kategorii:

I — ciężarowe do 0,5 t nośności i osobowe do 1.500 ccm pojemności skokowej;

II — ciężarowe od 0,5 do 1 t i osobowe powyżej 1.500 ccm pojemności skokowej;

III — ciężarowe i specjalne od 1 do 2 t;

IV — j. w. od 2 do 3,5 t;

V — j. w. ponad 3,5 t.

Za wynajem pobiera się równocześnie opłaty czasowe i przebiegowe, przy czym opłata za 1 godzinę pracy jest jednakowa dla wszystkich kategorii pojazdów. Wynosi ona 10 zł za 1 godzinę.

Opłaty za 1 km wynoszą: w kat. I — 1,00 zł, II — 1,40 zł, III — 1,75 zł, IV — 2,10 zł, V — 2,40 zł.

System równoczesnych opłat czasowych i przebiegowych odpowiada układowi kalkulacyjnemu kosztów z ich podziałem na stałe i zmienne. Zmusza on ponadto korzystających z transportu PTSŁ do racjonalnej gospodarki czasem pracy i przebiegiem pojazdów, gdyż każde niedopatrzenie w tym względzie podwyższa koszty przewozu.

Taryfa przewiduje ponadto obustronne kary konwencjonalne za niepunktualność. Kary te są konieczne ze względu na charakter przewozów łączności, w których punktualność decyduje o zaspokojeniu potrzeby łączności. Dostarczenie prasy na dworzec w sekundę po odejściu pociągu czyni przewóz bezużytecznym, a prasę zamienia w makulaturę; analogicznie przedstawia się sprawa z przewozami pocztowymi.

Rozrachunek z najemcami dokonywany jest w cyklach pięciodniowych. Nowością w stosowanym przez PTSŁ systemie rozrachunku są tzw. wkładki do kart drogowych. Wkładka taka jest skróconą kartą drogową, zawierającą zapisy dotyczące trasy jazdy, czasu użytkowania samochodu, przestojów, przewożonego ładunku, km przebiegu itd. Prowadzi ją kierowca bieżąco w czasie pracy u najemcy, a po zakończeniu dnia pracy uzyskuje poświadczenie bezpośredniego dysponenta. Po zdaniu wkładki w bazie obliczana jest i wpisywana do przeznaczonych na to rubryk należność za przewóz, przy czym wkładka staje się załącznikiem zbiorczej faktury, będącej właściwie tylko zestawieniem końcowych sum wkładek.

Otrzymane przez najemcę przy fakturze wkładki: a) stanowią dowód wykonania usług, b) umożliwiają najemcy kontrolę racjonalnego użycia pojazdów przez bezpośrednich dysponentów, c) umożliwiają łatwy rozrzut opłat przewozowych na dowolne miejsca powstawania kosztów.

III. Wskaźniki ekonomiczno - techniczne

Osiągnięte przez PTSŁ w roku 1952 wyniki eksploatacyjne w porównaniu z zadaniami planowymi i wykonaniem roku 1951 (w b komórkach transportowych poszczególne przedsiębiorstwa Resortu) ilustruje poniższe zestawienie:

Wskaźnik	Wykonanie 1951 r.	Plan 1952 r.	Wykonanie 1952 r.
Przewozy w km (%)	160	111	126
Srednia długość dnia pracy godz.	8,7	8,5	10,5
Sredni przebieg dzienny km	84	85	101
Wydajność na 1 samoch. (%)	100	105	127
Współczynnik gotowości	0,55	0,69	0,66
Współczynnik wykorzystania	0,56	0,58	0,59
Srednia szybkość ekspl. km/g.	9,6	10,0	9,6

Wzrost wydajności nastąpił przez poprawę współczynników gotowości i wykorzystania taboru oraz zwiększenie pracy dziennej. Poza gotowością, która jest funkcją zaplecza technicznego, pozostałe wymienione wyżej elementy poprawy są głównie wynikiem obsługiwanymi tymi samymi pojazdami różnych użytkowników i całkowitej likwidacji przestojów z braku zapotrzebowania. Przy rozdrobnieniu taboru było to nieosiągalne, gdyż zbędne jednemu użytkownikowi wozu-dni (wzgl. wozu-godziny) nie mogły być odstąpione innemu.

Mimo bezspornego wzrostu wydajności pracy taboru PTSŁ spotyka się ze strony użytkowników z zarzutami, że usługi jego są droższe, niż transport własny. Na zarzut tego rodzaju są i będą narażone wszystkie powstające przedsiębiorstwa branżowe. Wynika on z faktu, że przy transporcie własnym właścicielowi jego znane są dokładnie tylko koszty bezpośrednie utrzymania taboru. Koszty pośrednie, jeśli nawet są wydzielane, nie obejmują z reguły wszystkich elementów nakładów, które „rozpluwają” się w kosztach działalności podstawowej. Stąd przy porównaniu z pełnymi kosztami przedsiębiorstwa transportowego narzuca się użytkownikowi pozorna „drogosc” tych ostatnich.

Wskaźniki zatrudnienia wg stanu na koniec 1952 r. przedstawiały się w PTSŁ jak następuje:

Grupy pracowników	Na jeden samochód inwentarz.	na 10.000 km miesięcz. przebiegu
Robotnicy ogółem	1,4	7,6
w tym:		
kierowcy	0,9	5,0
robotnicy st. obsługi	0,3	1,7
inni	0,2	0,9
Pracownicy umysłowi ogółem	0,5	2,6
w tym:		
inż. techniczni	0,3	1,7
adm. - biurowi	0,2	0,9

Zestawienie powyższe obejmuje wyłącznie pracowników tzw. grupy eksploatacyjnej, bez grupy kapitałnych remontów, która nie obciąża działalności podstawowej. Grupa ta, wykonująca ok. 80% napraw głównych taboru PTSŁ oraz różne odpłatne usługi warsztatowe dla innych przedsiębiorstw Resortu, stanowi 7% ogółu zatrudnionych.

Wykazane w zestawieniu wskaźniki zatrudnienia kierowców i robotników stacji obsługi są niewystarczające. Dla pełnego zaspokojenia potrzeb powinny one wynosić (przy 8-godzinnym dniu pracy): dla kierowców — 1,1 i 6,5, dla robotników S. O. — 0,35 i 2,0.

IV. Zaplecze techniczne

Zaplecze techniczne było i jest nadal jeszcze „wąskim gardłem” PTSŁ. Z trudnościami na tym odcinku spotykać się będą prawdopodobnie wszystkie przedsiębiorstwa branżowe, powstające ze scalenia rozdrobnionych komórek transportowych. Prymitywne pomieszczenia i urządzenia obsługowe takich komórek (o ile w ogóle istnieją) są dla

przedsiębiorstwa branżowego prawie bezużyteczne. W przypadku PTŚL do wykorzystania nadawały się tylko bazy byłego transportu pocztowego, pozostałe przedsiębiorstwa dysponowały niemal wyłącznie niewielkimi garażami, podnajmowanymi w różnych punktach miast. Z tych małych i rozrzuconych pomieszczeń PTŚL musiało w ogóle zrezygnować.

Na przejęte zajezdnie, które były niewystarczające już dla obsługi samego taboru pocztowego, spadło zadanie zabezpieczenia technicznego znacznie większego taboru PTŚL. Przerastało to ich możliwości i zaplecze techniczne stało się źródłem poważnych trudności nowopowstałego przedsiębiorstwa. Przez pierwsze trzy kwartały 1952 r. planowany współczynnik gotowości taboru nie był osiągnięty. Wykonywanie mimo to (i przekraczanie) planów przewozów odbywało się kosztem zupełnego wyzbycia się wszelkich rezerw ruchowych i wynikającego stąd pogorszenia niezawodności i sprawności przewozów.

Źródłami zasadniczych trudności w pracy zaplecza technicznego były niedostateczne w stosunku do potrzeb stany:

- a) kadrowe,
- b) wyposażeniowe,
- c) pomieszczeniowe.

W ciągu roku udało się PTŚL uzyskać pewne uzupełnienie kadrowe. Natomiast na odcinku pomieszczeniowym i wyposażeniowym sytuacja pozostaje niemal bez zmian; trudności pod tym względem posiadają zresztą i inne przedsiębiorstwa transportowe.

Poważnym zagadnieniem dla przedsiębiorstwa jest sprawa części zamiennych. PTŚL przejęło tabor składający się z wielu różnych typów pojazdów i, mimo przeprowadzonej rejonizacji, trudności, wynikające z braku części, są utrudnieniem w gospodarce remontowej.

V. Płace i kadry

Na odcinku płac pracowniczych obowiązują w PTŚL:

- a) w odniesieniu do kierowców — Regulamin płac ustalony zarządzeniem Przewodniczącego PKPG z dnia 7 maja 1952 r. (Monitor Polski A-46);
- b) w odniesieniu do wszystkich pozostałych pracowników — Układ Zbiorowy PKS.

Układ PKS nastroczał początkowo — ze względu na odmienną strukturę organizacyjną — znaczne trudności formalne w praktycznym zastosowaniu. Po odpowiednim jednak przystosowaniu nomenklatury stanowisk te trudności formalne nie istnieją już. Nie istnieją one również w odniesieniu do Regulaminu płac kierowców.

Merytorycznie natomiast regulamin płac kierowców (a częściowo i Układ PKS) ocenione być muszą jako niedoskonałe z punktu widzenia doszkalania i podnoszenia kwalifikacji kadr. Wg Regulaminu stosunek podstawowego wynagrodzenia ucznia (bez prawa jazdy) do wynagrodzenia kierowcy o najwyższych kwalifikacjach (z I kategorią prawa jazdy), prowadzącego pociągi drogowe i wozy specjalne, wynosi 1:1,52 (1,93 zł do 2,93 zł, za godzinę). Ponieważ premie kierowcy nie zależą od osobistego zaszczerowania (a stanowią znaczną część ogólnego zarobku) rozpiętość w wysokości tego ogólnego zarobku jest jeszcze mniejsza i sięga w praktyce 15 — 25%. Taki stosunek płac nie jest dla kierowcy wystarczającym bodźcem do podnoszenia swych kwalifikacji. Przeciwnie, notuje się wypadki świadomego nieubiegania się przez kierowców o wyższą kategorię prawa jazdy, celem uniknięcia przydziału na cięższy i trudniejszy pojazd. W świetle wytycznych VII Plenum KC PZPR dotychczasowy Regulamin powinien ulec zmianie, co leży w interesie wszystkich przedsiębiorstw transportowych w kraju.

W odniesieniu do warsztatowców trudności mają swe źródło w wielkiej chłonności rozwijającego się przemysłu motoryzacyjnego i innych przedsiębiorstw transportowych przy równoczesnym niedostatku wykwalifikowanych kadr warsztatowych, którego korzenie tkwią w przedwojennym zacofaniu motoryzacyjnym kraju. W przypadku PTŚL nawet szkolenie wewnątrz - zakładowe natrafia na trudności. W ciągu roku istnienia przedsiębiorstwa nastąpiła poprawa i zdołano uzupełnić stany kadrowe w stacjach obsługi i warsztatach w koniecznym rozmiarze.

Braki na odcinku kadr kierowniczych są o tyle charakterystyczne, że nie napotkano na absolutnie żadne trud-

ności w werbunku pracowników umysłowych o średnich kwalifikacjach. Tu źródło trudności zdaje się leżeć w tym, że dotychczas nie było — poza PKS — przedsiębiorstw transportowych, mogących wychować narybek kadr kierowniczych, przygotowanych do zarządzania dużymi gospodarstwami samochodowymi. Doświadczenia poczynione przez PTŚL w obsadzie stanowisk kierowniczych wskazują, że na ogół łatwiej i szybciej stałą na wysokości zadań pracownicy o przygotowaniu administracyjno - ekonomicznym, niż technicznym.

W rekrutacji kierowców nie napotkano na żadne przeszkody natury ilościowej. Ilość zgłaszających się kierowców z kategorią IIIa prawa jazdy przekraczała nawet zapotrzebowanie. Natomiast umiejętności tych szkolonych przez PZMot. i uzyskujących prawa jazdy kierowców budzą poważne zastrzeżenia co do szkolenia, a zwłaszcza egzaminowania. Po trzech kwartałach smutnych doświadczeń PTŚL uznało za niedopuszczalne powierzanie tym kierowcom samochodów bez uprzedniego dodatkowego doszkolenia w budowie i obsłudze samochodu. Odbywa się ono drogą trzymiesięcznego stażu w stacji obsługi, którego odbycie z wynikiem dodatnim jest warunkiem otrzymania wozu do samodzielnej obsługi. Zabezpieczono w ten sposób tabor PTŚL od niszczenia przez niefachową obsługę. Ponieważ jednak zagadnienie nie ogranicza się do PTŚL, a nie wszystkie jednostki transportowe (zwłaszcza małe) mają możliwość doszkalania we własnym zakresie absolwentów kursów PZMot., koniecznym wydaje się zrewidowanie metod szkolenia i egzaminowania narybku kierowców.

VI. Wnioski ogólne

Wyniki osiągnięte przez PTŚL wskazują, że tworzenie branżowych przedsiębiorstw transportowych jest bezwzględnie opłacalne i celowe, zwłaszcza, jeśli scalić one mają tabor większej ilości użytkowników o podobnej specyfice przewozów. Szczególnie duże efekty gospodarcze osiągnięte być mogą w tych wypadkach, gdy szczyty zapotrzebowania poszczególnych użytkowników rozkładają się na różne pory dnia i mogą być zaspokajane tymi samymi pojazdami.

Optymalną wielkością bazy jest — wg doświadczeń PTŚL — gospodarstwo 100-wozowe. Istniejące w PTŚL bazy o ilości pojazdów przekraczającej 200 wykazują liczne wady wynikające z trudności sprawnego kierowania ruchem tak dużych ilości samochodów.

Natomiast bazy posiadające poniżej 50 pojazdów jako samodzielne gospodarstwa nie opłacają się i powinny być podporządkowywane większym bazom okręgowym jako ekspozytury o ograniczonym (wykonawczym) zakresie działania.

Jakkolwiek przedsiębiorstwo branżowe bez względu na warunki pracy stwarza duże możliwości wyzwolenia ukrytych rezerw przewozowych, to jednak trwałe utrzymanie osiągniętych wyników początkowych i racjonalna gospodarka taborem nie dadzą się osiągnąć bez odpowiedniego zaplecza technicznego. Ze względu na ogólnokrajową „deficytowość” na tym odcinku, zagadnienie budownictwa stacji obsługi i warsztatów oraz produkcji niezbędnego wyposażenia technicznego staje się palącą koniecznością. Nie wydaje się, by duże przedsiębiorstwa branżowe mogły być skutecznie zaspokajane przez publiczne stacje obsługi i w tych miejscowościach, gdzie eksploatują one duże ilości taboru, należałoby zapewnić im możliwość budowy własnych zajezdni. Dotychczas istnieją w tym względzie znaczne trudności.

Wobec istnienia już kilku przedsiębiorstw branżowych wskazanem wydaje się stworzenie międzyresortowego ośrodka koordynującego i normującego ich pracę oraz ułatwiającego wymianę doświadczeń. Dotychczas każde z przedsiębiorstw szuka poomacku własnych dróg i koncepcji organizacyjnych, wywołuje niejednokrotnie otwarte drzwi i dochodzi do rozwiązań gorszych od gdzieindziej już istniejących. Ośrodek taki — byle nie biurokratyzowany i wolny od hamującej inicjatywę własną przedsiębiorstwa tendencji przymusowego ujednoliceń — mógłby poważnie przyspieszyć dojrzewanie i rozwój organizacyjny przedsiębiorstw branżowych.

Najbardziej powołane do jego utworzenia wydaje się być Ministerstwo Transportu Drogowego i Lotniczego.

ZB. WOJTERKOWSKI (Warszawa)

Zadania żeglugi śródlądowej

Jednolita sieć transportowa istniejąca w kraju, gdzie władzę objął lud pracujący, gdzie stworzona została gospodarka planowa, zakłada wykorzystanie wszystkich środków transportu, zgodnie z ich ekonomicznymi i technicznymi właściwościami. Państwowy plan przewozowy, obejmujący zadania w zakresie przewozu ładunków i pasażerów, wyznacza dla poszczególnych środków transportu odpowiednie zadania. W naszej, polskiej sieci transportowej ważne zadania przewozowe ma do wykonania żegluga śródlądowa.

Gdyby rozpatrywać zagadnienie przewozowe żeglugi śródlądowej na bazie istniejących proporcji i struktury przewozowej kraju, mogłoby się wydawać, że transport wodny śródlądowy nie jest wielkim problemem, a jego przewozy zaspakajają nieznaczną część ogólnokrajowego zapotrzebowania na przewozy w zakresie ładunków, czy pasażerów.

Istotnie udział żeglugi śródlądowej w wykonywaniu przewozów nie jest obecnie duży. I tak np. wg planu na rok 1953 żegluga śródlądowa będzie przewozić 1,0% ładunków (licząc w tonażu), a w roku 1952 przewiozła 0,9% ogółu przewożonych ładunków.

Ale nauka, materializm dialektyczny uczy, że nie należy, jeżeli nie chcemy się pomylić, patrzeć jedynie na to, co obecnie istnieje i jakie to ma obecnie znaczenie. Trzeba widzieć zjawiska w ich rozwoju, w powiązaniu z innymi, w ich wzajemnym oddziaływaniu. Trzeba nastawiać się na te zjawiska, które się rozwijają, chociaż obecnie nie mają dużego znaczenia, na te, które w całokształcie rozwoju mają ogromne możliwości rozwoju.

Należy stwierdzić, że do takich środków transportu, który ma ogromne możliwości rozwoju należy transport wodny śródlądowy. Program wyborczy Frontu Narodowego — program, który nasza Partia i rząd realizuje, przewiduje: „...Rozpoczniemy budowę wielkich zapór wodnych i kanałów żeglownych, wielkich elektrowni na Wiśle i Bugu, które umożliwią zelektryfikowanie zacofanych połaci kraju. Wykorzystanie naszych zasobów wodnych do melioracji łąk i pastwisk oraz nawodnienia gruntów ornych pozwoli na znaczny wzrost urodzajów i rozwój hodowli”.

Transport wodny śródlądowy ma ogromne możliwości rozwojowe nie tylko dla jego właściwości ekonomicznych i technicznych. Ma on także możliwości, ponieważ jego rozwój jest niezbędny i ściśle związany z rozwojem całej naszej gospodarki narodowej. Dlatego, że wielkie inwestycje wodne są niezbędne dla całokształtu gospodarki narodowej — dla rolnictwa, energetyki, przemysłu. Możliwość kompleksowego wykorzystania wielkich inwestycji wodnych, istniejąca jedynie w kraju socjalistycznym, gwarantuje wysoką efektywność tych inwestycji.

Opierając się na tendencjach rozwojowych Kraju Rad, stwierdzimy konieczność ciągłego zwiększania udziału żeglugi śródlądowej w obsłudze przewozowej gospodarki narodowej. Oto fragment wytycznych XVIII Zjazdu WKP(b), który za jedno z ważnych zadań trzeciego planu pięcioletniego uznał: „...zlikwidować opóźnianie się transportu wodnego, podnieść jego rolę w obsłudze gospodarki narodowej, szczególnie w przewozie ładunków masowych...”¹⁾

Dyrektywy XIX Zjazdu KPZR, przewidując wzrost przewozów ładunków wszystkimi środkami transportu o ok. 46% w okresie pięcioletniego planu pięcioletniego, stawiają przed transportem rzečním zadanie zwiększenia przewozów ładunku o 75 — 80 procent.

Z liczb tych widać, jak poważne zwiększenie udziału przewozów żegluga śródlądową przewiduje się w Związku Radzieckim.

Zadania te są realizowane w wyniku oddawania do użytku nowych, wielkich inwestycji wodnych — wielkich budowli komunizmu, drogą zwiększenia taboru wodnego, a również w dużej mierze drogą zwiększenia wydajności istniejącego taboru i urządzeń.

Podobne tendencje rozwojowe, jak w Związku Radzieckim, zarysowują się i w naszym kraju. Poniżej podaje się

wskazniki, obrazujące wzrost przewozu ładunków żegluga śródlądową:

Rok	Wisła	Odra
Rok 1947	100%	100%
„ 1948	218%	415%
„ 1949	321%	769%
„ 1950	582%	782%
„ 1951	561%	1111%
„ 1952	792%	1467%

Łącznie biorąc, przewozy ładunków żegluga śródlądowa wzrosły w roku 1952 w porównaniu do roku 1947 przeszło 11-krotnie. Tak ogromny rozwój żeglugi śródlądowej był możliwy jedynie w Polsce Ludowej, gdzie, dzięki gospodarce planowej, państwo potrafiło zapewnić coraz bardziej właściwy podział masy ładunkowej, odpowiednio wykorzystując w planowaniu i wykonywaniu planów właściwe cechy ekonomiczne i techniczne żeglugi śródlądowej. Należy podkreślić ogromny wzrost przewozów żegluga śródlądowa, pomimo w zasadzie nieprzeprowadzenia do roku 1952 wielkich budowli wodnych, zwiększających w sposób zasadniczy zasięg transportu wodnego. Niewątpliwie nowe nasze granice, uzyskane na Odrze i Nysie Łyżwieckiej, stworzyły niezwykle korzystne warunki dla rozwoju transportu wodnego w Polsce. Obecne więc warunki uzyskane po drugiej wojnie światowej, pomyślny start rozwojowy żeglugi, wyrażający się 11-krotnym wzrostem przewozu ładunków od 1947 r. do 1952 roku i poważna rozbudowa bazy hydrotechnicznej transportu wodnego w przyszłości — oto gwarancja dalszego wielkiego rozwoju.

Wykorzystanie wszystkich rodzajów transportu w ramach jednolitego systemu transportowego, możliwe jedynie w warunkach gospodarki planowej, jest pełne i bez strat dla gospodarki narodowej. To wszystko umożliwia przedłużenie bez przeszkód jednego środka transportu innym, najbardziej właściwym. Umożliwia zapewnienie wydatkowania najmniejszych w skali ogólnopństwowej nakładów na przewóz ładunków czy pasażerów, przy osiągnięciu najmniejszych nieproduktywnych przebiegów taboru. Jak było powiedziane, wykorzystania poszczególnych środków transportu dokonywa się zgodnie z właściwościami technicznymi - eksploatacyjnymi i ekonomicznymi danego środka transportu.

Jakie są te warunki, czy właściwości dla transportu wodnego? Transport wodny odznacza się:

1. mniejszymi oporami ruchu, zwłaszcza, gdy ruch statków czy barek z holownikami odbywa się w dół rzeki. I tak np. opór ruchu w żegludzie jest dziesięciokrotnie mniejszy, niż w transporcie kolejowym;
2. mniejszym stosunkiem ciężaru własnego taboru transportu wodnego w porównaniu np. z taborom kolejowym lub taborom innego środka transportu. W ten sposób współczynnik ciężaru martwego w żegludzie śródlądowej jest niski, a np. przy tratwach równy jest zeru;
3. mniejszymi nakładami inwestycyjnymi na budowę drogi wodnej, szczególnie jeśli się uwzględni kompleksowość inwestycji wodnych oraz mniejszymi, niż w transporcie kolejowym, nakładami na utrzymanie;
4. przeważnie dużymi kosztami przy naładunku i wyładunku masy przewozowej.

Znając właściwości techniczne i ekonomiczne transportu wodnego, należy po krótko omówić kryteria planowego rozdziału przewozów pomiędzy środki transportu.

Oto jak charakteryzuje te podstawowe kryteria znany ekonomista radziecki Kołdomasow²⁾: „...Podziału przewozu ładunków dokonuje się w zależności od następujących czynników:

- 1) rozmieszczenia ciężących ku sobie rejonów produkcji i spożycia pod względem geograficznego kierunku różnych rodzajów transportu;
- 2) stopnia wykorzystania przewozowej zdolności i kierunku próżnych przebiegów w różnych rodzajach transportu;

¹⁾ A. Galicki „Planowanie w transporcie socjalistycznym” Polgosp, Warszawa 1951 r., str. 14.

²⁾ J. J. Kołdomasow: „Podstawy planowania przewozów w transporcie kolejowym”. Wydawnictwa Komunikacyjne 1952 r., str. 30 i 31.

3) szybkości dostarczania ładunków różnymi środkami transportowymi;

4) opłaty taryfowej i kosztu własnego przewozów ładunków różnymi rodzajami środków transportowych;

5) wydajności różnych rodzajów transportu podczas przewozu ładunków“.

Przy dzieleniu przewozów pomiędzy różne rodzaje transportu uwzględnia się również i nośność danego środka transportu w ten sposób, że duże jednostki transportowe, a przede wszystkim środki transportu wodnego, wykorzystuje się najlepiej na dużych odległościach. Przeciwnie, im mniejsza jest odległość przewozu danego ładunku, tym bardziej celowe staje się użycie transportu o jednostkach taborowych mniejszej nośności.

O ile dwa pierwsze oraz ostatnie z uwzględnionych przy podziale zadań przewozowych są zupełnie jasne i nie wymagają specjalnego omówienia i przede wszystkim dotyczą centralnych organów planowania, o tyle następne czynności jest celowe omówić w nawiązaniu do charakterystycznych cech transportu wodnego.

Znaczenie szybkości dostawy ładunków jest w transporcie wodnym szczególnie ważne. Wiadome jest, że szybkość techniczna i handlowa w naszym transporcie wodnym jest niska. Powoduje to, że dostawa ładunków trwa długo, a normatyw zapasu przedsiębiorstwa korzystającego z transportu wodnego jest wyższy. Jest to niewątpliwie niekorzystne w szczególności w zakresie ładunków, których nie ma dostatecznych zapasów do manewrowania. Obecnie, kiedy nasza żegluga śródlądowa zwiększyła szybkość handlową, sytuacja na tym odcinku uległa znacznej poprawie i na szeregu tras żegluga przewozi ładunki nawet szybciej niż transport kolejowy.

Należy również podkreślić konieczność zwiększenia pewności i regularności w przewozie ładunków drogami wodnymi. Zasadnicza poprawa na tym odcinku jest możliwa przez poważną techniczną rekonstrukcję naszych dróg wodnych, ich większe uzbrojenie techniczne.

Duży wpływ na podział zadań przewozowych ma czwarty czynnik, a mianowicie wielkość taryfy i koszt własny przewozu żegluga śródlądowa. W Związku Radzieckim w zasadzie stawki taryfowe wprowadzone w roku 1949 odpowiadają planowanym kosztom własnym i są znacznie niższe od stawek transportu kolejowego. Nie ulega wątpliwości, że jest to zjawisko najbardziej pozytywne, ale niekiedy, w konkretnych warunkach, na określonym etapie

rozwojowym, różnice pomiędzy taryfą a kosztami mogą istnieć, nawet w globalnych wielkościach wpływów taryfowych i kosztach własnych przewozu.

Odpowiednie ustalenie stawek taryfowych przy przewozach ma duże znaczenie dla stworzenia odpowiednich warunków dla współpracy pomiędzy poszczególnymi środkami transportu. W naszych warunkach taryfy żeglugi śródlądowej są tańsze od przewozu kolejowego. Istnieje w budowie taryfy wodnej poważna rozpiętość pomiędzy stawkami w nawiązaniu do taryfy transportu kolejowego. I tak przewóz ładunków wysoko taryfowych jest tańszy od przewozu transportem kolejowym o 60%, — przy nisko taryfowanych różnicach zmniejsza się do 5%. Nasza taryfa żeglugi śródlądowej posiada pewne zróżnicowanie, w zależności od ekonomicznych względów racjonalności przewozu. I tak taryfa przewiduje, że opłaty za przewóz na trasach wodnych zbyt długich i ekonomicznie nieuzasadnionych są znacznie droższe, niż na krótszych trasach kolejowych, łączących te same miejscowości. Należy jednak podkreślić, że to zróżnicowanie taryfy nie jest jeszcze wystarczające dla stale wzrastających potrzeb.

Zagadnienie to wymaga gruntownych studiów ekonomicznych, wykorzystania bogatego w tym względzie doświadczenia Związku Radzieckiego, studiów dokonanych nie tylko na bazie globalnych wpływów taryfowych i kosztów własnych, ale na bazie specyficznych warunków poszczególnych dyrekcji kolejowych, linii kolejowych, naszych dróg wodnych i konkretnych relacji wodnych.

Zadanie wykorzystania naszej żeglugi śródlądowej jest duże i trudne; trudność polega na poważnym zacofaniu polskich dróg wodnych, odziedziczonych po rządach obszarniczo - kapitalistycznych. Wykonanie tego zadania wymaga pełnej współpracy pomiędzy przedsiębiorstwami żegludowymi, a nadawcami i zlecającymi masę przewozową. Zadania Narodowego Planu Gospodarczego na rok 1953 w dziale, dotyczącym transportu i łączności, ustala po raz pierwszy w skali rocznej konkretne zadania przewozowe nie tylko dla przewoźnika, ale i dla poszczególnych nadawców i zlecających masę przewozową oraz ustala konkretne relacje przewozowe dla poszczególnych ładunków.

Pełne wykonanie tych zadań przez nadawców i zlecających w zakresie dostarczenia masy ładunkowej, zabezpieczenia odpowiedniej zdolności przewozowej, przepustowości i przeładunkowej — oto jeden z warunków wykonania trudnych zadań czwartego roku Planu 6-letniego.

H. DZIERŻANOWSKA (Warszawa)

System taryfowy w radzieckiej żegludze śródlądowej

Związek Radziecki zajmuje pierwsze miejsce w świecie pod względem ilości i długości rzek, ilości jezior i rozmiaru przewozów drogami wodnymi śródlądowymi. Wystarczy nadmienić, że radzieckie drogi wodne śródlądowe są równe pod względem długości sieci — radzieckim drogom kolejowym.

Eksploatację dróg wodnych śródlądowych zajmuje się w Związku Radzieckim 26 przedsiębiorstw żegludowych, objętych wspólnym systemem taryfowym, ustalonym przez Ministerstwo Floty Rzecznej.

Zasady odpłatności i stawki ujęte są w 3 taryfach: osobowej, bagażowej i towarowej, publikowanych przez Ministerstwo Floty Rzecznej.

Przepisy taryfowe są ustalane jednolicie dla wszystkich przedsiębiorstw, z nielicznymi przepisami specjalnymi dla poszczególnych przedsiębiorstw lub grup przedsiębiorstw, wynikającymi ze specyficznych warunków eksploatacji.

Podstawą obliczenia stawek są koszty własne. Poziom kosztów własnych jest w poszczególnych przedsiębiorstwach niejednorodny wobec różnych warunków eksploatacji. W związku z tym taryfy ustalają stawki dla każdego przedsiębiorstwa bądź grupy przedsiębiorstw oddzielnie. Różnice między stawkami poszczególnych przedsiębiorstw są niejednokrotnie znaczne. Dla przykładu zacytować można, że stawki za przewozy ładunków na pn. Dźwinie. Su-

chonie, Obie. Irtyszu czy Jenisieju są o 73% wyższe od stawek za przewozy ładunków na Pieczorze, Amu-Darii czy Lenie, stawki za przewozy ładunków na jeziorze Bajkał są o 260% wyższe od stawek obowiązujących w basenie wołżańskim.

Taryfy pasażerskie obejmują 6 tabel stawkowych, ustalonych dla grup przedsiębiorstw. W tabelach podane są stawki dla 4 klas, przy czym jako stawka podstawowa obowiązuje cena biletu IV klasy. Ceny biletów klas pozostałych są podwyższone o 50% (III), 100% (II) i 200% (I). Ceny biletów są zróżnicowane w zależności od długości przy czym rozpiętość między ceną 1 pasażero-kilometra dla różnych odległości na liniach tranzytowych jest znaczna, jak wynika z poniższej tablicy:

TABLICA NR 1

Odległ. w km.	Cena biletu.	Cena 1 pas.-kil.	w rublach	
				Wskaźnik
200	15.00	0.0750		200
500	23.90	0.0478		64
1000	34.70	0.0347		46
2000	49.50	0.0248		33
2500	56.70	0.0227		30
4000	79.80	0.0200		26

Stosowanie systemu stawek zróżnicowanych jest podyktowane dążeniem do stworzenia jak największej atrakcyjności dla przejazdów pasażerskich na dalekie odległości.

Przewozy towarowe wodnymi drogami śródlądowymi obejmują 11% całości masy (koleją — 85%, flotą morską — 4%). W tym, w stosunku do całości masy danego rodzaju ładunku, drogami wodnymi śródlądowymi przewozi się: 34,5% drewna, 15,9% produktów naftowych, 22,9% soli, 9,6% zbóż, 2,9% metali, 1,8% węgla.

Taryfa towarowa dzieli się na 3 rozdziały:

- 1) przewóz przesyłek zwykłych i pośpiesznych,
- 2) przewóz produktów naftowych barkami-zbiornikowcami,
- 3) holowanie tratw.

Podział przesyłek na zwykłe i pośpieszne uzależniony jest od terminu dostawy i wielkości partii. Przewozy przesyłek pośpiesznych dokonywane są przeważnie na statkach pasażersko-towarowych lub barkami o własnym napędzie. W ramach przewozów zwykłych nadawane są na ogół ładunki masowe (drewno, piasek, kamienie, węgiel, ruda itp.) w partiach zapewniających pełne wykorzystanie barki.

Przy ustalaniu wysokości opłat stosuje się, analogicznie jak w taryfie pasażerskiej, metodę różnicowania. Metoda ta umożliwia ściąganie pewnych przewozów na drogi wodne śródlądowe, ponieważ:

- 1) opłaty za przewóz surowców wszelkiego rodzaju oraz produktów naftowych są niższe od opłat za przewozy półfabrykatów, a te z kolei od opłat za przewozy wyrobów gotowych,
- 2) opłaty za przewozy w komunikacji kolejowo-wodnej są taryfowane wyjątkowo nisko, podczas gdy opłaty za przewóz na równoległych drogach kolejowych są specjalnie podwyższone,
- 3) opłaty za przewozy na dalsze odległości korzystają ze specjalnych przywilejów (patrz tablica nr 2), analogicznie jak w żegludze pasażerskiej,
- 4) opłaty za przewóz ładunków przestrzennych są znacznie wyższe od opłat za przewóz materiałów, z których są wykonane.

System różnicowania ilustruje poniższa tablica:

TABLICA NR 2

Przewoźne za				w rublach	
Odlegl. w km.	1 t ładunku.	Cena - t-kilom.	Wskaźnik.		
300	20,10	0,0670	100		
500	29,70	0,0594	89		
1000	49,70	0,0494	74		
2000	77,20	0,0386	58		
3000	98,40	0,0328	49		

Jak widać przewoźne nie wzrasta proporcjonalnie do zwiększania się odległości.

W wyniku takiej polityki rozpiętość między ceną 1 tonokilometra przy zwiększających się odległościach jest znacznie wyższa, niż analogiczna rozpiętość przy przewozach kolejowych. Poniższa tablica ilustruje stosunek wzrostu stawek rzecznych i kolejowych:

Odległość w km.	Taryfy rzeczne			Taryfy kolejowe		
	Przewoźne za 1 t. ładunku	Cena 1 tonokilometra	Wskaźnik	Przewoźne za 1 t. ładunku	Cena 1 tonokilometra	Wskaźnik
500	17,20	0,0344	100	24,10	0,0482	100
1500	37,50	0,0250	73	64,55	0,0430	89
3000	56,90	0,0190	55	129,10	0,0430	89

Z uwagi na fakt, że odległości rzeczne są niejednokrotnie dłuższe od odległości kolejowych, dla zapewnienia pełnej konkurencyjności stawek rzecznych w stosunku do ko-

lejowych linii równoległych, przedsięwzięto dodatkowe środki jak:

1) utworzenie dla poszczególnych, wytypowanych ładunków i kierunków przy przewozach w komunikacji kolejowo - wodnej lub łamanej wodnej stawek specjalnych, niższych o 30% i więcej od stawek zasadniczych i to zarówno na odcinku wodnym jak i kolejowym lub wodnym w eksploatacji innego przedsiębiorstwa żeglugowego,

2) podwyższenie o 50 — 100% stawek kolejowych na liniach równoległych do dróg rzecznych.

Celem umożliwienia skutecznej walki o możliwie jak najlepsze wykorzystanie zdolności przewozowej floty, ustalone zostały w taryfach procentowe współczynniki przestrzenności, opłaty karne za przestoje zawinione przez klienta, wzgl. przez przedsiębiorstwo żeglugowe oraz premie za pośpiech.

Procentowe współczynniki przestrzenności mają zastosowanie przy ustalaniu przewoźnego za przewóz przesyłek zwykłych. Założeniem przewozów zwykłych jest pełne wykorzystanie zdolności przewozowej. Toteż przy przyjmowaniu zlecenia na przewóz przesyłki zwykłej przedsiębiorstwo żeglugowe ustala zazwyczaj z góry ładowność barki, dostosowując do ilości zgłoszonego ładunku. Przewoźne liczy się wówczas nie za wagę rzeczywistą, a za zdolność przewozową. Np. celem przewiezienia ładunku, którego współczynnik przestrzenności wynosi 80%, ustalono z załadowcą, iż podstawiona będzie barka 500 t. Klient dostarczył do przewozu 350 t. ładunku tj. ilość, która mogłaby być przewieziona mniejszą barką. Przewoźne — wobec uprzedniego uzgodnienia, że podstawiona będzie barka 500 t. — oblicza się od zdolności przewozowej tj. 500 t. $\times$ 80%, a więc za 400 t. a nie za wagę rzeczywistą. Warunkiem koniecznym dla stosowania tego systemu jest:

- 1) uzgodnienie tonażu barki z załadowcą przy przyjmowaniu zlecenia,
- 2) stan techniczny barki oraz warunki nawigacji nie odbiegające od normalnych.

System opłat karnych i premii za pośpiech odgrywa do niedawna rolę gospodarczą.

Opłaty karne pobierane są:

1) za wszelkie nieprodukcyjne przestoje przy czym stosowana jest wysoka stopa progresji. I tak np. za przestój statku o własnym napędzie, spowodowany przez klienta, opłaty karne wynoszą w rublach:

- za pierwsze 6 godz. po 0,50 za godz. od jednostki mocy statku,
- za 7 do 12 godz. opłata za pierwsze 6 godz. 3.— + 0,80 za godz. jedn. mocy,
- za 13 do 19 godz. opłata za pierwsze 12 godz. 7.80 + 1,00 za godz. od jedn. mocy,
- za 19 do 24 godz. opłata za pierwsze 18 godz. 13,80 + 1,20 za godz. od jedn. mocy,
- ponad 24 godz. opłata za pierwsze 24 godz. 21,— + 1,50 za godz. od jedn. mocy,

2) za nieoczyszczenie statku w przypadkach, gdy odbiorca ładunku obowiązany jest oczyścić statek w czasie przeznaczonym na wyładunek, pobierana jest opłata w wysokości 3-krotnego kosztu własnego przedsiębiorstwa żeglugowego,

3) za niezapłacenie przewoźnego w przypadkach, gdy do zapłaty obowiązany jest odbiorca przesyłki. Opłata karna wynosi 1% przewoźnego od tony za każdą dobę zwłoki.

System opłat karnych wiąże nie tylko dysponenta towaru, ale również i przedsiębiorstwo żeglugowe, które obowiązane jest ponosić opłaty karne w wysokości 0,5 kop. od tony za każdą godzinę opóźnienia w podstawieniu statku w stosunku do godziny ustalonej w grafiku. Opłata maksymalna nie może jednak przekroczyć 50% przewoźnego.

W ramach systemu premii przedsiębiorstwo żeglugowe wypłaca premię za przedterminowe zakończenie przeładunku w wysokości 4 kop. od tony faktycznie przeładowanego towaru za każdą zaoszczędzoną godzinę.

Opłata za przewóz przesyłek pośpiesznych pobiera się za wagę rzeczywistą z odpowiednim zaokrągleniem. Za przewóz przesyłek zwykłych pobierana jest opłata wg tabel dla przesyłek pośpiesznych z obniżeniem o 1 klasę, to zn. że za przewóz ładunków zaklasyfikowanych do klasy 10, pobiera się przy przewozie zwykłym stawki wg klasy II (tańszej). Różnica między stawkami w przewozie zwykłym i pośpiesznym wynosi 20%.

Taryfy składowe budowane są z uwzględnieniem progresji stawek w miarę przedłużania się okresu składowania. System ten ma na celu przyspieszenie obrotu ładunków i racjonalną eksploatację pomieszczeń składowych. Okres wolny od opłat wynosi 24 godziny, następnie obowiązują stawki: za dobę 2-gą — Rbl. 1.—, za 3-cią — 2,50, za 4-tą 5.—, za 5-tą 8.—, za każdą następną o 4 Rbl. więcej.

Taryfa za przewóz produktów naftowych ustawiona jest analogicznie jak za przewozy towarowe, to znaczy stawki nie wzrastają proporcjonalnie do zwiększania się odległości. Cena za 1 tona-kilometr przy odległości 3000 km wynosi 1/5 ceny przy odległości 200 km. Rozpiętość między stawkami kolejowymi na liniach równoległych wzrasta w mniejszym stopniu. Np. przy przewozie mazutu cena za 1 tona-kilometr przy odległości 3000 km wynosi 42% ceny przy odległości 100 km. Konkurencyjność stawek rzecznych przedstawia się następująco: stawka rzeczna przy odległości 100 km (Rbl. 10,23) wynosi 95% stawki kolejowej (Rbl. 12.—) a przy odległości 3000 km — 43% (63,88:150.—).

Stawki za holowanie tratw obliczane są również na podstawie kosztu własnego z tym, że na dłuższych odległościach stawki są różnicowane, a na krótszych — jednolite. Cena jednostkowa przy odległości 3000 km wynosi 1/3 ceny jednostkowej przy odległości 100 km. Analogicznie jak przy innych rodzajach transportu wodnego śródlądowego, stawki kolejowe na liniach równoległych są kilkakrotnie wyższe (3-4). Przy stawkach jednolitych przewoźne wzrasta proporcjonalnie do zwiększania się odległości, zachowując jednak konkurencyjność ze stawkami kolejowymi.

Prócz stawek zasadniczych przedsiębiorstwo żeglugowe pobiera szereg opłat dodatkowych jak np.:

1) za towary ciężkie w przewozach przesyłek pośpiesznych (pojedyncza sztuka waży powyżej 1 t.) przy wadze: od 1 do 3 t. 100% do stawki zasadniczej, od 3 do 6 t. 200%

do stawki zasadniczej, ponad 6 t. 300% do stawki zasadniczej;

2) za towary długie w przewozach przesyłek pośpiesznych (pojedyncza sztuka mierzy więcej niż 7 m) przy długości: od 7 do 12 m 50% do stawki zasadniczej ponad 12 m 100% do stawki zasadniczej,

3) za ważenie — 0,75 rbl. za 1 t., minimalnie 0,10 za całą partię,

4) za prace przeładunkowe — rbl. 4,50 wzgl. 6,50 za tonę ładunku,

5) za dezynfekcję statków — rbl. 0,60 wzgl. 0,50 od jednostki pojemności,

6) za zawiadomienie o przybyciu statku: telefonicznie — rbl. 0,50, telegraficzne lub radiowe — rbl. 6.—, pocztą — rbl. 1.—, posłańcem w obrębie miejscowości — rbl. 3.— za 1 km.

Jak widać radziecki system taryfowy w sposób prosty i przejrzysty rozstrzygnął zasady regulowania odpłatności za przewozy, kładąc przede wszystkim nacisk na stworzenie atrakcyjności przewozów wodnych śródlądowych, dzięki czemu istnieją w ZSRR możliwości przyciągania ładunków masowych, przewożonych na dalsze odległości.

System ten winien stanowić wzór, jak należy dla dobra całości gospodarki narodowej ustawić wzajemny stosunek taryf rzecznych i kolejowych na liniach równoległych względnie przy przewozach kolejowo - wodnych.

Bibliografia:

A. A. Sojuzow, Organizacja raboty riecznowo flota, Moskwa 1950.

N. N. Szpiliclin, A. K. Czuprikow, Sprawocznik po tarifam riecznowo transporta, Moskwa 1949.

Tarifnoje rukowodstvo Nr 3 Tarify riecznowo transporta SSSR na pieriewozku gruzow bolszoj i malojo skrości, nieftianych gruzow w naliwnych sudach, na buksirovku flotow i na buksirovku sudow, Moskwa 1948.

Prakticzeskoje rukowodstvo taksirowszcziku, Moskwa 1950.

DZIAŁ INFORMACYJNY*)

NOWE KOLEJOWE PRAWO PRZEWOZOWE

W numerze 4 Dziennika Ustaw pod poz. 7 opublikowany został dekret z dnia 24 grudnia 1952 r. o przewozie przesyłek i osób kolejami (nowe kolejowe prawo przewozowe).

Podstawowe zmiany, jakie zaszły w stosunku do dotychczas obowiązujących przepisów kolejowych w związku z wejściem w życie nowego kolejowego prawa przewozowego omówione zostały w styczniowym numerze „Transportu“ w artykule Jana Zarkowskiego pod tytułem „Nowe kolejowe prawo przewozowe“.

Dekret o przewozie przesyłek i osób kolejami dzieli się na VI tytułów i reguluje w poszczególnych tytułach następujące zagadnienia:

Tytuł I obejmuje przepisy ogólne, a mianowicie co reguluje dekret, objaśnienia wyrazów użytych w dekreście, ustalenie podstawowych (ogólnych) obowiązków kolei i nadawców, ustalenie przewozów, do których dekret nie ma zastosowania, ustalenie odpowiedzialności kolei za swoich pracowników itp. oraz planowanie przewozów (ustalenie podstawowych zasad metodologii planowania przewozów przesyłek kolejami, przepisy o przewozach marszrutowych oraz przepisy o zagęszczeniu naładunku).

Tytuł II obejmuje przepisy regulujące przewóz przesyłek towarowych, a więc zakres i przedmiot przewozu oraz formę i warunki umowy przewozu, a mianowicie, kiedy umowę o przewóz uważa się za zawartą, ustalenie podstawowych danych, jakie powinien zawierać list przewozowy, uprawnienie kolei do ustalania drogi przewozu, nałożenie na nadawców obowiązku dostarczenia przesyłki w stanie zapewniającym dowiezienie bez uszkodzenia, terminy dostawy, nałożenie na nadawców obowiązku dołączania do listów przewozowych dokumentów wymaganych przez właściwe władze itp. Niezależnie od tego tytuł II obejmuje przepisy dotyczące wykonania i ewentualnej zmiany umowy o przewóz (czas nadawania i wydawania przesyłek, zamawianie wagonów, prawa i obo-

wiązki kolei przy wykonaniu umowy o przewóz, ustalanie warunków obciążenia przesyłki zaliczeniem, ustalanie zasady opłacania należności przy nadaniu, komu wydana zostaje przesyłka, uprawnienie odbiorcy do rozporządzania przesyłką będącą w drodze, ustalenie warunków likwidacji przesyłek w przypadku nieopłacenia przewoźnego, lub nieopłacenia przesyłki itd.).

Tytuł III — dekretu zawiera przepisy odnoszące się do przewozu osób oraz przesyłek bagażowych i ekspresowych. Ustalone są tu prawa i obowiązki pasażera, a także prawa i obowiązki kolei w zakresie przewozu osób, zasady przyjmowania do przewozu przesyłek bagażowych, prawa i obowiązki pasażera i kolei w tym zakresie oraz zasady przewozu przesyłek ekspresowych.

Zasady wykonywania czynności spedycyjnych i innych zawiera **tytuł IV**. Są tu przepisy o wykonywaniu przez kolej czynności w zakresie zaspakajania potrzeb klientów, wynikających z umowy o przeniesienie bagażu, najmu taboru kolejowego, o wykonaniu zleceń spedycyjnych i innych.

Tytuł V reguluje uprawnienia kolei w zakresie żądania zabezpieczenia należności wynikających z wykonania umowy o przewóz.

Tytuł VI obejmuje całokształt przepisów związanych z odpowiedzialnością, reklamacjami, arbitrażem oraz inne przepisy w tym zakresie. W rozdziale 1, 2 i 3 ustalone zostały zasady odpowiedzialności w zakresie przewozu osób, przesyłek towarowych, ekspresowych i bagażowych tak za całość tych przesyłek, jak i terminową ich dostawę, a także odpowiedzialność z innych tytułów. Rozdział 4 zawiera przepisy dotyczące kar umownych. Poszczególne przepisy regulują, kiedy kolej, nadawca i odbiorca płaci kary umowne oraz w jakich przypadkach następuje zwolnienie z obowiązku płacenia kar umownych. Wysokość kar umownych ustala Rada Ministrów. Rozdział 5 obejmuje przepisy o zwrotach, nadpłatach i niedoborach przewoźnego, wynikających z przewozu przesyłek towarowych, bagażowych i ekspresowych oraz przewozu osób. Rozdział 6 określa warunki płacenia odsetek od sum podlegających zwrotowi oraz kiedy następuje zwrot odszkodowania.

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

Rozdział 7 zawiera przepisy o prawie dochodzenia roszczeń przeciwko Klientom i kolei, ustalenie zasady, że dochodzenie roszczeń w postępowaniu sądowym lub arbitrażowym może nastąpić po wyczerpaniu drogi reklamacyjnej — oraz inne przepisy w tym zakresie. Rozdział 8 — Przepisy końcowe. Obok innych przepisów w tym rozdziale ustalona została zasada, że do czasu wydania przepisów wykonawczych stosuje się przepisy dotychczasowe, o ile nie są sprzeczne z dekretem.

Dekret o przewozie przesyłek i osób kolejami wszedł w życie z dniem 1 marca 1953 r.

A. G.

DOSTARCZANIE ŚRODKÓW PRZEWÓZOWYCH NA RZECZ ORGANÓW SŁUŻBY BEZPIECZEŃSTWA

W Monitorze Polskim z dnia 9 grudnia 1952 r. Nr A-102, poz. 1573 opublikowane zostało zarządzenie Ministra Bezpieczeństwa Publicznego z dnia 24 listopada 1952 r. w sprawie określenia organów służby bezpieczeństwa publicznego, uprawnionych do zgłaszania zapotrzebowań na środki przewozowe oraz w sprawie trybu postępowania w tych sprawach. Wymienione zarządzenie pozostaje w ścisłej łączności z zarządzeniem Ministra Obrony Narodowej, ustalającym obowiązek dostarczania środków przewozowych na rzecz wojska (Monitor Polski Nr A-95, poz. 1332 z roku 1951).

Omawiane zarządzenie Ministra Bezpieczeństwa Publicznego zostało wydane na podstawie art. 7 ust. 4 i art. 21 ustawy z dnia 18 lipca 1950 r. o dostarczaniu środków przewozowych na rzecz wojska i służby bezpieczeństwa publicznego w czasie pokoju (Dz. Ust. Nr 36, poz. 322) (omówione przez nas w nr 11/50 mies. „Transport“).

Zarządzenie normuje przypadki, w których organy bezpieczeństwa publicznego mogą zgłaszać zapotrzebowanie na środki przewozowe. Zapotrzebowania te mogą być zgłaszane jedynie w przypadkach, gdy środki przewozowe są niezbędne w celach przewozu osób, lub rzeczy, w związku z zadaniami służbowymi oraz w rozmiarach koniecznych do osiągnięcia tego zadania. Wszelki przewóz osób lub rzeczy, w związku z innymi czynnościami powinien być dokonany przez organy bezpieczeństwa publicznego własnymi środkami, a zgłoszenia przez te organy zapotrzebowań na środki przewozowe dla tego rodzaju czynności jest niedopuszczalne.

W dalszym ciągu zarządzenie określa organy uprawnione do zgłaszania zapotrzebowań na dostarczanie środków przewozowych. Organami tymi są szefowie wojewódzkich urzędów bezpieczeństwa publicznego oraz komendanci wojewódzcy Milicji Obywatelskiej (§ 2 ust. 1 i 2), a ponadto dowódcy pułków i brygad w Korpusie Bezpieczeństwa Wewnętrznego, inne jednostki działające na podstawie ich pisemnego upoważnienia oraz dowódcy brygad i batalionów Wojsk Ochrony Pogranicza i inne jednostki działające na podstawie ich pisemnego upoważnienia (§ 7 ust. 1 i 2). Prócz tego uprawnionymi do zgłaszania zapotrzebowań na środki przewozowe są, zgodnie z postanowieniami zarządzenia, wszystkie organy bezpieczeństwa publicznego, Korpusu Bezpieczeństwa Wewnętrznego i Wojsk Ochrony Pogranicza w przypadkach klęsk żywiołowych oraz ze względu na interes bezpieczeństwa publicznego, gdy opóźnienie w uzyskaniu środka przewozowego grozi niebezpieczeństwem (§ 4 ust. 1 w związku z § 7).

Zarządzenie określa również sposób zgłaszania zapotrzebowań. Zapotrzebowania te powinny być zgłaszane pisemnie do właściwej rady narodowej (gminnej, miejskiej, lub dzielnicowej) możliwie na 24 godziny przed terminem dostarczenia środków przewozowych. Wzór zapotrzebowania na środki przewozowe stanowi załącznik do zarządzenia.

W przypadkach klęsk żywiołowych, lub w przypadku, gdy opóźnienie w uzyskaniu środka przewozowego grozi niebezpieczeństwem ze względu na interes bezpieczeństwa publicznego, każdy organ służby bezpieczeństwa publicznego jest uprawniony do zgłaszania zapotrzebowań na dostarczenie środków przewozowych (o czym już była mowa uprzednio) i może, w przypadkach, gdy odpowiednie organy właściwe do wydania nakazu dostarczenia środków przewozowych nie są na miejscu obecne, zwrócić się bezpośrednio do sołtysa o spowodowanie dostarczenia środka przewozowego lub bezpośrednio do posiadacza tego środka z żądaniem natychmiastowego jego dostarczenia.

W razie korzystania ze środka przewozowego we wspomnianym trybie wyjątkowym, korzystający z tego środka obowiązany jest w terminie 3 dni od uzyskania środka przewozowego zawiadomić władzę lub organ uprawniony do zgłoszenia zapotrzebowania, a w przypadkach bezpośredniego

zwrócenia się do sołtysa lub posiadacza środka przewozowego — zawiadomić również prezydium właściwej rady narodowej oraz doręczyć prezydium tej rady zapotrzebowanie.

Organ służby bezpieczeństwa publicznego korzystający ze środka przewozowego obowiązany jest niezwłocznie po wykorzystaniu go zwolnić i wydać obsłudze (woźnicy, kierowcy) pisemne zaświadczenie, stwierdzające rodzaj użytego środka przewozowego, czas (dnie, godziny) korzystania z tego środka, a w odniesieniu do pojazdów mechanicznych — również ilość przebytych kilometrów.

Wynagrodzenie za dostarczone środki przewozowe oraz odszkodowanie w przypadku uszkodzenia, zniszczenia lub utraty środka przewozowego następuje na zasadach i w trybie ustalonym we wspomnianej już ustawie z dnia 18 lipca 1950 r.

A. D.

PRZEJMOWANIE PRZEZ CBHSS CZĘŚCI ZAMIENNYCH DO POJAZDÓW SAMOCHODOWYCH T. ZW. „TYPOWYCH“

Ministerstwo Transportu Drogowego i Lotniczego powierzyło Centralnemu Biurowi Handlu Sprzętem Samochodowym akcję przejmowania reamentów zespołów i części do pojazdów samochodowych „typowych“ na nast. warunkach:

1) części zamienne gr. II będą zbywane wg cenników ramowych zatwierdzonych przez PKPG, obowiązujących przy sprzedaży części „nietypowych“,

2) części gr. III będą zbywane jako złom użytkowy po 1200 zł. za 1 tonę (cena zatwierdzona przez PKPG),

3) części nadające się do regeneracji RBHSS będą przekazywały do zakładów regeneracyjnych po uprzednim zakwalifikowaniu do regeneracji przez przedstawiciela — rzeczoznawcę danego zakładu regeneracyjnego,

4) regeneracja odbywałaby się na podstawie planów uzgodnionych z zakładem regeneracyjnym i z „Motozbytem“,

5) po regeneracji RBHSS zbywałoby części wg cen kalkulacyjnych.

Magazyn główny dla w/w części oraz całkowitą dystrybucję prowadzić będzie RBHSS — Wrocław ul. Preflicza 40 tel. 56-48.

Termin rozpoczęcia akcji zostanie podany po ukazaniu się zarządzenia MTDiL i po przygotowaniu pomieszczeń oraz załogi do w/w celu.

SPRZEDAŻ ŁOŻYSK TOCZNYCH DO SAMOCHODÓW NIETYPOWYCH.

Na podstawie porozumienia S. T. „Cebilo“ z Centr. Biurem Handlu Sprzętem Samochodowym z dn. 8.XI.1951 r. Rejonowe Biuro HSS w Bydgoszczy sprzedaje łożyska toczne do samochodów nietypowych pochodzące z nadmiernych reamentów motoryzacyjnych.

Przy sprzedaży w/w łożysk tocznych zachowywana jest następująca kolejność:

a) instytucje i przedsiębiorstwa państwowe oraz jednostki gospodarki społecznej,

b) przedsiębiorstwa nieuspołecznione, taksówkarze oraz osoby fizyczne.

Odbiorcy wymienieni w p. a) uprawnieni są do nabywania łożysk na podstawie przedłożonych zapotrzebowań zaopatrzonych pieczęcią firmową i podpisami. Odbiorcy wymienieni w p. b) winni składać zamówienia do w/w R. Bura poparte przez właściwe zrzeczenie gospodarze, przełożoną władzę penetra lub władze administracji miejscowej, które stwierdzą konieczność zaopatrzenia.

Przy zamówieniach pisemnych lub telefonicznych należy podać typ i nr łożyska lub ściśle określenie w jakim miejscu danej marki samochodu łożysko pracuje (np. łożysko do osi tylnego koła wewnętrzne do samochodu Mercedes V 170).

WSPÓLDZIAŁANIE ORGANÓW ADMINISTRACYJNYCH I ZWIĄZKOWYCH W DZIEDZINIE WSPÓŁZAWODNICTWA PRACY

Na podstawie wytycznych uchwały Prezydium Rządu Nr 57/52 (omówionej w naszym miesięczniku nr 5/52) i Zarządzenia Ministra Transportu Drog. i Lotn. Nr 62 z dnia 15 marca 1952 r. w sprawie odpowiedzialności za należyty rozwój socjalistycznego współzawodnictwa pracy — Minister Transportu Drogowego i Lotniczego ustalił dalsze obowiązki organów administracji i Związku Zawodowego Pracowników Transportu Drogowego i Lotniczego w tym zakresie.

Zasady tego współdziałania są następujące:

Podstawowym okresem współpracy jest okres planu operatywnego kwartalno - miesięcznego.

Nadzór i rejestrację oraz ocenę wyników współzawodnictwa pracy prowadzą kierownicy poszczególnych oddziałów i majstrów, kierownicy zakładów pracy, dyrektorzy przedsiębiorstw, dyrektorzy Centralnych Zarządów i jednostek równorzędnych.

Działalność wymienionych jednostek administracyjnych powinna być powiązana z działalnością odpowiednich jednostek organizacyjnych Związku Zawod. Pracowników Transportu Drogowego i Lotniczego, a mianowicie:

1. kierowników oddziałów i majstrów — z Radami Oddziałowymi i grupami związkowymi;
2. kierowników zakładów pracy — z Radami Zakładowymi;
3. dyrektorów przedsiębiorstw — z Zarządami Okręgowymi Związku;
4. dyrektorów Centralnych Zarządów i jednostek równorzędnych — z przedstawicielami Zarządu Głównego Związku, wyznaczonymi przez Prezydium tego Zarządu.

Dla podstawowego okresu, o czym wspomniano wyżej — należy:

- a) opracować kierunki współzawodnictwa w jednostkach gospodarczych wszystkich szczebli z uwzględnieniem przewidywanych trudności w wykonywaniu zadań planowych;
- b) plany operatywne doprowadzać w terminie do dnia 1 każdego miesiąca do najniższych komórek wykonawczych, jakimi są stanowiska robocze; należy je opracowywać dla tych komórek w formie jasnej i zrozumiałej dla zainteresowanych pracowników;
- c) przy współdziale komórek związkowych ustalić środki mobilizujące oraz formy propagandy i popularyzacji zadań planowych;
- d) opracować plan kontroli współzawodnictwa i podsumowania wyników, jak również rozdania nagród;
- e) przeprowadzić analizę i wyciągnąć wnioski dotyczące okresu sprawozdawczego.

W dalszym ciągu w regulaminie tym ustalono tryb i terminy przeprowadzania oceny wykonania zadań planowych i wyników współzawodnictwa na wszystkich szczeblach organizacyjnych. Sprawozdania z rozwoju współzawodnictwa odnoszą się do okresów miesięcznych.

Po zakończeniu kwartału — w ciągu pierwszego miesiąca kwartału następnego — Departament Organizacji łącznie z Zarządem Głównym Związku przy współdziale dyrektorów Centralnych Zarządów powinien przeanalizować wyniki współzawodnictwa w przedsiębiorstwach danego Centralnego Zarządu za kwartał ubiegły. Ustalone na piśmie na wspólnym posiedzeniu wyniki stanowią sprawozdanie na Kolegium Ministra i Prezydium Zarządu Głównego Związku Zawodowego Pracowników Transportu Drogowego i Lotniczego. Sprawozdania takie powinny być co kwartał przedmiotem analizy na Kolegium Ministra i Prezydium Zarządu Głównego Związku.

Departament Organizacji, Zatrudnienia i Płac wspólnie z Wydziałem Ekonomicznym Zarządu Głównego Związku przy udziale przedstawicieli Centralnych Zarządów powinien według z góry ustalonego kalendarza rozważać zagadnienia współzawodnictwa pod kątem istniejących form i kierunków, przeprowadzania kontroli, wykonania zobowiązań, kontroli nagradzania, instruowania kierowników administracyjnych i komórek związkowych.

Regulamin nakłada na wszystkie Departamenty Ministerstwa Transportu Drogowego i Lotniczego obowiązek współdziałania w rozwoju socjalistycznego współzawodnictwa. Dlatego też powinny one dostarczać niezbędnych materiałów, wynikających z analizy wykonywania planów odcinkowych i zgłaszać swoje uwagi i wnioski odnośnie kierunku współzawodnictwa. Dotyczy to również działów i wydziałów w jednostkach podległych.

Według tego regulaminu — Centralne Zarządy i jednostki równorzędne obowiązane są do prowadzenia stałej ewidencji przodowników pracy i racjonalizatorów z uwzględnieniem ciągłości ich przodownictwa w pracy; ewidencji form, kierunków i wyników współzawodnictwa, a ponadto ewidencji wydatkowanych funduszy na współzawodnictwo, nagrody i propagandę.

Obowiązek prowadzenia sprawozdawczości w zakresie rozwoju współzawodnictwa w zakładach pracy i przedsiębiorstwach, gdzie brak referentów współzawodnictwa — spoczywa na pracowniku działu planowania i statystyki wyznaczonym przez kierownika (dyrektora) zakładu pracy.

A. L.

GOSPODARKA W HANDLOWYCH PORTACH ŚRÓDLĄDOWYCH

Prezydium Rządu podjęło w dniu 23 września 1952 r. uchwałę nr 823/52 w sprawie unormowania gospodarki w handlowych portach śródlądowych.

Uchwała powyższa stanowi podstawowy akt prawny, oddziałujący bezpośrednio na niemal wszystkie resorty gospodarcze oraz stwarzający właściwe warunki rozwojowe dla śródlądowych portów rzecznych, zajmujących kluczowe pozycje, które decydują o szybkim rozwoju transportu śródlądowego, obsługującego przewozy wewnątrz krajowe, bądź tranzyt.

Normując gospodarkę w portach rzecznych uchwała podaje definicję oraz wykaz ważniejszych handlowych portów śródlądowych, znajdujących się na polskich drogach wodnych, posiadających charakter użytku publicznego. Uchwała usuwa przypadkowość, jaka powstała w okresie odbudowy zniszczeń wojennych w eksploataowaniu przez różnych użytkowników — często nie korzystających z transportu wodnego — portowych magazynów i placów składowych.

W myśl postanowień uchwały place składowe i magazyny portowe, z wyłączeniem magazynów i urządzeń nietypowych, powinny być we wszystkich portach przekazane przedsiębiorstwom żegludowym, z tym, że korzystanie z nich będzie udostępnione w pierwszym rzędzie nadawcom i odbiorcom ładunków przewożonych transportem wodnym. Ze względu na ekonomicznie uzasadnioną konieczność czasowego pozostawienia na terenach portów niektórym użytkownikom typowych magazynów portowych, uchwała wprowadza pojęcie magazynów czasowo wyłączonych z gospodarki portowej przedsiębiorstw żegludowych, ściśnięcie wyszczególnionych w załączniku do uchwały. Magazyny te, do czasu wybudowania zagwarantowanej uchwałą zastępczej powierzchni magazynowej, nie podlegają przekazaniu przedsiębiorstwom żegludowym. Z tym, że ich użytkownicy podlegają przepisom porządkowym, obowiązującym w danym porcie oraz zostają zobowiązani do maksymalnego wykorzystania transportu wodnego dla przewozu ładunków.

W myśl postanowień uchwały baseny i nabrzeża portowe oraz wszelkie urządzenia przeładunkowe, z wyjątkiem urządzeń specjalnych, są utrzymywane przez przedsiębiorstwa żegludowe, które zapewniają ich sprawne funkcjonowanie.

Uchwała nakłada obowiązek na przedsiębiorstwa żegludowe wykonywania w handlowych portach rzecznych wszelkich prac przeładunkowo - magazynowych. Obowiązek ten dotyczy również wszelkich czynności w magazynach wyłączonych lub wydzierżawionych, jednak pod warunkiem wyrażenia na to zgody przez użytkownika.

Szczególnie ważnym postanowieniem uchwały jest przekazanie PKP rozbudowy, utrzymania i eksploatacji torów i urządzeń kolejowych użytku publicznego, znajdujących się w obrębie portów śródlądowych. Powyższe postanowienie nie obejmuje bocznic kolejowych poszczególnych użytkowników, których rozbudowa, utrzymanie i eksploatacja należy do tych użytkowników.

Uchwała poleca Ministrowi Żeglugi ustalić w trybie określonym obowiązującymi przepisami opłaty za korzystanie z placów, magazynów i urządzeń portowych oraz za ogólnoportowe świadczenia i usługi, ponoszone na rzecz użytkowników magazynów wyłączonych spod administracji przedsiębiorstw żegludowych.

Z uwagi na skomplikowaną sytuację na odcinku gospodarki w handlowych portach śródlądowych realizacja postanowień uchwały będzie przebiegała etapami, wykraczającymi poza okres Planu 6-letniego.

W wyniku realizacji uchwały nastąpi unormowanie gospodarki portowej, zapewniające:

- 1) jednolite zorganizowanie procesu usług magazynowych,
- 2) przystosowanie pracy i usług portowych do tempa rozwoju żeglugi śródlądowej,
- 3) zwiększenie przepustowości magazynów portowych drogą centralizacji dyspozycji,
- 4) lepsze wykorzystanie urządzeń przeładunkowych i pomocniczych,
- 5) zmniejszenie stanu zatrudnienia obsługi magazynów drogą scalenia zespołów roboczych zatrudnionych w magazynach różnych użytkowników,
- 6) zagwarantowanie właściwego utrzymania portowych urządzeń kolejowych, przekazanych PKP.

7) podwyższenie wykorzystania zdolności urządzeń przeładunkowych oraz pozostałych składników urządzeń portowych,
8) pogłębienie rozrachunku gospodarczego oraz poważne obniżenie kosztów własnych żeglugi śródlądowej.

E. P.

Taryfy i zarządzenia

A. W KOMUNIKACJI KOLEJOWEJ:

W Dzienniku Taryf i Zarządzeń Komunikacyjnych Nr 19 z 1952 r. ogłoszono zarządzenie Ministra Kolei z 9.XII 1952 r. które z ważnością od dnia 15.VII 1952 r. wprowadza zmiany dotychczasowych postanowień § 23 działu I Taryfy towarowej PKP dla linii normalnotorowych, Część I B. Według nowego brzmienia tego paragrafu na kopalniach węgla, rudy cynkowej i ołowianej oraz na koksowniach i brykietowniach stosuje się 6-godzinne okresy zamawiania wagonów. Na kopalniach tych oraz na koksowniach i brykietowniach termin wolny od postojowego wynosi 6 godzin i uważa się go za zachowany, jeżeli wagony są gotowe do zabrania z upływem tego terminu, najpóźniej przy najbliższej obsłudze bocznic (planowej i pozaplanowej). Termin wolny od postojowego liczy się od rozpoczęcia każdego okresu 6-godzinnego, jeżeli wagony podstawiono we właściwym czasie, tj. najpóźniej na godzinę przed rozpoczęciem okresu 6-godzinnego, jeżeli wagony podstawiono później, termin ten liczy się od chwili, przedstawienia wagonu do załadowania. W razie podstawienia wagonów do załadowania węgla, koksu i brykietów przed okresem, na który były zamówione, termin wolny od postojowego liczy się od rozpoczęcia tego okresu. Termin wolny od postojowego przy wagonach podstawionych do załadowania na bocznicę zwiększa się o 2 godziny, jeżeli posiadacz bocznic na żądanie kolei grupuje wagony własną trakcją. W razie użycia przez nadawcę wagonu znajdującego się na bocznicę, nie przydzielonego jednak przez kolej, pobiera się opłatę w wysokości 22,50 zł, a niezależnie od tego postojowe w przypadku przetrzymania wagonu, przy czym termin wolny od postojowego liczy się od chwili podstawienia wagonu na torze bocznicowym, po odliczeniu czasu wolnego od postojowego dla wyładowania przy wagonach podstawionych w stanie ładownym.

W Dzienniku Taryf i Zarządzeń Komunikacyjnych Nr 19 z 1952 r. ukazało się zarządzenie Ministra Kolei z 9.XII 1952 r., które z ważnością od 15.I.1953 r. wprowadza nowe zmiany w Taryfie towarowej PKP dla kolei wąskotorowych. W szczególności taryfę tę rozszerzono nowymi §§ 39a i 39b, które zawierają postanowienia o przewozie zbiorowym przesyłek drobnych i o przewozie towarów z częściowym doładowaniem i doładowaniem na stacjach pośrednich.

Z ważnością od 1.XII 1952 r. wprowadzono regulamin przewozu dla komunikacji towarowej Szwecja i Norwegia — Niemcy (NRD) przez Trelleborg — Odrę Port. Z dniem tym Szwedzkie Koleje Państwowe i Niemieckie Koleje Rzeszy przyjmują w komunikacji pomiędzy Szwecją i Norwegią a Niemcami (NRD) drogą morską promem przez Trelleborg — Odrę Port w tranzycie przez Polskę przesyłki towarowe do bezpośredniego przewozu przez otwarte punkty graniczne na warunkach postanowień Konwencji Międzynarodowej o przewozie towarów kolejami żelaznymi (KMT) z dnia 23.XI 1933 r. wraz z Ujednolicieniami i Postanowieniami Dodatkowymi, obowiązującej od 1.X 1938 r.

B. W KOMUNIKACJI DROGOWEJ:

W Dzienniku Taryf i Zarządzeń Komunikacyjnych Nr 19 z 1952 r. ogłoszono zarządzenie Ministra Transportu Drogowego i Lotniczego z 19.XI 1952 r., które w Taryfie towarowej transportu samochodowego i spedycji wprowadza w nowym § 60a postanowienia o wykorzystaniu próżnych przebiegów ciężarowych pojazdów samochodowych w transporcie między osiedlami. Postanowienia nowego paragrafu zawierają odchylenia od taryfy przy przewozie ładunków przez posiadaczy ciężarowych pojazdów samochodowych na podstawie rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 4.VI 1952 r. w sprawie używania ciężarowych pojazdów samochodowych w transporcie między osiedlami i wykorzystania ich próżnych przebiegów (Dz. U. Nr 29, poz. 197). Załącznik Nr 11 nowego § 60-a zawiera wykaz miejscowości, w których stosuje się zarządzenie Ministra Transportu Drogowego i Lotniczego w sprawie

wykorzystania próżnych przebiegów ciężarowych pojazdów samochodowych w transporcie między osiedlami.

W Dzienniku Taryf i Zarządzeń Komunikacyjnych Nr 21 z 1952 r. ogłoszono zarządzenie Ministra Transportu Drogowego i Lotniczego z 15.XII 1952 r. w sprawie zmian w Taryfie dla przewozów konnych i z dnia 17.VII 1952 r. w sprawie zmian w Taryfie towarowej transportu samochodowego i spedycji.

C. W KOMUNIKACJI LOTNICZEJ

Dziennik Taryf i Zarządzeń Komunikacyjnych Nr 20 z 1952 r. zawiera zarządzenie Ministra Transportu Drogowego i Lotniczego z 2.XII 1952 r., które w Taryfie osobowej, bagażowej i towarowej Polskich Linii Lotniczych „Lot” wprowadza między innymi nowe opłaty za przewóz 1 kg towaru we wszystkich relacjach.

O. K.

Informacje Wyd. Komunikacyjnych

W styczniu br. nakładem Wydawnictw Komunikacyjnych wyszły następujące książki, które są do nabycia w księgarniach techniczno-gospodarczych Domu Książki.

Z KOLEJNICTWA

A. P. MICHIEJEW — „Eksplotacja lokomotyw i urządzenia trakcyjne“ Część I — tłum. z rosyjskiego, Wyd. I, format B5, stron 352, nakład 2650, cena 50 zł.

Książka niniejsza jest pierwszą częścią pracy pt. „Eksplotacja lokomotyw i urządzenia trakcyjne“. Mimo to stanowi ona odrębną całość, ujmującą zagadnienia, związane z racjonalną eksploatacją lokomotyw i nowoczesną organizacją ich naprawy. W szczególności omówiono w niej wyczerpująco wykres obrotu lokomotyw oraz metody obliczania ilości stanów tabory lokomotyw. Przy opracowaniu tej książki autor uwzględnił wiele osiągnięć kolejnictwa radzieckiego, w związku z czym stanowi ona cenny poradnik koncepcyjny dla organizatorów i kierowników służby mechanicznej PKP. Ponadto może być ona zalecona jako podręcznik dla studentów wydziałów komunikacyjnych politechnik i szkół inżynierskich.

Z TRANSPORTU DROGOWEGO I LOTNICZEGO

MARIAN MADEYSKI — Planowanie w transporcie samochodowym. Wyd. I, format A5, stron 544, nakład 5150, cena 45 zł.

Książka podaje zasady i metody planowania transportu samochodowego, wskazuje na powiązania planu transportu z Narodowym Planem Gospodarczym.

Książka ta może służyć jako pomoc dla planistów wszystkich szczebli w transporcie samochodowym oraz jako podręcznik dla studiujących.

A. W.

Normy w transporcie

OBLICZANIE WYNAGRODZENIA ROBOTNIKÓW PRZEŁADUNKOWYCH

Jak wiemy — Uchwałą Prezydium Rządu z dnia 3 maja 1952 roku zostały wprowadzone jednolite normy i stawki akordowe dla prac ładunkowych przy towarach masowych, objętych katalogiem norm stanowiącym załącznik do tej uchwały. Układ, założenia budowy norm i stawek akordowych podanych w tym katalogu scharakteryzowaliśmy w naszym miesięczniku w nr 1 — styczniu 1953 r.

Należy stwierdzić, iż na podstawie uchwały Rady Ministrów z dnia 3 stycznia 1953 roku o zniesieniu zaopatrzenia bonowego, regulacji cen i ogólnej podwyżce płac — stawki akordowe wprowadzone uchwałą Prezydium Rządu z dnia 3 maja 1952 r. uległy podwyższeniu o 25,2%. A zatem ulegają podwyższeniu o podany procent zarówno stawka za godzinę pracy w akordzie przy 100% wykonania normy z 2,90 zł na 3,63 zł, jak i stawki akordowe za czynności załadunku lub wyładunku przy poszczególnych towarach. Dla zachowania jednolitości — należy stosować stawki akordowe tylko takie, które zostały zarejestrowane przez właściwe władze. Wypłacany dotychczas dodatek wyrównawczy od dnia 4.I 1953 r. został objęty podwyższonymi stawkami godzinowymi i stawkami akordowymi.

Dla prac naładunkowych i wyładunkowych, wykonywanych przez robotników dorywczo zatrudnionych, tj. nie pozostających w stałym stosunku pracy w danej jednostce gospodarczej (wynagradzanych z funduszu bezosobowego), stawki akordowe ustalane w katalogu podwyższa się o 15%.

W uzasadnionych przypadkach Minister — za zgodą Przewodniczącego PKPG — może stawki te podwyższyć ponad 15%, jednakże nie wyżej niż 25%.

Normy czasu i przejazdu robotnika z ładunkiem lub po ładunek i dlatego czas ten oraz czas niezawinionego przez robotnika przestoju należy wynagradzać według stawek godzinowych osobistego zaszerzowania.

Za czynności ładunkowe przy towarach szkodliwych dla zdrowia przyznaje się dopłatę w wysokości 10% od stawki akordowej w odniesieniu do następujących ładunków:

akordowej w odniesieniu do następujących ładunków:

1. alabaster — luzem, 2. benzyna — beczki, 3. butle — balony z gazem, 4. cement — luzem, 5. gips — luzem, 6. kreda — luzem, 7. kwasy wszelkie w słojach, 8. nafta — beczki, 9. nawozy sztuczne, 10. szkło o wadze ponad 80 kg, 11. sadze — luzem, 12. terpentyna — beczki, 13. wapno w proszku — luzem.

A teraz przejdźmy do omówienia sposobu posługiwania się katalogiem norm i obliczania zarobków robotników oraz prowadzenia dokumentacji pracy i płacy.

Na podstawie zlecenia spedycyjnego wystawia się kartę pracy, wpisując do niej treść zlecenia do wykonania. Następnie według wynikających warunków pracy, potrzebnych do wykonania danego zlecenia spedycyjnego należy oznaczyć w katalogu norm nazwę ładunku, jego kategorię, a z rubryki skorowidza stosowania norm odczytuje się stronę i pozycję, według której powinna być przyznana norma na ładunek i wyładunek. Dalej – zgodnie ze zleceniem spedycyjnym – ustala się warunki pracy odnośnie poziomu i sposobu czynności ładunkowych, przy czym normę z właściwej pozycji wraz ze stawką akordową wpisuje się do karty pracy. Karta pracy – po wypełnieniu – powinna być dołączona brzydgadziście (robotnikowi przeładunkowemu) jako zlecenie wykonania ładunków i wyładunku. Trzeba tu nadmienić, iż uchwała Prezydium Rządu z dnia 3 maja 1952 r. nakłada obowiązek, aby kierownik przedsiębiorstwa, lub upoważniony przez niego pracownik, każdorazowo przed przystąpieniem do pracy podał robotnikom stawkę akordową właściwą dla wykonywanej pracy.

Przykład stosowania norm i obliczenia zarobku:

Brygada w składzie 4 robotników otrzymała zlecenie naładunku i wyładunku 42 ton cukru w workach. Warunki pracy: naładunek — wagon — samochód, natomiast wyładunek — samochód — ziemia z donoszeniem do 12 mtr. od samochodu.

Cukier w workach jest zaliczony w wykazie alfabetycznym ładunków do kategorii II (pozycja 37), a skorowidz stosowania norm kieruje nas do norm zawartych nr str. 3 — 5 w tabelach II.

Wiemy, że naładunek odbywa się na równym poziomie, a wyładunek na poziomie samochód — ziemia i że czynności ładunkowe zostaną dokonane przez przenoszenie. Przy

otwarcia katalogu norm wg wskazań skrowidza stosowania norm — odnajdujemy dla naładunku tabelę II A na str. 3, zaś dla wyładunku tabelę II B na str. 4.

Pod wpływem zmian w karcie pracy treści zlecenia odnajdujemy w tabeli II A czynność przenoszenia podana w poz. 1, w rubryce norm naładunkowych odnajdujemy wysokość normy, która wynosi 0,40 godz. na 1 tonę, a wysokość stawki akordowej wynosi 1,45 zł za 1 tonę (po podwyżce); dla wyładunku w tabeli II B przy pozycji również 1, odpowiadającej przenoszeniu, odnajdujemy normę czasu 0,49 godz. na 1 tonę, a wysokość stawki akordowej wynosi 1,78 zł za 1 tonę.

Przebieg wykonania powyższego zlecenia wykazany przez brygadzystę w dzienniej karcie pracy, co zostało potwierdzone również przez usługobiorcę, był następujący:

a) czas pracy brygady przeładunkowej w akordzie przy obu czynnościach, tj. naładunku i wyładunku, wyniósł 7 godzin;

b) czas przejazdu brygady z ładunkiem i bez ładunku w tym dniu wyniósł 3 godziny; czas ten powinien być zgodny z czasem jazdy, wykazanym przez kierowcę w karcie drogowej danego samochodu.

Rozpoczęcie pracy — godz. 7,30, zakończenie pracy — 17,30
czyli ogólny czas pracy wyniósł 10 godzin, a zatem brygadzie należy się dodatek 50-procentowy za dwie godziny nadliczbowe (nadwyzka ponad 8 godzin pracy).

Z tego zestawienia wynika, że na naladunek 42 ton cukru przy normie czasowej 0,40 godz. na 1 tonę planowany czas wyniesie (42 t. $\times$ 0,40 godz.) = 16,80 roboczogodzin, natomiast na wyładunek (42 t. $\times$ 0,49 godz.) czas planowany wyniesie 20,58 roboczogodzin, czyli łączny czas planowany na naladunek i wyładunek wyniesie: 37,38 roboczogodzin.

Bydga przeładunkowa w składzie 4 robotników pracowała faktycznie w akordzie 7 godz., czyli zużyła (7 godz. $\times$ 1 rob.) = 28 roboczo-godzin. A zatem, gdy planowany czas $\times$ 100 podzielimy przez czas wykonany, tzn.

$$\frac{37,38 \text{ rob./godz.} \times 100}{18 \text{ rob./godz.}} = 133.5\%$$

wykonania normy.

Ogólny zarobek w akordzie całej brygady wyniesie za naładunek $(42 \text{ t.} \times 1,45 \text{ zł}) = 60,90 \text{ zł}$ plus za wyładunek $(42 \text{ t.} \times 1,18 \text{ zł}) = 74,76 \text{ zł}$, czyli razem 135,66 zł.

Gdy ten ogólny zarobek podzielimy przez 4 (skład brygady), wtedy na jednego robotnika przypadnie zarobek za pracę w akordzie 33.91 gr.

Do tego zarobku należy doliczyć jeszcze wynagrodzenie za czas przejazdu i ewent. przestoju wg stawek godzinowych, oraz dodatek z tytułu pracy w godzinach nadliczbowych.

Wzrost dochodu, który w przypadku czasu przejazdu wyniósł 3 godziny, a zatem dla robotnika zaszerzowanego do III grupy płac wynagrodzenie wyniesie (3 godz. $\times$ 2,11 zł) = 6,33 zł. Wobec tego, że praca odbyła się w godzinach nadliczbowych (nadwyżka ponad 8 godzin pracy) należy wypłacić dodatek w wysokości 50% stawki godzinowej, czyli zadwójte godziny dopłaty wyniesie całą stawkę – 2,11 zł. Razem więc do zarobku akordowego w danym dniu robotnikowi należy doliczyć

Proponowany wzór

(nazwa zakładu pracy)

DZIENNA KARTA PRACY NR

z dnia miesiąca 195 ... r.

Czas pracy w akordzie	50%
„ oczekiwania	
„ przejazdów	
W tym godz. nadliczb.	100%

Godz. rozpoczęcia pracy
„ zakończenia pracy

Nr pojazdu
Nr wagonu

Brygada przeładunkowa Nr
Skład brygady

Brygadzysta	.	.	.	stawka ¹⁾ godz.	.
robotnik	.	.	.	30	30
20	.	.	.	30	30
75	.	.	.	30	30
100	.	.	.	30	30

Z a ł a d u n e k										W y ł a d u n e k																														
1	Nr zlecenia	2	Rodzaj towaru i opakowania	3	Kateg. ład poziom pozycja	4	Norma czasu na 1 tonę	5	Stawka akord. w zł na 1 t	6	Norma czas. na całość	7	Wykonano-ton	8	Efekt, czas pracy bryg. w akordzie	9	Zarobek akordowy brygady	10	Zarobek akordowy 1 robotn.	11	Rodzaj towaru i opakowanie	12	Kat. ładunku poziom - poz.	13	Norma czasu na 1 tonę	14	Stawka akord. w zł na 1 t	15	Norma czasu całości	16	Wykonano ton	17	Efekt, czas pracy-bryg. w akordzie	18	Zarobek akord. brygady	19	Zarobek akordowy 1 rob.	20	R a z e m zarobek akord. brygady	

Karte wystawił

Podpis brygadzysty

Podpis usługobiorcy

8,44 zł, czyli łączny zarobek w tym dniu dla jednego robotnika wyniesie 42 zł 35 gr.

Odnosnie karty pracy brygady należy zaznaczyć, iż na drugiej stronie 3-ego egzemplarza zlecenia znajduje się karta pracy, lecz nie jest ona przystosowana do układu katalogu norm, gdyż katalog ten wprowadzony został później, tj.

w dniu 15 maja 1952 r., natomiast taryfa towarowa dla transportu samochodowego i spedycji wprowadzona została od 1 lutego 1952 r. Dotychczas wzór karty pracy brygady przeładunkowej nie został ustalony. Proponowany poniżej układ karty pracy może być przystosowany do warunków pracy w danym przedsiębiorstwie.

MIESIĘCZNA KARTA WYDAJNOŚCI I ZAROBKÓW NR

(nazwa zakładu pracy)

(nazwisko i imię)

Pracownika fizycz., członka brygady rob. Nr

grupy płacy stawka za godz

Miesiąc 195 r.

Liczba porządkowa	Poz. ks. sped. lub skład.	Nr karty pracy brygady	Data	Ilość roboczo - godzin								Wydatność pracy						Zarobek w akordzie	Ogółem zarobek brutto	U W A G I	
				w akordzie	dniówkowo	jazdy	w oczekiwaniu (postoje)	R a z e m	z tego			ilość przerobionych ton									
									Normalnych	nadliczb. b.owych		Kategoria ładunku	załadunek		wyładunek						
										50%	100%		Norma	Wykonanie	Cena jedn. za 1 tonę	Norma	Wykonanie				Cena jedn. za 1 tonę
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22
Razem wynagrodzenie w miesiącu: 1) zarobek w akordzie zł 2) za godz. pracy na dniówkę zł 3) za godz. nadliczb. dodatek 50% zł 4) za godz. nadliczb. dodatek 100% zł 5) za godz. dodatek lokalny zł 6) za godz. dodatek 10% nocny zł Ogółem zarobek brutto zł Zaliczka wypłacona w dn. zł Pozostało do wypłaty zł																					
Obliczył:				Sprawdził:				Zatwierdził:													

W karcie pracy należy doliczać także dodatek w wysokości 10% w przypadku przeładunku ładunków szkodliwych dla zdrowia. Dodatek ten oblicza się od stawek akordowych. To samo odnosi się do czynności dodatkowych, jak workowanie, donoszenie ponad 15 m itd.

Ponadto w karcie należy także uwidaczniać dodatek nocny, jeśli praca odbywała się między godz. 22 a 6. Dodatek ten wynosi 10%, ale oblicza się od stawek godzinowych osobistego zaszerzowania.

O ile zbiorowy układ pracy przewiduje — brygadziści prowadzący brygadę i sam pracujący w akordzie otrzymuje dodatek np. 15% od wynagrodzenia obliczonego wg stawki godzinowej osobistego zaszerzowania za czas rzeczywiście przepracowany w danym dniu, albo np. 10% od zarobku akordowego w danym dniu.

Trzeba tu zaznaczyć, że dodatek za pracę w godzinach nadliczbowych z a w s z e oblicza się od stawek godzinowych osobistego zaszerzowania, a nie — jak to mylnie niektórzy jednostki stosowali — od stawek akordowych.

Do wymienionych elementów wynagrodzenia — dla pracowników zatrudnionych w Warszawie dolicza się dodatek stołeczny, a zatrudnionych na Wybrzeżu — dodatek morski ustalony za każdą godzinę rzeczywiście przepracowaną.

W zakresie dokumentacji pracy i płacy — oprócz dziennych kart pracy dla brygady przeładunkowej — należy pro-

wadzić „Miesięczną kartę wydajności i zarobków” dla poszczególnego robotnika. Podany poniżej wzór tej karty stosowany jest w PKS. Obrazuje on w pełni czas pracy w ciągu miesiąca ze wskazaniem czasu pracy w akordzie, dniówkowo, czasu przejazdu i przestoju oraz przeładowanych ton, wysokości zarobku. Karta miesięczna z wypełnionymi w oparciu o dzienne karty pracy i listy obecności rubrykami stanowi dokument rozliczenia danego pracownika. Każdy robotnik ma prawo do sprawdzenia prawidłowości ujmowania jego wyników pracy i obliczenia zarobków. Karta ta powinna być prowadzona skrupulatnie, gdyż stanowi ona poza tym cenny materiał do analizy właściwego wykorzystania sił roboczych, wydajności pracy, kosztów robocizny itd.

W rubryce 22 — uwagi — należy zaznaczać te dane, które nie są objęte rubrykami karty a mają istotne znaczenie dla wyrażania, jak dodatek dla brygadziści, dodatek za przeładunek towarów szkodliwych dla zdrowia itd.

Miesięczna karta wydajności i zarobków opracowana jest dla robotnika pracującego przy ładunkach masowych, natomiast dla robotnika pracującego przy drobnych wymaga odpowiedniego przystosowania, a mianowicie: przy drobnych w rubryce 13 zamiast kategorii ładunku należy wpisywać grupę norm oznaczającą ilość miejsc dowozu, a ponadto nie trzeba wypełniać rubryki 7 ujmującej czas jazdy, gdyż ten czas objęty jest normą dla przesyłek drobniowych.

SKOLENIE TRANSPORTOWCÓW

KURS EKONOMIKI I PLANOWANIA TRANSPORTU

OD REDAKCJI

Stowarzyszenie Wychowawców SGH w Warszawie, działające w ramach Polskiego Towarzystwa Ekonomicznego, zamierza zorganizować w ramach Kursów Praktycznej Wiedzy Ekonomiczno - Handlowej kurs w zakresie ekonomiki i planowania transportu.

Program kursu przewiduje doszkolenie pracowników służby transportowej w trzech sekcjach:

- planowanie i sprawozdawczość w transporcie,
- organizacja eksploatacji środków transportu,

c) obsługa techniczno-zaopatrzeniowa własnych środków transportu.

Wykładowcami będą koncepcyjni pracownicy naczelnych władz i instytucji gospodarczych, kierujący przedmiotowymi działami pracy gospodarczej.

Wykłady odbywać się będą w godzinach popołudniowych 2 — 3 razy w tygodniu. Dobór słuchaczy następuje spośród delegowanych przez urzędy, instytucje i przedsiębiorstwa pracowników, wyróżniających się w pracy zawodowej.

Kursy dostępne są dla osób posiadających wykształcenie wyższe lub średnie. Wymogi dotyczące minimum wykształcenia mogą być w wyjątkowych przypadkach zastąpione wysokimi kwalifikacjami fachowymi oraz specjalnym uzdolnieniem i doświadczeniem w pracy.

Sekretariat Kursów czynny jest codziennie w godz. 17 — 19 przy ul. Nowy Świat 49 (Polskie Towarzystwo Ekonomiczne, I piętro Nr 21, pokój 26)

Poniżej podajemy wyjątkowo starannie opracowane wytyczne programowe omawianego kursu, które z jednej strony zaznajomią ewentualnych słuchaczy kursu z tematyką wykładów, a poza tym mogą być wykorzystane przez poszczególne resorty do organizowania kursów we własnym zakresie.

UWAGI WSTĘPNE

Kursy są przeznaczone dla pracowników służb transportowych szczebla centralnego, tzn. dla pracowników komórek transportowych w ministerstwach, centralnych zarządkach, centralach handlowych itd.

Już na obecnym etapie rozwoju służb transportowych zawod pracownika umysłowego — transportowca różnicuje się i dzieli na szereg większych specjalizacji. Można wyraźnie zupełnie wyróżnić specjalizacje najważniejsze: planisty transportu, organizatora eksploatacji środków transportowych i pracownika planu techniczno — zaopatrzeniowego. To też szkolenie pracowników służb transportowych szczebla centralnego winno być prowadzone w zakresie przynajmniej 3 wyżej wymienionych wciąż jeszcze dość szerokich specjalizacji.

Z drugiej jednak strony wszyscy pracownicy służb transportowych szczebla centralnego winni posiadać przynajmniej podstawowe wiadomości o istotnych zagadnieniach, z którymi w różnych formach zetknąć się muszą w swej pracy zawodowej. Ze względu na to wszystkim uczestnikom kursu winno obowiązywać przesłuchanie wykładów ogólnie przygotowawczych, propedeutycznych.

Niniejsze wytyczne zakładają zorganizowanie i przeprowadzenie kursu w ten sposób, że część ogólną — propedeutyczną uczestnicy przesłuchają wszyscy razem, bez względu na specjalność. Dopiero w drugiej części kursu uczestnicy słuchali by wykładów w mniejszych grupach, w/g 3 specjalizacji:

- grupa planistów transportu,
- grupa organizatorów eksploatacji środków transportowych,
- grupa pracowników planu techniczno-zaopatrzeniowego.

ZAGADNIENIA OGÓLNE

	Godzin
1. Wybrane zagadnienia z ekonomii marksistowskiej	10
2. Podstawowe wiadomości o transporcie	7
3. Charakterystyka ekonomiczna środków transportowych i ich wykorzystanie	5
4. Organizacja transportu	10
5. Zarys planowania i sprawozdawczości w transporcie	5
6. Wstępne wiadomości o technice administrowania transportem własnym i korzystania z transportu publicznego	5
7. Rozrachunek gospodarczy	3
8. Współzawodnictwo i racjonalizatorstwo w transporcie	5
R a z e m godz.	50

A. Grupa — specjalizacja I: Planowanie i sprawozdawczość w transporcie

1. Ogólne wiadomości o planowaniu gospodarczym	5
2. Ogólne zagadnienie planowania transportu	5
3. Plan przewozu ładunków	15
4. Plan transportowo — finansowy	15
5. Obliczanie zdolności przewozowej transportu samochodowego (plan pracy taboru samochodowego)	10
6. Sprawozdawczość w transporcie	10
7. Ćwiczenia i seminaria	10
R a z e m godz.	70

B. Grupa — specjalizacja II: Organizowanie eksploatacji środków transportu

1. Organizowanie eksploatacji własnego taboru transp.	24
2. Współpraca z przedsiębiorstwami publicznymi przewozów drogowych	10
3. Współpraca z PKP	20
4. Współpraca z przedsiębiorstwami żeglugi śródlądowej	3
5. Organizowanie ładunku i wyładunku w transporcie śródlądowym	3
6. Ćwiczenia i seminaria	10
R a z e m godz.	70

C. Grupa — specjalizacja III: Obsługa techniczno-zaopatrzeniowa własnych środków transportu

1. Techniczna charakterystyka środków transp. własn.	4
2. Obsługa techniczna środków transp. samochodowego	18
3. Gospodarka techniczna w zakresie transp. konnego	4
4. Obsługa techniczna środków transportu kolejowego i wodnego śródlądowego	8
5. Zaopatrzenie materiałowe	8
6. Awarie i bezpieczeństwo ruchu w transporcie	6
7. Zagadnienia wybrane z zakresu gospodarki technicznej transportu	12
8. Ćwiczenia i seminaria	10
R a z e m godz.	70

OMÓWIENIE TEMATYKI WYKŁADÓW

ZAGADNIENIA OGÓLNE

Temat 1. Wybrane zagadnienia z ekonomii marksistowskiej (godz. 10).

Wykład ten ma charakter ogólny i zadaniem jego jest wprowadzenie uczestników kursu w zagadnienia ekonomiczne, na bazie których będą prowadzone dalsze wykłady. W wykładzie tym należy przypomnieć podstawowe zasady ekonomii politycznej.

Temat 2. Podstawowe wiadomości o transporcie (godz. 7).

Wykład winien objąć omówienie transportu w świetle ekonomii politycznej: definicja transportu, transport jako forma produkcji, znaczenie transportu, podział transportu według różnych kryteriów.

Następnie należy omówić rozwój transportu w poszczególnych formacjach przedkapitałistycznych i w okresie kapitalistycznym, przeciwstawiając transportowi kapitalistycznemu zasady pracy i rozwój transportu socjalistycznego w ZSRR i Polsce Ludowej.

Temat 3. Charakterystyka ekonomiczna środków transportu i ich wykorzystanie (godz. 5).

Wykład należy rozpocząć od omówienia cech ekonomicznych poszczególnych środków transportu, właściwego wykorzystania tych cech i w związku z tym koordynacji całości pracy transportu w ramach jednolitej sieci transportowej państwa socjalistycznego.

Z kolei należy omówić mierniki produkcji transportowej, podstawową eksploatacyjną zasadę dążenia do zwiększenia produkcji transportowej bez zwiększenia ilości środków transportu, sposób eliminacji nieracjonalnych przewozów, marnotrawstwa w eksploatacji poszczególnych środków transportowych i ich zwalczanie.

Temat 4. Organizacja transportu (godz. 10).

W rozwinięciu tego tematu należy omówić zakres działania władz naczelnych transportu w Polsce oraz organizację publicznych przedsiębiorstw przewozowych, a więc PKP, PKS i przedsiębiorstw Żeglugi Śródlądowej.

Bardziej szczegółowo winna być omówiona organizacja służb transportowych szczebla centralnego i szczebla wykonawczego z uwzględnieniem specyfiki tej organizacji w różnych resortach gospodarczych.

Temat 5. Zarys planowania i sprawozdawczości w transporcie (godz. 5).

Wykład ma być prowadzony w sposób bardzo ogólny. Więcej szczegółowe omówienie tej tematyki nastąpi w trakcie wykładów specjalizacyjnych.

Omówić należy ogólne zasady planowania transportu, rodzaje planów, konstrukcję NPG w zakresie transportu, wpływ struktury gospodarczych jednostek organizacyjnych na zakres planów transportowych i metody ich sporządzania.

Następnie należy omówić poszczególne części składowe planu transportu oraz ogólne zasady sprawozdawczości w transporcie.

Temat 6. Wstępne wiadomości o technice administrowania transportem własnym i korzystania z transportu publicznego (godz. 5).

Wykład ma mieć charakter ogólny, jedynie wprowadzający w podaną tematykę. Szczegółowe omówienie tej tematyki nastąpi w trakcie wykładów specjalizacyjnych.

Należy omówić rodzaje pracy przewozowej własnego taboru samochodowego, zadania dyspozytora, organizację na i wyładunku, sprawy zaplecza technicznego i gospodarki materiałowej.

Podobnie omówić inne rodzaje transportu własnego, tzn. taboru konnego i kolejowego.

Z kolei trzeba podać podstawowe wiadomości o prawie przewozowym i taryfach, a więc wyjaśnić zasady prawa przewozowego, omówić technikę posługiwania się taryfami i dokumentacją przewozową.

W końcu należy krótko omówić zasady i technikę współpracy z przedsiębiorstwami przewozów publicznymi.

Temat 7. Rozrachunek gospodarczy (godz. 3).

W temacie tym należy omówić ogólne zasady rozrachunku gospodarczego, jego znaczenie dla gospodarki i zakres stosowania w transporcie.

Temat 7. Współzawodnictwo i racjonalizatorstwo w transporcie (godz. 5).

Należy omówić rolę współzawodnictwa i racjonalizatorstwa w transporcie, poszczególne formy oraz przykładowe osiągnięcia.

SPECJALIZACJA 1: PLANOWANIE I SPRAWOZDAWCZOŚĆ W TRANSPORCIE

Temat 1. Ogólne wiadomości o planowaniu gospodarczym (godz. 5).

Przedmiot ten jest wstępem do tej części kursu i powinien zawierać krótkie omówienie podstawowych wiadomości o planowaniu gospodarczym. W ramach tego przedmiotu należy omówić takie zagadnienia, jak: co to jest gospodarka planowa, jak przedstawia się gospodarka planowa w ZSRR i w krajach demokracji ludowej, co to jest nauka o planowaniu i jakie są powiązania tej nauki z ekonomią polityczną. Następnie należy przedstawić zadania, metody i zasady planowania, jak również typowe błędy w planowaniu. Poza zagadnieniami powyższymi należy również omówić rodzaje planów i ich przekroje, rodzaje wskaźników, problem cen niezmiennych, układ i treść NPG oraz organizację władz planowania.

Temat 2. Ogólne zagadnienia planowania transportu (godz. 3)

Temat ten powinien być sprowadzeniem wiadomości podanych uprzednio do zagadnienia transportu. Dlatego też w ramach tego tematu należy omówić przede wszystkim zastosowanie ogólnych zasad planowania do planowania transportu oraz błędy w planowaniu transportu. Poza tym należy podać wpływ struktury organizacyjnej transportu na planowanie transportu, podkreślając głównie zagadnienia następujące: plany transportowe wchodzące do NPG, planowanie pracy transportu własnego, plany przedsiębiorstw branżowych.

Temat 3. Plany przewozu ładunków (godz. 15).

W ramach tego przedmiotu należy omówić na wstępie krótko zasady planowania przewozów, tzn. zadania planu przewozów, podstawy obliczeniowe planowania przewozów oraz metody opracowywania planu przewozów, a następnie należy przejść do tematyki praktycznej, opracowywania rocznych planów przewozów. W ramach tego ostatniego tematu należy podać, co następuje: kto planuje przewozy, sposób obliczania planów przewozów. W ramach tego ostatniego tematu należy podać, co następuje: kto planuje przewozy, sposób obliczania ilości ładunków do przewozu, nomenklatura ładunków, podział masy przewozowej na poszczególne środki transportowe, a w szczególności w transporcie samochodowym, podział masy przewozowej na poszczególne organizacje przewozowe. Poza tym należy również uwzględnić takie zagadnienia, jak: tryb i formy składania zapotrzebowań na przewozy do przedsiębiorstw przewozowych i ich władz nadrzędnych, rola WKPG przy opracowywaniu planu przewozów, tryb opracowywania planu przewozowego jako całości, analiza planu przewozów, technika wypełniania poszczególnych formularzy planu przewozów.

W tym temacie powinno być również omówione w sposób krótki operatywne planowanie przewozów w stosunku do poszczególnych rodzajów transportu, to znaczy operatywne planowanie przewozów kolejowych, ze szczególnym uwzględnieniem planów pięciodniowych, terenowy podział przewozów w zakresie transportu samochodowego oraz operatywne planowanie przewozów zaplanowanych do wykonania przez żeglugę śródlądową.

Temat 4. Plan transportowo - finansowy (godz. 15).

W ramach tego planu należy przede wszystkim sprecyzować, kto opracowuje pełny plan transportowo - finansowy (przedsiębiorstwa przewozów publicznych i branżowe), a następnie omówić pokrótce poszczególne części składowe planu transportowo - finansowego, tzn.: plan przewozów, plan pracy taboru, plan remontów, plan inwestycyjny, plan rozwoju techniki, plan zatrudnienia i płac, plan zaopatrzenia materiałowego, plan kosztów własnych, plan finansowy. Poza tym należy zwrócić uwagę na powiązanie i współzależność poszczególnych części składowych planu transportowo - finansowego oraz na specyfikę planu transportowo - finansowego opracowywanego przez przedsiębiorstwa eksploatujące poszczególne rodzaje środków transportowych. Wypunktować należy te części planu, na kształtowanie się których największy wpływ mają klienci planujących przedsiębiorstw. Plan pracy taboru należy omówić raczej ogólnie, gdyż plan ten będzie przedmiotem tematu 5.

Temat 5. Obliczanie zdolności przewozowej transportu samochodowego (plan pracy taboru) — (godz. 10).

W temacie tym należy omówić sposób wyliczenia ilości taboru potrzebnego oraz obliczanie zdolności przewozowej taboru posiadanego, ze specjalnym uwzględnieniem najważniejszych wskaźników techniczno - ekonomicznych, które stanowią podstawę wyliczenia zdolności przewozowej i które są podstawą jej analizy przy przyjmowaniu planów.

Omawiając wyliczenie ilości taboru potrzebnego należy przedstawić pojęcie wodni oraz system obliczania ilości pojazdów na koniec roku planowanego oraz ilości średnio-rocznej. Omawiając system obliczania zdolności przewozowej, należy omówić następujące wskaźniki: współczynnik wykorzystania taboru, współczynnik gotowości technicznej, średniobudowy czas pracy, szybkość eksploatacyjną, współczynnik wykorzystania ładowności oraz wskaźniki syntetyczne: wydajność pracy taboru w tonokilometrach na wozogodzinę i wydajność przewozu w tonach na wozogodzinę.

Oprócz omówionych zagadnień w ramach tego tematu należy również omówić normy używane przy planowaniu zdolności przewozowej transportu samochodowego, a więc przede wszystkim normy czynności ładunkowych, normy szybkości technicznej i normy na obliczenie współczynnika wykorzystania ładowności.

Temat 6. Sprawozdawczość w transporcie (godz. 10).

W ramach tego tematu należy omówić obowiązujące systemy sprawozdawczości w transporcie, głównie dotyczące klientów przedsiębiorstw przewozowych i związane z eksploatacją

taboru własnego. Należy zatem omówić sprawozdawczość przewozową, sprawozdawczość z pracy taboru własnego, poczynając od dokumentacji pierwotnej, a kończąc na sprawozdaniach sumarycznych składanych do władz centralnych. Specjalnie trzeba podkreślić znaczenie analizy sprawozdawczości na wszystkich szczeblach.

SPECJALIZACJA II: ORGANIZOWANIE EKSPLOATACJI ŚRODKÓW TRANSPORTU

Temat 1. Organizowanie eksploatacji własnego taboru transportowego (godz. 24).

a) Tabor samochodowy (godz. 16).

Wykład należy rozpocząć od omówienia zadań i pracy dyspozytora. Omówić codzienny godzinowy plan zatrudnienia taboru, dokumentację dyspozycyjną, bieżącą kontrolę wykonania, wyjazd i powrót taboru z i do zajezdni itd.

Następnie należy omówić pracę taboru z podziałem na:

- pracę taboru na linii,
- pracę taboru w warunkach terenowych,
- organizację rozwojki przy pomocy taboru samochodowego,
- organizację przewozu załóg robotniczych samochodami ciężarowymi,
- przewóz ładunków w pojazdach specjalnych.

Najwięcej miejsca należy poświęcić omówieniu pracy taboru na linii, w dalszej kolejności pracy taboru w warunkach terenowych i organizacji rozwojki, następnie zaś punkty należy omówić krócej.

b) Tabor konny (godz. 4).

Należy omówić zasady eksploatacji taboru konnego i jego przydatność dla poszczególnych przewozów, rodzaje poszczególnych pojazdów, uzależnienie ich pracy od jakości drogi itd.

Z kolei trzeba omówić planowanie operatywne (dziennie) przewozów, obliczenie potrzebnej ilości pojazdów, kontrolę pracy itd.

c) Tabor kolejowy (godz. 4).

Należy omówić rodzaje taboru kolejowego dopuszczonego do użytkowania własnego, warunki formalno - prawne jego użytkowania i sposób jego eksploatacji.

Omówić dokładnie problem bocznej kolejowych oraz technikę ich eksploatacji.

Temat 2. Współpraca z przedsiębiorstwami publicznymi przewozów drogowych (godz. 10).

W tym temacie należy ogólnie omówić zasady współpracy z przewoźnikiem publicznym, wyjaśniając przede wszystkim różnicę pomiędzy przewozem przesyłki, a wynajmem pojazdów i wynikające z każdego z tych rodzajów przewozu wzajemne zobowiązania stron. Należy również wyjaśnić różnicę pomiędzy przewoźnikiem, a spedytorem.

Omówić z kolei taryfę towarową transportu samochodowego. Rodzaje poszczególnych przewozów, związaną z nim dokumentację i obliczanie kosztów przewozu przesyłki lub wynajmu pojazdu. Wykłady powinny być połączone z ćwiczeniami ze sposobu obliczania kosztów przewozu.

Następnie należy omówić zasady planowania operatywnego we współpracy z przewoźnikiem drogowym.

W końcu należy krótko omówić zasady kontraktacji przewoźników prywatnych.

Temat 3. Współpraca z PKP (godz. 20).

a) Wybrane wiadomości z kolejowego prawa przewozowego (godz. 5).

Krótko omówić podstawy norm prawnych, regulujących warunki przewozowe pomiędzy załadowcą, a koleją. Zwrócić uwagę na ich ustawowy charakter. Zwrócić uwagę na zapowiedziane wejście w życie nowego prawa przewozowego w pełni opartego na socjalistycznych zasadach. Szczegółowo omówić najważniejsze postanowienia obecnie obowiązującego Regulaminu Przewozów Kolejowych z punktu widzenia zainteresowania załadowcy, a więc: prawo przewozowe jako źródło taryf przewozowych, różnica pomiędzy prawem przewozowym, a taryfami, obowiązek przewozu przez koleję, odpowiedzialność za oświadczenia umieszczone w liście przewozowym, przeszkody w przewozie i odbiorze, prawo do dodatkowych zleceń, sposób opłacania przewozowego, stwierdzenie szkód, reklamacje, terminy przedawnień itd.

Wykłady mają mieć charakter ściśle praktyczny, podając wiadomości w sposób jak najprostszy, unikając zawiłych prawniczych określeń.

b) Taryfy kolejowe (godz. 5).

Należy wyjaśnić pojęcie taryfy przewozowej oraz różnicę pomiędzy socjalistycznym, a kapitalistycznym systemem taryf kolejowych. Podać zasady ustalania taryf kolejowych oraz technikę budowy opłat przewozowych. Możliwie jasne podanie tych wiadomości pozwoli słuchaczom zrozumieć istotę taryfy i jej budowę. Ułatwi im to znacznie nabycie technik posługiwania się taryfami.

Należy następnie omówić bardzo ogólnie treść polskiej taryfy towarowej i objaśnić technikę jej stosowania. Stworzyć to powinno podstawy do nabycia w tej dziedzinie biegłości w trakcie pracy zawodowej słuchaczy. Wykład ma mieć praktyczny charakter i winien być poparty ćwiczeniami z dziedziny techniki taryfikacji.

c) Nadanie i odbiór przesyłki (godz. 10).

Jest to wykład ściśle praktyczny. Na podstawie nabytych z poprzednich dwóch przedmiotów wiadomości z dziedziny prawa przewozowego i taryf, należy wyjaśnić technikę współpracy z koleją: planowanie operatywne przewozów, zamówienie wagonów, nadanie i odbiór przesyłki, techniczne normy ładunkowe, typy wagonów, wypełnianie listu przewozowego

go, opłacanie przewoźnego, znaczenie szybkiego na i wylądunku, opłaty postojowego, szkodliwość reekspedycji itd.

Wykład ma być poparty przykładami. Ma podkreślać konieczność jak najściślejszej współpracy z koleją, prowadzonej zawsze z punktu widzenia dobra ogólnogospodarczego.

Temat 4. Współpraca z przedsiębiorstwami żeglugi śródlądowej (godz. 3).

Należy krótko omówić zasady współpracy z przewoźnikiem rzeczonym, planowanie operatywne, dokumentację, sposób obliczania przewoźnego itd.

Omówić również rodzaje statków rzecznych i główne rzeczne arterie komunikacyjne.

Temat 5. Organizacja na i wylądunku w transporcie lądowym (godz. 3).

Omówić technikę przeładunku bez użycia urządzeń mechanicznych. Krótko opisać zasadnicze urządzenia przeładunkowe, łącząc temat ten z omówieniem techniki przeładunku z wagonów kolejowych na samochody i pojazdy konne i odwrotnie.

Następnie należy omówić obowiązujące normy przeładunkowe. W końcu omówić koordynację pracy urządzeń przeładunkowych i pojazdów transportowych.

SPECJALIZACJA III: OBSŁUGA TECHNICZNO-ZAOPATRZENIOWA WŁASNYCH ŚRODKÓW TRANSPORTU

Temat 1. Techniczna charakterystyka środków transportu własnego (godz. 4).

W tym wykładzie należy krótko scharakteryzować od strony budowy i napędu oraz wymogów w zakresie obsługi technicznej główne środki transportu własnego:

- a) samochód - ciągnik drogowy (silnik, podwozie, nadwozie, przyczepy, ogumienie, paliwo),
- b) pojazd konny (konie, wozy),
- c) kolej żelazna (tor, lokomotywa, wagony, paliwo),
- d) statek rzeczny, samolot (tylko pobieżnie, w części szczegółowej nie rozpatrywać).

Temat 2. Obsługa techniczna środków transportu samochodowego (godz. 18).

Omówić potrzebę i podstawy techniczno-ekonomiczne obsługi i napraw pojazdów samochodowych. Wyjaśnić wyliczenie współczynnika gotowości technicznej. Wyjaśnić rodzaje obsługi technicznej i napraw i zagadnienie przebiegu międzynaprawczego. Następnie organizację i urządzenia publicznego i własnego zaplecza technicznego (ZNS, TOR, TOS, bazy i warsztaty własne). Omówić problem planowania obsługi i naprawy oraz obowiązującej w tym zakresie sprawozdawczości. Zwrócić uwagę na graficzne harmonogramy obsługi i napraw.

Wyjaśnić sposób finansowania obsługi i napraw.

Po tych wyjaśnieniach i omówieniach wprowadzających, szczegółowo omówić, z powołaniem się na obowiązujące przepisy (zakres, środki, planowanie, wykonawstwo własne i współpraca z publicznymi stacjami obsługi i zakładami naprawczymi, dokumentacja, finansowanie, sprawozdawczość) — poszczególne rodzaje obsługi i napraw:

- a) obsługa codzienna,
- b) „ okresowa (OT-1, OT-2),
- c) naprawa bieżąca,
- d) „ średnia,
- e) „ główna.

Osobno omówić sprawę przygotowania taboru do pracy w okresie zimowym.

Poruszyć również należy sprawę odbioru technicznego taboru nowego i po naprawie kapitalnej oraz sprawę obsługi gwarancyjnej. W tym temacie winny być również omówione sprawy eksploatacji ogumienia (przebieg, konserwacja, naprawy) oraz gospodarki paliwowej (normy zużycia, przepały i oszczędności, zwalczanie marnotrawstwa).

Temat 3. Gospodarka techniczna w zakresie transportu konnego (godz. 4).

W wykładzie tym należy omówić sprawę zabezpieczenia transportu konnego w zaplecze techniczne (stajnie, magazyny paszy, warsztaty naprawcze) oraz sprawę opieki nad żywą siłą pociagową — końmi (obsługa, żywienie, opieka weterynaryjna). Podkreślić potrzebę i omówić zasady i metody gospodarki planowej w technicznej obsłudze transportu konnego.

Temat 4. Obsługa techniczna środków transportu kolejowego i wodnego śródlądowego (godz. 8).

Temat ten powinien być omówiony w sposób podobny, a z kolei właściwy, co temat 2. Nie jest potrzebna ta sama szczegółowość omawiania tematu nr 4, co tematowi nr 2, gdyż tabor kolejowy i wodny śródlądowy jest stosunkowo nie często spotykany w obsłudze nie publicznej.

Temat 5. Zaopatrzenie materiałowe (godz. 8).

W temacie tym należy omówić ogólne zasady zaopatrzenia materiałowego w gospodarce socjalistycznej i organizację zaopatrzenia w Polsce Ludowej (bardziej szczegółowo w odniesieniu do transportu samochodowego i konnego, mniej — kolejowego). Poza tym winny być wyjaśnione zasady planowania zaopatrzenia (normatywy, plany roczne, kwartalne, miesięczne — artykuły reglamentowane i wolnorynkowe) i gospodarki magazynowej z omówieniem urządzeń magazynowych, obrotu materiałowego i związanej z nim dokumentacji. Osobno trzeba wyjaśnić problem konieczności upłylniania nadmiernych remanentów magazynowych. Na zakończenie omówić obowiązującą sprawozdawczość w zakresie gospodarki materiałowej.

Temat 6. Awaryjne i bezpieczeństwo ruchu w transporcie (godz. 6).

Przy omawianiu tego tematu należy zwrócić uwagę na związek między ilością awarii w transporcie, a metodami eksploatacji i jakością obsługi technicznej środków transportowych. Podkreślić społeczno-gospodarczą konieczność walki z awariami. Omówić metody zapobiegania awariom. Zwrócić uwagę na awaryjność o charakterze sabotażowym. Omówić organizację służby informacyjnej w zakresie awarii, sprawozdawczość awaryjną. Praktycznie wyjaśnić sposób przeprowadzania dochodzeń awaryjnych w oparciu o obowiązujące przepisy.

Omówić problem bezpieczeństwa ruchu (bhp), jako wyraz opieki państwa socjalistycznego w stosunku do obywatela-człowieka pracy. Profilaktyczny sens akcji bezpieczeństwa ruchu. Obowiązujące przepisy w zakresie planowania, sprawozdawczości, finansowania akcji bezpieczeństwa ruchu itp. Obowiązek i metoda przeprowadzenia inspekcji w zakresie bezpieczeństwa ruchu w aparacie wykonawczym. Zarządzenia policyjne i ich wykonanie.

Temat 7. Zagadnienia wybrane z zakresu gospodarki technicznej transportu (godz. 12).

W wykładzie tego tematu winny być krótko, a treściwie omówione następujące zagadnienia:

- a) Normalizacja i normowanie w transporcie, ze szczegółowym uwzględnieniem norm warsztatowych (godz. 2).
- b) Gospodarka smarownicza — wg obowiązujących przepisów (godz. 2).
- c) Wynalazczość i racjonalizatorstwo (godz. 2).
- d) Inspekcja techniczna i zaopatrzeniowa (cel, planowanie, wykonywanie, zarządzenia policyjne itp.) (godz. 4).
- e) Zasady współpracy komórek technicznych i zaopatrzeniowych z komórkami planowania, eksploatacji, finansowo-księgowymi itp. (godz. 2).

Zagadnienie to winno być omówione na tle konkretnych schematów organizacyjnych i zakresów działania służb transportowych.

KRONIKA

KOMUNIKAT PKPG O WYKONANIU NARODOWEGO PLANU GOSPODARCZEGO W ROKU 1952

Opublikowany komunikat Państwowej Komisji Planowania Gospodarczego o wykonaniu Narodowego Planu Gospodarczego w roku 1952 podaje, że według wstępnych danych globalna produkcja przemysłu socjalistycznego w cenach niezmiennych wzrosła w roku 1952 o 20% w porównaniu z rokiem 1951. Osiągnięty w roku 1952 poziom produkcji przemysłu socjalistycznego przekroczył o 14% poziom ustalony na ten rok w Planie 6-letnim. Jednakże pomimo osiągniętego wzrostu produkcji roczny plan produkcji przemysłowej nie został w pełni wykonany. Globalna produkcja przemysłu socjalistycznego w roku 1952 osiągnęła 98% planu.

W zakresie transportu wykonanie Narodowego Planu Gospodarczego za rok 1952 przedstawia się następująco:

Na kolejach normalnotorowych przewozy ładunków wzrosły ogółem o około 4% w porównaniu z rokiem 1951. Plan przewozów ładunków na kolejach nie został jednak wykonany. Nie osiągnięto również zadań planu państwowego w zakresie przyspieszenia obrotów wagonu towarowego. W roku 1952 koleje osiągnęły zmniejszenie zużycia węgla na 1000 brutto tonokm, a około 1,4% w porównaniu z rokiem 1951.

Przewozy ładunków w Państwowej Komunikacji Samochodowej wzrosły ogółem w roku 1952 o około 17% w porównaniu z rokiem 1951, w żegludze śródlądowej o około 48%, w żegludze morskiej o około 12%.

Według szacunkowych obliczeń dochód narodowy wzrósł w roku 1952 w cenach porównywalnych o około

10% w porównaniu z rokiem 1951. Udział gospodarki socjalistycznej w tworzeniu dochodu narodowego osiągnął około 75%.

Z powyższych danych wynika, że w roku 1952, pomimo szeregu trudności, osiągnięto znaczny postęp na drodze rozwoju gospodarki narodowej i budownictwa socjalistycznego. Jednakże fakt, że plan produkcji przemysłowej nie został w pełni wykonany, wskazuje na konieczność znacznego wzmocnienia aktywności mas pracujących, aparatu państwowego i gospodarczego oraz organizacji partyjnych i społecznych dla wykonania zadań planu na rok 1953.

NARADA AKTYWU GOSPODARCZEGO MINISTERSTWA TRANSPORTU DROGOWEGO I LOTNICZEGO

W dniu 17 stycznia 1953 r. odbyła się w Warszawie narada aktywów gospodarczego Ministerstwa Transportu Drogowego i Lotniczego, poświęcona omówieniu wyników osiągniętych w roku 1952 oraz planów na rok 1953. W naradzie wzięło udział ponad 100 osób reprezentujących kierownictwo administracyjne Ministerstwa i podległych mu jednostek oraz aktyw polityczny. Uczestniczyli również przedstawiciele Zarządu Głównego Związku Zawodowego Pracowników Transportu Drogowego i Lotniczego. Obradom przewodniczył dyrektor Jerzy Koszyk.

W pierwszej części obrad Minister Transportu Drogowego i Lotniczego Jan Rustecki nakreślił w obszernym, a wnikliwym referacie główne osiągnięcia i niedociągnięcia resortu w roku 1952. Ob. Minister podkreślił, że Ministerstwo Transportu, jako całość, wykonało swój plan roczny z nadwyżką, wykonanie to jednak było nierównomierne; niektóre jednostki podległe Ministerstwu planu nie wykonały. Odczuwało się poza tym na niektórych odcinkach poważne braki, chociaż ogólny poziom pracy w stosunku do roku 1951 znacznie się podniósł. Ob. Minister poddał szczegółowej analizie pracę poszczególnych pionów Ministerstwa oraz pracę poszczególnych centralnych zarządów i jednostek równorzędnych. W wyniku analizy stawiane były przez ob. Ministra konkretne zadania, zmierzające do usunięcia błędów i braków oraz ogólnego usprawnienia pracy resortu. Podkreślając wielki wzrost zadań całego resortu oraz poszczególnych centralnych zarządów na rok 1953, ob. Minister wezwał aktyw pracowniczy do zwiększenia wysiłków i wyraził nadzieję, że plan na 1953 rok będzie wykonany i przekroczony.*)

W dyskusji, która wywijała się po sprawozdaniu Ministra wzięły udział 32 osoby, głównie spośród kierownictwa CZ-ów. Dyskutanci charakteryzowali najczęściej warunki pracy swej jednostki, wskazywali na trudności i tłumaczyli niedociągnięcia, nie unikając przy tym samokrytyki. Uzupełniającą ocenę pracy Ministerstwo dokonał w trakcie dyskusji Wiceminister Transportu Drogowego i Lotniczego Juliusz Burgin.

Po podsumowaniu obrad przez Ministra Rusteckiego uczestnicy narady przyjęli następującą rezolucję:

„W wyniku obrad nad realizacją planu gospodarczego 1952 r. i zadań N. P. G. i Budżetu resortu M. T. D. i L., odbytych w dniu 17.1.1953 r. w Warszawie, aktyw gospodarczo - polityczny resortu M. T. D. i L. postanawia:

W oparciu o Uchwałę Rady Ministrów z dnia 3.1.1953 r. wybitnie przyspieszyć znormowanie pracy — mając na uwadze zarówno osiągnięcie szybszego tempa wzrostu wydajności pracy, jak i umożliwienie pracującym poprawy ich bytu.

Z całą surowością prowadzić walkę o przestrzeganie dyscypliny pracy i dyscypliny służbowej na wszystkich szczeblach resortu.

Prowadzić systematyczną walkę z przejawami marnotrawstwa materiałów, powierzchni produkcyjnej i czasu

maszynowego, jako szkodliwym zjawiskiem w naszej gospodarce narodowej.

Rozwinać i prowadzić stałą i systematyczną walkę o obniżanie kosztów własnych, jako jednego z czynników rozwoju naszej gospodarki.

Rozbudować kolektywne metody pracy przez zwiększenie udziału załóg w pracy zakładów i kierownictw, przy jednoczesnym wzmocnieniu i pogłębieniu zasady jednostkowego kierownictwa i odpowiedzialności kierowników na wszystkich szczeblach.

Pogłębić metody planowania i zwiększyć udział dołowych ogniw aparatu produkcyjnego w opracowywaniu planów produkcyjnych.

Okazać wszechstronną pomoc i poparcie ruchowi racjonalizatorskiemu, jako dźwigni postępu technicznego i ruchowi współzawodnictwa, jako niezbędnemu warunkowi socjalistycznego rozwoju naszej gospodarki.

Zalecić wszystkim ogniwoom i pracownikom resortu M. T. D. i L. oparcie się — w znacznie większym, niż dotąd, stopniu — o zakładowe organizacje partyjne i o ścisłą współpracę z ZMP i ZZ oraz bogaciej korzystać z przykładu, praktyki i nauki radzieckiej.

Świadomy swego obowiązku i współodpowiedzialności za rozwój naszej Ojczyzny — aktyw gospodarczo-polityczny resortu M. T. D. i L. zobowiązuje się rozwinąć i prowadzić walkę o przekroczenie planu gospodarczego 1953 r. na wszystkich odcinkach jego działalności i we wszystkich wskaźnikach“.

NARADA PRACOWNIKÓW PKS W ŁODZI

W dniach 19 i 20 stycznia br. odbyła się w Łodzi dwudniowa narada robocza Dyrektorów Zarządów Okręgów PKS, Głównych Mechaników Okręgów, Dyrektorów i Kierowników Działów CZ PKS w Warszawie oraz Kierowników ekspozytur i ich zastępców do spraw technicznych Zarządów Okręgu PKS Łódź. W naradzie wzięli również udział przedstawiciele Departamentu Komunikacji i Łączności PKPG, Ministerstwa Transportu Drogowego i Lotniczego, Wojewódzkiego i Miejskiego Komitetu PZPR oraz Zarządu Głównego Związku Zawodowego Pracowników Transportu Drogowego i Lotniczego.

Istotną różnicę pomiędzy trybem dotychczasowych narad, a obecną, stanowił program obejmujący zamiast dotychczasowych sprawozdań poszczególnych okręgów, zawierających szereg problemów — jeden temat, co pozwoliło zarówno w podstawowych referatach, jak dyskusji skupić uwagę zebranych na jednym zagadnieniu. Zagadnieniem tym była gotowość techniczna samochodów PKS, która stanowi jeden z zasadniczych problemów tego przedsiębiorstwa i praktycznie decyduje o realności wykonania postawionych PKS zadań.

Współczynnik gotowości technicznej, ustalany przez roczne plany PKS, niestety nie jest z reguły realizowany jako wskaźnik przeciętny dla całego przedsiębiorstwa. Przyczyną tego zjawiska jest szereg elementów, to jest: kadrowy, techniczny, zaopatrzenia, ruchowy, inwestycyjny — jednak czynniki te, jako w znacznej mierze niezależne od szczebla wykonawczego, stanowiły jedynie marginesowe zainteresowanie zebranych. Głównym motywem zarówno referatów, jak uczestników dyskusji były przyczyny wewnętrzne, zależne bezpośrednio od pracowników, pewne usterki i niedomagania możliwe do usunięcia lub przynajmniej znacznego zmniejszenia przy stałym, skoordynowanym wysiłku i mobilizacji całej załogi oraz przy bliższej współpracy pionów eksploatacji i techniki. Przyczynami tymi są dość liczne awarie i wypadki drogowe, spowodowane często nieprzestrzeganiem przepisów drogowych lub nadużyciem alkoholu, wreszcie brak profilaktyki i konserwacji taboru pracującego w trudnych warunkach terenowych bez zorganizowanego zaplecza technicznego. Po wysłuchaniu podstawowych referatów, poruszających zagadnienie gotowości technicznej od strony eksploatacji, techniki, zatrudnienia i kosztów własnych oraz po szczegółowej i analitycznej dyskusji, zebrani powzięli szereg uchwał praktycznych, mających na celu usprawnienie pracy stacji obsługi, dalsze zakorzenianie prac warsztatowych i obsługowych, ścisłejsze powiązanie zarobków kierowcy ze sprawnością pojazdu, wyszukiwanie i upłyńnianie remanentów magazynu.

*) Szczegółowe omówienie wyników pracy Ministerstwa Transportu Drogowego i Lotniczego za rok 1952 oraz planów na rok 1953 znajdują czytelnicy w następnym numerze „Transportu“.

nowych, oszczędną i właściwą gospodarkę częściami zamiennymi, regenerację części, wewn. rozrachunek gospodarczy poszczególnych pojazdów, wreszcie należyte uświadomienie polityczne i stosowanie na szeroką skalę doszkalania personelu nie tylko na kursach, ale wewnątrz zakładów pracy, zwłaszcza przy pomocy filmów naukowych i rozpowszechniania metody inż. Kowalowa na stacjach obsługi i zakładach naprawczych PKS.

Wydaje się, że przyjęty system omawiania jednego zagadnienia w sposób wszechstronny i wyczerpujący pozwoli na osiągnięcie większych korzyści z narad, co potwierdziły zarówno poziom dyskusji, jak opracowane przez Komisję roboczą wnioski.

ROZPOCZĘCIE SERYJNEJ PRODUKCJI AUTOBUSÓW „STAR 52“

W początkach lutego br. przemysł motoryzacyjny przystąpił do seryjnej produkcji autobusów osobowych i osobowo-towarowych „Star 52“.

Nowy typ autobusu, którego konstrukcję nadwozia opracowali polscy inżynierowie, służyć może jednocześnie do przewozu pasażerów i towaru. Wnętrze autobusu przedzielone jest ścianą. W przedniej części znajduje się 18 wygodnych foteli dla pasażerów; druga część — z osobnym wejściem — jest pomieszczeniem na przewóz towarów. Może się tu zmieścić 800 kg bagażu. Ponadto na specjalnie wzmocnionym dachu umieścić można 350 kg towaru.

Ten sam typ autobusu może być bez żadnych przeróbek wykorzystany jako autobus wyłącznie osobowy. Po usunięciu ściany dzielącej i wstawieniu foteli pomieści on 32 osoby.

W chwili obecnej Państwowa Komunikacja Samochodowa przejmuje od przemysłu motoryzacyjnego kilka pierwszych autobusów „Star 52“, które w najbliższym czasie będą wykorzystane do komunikacji międzymiastowej.

ZNIŻKI NA AUTOBUSY PKS DLA PRACUJĄCYCH I MŁODZIEŻY SZKOLNEJ

Na podstawie Uchwały Rady Ministrów z dnia 3 stycznia 1953 r., z dniem 1 lutego 1953 r. weszły w życie na liniach autobusowych PKS bilety miesięczne pracownicze i uczniowskie po cenach obniżonych o 20 proc., od taryfy, jaka obowiązywała przed dniem 4 stycznia 1953 r. dla biletów miesięcznych.

Bilety te będą stosowane przy codziennych przejazdach z miejsca zamieszkania do miejsca pracy lub do

szkoły i z powrotem na odległość przejazdu do 40 km w jedną stronę dla tych pracowników i młodzieży szkolnej, którzy mieszkają w miejscowościach oddalonych więcej, niż 3 km od stacji kolejowej, z której można dostać się do pracy lub szkoły pociągiem. Bilety można nabywać w kasach biletowych lub w Ekspozyturach PKS.

Równocześnie z dniem 1 lutego 1953 r. przestały obowiązywać bilety ulgowe jednorazowe na przejazdy do pracy lub do szkoły, wprowadzone od dnia 4 stycznia 1953 r. przejściowo na okres czasu do 31 stycznia 1953 roku.

W TYM ROKU POWSTANĄ W WARSZAWIE WIELKIE ZAKŁADY NAPRAWY SAMOCHODÓW

Największe tego typu w Warszawie będą Żerańskie Zakłady Naprawy Samochodów, których budowa przeprowadzana jest obecnie przez Zjednoczenie Budownictwa Przemysłowego nr 2.

W kompleksie dużych budynków o ogólnej kubaturze około 200.000 metrów sześciennych — znajdować się będzie główna hala remontowa zakładów, lakiernia dla wozów, umywalnie-łazienki, w których przy pomocy specjalnych urządzeń przeprowadzana będzie „toaleta“ samochodów. W pobliżu znajdować się będzie także hotel dla robotników pracujących w warsztatach, ambulatorium lekarskie, świetlica, biblioteka itp.

Obecnie na budowie wykonywane są roboty przy układaniu dźwigarów dachowych hali głównej. przewidziane jest, że całość robót budowlanych i oddanie hali do użytku zakończone zostanie w IV kwartale br.

TEGOROCZNY PLAN ROBÓT PRZY BUDOWIE DWORCÓW CENTRALNEGO I ŚRÓDMIEJSKIEGO W WARSZAWIE

Zjednoczenie Budownictwa Miejskiego nr 4 przystąpiło do dalszych prac, związanych z budową nowego Dworca Centralnego i Dworca Śródmiejskiego w Warszawie.

Zamierzone na rok bieżący roboty obejmą: wybudowanie ściany oporowej terenów Dworca Centralnego od strony północnej do ul. Emilii Plater oraz poszerzenie wiaduktu na trasie im. Marchlewskiego (N-S).

Potężna ściana oporowa, która pochłonie ponad 7 tys. m sześć. betonu będzie służyła nie tylko do podtrzymania naciskających na wykop dworcowy mas ziemie, ale również wesprze konstrukcję i płyty, które przykryją cały teren od Marszałkowskiej aż do Centralnego Dworca.

Jak pracują nasi transportowcy

POLSKIE KOLEJE PAŃSTWOWE

WSPÓŁZAWODNICTWO MIĘDZYBRANŻOWE KOLEJARZY Z CUKRÓWNIKAMI

(O) Wzorem kolejarzy z Wałbrzycha, którzy pierwsi w PKP byli inicjatorami współzawodnictwa międzybranżowego, podpisując umowy z załogami okolicznych kopalń — współzawodnictwo międzybranżowe podjęli również kolejarze stacji Chybie i pracownicy cukrowni „Chybie“.

W wyniku współzawodnictwa skrócono postój wagonów o 3.566 godzin, co przyniosło 170.698 zł oszczędności. Dzięki sprawnej obsłudze bocznicy wyładowane wagony wracają przed oznaczonym czasem na punkt zdawczo-odbiorczy.

Jednocześnie skrócono o 274 parowozogodzin pracę manewrową, uzyskując oszczędności ponad 14 tys. zł.

Mimo trudnych warunków atmosferycznych oraz braku torów odstawczych na stacji Chybie, służba ruchu utrzymała w czasie trwania kampanii regularność biegu pociągów pasażerskich i towarowych

Spśród pracowników stacji wyróżnili się w czasie trwania współzawodnictwa nastawiacze — Jagiełka i Wojtek, manewrowy — Kocur, dyżurni ruchu — Adamiec i Fajkis, kasjer towarowy Gruszka i inni.

STOLECZNI KOLEJARZE WALCZĄ O OSZCZĘDNOŚĆ WĘGLA

Kolejarze warszawscy prowadzą skuteczną walkę o oszczędność węgla. Od 1950 r. przez okres dwóch lat zmniejszyli oni ilość spalanego węgla o 14 procent na 1.000 brutto-tono-kilometrów.

Wiele nowych doświadczeń zdobyli kolejarze w roku 1952. Rozwijali oni nowe formy współzawodnictwa, jak np. współzawodnictwo o bezdymne spalanie węgla, w którym brali udział wszyscy warszawscy maszyniści. Współzawodnictwo to, polegające na racjonalnym spalaniu węgla, oparte na doświadczeniach przodujących maszynistów: Stęborowskiego, Mazurczaka, Prokopiewa, Magały, Gućzaka i Szymańskiego, decydująco wpłynęło na to, że w roku 1952 warszawscy kolejarze zmniejszyli zużycie węgla o 7,3 procentu.

Czołowi maszyniści, rozciągając troskliwą opiekę nad swym parowozem przez dobieranie mieszanki wę-

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 ZUŻYTYMI 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 Złomem (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 przedstawiania 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. Wysyłane zużyte akumulatory i baterie można jedynie w stanie suchym, to znaczy po usunięciu z nich kwasu.

Zbiornice CZGZ po otrzymaniu zużytych akumulatorów i baterii rozbierają 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 rozwinięciu 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 zasłużonego 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 radzieckie, 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 wylaniających się trudności produkcyjnych, w mechanizacji pracochłonnych prac itp. — poprzez opracowywanie projektów racjonalizatorskich i współdział 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 ślusarzy, tokarz, technolog, konstruktor.

W skład brygady mogą wchodzić — za zgodą kierownika zakładu pracy — pracownicy innych uspołeczniionych 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 rozwiązanie 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 pracowniczey (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 pracowniczey.

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 pracowniczey).

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

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

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 współdział w realizacji projektu, przewidzianą w §§ 36 — 38 przepisów o wynagradzaniu wynalazczości pracowniczey.

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 księgowania opłat za postoje wagonów i jednostek taboru żeglugi śródlądowej.

Instrukcja stanowiąca załącznik do tego zarządzenia ustala zasady księgowania opłat za postoje wagonów i taboru żeglugi śródlądowej w przedsiębiorstwach państwowych w zależności od prowadzonej księgowości i celu, dla którego sprawdzony 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 16 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 „dźwigły” 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”,

cyjnej) przychodzi drugi: średnia szybkość techniczna". Oba wskaźniki i szybkość techniczna i szybkość eksploatacyjna są potrzebne tak w planowaniu transportu pasażerskiego, jak i ciężarowego.

Autor książki w następujący sposób definiuje pojęcie rozrachunku gospodarczego (str. 30): „Rozrachunek gospodarczy jest socjalistyczną metodą gospodarczą opartą:

1) na dokładnym, wyrażonym w wartości pieniężnej obliczeniu współmierności istniejącej między nakładami i wynikami pracy przedsiębiorstwa,

2) na przeobrażonej teorii wartości,

3) na połączeniu zasad scentralizowanego kierownictwa i operatywnej samodzielności przedsiębiorstw“.

Określenie to czytelnikowi, który nie wie co to jest rozrachunek gospodarczy, nie wyjaśni tego prostego zagadnienia, lecz raczej je zaciemni. Wydaje się, że należało to wyjaśnić prościej, względnie przytoczyć jakąś inną definicję.

Na str. 46 w rozdziale zatytułowanym „Planowanie eksploatacji transportu samochodowego“ (naszym zdaniem nie można eksploatować transportu, lecz tabor, a efektem eksploatacji taboru jest transport) spotykamy następujące określenie: „Wskaźniki pracy transportu samochodowego ustala się na podstawie wytycznych uzyskanych od nadrzędnych jednostek organizacyjnych i oblicza się w planie eksploatacji według poszczególnych marek i typów samochodów, jak również i według rodzajów przewozów“. O ile wskaźniki są ustalane przez władze nadrzędne, czyli są dyrektywne, nie zachodzi konieczność ich obliczania.

Poszczególne wskaźniki autor omawia w sposób bardzo ogólnikowy, tak, że trudno zorientować się, o który wskaźnik obrazuje i jak powinien być obliczony. Niektóre z wskaźników nie są definiowane, jak np. „wskaźnik ogólnego wykorzystania przebiegu wozów“ (str. 47) i nie wiadomo, co oznaczają.

Na podstawie omawianej książki trudno zorientować się, co zawiera plan transportowo - finansowy przedsiębiorstwa, choć cała książka jest poświęcona właściwie temu zagadnieniu.

Na zakończenie książki autor podaje co prawda podsumowanie elementów, z których plan ten się składa; jednakże, pomijając drobne błędy drukarskie (pod literami j) i k) na str. 132 jest wymienione to samo, a mianowicie preliminarz delegacji służbowych i przesiedleń, wydaje się nam, że nastąpiło pomylenie pojęć i w zestawieniu tym potraktowano jednakowo rozdziały planu (poszczególne plany, jak np. plan przewozów, plan zatrudnienia), poszczególne formularze, będące częściami składowymi rozdziałów planu (jak np. obliczenie odpisów amortyzacyjnych na inwestycje i kapitalne remonty) oraz poszczególne pozycje w tych formularzach (jak np. obliczenie współczynnika wykorzystania taboru).

Jak zwróciliśmy uwagę na początku niniejszej recenzji, książka ta jest tłumaczeniem lub streszczeniem niektórych urywków paru książek i artykułów autorów radzieckich, ponieważ jest to podane na wstępie, a na zakończenie książki jest podana bibliografia — umieszczanie odnośników w tekście tylko przy nielicznych ustępach było nie celowe. Jednakże stwierdziliśmy ze zdziwieniem, że odnośnik na str. 54, który odsyła do książki Bronszteina i Budrina, nie jest zgodny z prawdą, gdyż na podanej stronie nie znaleźliśmy tekstu, do którego odwołuje się autor.

Przytoczyliśmy powyżej szereg błędów książki, które raczej ją dyskwalifikują, jako podręcznik, a właśnie jako podręcznik jest ona reklamowana na odwrocie strony tytułowej.

Książka posiada również niektóre rozdziały opracowane w sposób ciekawy, nie wzbudzający większych zastrzeżeń. Do rozdziałów tych należy zaliczyć przede wszystkim opracowanie o rozwoju przemysłu samochodowego w ZSRR, uwagi o organizacji transportu, a również nieźle opracowane jest zagadnienie planowania kosztów własnych i środków finansowych; szkoda tylko, że autor nie oparł się na ostatnio wydanej pracy autora radzieckiego Barmina „Planowanie finansowe i finansowanie transportu samochodowego“.

Oceniając ogólnie książkę W. Tatiewskiego, wydaje się nam, że nie przyniesie ona większych korzyści dla szkolenia naszych planistów, dlatego też luka w zakresie publikacji na temat planowania transportu samochodowego nie została wypełniona i wydaje się, że „Wydawnictwa Komunikacyjne“ powinny niezwłocznie przystąpić albo do wydania oryginalnej wyczerpującej książki na ten temat, albo do wydania tłumaczeń autorów radzieckich, ale w pełnym tekście. Półśrodki w formie skrótów, jak widzimy na przykładzie książki W. Tatiewskiego nie dają pozytywnych wyników.

(A. R.)

DLACZEGO?

Bydgoskie Przemysłowe Zjednoczenie Budowlane pisze do ob. Przewodniczącego Wojewódzkiej Rady Narodowej w Bydgoszczy:

„...w dniu 3 i 4.I br. Prezydium M. R. N. w Toruniu... zażądało do swej dyspozycji dla przeprowadzenia akcji gospodarczej 3 samochodów ciężarowych, delegowanych przez Zjednoczenie do prac produkcyjnych na terenie Zarządu Budowlanego w Toruniu.

Jak wynika z potwierdzonych przez Prez. Miejskiej Rady Narodowej zapisów na kartach drogowych, pojazdy te (m. in. ZIS-585 wywrotka i Bedford skrzyniowy 3 tony), wybitnie produkcyjne, w czasie przedmiotowej akcji były użyte do przewozu 5, 3 i 1 osoby w rejonie miasta, bądź poza miastem.

Aczkolwiek doceniamy znaczenie akcji ogólnogospodarczych i nie uchylamy się od świadczeń na ich rzecz, zmuszeni jesteśmy stwierdzić, że użycie do przewozu osób samochodów produkcyjnych — szczególnie wywrotek — jako pojazdu mechanicznego, w okresie, kiedy nasze Zjednoczenie jest obciążone szeregiem pilnych spraw i musi zabiegać o dodatkowy przydział samochodów, nie było właściwe.

Na marginesie sprawy zaznaczamy, że podobne wypadki w różnych okresach czasu miały sporadycznie miejsce na terenie innych rad narodowych“.

My też — podobnie, jak Bydgoskie Przemysłowe Zjednoczenie Budowlane, uważamy, że przewożenie pojedynczych osób samochodami produkcyjnymi, szczególnie wywrotekami, nie jest właściwe. A co o tym sądzi Prezydium Miejskiej Rady Narodowej w Toruniu? Oczekujemy wyjaśnienia.

* * *

Wrocławskie Przedsiębiorstwo Transportowe Budownictwa Przemysłowego w komisijnym protokole z dnia 16.I.53 r. pisze:

„Centrala Przemysłu Skórzanego we Wrocławiu przydzieliła dla Wrocławskiego Przedsiębiorstwa Transportowego w dniu 9.XI.1952 r. pewną ilość par butów filcowych dla pracowników na okres zimowy. Według przewidzianej normy umową zbiorową w budownictwie buty te przewidziane są do noszenia przez 4-ry okresy zimowe.

1. W dniu 11.XI.1952 r. wydaliśmy buty z tej partii ob. Wasiechce Danielowi — pomoc. kierowcy, który w dniu 16.I.1953 r. zwrócił buty do magazynu, jako całkowicie zużyte, po uprzednim przeglądzie i zakwalifikowaniu przez komisję. Buty te rozpadły się i nie nadają się nawet do naprawy, obcasy rozmiękły i odpadły, wierzchnia skóra rozpadła się jak papier, szwy szycia puściły, a filc stał się rzadki i w czasie używania butów tworzyły się w nim dziury jedna po drugiej.

2. W dniu 11.XI.1952 r. wydano buty filcowe również z tej dostawy ob. Kondziole Wacławowi — monterowi samochodowemu. Już po kilku tygodniach noszenia obcasu u tych butów odpadły, skóra stała się jak flak surowy, gwoździe puszczają, szwy wierzchniej skóry puściły, w cholewach z filcu położyły się dziury itd.“.

Pod adresem Centrali Przemysłu Skórzanego stawiamy pytanie: dlaczego tak się dzieje, że dostarczone przez nią obuwie, wykonane ze złej jakości surowców, nie zostało w odpowiednim czasie zdyskwalifikowane, jako brak? Było przecież dla kontroli jakości produkcji tyle okazji, aby tego dokonać: przy kwalifikowaniu surowca, w trakcie produkcji obuwia, przy przekazywaniu tego obuwia do dystrybucji..

Współzawodnictwo pracy w transporcie

O SZERSZE STOSOWANIE PRZODUJĄCYCH METOD PRACY W SŁUŻBIE RUCHU PKP

Minister Kolei R. Strzelecki ogłosił w końcu stycznia br. pismo okólnie do wszystkich kolejarzy w sprawie podniesienia regularności biegu pociągów. Pismo to, podkreślając dotychczasowe osiągnięcia kolejnictwa w okresie powojennym, zwraca uwagę na występujące od kilku miesięcy alarmujące zjawisko ogólnego spadku regularności biegu pociągów. Analiza przyczyn takiego stanu rzeczy, wykonana przez aparat MK, wykazała szereg podstawowych braków i zaniedbań pracy poszczególnych służb. Minister Kolei wzywa więc kolejarzy - ruchowców, mechaników, drogowców, elektryków — do zwiększenia wysiłków, aby zlikwidować opóźnienia pociągów i nie dopuścić, by kolej stała się „wąskim gardłem” gospodarki narodowej. Organizacje partyjne i związkowe oraz aparat polityczno-wychowawczy PKP muszą zmobilizować ogół kolejarzy do realizacji tych wskazań, a wszystkie służby podjąć szeroką kampanię o podniesienie regularności biegu pociągów.

Pismo Ministra Kolei słusznie zwraca uwagę na ten odcinek pracy kolei, na którym ostatnio dały się zaobserwować niedociągnięcia i pewne trudności Transport kolejowy, wykonujący 90% przewozów towarowych w kraju, jest tak „czułym” instrumentem naszej gospodarki socjalistycznej, że wymaga nieustannej czujności i nieustannego wysiłku ze strony tysięcy kolejarzy.

Dotychczasowe doświadczenia na PKP wskazują, że główną drogą, na której szukać należy rozwiązywania trudności i prowadzącą do sukcesów w naszym kolejnictwie — jest **współzawodnictwo pracy**, oparte na bogatych doświadczeniach przodujących kolejarzy radzieckich.

Zjawisko spadku regularności biegu pociągów zwraca uwagę przede wszystkim na pracę s ł u ż b y r u c h u. Zapoznajmy się więc po krótku z doświadczeniami radzieckich kolejarzy-ruchowców, którzy walczą skutecznie o poprawę mierników pracy kolei drogą współzawodnictwa, przybierającego coraz to nowe formy — w Polsce niedostatecznie jeszcze znane i naśladowane, jak: współzawodnictwo o wysoką jakość pociągów wyprawianych za tzw. „listem gwarancyjnym”, schodkowa marszrutyzacja przewozów (metoda Osipowa), planowanie kolejności podstawiania wagonów na punkty ładunkowe (metoda Mamiedowa), przyspieszona obróbka wagonów na stacjach, formowanie pociągów zmarszrutyzowanych, szybkościowe przeprowadzanie pociągów zbiorowych (metoda Kutafina) i in.

Bardzo ciekawą i skuteczną formą walki o przyspieszenie obrotu wagonów i usprawnienie ruchu pociągów jest tzw. **schodkowa marszrutyzacja przewozów**, stosowana przez znanego w ZSRR kolejarza-nowatora K. I. Osipowa.

Na czym metoda Osipowa polega? Otóż w określone dni, wyznaczone z góry w planie i kalendarzowym, stacje odcinka ładują wagony z tym samym przeznaczeniem. W ten sposób każda stacja staje się jakby kolejnym ogniwem w technologicznym procesie organizacyjnej marszrutyzowanego pociągu. Plan i kalendarzowy określa dokładnie, na jaki termin i ile wagonów należy przygotować na każdej stacji dla pociągu zmarszrutyzowanego. Następnie, załadowane wagony zbiera osobny pociąg, kursujący według specjalnie w tym celu ułożonego wykresu jazdy. Wykres ten jest tak ułożony, aby z chwilą włączenia do pociągu zmarszrutyzowanego ostatniej grupy wagonów, powstał skład całkowicie gotowy do drogi, jako bezpośredni pociąg dalekobieżny. Na stacji rozrządowej pozostają wówczas do wykonania tylko takie czynności, jakie są wykonywane przy pociągach tranzytowych, przechodzących bez przeróbki.

Zastosowanie opisanej schodkowej marszrutyzacji włącza do czynnej walki o przyspieszenie obrotu wagonów dziesiątki zespołów pracowniczych stacji pośrednich i pobudza je do twórczej inicjatywy i współzawodnictwa. Dzięki metodzie Osipowa liczne węzły kolejowe ZSRR poprawiły wybitnie mierniki swej pracy, co wpłynęło na przyspieszenie dostawy przesyłek

i szybszy transport towarów w całym kraju. Oczywiście, przy stosowaniu metody Osipowa należy zapewnić równomierność naładunku, w ciągu całego miesiąca, aby nie ładować np. jednego dnia 5 — 6 pociągów zmarszrutyzowanych, a w dniu następnym — żadnego; nie powinno się również dopuszczać do ładowania w jednym dniu kilku pociągów zmarszrutyzowanych jednego kierunku, gdyż może to wywołać trudności przy przepuszczaniu pociągów przez odcinki i węzły przeciążone.

B. ciekawą, a w Polsce zupełnie jeszcze nieznaną formą pracy na odcinku marszrutyzacji jest organizowanie tzw. **zakładowych pociągów zmarszrutyzowanych**. Kilka zakładów przemysłowych okolicznego rejonu organizuje w porozumieniu z najbliższymi stacjami naładunek jednego planowanego pociągu zmarszrutyzowanego — np. szereg cukrowni, cegielni itp. Organizowanie pociągów zakładowych rozpoczęły w ZSRR liczne przedsiębiorstwa obsługiwane przez odeski węzeł kolejowy.

Bardziej znaną u nas formą walki o usprawnienie ruchu jest współzawodnictwo w zakresie wysyłania pociągów wysokiej jakości z tzw. listem gwarancyjnym, zapewniającym, że po drodze nie będzie potrzebne wyłączenie wagonów wskutek technicznych lub handlowych usterek lub przerabianie składu z jakichkolwiek innych przyczyn. Inicjatorami akcji wysyłania pociągów z listem gwarancyjnym byli kolejarze st. Briańsk, którzy wyprawili w ten sposób wiele tysięcy pociągów. W Polsce podjęli tę formę współzawodnictwa kolejarze z wielu węzłów na całej sieci PKP.

Duże znaczenie dla przyspieszenia ruchu pociągów ma współzawodnictwo o skrócenie czynności ładunkowych na stacjach pośrednich — bez wyłączenia wagonów z pociągu.

Stacje otrzymują na kilka godzin przed nadejściem pociągu telefoniczne informacje o rodzaju i liczbie wagonów, ich rozmieszczeniu w pociągu, o wadze przesyłek ze wskazaniem odbiorcy. Mając te informacje wstępne, dyżurny ruchu może zawczasu przygotować ładowaczy i potrzebny sprzęt, odpowiedni do rodzaju wiezionych przesyłek; dzięki tym przygotowaniom czas naładunku czy wyładunku skraca się do minimum.

Poważne usprawnienie ruchu może również przynieść zapoczątkowana dopiero na PKP metoda Mamiedowa — **dotycząca planowania kolejności podstawiania wagonów na punkty ładunkowe** w celu jak największego skrócenia czasu oczekiwania wagonów na ich podstawienie, na- i wyładunek oraz zabranie. Oczekiwanie to zajmuje zwykle 25 — 30% czasu obrotu wagonów. Istota metody Mamiedowa wynika z następującego obliczenia.

Biorąc pod uwagę zużycie czasu na podstawienie lub zabranie wagonów oraz liczbę wagonów podlegających podstawieniu lub zabraniu, oblicza się przeciętne zużycie parowożo-minut na jeden wagon. Ta grupa wagonów, dla której zużycie parowożo-minut na jeden wagon będzie najmniejsze, powinna być podstawiana i zabierana w pierwszej kolejności, następnie powinna być podstawiana lub zabierana grupa, dla której przeciętne zużycie parowożo-minut na jeden wagon będzie drugie co do wielkości itd. Jako ostatnią należy załatwić tę grupę wagonów, dla której zużycie parowożo-minut będzie największe.

Tych kilka luźnych przykładów z dziedziny współzawodnictwa i nowatorstwa kolejarzy-ruchowców w ZSRR świadczy, jak ważne znaczenie ma praca służby ruchu dla całokształtu pracy kolei.

Stosowanie nowych, lepszych metod pracy, współzawodnictwo i racjonalizacja, podniesienie dyscypliny, nieustająca walka o j a k o ś ć w całym tego słowa znaczeniu — oto droga, na której kolejarze polscy znajdują rozwiązanie postawionego im na r. 1953 przez Partię i Rząd zadania: przewiezienia o 17 mil. ton towarów i o 70 mil. pasażerów więcej, niż w r. 1952 oraz poprawienia wszystkich wskaźników pracy kolei.

Mechanizacja i racjonalizatorstwo

TEMATYKA RACJONALIZATORSKA

Przy wykonywaniu codziennych zadań produkcyjnych — robotnicy i pracownicy umysłowi napotykają na trudności, wynikające z niedoskonałości narzędzi, maszyn i urządzeń, których używają, z niedoskonałości stosowanych metod pracy, z niewłaściwej organizacji pracy itp. Wszystko to powoduje, że niektóre czynności produkcyjne są uciążliwe i pracochłonne. W wielu przypadkach nawet pozornie dobrze skonstruowane mechanizmy i tradycyjnie uważane za trafne metody pracy mogą być zastąpione rozwiązaniami prostszymi, a nie mniej skutecznymi, usprawniającymi pracę i zwiększającymi jej wydajność, wymagającymi mniejszego wysiłku od robotnika, obniżającymi koszt własny na jednostkę produkcji. Wszelkiego rodzaju udoskonalenia narzędzi, maszyn i urządzeń, wprowadzanie lepszych, bardziej wydajnych metod pracy — jest polem działania dla racjonalizatorów.

Państwo Ludowe, dążąc do zwiększenia wydajności pracy i obniżenia kosztów własnych produkcji oraz do uczynienia pracy lżejszą — przywiązuje wiele uwagi do szerokiego rozwoju racjonalizatorstwa i wynalazczości pracowniczej.

Jedną z metod kierowania ruchem racjonalizatorstwa i wynalazczości pracowniczej jest opracowywanie i podawanie zainteresowanym do wiadomości — tematyki racjonalizatorskiej. — Opracowywanie tematyki ma za zadanie skupienie wysiłku racjonalizatorów na tych trudnościach, których usunięcie stanowiłoby niewątpliwie usprawnienie produkcji w szerokim znaczeniu tego pojęcia.

W transporcie istnieje również wiele problemów, których pomyślne racjonalizatorskie rozwiązanie usprawniłoby produkcję. Poniżej podajemy kilka tematów do racjonalizatorskiego rozwiązania. W miarę otrzymywania materiałów z terenu będziemy tematyki tego rodzaju publikować w niniejszej rubryce naszego czasopisma, by tą drogą rozpowszechnić je i wprowadzić na warsztat prac racjonalizatorów — transportowców.

Prosimy naszych Czytelników zarówno o podawanie tematów racjonalizatorskich do opublikowania, jak też wartościowych opracowań racjonalizatorskich, których ogłoszenie w „Transportie” doprowadziłoby do ich upowszechnienia.

A oto przykłady tematyki racjonalizatorskiej, otrzymanej przez Redakcję „Transportu” do opublikowania.

1. Wykonać uniwersalny przyrząd do dokładnego stwierdzenia ilości paliwa, zawartej w zbiorniku samochodu bez względu na wielkość i kształt oraz miejsce wmontowania zbiornika, a także bez względu na ilość paliwa znajdującego się w zbiorniku.

Pomiary paliwa w zbiornikach odbywają się obecnie przy pomocy zwykle niedokładnych wskaźników elektrycznych lub też drogą dopełniania zbiornika do pełna, co nie zawsze jest wygodne i nie zawsze może znaleźć zastosowanie.

2. Opracować sposób zabezpieczenia żwiru i piasku przy przewożeniu aż do całkowitego skawalenia się przy przewożeniu wagonami kolejowymi w okresie zimy. Wyładunek skawalonego żwiru wielce utrudnia wyładunek i zwiększa jego koszty oraz przedłuża czas wyładunku, powodując niejednokrotnie przetrzymywanie wagonów ponad czas wolny od opłaty za nadmierny przestój.

3. Skonstruować urządzenie przenośne, najlepiej wchodzące w skład stałego wyposażenia samochodu,

zabezpieczające pojazd w możliwie wysokim stopniu przed zapadaniem się w grunt błotnisty lub gliniasty, niejednokrotnie aż do całkowitego unieruchomienia go, w przypadku konieczności jazdy po bezdrożach, gruntowymi drogami wiejskimi itp. Obmyślenie takiego urządzenia znacznie usprawniłoby transport w łączności ze wsią, transport w budownictwie itp.

4. Obmyślić sposób zabezpieczenia przed rozładowaniem się akumulatorów w samochodach parkujących zimą na powietrzu. Obecny sposób wyjmowania na noc akumulatorów z samochodu i przechowywania ich w ogrzewanym pomieszczeniu jest kłopotliwy, a akumulatory przemarzając wyładują się i są narażone na zniszczenie.

5. Skonstruować ściągacz do wewnętrznych pierścieni łożysk samochodowych. Ściąganie tych pierścieni odbywa się dotychczas przeważnie przy pomocy zbijaaków, co powoduje często uszkodzenie wałków, na których pierścienie są osadzone.

Przyrząd, o którym wyżej, powinien być rozstawnny, tak, aby służył do ściągania pierścieni o różnych średnicach np. od 20 do 35 mm.

6. Ulepszyć uszczelki filcowe w pompach wodnych samochodów ZIS-150 i ZIS-585.

Obecnie stosowane uszczelki filcowe ulegają szybkiemu wycieraniu się.

7. Obmyślić sposób zapobiegania przylepianiu się mokrej gliny do koleby kolejki budowlanej, tak, aby wyładunek koleby mógł szybko nastąpić bez użycia pomocniczej siły roboczej. Dotychczasowe projekty racjonalizatorskie, zmierzające do usprawnienia wyładunku mokrej gliny z koleb, nie spełniły swego zadania.

8. Skonstruować ruchomy pomost zaczepny, umożliwiający wyładowanie i naładowanie sprzętu budowlanego (koparki, spycharki, betoniarki itp.) oraz ciężkich elementów na samochody, przyczepy samochodowe i wagony kolejowe. Pomost powinien mieć kółka, aby mógł być łatwo transportowany z miejsca na miejsce przy pomocy samochodów lub koni. Koła pomostu powinny być tak umieszczone, aby nie utrudniały ustawienia pomostu i przeładunku. W razie braku innego środka transportu, pomost powinien służyć do przewożenia lekkiego sprzętu i materiałów budowlanych na placu budowy.

9. Skonstruować urządzenie do samoczynnego wyładowania przyczep samochodowych przez przechylanie na bok, do przodu lub tyłu.

Przechylenie skrzyni przyczepy powinno nastąpić np. przy pomocy małej pompy hydraulicznej.

10. Skonstruować przyrząd do naładunku i wyładunku cegieł z wagonów i samochodów dokonujący przeładunku z unikiem stłuczek. — Założenie projektowe: taniść, możliwość powszedniego użycia, minimalna ilość jednorazowego przeładunku przynajmniej 20 cegieł, zmniejszenie kosztów przeładunku przynajmniej o 30%, prostota konstrukcji, łatwość konserwacji.

11. Obmyślić sposób szybkiego, mechanicznego wyładunku materiałów sypkich z wagonów i samochodów. — Odnosne urządzenie powinno zmniejszyć koszty robocizny i ilość robotników oraz przyspieszyć wyładunek.

12. Ulepszyć hamulce najazdowe w przyczepach samochodowych. — Hamulce obecnie stosowane nie są sprawne, gdyż albo niedostatecznie hamują na skutek różnicy poziomów osady dyszla i haka ciągnika, albo hamują samoczynnie.

DO PRENUMERATORÓW „TRANSPORTU”

Podaje się do wiadomości prenumeratorom, że począwszy od dnia 16 lutego rb. prenumeratę należy zamawiać tylko w placówce pocztowej właściwego rejonu doręczeń, na terenie którego zamieszkuje prenumerator — odbiorca.

Powyższe nie dotyczy prenumeraty zbiorowej, którą nadal należy zamawiać u kolporterów zakładowych.