

TRANSPORT

**MIESIĘCZNIK POŚWIĘCONY
EKONOMICIE TRANSPORTU**

**ROK VI
WARSZAWA
MARZEC
1954**

Nr3



T R E Ś Ć N U M E R U :

	Str.
— Komunikat PKPG o wykonaniu Nar. Planu Gosp. na 1953 r.	65
— Rola transportu w rozwoju gospodarstwa rolnego ZSRR	66
— O regularną i rytmiczną pracę kolei	68
Zb. WOJTERKOWSKI — Zadania transportu kolejowego w r. 1954	69
K. KOŁYSZKO — Plan transportu drogowego i lotniczego na 1954 r.	72
T. SOKOŁOWSKI — O „uniwersalnym“ wskaźniku wydajności w transporcie samochodowym (artykuł dyskusyjny)	74
L. BOCHNIEWICZ — Kierunki prac Instytutu Transportu Samochodowego	77
K. PLUTYŃSKI — Kierunki rozwoju małej mechanizacji w zespole portowym Gdańsk—Gdynia	79
H. DZIERŻANOWSKA — Taryfy towarowe w żegludze śródlądowej (art. dyskusyjny)	82

TRANSPORTOWCY PISZĄ

J. MARKOWSKI — O rewizję wskaźnika wydajności wyrażonego w cenach niezmiennych	85
L. BYLINA — Cel i zadania tematyki racjonalizatorskiej	86

DZIAŁ INFORMACYJNY

A. G. — Nowa taryfa towarowa PKP	87
L. K. — Obowiązek podstawiania wagonów na podstawie planów pięciodniowych	87
L. K. — Operatywne planowanie przewozów	88
J. B. — Zmiana przepisów o kierowcach pojazdów mechanicznych	88
A. K. — Zmiana wykazu pojazdów mechanicznych	89
A. G. — Ryczałtowa forma poboru podatków od członków pomocniczych spółdzielni przewozowych	89
A. K. — Tryb zaopatrzenia w produkty naftowe	90
S. T. — Opłaty za przewóz sił roboczych taborem wynajmowanym	90
J. B. — Ruch rowerów na drogach publicznych	90
E. P. — Mandaty karne za wykroczenia żeglugowe	91
ORZECZNICTWO	91
TARYFY I ZARZĄDZENIA	91
INFORMACJE WYDAWNICTW KOMUNIKACYJNYCH	92

NOTATKI

P. S. — Transport wodny ZSRR dla potrzeb rolnictwa	92
--	----

KRONIKA

— Jak pracują nasi transportowcy	95
ODPOWIEDZI REDAKCJI	96

CO CZYTAĆ

Z. Bielecki — Recenzja książki „Budowa dróg samochodowych“	96
--	----

HIGIENA I BEZPIECZEŃSTWO PRACY W TRANSPORCIE

— Publiczne bezpieczeństwo ruchu — III str okł.

Z PRASY FACHOWEJ

IV strona okładki

W związku z Międzynarodowym Dniem Kobiet, 8 marca 1954 roku, zamieszczamy na stronie tytułowej oraz na pierwszej stronie treści numeru fotografię kobiet zatrudnionych w transporcie. Na okładce kobieta-maszynista.

Zdjęcie na stronie 65 z lewej strony u góry ob. A. Gryl, przodująca konduktorka Ekspozytury PKS we Wrocławiu, z prawej strony — ob. Maria Rus — kierowca Ekspozytury PKS w Białymstoku.

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. 8-80-81, wew. 247. Telefon bezpośredni 8-08-81.

Zamówienia i wpłatę na prenumeratę przyjmują urzędy pocztowe oraz listonosze miejscy i wiejscy.

Cena egzemplarza 6 zł. Prenumerata półroczna 36 zł, roczna 72 zł

Drukarnia RSW „Prasa“, Al. Jerozolimskie 125.

Zam. 277 3.II.54 r.

5-B-10595



TRANSPORT

MIESIĘCZNIK



Rok VI

Warszawa, Marzec 1954 r.

Nr 3

KOMUNIKAT PKPG O WYKONANIU NPG NA 1953 R.

Wyniki wykonania Narodowego Planu Gospodarczego na rok 1953 w dziedzinie rozwoju przemysłu, rolnictwa, transportu, inwestycji i budownictwa, zatrudnienia i wydajności pracy oraz materialnego i kulturalnego poziomu życia ludności — charakteryzują następujące dane:

Plan globalnej produkcji przemysłowej na rok 1953 według wartości w cenach niezmienionych został wykonany w 103,9%. Globalna produkcja przemysłu socjalistycznego wzrosła o 17,5%, w porównaniu z r. 1952, a o 129% w porównaniu z 1949 r.

W dziedzinie transportu wykonanie Narodowego Planu Gospodarczego na r. 1953 charakteryzują poniższe cyfry:

Przewozy ładunków wszystkimi środkami transportu publicznego wzrosły w 1953 roku o 22% w tonach i o 11% w tonokm w porównaniu z 1952 r.

Plan przewozów ładunków w transporcie kolejowym został wykonany w 105%. Przewozy ładunków wzrosły w roku 1953 o 14% w porównaniu z r. 1952. W 1953 r. nastąpiła poprawa w pracy kolei. Podstawowy wskaźnik pracy kolei — obrót wagonu towarowego — polepszył się w 1953 r. o 7,5%. Znacznie poprawiła się regularność ruchu pociągów szczególnie w ruchu towarowym. Zużycie węgla obliczeniowego na 1000 bruttotonokm zmniejszono w porównaniu z 1952 r. o ok. 8%.

Przewozy ładunków w Państwowej Komunikacji Samochodowej wzrosły w porównaniu z rokiem 1952 o 45% w tonach i o 43% w tonokm.

W żegludze śródlądowej przewozy ładunków wzrosły w porównaniu z r. 1952 o 63%.

Usługi poczty i telekomunikacji liczone wg wartości w cenach porównywalnych wzrosły o 9% w porównaniu z 1952 r., jednakże plan nie został w pełni wykonany.

*Witamy II Zjazd
Polskiej Zjednoczonej
Partii Robotniczej!*

Rola transportu w rozwoju gospodarstwa rolnego ZSRR*)

Rozwój produkcji środków powszechnego użytku w Związku Radzieckim nie postępował w tak szybkim tempie, w jakim rozwijała się produkcja środków produkcji. Obecnie na bazie osiągniętych sukcesów w rozwoju ciężkiego przemysłu powstały warunki dla szybkiego wzrostu produkcji środków powszechnego użytku, dla znacznego podniesienia materialnego i kulturalnego poziomu ludności. Obfitość środków powszechnego użytku w kraju jest koniecznością ekonomiczną, jest jednym z zasadniczych warunków stopniowego przejścia od socjalizmu do komunizmu.

Wykonanie uchwał wrześnieowego Plenum KC KPZR o zadaniach dalszego rozwoju gospodarki rolnej w Związku Radzieckim pozwoli rolnictwu na szybkie polepszenie zaopatrzenia ludności w środki spożycia, a przemysłu lekkiego i spożywczego w odpowiednie zapasy surowców, co z kolei stworzy podstawy dla szybkiego rozwoju produkcji towarów przemysłowych powszechnego użytku i dalszego rozwoju i umocnienia rolniczych gospodarstw kolektywnych oraz podniesienia stopy życiowej kolchoźników. Plenum wskazało sposoby i kierunki, zmierzające do likwidacji zjawiska pozostawiania w tyle rolnictwa za przemysłem i usunięcia dysproporcji rozwojowych, istniejących między nimi.

Transport jest bardzo ważnym czynnikiem dla dalszego rozwoju gospodarki rolnej. Dostarcza on środki produkcji i siłę roboczą do miejsc produkcji, dokonuje niezbędnych przemieszczeń w procesie produkcji i wreszcie przewozi gotowe produkty do rejonów, gdzie są one potrzebne.

Rozwój transportu winien być dostosowany do rozwoju produkcji; może on ten rozwój produkcji hamować lub przyspieszać i skutecznie wpływać na jej wzrost.

Partia i rząd radziecki zawsze poświęcały wiele uwagi rozwojowi transportu kolejowego. W. I. Lenin mówił: „Koleje, to jeden z przejawów najściślej więzi pomiędzy miastem i wsią, pomiędzy przemysłem i rolnictwem, na którym opiera się całkowicie socjalizm“¹⁾. Koleje w Związku Radzieckim zacieśniają więź pomiędzy miastem i wsią i sprzyjają umocnieniu sojuszu robotniczo-chłopskiego.

W chwili obecnej przewóz towarów kolejami jest 13-krotnie wyższy niż w okresie przedrewolucyjnym. Taki wzrost przewozów tłumaczy się przede wszystkim znacznym powiększeniem ilości ważnych ładunków przemysłowych, jak węgiel, ruda żelazna, metale czarne, maszyny itp. Procentowy wzrost ilości ładunków przemysłowych oznacza jednocześnie mniejszy procentowy udział w ogólnej puli przewozów ładunków rolniczych. Chociaż przewozy produktów rolnych wzrastają, to jednak nie w tak szybkim tempie, jak przewozy przemysłowe.

Do przewozów kolejami produktów rolnych przywiązywano duże znaczenie, a specjalnie do przewozów zboża z nowych zbiorów. Przygotowano specjalne wagony kryte, wprowadzono mechanizację na- i wyładunków i podjęto wszelkie środki w kierunku zabezpieczenia jakości zebranego zboża i szybkiego wysoko jakościowego jego przewozu. W toku pięcioletek poważnie odnowiony został tabor wagonów, przeznaczony do przewozów łatwopujących się produktów rolnych, wybudowano dużą ilość czteroosiowych wagonów-chłodni. W szeregu rejonów wybudowano spichrze, składy i chłodnie.

Jednocześnie wraz z przewozami produktów rolnych, koleje przewożą wiele towarów, które są niezbędne dla gospodarstwa rolnego, w celu zabezpieczenia procesu produkcji, a więc selekcyjnego zboża, nawozów sztucz-

nych, traktorów, maszyn rolniczych, samochodów, paliwa, części zamiennych itp.

Bardzo ważną rolę w rozwoju gospodarki rolnej ZSRR odegrało wybudowanie nowych dróg kolejowych. W szeregu wypadków budowa tych dróg podejmowana była głównie w celu obsługi gospodarstw rolnych. Do takich dróg należy na przykład oddana do użytku w r. 1931 magistrała Turkiestańsko-Syberyjska, która wielce przyczyniła się do rozwoju produkcji bawełny w środkowej Azji. Sprzyjała ona również rozwojowi plantacji buraków cukrowych, tytoniu, ryżu i podniesieniu hodowli zwierząt. W związku z tym zaczęły powstawać przedsiębiorstwa przemysłu spożywczego, jak kombinaty przetworów mięsnych, cukrownie, fabryki papierosów, młyny i in. Ale magistrała ta, ważna dla uprzemysłowienia republik środkowo-azjatyckich, spełnia również poważne zadania w transporcie węgla, drewna i innych towarów. Wybudowanie szeregu odgałęzień na południe od tej magistrali, jak Pietropawłowsk — Borojowe, Kułund — Pawłodar, Aczyńsk — Abakan, miało również wielki wpływ na rozwój gospodarstwa rolnego w tych rejonach, a obecnie linie te spełniają również poważne zadania w zakresie transportu artykułów przemysłowych. Szereg innych linii kolejowych wybudowanych na krańcach olbrzymiego terytorium Związku Radzieckiego po Wielkiej Rewolucji Październikowej posiada również wielkie znaczenie dla rozwoju rolnictwa.

Bardzo poważną rolę w rozwoju socjalistycznej gospodarki rolnej odegrały także inne środki transportu, jak żegluga śródlądowa i transport drogowy. Długość dróg rzecznych, włączonych do eksploatacji, wzrosła w porównaniu z r. 1913 dwukrotnie. Pozwoliło to znacznie powiększyć przewóz produktów rolnych przy pomocy żeglugi śródlądowej. Do usprawnienia i potanienia kosztów przewozów rzecznych przyczyniło się także w poważnym stopniu przystosowanie małych rzek do żeglugi.

W okresie minionych pięcioletek żegluga śródlądowa powiększyła się o nowe liczne parowce towarowe i pasażerskie, a również o barki o napędzie własnym, których ilość ostatnio znacznie wzrosła. Doświadczenia wykazały, że szybkość przewozów barkami o napędzie własnym dorównuje przewozom kolejowym, co ma duże znaczenie, zwłaszcza dla przewozów owoców i produktów szybko psujących się.

W okresie rządów władzy radzieckiej wybudowano wielką ilość nowych dróg kołowych. Została rozwinięta sieć dróg bitych i o twardej nawierzchni, a w tym tysiące kilometrów dróg asfaltowych i betonowych. Nastąpił wielki rozwój motoryzacji i transportu samochodowego. W okresie przedrewolucyjnym gospodarstwo rolne nie posiadało w ogóle pojazdów samochodowych. Obecnie dysponuje setkami tysięcy. Wszystko to miało poważny wpływ na usprawnienie i potanienie transportu produktów rolnych.

Koszty własne przewozów samochodowych obniżyły się 3 — 5-krotnie w stosunku do kosztów przewozów konnych, a oszczędności na każdym tonokm wynoszą kilka rubli. Kolchozy uzyskują rokrocznie w wyniku przejścia na transport samochodowy miliardowe oszczędności.

W ten sposób rozbudowę linii kolejowych oraz innych rodzajów transportu przyczyniła się w wysokim stopniu do rozwoju gospodarki rolnej, jej przebudowy technicznej i umocnienia więzi między przemysłem i rolnictwem.

* * *

Wytoczony przez Partię i Rząd szeroki program dalszego rozwoju gospodarki rolnej wymaga od pracowników transportu nowych poważnych przedsięwzięć organizacyjnych i gospodarczych w zakresie usprawnienia przewozów produktów rolnych i zaspokojenia potrzeb transportowych gospodarstw rolnych.

*) Opracowano na podstawie artykułu Chaczaturowa p. t. „Rol transporta w podjomie sielskawo chazajstwa SSSR“ — „Waprosy ekonomiki“ Nr 1/54.

1) W. I. Lenin — Dzieła t. 27, str. 277.

Obsługa transportowa rolnictwa różni się pod wielu względami od obsługi przemysłu. Te różnice wynikają przede wszystkim z rozmieszczenia gospodarstw rolnych, sezonowości produkcji i właściwości ładunków rolniczych. Przemysł w znacznym stopniu jest skoncentrowany w niektórych rejonach, to też na- i wyładunek towarów ma charakter również skoncentrowany, przy czym duża część przewozów wytworów przemysłowych ma kierunki stałe, jak np. z Zagłębia Donieckiego do Moskwy, Leningradu, rejonów Nadniednieprzańskich i Nadwołżańskich lub z Zagłębia Kuźnieckiego i Karagandy w kierunku na Ural.

Inaczej przedstawia się sprawa przewozów rolniczych. O ile naładunek produktów przemysłowych o charakterze masowym, jak węgiel, nafta lub metale odbywają się w stosunkowo niewielkiej ilości punktów, o tyle ilość takich punktów przy naładunkach produktów rolnych idzie w tysiące. Jest rzeczą zrozumiałą, że część produktów rolnych, zwłaszcza takich, jak zboże lub bawełna, dostarczana jest masowo na stacje kolejowe i przewożona na dalsze odległości bez przeładunków. Nie mniej jednak ilość takich punktów jest stosunkowo niewielka, natomiast ilość punktów, w których naładunek odbywa się mniejszymi partiami, będzie stale wzrastała w miarę dalszego rozwoju gospodarki rolnej w ZSRR. Z drugiej strony przewozy produktów rolnych są nierównomierne tak pod względem ich wielkości jak i kierunków. Wahania te zależne są od wielkości urodzajów w różnych rejonach kraju. Również rozproszone są wyładunki towarów przeznaczonych dla rolnictwa, jeśli się zważy, że w Związku Radzieckim istnieje obecnie 94.000 kolchozów, 9.000 ośrodków maszynowo-traktorowych i więcej niż 4.700 sochozów.

Przewóz ładunków przemysłowych jest zasadniczo równomiernie rozłożony na miesiące i kwartały i to ułatwia uzyskanie rytmiczności prac przewozowych, tymczasem przewóz produktów rolnych w związku z ich sezonowością nie jest równomierny. Tak np. w III kwartale jest on półtora raza większy, niż w II kwartale.

Oto najważniejsze trudności, jakie towarzyszą transportowi produktów rolnych, należy przytem podkreślić, że przewozy artykułów powszechnego użytku nie mogą być w żadnym przypadku powiększone kosztem przewozów ładunków przemysłu ciężkiego, które muszą być realizowane w całej pełni i w określonych terminach.

Wrześnie Plenum KC KPZR poleciło ministerstwu Komunikacji, Żegluga Morskiej i Rzecznej oraz Transportu Drogowego dostarczać tym wszystkim kolchozom, które wypełniły dostawy obowiązkowe, odpowiednie środki transportowe dla przewozów produktów na rynki kolchoźnicze. Kolchozy mają prawo składać zamówienia na wagony nie na 10 dni przed rozpoczęciem planowanego miesiąca, jak to było dotychczas, lecz na 2 dni przed naładunkiem produktów. Znosi się podział ładunków na I i II kategorię; planowanie przewozu ładunków, które poprzednio zakwalifikowane były do II kategorii (w większości produkty powszechnego użytku) przekazuje się pod kompetencję naczelników dróg. Wszystko to wymaga gruntownej poprawy i przebudowy planowania przewozów.

Obecnie w zmienionych warunkach, kiedy część przewozów nie będzie planowana przez ministerstwo, lecz zarządy linii kolejowych, kierownicy tych linii winni opracowywać dokładne plany, zaznajamiać się systematycznie z potrzebami klientów i utrzymywać z nimi ścisły kontakt. Zarządy linii kolejowych, kierownictwa okręgów i stacji obowiązani są obecnie zapoznawać się dokładniej, niż dotychczas z potrzebami gospodarstw rolnych w zakresie transportu w czasie orki i siewów wiosennych i jesiennych, w czasie zbiorów, powinni być poinformowani o stanie produkcji kolchozów, o ich najbliższych zamierzeniach itp. Pozwoli to im terminowo i w całej pełni realizować zapotrzebowania gospodarstw rolnych na wagony oraz przygotować odpowiednie rezerwy.

I tutaj powstaje bardzo ważne zagadnienie przyspieszenia przewozów przez skrócenie postojów pod na- i wyładunkiem wagonów, przede wszystkim na stacjach rozrządzących i pośrednich. Przyspieszenie obrotu wagonów będzie miało duże znaczenie zwłaszcza w przewozach artykułów szybko psujących się. Jednocześnie

na szeregu magistrali wprowadza się do eksploatacji przyspieszone pociągi towarowe. Na dłuższych odcinkach łączących Moskwę z Leningradem, Kaukazem, Azją Środkową i Dalekim Wschodem przewozy artykułów szybko psujących się odbywać się będą w specjalnych wagonach izotermicznych z mechanicznym ochładzaniem lub ogrzewaniem w zależności od pory roku, przy czym szybkość pociągów na tych magistralach dosięgać będzie 600 km na dobę.

Poważną rolę w przyspieszeniu dostaw ładunków odgrywa marszrutyzacja przewozów, przy której zyskuje się od 60 do 70% na czasie. Już w chwili obecnej zachodzi konieczność przewiezienia pociągami zmarszrutyzowanymi około 30% ogólnej puli zboża. Zamierza się również przewozić takimi pociągami włókna bawełny do centralnych zakładów tekstylnych. Również przyspieszone zostaną znacznie przewozy bydła rzeźnego i rasowego oraz poprawione zostaną warunki karmienia bydła w czasie transportu, co przyczyni się do zmniejszenia ubytku na wadze zwierząt.

W celu stworzenia bardziej sprzyjających warunków dla przewozów nadwyżek produkcyjnych kolchozów i sochozów do miast i na rynki kolchoźnicze, obniżone zostały taryfy na przewóz szeregu produktów rolnych w ładunkach drobnych o 15 — 25%. Poza tym przewiduje się powiększenie ilości pociągów zbiorowych w zależności od faktycznych potrzeb stacji pośrednich.

* * *

Bardzo poważną rolę w obsłudze rolnictwa odgrywa transport samochodowy i kołowy; jest on początkowym ogniwem w procesie przewozów od producenta do konsumenta. Związek Radziecki posiada olbrzymi tabor samochodowy; również i rolnictwo dysponuje wielką ilością samochodów. Transport samochodowy wymaga jednak dobrych dróg o twardej nawierzchni. Koszt własny przewozu 1 tonokm na dobrej nawierzchni jest niższy o około 30 kopiejek niż na złej drodze. Jeżeli przyjąć ogólny koszt roczny przewozów samochodowych na 5 miliardów rubli, to oszczędność w skali rocznej przy dobrych drogach wyniosłaby od 1 — 1,5 miliarda rubli. W tych warunkach koszty budowy nowych dróg o twardej nawierzchni i na ulepszenie istniejących, w ciągu krótkiego czasu zostałyby zamortyzowane. Nastąpiłoby przytem dalsze usprawnienie obsługi rolnictwa, oszczędności na paliwie i smarach oraz częściach zamiennych, a co najważniejsze — przedłużenie okresu pracy taboru.

Transport samochodowy w gospodarstwach rolnych służy do przewozu ładunków do stacji kolejowych i przystani rzecznych oraz do bezpośrednich użytkowników. Liczne kolchozy przewożą często nadwyżki produkcyjne także i na dalsze odległości. Tak np. kolchozy ukraińskie przewożą owoce i inne produkty, do Moskwy lub innych miast, własnymi samochodami. Jednakże nie należy zapominać o tym, że transport samochodowy jest wiele razy droższy niż kolejowy; poza tym przy przejazdach ciężarówek na dalsze odległości zużywa się liczone setki litrów paliwa.

Nasuwa się tu pytanie, dlaczego w takim razie używa się samochodów do przewozu ładunków? Tłumaczy się to tym, że kolchozy do ostatnich czasów miały trudności z przewozami kolejowymi, ponieważ trzeba było zawsze składać zgłoszenia na tabor kolejowy, dobić się o włączenie do planu przewozowego, pilnować terminów podstawienia wagonów itp. Oprócz tego czas przewozu trwał stosunkowo długo, co oczywiście miało poważny wpływ na stan ładunków, zwłaszcza produktów szybko psujących się. Przewozy ładunków taboru własnym kolchozów odbywają się znacznie szybciej i tak np. przewóz ładunków z Symferopola (Krym) do Moskwy trwa około 1,5 — 2 dób.

Obecnie procedura podstawiania wagonów dla kolchozów, które wypełniły dostawy obowiązkowe, jest znacznie uproszczona. Wprowadzone zostały do eksploatacji przyspieszone pociągi towarowe, co ma oczywiście duży wpływ na przyspieszenie przewozów. Pożądane jest, aby pociągi te dorównały szybkością transportowi samochodowemu.

Dalszy szybki rozwój produkcji rolnej wymaga gruntownego usprawnienia przewozów przez wybudowanie nowych linii kolejowych i dróg o twardej nawierzchni oraz poprawienia istniejących dróg gruntowych i pełne-

go wykorzystania żeglugi śródlądowej, w szczególności zaś przystosowania do przewozów małych rzek. Koszty budowy nowych linii kolejowych mogą być zamortyzowane w ciągu 6 — 7 lat, a niekiedy i w krótszym okresie dzięki oszczędnościom na transporcie samochodowym i konnym. Jednakże budowa linii kolejowej może się okazać zbędną w przypadkach, gdy obrót towarowy jest niewielki. Dlatego też należałoby powrócić do zagadnienia budowy linii wąskotorowych na obszarach rolniczych. W związku Radzieckim jest dostatecznie rozwinięta sieć kolei wąskotorowych w okręgach buraczanych Ukrainy, w republikach nadbałtyckich i niektórych innych rejonach kraju. Budowa linii wąskotorowych jest trzy razy tańsza od linii szerokich, a nawet tańsza od budowy dróg o twardej nawierzchni. Wielkość robót ziemnych przy budowie tych linii jest 2 — 3 razy mniejsza, niż przy budowie torów normalnych. Również zużywa się przy budowie kolei wąskotorowej 3 razy mniej metalu, niż przy kolei normalnotorowej, ponieważ szyny dla kolei wąskotorowej są znacznie lżejsze od normalnych; mosty mogą być budowane z drewna, a lokomotywy i wagony kalkulują się znacznie taniej. Koszt własny przewozów na kolejach wąskotorowych jest 4 — 5 krotnie wyższy niż na szerokotorowych, lecz tyleż razy tańszy od przewozów samochodowych. Poza tym przy dostatecznie rozwiniętej sieci kolei wąskotorowych nastąpiłoby znaczne usprawnienie w przewozach pasażerskich wewnątrz danego rejonu. Przytoczone wyżej argumenty przemawiają za koniecznością gruntownego przeanalizowania tego zagadnienia.

Jak już wyżej zaznaczyliśmy, bardzo poważna rola w obsłudze rolnictwa przypada żegludze rzecznej. W roku 1913 transport wodny zboża na Dnieprze i Wołdze

obejmował czwartą część wszystkich kolejowych przewozów zbożowych. W chwili obecnej przewozy zbożowe żegluga śródlądową są znacznie niższe. Szybkość dostaw ładunków transportem rzeczonym jest zwykle mniejsza, niż przy przewozach kolejowych. Dlatego też pracownicy żeglugi śródlądowej powinni podjąć wszelkie środki w kierunku przyspieszenia przewozów, drogą skrócenia postojów, czynności przeładunkowych, ścisłego wypełniania harmonogramów żeglugowych. Niezbędna jest również obniżka kosztów własnych przewozów. W szerszym niż dotychczas stopniu należy wykorzystać w przewozach małe rzeki po przystosowaniu ich do żeglugi. Pozwoli to kolchozom na usprawnienie odstawy swoich produktów w ciągu 6-miesięcznego okresu żeglugowego.

Pracownicy transportu kolejowego i rzeczno-żeglownego powinni nawiązać ściślejsze współdziałanie swoich służb w punktach styku linii kolejowych i przystani, powinni przestrzegać terminowości dostarczania i odbioru wagonów i statków, wykorzystywać w większym stopniu mechanizację przeładunków. Na dalszy rozwój przewozów mieszanych kolejowo-rzecznych winny mieć wpływ i taryfy, które zamierza się obniżyć oraz obniżka kosztów przeładunkowych na przystaniach.

Zadanie gruntownego usprawnienia transportu w obsłudze rolnictwa jest wielkie i odpowiedzialne. Pracownicy wszystkich rodzajów transportu powinni wyteżyc wszystkie siły, ażeby urzeczywistnić nakazy Partii i Rządu, zmierzające do dalszego rozwoju przewozów produktów rolnych. Transport socjalistyczny odgrywa potężną rolę w procesie produkcji społecznej. Jego zadaniem jest przyczynianie się do wprowadzenia w życie postanowień Partii i Rządu w zakresie podniesienia rozwoju rolnictwa i wzrostu spożycia.

O regularną i rytmiczną pracę kolei

OD REDAKCJI

W dzienniku „Prawda“ w nr 27/54 został opublikowany artykuł redakcyjny, który poniżej zamieszczamy w tłumaczeniu.

W życiu gospodarczym Związku Radzieckiego ogromną rolę odgrywa transport kolejowy. Teraz, kiedy w naszym kraju następuje silny wzrost produkcji artykułów powszechnego użytku i stale rośnie produkcja przemysłu ciężkiego, z całą ostrością występuje zagadnienie dalszego rozwoju transportu kolejowego i polepszenia jego pracy.

W roku ubiegłym, jak wiadomo, kolejarze wykonali przedterminowo państwowy plan naładunku. W szczególności nie można nie podkreślić dobrej pracy kolei w grudniu roku ubiegłego, kiedy kolej wykonała ogólny plan naładunku i plan przewozów takich ważnych ładunków, jak węgiel, ropa naftowa, metale itd. W grudniu nastąpiła poprawa w przewozach towarów powszechnego spożycia.

Wykonując uchwałę Rady Ministrów ZSRR i Komitetu Centralnego KPZR „O dalszym polepszeniu pracy transportu kolejowego w przewozach ładunków, a w szczególności towarów powszechnego użytku“, kolejarze osiągnęli bardziej równomierne regulowanie parku wagonowego i nie dopuścili do poważnych przerw w ruchu pociągów.

O czym mówią te bezsporne osiągnięcia kolejarzy radzieckich? O tym, że zwiększone wyposażenie techniczne i nagromadzone doświadczenia pozwalają kolejarzom nie obniżać tempa pracy w warunkach zimowych; o tym, że nasz transport może i powinien osiągnąć w roku 1954 jeszcze wyższy poziom przewozu ładunków przemysłu ciężkiego, produkcji rolnej i towarów powszechnego użytku.

Pomyślnie wykonanie zwiększonego planu przewozów, ustalonego na r. 1954, zależy w znacznym stopniu od wielkości naładunku i jakości pracy eksploatacyjnej kolei w pierwszym kwartale. Zadania dalszego rozsze-

zenia produkcji socjalistycznej i polepszenia poziomu materialnego ludzi radzieckich wymagają, żeby zadania w zakresie przewozu ładunków były wykonywane z miesiąca na miesiąc, z dekady na dekadę, z dnia na dzień. Należy jednak stwierdzić, że w pierwszej połowie stycznia plan naładunku i wyładunku na kolejach wykonywany był nadzwyczaj niezadawalająco. Przyczynili się do tego kolejarze i nadawcy ładunków, w szczególności ministerstwa przemysłu węglowego, metalurgicznego, leśnego i papierniczego.

Niewykonanie planu naładunku węgla, metali żelaznych i kolorowych, drzewa, wyrobów metalowych, cementu, produktów naftowych, złomu metalowego, surowców przemysłowych — nastąpiło przede wszystkim dlatego, że nadawcy nie zgłaszali ładunków do przewozu. Jednocześnie na innych stacjach część tych ważnych ładunków pozostała niewywieziona dlatego, że kolej codziennie nie podstawiała setek próżnych wagonów.

Odnosnie braku naładunku innych ładunków w znacznej mierze ponosi winę kolej. Na przykład nie załadowano większej ilości rudy z tego powodu, że kolej Świerdłowska i Południowo-Uralska nie podstawiała wagonów próżnych. Z tej samej przyczyny rwał się naładunek topników na kolei Stalińskiej i Orenburskiej, soli — na Lwowskiej i Przywołżańskiej, bawełny — na Taszkienckiej, Aszchabackiej i Zakaukaskiej.

Rada Ministrów ZSRR i KC KPZR w uchwale o dalszym polepszeniu pracy transportu kolejowego zobowiązały ministerstwa i urzędy centralne do przedsięwzięcia środków, zabezpieczających wykonanie planu przewozów przez każde przedsiębiorstwo i w zakresie każdego rodzaju ładunku, zobowiązały do likwidacji tego nienormalnego stanu, kiedy zgłasza się ładunki do przewozu nierównomiernie w ciągu doby, miesiąca i kwartału.

Jeszcze w listopadzie 1953 r. polecono ministrom lub ich zastępcom osobiście przeanalizować sytuację na bocznicach podległych przedsiębiorstw, opracować i przedsięwziąć środki zabezpieczające normalną pracę wydziałów transportowych w okresie zimowym.

Fakty, mające miejsce w styczniu wskazują, że niektóre ministerstwa i urzędy centralne jeszcze nie wprowadziły w życie tych wytycznych. Nie prowadzą one należytej walki o wykonanie planu państwowego, dopuścili w pierwszej połowie stycznia do wielkiej nierównomierności w produkcji i w zgłaszaniu ładunków do przewozu.

Należy także zaznaczyć, że wskazywaniem na nadawców ładunków niektórzy kierownicy kolei próbują zatuszować wielkie niedociągnięcia w pracy transportu. Z tym zgodzić się nie wolno. Nie zamazywać, a krytycznie wykrywać i usuwać niedociągnięcia — jest bezpośrednim obowiązkiem pracowników transportu. Nie na poziomie znajduje się jeszcze jakość planowania pracy kolei, nie ma właściwej troski o stwierdzenie niezbędnych rezerw taboru w punktach masowego naładunku. Centralny Zarząd Ruchu Ministerstwa Komunikacji niedość energicznie prowadzi walkę o wykonanie norm obrotu wagonów, nie stosuje należytych środków, żeby przyspieszyć bieg pociągów, zwiększyć wyładunek, skrócić postoje taboru.

Na kolejach Uralu i Syberii w pierwszej połowie stycznia ilośc węglarek przewyższała normę, a decydująca magistrała węglowa — Tomska — odczuwała brak węglarek. Najważniejsze koleje ładujące drewno — Gorkowska, Pieczorska i Północna — posiadały mniej próżnych platform, niż przewidywała norma.

Brak wagonów próżnych — to wynik niezadawalającego wykonania planu wyładunku, powolnego biegu pociągów, naruszania zadań przy przekazywaniu wagonów próżnych z kolei na kolej. Słabo przepuszczają pociągi i nagromadziły nadmiar wagonów: koleje Świerdłowska, Ufimska, Południowo-Uralska, Doniecka, Stalińska, Północna, Kazańska, Orenburska, Krasnojarska, Północno-Kaukaska i Zabajkalska. Specjalnie niezadawalająco przebiegają pociągi po liniach: Czelabińsk — Dzioma — Kujbyszew, Dzioma — Ulianowsk, Czelabińsk — Makuszyno, Czelabińsk — Świerdłowski, Świerdłowski — Balesino, Marińsk — Tajsztet, Wspolnie — Moskwa.

Pogorszył się obrót wagonu. Specjalnie niedopuszczalne jest niewykonanie w styczniu norm obrotu wagonu przez koleje: Odesko-Kiszyniowską, Północno-Kaukaską i Październikową, pracujące w lepszych warunkach, niż inne magistrale.

ZB. WOJTERKOWSKI (Warszawa)

Zadania transportu kolejowego w roku 1954

W roku 1953 transport kolejowy znacznie poprawił swoją pracę. Plan naładunku wagonów przekroczono i wykonano w blisko 105%. Wielkość przewozu ładunków była większa o 14%, niż w roku 1952. W poważnym stopniu zostały poprawione poszczególne wskaźniki pracy eksploatacyjnej kolei. I tak, najważniejszy wskaźnik techniczno-ekonomiczny — obrót wagonu towarowego — został wykonany na poziomie lepszym niż przewidywał plan, a w stosunku do wykonania roku 1952 został polepszony o 7,5%.

Poważne sukcesy, które osiągnął transport kolejowy, w dużej mierze są zasługą właściwej, stale poprawiającej się pracy nadawców i odbiorców kolei — klientów kolei — zakładów przemysłowych, kopalń i hut, przedsiębiorstw budowlanych i jednostek handlowych — pracy służb transportowych naszej gospodarki narodowej.

Minister Kolei, podsumowując wyniki osiągnięte przez transport kolejowy w roku 1953, stwierdził, że obok innych czynników na poprawę pracy kolei wpłynęło... „polepszenie pracy przemysłu, który znacznie lepiej i rytmiczniej wykonywał swoje plany produkcyjne, co znalazło swój wyraz w bardziej równomiernym naładunku towarów w ciągu tygodnia i miesiąca oraz

Usunąć poważne niedociągnięcia w pracy eksploatacyjnej kolei, zwiększyć naładunek i w pełni wykonać plan przewozów ładunków w styczniu, w lutym i w marcu — takie są zadania kolejarzy radzieckich. Nie dopuścić w zimie do nagromadzenia wagonów ponad normy na poszczególnych węzłach, magistralach i całych kierunkach, surowo przestrzegać zadań przy przekazywaniu pociągów i wagonów próżnych. Na wszystkich odcinkach kolei należy wzmocnić walkę o lepsze wykorzystanie środków technicznych transportu, o wzmocnienie dyscypliny państwowej i dyscypliny pracy.

Kolejarze i pracownicy przedsiębiorstw winni zwrócić szczególną uwagę na przewozy węgla, ropy naftowej, metali, drzewa i kopalniaków, materiałów budowlanych, surowców dla przedsiębiorstw, towarów żywnościowych i przemysłowych.

Trzeba, bez jakichkolwiek wstrzymań, w pierwszej kolejności i w pełni wysłać ładunki do siewu, nawozy, materiały pędne i oleje, maszyny rolnicze, traktory, samochody, części zapasowe.

Ministerstwo Komunikacji, kierownicy kolei, oddziały polityczno-wychowawcze i organizacje partyjne winny zwrócić specjalną uwagę na polepszenie pracy z kadrami transportu, na rozwój współzawodnictwa socjalistycznego, w pierwszym rzędzie wśród pracowników związanych z ruchem pociągów. Teraz kolejarze rozwijają współzawodnictwo na cześć wyborów do Rady Najwyższej ZSRR. Współzawodnictwo należy skierować na wykrycie i wykorzystanie rezerw dla dalszego polepszenia pracy kolei, w szczególności na rozwój prowadzenia ciężkich pociągów i przyspieszenie obrotu wagonu.

Transport potrzebuje codziennej uwagi i jak największej pomocy ze strony miejscowych organów partyjnych i radzieckich. Tym bardziej potrzeba tej pomocy w zimie. Trzeba głęboko wnikać w działalność każdego odcinka transportu i bocznic, stosować środki usuwające niedociągnięcia w przewozie ładunków, mobilizować kolejarzy i pracowników przemysłu do wykonania planów państwowych.

Zwiększenie przewozu ładunków kolejami — to ważny warunek dalszych sukcesów w walce o nowy, mocny rozwój gospodarki narodowej, o podniesienie dobrobytu materialnego ludzi radzieckich.

lepszym wykorzystaniu zdolności przewozowej kolei i w dni świąteczne...¹⁾

Zadania transportu kolejowego w roku 1954 — w piątym roku Planu 6-letniego — są trudne i wymagają dla ich wykonania dużej mobilizacji wśród pracowników PKP i służb transportowych. Wykonanie wskazań zawartych w tezach przedzjazdowych IX Plenum KC PZPR zobowiązuje transport kolejowy do pełnego zabezpieczenia potrzeb przewozowych mas pracujących i gospodarki narodowej.

Zadanie to wymaga dalszego poprawiania pracy transportu kolejowego, zacieśnienia współpracy kolei z jej klientami, podniesienia na wyższy poziom pracy służb transportowych w przemyśle, handlu, rolnictwie i budownictwie.

Przewozy ładunków w roku 1954 będą wyższe o 6,5% niż w roku 1953. Odpowiednio do wzrostu produkcji, wzrastają zadania w zakresie przewozu poszczególnych ładunków. Przewozy węgla kamiennego wzrosną o 4%. Przewozy rud wzrosną o 26%, metali o 9%, nawozów sztucznych o 10%.

¹⁾ R. Strzelecki — „Sprawnie wykonajmy zadania kolejnictwa w piątym roku naszej sześciolatki“ — Przegląd Kolejowy nr 1/54, str. 2.

Kierując się zasadą odciążenia kolei normalnotorowych od przewozów na krótkie odległości, ustalono w planie na rok 1954, że przewozy ładunków, w szczególności materiałów budowlanych, w zależności od kierunków przewozu i odległości przewozu, powinny być w większym, niż dotychczas, stopniu wykonywane na bliższe odległości — środkami transportu lokalnego. Szczególnie duża uwaga powinna być zwrócona na przewozy żwiru i piasku środkami tego transportu. Stąd założenie stosunkowo dużego wzrostu przewozów transportem drogowym.

Przy przewozach żwiru i piasku powinny być w pełni przestrzegane odpowiednie postanowienia uchwały Prezydium Rządu nr 684/53 z dn. 12.IX.53 oraz 824/53 z dn. 2.XI.53 w sprawie usprawnienia gospodarki kruszywem naturalnym i jego przewozów drogą kolejową.

W zakresie lokalnego transportu kolejowego szczególne zadania stoją przed kolejami wąskotorowymi. Istnieje cały szereg kolei wąskotorowych, których zdolność przewozowa jest w niedostatecznym stopniu wykorzystana. Są to koleje w województwach: łódzkim, bydgoskim, gdańskim i poznańskim.

W roku 1954 przewozy ładunków kolejami wąskotorowymi mają wzrosnąć o 6,4% w porównaniu z rokiem 1953. Zadania te powinny być nie tylko wykonane, ale istnieją pełne warunki dla ich przekroczenia. Zależy to przede wszystkim od klientów kolei, którzy w większym, niż dotychczas, stopniu powinni wykorzystywać te koleje wszędzie tam, gdzie istnieją ku temu możliwości.

Jednym z najważniejszych zadań w zakresie przewozów powinno być w roku 1954 wykonanie, a nawet przekroczenie zaplanowanych przewozów ładunków na kolejach wąskotorowych.

Wielkość przewozów na kolejach normalnotorowych liczona w tonokilometrach wzrosła o 6,1%. Mniejszy wzrost przewozów liczony w tonokilometrach od wielkości naładunku świadczy o dalszej racjonalizacji przewozów, którą przewiduje się w roku 1954. Średnia odległość przewozu 1 tony została zaplanowana na rok 1954 o 1,1% mniejsza, niż w roku 1953.

Aby zmniejszyć odległość przewozu 1 tony, resorty gospodarcze, a przede wszystkim centrale zbytu i handlowe będą musiały w roku 1954 w większym, niż dotychczas, stopniu rejonizować swoją produkcję. Planowane przewozy poszczególnych ładunków powinny być kierowane najkrótszymi drogami, unikając wszelkiego rodzaju przewozów nieracjonalnych dla transportu kolejowego. Szczególnie z zaplanowanych i wykonywanych przewozów powinny być eliminowane przewozy zbyt dalekie, krzyżujące się, określne i wtórne.

Zadania klientów kolei w zakresie przewozów — to zadania w zakresie naładunku i wyładunku oraz zadanie skrócenia odległości przewozu ładunków. Zadanie nie polega jednak jedynie na dostarczeniu ładunków na kolej i odebranie tych ładunków; zadanie nie polega również jedynie na maksymalnym skróceniu odległości przewozu. Zadanie w zakresie naładunku polega również na tym, aby planować, organizować i wykonywać naładunek w sposób równomierny i rytmiczny. Zadania naładunku nie powinny być wykonywane jedynie globalnie w skali roku — zadania planowe, dotyczące wielkości przewozów, powinny być wykonywane w każdym kwartale, miesiącu, pięciodniówce i w każdym dniu. Wtedy, kiedy równoległe z rytmiczną pracą przemysłu, będą rytmicznie wykonywane zadania w zakresie naładunku, będzie można mówić o wypełnieniu przez klientów kolei — nadawców — ich podstawowego obowiązku właściwej współpracy z koleją dla osiągnięcia wspólnego celu — wykonania państwowego planu przewozu ładunków.

Wykonanie planu przewozów, to również nie tylko wykonanie planu naładunku. Właściwa praca wyładownicza to niezwykle poważny odcinek cyklu produkcyjnego przewozu. Wykonywanie przewozów bez zaburzeń będzie miało wtedy miejsce, jeżeli nadchodzące do zakładów i przedsiębiorstw ładunki będą sprawnie i szybko wyładowywane, a wagony kolejowe zwalniane do dalszego przewozu. Stąd poważne zadanie dla służb transportowych w wykonywaniu zadań przewozowych. Właściwie zaplanować, zorganizować i wyko-

nywać codzienne zadania w zakresie wyładunku wagonów tak, aby postój wagonu pod operacjami trwał jak najkrócej, aby wagon nie był uszkodzany, aby jak najszybciej był zwalniany do dalszego obrotu.

Wykonywanie zadań przewozowych wiąże się w najściślejszy sposób z pracą eksploatacyjno-techniczną kolei. Właściwa praca służb transportowych klientów kolei ma bowiem znaczny wpływ na kształtowanie się wskaźników techniczno-ekonomicznych kolei, a przede wszystkim na najważniejsze z nich — wskaźniki zdolności przewozowej kolei i przelotności linii kolejowych.

Plan na rok 1954 zakłada polepszenie obrotu wagonu towarowego o ponad 2%. Zostanie to osiągnięte przez skrócenie odległości przewozu 1 tony i stosunku przebiegów eksploatacyjnych do taryfowych, a w związku z tym kursu wagonu towarowego oraz przez skrócenie czasów jazdy w pociągu i postojów wagonu na stacjach technicznych, przejściowych, pod operacjami ładunkowymi itp.

Pracownicy PKP i służb transportowych poszczególnych resortów gospodarczych wspólnie oddziałują na kształtowanie się poszczególnych elementów obrotu wagonu towarowego. Każde skrócenie czasu rozrządzania pociągów i przeróbki wagonów na stacjach technicznych przez pracowników PKP — to skrócenie obrotu wagonu, a więc zwiększenie, bez żadnych nakładów inwestycyjnych, zdolności przewozowej kolei. Duży wpływ na sprawne i szybkie rozrządzenie wagonów i krótki postój wagonów kolejowych na tychże stacjach technicznych mają klienci kolei. Zmarszrutyzowane wysyłanie pociągów, które nie podlegają przeróbce albo wymagają przeróbki w minimalnym stopniu, odpowiednie relacyjno-kierunkowe wysyłanie wagonów, właściwe załadowanie wagonu, niewymagające poprawy ładunku w drodze — to wkład klientów kolei w skrócenie postoju wagonów na stacjach technicznych i rozrządowych.

W kolejnictwie, podobnie jak w każdym procesie przewozu, oddziaływanie nadawcy, przewoźnika i odbiorcy na kształtowanie się samego procesu transportu jest złożone i wszechstronne. Stąd wynika potrzeba pełnej i wszechstronnej współpracy kolei i klientów w wykonywaniu przewozów.

Walcząc o skrócenie obrotu wagonu — klienci kolei powinni szczególną uwagę zwrócić na rozszerzenie marszrutyzacji nadawczej i relacyjno-kierunkowego ładowania wagonów, na bezawaryjną pracę we własnych gospodarstwach kolejowych, nieuszkodzanie wagonów przy operacjach ładunkowych i przetaczaniu wagonów, maksymalne skrócenie obrotu wagonów PKP na bocznicach kolejowych, stosowanie w najszerszym zakresie podwójnych operacji ładunkowych. W roku 1954 przedsiębiorstwa i zakłady powinny dokładnie przeanalizować dotychczasowy proces pracy naładunkowo-wyładunkowej i wspólnie ze stacjami PKP ustalić taki cykl obsługi bocznic, aby w najszerszym stopniu zorganizować ładowanie wagonów w miejscu ich wyładunku, tj. stosować podwójne operacje ładunkowe.

Skrócenie obrotu wagonu towarowego, to nie tylko zagadnienie zwiększenia zdolności przewozowej kolei i w związku z tym większej możliwości przewiezienia dodatkowych ładunków. To również przyspieszenie dostawy artykułów, a w związku z tym przyspieszenie obrotu materiałów i środków finansowych całej gospodarki narodowej. Stąd zadanie skrócenia obrotu wagonu jest podstawowym zadaniem planu transportu kolejowego w roku 1954.

Zadania planu na rok 1954 wymagają znacznego polepszenia wykorzystania taboru kolejowego. Załadunek statyczny wagonu towarowego, charakteryzujący stopień wykorzystania ładowności wagonu, powinien być poprawiony, w porównaniu z rokiem 1953, o 1,4%.

Klienci kolei — nadawcy ładunków w znakomitym stopniu mają wpływ na wykorzystanie nośności, ładowności lub pojemności wagonu towarowego w zależności od technicznej charakterystyki towaru. Należy stwierdzić, że na tym odcinku istnieją poważne niedomagania. W roku 1953 nie zostały wykonane zadania dotyczące statycznego obciążenia wagonu, w wyniku czego dla wykonania przewozów w ciągu roku użyto o 136 tys. wagonów więcej, niż to wynikało z nakazanych zadań. Była to poważna strata w zdolności prze-

wozowej kolei. W wyniku tego szereg ładunków nie został w odpowiednim czasie przewieziony.

W roku 1954 niedociągnięcia te nie powinny się powtórzyć. Każdy wagon towarowy powinien być ładowany zgodnie z technicznymi normami: jego nośność, ładowność lub pojemność, stosownie do obowiązujących przepisów, powinna być wykorzystana. Klienci kolei powinni zaznajomić się z produkcyjnymi metodami wykorzystania ładowności wagonów jakie stosują kolejarze radziecy i zastosować je u nas, a pracownicy transportu kolejowego swoją postawą, doświadczeniem i pomocą powinni przyczynić się do osiągnięcia zaplanowanego naładunku statycznego wagonu towarowego.

Ważnym wskaźnikiem mającym wpływ na jakość pracy kolei oraz wykorzystanie przelotności linii kolejowych jest ciężar pociągu brutto i netto. Prowadzenie ciężkich pociągów, szczególnie na liniach o dużej przelotowości, pozwala na wykonywanie przewozów bez zwiększenia nakładów inwestycyjnych na budowę nowych linii, drugich torów i bez innych nakładów zwiększających przelotowość linii.

Plan na rok 1954 zakłada dalsze zwiększenie ciężaru pociągu. I tak ciężar pociągu brutto zwiększy się o 1,6%, a ciężar pociągu netto o 2,6% w porównaniu z osiągniętymi w roku 1953. Polepszeniu ulegnie stosunek ciężaru netto do brutto, co wpływa na polepszenie gospodarczych wyników pracy kolei.

Prowadzenie ciężkich pociągów jest zależne przede wszystkim od ofiarnej i umiejętnej pracy drużyn parowozowych, od dobrej pracy służby ruchu i pracowników innych służb PKP. Ale ma tu wpływ również praca klientów kolei.

Szerokie stosowanie podwójnych operacji ładunkowych oraz w pełni realne planowanie pięciodniowe — oto elementy, które umożliwiają znaczne skrócenie przebiegów próżnych wagonów towarowych i poprawę stosunku przebiegu wagonów próżnych do ładownych. Statyczne wykorzystanie wagonów towarowych to inny ważny element ciężaru pociągu. Tak więc i w tym zakresie dobra praca klientów kolei może mieć pozytywny wpływ na wykonanie ważnego wskaźnika pracy — ciężaru pociągu.

W roku 1954 ulegnie poprawie ważny wskaźnik pracy technicznej kolei — dobowy przebieg parowozu czynnego. Wskaźnik ten osiągnie w ruchu towarowym wzrost o 3,6%, a w ruchu pasażerskim wzrost o 1,4% w porównaniu z wynikami roku 1953.

Zadanie to będzie możliwe do wykonania przez polepszenie pracy dyspozytorów służby mechanicznej PKP w walce o skrócenie obrotu parowozów, rozwój współzawodnictwa w zakresie jazdy pętlicowej i pierścieniowej, w walce o szybkie obrządzanie parowozów i jazdę w/g turnusu z wyeliminowaniem awarii.

Ze względu na znaczne zużycie przez transport kolejowy węgla jako paliwa trakcyjnego, duże znaczenie dla kolei oraz dla gospodarki narodowej posiada wskaźnik zużycia węgla obliczeniowego na 1000 bruttotonokilometrów. Wskaźnik ten ulegnie poprawie o 3,1%, z tego w ruchu towarowym o 3,3%. Będzie to możliwe m. in. przez lepsze wykorzystanie parowozów i ich mocy w zależności od rodzaju ruchu, ciężaru pociągu i trasy przewozu, przez polepszenie stanu technicznego i obsługi parowozu i zwiększenie ciężaru prowadzonych pociągów i polepszenie umiejętności maszynistów i palaczy przy dawkowaniu i spalaniu węgla.

Zadania planowe na rok 1954 przewidują polepszenie szeregu innych ważnych wskaźników pracy eksploatacyjno-technicznej kolei. Zmniejszeniu ulegną: stosunek przebiegów eksploatacyjnych do taryfowych o 1,2%, stosunek kursu wagonu próżnego do ładownego o 2,0%. Wzrosną wskaźniki charakteryzujące szybkość pociągów towarowych i pasażerskich.

W wyniku zaplanowania mobilizujących, ale w pełni realnych wskaźników techniczno-ekonomicznych w sposób oszczędny została ustalona praca przewozowa kolei. Wielkość brutto tonokilometrów wzrośnie o 2,9%, a pociągokilometrów o 1,3%. Wzrost parowozokilometrów w ruchu towarowym będzie jeszcze mniejszy i wyniesie 0,6% w porównaniu z rokiem 1953.

Tak ustalone zadania w zakresie pracy przewozowej dadzą możliwość, przy nieprzekroczeniu zadań w zakresie zatrudnienia i funduszu płac oraz w zakresie oszczędnego zużycia materiałów — poważnej obniżki kosztów własnych przewozów, co w świetle wytycznych IX Plenum KC PZPR ma szczególne znaczenie.

W roku 1954 przewiduje się przewiezienie o przeszło 8% więcej pasażerów, niż w roku 1953. Podstawowym zadaniem kolei w zakresie obsługi przewozowej ludności, to zapewnienie odpowiedniej jakości usług przewozowych. W roku 1954 powinno nastąpić podniesienie kultury obsługi podróżnego, zapewnienie mu właściwych warunków podróżowania. Minister Kolei, kreśląc zadania w tym zakresie, stwierdził... „należy jeszcze bardziej poprawić regularność biegu pociągów pasażerskich, ażeby tysiące podróżnych nie traciło czasu w opóźnionych pociągach, a mogło go wykorzystać w pracy lub na odpoczynek. Musimy zapewnić czystość w pociągach i na stacjach, dbać o oświetlenie i ogrzewanie w zimie pociągów, przestrzegać kulturalnego stosunku do podróżnych“²⁾.

Polepszenie regularności i punktualności biegu pociągów, usprawnione połączenia rozkładowe, zwiększenie współpracy poszczególnych środków transportu dla obsługi przewozów pracowniczych i innych przewozów podróżnych powinny w roku 1954 podnieść na wyższy poziom obsługę przewozową ludności.

Dla wykonania zadań produkcyjnych — przewozów ładunków i pasażerów — transport kolejowy zwiększy w roku 1954 swoją bazę materiałowo-techniczną. Do eksploatacji zostaną wprowadzone nowe wagony towarowe i osobowe parowozy i elektrykozy, nowe jednostki elektryczne. M. in. zostanie wprowadzony do eksploatacji wypróbowany w roku 1953 nowy ciężki parowóz dla ruchu towarowego Ty 51. Wagony towarowe wprowadzone do eksploatacji w roku 1954 umożliwią w związku ze swoimi właściwościami technicznymi, poprawienie wskaźników w zakresie podniesienia ładowności i szybkości.

W wyniku wykonania zadań inwestycyjnych zostaną wybudowane liczne tory stacyjne, odcinki linii kolejowych, bocznice itp. Przewiduje się zelektryfikowanie odcinka Skierniewice — Koluszki — Łódź o długości 162 km, co zapewni szybkie i wygodne połączenie Warszawy z Łodzią. Przewiduje się również zelektryfikowanie dalszego odcinka linii Warszawa — Śląsk, a nuanowicie Koluszki — Piotrków.

Znacznie zwiększył się w planie inwestycyjnym Ministerstwa Kolei na rok 1954 udział nakładów przeznaczonych na mechanizację ciężkich i pracochłonnych robót. Udział ten wzrósł o 175% w porównaniu z rokiem 1953.

W związku z wprowadzeniem do eksploatacji nowoczesnych urządzeń zabezpieczenia i łączności, blokad liniowych i stacyjnych, centralizacji zwrotnic, megafonizacji itp., ulegną poprawie wskaźniki postępu technicznego na kolejach.

Ważne zadanie stojące przed transportem kolejowym w roku 1954 to właściwie się przygotować i wykonać przewozy okresu jesiennego i zimowego.

Kolej i jej klienci powinni również w roku 1954, przedsięwziąć środki zmierzające do możliwie równomiernego rozłożenia przewozów w poszczególnych miesiącach i kwartałach w ten sposób, aby w maksymalnym stopniu odciążyć przewozy w okresie czwartego kwartału.

Kolej i jej klienci powinni również w roku 1954, a zwłaszcza w okresie jesiennym, przygotować się do ciężkich warunków przewozowych w okresie zimy. Przygotowania do przewozów zimowych powinny w roku 1954 rozpocząć się wcześniej i winny być przeprowadzone w ten sposób, aby praca transportu kolejowego bez względu na warunki atmosferyczne odbywała się sprawnie w ciągu całego roku.

Zadania zawarte w planie na rok 1954 dla transportu kolejowego są trudne i odpowiedzialne. Są to jednak zadania całkowicie realne do wykonania i od właściwej pracy kolejarzy i pracowników służb transportowych, od ich współpracy, będzie zależeć wykonanie i przekroczenie tych zadań.

²⁾ Tamże str. 3.

K. KOLYSZKO (Warszawa)

Plan transportu drogowego i lotniczego na 1954 rok

Przedsiębiorstwa transportowe Ministerstwa Transportu Drogowego i Lotniczego realizują już nowe zadania piątego roku planu 6-letniego, wynikające z Narodowego Planu Gospodarczego na 1954 rok.

Zadania na 1954 r. pionu transportowego resortu, obejmującego działalność Centralnego Zarządu Państwowej Komunikacji Samochodowej, Centrali Spółdzielni Transportu i Polskich Linii Lotniczych „Lot” są poważne i niełatwe.

Najpoważniejszy wzrost przewozów i usług ustalają zadania Narodowego Planu Gospodarczego 1954 r. dla CZ PKS, a mianowicie: zwiększenie ilości ton przewożonych ładunków o 36% w porównaniu z 1953 r., a w pracy przewozowej, wyrażonej w ilości wykonanych tonokm, wzrost ten ma wynieść 34%. Oznacza to dalszy planowy dynamiczny rozwój państwowego przedsiębiorstwa publicznych przewozów samochodowych, które w dziesiątym roku istnienia Polski Ludowej okrzepło już w poważną organizację przewozową, nie mającą precedensu w warunkach Polski przedwrześniowej. Wzrastają również usługi PKS na odcinku przewozu pasażerów o 11%, praca przewozowa taboru autobusowego w ruchu pasażerskim powiększy się o 14%.

Ponadto poważnemu zwiększeniu ulegają usługi spedycyjne, które wzrastają ponad 30% w stosunku do ubiegłego roku, pomimo, że niektóre dotychczasowe usługi spedycyjne, jak przewozy konne i składownictwo długookresowe, przekazane zostały innym przedsiębiorstwom.

Wykonanie tych zadań będzie wymagało pełnej mobilizacji całej załogi, usprawnienia organizacji, rozwijania właściwych form współzawodnictwa i racjonalizacji, zapewnienia racjonalnej gospodarki środkami materiałowo-technicznymi i kadrami ludzkimi.

Zgodnie z тезami IX Plenum KC PZPR wykonanie tych poważnych zadań przewozowo-usługowych będzie również wymagało od całego kolektywu przedsiębiorstwa ujawniania i wykorzystania rezerw i mocy produkcyjnych oraz eliminowania marnotrawstw w celu dalszego obniżania kosztów własnych przewozów.

Dla wykonania zadań przewozowych w 1954 r. Narodowy Plan Gospodarczy ustala dalszą poprawę wskaźników techniczno-ekonomicznych, co wyraża się w znacznym zwiększeniu wydajności pracy taboru w tonokm i tonach produkcji na 1 wozotonodzień inwentarżowy. Uzyskanie zwiększonej wydajności zarówno w tonokm jak i tonach na 1 wozodzień będzie wymagało sprawnej pracy służby eksploatacyjnej w szczególności aparatu dyspozytorskiego przy współpracy z klientami. Osiągnięcie zaplanowanej wydajności pracy taboru, jak również jej przekroczenie przy rytmicznej dostawie nowych środków przewozowych, które PKS otrzymuje w 1954 r., zapewni wykonanie zadań przewozowych dla gospodarki narodowej zarówno w tonach, które zostaną przewiezione, jak i w tonokm, które zostaną wykonane w pracy przewozowej.

Wykonanie zadań przewozowych w 1954 r. przez PKS, jak również CST będzie się ściśle wiązało z zabezpieczeniem przewozów lokalnych poszczególnych województw, gdyż zgodnie ze strukturą przewozów w naszym kraju środki transportu drogowego oraz koleje wąskotorowe PKP są środkami transportu przede wszystkim o znaczeniu lokalnym. Pełne zaspokojenie potrzeb przewozowych terenu przy pomocy tych właśnie środków transportu będzie możliwe tylko w warunkach ścisłego i konsekwentnego przestrzegania zasad terenowego operatywnego planowania przewozu ładunków opartego o instrukcję do zarządzenia Przewodniczącego PKPG Nr 295 z dn. 12.X.1953 r. w sprawie operatywnego planowania przewozu ładunków. Dotychczasowy system operatywnego planowania przewozów obowiązujący dla PKS na przestrzeni prawie trzy i półletniego okresu, obejmując planowanie tylko dla jednego środka transportu lokal-

nego powodował nieprzestrzeganie dyscypliny przewozowej ze strony nadawców masy towarowej, co w konsekwencji zmuszało PKS do przyjmowania ładunków nieplanowych, bądź do szukania klientów. Stan taki wielokrotnie nie zabezpieczał pełnego wykorzystania zdolności przewozowej PKS, obniżając wykonanie podstawowych współczynników eksploatacyjnych, jak współczynnik wykorzystania przebiegu, ładowności itp.

W roku 1954 w wyniku wprowadzenia nowego trybu i systemu planowania operatywnego przewozu ładunków, opartego na kilkuletnich doświadczeniach w zakresie planowania przewozów kwartalno-miesięcznych, powinien być dokonany zasadniczy przełom z jednej strony w pracy PKS i CST, z drugiej strony we współpracy jednostek gospodarczych z wymienionymi przewoźnikami. W celu zabezpieczenia przewozów lokalnych zgodnie z strukturą przewozów zatwierdzoną w NPG — 1954 roku poszczególne placówki PKS i CST powinny ściślej powiązać swoją działalność z aparatem koordynującym przewozy lokalne i ustalającym dla nich zadania przewozowe, tj. z Wydziałami Komunikacji Drogowej i Wojewódzkimi Komisjami Planowania Gospodarczego.

Bardzo istotnym momentem w usprawnianiu trybu planowania terenowego przewozów będzie po raz pierwszy w 1954 r. praca na tym odcinku Wydziałów Komunikacji Drogowej, które, jako branżowy wydział wojewódzkich rad narodowych, będą mogły dokonać analizy planów przewozowych z punktu widzenia pełnego wykorzystania zdolności przewozowej przedsiębiorstw transportowych.

Tak postawione planowanie przewozów powinno zapewnić również operatywną kontrolę wykonywania zadań, zgodnych z potrzebami terenu, eliminując jednocześnie nieekonomiczne zbyt długie przewozy, które może wykonać kolej. Przewozy na dalekie odległości środkami transportu drogowego wzdłuż szlaków kolejowych praktykowane dotychczas w wielu nieuzasadnionych gospodarczo przypadkach powinny być ograniczone do niezbędnych z punktu widzenia ekonomiki przewozów, transportów ładunków łatwospajających się, nie znoszących transportu kolejowego lub wyjątkowo pilnych przewozów interwencyjnych. Należy natomiast zapewnić dalsze przejmowanie od transportu kolejowego przewozów na krótkie odległości, między innymi poprzez organizację regularnej komunikacji samochodowej w przewozie ładunków.

Dla wykonania zadań przewozowych w 1954 r. w publicznym transporcie samochodowym należy zapewnić dalszą poprawę wskaźników techniczno-ekonomicznych pracy taboru samochodowego. W szczególności dla osiągnięcia wydajności pracy taboru musi być utrzymana jego sprawność techniczna przez wykonywanie planowanego współczynnika gotowości technicznej, którego poprawę ustalono na 6,7% w stosunku do 1953 r. Nakłada to bardzo poważne obowiązki na pion techniczny i eksploatacyjny PKS, których wykonanie będzie możliwe dzięki:

- 1) prawidłowej organizacji procesu technologicznego na stacjach obsługi w odniesieniu do przeglądów codziennych, okresowych i obsługi generalnej, jak również wciągnięcia kierowców do udziału w obsłudze codziennej, a tym samym znaczne zmniejszenie ilości napraw bieżących,
- 2) znacznemu zmniejszeniu ponadplanowych przestojów w naprawach głównych w zakładach CZSS, jak również przestojów w naprawach średnich w warsztatach PKS,
- 3) większej trosce o szybszą realizację budowy i rozbudowy zajezdni, ściślejszej współpracy PKS jako in-

westora z wykonawcami i biurami projektowymi celem terminowego oddawania zajezdni do użytku,

4) terminowemu realizowaniu planu kapitalnych remontów maszyn i urządzeń stacji obsługi i budynków zajezdni,

5) codziennej walce z awariami i wypadkami drogowymi,

6) rozszerzeniu ruchu współzawodnictwa długofalowego na stacji obsługi w szczególności opartego na podpisaniu listów gwarancyjnych na obsługę,

7) rozszerzeniu szkolenia kursowego i wewnątrzzakładowego pracowników stacji obsługi oraz troskliwej opieki nad racjonalizatorami,

8) ściślejszemu niż dotąd powiązaniu odpowiedzialności i zainteresowania stacji obsługi i kierowców w wynikach osiąganego współczynnika gotowości technicznej.

Konsekwentna i codzienna walka nie tylko pionu technicznego, lecz i całego kolektywu przedsiębiorstwa o wykonanie podstawowego współczynnika gotowości technicznej zapewnić musi osiągnięcie ustalonej wydajności pracy taboru, a tym samym wykonanie planu przewozów. Duże obowiązki spadają w 1954 r. na pion eksploatacji PKS w zakresie znacznie lepszego niż dotąd wykorzystania przyczep ciężarowych przez dalsze rozszerzenie ruchu wahałowego, a przede wszystkim przez zwiększenie udziału przyczep w pracy taboru silnikowego. Współczynnik wykorzystania taboru przyczep powinien wzrosnąć o ok. 20%.

Z uchwał IX Plenum KC PZPR wynika konieczność wykorzystania wszelkich istniejących jeszcze rezerw w gospodarce narodowej. W transporcie samochodowym należy stworzyć takie warunki organizacyjne, aby dać nową produkcję przewozową, która jako rezerwa tkwi jeszcze w niewykorzystanej powierzchni ładownej i nośności samochodów. Wydobyć tych rezerw i wyeliminować marnotrawstw dla realizacji zwiększonych zadań możliwe będzie przez dalsze usprawnienie organizacji wykorzystania próżnych przebiegów. Uzyskane przez PKS poważne osiągnięcia w organizowaniu akcji wykorzystania próżnych przebiegów w 1953 r. pozwalają przedsiębiorstwu dzięki zdobytych doświadczeniom na dalszą pełniejszą koordynację pracy sieci placówek spedycyjnych w 1954 r.

Zadania, jakie w tej dziedzinie spoczywają na PKS w 1954 r., będą polegały na:

1) uruchamianiu dalszych placówek spedycyjnych dla osiągnięcia ponad 100 placówek w 1954 r. położonych w punktach węzłowych ważniejszych tras przewozowych oraz na trasach o znaczeniu lokalnym,

2) koordynowanie wszystkich samochodowych przewozów zamiejscowych, co umożliwi podniesienie współczynników ładowności i przebiegu, zwalniając jednocześnie dalsze samochody do prac na krótszych odległościach,

3) ściślej współpracy z Wydziałami Komunikacji Drogowej jako organami nadzorującymi i koordynującymi gospodarkę samochodową w terenie,

4) ściślejszej, niż dotąd, operatywnej współpracy placówek PKS z transportem resortowym, co pozwoli na zmniejszenie udziału przebiegów próżnych zarówno dla taboru publicznego przedsiębiorstw przewozowych, jak i dla całego taboru samochodowego gospodarki społecznej.

W dziale przewozów osobowych następuje również wzrost usług PKS, wyrażający się, jak już wspomnieliśmy, w zwiększonej ilości przewozu pasażerów o 11% i zwiększonej ilości pasażerów o 14% w stosunku do roku ubiegłego.

W strukturze przewozów pasażerskich należy wyodrębnić trzy rodzaje usług, z których podstawową działalność przedsiębiorstwa stanowi regularna komunikacja pasażerska w ramach Urzędowego Rozkładu Jazdy. Zgodnie z założeniami planu 1954 r., PKS ma otworzyć szereg nowych linii na terenach o słabej komunikacji, celem uzyskania nowych połączeń z miejscowościami pozbawionymi tej komunikacji. Na liniach regularnych wzrośnie również udział dojeżdżających do pracy i szkół za biletami miesięcznymi, które wprowadzono po raz pierwszy w ubiegłym roku. Znaczny wzrost usług przewidziany jest również w tzw. przewozach pracowniczych poza URJ dla poszczególnych zakładów pracy,

co stanowi drugą formę usług w przewozach pasażerskich PKS. Wreszcie trzecią formę usług stanowią przewozy wynajmowe w szczególności dla obsługi wycieczek, wczasów świątecznych i niedzielnych, których udział w 1954 r. dla potrzeb świata pracy niewątpliwie wzrośnie.

W przewozach pasażerskich PKS będzie musiała znacznie poprawić jakość swojej pracy przez podniesienie regularności komunikacji autobusowej, podniesienie kultury obsługi pasażera oraz budowę typowych poczekalni na przystankach, które po raz pierwszy wprowadzono do planu 1954 r.

Spedycja, której usługi wzrastają ponad 30%, powinna w 1954 r. stać się organizatorem przewozów, co też zostało uwzględnione w zmianie charakteru pracy spedycji w stosunku do lat ubiegłych. Asortyment planowanych usług spedycyjnych można by ująć w cztery podstawowe grupy:

1) organizowanie ładunków zbiorowych kolejowych i samochodowych oraz prowadzona przez placówki spedycyjne akcja wykorzystania próżnych przebiegów samochodowych, o których była mowa wyżej,

2) organizowanie odwozu drobnych przesyłek kolejowych ze stacji kolejowych do klientów, jak również dowozu do stacji, w ramach czynności komórek spedycyjnych PKS tzw. Kolejowego Przedsiębiorstwa Dowozowego (KPD),

3) organizowanie przewozów specjalnych i ponadgabarytowych, jak ciężkie elementy maszyn, turbosopłów, kotłów, agregatów itp. oraz dokonywanie wszelkiego rodzaju przeprowadzek,

4) prowadzenie wszelkich czynności, związanych z organizowaniem przewozów w zakresie pośrednictwa spedycyjnego oraz dokonywanie czynności załadunku i wyładunku przesyłek wagonowych.

Warunkiem wykonania i przekroczenia planów we wszystkich trzech pionach działalności przedsiębiorstwa tj. w przewozach towarowych, przewozach pasażerskich i spedycji musi być nieustanna, codzienna walka o podnoszenie wydajności pracy poprzez przekraczanie norm, poprzez pełne wykorzystanie urządzeń technicznych, poprzez poprawienie organizacji pracy, rozwijanie współzawodnictwa, wprowadzenie nowych, ulepszonych metod pracy.

Uchwały IX Plenum KC PZPR stawiają przed nami zagadnienie normalizacji reżimu dnia roboczego, a zwłaszcza przez znaczne zmniejszenie nadmiernej liczby godzin nadliczbowych. Znalazło to swój wyraz w planie zatrudnienia transportu na 1954 rok, jako jedyne słuszne socjalistyczne podejście do pracy człowieka. W innych działach gospodarki narodowej zagadnienie godzin nadliczbowych nie występowało tak ostro, jak w transporcie samochodowym, w szczególności w podstawowej grupie zatrudnienia tj. u kierowców.

Rok 1954 będzie rokiem przełomowym w zakresie znalezienia nowych kierunków organizacji pracy tak, aby nie rozciąganie dnia roboczego było źródłem dodatkowego wynagrodzenia, lecz wzrost wydajności pracy na 1 roboczogodzinę był ekonomicznym i naturalnym bodźcem rosnących zarobków kierowców i pozostałych robotników transportu samochodowego.

Walka z nadmiernymi godzinami nadliczbowymi, które powinny ulec obniżeniu w stosunku do wyników 1953 r., u kierowców ponad 60%, konduktorów ponad 30%, robotników obsługi technicznej ponad 30% oraz robotników przeładunkowych ok. 50%, musi spowodować w przedsiębiorstwie pełną mobilizację aktywu pracowniczego, który opracuje kierunki i drogi, jakimi ma pójść usprawnienie organizacji pracy i dalszy rozwój współzawodnictwa. Podstawowym kierunkiem pracy przedsiębiorstwa na tym odcinku będzie znalezienie nowych form współpracy z klientami w ramach planowania operatywnego przewozów i zawieranych umów, umożliwiających szersze wprowadzenie dwuzmianowości i turnusów pracy kierowców. Operatywne planowanie pracy taboru będzie również w dużej mierze uzależnione od dobrej współpracy z klientami, co może być w zasadzie osiągnięte przez nowe formy współzawodnictwa socjalistycznego między PKS a klientami, tak, jak to zostało zainicjowane na PKP.

Niezbędnym warunkiem dla realizacji zadań planowych przedsiębiorstwa będzie troska o kadry, które ten

plan wykonywują, troska o ich warunki socjalne, bytowe i kulturalne, troska o stałe podnoszenie ich poziomu politycznego i zawodowego, troska o bezpieczeństwo i higienę pracy, wreszcie rozłożenie szczególnej opieki nad młodymi robotnikami, kierownikami i absolwentami, którzy zasilają w 1954 r. tak dynamicznie rozwijające się przedsiębiorstwo PKS.

Działalność PKS jako przewoźnika publicznego muszą uzupełniać spółdzielnie przewozowe, zorganizowane w Centrali Spółdzielni Transportu, wchodzącej w skład przedsiębiorstw MTDiL.

Zadania przewozowe CST wzrastają również poważnie, bo o 27,8% w przewozie ton oraz o 10% w usługach spedycyjnych. Wzrost pracy przewozowej nastąpi dzięki przyrostowi taboru oraz wzrostowi wskaźników techniczno - ekonomicznych, które w konsekwencji zwiększą wydajność pracy taboru w ilości ton na 1 wozodzień inwentarzewy o ok. 13%.

Zadania przewozowe CST obejmą zabezpieczenie lokalnych potrzeb transportowych w ramach terenowych operatywnych planów przewozowych, o których mówiliśmy na wstępie. Należy nadmienić, że prawie połowa przewozów ładunków w tonach przypada w CST na Warszawę i Łódź, jako miasta wydzielone.

W zakresie przewozów pasażerskich zadania CST nie wykazują wzrostu z uwagi na przejmowanie zadań w obsłudze regularnych linii pasażerskich przez PKS. W 1954 r. prawie 70% przewozów pasażerskich CST przypada na województwa lubelskie i poznańskie. Najpoważniejszy wzrost usług w pracy spółdzielni transportowych w stosunku do planu 1953 r. stanowią usługi spedycyjne, których udział stanowi ok. 66% ogólnej wartości produkcji przedsiębiorstwa w cenach niezmiennych. W pionie usług spedycyjnych najpoważniejszy udział z kolei stanowi robocizna przeładunkowa. Rozwój spółdzielni przeładunkowych był w 1953 r. bardzo dynamiczny, nie uniknięto jednak przy tym rozwoju pewnych błędów, które powodowały zbyt wysokie kalkulowanie wpływów za czynności przeładunkowe, co wywołało z kolei u klientów niechęć do korzystania ze zbyt drogiej usługi.

W 1954 r. spółdzielnie przeładunkowe powinny wykażać maksymalny wysiłek dla potanienia swoich usług, co będzie możliwe do osiągnięcia przez:

- 1) usprawnienie organizacji pracy oraz podniesienie wydajności i dyscypliny pracy,
- 2) zwiększenie kontroli i nadzoru nad czynnościami przeładunkowymi celem wyeliminowania przypadków nieuzasadnionego doliczania dopłat taryfowych i wadliwego obliczania ilości rzutów,

T. SOKOŁOWSKI (Warszawa)

O „uniwersalnym“ wskaźniku wydajności w transporcie samochodowym

(art. dyskusyjny)

Pełna analiza wydajności nieregularnego transportu samochodowego jest przeprowadzana na podstawie ośmiu wskaźników.

Z pomiędzy tych ośmiu wskaźników sześć świadczy o tym, w jakim stopniu środki techniczne zostały wykorzystane przez ludzi którym je powierzono. Z dalszych dwóch wskaźników jeden określa odległość, na jakiej odbywały się poszczególne jazdy z ładunkiem, a drugi wskazuje na to jakiej wielkości pojazdy (ładowność) użyto do wykonywania transportu. Te dwa wskaźniki charakteryzują więc możliwości osiągnięcia badanej wydajności. Z pomiędzy sześciu pierwszych wskaźników dwa świadczą o tym w jakim stopniu wykorzystano czas posiadania pojazdów. Mamy tu na myśli: współczynnik wykorzystania taboru przedstawiający stosunek dni pracy do dni posiadania taboru oraz dobowy czas pracy. Ten ostatni może być również wyrażony współczynnikiem wykorzystania godzin doby. Współczynnik taki określa stosunek godzin pra-

3) terminowe wykonywanie prac przeładunkowych dla uniknięcia kosztów postojowego, a w szczególności dla znacznego zmniejszenia udziału godzin nadliczbowych.

W pozostałych usługach spedycyjnych następuje wzrost zadań w szczególności na odginku przewozów konnych, które wzrastają o ok. 30%. Wzrastają i inne usługi CST, jak przewozy taksówek pasażerskich i taksówek bagażowych.

Narodowy Plan Gospodarczy ustala również wzrost zadań na 1954 r. dla lotnictwa cywilnego obejmującego działalność PLL „Lot“. Ogólna praca przewozowa wzrosła o 4%, przy czym nastąpi poważne zwiększenie przewozów przesyłek, bo o ok. 14%. Realizacja zwiększonych zadań w zakresie przewozu przesyłek będzie dokonana przez lepiej, niż dotychczas, zorganizowaną aktywizację i przyczyni się do lepszego wykorzystania handlowej zdolności przewozowej samolotu.

Sieć linii krajowych pozostaje bez zmiany, co oznacza, że będziemy nadal obsługiwać 10 głównych miast. Sieć linii zagranicznych zwiększa się o odcinek Budapeszt — Sofia oddany do eksploatacji z dniem 1 XI.1953 r.

Szczególnie duży wzrost działalności ustalono w planie PLL „Lot“ w lotach specjalnych pozatransportowych, których wartość w cenach niezmiennych w stosunku do 1953 r. wzrosła ponad 60%.

Usługi lotnictwa cywilnego obejmą w 1954 r. dla potrzeb rolnictwa i leśnictwa opylanie względnie opryskiwanie pól i lasów w celach walki ze szkodnikami roślinnymi oraz wysiewu nawozów sztucznych. Kilkakrotnie wzrost liczby lotów specjalnych na potrzeby rolnictwa obejmie poza walką ze szkodnikami roślinnymi (przede wszystkim stonką ziemniaczaną), wysiew nawozów sztucznych w PGR-ach na obszarze kilkakrotnie większym z planowaną dużą obniżką kosztów na tonę wysianych nawozów. PLL „Lot“ zacieśni w 1954 r. współpracę z ministerstwami: Rolnictwa, PGR i Leśnictwa celem zapewnienia prawidłowego przebiegu akcji, kontroli jej skuteczności oraz przeprowadzenia prac badawczych nad stosowaniem lotnictwa do agrotechniki.

Tak się przedstawiają w skrócie podstawowe zadania pionu transportowego Ministerstwa Transportu Drogowego i Lotniczego ustalone w Narodowym Planie Gospodarczym na 1954 r.

Wykonanie planu będzie wymagało dużego wysiłku ze strony aparatu wykonawczego i kierowniczego w transporcie drogowym i lotniczym, przełamania szeregu trudności, tak, aby postawione przed Ministerstwem Transportu Drogowego i Lotniczego przez Partię i Rząd zadania były w pełni wykonane.

cy w jednej dobie do ilości godzin doby. Ponieważ ilość godzin doby jest ilością stałą, używanie takiego współczynnika jest zbyt proste. Ilość godzin pracy na dobę świadczy wprost o umiejętności zatrudniania pojazdu w danych warunkach pracy. Trzy dalsze wskaźniki: wykorzystanie ładowności pojazdu, szybkość techniczna i czas postojów na wykonanie czynności ładunkowych świadczą o sprawności kierowcy i pracowników ładunkowych jak również o wartości technicznej środków technicznych. tj. drogi, pojazdu i jego siły napędowej oraz urządzeń pomocniczych, którymi w transporcie samochodowym są głównie urządzenia ładunkowe. Wartość tych trzech wskaźników jest normowana „Instrukcją o normach dla przewozów samochodami ciężarowymi“ (Zarządzenie Ministra Komunikacji z 16.V.1950 r. o zatwierdzeniu tymczasowych instrukcji i norm dla przewozów samochodowych towarowych). Wskaźniki te przy badaniu wyników transportu nie powinny przeto być gorsze od obowiązujących norm. Badania

jednolitej sprawozdawczości z pracy przewozowej taboru samochodowego świadczą jednak, że obowiązujące normy dotąd na ogół nie są wykonywane. Zwłaszcza normy czasów postoju są znacznie przekraczane. Wreszcie ósmy i ostatni wskaźnik — współczynnik wykorzystania przebiegu świadczy o tym, jak w danych warunkach potrafiąco wykorzystywać przebiegi powrotne do przewozu ładunków. Należy tu jeszcze wspomnieć, że wartość współczynnika wykorzystania taboru (a raczej współczynnika wykorzystania czasu posiadania taboru) zależna jest w dużym stopniu od wartości współczynnika gotowości technicznej. Ten wskaźnik czysto techniczny nie występuje bezpośrednio przy analizie wydajności transportu, gdyż objęty jest współczynnikiem wykorzystania taboru. Jest on natomiast niezbędny przy analizie działalności zaplecza technicznego.

Analiza wydajności transportu może być więc w pełni przeprowadzona na podstawie wyników transportu zawartych w tematyce karty eksploatacyjnej (SM-114) lub innego sprawozdania z którego podobnie obliczyć można osiem wyżej wymienionych wskaźników techniczno-eksploatacyjnych (np. S-T-1)). Wyniki według tematyki karty drogowej pozwalają natomiast na przeprowadzanie wyczerpującej analizy wydajności transportu za taki okres czasu, na jaki wystawiona została karta drogowa, a zatem przeważnie za jeden dzień pracy.

W dążeniu do uproszczenia czynności analitycznych poszukuje się wskaźnika złożonego (syntetycznego), który pozwoliłby na porównywanie wydajności transportu w różnych jednostkach transportowych nie licząc się z obowiązującymi normami eksploatacyjnymi, które dotyczą tylko trzech wskaźników, jak to wyżej było wspomniane.

Należy tu odpowiedzieć na pytanie, czy istnieje możliwość normowania nie poszczególnych wskaźników, które można normować, lecz wydajności transportu wyrażonej w jednostkach pracy przewozowej lub przewozu (naładunku) i odniesionej do jednostki czasu (np. tkm/godz. lub ton/godzinę pracy pojazdu).

Teoretycznie możliwość taka istnieje, jednak powstałaby w tym celu wielka ilość norm wynikająca z kombinacji sześciu wyżej wspomnianych wskaźników techniczno-ekonomicznych dla różnych ładowności pojazdów i dla różnych odcinków pracy. Przykładem posługiwania się w praktyce wskaźnikiem złożonym jest niefortunna próba używania w planowaniu (a więc i przy analizowaniu wyników) tzw. „szybkości“ eksploatacyjnej. Wskaźnik ten, niesłusznie zwany „szybkością“, przedstawia przebieg wykonany w jednej godzinie pracy pojazdu i jest potrzebny do kalkulowania kosztu jednej godziny pracy pojazdu; będzie on przez nas dalej użyty w przekładzie analizy porównawczej kosztu jednostkowego transportu. Wskaźnik ten użyty do oceny jakości pracy transportu ciężarowego spowodował poważne nieporozumienia. Pomijając jego nieporównalność przy różnych odcinkach pracy, zwiększenie tego wskaźnika może być osiągnięte m. in. przez skracanie postojów ładunkowych. Skracanie tych postojów może nastąpić jednak nie tylko dzięki usprawnieniu czynności ładunkowych, lecz również dzięki ich zaniechaniu, np. przez niewykorzystywanie przebiegów powrotnych do przewozu ładunku. Wówczas czas postojów na ładowanie (w końcu jazdy pierwotnie ładownej) ładunku powrotnego może być użyty na jazdę. W rezultacie w jednostce czasu pracy wzrośnie czas jazdy, a zmniejszy się czas postojów. Podobnie niestosownie, a więc niecelne ładowanie pojazdu może przyczynić się do skrócenia czasu postojów i tym samym dać możliwość zwiększenia czasu jazdy w jednostce czasu pracy. Każde zwiększenie czasu jazdy w stosunku do czasu postojów w okresie pracy spowoduje zwiększenie „szybkości“ eksploatacyjnej. Coraz bardziej używanym wskaźnikiem złożonym jest ilość tkm odniesiona do jednostki przebiegu. Wskaźnik ten jest niezależny od odcinka pracy a zatem porównywalny na różnych odcinkach.

Nieporozumienia, które powstały w wielu jednostkach transportowych wskutek ubiegania się o zwiększenie „szybkości“ eksploatacyjnej w transporcie cięża-

rowym miały swą przyczynę w niedbale użytym określeniu wskaźnika przebiegu na godzinę pracy pojazdu, który nazwano „szybkością“ eksploatacyjną. Oczywiście stara się zwiększać tę „szybkość“ bez względu na warunki pracy i nie licząc się ze sposobami prowadzącymi do zwiększania tej szybkości. Starano się nawet ustalać normy tej „szybkości“ zamiast ubiegać się o przekraczanie istniejących norm szybkości technicznej i czasu postojów na naładunek i wyładunek pojazdu, ustanawiając normy średnio-progresywne. Jak widzimy, nieściśła terminologia wywołuje takie same zgubne skutki, jak nieściśła informacja.

Przy posługiwaniu się wskaźnikami złożonymi należy zachować więc ostrożność, by nie wywołać nieporozumień i fałszywych wyników analiz. Doceniając w pełni dążenie do uproszczenia tak sprawozdawczości jak i jej analizy popełnia się jednak nieraz mimowoli błędy. Mamy tu na myśli propozycję wyrażoną w artykule pt. „Tona ładowności pojazdu jako wskaźnik analityczny“ pióra J. Endera. Artykuł ten pojawił się w numerze listopadowym 1953 r. w miesięczniku „Transport“.

Rozpatrzymy tę propozycję.

Jak powiedzieliśmy na wstępie — wskaźnik analityczny powinien świadczyć o stopniu wykorzystania środka technicznego przez ludzi, którym on został powierzony. Środkiem technicznym jest pojazd, a nie jedna tona ładowności tego pojazdu. Nie możemy więc analizować stopnia wykorzystania jednej tony ładowności pojazdu, lecz tylko stopień wykorzystania całego pojazdu o określonych właściwościach techniczno-ekonomicznych, wśród których ładowność odgrywa poważną rolę.

Postaramy się udowodnić na podstawie prostego przykładu jakie skutki może pociągnąć za sobą błędne założenie. Wyobraźmy sobie, że na jednakowym odcinku pracy np. $L = 10$ km, trzy różne samochody ciężarowe przewożą takie same ładunki (należące np. do II kategorii), których ciężar równa się ładowności (współczynnik wykorzystania ładowności $C = 1$). Ładunki te ładuje się i wyładowuje ręcznie i w takich samych warunkach. Szybkości techniczne, podobnie jak i czasy postojów ładunkowych, odpowiadają obowiązującym normom. Dla ustalenia norm szybkości technicznej przyjęto, że transport odbywa się poza miastem na drogach I klasy. Ładunki przewożone są w obydwu kierunkach tak, że współczynnik wykorzystania przebiegu $B = 1$. W ten sposób prawidłowa eksploatacja jest niewątpliwie zapewniona.

Porównanie sporządziliśmy posługując się wzorem do obliczania wydajności przewozu (naładunku), który nie raz pojawia się w artykułach zamieszczanych w „Transporcie“:

$$W_Q = \frac{V_t \cdot q \cdot C \cdot B}{L + V_t \cdot T_{nw} \cdot B} \quad (\text{ton na godzinę pracy pojazdu})$$

gdzie V_t oznacza szybkość techniczną (norma)

T czas postojów w godz. na naładunek i wyładunek całego pojazdu (j.w.)

a ładowność pojazdu (w przykładzie: 0, 5, 3,5 i 7, 3 t)

C współczynnik wykorzystania ładowności (w przykładzie 1)

B współczynnik wykorzystania przebiegu (w przykładzie 1)

L długość odcinka pracy (w przykładzie 10 km)

Z porównania widzimy, że najmniejszą wydajność przewozu (naładunku) w jednej godzinie pracy wykazał samochód o najmniejszej ładowności chociaż poruszał się najszybciej i najszybciej był ładowany i wyładowywany (zgodnie z obowiązującymi normami), natomiast największą wydajność wykazał samochód największej ładowności, chociaż poruszał się najwolniej i najdłużej był ładowany i wyładowywany (też zgodnie z normami). Jest to zupełnie naturalne i niczego innego nie mogliśmy się spodziewać przy przyjętych założeniach. Posługując się natomiast zalecaną metodą dochodzimy do wręcz odwrotnych wniosków. Najmniejszą wydajność wykazała tona ładowności należąca do samochodu Skoda — 706 o największej ładowności, gdy

samochody ciężarowe o ładowności:		
0,5 t (np. furgonik Skoda)	3,5 t (np. STAR-20)	7,3 t (np. SKODA-706)
$W_0 = \frac{32 \cdot 0,5 \cdot 1 \cdot 1}{10 + 32 \cdot 0,6 \cdot 1} = 0,55 \text{ t}$ na jedną godzinę pracy pojazdu, czyli: $\frac{0,55 \text{ t}}{0,5 \text{ t}} = 1,1 \text{ t na}$ jedną godzinę pracy jednej tony ładowności	$W_0 = \frac{28 \cdot 3,5 \cdot 1 \cdot 1}{10 + 28 \cdot 0,7 \cdot 1 \cdot 1} = 3,3 \text{ t}$ na jedną godzinę pracy pojazdu, czyli: $\frac{3,3 \text{ t}}{3,5 \text{ t}} = 0,94 \text{ t na}$ jedną godzinę pracy jednej tony ładowności	$W_0 = \frac{26 \cdot 7,3 \cdot 1 \cdot 1}{10 + 26 \cdot 0,9 \cdot 1} = 5,7 \text{ t}$ na jedną godzinę pracy pojazdu, czyli: $\frac{5,7 \text{ t}}{7,3 \text{ t}} = 0,78 \text{ t na}$ jedną godzinę pracy jednej tony ładowności

największą wydajność wykazała tona ładowności należąca do samochodu najmniejszej ładowności (furgonik Skoda). „Szybkości“ eksploatacyjne porównywalnych samochodów były następujące: furgonik Skoda 0,5 t — 11 km/godz., Star-20 — 9,4 km/godz. i Skoda-706 — 7,8 km/godz. Oczywiście, że najmniejsza „szybkość“ eksploatacyjna nie została spowodowana żadnym „błędem eksploatacyjnym“ samochodu Skoda-706 o ładowności 7,3 t, lecz wynika po prostu z właściwości samochodu dużej ładowności, które powodują jego mniejszą ruchliwość w pracy w porównaniu z samochodem mniejszej ładowności. Błędem jest tylko założenie, według którego autor artykułu uważa jedną tonę ładowności jakiegoś samochodu za środek techniczny przeznaczony do wykonywania transportu, a nie cały pojazd.

Wydać się, że w poszukiwaniu „uniwersalnych“ wskaźników zbyt często zapominamy o właściwym wskaźniku uniwersalnym, świadczącym o efekcie gospodarczym wykonanego transportu. Mamy na myśli wskaźnik kosztu transportu. Wskaźnik ten równocześnie świadczy o właściwościach technicznych i ekonomicznych zastosowanych pojazdów jak i o osiągniętej wydajności transportu. Ponadto może również świadczyć o sprawności administracyjnej jednostki transportowej, do której należą pojazdy zastosowane do wykonania transportu.

Przypatrmy się, jak wyglądałaby analiza porównawcza pracy trzech samochodów różnej ładowności, pracujących na jednakowych odcinkach pracy, jeśli analizie poddamy koszt jednostkowy transportu. Wskaźnikiem będzie więc koszt jednego tonokilometra wykonanej pracy przewozowej.

Celem przeprowadzenia analizy porównawczej kosztu jednostkowego wykonanego transportu możemy posługiwać się przybliżoną kalkulacją grupy kosztów, które nazwiemy zależnymi od przebiegu (paliwo napędowe oleje, ogumienie, obsługa i naprawy, amortyzacja i kapitalne remonty pojazdu). Sumę tych kosztów, którą stosunkowo łatwo możemy ustalić dla trzech porównywanych samochodów, odnosimy do jednego kilometra przebiegu (zł/km). Przybliżoną sumę kosztów, które nazwiemy niezależnymi od przebiegu, a do których należą wszystkie inne koszty jednostki transportowej nie wymienione wyżej, odnosimy do jednej godziny pracy pojazdu. Jak wynika z badań kosztów liczących jednostek transportu samochodowego, wskaźnik kosztów niezależnych od przebiegu waha się w pobliżu 12 zł na godzinę pracy pojazdu. Jest on oczywiście zależnym również od współczynnika wykorzystania taboru i dobowego czasu pracy. Do naszej analizy porównawczej przyjmijmy ten wskaźnik w wymienionej wyżej wysokości dla wszystkich trzech pojazdów, ponieważ koszty niezależne od przebiegu niewiele różnią się od siebie niezależnie od tego, jaki pojazd eksploatujemy. Przez mnożenie wskaźnika kosztów zależnych od przebiegu przez przebieg wykonany w jednej godzinie pracy pojazdu („szybkość“ eksploatacyjna) otrzymujemy koszt przebiegu w jednej godzinie pracy pojazdu. Dodając wskaźnik kosztów niezależnych od przebiegu

otrzymujemy ogólny koszt jednej godziny pracy pojazdu. Dzielać koszt jednej godziny pracy pojazdu przez wydajność przewozu (naładunku) w tejże godzinie, otrzymujemy koszt przewozu jednej tony. Dzielać wreszcie koszt przewozu jednej tony przez odległość przewozu (w danym przykładzie jest ona równa odcinkowi pracy) otrzymujemy jednostkowy koszt pracy przewozowej tj. koszt jednego tonokilometra.

Według przeprowadzonej przez nas kalkulacji opartej na normowanych zużyciach materiałów eksploatacyjnych i kosztach amortyzacji wskaźnik kosztów zależnych od przebiegu przy prawidłowej eksploatacji dla samochodu Skoda 0,5 t wynosi 1 zł/km, dla samochodu STAR-20 — 1,7 zł/km i dla samochodu SKODA-706 — 2 zł/km.

Analiza porównawcza kosztu jednostkowego przewozu, nawet wykonana w przybliżeniu, daje pogląd na efekt gospodarczy transportu przy zastosowaniu, na jednakowym odcinku pracy, trzech samochodów różnych tak pod względem ładowności jak i właściwości technicznych i ekonomicznych (np. w przykładzie dwa samochody napędzane benzyną, a jeden olejem napędowym).

Przez włączenie do analizy oceny właściwości zastosowanych samochodów obok oceny wydajności transportu, widzimy bardziej wyraźnie korzyść z zastosowania samochodów dużej ładowności napędzanych tym samym paliwem o małej normie zużycia. Analiza dowodzi, że wszędzie gdzie warunki pracy pozwalają, stosować należy samochody o możliwie dużej ładowności. Przyczyną szerokiego (i coraz szerszego) stosowania samochodów małej ładowności (np. furgonik 0,5 t) jest konieczność szybkiej dostawy stosunkowo małych przesyłek, często stanowiących zbiorowy ładunek samochodu przeznaczony do różnych odbiorców (rozwózka). Wykonywanie rozwózki pojazdami dużej ładowności, chociaż pod względem jednostkowego kosztu transportu korzystniejsze, powoduje długie oczekiwanie poszczególnych przesyłek na wyładunek i tym samym w wielu przypadkach może okazać się jako gospodarczo nieuzasadnione (np. zaopatrywanie w świeże produkty sklepów i zakładów żywienia zbiorowego).

Wspominając o koszcie jednostkowym transportu należy przypomnieć, że koszt jednego tonokm w transportie samochodowym można porównywać we wszelkich warunkach jeśli transport odbywa się na odcinkach większych od około 50 km. Na krótszych odcinkach pracy można porównywać koszt jednego tonokm wówczas gdy porównywane pojazdy pracują na odcinkach pracy jednakowej długości. Porównanie kosztów jednostkowych transportu wykonywanego na różnych odcinkach pracy, krótszych od około 50 km, wymaga porównywania oddzielnie obydwu grup kosztów: zależnych i niezależnych od przebiegu*).

Jak z powyższego wynika analiza kosztów transportu samochodowego może nam dać właściwe elementy do

*) Patrz „Transport Samochodowy“ T. Sokołowski i A. Restocki, Rozdział IV „Koszty Transportu“ jak również wszystkie przykłady dotyczące wydajności transportu wykonywanego różnymi pojazdami w różnych warunkach pracy.

Samochody ciężarowe o ładowności:		
0,5 t (np. furgonik Skoda)	3,5 t (np. STAR-20)	7,3 (np. Skoda-706)
Wydajność przewozu: 0 55 t/godz. Przebieg w godzinie: 11 km/godz. Koszty zależne od przebiegu: 1 zł/km Koszty niezależne od przebiegu: 12 zł/ godz. Koszt 1-ej godziny pracy pojazdu: 11 km/godz. 1 zł/km + 12 zł/godz = = 23 zł/godz. Koszt przewozu jednej tony: 23 zł/godz 0,55 t/godz = 41,7 zł/t Koszt jednostkowy jednego tonokr 41,7 zł/t 10 km = 4,17 zł/tkm	3,3 t/godz. 9,4 km/godz. 1,7 zł/km 12 zł/godz. 9,4 km/godz. 1,7 zł/km + + 12 zł/godz. = 28 zł/godz. 28 zł/godz. 3,3 t/godz. = 8,5 zł/t • 8,5 zł/t 10 km = 0,85 zł/tkm	5,7 t/godz. 7,8 km/godz. 2 zł/km 12 zł/godz 7,8 km/godz. 2 zł/km + + 12 zł/godz. = 27,6 zł/godz 27,6 zł/godz. = 4,8 zł/t 5,7 t/godz. 4,8 zł/t 10 km = 0,48 zł/tkm

oceny działalności przedsiębiorstwa transportowego i pracy poszczególnych pojazdów. Dotychczas nie istnieją jednolite metody bliżej sprecyzowane obliczenia kosztów w transporcie samochodowym. Należałoby ten brak jak najszybciej uzupełnić.

Ostatnio dużą pracę w tym zakresie wykonał Instytut Transportu Samochodowego. Wydaje się, że praca ta powinna być udostępniona jak najszerszemu ogółowi transportowców drogą publikacji w fachowych czasopismach, w celu przedyskutowania jej, a następnie zastosowania w praktyce jej wyników.

L. BOCHNIEWICZ (Warszawa)

Kierunki pracy Instytutu Transportu Samochodowego

Przed ITS, jako placówką naukowo-badawczą w dziedzinie użytkowania pojazdów mechanicznych, stoją niezwykle poważne zadania.

Dla właściwego ustawienia zadań i kierunków rozwojowych naszego ITS szczególną wagę mają doświadczenia analogicznych placówek radzieckich, których rozwój datuje się od roku 1918, kiedy to powstało „Naukowe Laboratorium Samochodowe”, uruchomione przez Akademię Czułakowa. Placówki naukowo-badawcze w ZSRR, kilkakrotnie zmieniały swoje formy organizacyjne. W roku 1932 istniejące wówczas komórki naukowo-badawcze zostały połączone w jeden „Centralny Instytut Naukowo-Badawczy” (CANI), który prowadził prace doświadczalne do 1936 roku, opierające się o pracowników obce, co właśnie uniemożliwiło jego rozwój. Od roku 1936 — 1940 prace naukowo-badawcze ześrodkowały się w ramach „Naukowo-Badawczego Instytutu Transportu Miejskiego”. Dopiero na przełomie 1940/41 powstaje słynny CNIAT — Centralny Naukowo-Badawczy Instytut Transportu Samochodowego. Miara trudności w objęciu całości zagadnień dotyczących transportu samochodowego jest oświadczenie w roku 1946 Dyrektora CNIAT — kandydata nauk technicznych D. Wielikanowa, że Instytut „ten pracuje jeszcze nad stosunkowo niewielkim kręgiem zagadnień eksploatacji transportu samochodowego, w skutek ograniczonych możliwości, zakreślonych bazą materiałowo-laboratoryjną oraz profilem pracowników naukowych Instytutu” (Awtomobil Nr 7/1946, str. 3), pomimo że zakres zagadnień opracowywanych wówczas przez CNIAT obejmował już takie zagadnienia, jak: ekonomika transportu samochodowego, organizacja przedsiębiorstw samochodowych, organizacja przewozów, oszczędzanie benzyny, właściwości eksploatacyjne paliw i smarów, urządzenia garażowe, naprawa samochodów, zastosowanie samochodów gazo-generatorowych itp.

Zakres zagadnień z dziedziny transportu samochodowego, jakie mają być rozwiązane w Polsce, jest niewątpliwie nieco inny od zakresu zagadnień z tej samej dziedziny w Związku Radzieckim. Przed nami stoją zagadnienia, jakie w ZSRR zostały już dawno rozwiązane, bądź które tam nie istniały zupełnie, jak np. sprawa olbrzymiej różnorodności marek i typów pojazdów będących w użyciu. Oczywiście część spraw z dziedziny eksploatacji jest wspólna dla ZSRR i Polski, dlatego też możemy i powinniśmy korzystać z doświadczeń radzieckich przy rozwiązywaniu zadań, stojących przed nami. Zrozumiałą jest rzeczą, że prace ITS muszą być prowadzone w ścisłej koordynacji z innymi tego rodzaju placówkami, jak Instytut Naukowo-Badawczy Kolejnictwa, Instytut Gospodarki Komunalnej, Biuro Konstrukcyjne Przemysłu Motoryzacyjnego, Instytut Architektury i Urbanistyki, Instytut Drogowy itp. Instytucje te prowadzą badania w dziedzinach, z którymi transport bądź gospodarka samochodowa współdziała czy to w zakresie usług przewozowych, czy to w zakresie produkcji, czy też w innych pokrewnych dziedzinach.

Należy uznać za rzecz konieczną rozbudowę współpracy na polu naukowym w zakresie transportu samochodowego z analogicznymi placówkami ZSRR, oraz krajów demokracji ludowej. Zaznaczyć należy, że ITS współpracuje już z Instytutami czeskim i węgierskim.

Zadania, jakie stoją przed ITS dadzą się ująć w trzy następujące zasadnicze kierunki: ekonomiczny, organizacyjny i techniczno-eksploatacyjny. W ramach tych trzech kierunków badania ITS powinny dotyczyć następujących zagadnień:

1) Określenie typów samochodów i motocykli odpowiednich do potrzeb naszej gospodarki narodowej, jakie powinien produkować nasz przemysł. W tym celu

ITS prowadzić będzie badania właściwości techniczno-eksploatacyjnych pojazdów samochodowych używanych w kraju, w zależności od warunków eksploatacyjnych (eksploatacja zimowa i letnia) oraz warunków pracy (na drogach o nawierzchni utwardzonej, na drogach gruntowych i w terenie), w celu określenia: a) charakterystyki pojazdów najbardziej odpowiednich w naszych warunkach, b) zasad właściwej ich obsługi i używania oraz c) wniosków dla krajowych wytwórni co do wykrytych braków technicznych lub niewłaściwych rozwiązań konstrukcyjnych.

2) Badania nad powiększeniem stopnia wykorzystania pojazdów samochodowych i obniżenia kosztów własnych w transporcie publicznym i tzw. własnym w celu ustalenia zasad ekonomicznej eksploatacji pojazdów samochodowych, w szczególności podwyższenia współczynnika ładowności samochodów i ograniczenia do minimum pustych przebiegów, zlikwidowania zbędnych przestojów, a ponadto ustalenia typów pojazdów do określonych rodzajów przewozów, opracowania zasad używania przyczep, zasad współpracy z innymi rodzajami transportu itp. W szczególności trzeba podjąć prace w zakresie organizacji przewozów, obliczania kosztów własnych i innych zadań ekonomiki gospodarki i transportu samochodowego. Badania te pozwolą na wydatne zwiększenie udziału transportu publicznego w przewozach samochodowych i podniesienie wydajności transportu samochodowego.

3) Badania w zakresie stosowania paliw w gospodarce samochodowej, obejmujące: ustalenie właściwych rodzajów paliw do określonych marek i typów pojazdów w rozmaitych porach roku, określenie wskaźników zużycia paliw i smarów oraz badanie zastosowania do napędu silników wszelkich rodzajów źródeł energii i paliw, opartych na krajowych zasobach zaopatrzenia. Z tematyką tych badań łączy się ponadto studia i badania nowych rozwiązań konstrukcyjnych w kierunku zwiększenia wydajności silników, zmniejszenia strat energii cieplnej itp. Tematyka tych prac jest bardzo obszerna oraz różnorodna i ma niezwykle doniosłe znaczenie dla całej naszej gospodarki samochodowej. Samo ustalenie sposobów oszczędnego używania dotychczasowych paliw stosowanych do silników dotychczasowej konstrukcji może dać wyniki wyrażające się co najmniej w setkach tysięcy złotych oszczędności. ITS będzie nadto stale badał słuszność ustalonych norm zużycia paliw płynnych (podobnie jak i norm zużycia ogumienia).

Niezależnie od tego należy przejść do badań nad stosowaniem innych paliw stałych, jak węgiel kamienny i brunatny, koks, torf, rozmaite rodzaje i postacie drewna itp., oraz nad stosowaniem paliw gazowych w postaci gazu wysoko sprężonego i gazu płynnego.

Ale to nie wyczerpuje jeszcze sprawy oszczędności paliw samochodowych. Należy — wzorem ZSRR — pójść dalej i przejść do nowych opracowań konstrukcyjnych w celu zbudowania silników tłokowych o znacznie większym, niż dotychczas, stopniu sprężania, a zatem silników bardziej oszczędnych.

Dalej — zgodnie z zaleceniami prof. Czudakowa — należy przystąpić do badań: a) nad zastosowaniem metody zapalania mieszanek benzynowej w komorze wstępnej, umieszczonej wewnątrz cylindra; metoda ta daje do 20% oszczędności benzyny, oraz b) nad metodą czasowego wyłączania pracy niektórych cylindrów, w pewnych określonych warunkach pracy samochodów. Ponadto nie wolno zaniedbywać badania rozwiązań zagadnienia turbiny gazowej i silników elektrycznych, zasilanych prądem z akumulatorów lub prądem o wysokiej częstotliwości, pobieranym z przewodów ziemnych.

Wyliczony przegląd prac z zakresu zagadnień oszczędności paliw samochodowych, nie wyczerpuje oczywiście całokształtu prac w tym zakresie i nie wyklucza podjęcia jeszcze innych badań, które mogą okazać się pożądane dla zbliżenia się do zasadniczego celu, jakim jest osiągnięcie nowych rozwiązań technicznych na drodze do zdobycia taniego źródła napędu pojazdów mechanicznych.

4) Badania w zakresie stosowania urządzeń obsługowych i kontrolnych w celu zorganizowania i rozbudowy zaplecza techniczno-materiałowego, niezbędnego do utrzymania taboru w pełnej gotowości technicznej. Badania te powinny objąć tak sprawę ustalania przydatności poszczególnych przyrządów, jak i opracowania takich przyrządów oraz ich produkcji, tudzież opracowania sieci stacji obsługi w Polsce.

Obsługa techniczna pojazdów mechanicznych, mająca na celu utrzymanie taboru samochodowego w stanie pełnej gotowości technicznej, uzależniona jest od istnienia odpowiedniej sieci placówek techniczno-obsługowych, zaopatrzonych w pełny asortyment przyrządów do kontroli, regulowania i napraw przyrządów od najprostszych do najbardziej skomplikowanych. Współpraca ITS na tym odcinku z przemysłem, produkującym wyposażenia stacji obsługi, powinna dać pożądane rezultaty.

5) Zadania wprowadzenia nowej techniki, stosowanej zagranicą, a nade wszystko w Związku Radzieckim i w krajach demokracji ludowej, w zakresie napraw samochodowych i obsługi, wytwarzania części zamiennych oraz ustalenia procesów technologicznych napraw poszczególnych marek.

Konieczności wprowadzenia zdobyczy postępu technicznego w dziedzinie napraw samochodowych nie należy już dziś uzasadniać. Trzeba jednak zająć się specjalnie tymi zdobyczami nowej techniki, które mają zastosowanie szczególnie w zakresie prac obsługowo-konserwacyjnych pojazdów samochodowych, jak np. obsługa potokowa samochodów i inne.

Należy przystąpić do opracowywania normatywów i wskaźników obsługi i naprawy samochodów na podstawie wyników analizy zakładów naprawczych i przedsiębiorstw samochodowych rozmaitych typów, opierając się przy tym o wyniki prac dokonanych już przez CNIAT. Praca ITS musi objąć przede wszystkim wprowadzenie technologii nowoczesnych napraw pojazdów samochodowych, zajmując się również określeniem normatywów zużycia części zamiennych, przede wszystkim dla samochodów produkowanych w kraju. Oczywiście jest rzeczą, że prowadzenie tych wszystkich prac nastąpi w ramach ściśle sformułowanych warunków współpracy z Centralnym Biurem Studiów.

Z zagadnieniem napraw samochodowych łączy się sprawa ujednolicenia części zamiennych. Ma to pierwszorzędne znaczenie dla usprawnienia gospodarki samochodowej i wymaga przystąpienia do wstępnej głębszej analizy tego trudnego zagadnienia.

6) Analiza istniejących gospodarstw samochodowych z punktu widzenia ich przeznaczenia i struktury organizacyjnej oraz opracowanie najbardziej właściwych schematów organizacyjnych tych jednostek w celu ustalenia ich pracy w sposób najbardziej oszczędny i wydajny.

Wobec nie skryształowania się dotychczas określonych typów gospodarstw samochodowych w zależności od rozmiarów zaspakajanych przez nie potrzeb przewozowych, ani ustalenia form organizacyjnych tych gospodarstw zachodzi pilna potrzeba opracowania tych zagadnień w celu uporządkowania, uproszczenia i tym samym wydatnego obniżenia kosztów własnych gospodarki samochodowej.

7) Studia w zakresie mechanizacji robót ładunkowych najbardziej pracochłonnych w transporcie samochodowym, w celu zwiększenia wykorzystania taboru i obniżenia kosztów własnych; w związku z tym pozostają badania nad stosowaniem pojemników w transporcie.

8) Badanie zagadnień związanych z bezpieczeństwem i porządkiem ruchu drogowego, a w szczególności: analiza przyczyn wypadków drogowych, analiza przyczyn zakłóceń w ruchu i opracowywanie metod regulowania ruchu drogowego, badanie warunków drogowych i urządzeń na drogach itp. sprawy mające na celu zwiększenie bezpieczeństwa ruchu transportu samochodowego i ochronę pracy w tym transporcie.

Poza zagadnieniami wyżej omówionymi ITS będzie opracowywał:

9) Zagadnienia informacji technicznej i upowszechnianie osiągnięć innych produjących krajów w zakre-

sie usprawnienia transportu i gospodarki samochodowej oraz osiągnięcia ITS, aby umożliwić przenoszenie postępu technicznego i organizacyjnego na interesującym nas odcinku gospodarki narodowej oraz wyników prac ITS do pracowników i komórek transportu samochodowego. Wykonanie tych zadań powinno następować przez periodyczne bądź okolicznościowe publikacje, odczyty, konferencje itp.

10) Prace nad wyszkoleniem, skompletowaniem i wychowaniem kadry pracowników na poziomie naukowym w zakresie problematyki transportu samochodowego,

K. PLUTYŃSKI (Gdańsk)

Kierunki rozwoju małej mechanizacji w zespole portowym Gdańsk-Gdynia

Podstawowym czynnikiem zapewniającym sprawną obsługę statków w porcie jest obok usprawnień organizacyjnych i technicznych mechanizacja prac ciężkich i pracochłonnych. Dlatego też celem sprawnego wykonania planowych zadań przerzutu masy towarowej, Zarząd Portu Gdańsk — Gdynia wprowadza systematycznie od szeregu lat mechanizację robót przeładunkowych.

Zastosowanie w przeładunkach portowych szeregu mechanizmów najnowszej typu wpłynęło na zmianę technologii przeładunku i przyczyniło się do poważnego wzrostu wydajności pracy. Systematyczne podwyższanie przez port rat przeładunkowych i ścisłe przestrzeganie warunków współpracy z kontrahentami portu, jak również podnoszenie na wyższy poziom racjonalnej organizacji prac przeładunkowych są — obok postępu technicznego — wyrazem coraz lepszej pracy portu, rzutującej bezpośrednio na podniesienie wskaźnika wydajności obsługiwanych statków.

Stały postęp techniczny poprzez wprowadzenie na szeroką skalę najnowszych urządzeń i mechanizmów przy właściwym ich wykorzystaniu — to wynik kompleksowego i perspektywicznego ujęcia zagadnienia, a zarazem skonczenia ze szturmowością i zorganizowania rytmicznej pracy na kazym wydziale przeładunkowym w porcie, drogą wyrównania i energicznego podwyższania kwalifikacji zawodowych pracowników i średniego kierownictwa, a w pierwszym rzędzie operatorów sprzętu zmechanizowanego.

Zlikwidowanie przestoju, pełne wykorzystanie sprzętu zmechanizowanego w ciągu największej ilości dni kalendarzowych, przy racjonalnie rozłożonej pracy na poszczególnych wydziałach przeładunkowych i zmianach, oraz równoległe i należyte zorganizowanie prac przygotowawczo-zakończeniowych na podstawie szczegółowo opracowanych grafików — to postulaty postępu technicznego, to zasadnicze elementy sprawnego obsługi statków w porcie.

W zakresie opracowania koncepcji mechanizacji prac przeładunkowych w porcie istnieją trzy możliwości:

- 1) opracować założenia mechanizacji przeładunku dla portu nowopowstającego,
- 2) opracować koncepcję mechanizacji dla portu istniejącego z założeniem zmian strukturalnych portu,
- 3) opracować koncepcję mechanizacji dla portu istniejącego przy wykonaniu jedynie inwestycji mających na celu przystosowanie portu do pracy sprzętem zmechanizowanym. Należy tu zaliczyć: przebudowę ramp i podłóg magazynowych, betonowanie nabrzeży, wykonywanie gładkich nawierzchni przejazdów dla łatwego operowania sprzętem zmechanizowanym, zmianę instalacji elektrycznych w istniejących magazynach w wyniku wprowadzenia mechanizmów pobierających energię elektryczną z sieci itp.

Budowa baz sprzętu zmechanizowanego i ładowni akumulatorów oraz odpowiednie wyposażenie warsztatów remontowych — to konieczne inwestycje mające na celu stworzenie mocnego zaplecza technicznego dla rozwoju mechanizacji w portach.

wego, kadry zdolnej do prowadzenia badań na tym polu i do samodzielnego rozwiązywania — w płaszczyźnie naukowej — zagadnień, jakie gospodarka socjalistyczna stawia przed transportem samochodowym.

Omówione wyżej kierunki działalności ITS stanowią projekt wstępnego ustawienia tej sprawy. Niewątpliwie dyskusja wykaże błędy i niedociągnięcia tego opracowania, a przez to umożliwi prawidłowe podejście do tej trudnej sprawy, której właściwe ustawienie wpłynie niewątpliwie na dalszy postęp techniczny i ekonomiczny w dziedzinie transportu samochodowego.

W opracowywaniu koncepcji mechanizacji prac przeładunkowych należy wziąć pod uwagę dwa zasadnicze aspekty występujące w porcie, a mianowicie: a) zróżnicowanie masy towarowej oraz b) odmienne warunki pracy na lądzie tzn. w magazynach manipulacyjnych i na placach składowych w odróżnieniu od pracy w ładowniach statków.

Ścisłe łączenie się operacji przeładunkowych na lądzie z pracą w ładowniach statku poprzez mechanizmy o ruchu ciągłym lub żurawie nabrzeżne, czy windy statkowe, powoduje, że niedopuszczalne jest opracowanie koncepcji mechanizacji prac przeładunkowych na lądzie z równoczesnym pominięciem mechanizacji trymerki i sztauerki. W przeciwnym wypadku powstałaby sytuacja, że mechanizacja cyklu przeładunkowego, która przyniosła poważne osiągnięcia w wydajności pracy na lądzie, jest następnie hamowana przez wydajność pracy w ładowniach statku.

Następnie właściwe rozpracowanie zagadnienia mechanizacji popularnie nazwanej „małą mechanizacją” w odróżnieniu od tzw. mechanizacji „dużej”, gdzie istotę stanowią żurawie nabrzeżne, nie może się kończyć na techniczno-eksploatacyjnym opracowaniu, lecz wymaga wnikliwego rozpatrzenia od strony efektów ekonomicznych, jakie uzyskuje flota i port przez zastosowanie sprzętu zmechanizowanego.

Szczegółowo rozpracowany plan rozwoju mechanizacji bazujący na przerzucie masy towarowej oraz ilości nadchodzących statków, barek i wagonów, w oparciu o ich dobowe względnie zmianowe nasilenie, jest gwarancją sprawnego obsługi statku.

Kierunki mechanizacji

Opracowanie założeń, wytycznych i kierunków rozwoju mechanizacji w portach morskich — pomimo rozpiętości i zróżnicowania masy towarowej a tym samym odmiennej technologii przeładunku — nie jest zagadnieniem skomplikowanym. Naturalnie na wstępie należy przyjąć założenie, że mechanizacja obejmuje w pierwszym rzędzie najistotniejsze, ciężkie i pracochłonne przeładunki, których ilość i asortymenty mają zasadniczy wpływ na sprawną obsługę statków, na zmniejszenie stanu liczbowego załogi portowej oraz koszty przeładowanej tony.

Przystępując do wytypowania urządzeń, przez zastosowanie których pragniemy zmechanizować cykl przeładunkowy, pamiętać musimy, że sprzęt zmechanizowany musi dawać gwarancję (w istniejących warunkach terenowych) pełnej gotowości eksploatacyjnej.

Sprzęt zmechanizowany — inaczej mechaniczne urządzenia — dzielimy w sensie technicznym na:

- 1) działania przerywanego — przemieszczające ładunek oddzielnymi partiami,
- 2) działania nieprzerywanego — przemieszczające ładunek potokiem. Zaliczamy tu wszelkie urządzenia taśmowe, przenośnikowe i ssące. W portach należą do nich „taśmowce” przemieszczające bezpośrednio węgiel z wagonu do ładowni statku, urządzenia przenośnikowe, umożliwiające stały potok przeładunku towarów

sypkich, jak również „elewatory“ do przeładunku ładunków drobnicowych w workach od magazynu do ładowni statku włącznie, oraz urządzenia ssące elewatorów zbożowych przemieszczające ładunki w relacji burta — wagon — elewator lub odwrotnie.

Wszelki inny sprzęt zmechanizowany (szufle trymerskie, trymery do rudy i innych ładunków masowych, trymery do zboża, wózki akumulatorowe, wózki-podnośniki, przenośniki taśmowe, klepkowe i inne) stosowany w portach morskich należy zaliczyć do mechanizmów działania przerywanego, których praca uzależniona jest w poważnym stopniu od sprawności żurawi nabrzeżnych i wind statkowych.

Mając na uwadze pełne uzbrojenie nabrzeży portowych w żurawie mostowe, bramowe i półbramowe i konieczność ich racjonalnego wykorzystania, koncepcja mechanizacji prac przeładunkowych w portach poszła po linii szerokiego wprowadzania mechanizmów działania przerywanego współdziałających ściśle z urządzeniami przeładunkowymi. Należy tu zaliczyć urządzenia opracowane na podstawie projektów racjonalizatorów ZPGG, jak trymer do węgla, trymer do rudy i innych masowych, trymer do zboża, urządzenie do czyszczenia ładowni po ładunkach masowych i inne.

Uwzględniając wszystkie te elementy, rozwój mechanizacji w zespole portowym Gdańsk — Gdynia poszedł w trzech zasadniczych kierunkach, a mianowicie: 1) mechanizacja trymerki towarów masowych, jak węgla, rudy, apatytów, fosforytów, zboża i innych, 2) mechanizacja ciężkiego i pracochłonnego przeładunku drewna, 3) mechanizacja przeładunku towarów drobnicowych na lądzie i w ładowni statku.

W artykule niniejszym zostanie pokrótce omówiona mechanizacja trymerki ładunków masowych oraz przeładunek drewna. Zagadnienie mechanizacji przeładunku drobnicy, jako wyjątkowo szerokie, zostanie omówione w jednym z następnych numerów Transportu.

Mechanizacja ładunków masowych

Przeładunek węgla w relacji wagon — burta jest w pełni zmechanizowany przez zastosowanie żurawi portalowych i urządzeń taśmowych (tzw. w porcie „taśmowce“) z taśmą stalową względnie gumową.

Trymerka węgla zostanie zmechanizowana w zespole portowym Gdańsk — Gdynia przez wprowadzenie do eksploatacji urządzeń do trymerki węgla według projektu racjonalizatora ZPGG ob. Ofiary.

Urządzenie to współdziała w przeładunku z żurawiem nośności 7 ton. Jest przenoszony przez żuraw z nabrzeża na statek i ustawiany na pokładzie nad lukiem. Urządzenie składa się z podwójnej belki nośnej, umocowanej na czterech balansjerach, pozwalających urządzeniu przesunąć się wzdłuż luku. Między belkami umocowany jest lej zakończony teleskopem, którego wylot umocowany jest we wspierze pozwalającym na dozowanie węgla na przebiegającą pod nim taśmę przenośnika. Do podwójnej belki podwieszona jest obrotowo umocowana konstrukcja przegubowego ustroju nośnego zezwalająca na opuszczenie i podnoszenie przenośnika taśmowego. Wszelkie napędy są zalektryfikowane i uruchamiane z odległości za pomocą przekazników.

Węgiel z chwytaka żurawia spada do leja, a następnie przez zawsze pełny teleskop zsuwa się na taśmę niosącą go w głąb ładowni pod międzypokłady.

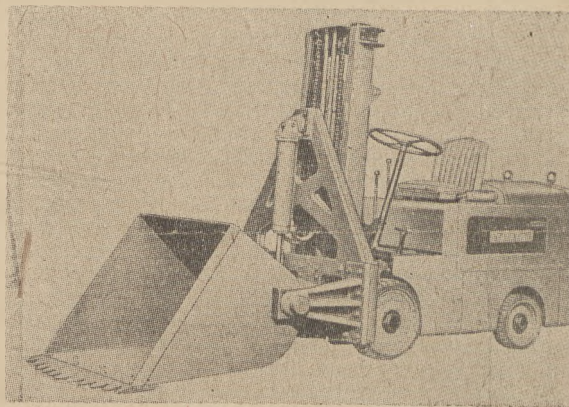
Zastosowanie urządzenia do trymerki węgla według projektu ob. Ofiary pozwoli na około 95%-owe zmechanizowanie trymerki przy wszystkich statkach, na które ładuje się węgiel przy użyciu żurawi portalowych.

W grupie towarowej „ruda i inne masowe“ najistotniejszym zagadnieniem jest mechanizacja trymerki rudy kawałkowej i miałkiej oraz apatytów i fosforytów.

Ruda z ładowni przemieszczana jest na wagony żurawiami bramowymi (portalowymi) względnie mostowymi. Przy statkach samotrimujących trymerka w praktyce nie istnieje, natomiast zagadnienie staje się istotne przy statkach posiadających międzypokłady uniemożliwiające pracę żurawi poza światłem luku.

Coraz szersze stosowanie chwytaków samotrimujących, choć w bardzo poważnym stopniu usprawnia trymerkę, nie rozwiązuje jednak problemu całkowicie, szczególnie przy statkach starego typu posiadających nieforemne ładownie z szeregiem słupów.

Trymerka rudy zostaje praktycznie w pełni zmechanizowana przez wprowadzenie do eksploatacji takich urządzeń, jak: urządzenia do trymerki rudy i innych masowych według projektu racjonalizatora ZPGG ob. St. Przybylskiego, spychaczy gąsienicowych lekkiego typu, oraz szufli trymerskich. Przystosowanie portu do przeładunku rudy żurawiami i poważna ilość tych urządzeń wyklucza inną koncepcję mechanizacji np. przez zastosowanie mechanizmów działania nieprzerwanego umożliwiających bezpośredni przeładunek z ładowni statku do wagonów kolejowych. Gdyby nawet mechanizmy takie zostały wprowadzone do eksploatacji, nie rozwiążą one zagadnienia trymerki, szczególnie w trzeciej fazie wyładunku.



Szufła trymerska

Trudno jest właściwie ocenić, który z trzech podanych typów mechanizmów jest najekonomiczniejszy w pracy, gdyż każdy z nich posiada szereg zalet technologicznych, jak również w pewnym sensie wad — na przykład: spychacz gąsienicowy pracuje szybciej, niż uniwersalna szufła trymerska, szufła zaś łatwiejsza jest do operowania w ładowniach statku. Natomiast urządzenie do trymerki rudy według projektu ob. Przybylskiego choć szybkie w pracy, posiada tę wadę, że jest zasilane w energię elektryczną z zewnątrz i w stosunku do uniwersalnej szufli trymerskiej wykonuje o 2 — 3% mniej trymerki.

Urządzenie do trymerki rudy i innych masowych składa się z trzech zasadniczych części, a więc:

- 1) skrzyni wraz z mechanizmami,
- 2) taśmy kulekowej,
- 3) podwozia na gąsienicach.

Zasada pracy przyrządu polega na tym, że (poza światłem luku) kupy umieszczone na taśmie samoczynnie nabierają ładunek i przenoszą go ponad konstrukcją w światło luku, a tam pochyłając się wysypują zawartość na rynną kierunkową. Stosowanie mechanizmu ma miejsce wtedy, gdy chwytak żurawia wybierze cały ładunek w świetle luku, a w dalszych miejscach ładowni pozostaje jeszcze pod międzypokładami poważna ilość rudy. Jak wykazały doświadczenia, mechanizm zastępuje przeciętnie w jednej ładowni pracę 18-tu trymerów oraz 2-krotnie zwiększa szybkość wyładunku.

Postęp techniczny w zakresie mechanizacji trymerki towarów masowych, jak apatyty i fosforyty, przewidywać wprowadzenie do eksploatacji, oprócz stosowanych szufli trymerskich przy przeładunku żurawiami,

przenośników czerpakowych. Ma to na celu wyeliminowanie pracy żurawia i stworzenie nieprzerwanego strumienia przeładunku. Wąskim gardłem takiej technologii przeładunku — podobnie jak obecnie przy pracy żurawiem współdziałającym z zasobnikiem PUKA*) — jest rozgarnianie ładunku w wagonach krytych. Pomysł racjonalizatorów musi iść w kierunku skonstruowania mechanizmu, który odbierałby ładunek z taśmy przenośnika, a następnie trzymował w krytym wagonie kolejowym.

Obok przenośnika czerpakowego urządzeniem pozwalającym co najmniej na 300%-owe zwiększenie wydajności pracy przy wyładunku apatytów i fosforytów ze statku jest przenośnik łańcuchowy, którego zasady działania zostaną omówione przy kierunkach rozwoju mechanizacji zboża.

Obok mechanizmów wyżej omówionych w przeładunkach ładunków masowych, jak soli, kamienia gipsowego i innych, dobre wyniki gospodarcze uzyskiwane są przez zastosowanie w relacji wagon — magazyn względnie wagon — plac łączonych przenośników taśmowych. Podobnie łączenie przenośników taśmowych od placu do burty statku przy nasypywaniu ładunku na taśmę lub zainstalowany na przenośniku zasobnik szufla trymerską stwarza ciągłość załadunku, a tym samym powoduje wzrost wydajności w stosunku do pracy przy zastosowaniu skrzyń i wind statkowych.

Mechanizacja przeładunku zbóż chlebowych i nasion przemysłowych ze względu na istniejące specjalne elewatory ma jedynie na celu usprawnienie i przyspieszenie trymerki w ładowniach statku i wagonach kolejowych. Powszechnie znanym urządzeniem przyspieszającym rozładunek wagonów są zgarniacze (mechaniczne łopaty trymerskie) do zboża.

Na podstawie doświadczeń roku bieżącego mechanizacja trymerki zbóż chlebowych i niektórych nasion przemysłowych zastała w poważnym stopniu rozwijana przez wprowadzenie do eksploatacji tzw. trymerów do zbóż według pomysłu racjonalizatora ZPGG ob. dyr. T. Dąbrowskiego. Przyrząd składa się z rury kierunkowej (zsykowej), stołu do zamocowania silnika i wirnika, wirnika łopatkowego, silnika elektrycznego oraz obudowy.

Trymer eliminuje całkowicie pracę ludzką. Po częściowym załadunku statku mechanizmami elewatora podwiesza się urządzenie w ładowni statku pod zsykową rurą elewatora. Zboże przez rurę kierunkową przyrządu dostaje się na łopatki wirnika, które obracając się wyrzucają ziarno w dalsze miejsca ładowni. Strumień wyrzuconego zboża przebiega po zniekształconej paraboli, osiągając największą wysokość w odległości 6 m od miejsca wylotu. Operator zmieniający nachylenie urządzenia może zmienić również kąt wylotu strumienia zboża.

W celu „uniezależnienia się“ od elewatora koncepcja mechanizacji przewiduje wprowadzenie do przeładunku zboża i nasion przemysłowych przenośników łańcuchowych, których wyższość ekonomiczna w stosunku do innych urządzeń udowodniona jest znikomymi kosztami eksploatacyjnymi, bardzo dużą wydajnością oraz prostą konstrukcją pozwalającą na bezpyłowy przeładunek zbóż i nasion.

Należy dla przykładu podać, że urządzenie takie w odróżnieniu od innych mechanizmów pneumatycznych zużywa w tych samych warunkach pracy jedynie 100 KW energii elektrycznej zamiast 500—600. Urządzenie stosowane może być do przeładunku zboża, grochu, fasoli, soi, orzeszków ziemnych, ziarna palmowego oraz fosfatów. Mechanizm składający się najczęściej z dwu elementów różnej długości jest tak skonstruowany, że w zależności od warunków przeładunku można regulować jego długość. Pozwala to przy podwieszaniu przenośnika na windach statkowych na przeładunek na barkę, wagon względnie magazyn, w dowolnym miejscu portu.

Przy zastosowaniu jednego przenośnika na lukę przy przeładunku z czterech ładowni na barki lub wagony

oraz eksploatacji urządzeń o przeciętnej wydajności 150 ton/godz. osiąga się przeładunek w wysokości 600 ton/godz., co oznacza zakończenie wyładunku przeciętnego statku przy racjonalnej organizacji pracy w 6—8 godzin.

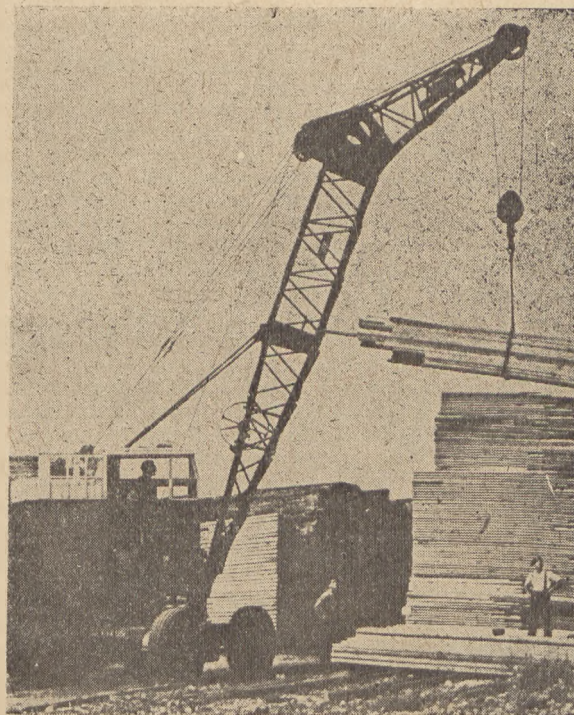
Mechanizacja przeładunku drewna

Mechanizacja przeładunku drewna ze względu na pracochłonność i wysiłek fizyczny robotnika portowego zatrudnionego przy przeładunku ręcznym została uznana za priorytetowe zagadnienie w postępie technicznym portów morskich (obok mechanizacji przeładunku drobnicy).

Warunki przeładunku drewna są uzależnione w pierwszym rzędzie od asortymentów ładunków i rodzaju transportu. Mechanizacja przeładunku drewna (kopalniaki, papierówka, tarcica) może być zrealizowana między innymi przez zorganizowanie transportu naziemnego, nadziemnego i systemu dźwigowego. W zależności od warunków lokalnych i kierunków rozwoju mechanizacji plac składowy drewna obsługiwany może być zarówno przez żurawie mostowe, bramowe, kolejowe i samojezdne.

Koncepcja mechanizacji przeładunku kopalniaków w zespole portowym Gdańsk — Gdynia poszła po linii zastosowania w przeładunkach w relacji wagon — plac (stos — tzw. w porcie sztapel) oraz plac — burta żurawi mostowych i bramowych nabrzeżnych. Podzielenie placu na pola składowe zakończone na obu krańcach specjalnymi żelaznymi „sztycami“ umożliwi składowanie kopalniaków na wysokość 4 m. Celem usprawnienia transportu pomiędzy poszczególnymi polami składowymi a żurawiami nabrzeżnymi — przy załadunku na statek — cały plac składowy i jego poszczególne pola połączone są kolejką wąskotorową umożliwiającą transport kopalniaków przy zastosowaniu lokomotyw spalinowych.

Efektem wprowadzenia mechanizacji jest trzykrotne zwiększenie wydajności pracy przy równoczesnym zmniejszeniu obsad brygad roboczych w granicach 35—45%. Na obecnym etapie porty morskie Gdańska i Gdyni stały się przodującymi w Europie, czego dowodem są raty przeładunkowe większe o 75% od rat zachodnio-europejskich.



Przeładunek tarcicy żurawiem samojeżdżącym

*)Zasobnik — lej kierunkowy stosowany w przeładunkach ładunków sypkich (apatyty i fosforyty) na wagony kryte. Nazwa „PUK“ pochodzi od nazwiska projektodawcy.

W odróżnieniu od mechanizacji przeładunku kopalniaków technologia przeładunku tarcicy i papierówki poszła po linii wprowadzenia do eksploatacji dźwigów samojezdnych oraz wózko-podnośników.

Równocześnie zmechanizowanie transportu przez zastosowanie lokomotywek spalinowych na torach wąsko-

torowych (prześwit 600 mm), wpływa poważnie na skrócenie cyklu przeładunkowego.

Wyniki szeroko, wprowadzonej mechanizacji prac przeładunkowych w portach morskich znajdują swoje odbicie w coraz sprawniejszej obsłudze polskich i obcych statków oraz obniżeniu kosztów własnych.

H. DZIERŻANOWSKA (Warszawa)

Taryfy towarowe w żegludze śródlądowej

(Artykuł dyskusyjny)

Tezy do dyskusji przed II Zjazdem PZPR, przyjęte przez IX Plenum KC PZPR, stawiają jako główne zadanie na najbliższe 2 lata osiągnięcie szybszego wzrostu stopy życiowej ludności pracującej miast i wsi.

Dla wykonania powyższego zadania konieczne będzie m. in. „pogłębienie sytuacji oszczędnościowej w całej gospodarce narodowej a w szczególności wzmoczenie walki o obniżenie kosztów własnych, o likwidację przestępstw w zatrudnieniu oraz wszelkich przejawów marnotrawstwa”.¹⁾

Odcinek transportu będzie, rzecz prosta, odgrywał poważną rolę przy realizacji postawionych zadań. Wyraźnie stwierdza to teza 63 z części dotyczącej „Osiągnięć w wykonaniu Planu 6-letniego i głównych zadań gospodarczych w latach 1954 — 1955”, w której podkreślona została m. in. konieczność zapewnienia obniżki kosztów transportu.

Jednym z instrumentów walki o obniżkę kosztów własnych jest właściwa polityka taryfowa.

Taryfy transportu socjalistycznego, przedstawiające sobą system gospodarczych cen planowych za przewozy, ustalonych na bazie średnich planowanych kosztów produkcji transportowej, należą do rzędu środków oddziałujących na bieg rozwoju ekonomicznego i rozwiązywania zadań polityczno-gospodarczych budowy socjalizmu, jak np.:

1) racjonalne rozmieszczanie sił wytwórczych, przez zbliżenie zakładów przemysłowych do źródeł surowca;

2) ustanowienie racjonalnych więzi ekonomicznych między zakładami i rejonami przemysłowymi, a miejscami konsygnacji;

3) racjonalny podział potoków towarowych pomiędzy poszczególne rodzaje transportu i rozwój przewozów kombinowanych, kolejowo czy samochodowo-wodnych, będących świadectwem jednoci socjalistycznej sieci transportu;

4) poprawa wskaźników techniczno-ekonomicznych wykorzystania środków transportu;

5) zabezpieczenie rentowności pracy transportu.

Podstawowym instrumentem polityki taryfowej jest system różniczkowania opłat. W taryfach przewozowych różniczkowanie przeprowadza się dla poszczególnych ładunków, kierunków czy odległości wzgl. na podstawie ustalania specjalnych warunków przewozu. Różniczkowanie opłat oznacza nie tylko różnice w poziomie kosztu własnego przewozu, ale często świadome odchylenie ceny transportowej od kosztu własnego po to, aby system taryfowy jak najlepiej służył do rozwiązania gospodarczo-politycznych zadań budowy socjalizmu.

Taryfy transportowe w ustroju socjalistycznym należą do rzędu tych planowych cen, przy ustalaniu których prawo wartości w pewnych granicach odgrywa rolę regulatora. Jak to wynika z głębokiej analizy zawartej w pracy J. Stalina „Ekonomiczne problemy socjalizmu w ZSRR”, sfera działania prawa wartości w gospodarce socjalistycznej jest ograniczona dzięki istnieniu społecznej własności środków produkcji, działaniu prawa planowego rozwoju gospodarki narodowej i stanowiącym odbicie wymogów tego planu, rocznym i wieloletnim planom gospodarczym.

Jednocześnie Stalin wskazuje, że uwzględnienie prawa wartości ma swe znaczenie dodatnie, ponieważ „okoliczność ta wychowuje naszych działaczy gospodarczych w duchu racjonalnego prowadzenia produkcji

i uczy ich dyscypliny... uczy naszych działaczy gospodarczych rachować wielkości produkcyjne, rachować je ściśle i tak samo ściśle brać pod uwagę realne rzeczy w produkcji, a nie zajmować się gładzeniem o „danych orientacyjnych”, wziętych z powietrza... uczy naszych działaczy gospodarczych szukać, znajdować i wykorzystywać utajone rezerwy, ukryte w produkcji, a nie deptać je nogami... uczy naszych działaczy gospodarczych systematycznego doskonalenia metod produkcji, obniżania kosztów własnych produkcji, realizowania rozrachunku gospodarczego i walki o rentowność przedsiębiorstw. Jest to dobra szkoła praktyki, która przyspiesza podniesienie poziomu naszych kadr gospodarczych i ich przekształcanie w prawdziwych kierowników produkcji socjalistycznej na obecnym etapie rozwoju”.²⁾

Niniejsze rozważania mają na celu zapoczątkowanie analizy zagadnienia polityki taryfowej w dziedzinie towarowych przewozów w żegludze śródlądowej, w świetle cytowanych wyżej tez na II Zjazd PZPR oraz wytycznych zawartych w „Ekonomicznych problemach socjalizmu ZSRR”.

Co prawda w skali całości przewozów naszego kraju problem żeglugi śródlądowej jest w obecnej chwili problemem niewielkim. Przewozy śródlądowe wynoszą za ledwie około 1 proc. całości przewozów.³⁾ Nie mniej jednak nie wolno nam zapominać o słowach przewodniczącego KC PZPR Bolesława Bieruta, który m. in. stwierdza, że realizacja wielkich zadań państwowych postawionych przez IX Plenum będzie wówczas możliwa, gdy nastąpi: „jeszcze większe skupienie sił i wzmoczenie aktywności mas pracujących w ich codziennych wysiłkach produkcyjnych we wszystkich działach naszej gospodarki narodowej i na wszystkich odcinkach naszej wielkiej pracy twórczej”.⁴⁾ Ponadto należy pamiętać o perspektywach rozwojowych naszych dróg wodnych i rozpoczętej walce o likwidację dotychczasowego stanu zaniedbania, wytworzonego w okresie rządów kapitalistycznych.

Pięcioletni plan rozwoju dróg wodnych zakłada poważne zwiększenie produkcji przedsiębiorstw żeglugi śródlądowej. Na Wiśle przewozy w tonach w r. 1960 wyniosą więcej niż trzykrotna produkcja w r. 1953, a w tonokilometrach prawie że pięciokrotną. Na Odrze zakłada się więcej niż dwukrotny wzrost ilości ton, a 1½-krotny tonokilometrów.

Dla zabezpieczenia wykonania planu przewozów zostaną wykonane prace hydrotechniczne mające na celu powiększenie gwarantowanej głębokości przede wszystkim na odcinku Górnej Wisły do ujścia Dunajca, a następnie do Warszawy, na Bugu oraz na drodze wodnej Wisła — Odra.

Problem ten stanowi obecnie w ZSRR przedmiot szczegółowej analizy, co pozwala na uzyskanie ciekawych i cennych materiałów i wzorów, które dopomogą nie tylko do wysunięcia właściwych wytycznych dla prac taryfowych w tej dziedzinie w Polsce, ale i do sprostowania niektórych mylnych opinii, szczególnie na temat wzajemnego stosunku taryf kolejowych i żeglugowych. Dlatego też niniejsze rozważania są w przeważającej mierze poświęcone systemowi radzieckiemu, w oparciu o pracę kandydata nauk ekonomicz-

²⁾ J. W. Stalin „Ekonomiczne Problemy Socjalizmu w ZSRR. Książka i Wiedza, Warszawa 1952, str. 23/24.

³⁾ „Transport” Nr 2/53 A. Dowgiałło „W sprawie taryfy towarowej żeglugi śródlądowej”, str. 59.

⁴⁾ Nowe Drogi Nr 10/52, str. 37.

¹⁾ „Nowe drogi”, Nr 10 (52), str. 42.

nych S. P. Blanka pt. „Drogi usprawnienia systemu taryf towarowych transportu rzeczno-⁵⁾”.

Zadanie ulepszenia systemu istniejących obecnie taryf w transporcie rzeczonym stało się w ZSRR po XIX Zjeździe KPZR. Wytyczne XIX Zjazdu KPZR w dziedzinie transportu rzeczno- szły w kierunku zapewnienia wysokiego tempa wzrostu obrotów towarowych, stworzenia jednolitego systemu transportowego o właściwej głębokości nurtu w europejskiej części ZSRR, technicznego dobrojenia floty, portów i bazy przemysłowej oraz wprowadzania nowych przodujących metod eksploatacji. Obowiązujące wytyczne generalne nakazują mobilizację wewnętrzną dla wzmocnienia walki o dalszy wzrost akumulacji socjalistycznej, nieugiętą realizację zasady oszczędności, zwiększenie rentowności przedsiębiorstw, wzmocnienie kontroli finansowej nad wypełnianiem planów i założeń oszczędnościowych.

Jako jeden z najważniejszych środków zabezpieczenia rentowności pracy floty rzecznej została wysunięta systematyczna obniżka kosztów własnych przewozu. W ciągu obecnej 5-latki, dzięki rozwojowi potężnego budownictwa hydrotechnicznego na wewnętrznych drogach wodnych, dzięki dalszemu technicznemu dozbieraniu floty i portów oraz szerokiemu rozpowszechnianiu przodujących metod pracy nowatorów w przemyśle — wytworzyły się przesłanki dla znacznego obniżenia kosztów własnych przewozów rzecznych.

W ZSRR poszczególne rodzaje transportu pracują w ramach jednej sieci transportowej, na zasadzie ścisłej współpracy i na podstawie jednego planu gospodarczego, obejmującego całość pracy przewozowej. Pomocą dla racjonalnego podziału potoków towarowych między wszystkie rodzaje transportu i dla zwiększenia udziału przewozów wodnych są taryfy. Dlatego też jedną z wytycznych polityki taryfowej w dziedzinie transportu kolejowego i rzeczno- jest koordynacja poziomu opłat i systemu taryf rzecznych i kolejowych i jak najpełniejsze zbliżenie ich struktury, układu i zasad budowy.

Autor wskazuje, że dla większości zanalizowanych przewozów, ustalono prawidłowy stosunek taryf rzecznych do kolejowych, wytwarzając w ten sposób bodziec ekonomiczny dla uatrakcyjnienia przewozów wodnych lub kombinowanych kolejowo-wodnych. Jednocześnie poczynając od r. 1949 wpływy z tytułu opłat za przewóz ładunków nie tylko że pokrywają nakłady, ale jednocześnie zabezpieczają rentowność floty rzecznej.

Mimo to istnieją jeszcze pewne niedociągnięcia, których usunięcie jest nieodzowne dla dalszego usprawnienia systemu rzecznych taryf towarowych i przekształcenia ich na możliwie doskonały instrument, współdziałający w budownictwie socjalistycznym.

Niedociągnięcia te przedstawiają się następująco:

1) Odchylenie od zasady jednolitości systemu taryfowego wobec istnienia oddzielnych taryf dla 6 grup przedsiębiorstw żeglugowych, podczas gdy taryfa kolejowa jest jedna na obszar całego państwa. Podział przedsiębiorstw żeglugowych na grupy jest pozostałością z lat ubiegłych. W r. 1923 każde przedsiębiorstwo posiadało swą własną taryfę i dopiero w wyniku reform dokonanych w r. 1930 i 1940 stworzono najpierw 16 grup przedsiębiorstw, a następnie 6, obejmujących łącznie 26 przedsiębiorstw. Różnice pomiędzy poziomami są znaczne i wynoszą w krańcowym przypadku jak 4,3.

O ile w r. 1923 indywidualne traktowanie każdego przedsiębiorstwa było wynikiem tendencji decentralistycznych, to następne reformy utrzymały przejściowo różniczkowanie wg. grup z uwagi na różnice w poziomie kosztów własnych na różnych drogach wodnych, a także z uwagi na konieczność zabezpieczenia prawidłowego stosunku między taryfami rzeczno- a kolejowymi. Zakwalifikowanie do poszczególnych grup nie było jednak dokonane prawidłowo, ani pod względem dostosowania do wysokości kosztów własnych, ani za-

bezpieczenia właściwego stosunku do taryf kolejowych. Jednocześnie brak było aktualizowania taryf przez dostosowywanie ich do zmian zachodzących w kolejnictwie.

2) Różnice w systemie różniczkowania.

a) w zależności od odległości (różniczka pionowa). W taryfie kolejowej stawki za 1 km w miarę zwiększania się odległości maleją w mniejszym stopniu, niż to ma miejsce w taryfie rzecznej. Poczynając od pewnego określonego punktu stawka kolejowa stabilizuje się, a dla niektórych ładunków nawet podwyższa się, mimo wzrostu odległości.

W taryfach rzecznych natomiast w miarę wzrostu odległości następuje gwałtowne obniżanie się stawek za 1 km, przy czym proces ten obejmuje wszystkie ładunki i wszystkie odległości.

Jakkolwiek takie rozwiązanie stanowi bodziec dla przewożenia wodą ładunków na dalekie odległości, to jednak niekorzystnie odbija się w stosunku do przewozów na małych, a nawet średnich odległościach, ponieważ stawki rzeczne w niektórych przypadkach są zbyt bliskie poziomowi kolejowych przy jednakowych odległościach. Jeżeli więc porównywalna odległość rzeczna — jak to się często zdarza z uwagi na kręty przebieg rzek — jest większa od odległości kolejowej to po uwzględnieniu różnic w kosztach przeładunku — całość kosztów związanych z przewozem wodnym, może przekroczyć koszt przewozu kolejaj. Na dalszych odległościach może zaistnieć sytuacja odwrotna, że koszt przewozu wodą wyniesie nawet połowę kosztu kolejowego,

b) w klasyfikacji (różniczka pozioma) wobec istnienia dwu odrębnych klasyfikacji są pewne różnice w zaszerogowaniach powodujące różnice w stawkach.

3) Różnice w systemie taryf specjalnych:

a) system taryf rzecznych obfituje w szereg postanowień specjalnych i wyjątkowych, jak np. wydzielenie specjalnych odcinków rzek (np. biegi górne lub dopływy), dla których poziom opłat podwyższa się, itp. Niezbędność takiego rozwiązania wynika z faktu, że taryfy zasadnicze w wielu przypadkach nie zabezpieczają atrakcyjności przewozów. Zbyt wielka ilość takich wyjątków komplikuje jednak system taryfowy i utrudnia pracę w terenie,

b) dla niektórych ładunków i kierunków wprowadzony został system podwyższania stawek kolejowych w okresie żeglowności na odcinkach równoległych. System ten jakkolwiek w zasadzie słuszny wykazuje pewne niedociągnięcia, ponieważ fracht rzeczny za przewóz pewnych ładunków jest wyższy od frachtu kolejowego w okresie przerwy nawigacyjnej. Stan ten wytwarza różny poziom kosztów dla zleceniodawcy.

Na tle analizy niedociągnięć autor sugeruje następujące wytyczne przy rewizji systemu

1) Zmniejszenie na obecnym etapie ilości grup przedsiębiorstw żeglugowych o własnym poziomie stawek taryfowych do 3, przy czym wzajemny stosunek poziomów winien kształtować się jak 100:173:300. Rentowność w skali Ministerstwa Floty Rzecznej winna być zabezpieczona dzięki osiągnięciom w dziedzinie walki o obniżenie kosztów własnych. W następnym etapie autor widzi możliwość utworzenia jednej taryfy.

2) Rewizję systemu różnicowania w celu głębszego zsynchronizowania taryf rzecznych i kolejowych.

Przy realizacji tego zadania należy pamiętać, że przewozy wodą w większości przypadków odbywają się na odległości dłuższe, niż analogiczna odległość kolejowa. Dla zapewnienia atrakcyjności przewozów drogą wodną stawka rzeczna nie powinna przewyższać 70% stawki kolejowej.

3) Uproszczenie systemu taryf specjalnych, utrzymując w zasadzie tylko 4 rodzaje dla: a) pogłębienia atrakcyjności przewozów kombinowanych kolejowo-wodnych, b) usunięcia skutków zbyt wielkiej dysproporcji między drogą wodną a kolejową, c) eliminacji przewozów balastowych, d) popierania marszrutyzacji.

Na szczególne podkreślenie zasługuje konieczność ustalenia środków dla eliminacji przewozów balastowych podwyższając w ten sposób wykorzystanie zdolności przewozowej floty i powodując obniżenie kosztów własnych. Obecnie przedsiębiorstwa żeglugowe

⁵⁾ S. P. Blank „Puti uszczoznenia sistemy gruzowych taryfow rzecznowo transporta” — Wydawnictwo Ministerstwa Floty Rzecznej, 1953.

uprawnione są w poszczególnych przypadkach we własnym zakresie stosować zniżki przy przewozie ładunków w relacjach powrotnych. Autor proponuje, aby uprawnienie to jeszcze pogłębić przez umieszczenie w taryfie przepisów o zastosowaniu niższych stawek dla tych przewozów.

W świetle streszczonej wyżej analizy zasad taryfowych stosowanych w Związku Radzieckim, warto by pokrótce zapoznać się z zagadnieniami polskiej taryfy towarowej żeglugi śródlądowej.

Należy przede wszystkim stwierdzić, że nie spełnia ona jednego z podstawowych warunków socjalistycznego systemu taryfowego, nie jest bowiem oparta o koszty własne.

Zasada oparcia o koszty własne była na etapie tworzenia tej taryfy (1951 — 1952) niemożliwa do zrealizowania, gdyż wytworzyłaby poważne dysproporcje w stosunku do taryf kolejowych i przestałaby być bodźcem dla skierowywania ładunków drogą wodną.

Problem, na który kładzie największy nacisk ekonomista radziecki — i całkowicie słusznie — jest zagadnienie koordynacji taryfy kolejowej i żeglugowej. Zagadnienie to na naszym odcinku przedstawia się następująco: elementy mające wpływ na różniczkowanie poziome zostały skoordynowane — jak się zdaje — wystarczająco. Dotyczy to podziału przesyłek na drobne i barkowe, obliczania przewoźnego za wagę, a nie wymiary przesyłki oraz klasyfikacji towarowej, która została oparta na kolejowej, z tą tylko różnicą, że w żegludze śródlądowej wprowadzono zamiast 26 klas wagowych i 8 specjalnych dla zwierząt — 12 klas, łącząc niektóre klasy w jedną.

Różnicowanie pionowe oparte zostało — analogicznie jak w żegludze radzieckiej — o odległości żeglugowe, z tym, że poszczególne stawki zostały obniżone o 25% w stosunku do kolejowych.

W związku z tym nasuwają się 2 zagadnienia do rozstrzygnięcia:

1) czy słuszne było wprowadzenie w r. 1952 oparcia stawek o odległości wodne?

2) czy różnica stawek o 25% (Błąk sugeruje 30%) jest właściwa w naszych warunkach eksploatacyjnych?

Za wprowadzeniem odległości wodnych przemawiają przede wszystkim następujące fakty:

1) w układzie polskich dróg wodnych istnieje szereg odcinków (na Żuławach, jeziora Mazurskie, Górna Noteć, Bieleń — Szczecin itd.), dla których nie istnieją odległości kolejowe wobec braku, nawet w pobliżu, połączenia kolejowego,

2) eliminowanie przewozów nieekonomicznych, tj. takich dla których odległość żeglugowa przekracza poważnie odległości kolejowe, jak np. na odcinku Wrocław — Warszawa, gdzie odległość wodna wynosi 915 km a kolejowa 382, czy też Wrocław — Gdańsk o odległościach 845 i 454 km.

Rozstrzygnięcie problemu drugiego wymaga nieco dłuższych rozważań. Stosowani 25% rabatu od stawki kolejowej ustanawia jako granicę opłacalności przewozów wodnych, przewozy na drogach przekraczających drogę kolejową o 25%. Tymczasem przeciętny wskaźnik stosunku odległości wodnych do kolejowych wynosi u nas 140, tj. odległości wodne są przeciętnie dłuższe o 40% od odległości kolejowych. Nie mniej jednak przeciętny wskaźnik konkurencyjności stawek żeglugowych w odniesieniu do stawek kolejowych wynosi

104, to znaczy, że stawki żeglugowe biorąc przeciętnie są wyższe od kolejowych o 4%.

Jakie jest wytłumaczenie tych pozornie dwóch sprzecznych zjawisk?

1) Ok. 60% przewozów stanowią przewozy kolejowo-wodne pojedynczo-łamane które obliczane są wg. stawek i odległości kolejowych, czyli wskaźnik konkurencyjności w danym przypadku równa się 100.

2) Ok. 25% przewozów to przewozy kolejowo-wodne podwójnie łamane (kolej — woda — kolej). Obliczane są one na podstawie odległości kolejowych i w oparciu o stawki kolejowe, z tym jednak, że wobec dodatkowych kosztów przeładunku, system obliczania odbiega nieco od systemu stosowanego przy przewozach pojedynczo-łamanym, to też stawka ostateczna jest o 25% wyższa od kosztu przewozu drogą wyłącznie kolejową.

3) Pozostałe przewozy — wyłącznie wodą, stanowiące 10% ogółu przewozów oraz tzw. „lokalne“, dla których nie ma połączeń kolejowych, stanowiące 5% całości — są przewozami konkurencyjnymi — w pierwszym przypadku tańszymi o 8% (wskaźnik 92), w drugim o 25% (wskaźnik 75%).

Wprowadzenie tezy Błąka o 30% różnicy poziomów objęłoby w rezultacie tylko grupę przewozów wyłącznie wodą i lokalnych, tj. 15% produkcji, a nawet tylko 10% produkcji ponieważ przy przewozach lokalnych nie zachodzi w ogóle zagadnienie konkurencyjności skoro nie ma połączeń kolejowych.

Wydaje się więc, że właściwe byłoby w tym miejscu zacytowanie słów wicepremiera dr Stefana Jedrychowskiego, który w artykule swym pt. „Kraje demokracji ludowej w walce o szybsze podniesienie stopy życiowej mas pracujących“ mówi: „Rzecz jasna, że jak zwykle przy czerpaniu z bogatego doświadczenia radzieckiego nie wolno zapominać o różnicy warunków w ZSRR i krajach demokracji ludowej, nie wolno zapominać o podstawowej różnicy etapów rozwojowych ustroju społeczno-gospodarczego pomiędzy krajem zwycięskiego socjalizmu i komunistycznego budownictwa, a krajami demokracji ludowej, budującymi dopiero podstawy socjalizmu.“

Żegluga śródlądowa w ZSRR jest działalnością rentowną w skali całego państwa — oparta o w znacznej mierze uregulowany system dróg wodnych — podczas, gdy u nas ciągle jeszcze przynosi straty zwłaszcza na skutek przestojów w okresie niskiej wody. Pogłębianie deficytu byłoby konieczne, gdyby groziło niewykonanie planu, tymczasem oba przedsiębiorstwa wykonały plan przewozowy przed terminem (Ż. n. W. 2.IX.1953, a Ż. n. O. 22.X.1953 r.).

Jeżeli więc nie stać nas jeszcze na całkowite przyjęcie słusznych tez radzieckich, to jednak częściowe ich przyjęcie wydaje się być nieodzowne. Myślę tu np. o systemie taryf specjalnych, a w szczególności wprowadzenie środków dla eliminacji przewozów balastowych w formie zabezpieczenia uprawnień dla przedsiębiorstw żeglugowych udzielania zniżek we własnym zakresie przy przewozie ładunków w relacjach powrotnych.

Obowiązek wykonania planów finansowych będzie pełnym zabezpieczeniem, że przedsiębiorstwa nie będą nadużywać tego uprawnienia i że udzielanie rabatu stanie się właściwym instrumentem w walce o lepsze wykorzystanie zdolności przewozowej.

*) „Nowe Drogi“ 11/53, str. 18.

K O B I E T O !

*Polska Ludowa wzywa cię
do pracy w transporcie*

TRANSPORTOWCY PISZA...

J. MARKOWSKI (Warszawa)

O rewizję wskaźnika wydajności wyrażonego w cenach niezmiennych

Jednym z podstawowych wskaźników wydajności pracy w planie zatrudnienia PKS — zgodnie z obowiązującą metodyką planowania jest wskaźnik wydajności pracy mierzony wartością usług i przewozów w cenach niezmiennych na 1 pracownika lub na 1 rob.-godzinę.

Wielkość tego wskaźnika przy opracowaniu planów z reguły winna osiągnąć wielkość podaną w wytycznych do planu. W wyniku powyższego przy przyjmowaniu planów wskaźnik wydajności w cenach niezmiennych podlega analizie w pierwszej kolejności. W wypadkach zaniżenia go w stosunku do przyjętej wielkości w wytycznych, ze strony przyjmującej plan wysuwane jest żądanie takiego ustawienia planowanego zatrudnienia by osiągnąć wielkość wskaźnika wydajności przyjętą w wytycznych, mimo iż ilości zatrudnionych były wyliczane zgodnie z obowiązującymi zasadami. W konsekwencji spotykamy się z bezwzględny zmniejszeniem liczby zatrudnionych.

Zrozumiała jest konieczność posiadania w przedsiębiorstwach o różnorodnym charakterze usług i przewozów wskaźnika wspólnego dla wszystkich usług celem wykrywania błędów planu i badania wydajności, jednak przy stosowaniu tego wskaźnika i analizie kształtowania się jego wielkości niezbędne jest uwzględnienie odchyleń wynikających z elementów planu eksploatacyjnego rzutujących na wielkość produkcji usług i przewozów.

Nie rozpatrując tu zagadnienia tendencji do przerosów zatrudnienia istniejącej w wielu jednostkach, konieczne jednak jest ustalenie takich wskaźników wydajności, by gwarantowały one wykrycie ukrytych rezerw, zapewniając jednocześnie uniknięcie popełnienia błędu zaniżenia planu i trudności wynikających z tego na odcinku zatrudnienia, płac i wykonania planu eksploatacyjno - technicznego.

Przy tym ogólnym rozpatrywaniu omawianego zagadnienia trzeba przedstawić dotychczasową zasadę obliczania cen niezmiennych w transporcie samochodowym.

Wartość przewozów ładunków i pasażerów w cenach niezmiennych oblicza się w oparciu o wielkość planowanych przewozów ładunków w tonokilometrach i pasażerów w osobokilometrach oraz odpowiadające im ceny niezmiennie w/w katalogu „Cen Niezmiennych” (cz. II str. 21 — Wydawn. Gospodarcze — Warszawa 1949 r.), a mianowicie:

cena niezmienna 1 tonokilometra wynosi — 0,28 zł, cena niezmienna 1 osobokilometra — 0,07 zł.

Wartość usług spedycyjnych w cenach niezmiennych oblicza się w oparciu o wielkość planowanych wpływów z usług spedycyjnych oraz o wskaźnik przeliczeniowy złotych bieżących na ceny niezmiennie ustalany w wytycznych do NPG np. na rok 1953 wynosił on: 1 zł bieżący równa się 0,33 zł w cenach niezmiennych.

W konsekwencji dla ustalenia wielkości wskaźnika bierzemy wielkości przewozów i usług z planu eksploatacyjnego wyrażone w tonokm, osobokilometrach, wpływach w złotych bieżących ze spedycji i wymnżamy je przez odpowiednie ceny niezmiennie. Otrzymana wartość podzielona przez ilość zatrudnionych (lub ilość roboczo-godzin) daje wielkość wskaźnika wydajności w cenach niezmiennych.

Przy ustalaniu w ten sposób wskaźnika wydajności w cenach niezmiennych nie uwzględnia się w dostateczny sposób współzależności kształtowania się ilości tonokilometrów, osobokilometrów od wskaźników planu eksploatacyjnego, a operuje się jedynie bezwzględną wielkością tych elementów (tonokm, osobokm) oraz

porównaniem ilości produkcji wypadającej na jednostkę bez uwzględnienia pracochłonności wyprodukowania 1 tonokm czy osobokm.

Dla jaskrawego uwidocznienia powyższego stwierdzenia weźmy najprostszy przykład w przewozach towarowych:

Ta sama jednostka „X” w dwu okresach A i B ma następującą zmianę:

okres A	okres B
ilość pojazdów mechanicznych silnikowych 100	200
średni tonaż (Fiat 666) 7 t.	3 t (Praga RND)

Wszelkie pozostałe wskaźniki pozostają bez zmiany, a dla uproszczenia przyjmijmy iż są one równe 1,0 (teoretycznie), a planowany przebieg wynosi na jednostkę taborową 100 km.

W okresie A omawiana jednostka transportowa „X” teoretycznie może wykonać tonokilometrów

$$100 \times 7 \times 100 = 70,000 \text{ tkm,}$$

natomiast w okresie B

$$200 \times 3 \times 100 = 60,000 \text{ tkm.}$$

Wartość przewozów wyrażona w cenach niezmiennych dla obu okresów będzie:

$$\text{w okresie A} — 70,000 \times 0,28 = 19,600 \text{ zł c. n.}$$

$$\text{„ B} — 60,000 \times 0,28 = 16,800 \text{ „ „ „}$$

Przyjmując że na każdy pojazd silnikowy jest jeden kierowca otrzymamy wskaźnik wydajności:

$$\text{w okresie A} — 19,600 : 100 = 196 \text{ zł c. n. na 1 prac.}$$

$$\text{„ B} — 16,800 : 200 = 84 \text{ zł „ „ „}$$

co wskazuje na wyraźne obniżenie wskaźnika wydajności na 1 pracownika okresem B w stosunku do okresu A, gdyby natomiast chcieć go utrzymać na wysokości okresu A prowadziłoby to w omawianym przykładzie do wyraźnego absurdu.

Podany powyżej teoretyczny przykład rozmyślnie przejawia kształtowanie się wskaźnika i na skutek zmiany tylko średniej ładowności. W rzeczywistości średnia ładowność nie wpływa wprost proporcjonalnie na wydajność, ponieważ wchodzi tu w grę elementy czasów, które różniczkują proporcjonalność zmian wynikłych ze zmiany średniej ładowności.

Fakt jednak niedokładności wskaźnika wydajności wyrażonego w cenach niezmiennych wynikający tak z tytułu zmian średniej ładowności, średniej odległości jazdy oraz zmian innych wskaźników eksploatacyjnych, stawia w wątpliwość rację stosowania tego wskaźnika w dotychczasowej formie i wyłania się konieczność szczegółowej jego analizy i urealnienia.

Poruszone tu zagadnienia mające poważny wpływ na budowę planu zatrudnienia i płac powinny znaleźć swój wyraz w metodzie planowania, zwłaszcza, że nie wydaje się by stanowiły one specjalnie trudny problem do rozwiązania, a wprowadzenie korekty bez wątpienia wpłynęłoby na podniesienie poziomu planowania na tym odcinku.

L. BYLINA (Poznań)

Cel i zadania tematyki racjonalizatorskiej

Znanym powszechnie jest fakt, że człowiek, obracając się przez czas dłuższy w pewnych warunkach, przyzwyczaja się do nich do tego stopnia, że nawet najbardziej przykre momenty stają się dla niego „naturalnymi” i nie razi go.

W takiej sytuacji należy szukać sposobów, które wyrwałyby zadowolonych i z wszystkich „szczęśliwców” z ich błędnego stanu, uprzytomniły im, że nie jest tak, jak być powinno i obudziłyby w nich twórczą inicjatywę.

Jednym ze sposobów, które mają obudzić tę twórczą inicjatywę, jest ramieszczenie tematyki usprawnień w Biuletynie Klubu Techniki i Racjonalizacji, który m. in. wydawany jest kwartalnie w poszczególnych ekspozyturach PKS. Tematyka ta wykazuje istniejące, rażące braki i niedociągnięcia w pracy i pozwala zobaczyć to, czego nie spostrzega się często w codziennej pracy. Już samo wskazanie wspomnianych braków czy niedociągnięć pobudzić musi ambitne, zdolne, a uświadomione jednostki do szukania środków zaradczych i w ten sposób powiększy zastępy nowatorów i racjonalizatorów.

Jednakże takie „wytknięcie” niedomagań spełnia inną jeszcze rolę, a mianowicie, jak to już wspomniano, uprzytomnia ono istnienie zła jednostkom, które w następstwie stykania się z nim przez czas dłuższy przyzwyczaiły się do niego i przestały go dostrzegać. Po „odkryciu” zła staje się ono nagle dokuczliwe, nie do zniesienia — co jest, zresztą, objawem naturalnym. Wywołanie takiego stanu psychicznego ma oczywiście z reguły ten skutek, że już chociażby ze względów egoistycznych każdy będzie się starał usunąć to, co mu dokuczka, a tym samym stanie się również, choćby z przyczyn bardziej „przemiennych”, racjonalizatorem — a o to tylko przecież chodzi. Taki oto jest główny cel tematyki usprawnień. Warto w tym miejscu zastanowić się, w jakim kierunku winny iść usprawnienia i co należy przez nie osiągnąć.

Głównym celem racjonalizacji i nowatorstwa jest, obok wprowadzenia bezpośrednich ulg w pracy, osiągnięcie większej jej wydajności, powszechnie zaś wiadomo, że wzrost wydajności pracy jest źródłem obniżki kosztów oraz podwyższenia akumulacji, ta zaś z kolei, w ogólnym tego słowa znaczeniu, jest czynnikiem umożliwiającym prowadzenie rozszerzonej reprodukcji socjalistycznej, czynnikiem umożliwiającym przyspieszoną industrializację i kolektywizację. Oznacza to, że celem dalekosiężnym racjonalizacji jest przyspieszenie naszego marszu ku socjalizmowi.

Jednakże cel ten osiąga racjonalizacja nie tylko drogą zwiększenia wydajności pracy. Pamiętać bowiem należy, że dla stworzenia produktu potrzebna jest nie tylko praca żywa, lecz i środki materialne, którymi rozporządzamy w ograniczonej ilości, a zatem którymi gospodarka winna być jak najbardziej oszczędna, toteż wprowadzanie metod oszczędzania środków materialnych staje się drugim niejako kierunkiem, w jakim winna iść racjonalizacja. Reasumując, usprawnienia racjonalizatorskie winny dotyczyć tak metod zwiększenia wydajności pracy, jak i sposobów oszczędzania surowców i narzędzi, bowiem obydwa te kierunki są zbieżne i prowadzą do tego samego, ostatecznego celu.

Dotychczas, jak wykazała praktyka, tematyka była ustalana przez nieliczne jednostki, które bądź z własnej obserwacji, bądź też na skutek wnikliwych dociekań, przeprowadzonych w poszczególnych komórkach organizacyjnych, stwarzały sobie pewien obraz, w którym zarysowywały się słabe strony w organizacji pracy, brak odpowiednich narzędzi, marnotrawstwo czasu, marnotrawstwo surowców itp. Stąd wyłaniały się odrazu zadania: „co należałoby zrobić w poszczególnych przypadkach, by poprawić istniejący stan rzeczy”, zaś odpowiedzi na pytania: „jak należy to zrobić” miały stanowić przedmiot działalności racjonalizatorskiej. Je-

dnakże owe zawodowe niejako „wylawianie” niedociągnięć przez jednego czy nawet kilku, zawsze tych samych obserwatorów z zewnątrz jest metodą raczej sztuczną, nieżywiwą i pozbawioną możliwości postępu. Jednostkom tym po prostu wyczerpie się temat po jednym czy nawet kilku razach i na tym koniec.

Aby zapewnić stały postęp i niegasnącą inicjatywę, opracowywanie tematyki musi przybrać formę akcji masowej, w której wezmą udział wszyscy pracownicy danego zakładu pracy. Każda trudność, na jaką ktokolwiek natrafi w swej pracy, każde spostrzeżone marnotrawstwo czy to czasu, czy materiałów lub narzędzi, każdy brak koordynacji winien znaleźć oddźwięk w tematyce. Będzie to możliwe tylko wówczas, gdy każdy, kto niedomagania te spostrzeże, stanie się jak gdyby korespondentem „Biuletynu” i przesyłać je będzie każdorazowo do Redakcji. Do walki z wykrytymi niedomaganiem mógłby oczywiście stanąć sam tylko „odkrywca”, nie dzieląc się tym z nikim, jednakże ogłaszanie ich powiększy zastępy walczących i ułatwi im zwycięstwo, w myśl znanego powiedzenia, że „co kilka głów to nie jedna”.

W takim ujęciu zagadnienia można wyodrębnić w nim niejako dwie fazy: pierwszą — wykrycie niedomagania i drugą — dokonanie usprawnienia, przy czym nie zawsze ten, kto wykrył, będzie tym, który usprawnił. Ma to tę dobrą stronę, że jeśli odkrywca sam nie wie, jak niedomaganie usunąć, to mogą to zrobić inni, posiadający potrzebną, twórczą inicjatywę i pomysłowość, chodzi tylko o to, aby im wskazać problem, który mają rozwiązać, a to właśnie dokonuje się drogą ogłaszania tematyki.

Może się zdarzyć, że na jakieś niedomaganie, ogłoszone w Biuletynie, nie znajduje się przez czas dłuższy żadnych środków zaradczych, czy to z powodu trudności różnego rodzaju, czy też po prostu dlatego, że nikt się nim nie zainteresuje, podczas gdy ogół sądzi, że niedomaganie to zostało już usunięte. Otóż w takim przypadku sama Redakcja względnie ten, który niedomaganie odkrył i zgłosił, widząc, że dotąd nie zostało ono usunięte, powinien spowodować powtórne ogłoszenie go. To powtarzanie tematów byłoby niejako czynnikiem dopingującym racjonalizatorów, a oprócz tego sygnałem alarmującym, że dane zagadnienie leży odłogi i nikt się nim nie interesuje. Aby moment ten uwypuklić, w układzie ogłaszanej tematyki może być nawet wprowadzony podział na tematykę nową, oraz tematykę już uprzednio opublikowaną, a dotychczas niewykorzystaną.

Wreszcie warto zaznaczyć, że z uwagi na to, iż tematyka może podawać często cały szereg niedomagań natury organizacyjnej, jak np. brak współpracy ze sobą na pewnych odcinkach poszczególnych działów, wadliwy obieg dokumentów, niepraktyczny układ formularzy itp., a więc niedomagań, których usunięcie nie wymaga szczególnych uzdolnień racjonalizatorskich, dobrze byłoby, gdyby kierownictwo zakładu pracy wywierało pewien nacisk na zlikwidowanie istniejącego, ogłoszonego w „Biuletynie” złego stanu rzeczy w drodze odpraw, poleceń itp., mimo, że lepsze rezultaty można by tam osiągnąć przy zastosowaniu pewnych usprawnień, wymagających jednakże głowy i ręki racjonalizatora.

Tak więc wspólnym wysiłkiem ogółu pracowników, z których każdy może być „odkrywca” niedomagań, grona uzdolnionych, pomysłowych racjonalizatorów oraz kierownictwa będzie można poprawić styl pracy i zwiększając jej wydajność, zwiększać realizowane oszczędności, a przez to przyczyniać się do podnoszenia na coraz to wyższy poziom naszej stopy życiowej, a tym samym realizować postulaty podstawowego prawa socjalizmu, którym jest maksymalne zaspokojenie potrzeb społeczeństwa.

DZIAŁ INFORMACYJNY*)

NOWA TARYFA TOWAROWA PKP

Od dnia 1 stycznia 1954 r. obowiązuje nowa taryfa towarowa PKP, która wprowadzona została na podstawie uchwały Rady Ministrów Nr 1021/53 z dnia 30 grudnia 1953 r. w sprawie ustalenia wytycznych do wprowadzenia przez Ministra Kolei nowych opłat do Taryfy towarowej PKP.

Wydanie nowej taryfy towarowej PKP stało się konieczne w związku z wejściem w życie dekretu o przewozie przesyłek i osób kolejami oraz przepisów wykonawczych do tego dekretu, a to wobec przeniesienia z dotychczasowej Taryfy Towarowej PKP cz. IB do przepisów wykonawczych do dekretu o przewozie przesyłek i osób kolejami szeregu postanowień o charakterze prawnym, a także wobec wprowadzenia wymienionymi przepisami nowych rodzajów usług kolejowych.

W związku z przeniesieniem szeregu postanowień o charakterze prawnym do przepisów wykonawczych do dekretu obecna Taryfa Towarowa PKP jest objętościowo mniejsza i stała się taryfą w ścisłym tego słowa znaczeniu, w której określone zostały wysokości opłat za ustalone usługi oraz podstawy obliczania opłat. Układ taryfy nie uległ zasadniczym zmianom, jednakże obejmuje on pięć Działów (zamiast sześciu). I tak, Dział I zawiera: postanowienia wstępne oraz postanowienia taryfowe ogólne i szczególne (nie zawiera natomiast postanowień taryfowych obowiązujących na stacjach portowych, które obecnie zamieszczone są w przepisach wykonawczych do dekretu). Dział II, podobnie jak w dotychczasowej taryfie, obejmuje klasyfikację towarów oraz skorowidz alfabetyczny klasyfikacji towarów. Dział III obejmuje tabele stawek przewozowych. Dział IV zawiera opłaty dodatkowe i premie, a ostatni Dział V — przewoźne za przesyłki w komunikacji kolejowo-wodnej.

Poza wprowadzeniem niektórych nowych opłat, które omawiamy niżej, nowa taryfa towarowa PKP stosownie do upoważnienia Ministra Kolei w uchwale Rady Ministrów Nr 1021/53 r. uwzględnia następujące zmiany:

a) rozszerza stawki przewozowe taryfy towarowej linii normalno-torowych na linie wąskotorowe PKP, przy czym stawki za przewóz na liniach wąskotorowych są w większości takie same, jak na liniach normalnotorowych, a jedynie dla nielicznej grupy przesyłek wagonowych stawki przewozowe są albo niższe, albo wyższe od stawek linii normalnotorowych w zależności od wielkości tych przesyłek;

b) włącza nie ujęte dotychczas w taryfie opłaty za prace manewrową parowozu oraz podstawianie wagonów na bocznicę i zabieranie wagonów z bocznic — na poziomie dotychczasowym;

c) znosi opłaty nieprzewidziane w przepisach wykonawczych do dekretu o przewozie przesyłek i osób kolejami;

d) wprowadza niezbędne uproszczenia w zasadach obliczania przewoźnego za przesyłki wagonowe i drobne;

e) włącza cennik części zamiennych i naprawy uszkodzonych wagonów towarowych oraz pojemników na poziomie 3-krotnie wyższym od kosztu zakupu lub naprawy uszkodzonych części.

Nowe opłaty ustalone zostały przede wszystkim za przewóz pośpiesznych przesyłek wagonowych pociągami ruchu osobowego. Oblicza się je według taryfy dla przesyłek ekspresowych obniżonej o 30 proc., stosowanej za wagę rzeczywistą przesyłek najmniej za 9.000 kg oraz za przewóz pośpiesznych przesyłek wagonowych zwierząt luzem pociągami ruchu osobowego, obliczane także według stawek taryfowych dla przesyłek ekspresowych, jednakże obniżonej o 65 proc. z przeliczeniem stawek za 1 m² powierzchni podłogi wagonu. Ustalenie tego rodzaju opłat było konieczne w związku ze zniesieniem przez przepisy wykonawcze do dekretu o przewozie przesyłek i osób kolejami przesyłek pośpieszno-przyśpieszonych, w których miejsce wprowadzone nowy rodzaj przesyłek towarowych przyjmowanych do przewozu pociągami pasażerskimi. Przesyłki drobne pośpieszno-przyśpieszone będą odprawiane za listami ekspresowymi i będą taryfowane według stawek taryfy ekspresowej.

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

Wobec rozszerzenia wagi przesyłek drobnych ponad dotychczasową granicę 5 ton, a co za tym idzie lepszego wykorzystania wagonów, na przesyłki drobne o tak znacznej wadze wprowadzono zniżkę stawek, która potani przewóz tych przesyłek oraz uczyni zbędnym pracochłonne porównywanie przewoźnego za przesyłką drobną i wagonową. Zniżka ta za przewóz przesyłek o wadze powyżej 5 ton wynosi o 5—25 proc. w zależności od klasy przesyłek drobnych.

Opłaty za przedawizację przesyłek ustalone zostały na poziomie dotychczasowych opłat za awizację telefoniczną tj. 0,65 zł za jedną i 1,30 zł od dwóch lub więcej przesyłek przedawizowanych jednocześnie.

Opłata za samowolne użycie wagonu do załadunku na bocznicę lub na ładowni publicznej ustalona została w wysokości 100 zł. Ta wyższa opłata (dotychczas 45 zł. na stacjach WU i 22,50 zł na bocznicach) zapobiegnie niewątpliwie łamaniu dyscypliny naładunkowej i ułatwi tym samym pracę kolei.

Za zaopatrzenie w zastępstwie nadawcy w nalepki przesyłki wagonowej opłata wynosi 5 zł, a każdej przesyłki drobnicowej 0,45 zł.

Ze względu na to, że spowodowanie przekroczenia czasu planowego postoju pociągu przy czynnościach odładunku lub doładunku na stacjach pośrednich dezorganizuje ruch na danej linii powodując opóźnienia innych pociągów i przetrzymanie składu danego pociągu — nowa taryfa towarowa ustala opłatę za tego rodzaju przetrzymanie na 180 zł za każdą rozpoczętą pociągo-godzinę. Za wyłączenie i włączenie wagonu do pociągu na stacji pośredniej dokonane na żądanie nadawcy przy przewozie z częściowym odładunkiem lub doładunkiem na stacji pośredniej, opłata ustalona została w wysokości 25 zł od wagonu.

Ponadto nowe opłaty ustalono za:

— deklarowanie wartości przesyłki — 0,25 zł od każdego rozpoczętych 100 zł deklarowanej kwoty;

— obciążenie przesyłki zaliczeniem — 2 zł od zaliczenia;

— ponowne nadanie przesyłki wagonowej do przewozu — 20 zł od przesyłki;

— podstawienie wagonów na szlak — za każdy kwadrans pracy: a) parowozu normalnotorowego — 17,75 zł, b) parowozu wąskotorowego — 11,25 zł,

— na zabezpieczenie kary umownej za odwołanie zamówionego wagonu przez osoby prywatne i przedsiębiorstwa nieuspołecznione tytułem kaucji a) dla wszelkich wagonów do 30 ton — zł 20, b) dla wagonu o ładowności 30 ton i większej oraz platformy z zagłębioną podłogą — 100 zł.

A. G.

OBOWIĄZEK PODSTAWIANIA WAGONÓW NA PODSTAWIE PLANÓW PIĘCIODNIOWYCH

Przewodniczący PKPG, działając na podstawie art. 36, ust. 1 dekretu z dnia 24 grudnia 1952 r. o przewozie przesyłek i osób kolejami (Dz. U. Nr 4, poz. 7) wydał zarządzenie nr 19 z dnia 27 stycznia 1954 r. w sprawie ustalenia listy towarów dla których kolej obowiązana jest podstawiać wagony na podstawie planów pięciodniowych, bez zamówienia.

Zarządzenie obejmuje następujące towary: cegła, piasek i żwir, kamień wszelki, drewno tarte i dłuższe, cement, nawozy sztuczne.

Odnosnie drewna tartego i dłuższego to plan pięciodniowy jest zarazem zamówieniem wówczas, gdy nadawcą tego ładunku jest wyłącznie jednostka podległa Ministrowi Leśnictwa.

W pewnych przypadkach stosowane są odstępstwa od omawianego zarządzenia, a to wówczas, gdy występują przewozy wszelkie w obrocie zagranicznym.

W świetle art. 36 dekretu o przewozie przesyłek i osób kolejami dla pozostałych towarów nieobjętych w.w. zarządzeniem niezależnie od składanych planów pięciodniowych obowiązuje dotychczasowy system składania zamówień dobowych.

Zarządzenie powyższe zostało ogłoszone w Monitorze Polskim A-14 pod pozycją 300 i obowiązuje od dnia 5 lutego 1954 r.

L. K.

OPERATYWNE PLANOWANIE PRZEWÓZÓW

Doprowadzenie instrukcji o operatywnym planowaniu przewozu ładunków (Zarządzenie Przewodniczącego PKPG nr 295 z dnia 12.X 1953 r.) do jednostek oddolnych jak też udzielanie instruktażu przez resorty gospodarcze jest dotąd niedostateczne. Wykazała to m. in. konferencja, jaka odbyła się z użytkownikami środków transportowych w Wydziale Komunikacji Drogowej Prez. Woj. RN w Warszawie w dniu 13.I.1954 r.

Dla usprawnienia pracy przewozowej resorty gospodarcze powinny dopilnować niezwłocznego rozprowadzenia instrukcji oraz zwrócić baczniejszą uwagę na konieczność przeprowadzenia głębszego instruktażu. Oprócz ujednolicenia metody planowania w transporcie na wszystkie środki przewozowe instrukcja o operatywnym planowaniu przewozów, daje możliwość utrzymania stałego kontaktu przewoźników z użytkownikami, przez organizowanie co miesięcznych konferencji. Dobrze przygotowana konferencja może przynieść dużą korzyść przewoźnikom i klientom oraz wpłynąć na poprawę stylu pracy przewozowej.

Wymiana poglądów na zagadnienie transportowe jaka miała miejsce na konferencji w Wydziale Komunikacji Drogowej Prez. Woj. RN w Warszawie pozwoliła na wykrycie możliwości częściowego rozwiązania ważnego problemu próżnych przebiegów w transporcie własnym jednostek gospodarczych.

Przedstawiciele komórek transportowych nawiązali ze sobą od razu tam, na miejscu współpracę w zakresie zabezpieczenia masy dla wysyłanych względnie powracających próżnych samochodów — oferując tabor względnie ładunek. Były również podawane przykłady dobrze zorganizowanej służby transportowej jak też niewłaściwego ustosunkowania się kierownictwa przedsiębiorstwa do własnych jednostek transportowych.

Dlatego powinniśmy więcej uwagi poświęcić na tego rodzaju narady robocze, które przyczynią się do wydajniejszej i bardziej zorganizowanej pracy jak też podniosą znacznie dyscyplinę przewozową.

L. K.

ZMIANA PRZEPISÓW O KIEROWCACH POJAZDÓW MECHANICZNYCH

Ostatnio zostało ogłoszone rozporządzenie z dnia 15 grudnia 1953 r. (Dz. U. z 1953 r. Nr 3 poz. 6) zmieniające Dział V „O kierowcach pojazdów mechanicznych“ dotychczas obowiązującego rozporządzenia o ruchu pojazdów mechanicznych na drogach publicznych.

Z uwagi na obszerny materiał i objętość przepisów rozporządzenia omówimy poniżej w dużym skrócie tylko najważniejsze uregulowane nim zagadnienia.

Rodzaje pozwoleń.

Nowe przepisy wprowadzają siedem kategorii pozwoleń. Są to pozwolenia:

- 1) kategorii I-szej, uprawniające do prowadzenia wszelkich samochodów i pociągów drogowych,
- 2) kategorii II-ej, uprawniające do prowadzenia wszelkich samochodów i pociągów drogowych, z wyjątkiem autobusów z przyczepą osobową, a w miastach liczących ponad 100.000 mieszkańców — ponadto z wyjątkiem ambulansów (karetek sanitarnych) stacji pogotowia ratunkowego — samochodów bojowych straży pożarnych i innych pojazdów, uprzywilejowanych w ruchu,
- 3) kategorii III-ej, uprawniające do prowadzenia: a) samochodów osobowych, z wyjątkiem dorożek samochodowych (taksówek) w m. st. Warszawie i m. Łodzi oraz w miastach stanowiących powiaty, b) samochodów ciężarowych, z wyjątkiem zaopatrzonych w silniki wysokoprężne, c) samochodów ciężarowych i ciągników najwyżej z jedną przyczepą o łącznej nośności (ładowności) 7 ton, d) ciągników najwyżej z trzema przyczepami o łącznej nośności (ładowności) 9 ton, jeżeli ciągniki te nie mogą rozwijać szybkości ponad 30 km/godz.,
- 4) kategorii amatorskiej, uprawniające do niezawodowego prowadzenia samochodów osobowych,
- 5) kategorii motocyklowej, uprawniające do prowadzenia rowerów i wózków z silnikami pomocniczymi o pojemności skokowej powyżej 50 cm³ oraz motocykli z silnikami o tejże pojemności,
- 6) kategorii ciągnikowej, uprawniające do prowadzenia ciągników najwyżej z trzema przyczepami o łącznej noś-

ności (ładowności) 9 ton, jeżeli ciągniki te nie mogą rozwijać szybkości ponad 30 km/godz.,

7) kategorii trolejbusowej, uprawniające do prowadzenia trolejbusów.

Należy jeszcze wyjaśnić, iż przepisy dopuszczają udzielanie w określonych przypadkach (w ramach pozwoleń kategorii amatorskiej i kategorii motocyklowej) — pozwoleń, które możnaby nazwać „z ograniczeniami“ a mianowicie:

1) kategorii amatorskiej z ograniczeniem do prowadzenia tylko samochodów osobowych doświadczalnych z silnikiem o pojemności skokowej do 500 cm³, 2) kategorii amatorskiej z ograniczeniem do prowadzenia tylko rowerów z silnikami pomocniczymi o pojemności skokowej do 130 cm³ i motocykli z silnikami o tejże pojemności.

Te dwa rodzaje pozwoleń może otrzymywać młodzież, zrzeszona w kółkach modelarskich lub konstrukcyjnych Polskiego Związku Motorowego.

Omówione dotychczas rodzaje pozwoleń, uprawniają do **samodzielnego** prowadzenia pojazdów, w nich wymienionych. Do pozwoleń dołącza się wkładkę kontrolną A, służącą do udzielania kierowcom ostrzeżeń. Wkładka A może być w przypadkach, określonych przepisami zmieniona na wkładkę B. Pozwolenie bez wkładki A lub B jest nieważne.

Rozporządzenie przewiduje ponadto pozwolenia dla praktykantów na kierowców pojazdów mechanicznych. Pozwolenia praktykanckie **nie uprawniają** ich posiadaczy do **samodzielnego** prowadzenia pojazdów, a jedynie pod nadzorem i odpowiedzialnością kierowcy, posiadającego pozwolenie kategorii I-szej lub II-ej.

Warunki otrzymania pozwoleń.

Od kandydatów ubiegających się o pozwolenia poszczególnych kategorii wymaga się spełnienia warunków szczegółowo określonych w rozporządzeniu (oddzielnie dla ubiegających się o poszczególne kategorie pozwoleń).

Niektóre z tych warunków są sformułowane jednakowo i są stawiane na równi wszystkim kandydatom bez względu na to, o jaką kategorię pozwolenia ubiegają się.

Warunki te rozporządzenie formułuje następująco:

„pozwolenie kategorii . . . może otrzymać osoba, która: 1) nie posiada wad organicznych albo cech i wad psychicznych, utrudniających prowadzenie pojazdu mechanicznego, co zostało stwierdzone przez badanie lekarskie, 2) posiada umiejętność udzielania pierwszej pomocy ofiarom wypadków, 3) wykaże się przed komisją egzaminacyjną posiadaniem kwalifikacji fachowych w zakresie programu egzaminacyjnego ustalonego przez Ministra Transportu Drogowego i Lotniczego“.

Poza tymi warunkami, rozporządzenie wymaga od ubiegających się o pozwolenia spełnienia dalszych jeszcze warunków, które są ściśle powiązane z danymi kategoriami pozwoleń.

Porównywanie przepisów z przed nowelizacji z przepisami nowego rozporządzenia wyraźnie wskazuje na przesunięcie ciężaru zagadnienia na szkolenie kierowców i to właśnie stanowi podstawową cechę nowych przepisów.

Nowe przepisy nie eliminują praktyki jako elementu oczywiście bezwzględnie koniecznego, ale wprowadzając nowy, ważny element, to jest szkolenie kandydatów i szkolenie kierowców (już posiadających pozwolenia niższych kategorii), skracając czas trwania praktyki zawodowej, wymaganej do uzyskania pozwoleń. Np. kandydat ubiegający się o pozwolenie kategorii I-ej musi wprawdzie odbyć jako kierowca posiadający pozwolenia niższych kategorii łącznie tylko 3 lata praktyki, ale ponadto obowiązany jest ukończyć 2 kursy dokształcające, pierwszy jako kierowca posiadający pozwolenie kategorii III-ej, drugi zaś jako kierowca posiadający pozwolenie kategorii II-ej, a także kurs kierowców jeszcze przed uzyskaniem pozwolenia kategorii III-ej (i odpowiednią praktykę).

Efektom nowej regulacji warunków uzyskiwania pozwoleń będzie niewątpliwie szybsze narastanie kadr kierowców o wyższych kwalifikacjach zawodowych.

Wydawanie pozwoleń

Pozwolenia wydają prezydya powiatowych rad narodowych (miejskich, dzielnicowych) właściwe ze względu na miejsce zamieszkania osób ubiegających się o pozwolenie*).

* Jeżeli osoba ubiegająca się o pozwolenie, jest zameldowana na pobyt czasowy w miejscu, w którym uczęszcza na kurs kierowców, pozwolenie może wydać prezydium rady narodowej właściwe ze względu na to miejsce pod warunkami, określającymi w § 46 ust. 3 rozporządzenia.

a gdy chodzi o żołnierzy w czynnej służbie wojskowej, prezydium rad narodowych, właściwe ze względu na miejsce postoju jednostek wojskowych.

Prezydium rady narodowej ma obowiązek odmówić wydania pozwolenia, gdy stwierdzono, że osoba, która posiada w zasadzie warunki, wymagane do otrzymania pozwolenia danej kategorii: 1) nadużywa alkoholu lub innych podobnie działających środków, 2) została pozbawiona prawa prowadzenia pojazdów mechanicznych, a czasokres, na który cofnięto jej pozwolenie jeszcze nie upłynął.

Prezydium rady narodowej może odmówić wydania pozwolenia, jeżeli osoba ubiegająca się o pozwolenie została ukarana prawomocnym wyrokiem za przestępstwo przeciwko życiu, mieniu lub bezpieczeństwu publicznemu.

Zasady i tryb cofania pozwoleń.

Rozporządzenie poświęca wiele uwagi zagadnieniu cofania pozwoleń kierowcom. Cofnięcie pozwolenia — w świetle przepisów rozporządzenia — ma niewątpliwie charakter zarządzenia **prewencyjnego** (a nie kary), zmierzające do wyeliminowania z zawodu na stałe lub na określony czas kierowców, którzy z różnych powodów jak naruszanie przepisów o ruchu drogowym, stan zdrowia itp. nie dają gwarancji prowadzenia pojazdów bez zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego najmniej zaufania budzi oczywiście kierowca nadużywający alkoholu lub podobnie działającego środka. Z tego też względu rozporządzenie przewiduje szczególnie ostre rygory w odniesieniu do takich kierowców.

Jest rzeczą oczywistą, że przepisy o cofaniu pozwoleń nie mogły ograniczyć się jedynie do przypadków, w których cofnięcie następuje z powodu wykonywania zawodu kierowcy w „stanie zamroczenia”. Rozporządzenie wylicza szereg innych przypadków, w których należy kierowcom lekceważącym przepisy ruchu drogowego cofnąć pozwolenie. Z ogólnej charakterystyki tych przepisów można jednak wnioskować, iż ustawodawca bardziej liberalnie potraktował kierowców nienadużywających alkoholu.

Zaznaczyć wypada, iż nie tylko naruszenie przepisów o ruchu drogowym może być powodem cofnięcia pozwolenia. Zły stan zdrowia lub stwierdzony brak nie należytych kwalifikacji fachowych obniża również zdolność kierowcy do prowadzenia pojazdów.

Pozwolenie cofa w zasadzie to samo prezydium rady narodowej, które jest uprawnione do wydawania pozwoleń. Żołnierzom w czynnej służbie wojskowej pozwolenie cofa właściwy dowódca jednostki wojskowej na okres czasu nieprzekraczający służby wojskowej; na okres dłuższy pozwolenie cofa prezydium rady narodowej na wniosek właściwego dowódcy jednostki wojskowej.

Zasady i tryb udzielania ostrzeżeń kierowcom.

Rozporządzenie postanawia, że w przypadkach, w których naruszenie przepisów o ruchu drogowym nie powoduje zatrzymania pozwolenia (celem przekazania władzy do ewent. cofnięcia pozwolenia), organ kontroli drogowej udzieli kierowcy ostrzeżenia. Wynikałoby z tego, iż ostrzeżenia udziela się w przypadkach naruszenia przepisów o ruchu drogowym, które w mniejszym stopniu zagrażają bezpieczeństwu ruchu. Rozporządzenie nie określa bliżej takich przypadków, natomiast postanawia, że zagadnienie uregulują Ministrowie: Transportu Drogowego i Lotniczego, Obrony Narodowej i Bezpieczeństwa Publicznego, którzy jednocześnie uregulują również sposób udzielania ostrzeżeń, zatrzymywania pozwoleń, tryb postępowania z wkładkami kontrolnymi do pozwoleń oraz z zatrzymywanymi pozwoleńiami.

Zasady wymiany dotychczasowych pozwoleń na nowe.

Zagadnieniu wymiany pozwoleń poświęcony jest § 2 noweli. Z uwagi na duże zainteresowanie kierowców sprawą wymiany przepis ten cytujemy w całości:

§ 2.

I) Posiadacz dotychczasowego o pozwolenia kategorii III-a po zwróceniu tego pozwolenia otrzyma:

1) pozwolenie kategorii II, jeżeli: a) złożył egzamin wymagany do uzyskania pozwolenia kategorii II według przepisów, które obowiązywały do czasu wejścia w życie niniejszego rozporządzenia, lub b) jeżeli ukończył 20 lat i przedłoży zaświadczenie upośleczonego zakładu pracy, że pracował jako kierowca zawodowy prowadząc samochód ciężarowy lub ciągnik przez 18 miesięcy, lub c) jeżeli ukończył 20 lat i przedłoży zaświadczenie upośleczonego zakładu pracy, że pracuje jako kierowca zawodowy i wykaże się przed komisją egzaminacyjną postadaniem kwalifikacji fachowych w zakresie ustalonym programem egzaminacyjnym dla ubiegających się o pozwolenie kategorii II.

2) pozwolenie kategorii III, jeżeli nie spełnia warunków określonych w pkt. 1, a pracuje jako kierowca zawodowy.

3) pozwolenie kategorii amatorskiej — w przypadkach, nie wymienionych w pkt. 1 i 2.

II. Posiadacz dotychczasowego pozwolenia kategorii III-b po zwróceniu tego pozwolenia otrzyma pozwolenie kategorii ciągnikowej.

III. Posiadacz dotychczasowego pozwolenia kategorii II po zwróceniu tego pozwolenia otrzyma:

1) pozwolenie kategorii I, jeżeli przedstawi zaświadczenie upośleczonego zakładu pracy, że co najmniej od 12 miesięcy prowadzi autobusy, albo w miastach liczących ponad 100.000 mieszkańców samochody, uprzywilejowane w ruchu;

2) pozwolenie kategorii II jeżeli nie odpowiada warunkom określonym w pkt. 1.

IV. Posiadacz dotychczasowego pozwolenia kategorii I po zwróceniu tego pozwolenia otrzyma nowe pozwolenie kategorii I.

V. Minister Transportu Drogowego i Lotniczego może zezwolić na wymianę dotychczasowego pozwolenia kategorii II i III-a na pozwolenie kategorii I, pomimo braku 12 miesięcy praktyki na pojazdach wymienionych w ust. 3 pkt. 1, o ile kierowca przedstawi zaświadczenie upośleczonego zakładu pracy, że prowadzi wymienione pojazdy i wykaże się przed komisją egzaminacyjną postadaniem kwalifikacji fachowych w zakresie ustalonym programem egzaminacyjnym dla ubiegających się o pozwolenie kategorii I.

VI. Posiadacz dotychczasowego pozwolenia kategorii IV otrzyma pozwolenie kategorii motocyklowej.

VII. Posiadacz dotychczasowego pozwolenia wojskowego otrzyma pozwolenie odpowiedniej kategorii na podstawie zaświadczenia właściwego dowódcy jednostki wojskowej. Pozwolenie wydaje prezydium rady narodowej, właściwe ze względu na miejsce zamieszkania kierowcy wojskowego przed powołaniem go do służby wojskowej.

VIII. Pozwolenie nie przedłożone prezydium rady narodowej do wymiany tracą ważność po upływie 6 miesięcy od dnia wejścia w życie rozporządzenia. Minister Transportu Drogowego i Lotniczego może przedłużyć powyższy termin o dalsze 12 miesięcy.

J. B.

ZMIANA WYKAZU POJAZDÓW MECHANICZNYCH

W Monitorze Polskim nr A-5 pod poz. 154 opublikowane zostało zarządzenie Przewodniczącego PKPG nr 4 z dnia 5 stycznia 1954 r. zmieniające załącznik do uchwały Prezydium Rządu w sprawie przekazywania zbędnych i nadmiernych remanentów motoryzacyjnych.

W omawianym zarządzeniu skreśla się z listy pojazdów samochodowych to jest z listy tak zwanych „pojazdów typowych”, samochody osobowe marki: 1) Hillman typ Minx oraz 2) Rover typ Land Rover. Zarządzenie weszło w życie z dniem ogłoszenia.

A. K.

RYCZAŁTOWA FORMA POBORU PODATKÓW OD CZŁONKÓW POMOCNICZYCH SPÓŁDZIELNI PRZEWOZOWYCH

W Dzienniku Ustaw PRL nr 4 pod poz. 8 opublikowane zostało rozporządzenie Ministra Finansów z dnia 11 grudnia 1953 r. w sprawie poboru w formie ryczałtu podatków obrotowego i dochodowego od członków pomocniczych spółdzielni przewozowych.

Stosownie do postanowień rozporządzenia, podatki obrotowy i dochodowy w formie ryczałtu podlegają odpłatne świadczenia usług transportowych pojazdami konnymi, wykonywane przez członków pomocniczych spółdzielni przewozowych (furmanów) na zlecenie Centrali Spółdzielni Transportu lub spółdzielni w niej zrzeszonych, osoby albo z udziałem jednego członka rodziny lub jednego pracownika najemnego, oraz dochody uzyskiwane z tych świadczeń. Postanowienie to nie dotyczy członków spółdzielni przewozowych podlegających obowiązkowi podatkowemu w podatku gruntowym.

Podstawę ryczałtowego obliczenia podatku stanowi obrót osiągany przez podatnika z tytułu wykonywania usług transportowych na zlecenie CST lub spółdzielni w niej zrzeszonych. Zryczałtowany podatek wynosi 12 proc. od podstawy obliczenia.

Wszyscy podatnicy opłacający podatek zryczałtowany wolni są od obowiązku opłacania podatku obrotowego i dochodowego na zasadach ogólnych oraz wolni są od obowiązku prowadzenia ksiąg podatkowych, składania zeznań podatkowych i deklaracji na zaliczki miesięczne na podatki obrotowy i dochodowy.

Opłacanie podatków w formie ryczałtowej nie zwalnia od obowiązku uzyskania karty rejestracyjnej zgodnie z obowiązującymi przepisami.

Podatnicy, którzy oprócz usług transportowych na zlecenie CST lub spółdzielni w niej zrzeszonych wykonują usługi na zlecenie innych osób, opłacają niezależnie od podatku zryczałtowanego za usługi CST podatek obrotowy i dochodowy na zasadach ogólnych od przychodów uzyskanych z tytułu usług wykonywanych na zlecenie tych innych osób. W tym przypadku na podatnikach ciąży obowiązek prowadzenia ksiąg podatkowych, oraz składania deklaracji na zaliczki miesięczne na podatki obrotowy i dochodowy za te miesiące, w których podlegają opodatkowaniu na zasadach ogólnych oraz obowiązek składania zeznań rocznych o obrocie i dochodzie.

Do obliczania i pobierania zryczałtowanego podatku z tytułu usług wykonywanych na zlecenie CST lub spółdzielni w niej zrzeszonych obowiązane są — jako płatnicy — CST i spółdzielnie w niej zrzeszone przy każdej wypłacie należności za wykonane usługi transportowe.

Rozporządzenie weszło w życie z dniem 1 stycznia 1954 r.

A. G.

TRYB ZAOPATRZENIA W PRODUKTY NAFTOWE

W Biuletynie PKPG nr 2 pod poz. 9 ukazało się zarządzenie Przewodniczącego PKPG nr 2 z dnia 5 stycznia 1954 r. w sprawie trybu zaopatrzenia w produkty naftowe. Zarządzenie ustala, że przy zaopatrzeniu jednostek państwowych i spółdzielczych w produkty naftowe należy stosować przepisy tegoż zarządzenia oraz przepisy zarządzenia Przewodniczącego PKPG nr 221 z dnia 10 sierpnia 1953 r. w sprawie zaopatrzenia materiałowo-technicznego (Biuletyn PKPG nr 26, poz. 115 i nr 33, poz. 144).

W myśl zarządzenia produkty naftowe takie, jak: benzyna motorowa i mieszanek, benzyna specjalna, nafta oświetleniowa, paliwo traktorowe, oleje napędowe rozdziela Prezydium Rządu, natomiast oleje i smary, w tym także oleje silnikowe, rozdziela Ministerstwo Górnictwa.

Równocześnie zarządzenie ustala, że zaopatrzenie w produkty naftowe należy do Centrali Produktów Naftowych, do której zamówienia należy składać na 60 dni przed miesiącem, w którym ma nastąpić dostawa, z tym, że na ilości odpowiadające przesyłkom cysternowym lub pełnowagonowym należy składać zamówienie w trzech egzemplarzach skierowane do właściwego biura wojewódzkiego CPN. W przypadkach mniejszych ilości zamówienia składa się tylko w dwóch egzemplarzach. Złożenie zamówienia po upływie terminu powoduje odpowiednie przesunięcie terminu jego wykonania na miesiąc następny. Wojewódzkie Biuro CPN w terminie 14 dni od dnia otrzymania zamówienia przesyła je do wykonania właściwemu wykonawcy zamówienia, zawiadamiając o tym odbiorcę, bądź przyjmuje je do wykonania we własnym zakresie przez wydanie bonów towarowych.

Wykonawca zamówienia może złożyć protokół rozbieżności w ciągu 14 dni od dnia otrzymania zamówienia. Nie-

złożenie protokołu rozbieżności w terminie uważane jest za potwierdzenie przyjęcia zamówienia bez zastrzeżeń.

Ustalenia zawarte w zarządzeniu odnoszą się do zaopatrzenia w produkty naftowe na rok 1954 i lata następne.

A. K.

OPLATY ZA PRZEWÓZ SIŁ ROBOCZYCH TABOREM WYNAJMOWANYM

W związku z postanowieniami § 49 ust. 9 Taryfy Towarowej Transp. Samoch. i Spedycji powstały w terenie wątpliwości, czy opłaty za przewóz sił roboczych pobiera się w każdym przypadku, z wyjątkiem przewozu sił roboczych od miejsca pracy i z powrotem w przypadku wynajmu pojazdu do wózków czy rozwózków w miejskim obszarze dowozowym ekspedycji i przy pracy w terenie akcji masowej połączonej z robotami.

Z uwagi na powstałe wątpliwości Ministerstwo Transportu Drogowego i Lotniczego wyjaśniło, iż opłat za robotników przewożonych z ładunkiem oraz po dokonaniu wylądunku — pustym przebiegiem na odcinku pracy taboru zatrudnionego w przewozach towarowych w terenie nie należy pobierać.

Równocześnie Min. Transp. Drog. i Lotn. wyjaśniło, że we wnioskach w sprawie zmian taryfowych uwzględnione zostało odpowiednie poprawienie redakcji ust. 9 § 49 T. T. Transp. Sam. i Sped. przez skreślenie wyrazów „akcji masowej“.

S. T.

RUCH ROWERÓW NA DROGACH PUBLICZNYCH

W miarę zwiększania się ilości użytkowników dróg publicznych, a w związku z tym intensyfikacją ruchu drogowego zaostrza się problem zapewnienia bezpieczeństwa ruchu. Wśród środków, prowadzących do poprawy warunków bezpieczeństwa na tym odcinku, należy wymienić ustawianie znaków drogowych ostrzegawczych, oznajmianych użytkowników dróg zbliżanie się do miejsc niebezpiecznych na drogach i znaków regulujących ruch, (znaki zakazów, nakazów i ograniczeń ruchu), naukę „chodzenia“ dla pieszych, propagandę prasową, kinową i inną, zwracającą uwagę na często tragiczne skutki lekceważenia przepisów drogowych, a przede wszystkim przepisy regulujące ruch środków lokomocji drogowej.

Do rzędu tego rodzaju przepisów należy ogłoszone w Dzienniku Ustaw Nr 3/54 r. rozporządzenia Ministra Transportu Drogowego i Lotniczego z dnia 15 grudnia 1953 r. w sprawie ruchu rowerów na drogach publicznych, które zawiera warunki, jakim powinny odpowiadać osoby, kierujące rowerami, warunki techniczne rowerów oraz zasady używania rowerów na drogach publicznych. Rozporządzenie wyjaśnia, iż przez rowery rozumie się nie tylko rowery i wózki, poruszane siłą nóg, ale także poruszane siłnikami pomocniczymi o pojemności skokowej do 50 cm³ oraz motocykle z silnikami o takiejże pojemności.

Używanie rowerów na drogach publicznych jest dozwolone po zgłoszeniu ich i wpisaniu do rejestru, prowadzonego przez prezydium miejskich, (dzielnicowych) i gminnych rad narodowych, które na dowód wpisania roweru do rejestru wydają potwierdzenia wpisu zwane „kartami rowerowymi“.

Kartę rowerową obowiązany jest posiadać przy sobie kierujący rowerem i okazywać ją na żądanie kontroli drogowej. Kierować rowerami na drogach publicznych mogą:

- 1) osoby w wieku powyżej 18 lat — z prawem przewożenia osób i towarów,
- 2) osoby w wieku od 12 do 18 lat — bez prawa przewożenia osób i towarów,
- 3) pod opieką dorosłych, osoby w wieku od 10 do 12 lat na drogach, na których nie ma ruchu pojazdów samochodowych — bez prawa przewożenia osób lub towarów, o ile na kierowanie rowerami rodzice bądź opiekunowie wyrażają zgodę ustnie lub na piśmie przy rejestracji roweru.

Kierujący rowerami muszą oczywiście znać przepisy ruchu drogowego w zakresie, przewidzianym rozporządzeniem i dlatego rozporządzenie przewiduje wydanie przepisów, regulujących sprawowanie znajomości przepisów o ruchu drogowym. Zawiera ono również postanowienie według którego prezydium rady narodowej, właściwe ze względu na rejestrację roweru, może w związku z powtarzającymi się przypadkami nieprzestrzegania przepisów o ruchu na drogach publicznych, wezwać kierującego rowerem do sprawdzenia znajomości tych przepisów (sprawdzenie jest bezpłatne).

Rowery, używane na drogach publicznych powinny odpowiadać warunkom, określonym szczegółowo w rozporządzeniu. Warunki te są różne w zależności od tego, czy chodzi o rowery dwukołowe, czy o rowery posiadające więcej niż dwa koła, czy wreszcie o rowery z silnikami pomocniczymi o pojemności skokowej do 50 cm³ oraz motocykle o takiejże pojemności. Warunki te określają dla każdego rodzaju rowerów: ilość i rodzaj hamulców, ilość, rodzaj i rozmieszczenie świateł (latarek, latarni), rodzaje przyrządów sygnalizacyjnych, rozmieszczenie szkieletów odblaskowych itp. Rozporządzenie ustala ponadto zasady używania rowerów na drogach publicznych, zawierające zakazy i nakazy, do których obowiązani są stosować się kierujący rowerami.

Przepisy rozporządzenia w zakresie, dotyczącym rejestracji rowerów i obowiązku posiadania karty rowerowej nie odnoszą się do rowerów, będących w posiadaniu władz i jednostek wojskowych oraz jednostek bezpieczeństwa publicznego, jak również wózków i rowerów dzieciennych.

J. B.

MANDATY KARNE ZA WYKROCZENIA ŻEGLUGOWE

W Monitorze Polskim Nr A-5, poz. 164 ogłoszona została instrukcja Ministra Żeglugi w sprawie karania mandatami karnymi za wykroczenia żeglugowe mniejszej wagi na śródlądowych drogach wodnych. Ogłoszona instrukcja zapewnia wykonanie uprawnień nadanych organom administracji śródlądowych dróg wodnych zarządzeniem Nr 4 Prezesa Rady Ministrów z dnia 10 stycznia 1954 r.

Zgodnie z instrukcją organami uprawnionymi do nakładania i ściągania grzywien w drodze mandatów karnych za wykroczenia żeglugowe mniejszej wagi na śródlądowych drogach wodnych są pracownicy rejonów dróg wodnych, posiadający odpowiednio upoważnienia organów administracji żeglugowej II instancji, wydane na podstawie odrębnych zarządzeń Ministra Żeglugi.

Nakładanie kar w drodze mandatów karnych jest dopuszczalne wyłącznie za wykroczenia wymienione w załączniku ogłoszonym łącznie z instrukcją. Wspomniany załącznik podaje wykaz wykroczeń podlegających karom wymierzonym w drodze mandatów karnych oraz określa wysokość grzywien (od 6 do 20 złotych).

Do ważniejszych wykroczeń podanych w załączniku instrukcja Ministra Żeglugi zalicza między innymi: spowodowanie zderzenia obiektów pływających bez następstw ich uszkodzenia, uprawianie żeglugi nocnej bez świateł, rzucanie i wleczenie kotwicy w miejscach zakazanych, wjazd do służby bez zezwolenia obsługi, nieobecność sternika przy sterze, brak kompletnego wyposażenia w sprzęt przewidziany dla danego typu obiektu pływającego itd.

W myśl instrukcji nakładanie i ściąganie grzywien przez organy administracji żeglugowej za wspomniane wykroczenia jest dopuszczalne w przypadkach schwytania sprawcy na gorącym uczynku względnie gdy nie zachodzi wątpliwość co do osoby sprawcy i sprawca zgadza się na niezwłoczne uiszczenie grzywiny. W razie odmowy jej uiszczenia organ upoważniony do nakładania kar, po sprawdzeniu tożsamości osoby winnej wykroczenia, sporządza zawiadomienie i przesyła je za pośrednictwem organów administracji żeglugowej do właściwego prezydium rady narodowej.

Postanowienia niniejszej instrukcji nie odnoszą się do członków załóg statków wojskowych i służby bezpieczeństwa publicznego. Omówiona instrukcja wchodzi w życie z dniem jej ogłoszenia.

E. P.

Orzecznictwo

SKUTKI NIESPORZĄDZENIA PROTOKÓŁU KOLEJOWEGO O ZAGINIĘCIU CZĘŚCI PRZESYŁKI

Odbieranie przesyłki bez żądania sporządzenia przez kolej protokołu o brakach tej przesyłki skutkuje stratą tylko tych roszczeń odbiorcy w stosunku do nadawcy, których odbiorca pozbawił się w stosunku do kolei, jako przewoźnika, na skutek powyższego zaniedbania.

Prezes Głównej Komisji Arbitrażowej zarządzeniem z dnia 28 maja 1953 r. uchylił orzeczenie Okręgowej Komisji Arbitrażowej w Szczecinie.

Uzasadnienie

Powód dochodzi częściowego zwrotu ceny kupna w wysokości złotych X z tytułu braków ilościowych oraz różnicy wagi netto w dostawie śledzi.

Okręgowa Komisja Arbitrażowa oddaliła powyższe roszczenie, przyjmując, że powód utracił je na skutek niesporządzenia protokołu kolejowego i nie wniesienia reklamacji, który to obowiązek ciążył na nim z mocy postanowień § 31 i 32 ogólnych warunków dostaw ryb i przetworów rybnych (Załącznik nr 34 do zarządzenia Przewodniczącego PKPG z dnia 26.8.1950 r. Biuletyn PKPG nr 20 poz. 226).

Orzeczenie powyższe należy uznać za błędne. Zaniechanie żądania sporządzenia protokołu kolejowego o brakach przesyłki względnie niezłożenia reklamacji może skutkować oddaleniem tylko tych roszczeń odbiorcy w stosunku do nadawcy, które odbiorca utracił w stosunku do kolei jako przewoźnika na skutek omieszkania dokonania tych czynności.

W konkretnej sprawie, skoro przesyłka kolejowa odebrana przez powoda zawierała jedną beczkę śledzi mniej, niż to wykazywał list przewozowy, to niesporządzenie protokołu kolejowego co do tego braku mogło spowodować istotnie utratę roszczeń w stosunku do kolei, a zatem oddalenie pretensji powoda z tego tytułu jest zasadne. Natomiast niesporządzenie protokołu kolejowego nie może mieć wpływu na dalsze roszczenie powoda z tytułu braku wagi netto towaru. Z protokołu przyjęcia towaru wynika bowiem, że różnica między wagą netto deklarowaną, a wagą rzeczywistą powstała z przyczyn, za które kolej nie odpowiadała (brak solanki, wyschnięcie towaru).

(N. V-6-15/53).

Taryfy i zarządzenia

A. W komunikacji kolejowej:

Z dniem 1/I 1954 r. weszła w życie nowa Taryfa Towarowa Polskich Kolei Państwowych, która zawiera postanowienia taryfowe, klasyfikację towarów wraz ze skróconym, tabelę stawek przewozowych, opłaty dodatkowe, premie, stawki za przewóz przesyłek w komunikacji kolejowo-wodnej oraz przedruk kar umownych stosowanych przy przewożeniu przesyłek towarowych kolejami. Jednocześnie w wejściem w życie tej taryfy straciły moc obowiązującą Taryfa towarowa PKP dla linii normalnotorowych, część I B oraz Taryfa towarowa PKP dla linii wąskotorowych. Ważniejsze zmiany, jakie wprowadza nowa taryfa, omawiamy na osobnym miejscu w tym numerze „Transportu”.

Z dniem 1/I 1954 r. wprowadzono w życie Umowę o międzynarodowej kolejowej komunikacji towarowej (SMGS) oraz jednolitą Taryfę Tranzytową do tej Umowy (ETT). Jednocześnie straciły ważność Umowa o przewożeniu towarów kolejami żelaznymi w bezpośredniej komunikacji międzynarodowej (MGS) oraz jednolita Taryfa Tranzytowa za przewóz towarów przez kraje, których koleje uczestniczą w Umowie o przewożeniu towarów kolejami żelaznymi w bezpośredniej komunikacji międzynarodowej (MGS), obowiązujące od 1/XI 1951 r. Egzemplarze nowej Umowy i nowej Jednolitej Taryfy Tranzytowej są do nabycia w Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Warszawie oraz za pośrednictwem wszystkich innych DOKP.

Z dniem 1/I 1954 r. wprowadzono komunikację towarową pomiędzy Polską, a Szwecją i Norwegią drogą morską promem przez Sassnitz, Hafen-Trelleborg w tranzycie przez Niemiecką Republikę Demokratyczną. Komunikacja ta odbywa się na podstawie postanowień Konwencji Międzynarodowej o przewożeniu towarów kolejami, żelaznymi (KMT) z 23/XI 1938 r. wraz z ujednolicieniami postanowieniami dodatkowymi, obowiązującymi od 1/XI 1938 r.

W Dzienniku Taryf i Zarządzeń Komunikacyjnych Nr 20 1953 r. ukazało się zarządzenie Ministra Kolei z 3/XI 1953 r. w sprawie bezpośredniej komunikacji towarowej pomiędzy Polską, a Wielką Brytanią. Zarządzenie to wprowadza w życie z ważnością do dnia 1/I 1954 r. na Polskich Kolejach Państwowych:

1) Umowę dotyczącą przewozu towarów pomiędzy kontynentem, a Wielką Brytanią oraz 2) Dodatek, zawierający postanowienia uzupełniające specjalne dla komunikacji towarowej pomiędzy Polską a Wielką Brytanią. Umowa i Dodatek zostały ogłoszone w formie załączników do tego zarządzenia.

B. W komunikacji kolejowej i drogowej:

W Dzienniku Taryf i Zarządzeń Komunikacyjnych nr nr 19 i 20 z 1953 r. ogłoszono szereg zarządzeń Ministra Kolei i Ministra Transportu Drogowego i Lotniczego w sprawie przejmowania zadań transportu kolejowego w przewozach na krótkie odległości przez transport samochodowy.

C. W komunikacji wodnej i śródlądowej:

W Dzienniku Taryf i Zarządzeń Komunikacyjnych nr 20 z 1953 r. ogłoszono zarządzenie Ministra Żeglugi z 26/XI 1953 r. z 2X/II 1953 r., które w Taryfie towarowej żegluzi śródlądowej wprowadzają w Międzyporządkowej tabeli opłat (Rozdział IV, § 44) nowe relacje wraz ze stawkami dla cukru buraczanego — kryształ białego i mączki z poz. 444a/k, t. rud rodzimych i prażonych poz. 241a/k, t. i celulozy poz. 1002 K. t.

O. K.

Informacje Wyd. Komunikacyjnych

Nakładem Wydawnictw Komunikacyjnych wyszły ostatnio następujące książki, które są do nabycia w księgarniach techniczno-gospodarczych Domu Książki:

Z dziedziny kolejnictwa:

Podręcznik dla dyspozytora ruchu — Z. SZKÓP

Treść: Zagadnienie operatywnego kierowania ruchem pociągów towarowych na kolejach, a w szczególności zagadnienie planowania i marszrutyzacji przewozów towarowych. Ogólne zasady eksploatacji parowozów przez służbę ruchu oraz kierunek i metodyka pracy dyspozytorskiej na kolejach.

Książka przeznaczona dla dyspozytorów, inżynierów, i techników ruchu, zawiadowców stacji oraz pracowników oddziałów eksploatacyjnych. Może służyć również, jako podręcznik dla technikum kolejowego (cena zł 28,10).

Z dziedziny transportu drogowego:

Kosztorysowanie prostszych robót drogowych —

J. MIEDZIŃSKI (Wydanie II)

Treść: Zasady i metody pracy przy sporządzaniu kosztorysów robót drogowych.

Książka przeznaczona dla dozorców robót drogowych i drożników oraz dla słuchaczy szkół drogowych i nadzorców (cena zł 8).

NOTATKI

TRANSPORT WODNY ZSRR DLA POTRZEB ROLNICTWA

W grudniowym numerze „Wodnego Transportu” 1) (Nr 108 z dnia 10.12.53 r.) omawiane są wymogi jakie stawia przed pracownikami wodnego transportu w Związku Radzieckim gospodarka rolna w obecnej dobie.

Olbryzmą jest sieć wodna Związku Radzieckiego, olbrzymią jest możliwość jej wykorzystania dla zaspokojenia potrzeb wsi w zakresie transportu, olbrzymią jest również odpowiedzialność za należyte i wzorowe zorganizowanie tego transportu. Odpowiedzialność ta dla pracowników transportu wodnego szczególnie wzrosła po powzięciu historycznych uchwał KC KPZR w październiku roku ubiegłego.

Na te tych zagadnień prasa fachowa Związku Radzieckiego rozpatruje stanowiska jakie w sprawie obsługi transportowej rolnictwa zajmują niektóre kierownictwa linii żeglugowych. Otóż odnotować należy, że w niektórych liniach żeglugowych szczególnie niechętnie podchodzą do sprawy organizacji przewozów ładunków rolniczych, uważając przewozy te za „niepłatne”, jak również linie te nie przywiązują wagi do utrzymywania regularności ruchu w tych przewozach, wychodząc z założenia, że przewozy ładunków dla rolnictwa i produktów rolniczych do miast — drogą kolejową — całkowicie pokrywają potrzeby rolnictwa. Takie nie słuszne stanowisko pewnego odłamu transportowców rzecznych ściągano na transport wodny w ogóle pretensje ze strony pracujących na roli.

Zadania postawione przed rolnictwem Związku Radzieckiego wymagają bezwzględnej korekty organizacji przewozów produktów rolnych, tej organizacji, która powstała stopniowo i stopniowo rok po roku rozwijała się bez szczególnego nacisku, bez troskliwej kontroli i bez szczególnych potrzeb tego rolnictwa, co w obecnej dobie w całej pełni stało przed transportowcami.

Pracownicy transportu wodnego muszą wejść w ścisły kontakt z Państwowymi Gospodarstwami Rolnymi, Spółdzielniami Produkcyjnymi i Państwowymi Ośrodkami Maszynowymi, aby wniknąć w sam system obrotu ładunków dla rolnictwa. Bez tego kontaktu nie można prawidłowo operować i kierować przewozami ładunków tak dla rolnictwa jak i produktów tegoż rolnictwa.

Był czas, gdy pracownicy transportu wodnego uważali tak kolchozy jak i sowchozy za zbyt drobnego klienta. Czas ten jednak dawno już minął; obecnie tak Państwowe Gospodarstwa Rolne jak i Spółdzielnie Produkcyjne stały się klientem pożądanym, którego zajmuje coraz większa pozycja w planie przewozów poszczególnych statków. Obecnie transport wodny już we własnym interesie winien uwzględnić specyficzne potrzeby transportowe rolnictwa, jako jednego z najważniejszych swych klientów.

W świetle nowych zadań kierownictwa transportu wodnego winny zrewidować swój stosunek nawet do trzeciorzędnych przystani rzecznych, gdyż właśnie takie małe przystanie w warunkach pracy rolnictwa odgrywają olbrzymią rolę, będąc niejednokrotnie jedyną „drogą dojazdową” do rzek dużych i wielkich skupisk ludzkich.

Nie należy zresztą zapominać o tym, iż obroty ładunkowe tysięcy takich trzeciorzędnych przystani rzecznych składają się na imponujące ilościowo liczby ton i tonokilometrów.

Normowanie techniczne w budownictwie drogowym — F. WICHRZYCKI

Treść: Cel, zadania i konieczność normowania technicznego. Struktura procesów produkcyjnych z uwzględnieniem specyfiki procesu budowlanego w drogownictwie oraz rodzaje norm, sposoby ich ustalania i analizowania. Racjonalna organizacja procesów wytwórczych w oparciu o normowanie techniczne.

Praca może służyć jako podręcznik dla techników normowania i kierownictwa robót drogowych, dla byrigadierów, majstrów i kierowników odcinków drogowych. Może służyć również dla słuchaczy odpowiednich wyższych szkół (cena zł 17,50)

Z dziedziny żeglugi:

Podstawy nawigacji terestrycznej — J. GIERTOWSKI

Treść: Zagadnienia praktyczne i teoretyczne związane z prowadzeniem nawigacji terestrycznej. Metody prowadzenia nawigacji od najprostszych, podstawowych do najnowocześniejszych, opartych na ostatnich zdobyczach w dziedzinie radionawigacji.

Książka może służyć jako podręcznik dla technikum morskigo, jak również jako pomoc dla oficerów nawigacyjnych (cena zł 58.—).

Holowniki morskie i portowe — A. K. OSOŁOWSKI

Treść: Podstawowe zagadnienia z zakresu projektowania konstrukcji oraz praktyki holowania. Charakterystyczne typy holowników radzieckich oraz wymagania Morskiego Rejestru ZSRR w stosunku do holowników i urządzeń holowniczych.

Książka przeznaczona dla projektantów i konstruktorów, inżynierów i techników stoczniowych oraz eksploatujących holowniki morskie i portowe (cena zł 30,50).

A. W.

co w sumie ogólnej odbija się niezmierznie dodatnio na wykonaniu planu przewozów, obniżeniu kosztów własnych tych przewozów i rentowności całej linii żeglugowej.

Przystań trzeciorzędna to najmniejsze ognio gospodarstwa Rolnego i Spółdzielnie Produkcyjne oraz P. O. M. I właśnie praca w takiej trzeciorzędnej przystani stanowi winną szczególny powód do radości i dumy pracownika transportu wodnego, gdyż staje on tam do bezpośredniej pracy z ludźmi, od których sukcesów w bardzo wielkiej mierze zależy praktycznie realizacja nowych, tak niezmiernie ważnych, zadań w rolnictwie.

Uchwały październikowego Plenum KC KPZR wywołały twórcze ożywienie nie tylko w rolnictwie, lecz również w przemyśle i w transporcie. Zadanie polega na tym, by każdy pracownik transportu wodnego umiał znaleźć właściwe mu miejsce, zdał sobie sprawę z roli jaka mu wypadła w wykonaniu tych wielkich zamierzeń, mających na celu dalszy wzrost rolnictwa całego kraju.

Tak omawia fachowe pismo transportu wodnego Związku Radzieckiego zadania tego transportu w świetle uchwał KPZR, dotyczących nowych zadań rolnictwa.

* * *

Zagadnienia powyżej omówione ściśle odpowiadają zagadnieniom i zadaniom jakie stanęły przed naszym transportem wodnym w świetle też przedzjazdowych IX Plenum KC KPZR.

Realizacja wytycznych IX Plenum pozwoli przyspieszyć tempo rozwoju rolnictwa naszego kraju, a tym samym podnieść dobrobyt i kulturę całego narodu. W przyspieszeniu tego tempa muszą jednak pomóc rolnictwu wszyscy, a w pierwszym rzędzie transportowcy od których zależy terminowa dostawa i wymiana produktów między wsią a miastem.

W tym celu przedsiębiorstwo transportu i żeglugi powinny przeanalizować możliwość dojścia do swego nowego klienta — wsi i ułatwienia mu korzystania z usług transportu wodnego. Tam gdzie to jest możliwe należy organizować i wyposażać w niezbędny sprzęt (mała mechanizacja) przystanie nawet najmniejsze, które w miarę upływu czasu, pogłębiania zagadnienia i zyskiwania zaufania klienteli, będzie można rozbudować i przystosować do potrzeb okolicy.

Oczywiście, transport wodny musi przede wszystkim zdobyć sobie zaufanie klienta. W tym względzie nie należy zapominać również o rzeczowej reklamie, przewozy bowiem rzeczne w naszym kraju należy ciągle jeszcze propagować popularizować. Wiadomo, że przewozy te są najtańsze, jeżeli chodzi o porównanie kosztów przewozów wszelkimi innymi środkami lokomocji, lecz nie wszyscy członkowie Spółdzielni Produkcyjnych wiedzą o tym. Należy zorientować tych ludzi w korzyściach jakie dla nich płyną z posilkowania się transportem wodnym, informując ich o sposobie korzystania z transportu wodnego, o otwieraniu nowych linii przewozu ładunków wraz z rozkładem ruchu transportowego czy pasażerskiego, itp.

Uruchomienie jednak nowych linii żeglugowych na rzekach dojazdowych wymaga wyposażenia tych linii w znaczne ilości małych statków o drobnym tonażu. Budowa takich statków i zagadnienie ich eksploatacji winny być rozwiązywane możliwie jak najżybciej w związku ze zbliżającym się okresem nawigacyjnym.

1) Organ Ministerstwa floty morskiej i rzecznej ZSRR.

KRONIKA

KOMUNIKAT O WYKONANIU PLANU ROZWOJU GOSPODARKI NARODOWEJ ZSRR W 1953 R.

W Moskwie opublikowano komunikat Centralnego Urzędu Statystycznego przy Radzie Ministrów ZSRR o wynikach wykonania państwowego planu rozwoju gospodarki narodowej ZSRR w 1953 r.

Roczny plan globalnej produkcji przemysłowej wykonany został w 101 proc.

W zakresie transportu roczny plan przewozu towarów w transporcie kolejowym w 1953 r. został wykonany z nadwyżką. W porównaniu z 1952 rokiem przewóz towarów wzrósł o 7 proc. Łączny plan przeciętnego natężenia dziennego wykonany został przez koleje w 101 proc.

Wykonano również z nadwyżką — jak stwierdza komunikat — roczny plan przewozu towarów w transporcie morskim i rzecznym.

Przewóz towarów w transporcie samochodowym zwiększył się w 1953 r. o ponad 13 proc. w porównaniu z rokiem 1952.

TECHNICZNA OBSŁUGA SAMOCHODÓW

Na przestrzeni roku 1953 co pewien czas pojawiały się w prasie codziennej i fachowej wzmianki na temat rozwoju i działalności przedsiębiorstwa państwowego Techniczna Obsługa Samochodów. Informowanie o działalności TOS w zasadzie słuszne, nie zawsze jednak było ścisłe. Doceniając zadanie, jakie ma do spełnienia w życiu gospodarczym kraju TOS, pragniemy poinformować czytelników w sposób bardziej dokładny, niż miało to miejsce w styczniowym numerze naszego miesięcznika.

TOS jest przedsiębiorstwem, które ma za zadanie rozłoczenie opieki technicznej nad parkiem samochodowym tych użytkowników, którzy z uwagi na stosunkowo małą ilość eksploatowanych przez siebie pojazdów mechanicznych nie znajdują ekonomicznego uzasadnienia dla organizowania własnego zaplecza technicznego.

TOS pełni swe zadania przez stacje obsługi samochodów, rozlokowane na terenie kraju w taki sposób, aby ich klientom było do nich jak najbliżej. Warunek ten na obecnym etapie rozwoju TOS, jest jednym z założeń rozwojowych przedsiębiorstwa. Czynnych obecnie około 30 stacji obsługi TOS nie spełnia jeszcze w pełni tego warunku. TOS jednakże zwiększa sieć stacji nie tylko drogą budowy dużych, nowoczesnych stacji, ale również uruchamia stacje mniejsze w obiektach przejmowanych i adaptowanych dla potrzeb wykonywania w nich obsługi technicznej samochodów, wobec czego można przypuszczać, że sieć stacji obsługi zostanie zagęszczona. Wykorzystanie szeregu stacji benzynowych celem zorganizowania przy nich przydrożnych stacji obsługi samochodów powinno być również spieszenie realizowane.

Wskazany sposób rozwoju ilościowego sieci stacji obsługi jest całkowicie realny i powinien być urzeczywistniony. W wyniku tego na przestrzeni roku 1954 i 1955 powinno nastąpić wyrównanie między zapotrzebowaniem na obsługę, a możliwościami jej wykonania.

Do zasadniczych czynności wykonywanych przez stacje obsługi TOS należą:

1) Obsługa gwarancyjna nowych pojazdów mechanicznych, produkcji krajowej i z importu oraz pojazdów po naprawie głównej dokonywanej w państwowych i spółdzielczych zakładach naprawy.

2) Obsługa samochodów napędzanych gazem wysokoprężnym.

3) Obsługa techniczna druga (w myśl Instrukcji SM 173).

4) Naprawy bieżące pojazdów mechanicznych.

5) Naprawy średnie.

6) Naprawy główne motocykli SHL, Jawa i BMW.

Obsługa codzienna oraz obsługa techniczna pierwsza (w myśl Instrukcji SM 173), jako nie wymagające specjalnego oprzyrządowania, są przewidziane do wykonywania przez użytkowników.

Stacje obsługi TOS podejmują się również wykonywania tych usług, w miarę posiadanych możliwości i luzów produkcyjnych na poszczególnych stacjach obsługi.

Wymieniony pełny zakres czynności wykonywanych jest w zależności od technicznych możliwości stacji. Stacje duże traktowane jako stacje okręgowe pracują w pełnym zakresie. Stacje o mniejszej przepustowości pracują jako stacje terenowe w oparciu o stacje okręgowe, wykonując cały zakres czynności bez naprawy średniej. Stacje przydrożne natomiast mają zakres ograniczony do następujących czynności: mycie, smarowanie pojazdu, wymiana i uzupełnienie olejów smarowych w zespołach oraz wymiany ew. uzupełnienia wszelkich płynów np. woda, płyn hamulcowy itd. Na stacjach przydrożnych kierowca może zlecić umycie ew. smarowanie pojazdu lub też, za opłatą za użycie miejsca, materiałów i urządzeń — sam te czynności wykonać.

Wszystkie stacje obsługi TOS w trosce o właściwą konserwację ogumienia dają darmo do dyspozycji użytkowników urządzenia do pompowania ogumienia.

Stacje obsługi w zasadzie pracują na podstawie zawieranych z użytkownikami umów na planowe wykonywanie obsługi technicznej taboru samochodowego.

Rozwój ilościowy stacji obsługi samochodów jest niestety limitowany również koniecznością przygotowania kadr pracowników.

TOS postawiła przed sobą zadanie zorganizowania szeroko rozgałęzionej sieci stacji obsługi. Należy się spodziewać, że zostanie to zgodnie z planem zrealizowane.

NARADA W PKS NAD PLANEM NA 1954 ROK

W ostatnich dniach grudnia ub. r. odbyła się w Warszawie narada kierowniczego aktywu PKS w celu omówienia wytycznych do wykonania planu PKS na rok 1954. W naradzie wzięli udział przedstawiciele Wydziału Komunikacyjnego KC PZPR oraz Zarządu Głównego Zw. Zawod. Prac. Transportu Drog. i Lotniczego.

Zadania planowe na 1954 r. w świetle osiągniętych wyników w 1953 r. zostały scharakteryzowane w dwóch referatach: 1) Dyr. CZ. PKS, inż. Pawłowskiego pt. „Wytyczne do wykonania planu na 1954 r.”, 2) Kier. działu planowania ob. Kern-Jędrzynowskiego pt. „Zagadnienie zatrudnienia w jednostkach PKS w 1954 r.”.

Po referatach rozwinęła się szeroka dyskusja. Treść referatów i wysunięte przez dyskutujących postulaty stały się podstawą do sformułowania wniosków, które zostały przyjęte i akceptowane przez aktywną naradę jako wytyczne do realizacji w 1954 r.

Wnioski te dotyczą znaczenia i dalszego rozwoju współzawodniczącej pracy w PKS, oraz zmierzają do zapewnienia wykonania planu i podniesienia jakości usług przez poszczególne pionory przedsiębiorstwa, a mianowicie: pion techniczny, eksploatacji, finansowo-księgowy i służbę inwestycyjną.

W uchwalonych wnioskach podkreślono, iż pełna realizacja wytycznych IX Plenum KC PZPR w przedsiębiorstwach Okręgowych PKS w zakresie troski o poprawę warunków bytowych pracowników powinna być osiągnięta przez:

1. stworzenie warunków odpowiadających pod każdym względem wymogom BHP;
2. zorganizowanie i rozszerzenie istniejących sieci placówek lecznictwa przyzakładowego oraz urządzeń bytowo-socjalnych;
3. bezwzględne wykonywanie wszelkich świadczeń wynikających z układu zbiorowego pracy, jak również podniesienie jakości tych świadczeń;
4. rewizję niektórych punktów układu zbiorowego pracy nie odpowiadających życiowym potrzebom, jak upośażenie kierowców na ciągnikach, wyposażenia w odzież ochronną personelu stacji obsługi oraz pracowników służby ruchu;
5. ustawienie służby BHP według Uchwały Prezydium Rządu Nr 592 oraz przeszkolenie personelu inżynierijno-technicznego w I-ym kwartale 1954 r.

A. L.

NARADA AKTYWU ŻEGLUGOWEGO

W gmachu ZPGG w Gdańsku odbyła się narada aktywu technicznego, eksploatacyjnego i finansowego przedsiębiorstw Centralnego Zarządu PMH i Centralnego Zarządu Portów. Narada poświęcona była omówieniu dotychczasowych osiągnięć i braków floty i portów w realizacji zadań Planu 6-letniego oraz wytyczeniu zadań na rok 1954 w świetle uchwał IX Plenum KC PZPR. W obradach wzięli udział: Minister Żeglugi tow. Popiel, przedstawiciel Wydziału Komunikacyjnego KC PZPR tow. Wolski, sekretarz KW PZPR tow. Grochulski, przewodniczący ZG Zw. Zaw. Prac. Żeglugi tow. Pietrzak.

Referaty wygłosili: dyrektor naczelny CZ PMH tow. Szyrnarowski, p. o. dyrektora CZ Portów tow. Dąbrowski. Dyskusję podsumował minister żeglugi tow. Popiel.

Min. Popiel stwierdził na wstępie, że jeśli chodzi o naszą flotę, to mamy poważne osiągnięcia w zakresie eksploatacji, pozostajemy jednak nieco w tyle w zakresie obsługi technicznej. Jeśli idzie o porty — sprawa ma się odwrotnie: służba techniczna, zwłaszcza w okresie uruchomienia środków mechanizacji i zabezpieczenia ich gotowości technicznej — ma niewątpliwie osiągnięcia, ale służba eksploatacyjna, jakkolwiek polepszyła styl swojej pracy, pozostaje w tyle. Omawiając zagadnienia z dziedziny postępu technicznego, min. Popiel stwierdził, że w roku ubiegłym zaznaczył się w naszych portach poważny wzrost mechanizacji przeładunków drobnicy oraz zapoczątkowano mechanizację przeładunku drewna. Natomiast w zakresie ruchu racjonalizatorskiego — jakkolwiek ruch ten oddolnie stale wzrasta — służba techniczna nie nadążała z opracowaniem wniosków i rozpowszechnieniem już opracowanych prototypów.

Min. Popiel omówił następnie zagadnienie walki o obniżkę kosztów własnych.

Z szeregu zadań wysuniętych przez IX Plenum KC PZPR — obniżenie kosztów własnych stanowi dla floty i portów zadanie szczególnie ważne, zwłaszcza, że koszty te w resorcie żeglugi ponosimy w dużej mierze w dewizach. Tymczasem jest szereg widocznych możliwości dalszego zwiększenia akumulacji choćby zmniejszając postoje i lepiej wykorzystując sprzęt i tabor pływający. Front walki o obniżkę kosztów winien przebiegać przez wszystkie przedsiębiorstwa związane z pracą floty i portów — tak, jak w roku 1953 — ale front ten powinien być frontem nie statycznym a aktywnym.

W końcu swego przemówienia min. Popiel wyraził przekonanie, że zadania czekające pracowników morza w r. 1954 zostaną wykonane przez portowców, marynarzy i remontowców z honorem.

CENNY WYNALEZEK INŻYNIERÓW POLSKICH

Po wielu latach pracy konstruktor spółdzielni „Elektromatyka” inż. Rajmund Ustyńowicz i inż. A. Wolff opracowali specjalne urządzenie do silników spalinowych, tzw. ozonizator, który pozwoli zaoszczędzić wielkie ilości benzy-

ny (mniej więcej ok. 10 proc.) dotychczas marnowanej przez niecałkowite spalanie jej w cylindrach. Pod działaniem promieni ultravioletowych, wysyłanych przez ozonizator, część tlenu z powietrza zasysanego przez silnik, zmienia się w ozon, który jest znacznie aktywniejszy chemicznie niż tlen; dzięki ozonowi następuje całkowite spalanie mieszanki benzynowej. Koszt samego urządzenia będzie niski.

Zastosowanie aparatu przedłuży także życie motorów spalających: szkodliwe reszki nie spalonej mieszanki (zw. nagar, nie będą osadzały się na ścianach wydechowych i we wnętrzu cylindrów.

W chwili obecnej zmontowano już pierwsze tego typu urządzenia na kilku samocnodach celem przeprowadzenia praktycznych badań.

MILIONOWE OSZCZĘDNOŚCI PRZYNIESIE ZASTOSOWANIE ŚRODKA PRZECIW TWORZENIU SIĘ KAMIENIA KOTŁOWEGO

Milionowe oszczędności roczne uzyskają Polskie Linie Oceaniczne dzięki zastosowaniu na statkach specjalnego preparatu chemicznego, zapobiegającego tworzeniu się kamienia kotłowego. Preparat ten został opracowany, w wyniku 3-letnich zmudnych prac i doświadczeń, przez głównego energetyka PLO, inż. Czesława Noszczyńskiego. Preparat ten, dodawany w niewielkich ilościach do wody w kotłach, zmienia ją zapobiegając w ten sposób tworzeniu się kamienia kotłowego. Zamiast kamienia tworzy się na ściankach kotłów luźny muł, łatwy do wypłukania wodą bieżącą. Dotychczas usuwano kamień przez odkuwanie, co pochłaniało wiele czasu i niszczyło ścianki kotła.

Zastosowanie preparatu pomysł inż. Noszczyńskiego umożliwi uzyskanie poważnych oszczędności, paliwa, gdyż kamień bardzo silnie izoluje ścianki kotłów i dla uzyskania należytej temperatury trzeba było spalać znacznie więcej ropy lub węgla. Np. statek „Jarosław Dąbrowski”, na którym nowy środek „chemorg” zastosowano na początku IV kwartału 1953 r. zaoszczędził już ponad 180 ton węgla. Statek „Puck”, który miał dotąd zawsze poważne przepały, po zastosowaniu tego preparatu notuje pierwsze oszczędności paliwa. Przewiduje się, że statki Polskich Linii Oceanicznych będą mogły, dzięki „chemorgowi”, w ciągu roku zaoszczędzić ok. 5.700 ton węgla oraz 1.800 ton ropy.

Nowy preparat zapobiega również pienieniu się wody w kotłach. Właściwość ta, której nie posiadał żaden z dotychczas stosowanych u nas środków zmniejszania wody, jest o tyle ważna, iż piana z kotłów porwana przez parę, może być przyczyną uszkodzenia mechanizmów.

Preparat „chemorg” będą w przyszłości przygotowywać same załogi, wynalazca opracował bowiem szczegółową recepturę, a także napisał broszurę omawiającą najbardziej racjonalne sposoby stosowania tego preparatu.

PIERWSZY ODCINEK KOLEI ELEKTRYCZNEJ SKIERNIEWICE — KOLUSZKI

Wkrótce będziemy mogli pojechać z Warszawy do Łodzi specjalnym szybkiejszym, wygodnym pociągiem elektrycznym. Podróż ta będzie trwała zaledwie pół godziny, tj. o ponad godzinę krócej niż jedzie się obecnie do Łodzi najszybszym pociągiem pospiesznym.

Zakończenie w ciągu bieżącego roku prac nad elektryfikacją odcinka z Warszawy do Łodzi jest ważnym etapem przewidzianego w Planie 6-letnim pełnego zelektryfikowania linii Warszawa — Częstochowa — Stalinogród z odgałęzieniem do Łodzi. Wprowadzenie trakcji elektrycznej na tej najszybszej w kraju trasie umożliwi znaczne zwiększenie szybkości kursowania pociągów, zarówno osobowych jak i towarowych, zwiększy jej przelotowość, usprawni ruch.

W chwili obecnej pracą koncentrują się na odcinku Skierniewice — Koluszki. Ma on być uruchomiony już w maju br. Lokalne pociągi elektryczne, kursujące obecnie między Warszawą a Skierniewicami, będą wówczas dochodzić do Koluszek, gdzie zaczyna się odgałęzienie do Łodzi. Prowadzone są również roboty elektryfikacyjne na dalszych odcinkach: Koluszki — Łódź i Koluszki — Piotrków.

Na elektryfikowanych odcinkach wykonuje się równocześnie roboty drogowe, tj. ulepszenie torów i umacnianie ich podłoża, budowę podstawy elektrycznych i zasilających je linii wysokiego napięcia, przesuwają się przewody uruchamiające urządzenia sygnałowe, ustawia się słupy, na których zawieszona jest sieć trakcyjna.

Niezależnie od robót na trasie trwa budowa nowoczesnej elektrowozowni i zakładów naprawczych, które obsługiwać będą zarówno nowobudowaną linię jak i zelektryfikowany węzeł warszawski.

OTWARCIE WZORCOWEGO KLUBU TECHNIKI I RACJONALIZACJI W PKS

A. Ł.) W celu krzewienia wiedzy technicznej i niesienia pomocy racjonalizatorom zorganizowano przy Centralnym Zarządzie PKS w Warszawie przy ul. Grójeckiej 42a (parter) Wzorcowy Klub Techniki i Racjonalizacji.

Zadaniem tego Klubu jest przyjąć z pomocą nie tylko pracowników PKS, ale także pracowników wszystkich pokrewnych zawodów w całym kraju.

W działalności swej Klub ma zapewnić opiekę komórką Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji przy CZ. PKS.

Klub przyjmuje i udziela porad w dziedzinie technicznej transportowo-spedycyjnej. Klub opiniuje projekty, udziela porad i wskazówek dla racjonalizatorów i zgłaszającym się

projektodawcom mogą być udzielane pomoce w zakresie wykonywania rysunków technicznych, obliczeń itp.

W planie swych prac Klub przewiduje szereg odczytów i pogadanek, które będą ilustrowane filmami i przezroczkami.

Należy podkreślić, iż lokal dla klubu został starannie urządzony. W lokalu tym wystawiono szereg eksponatów z dziedziny racjonalizacji i usprawnień dokonanych w PKS. Ponadto Klub posiada bogato wyposażoną bibliotekę techniczną i eksplotacyjną udostępnioną dla wszystkich.

Dla udzielania porad i korzystania z biblioteki zorganizowano dyżury codzienne od godz. 16 do 19.

Inicjatorom i organizatorom tej placówki należy wyrazić uznanie z równoczesnym życzeniem, aby Klub ten w całej pełni spełnił postawione przed nim zadanie szerzenia wiedzy technicznej i coraz szerszego rozwijania ruchu racjonalizatorskiego.

JESZCZE W TYM ROKU ZE STOCZNI W GŁOGOWIE WYPLYNĄ PIERWSZE HOŁOWNIKI RZECZNE POLSKIEJ PRODUKCJI

Przy końcu Planu 6-letniego stocznia rzeczna w Głogowie będzie jedną z największych i najnowocześniejszych w kraju. W roku bieżącym, na podstawie projektów opracowanych przez polskich inżynierów, rozpocznie ona produkcję pierwszych polskich hołowników rzecznych.

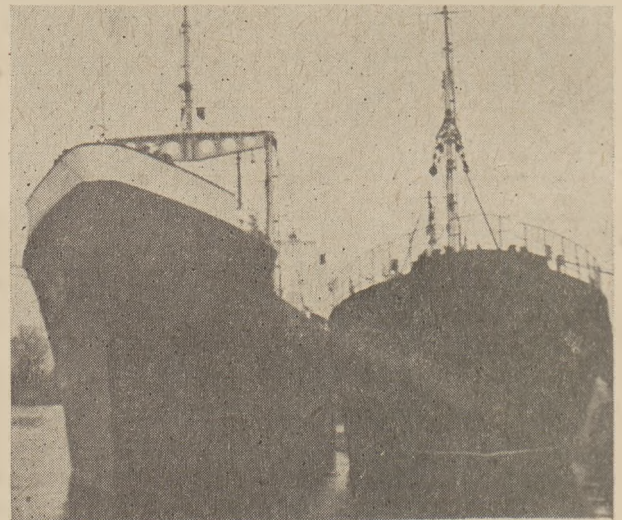
Obecnie trwają intensywne prace nad dalszą rozbudową stoczni, dzięki czemu jej zdolność produkcyjna zwiększy się jeszcze w roku bieżącym o 100%.

Nowoczesne maszyny dla rozbudowujących się obiektów stoczni głogowskiej są częściowo produkcji krajowej, częściowo zaś pochodzą z dostaw Związku Radzieckiego i krajów demokracji ludowej.

STOCZNIA GDAŃSKA PRZEKAZAŁA 5 NOWYCH JEDNOSTEK

Załoga Stoczni Gdańskiej przekazała do eksploatacji 5 nowych jednostek pełnomorskich-rudowęglowców i trawlerów. Dwa z tych statków przekazane zostały do eksploatacji prawie na dwa tygodnie przed terminem.

Łącznie w dniach czynu przedjazdownego załoga Stoczni Gdańskiej oddała do eksploatacji 6 nowych jednostek pełnomorskich oraz wodowała dalsze jednostki.



Dwa z nowoodanych do użytku rudowęglowców, zakotwiczone przy nabrzeżu portu Gdynieńskiego.

„Wielki ruch panuje w naszej Stoczni — mówi wielokrotny przewodnik pracy, budowniczy statków Aleksander Mekowski (imieniem jego brygady nazwany został jeden z pierwszych wybudowanych w Stoczni rudowęglowców). A pamiętam naszą Stocznice w przeddzień I Zjazdu Partii. Wodowaliśmy wówczas dopiero drugą pełnomorską jednostkę, do eksploatacji zaś nie oddaliśmy jeszcze żadnej. Stawialiśmy wtedy swoje pierwsze kroki w przemyśle okrętowym. Ile od tamtego czasu się zmieniło! Nasza Stocznia, dzięki trosce Partii z niedużego zakładu stała się olbrzymim ośrodkiem budowy statków. Wybudowaliśmy już dziesiątki statków. W niedalekiej przyszłości rozpoczniemy u siebie budowę jeszcze większych, niż dotychczas, jednostek — budowal będziemy statki o tonażu 10 tys. ton”.

Na 15 dni przed terminem przemysł okrętowy wykonał roczny plan produkcji. Poszczególne stocznie wykonały roczny plan również według asortymentu i ilości wybudowanych statków.

O rozwoju przemysłu okrętowego świadczy fakt, że np. w pierwszej połowie ub. r. przemysł ten wybudował 3,4 razy więcej jednostek pełnomorskich niż w analogicznym okresie roku 1952. Rozpoczęto m. in. budowanie statków typu „tramp” o wyporności 5 tys. ton. Unowocześniona została technologia budowy okrętów, dzięki czemu przemysł okrętowy będzie mógł przejść na produkcję seryjną.

Jak pracują nasi transportowcy

POLSKIE KOLEJE PAŃSTWOWE

WZORCOWA NAPRAWA WAGONU W ŁAPACH

Pracownicy zakładów naprawczych taboru kolejowego w Łapach uzyskali pierwsze miejsce we współzawodnictwie z zalogami ZNTK Opole, Nowy Sącz i Radom w zakresie wzorcowej naprawy wagonu osobowego. Naprawę wykonano w czasie 21 dni, zamiast wyznaczonych 24 dni.

Sporządzona we własnym zakresie dokumentacja przyczyniła się do obniżenia kosztów i uzyskania wysokiej jakości naprawy. W nagrodę Centralny Zarząd KZP przydzielił zatrudnionym przy naprawie wzorcowej pracownikom nagrody w łącznej wysokości 8.000 zł.

KOLEJARZE SZCZECIŃSCY OSZCZĘDZAJĄ WĘGIEL

Szczecińskie drużyny parowozowe współzawodniczą między sobą o jak najdłuższy przebieg parowozu bez napraw średnich, zmniejszenie ilości płukanki kotła i oszczędność węgla. We współzawodnictwie bierze udział 351 maszynistów i ich pomocników, obsługujących 87 parowozów. Ogółem w ciągu trzech miesięcy drużyny zaoszczędziły 3 tys. ton węgla.

OLIWIARKI PAROWOZOWE Z ODPADKÓW BLACHY

Pracownik warsztatów przy parowozowni Dąbłin, brygadziści działu napraw, narzędzi Stefan Lange zaprojektował pożyteczny sposób wykorzystania skrawków blachy, przeznaczonej na złom.

Wykonano on — po odpowiednim oczyszczeniu i gięciu kawałków blach — sto kilkadziesiąt oliwiarek parowozowych, których brak często daje się odczuć w parowozowniach.

Z kolei brygada Langego zachęcona powodzeniem, przystąpiła do produkcji reflektorów parowozowych oraz wykonywania latarek sygnałowych dla konduktorów, rewidentów i manewrowych.

Produkcja dodatkowa z odpadów zainicjowana przez robotników i warsztatowców PKP w skali ogólnopolskiej przyniesie kolejnictwu pokaźne oszczędności.

2 MILN. ZŁ. ROCZNIE DAJĄ POMYSŁY KOLEJARZY — RACJONALIZATORÓW OKRĘGU WARSZAWSKIEGO

Kolejarze okręgu warszawskiego zgłosili w ub. roku 486 projektów racjonalizatorskich, które dotyczą przeważnie usprawnienia prac przy naprawach taboru oraz dają oszczędność materiałów. Z ogólnej ilości zgłoszonych projektów, Komisja przyjęła 252 projekty, które zrealizowano. Projekty zrealizowane przynoszą kolejom ponad 2 miliony zł oszczędności rocznie.

MASZYNIŚCI Z WARSZAWY WSCHODNIEJ ZWIĘKSZAJĄ PRZEBIEG PAROWOZÓW MIĘDZY MYCIEM KOTŁA

Maszyniści z parowozowni Warszawa — Wschodnia uzyskali w ostatnim miesiącu ub. roku średnio 50.982 kilometry przebiegu parowozu pomiędzy myciem kotła dzięki stosowaniu sodafosu.

W parowozowni tej najlepsze wyniki uzyskali ostatnio maszyniści: Stanisław Krużewski i Władysław Gąska wraz ze swymi pomocnikami Adamem Robakiem i Janem Dąbrowskim, którzy na parowozie OK1-163 przejechali bez mycia kotła 157.500 kilometrów.

ZOBOWIĄZANIA KOLEJARZY Z GDANSKA — NOWEGO PORTU

Pragnąc uczcić II Zjazd Partii, czynnem pracowników Ekspedycji Kolejowej Gdańsk — Nowy Port postanowili wzmocnić wysiłki, by wyeliminować wszelkie zakłócenia w realizacji planu przewozu towarów. W tym celu została zwołana narada z klientami PKP w Ekspedycji Kolejowej Gdańsk — Nowy Port, na którą przybyli przedstawiciele Hartwaga, Spedrapidu i ZPGG.

W wyniku ożywionej dyskusji, w czasie której padło wiele uwag na temat dotychczasowych niedociągnięć w pracy portowej i możliwości ich usunięcia, została zawarta obustronna umowa dotycząca współzawodnictwa międzybranżowego na rok 1954.

W celu usprawnienia pracy kolejarze postanowili przyspieszyć wprowadzenie szeregu zgłoszonych na cześć II Zjazdu Partii wniosków racjonalizatorskich oraz szeroko stosować wypróbowane w Związku Radzieckim nowe metody pracy.

PRACOWNICY TECHNICZNI DOKP GDANSK NA CZĘŚĆ II ZJAZDU PARTII

Pracownicy techniczni DOKP Gdańsk podjęli szereg cennych zobowiązań, zmierzających do polepszenia pracy transportu kolejowego. Zobowiązania te ułatwią kolejarzom gdańskim jeszcze skuteczniejszą walkę o najlepsze wyniki pracy transportu w roku 1954 i dalsze usprawnienie przewozu masy towarowej.

M. in. naczelnik wydziału ruchowego DOKP wspólnie z inżynierami i technikami tej służby zobowiązał się do opracowania dla każdego rejonu stacji Ziączkowo-Tczewskie planu kosztów na 1954 r. w celu umożliwienia załodze rozwinięcia dalszego współzawodnictwa o obniżkę kosztów własnych w oparciu o rozrachunek gospodarczy. Podobne zobowiązania zespół ten podjął w stosunku do stacji Gdynia — Port i Ilawa.

Naczelnik wydziału mechanicznego DOKP wraz z inżynierami i technikami tej służby zobowiązał się opracować do 1 kwietnia 1954 r. tematykę biuletynu instruktażowego dla kontrolerów mechanicznych, instruktorów, starszych maszynistów i kierowników robot.

Pracownicy wydziału zaopatrzenia materiałowego zobowiązali się do dalszego usprawnienia gospodarki i rachunkowości materiałowej.

Dyrektor Okręgu Gdańskiego inż. Krynicki oraz zespół biura planowania z inż. Szkopem na czele zobowiązali się zorganizować do dnia 1 maja 1954 r. konferencję naukowo-ekonomiczną z udziałem naukowców z wyższych uczelni, poświęconą omówieniu rozrachunku gospodarczego oraz przedyskutowaniu wyników ekonomicznych wprowadzenia tego rozrachunku w Okręgu Gdańskim.

TRANSPORT DROGOWY

WZOROWI KIEROWCY

Sześciu kierowców zatrudnionych w jednostkach Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Warszawie otrzymało od Ministerstwa Transportu Drogowego i Lotnictwa odznaki „Wzorowego kierowcy I-go stopnia”. Kierowcami tymi są Zenon Deptuł, Stanisław Rybicki, Ludwik Wozniak, Zygmunt Pamerenko, Józef Dajnowski i Stefan Ciesielski.

Kierowcy ci jeżdżą bez najmniejszych nawet wypadków i bez awarii. Wyróżnili się oni również sumienną i staranną pracą, dobrze utrzymując swe samochody i umiejętnie je eksploatując. Np. kierowca Ciesielski przejechał na swym samochodzie osobowym bez naprawy głównej już ponad 130 tysięcy kilometrów (norma 80 tys. km.). Wzorowi kierowcy z DOKP Warszawa zaoszczędzili w ub. roku około 1.200 litrów benzyny i 350 kilogramów oliwy.

SZTAFETY PRZEDZJAZDOWE

Do współzawodnictwa pod hasłem „Sztafety przedjazdowe” przystępuje na terenie Warszawy i województwa wiele załóg, instytucji i zakładów pracy. Świadczą o tym napływające codziennie liczne meldunki.

Na odcinku transportu drogowego na uwagę zasługują czyn załogi stacji osobowej PKS w Warszawie, która, włączając się do sztafety przedjazdowej, uruchomiła dwie dodatkowe linie komunikacyjne na trasach: Warszawa — Rączyn — Wola Rostowska i Warszawa — Anin — Otoczek.

Również w ramach tej akcji kierowca PTSE Oddz. 1, Ostrowski postanowił zwiększyć ilość kilometrów przejechanych bez remontu samochodem „Star” do 140 tysięcy.

PORTY I ŻEGLUGA

ZOBOWIĄZANIA MARYNARZY Z S/S „PUCK

S/s „Puck” statek obsługujący linie europejskie Polskich Linii Oceanicznych jest jedną z przodujących jednostek naszej floty. Mówi o tym fakt, że już 23 września ub. r. przewoził on ostatnią tonę towaru na rachunek 1953 r. Do końca zaś roku przekroczenie zadań planowych wzrosło do 33 proc. w tonach i 40 proc. w tonomilach. Niewiele statków naszej floty handlowej może wykazać się takimi wynikami.

Poza tymi liczbami kryją się o wiele poważniejsze sukcesy, wyrście z zapasu i energii, z poświęcenia i umiłowania zawodu marynarskiego. Plan IV kwartału ub. r. marynarze z „Pucka” wykonali w 257,8% w tonach i w 381% w tonomilach.

Nasuwałoby się przypuszczenie, że plan był zaniżony. Stwierdzić jednak należy, że był on realny. Lecz marynarze z tego statku odchyli w końcu roku aż dwa ponadplanowe rejsy z pełnymi ładowniami. To właśnie wpłynęło na tak wysokie przekroczenie planowanych zadań przewozowych.

Wygospodarowanie zaś czasu na odbycie tych dodatkowych podróży nie było wcale łatwe. Wymagało systema-

tycznej pracy i pełnej obserwacji każdego z dziesiątków mechanizmów statkowych.

Gdy s/s „Puck” stanął w basenach stoczni remontowej marynarze podjęli zobowiązanie przedjazdowe skrócenia postoju stoczniowego. Zobowiązanie to wykonali i statek wszedł do eksploatacji o 11 dni przed terminem. Realizacja zobowiązania na czesze II Zjazdu Partii przyniosła naszej gospodarce dodatkowe dewizy za przewiezione ponad pian towary.

Obecnie marynarze „Pucka” podjęli nowe zobowiązanie, które brzmi:

— Zobowiązujemy się:

1) utrzymać statek oraz wszelkie jego urządzenia na wysokim poziomie technicznym i w pełnej gotowości eksploatacyjnej przez wykonywanie wszelkich prac własnymi siłami tak, by w ciągu roku nie korzystać z usług remontowców.

2) Postawić szkolenie zawodowe w dziale pokładowym na takim poziomie, aby w najbliższym czasie nie korzystać z usług obcych sterników w Kanale Kilońskim.

3) Oszczędzać w każdej podróży 1% węgla i 5% oliwy. Jednocześnie wzywamy marynarzy ze statków linii bałtyckich i zachodnio-europejskich do współzawodnictwa o tytuł przodującej załogi w realizacji wytycznych IX Plenum KC PZPR.

ZALOGI STATKÓW POLSKICH LINII OCEANICZNYCH UCZESTNICZĄ W CZYNIE PRZEDJAZDOWYM

34 jednostki Polskich Linii Oceanicznych nadesłały telegramy, w których donoszą o podjęciu zobowiązań dla uczczenia II Zjazdu Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej.

Marynarze nie odkładają realizacji swych zobowiązań. Do dnia 23 grudnia już 2 statki doniosły o przedterminowym wykonaniu swego Czynu Przedjazdowego. Marynarze z s/s „Białystok” donoszą z Casablanc, że podczas dodatkowego rejsu na trasie Gąsgow — Casablanc — Gdynia oczyszcili w porcie ładownie, rozebrali własnymi siłami przegrody, przyspieszając w ten sposób nie tylko przystąpienie robotników portowych do załadunku, lecz jednocześnie uzyskując poważne oszczędności w wydatkach dewizowych. W realizacji tego zobowiązania wyróżnili się: I oficer Chmielewski, st. marynarz Bartomiejczyk, cieśla Kruszewski, smarownik Poltynowicz oraz węglarz Świercz.

Marynarze z m/s „General Bem” zrealizowali już wszystkie zobowiązania zespołowe w 121 proc., wykonując jednocześnie szereg robót nieplanowanych. Najważniejszą i najpilniejszą pracą, której wykonania podjęli się marynarze, było zakonserwowanie po remoncie stocznioowym burt statku. Zmudna ta robota zajęła załozde „Bema” 1476 roboczogodzin. Ofiarnością i inicjatywą wyróżnili się członkowie brygady młodzieżowej: asystent maszynowy Tadeusz Merta i motorzysta Ludwik Jagiełło z załogi maszynowej oraz st. marynarz Kazimierz Haczynski i mł. marynarz Karol Eater z pokładu.

O wykonaniu w 90 proc. zobowiązań przedjazdowych donieśli również marynarze z m/s „Mazury”, a załoga „Jarosława Dąbrowskiego” wykonała 60 proc. robót zadeklarowanych w czynie.

Dalsze meldunki napływają.

Celem zabezpieczenia pełnej realizacji planów przewozowych i osiągnięcia dalszej obniżki kosztów własnych — załoga s/s „Śląsk” w Cynie Przedjazdowym postanowiła m. in. zakonserwować we własnym zakresie burt statku przed okresem lodowym i uszczelnić iluminatory, a asystent maszynowy Ciba zobowiązał się wykonać zbiornik do środków chemicznych zmniejszających wodę kotłową. Marynarze ze „Śląska” donieśli z morza o wykonaniu podjętych zobowiązań przed terminem. Inicjatywą i ofiarnością w pracy wyróżnili się: I oficer Paweł Przeradowski, II mechanik Zbigniew Pęczkiewicz, praktykant hotelowy Kazimierz Wabich i palacz Tadeusz Kamiński.

O pełnym wywiązaniu się z zadań Czynu Przedjazdowego zameldowała także załoga m/s „Czech”. M. in. marynarze tego statku własnymi siłami wymienili tłok cylindra jednego z silników głównych, dotarli 10 zaworów wydechowych, 6 ssących i 6 paliwowych. W realizacji zobowiązań przodowali ZMP-owcy: st. marynarz Jan Lasota i mł. motorzysta Jan Lygas.

Cztery dni przed planowanym terminem ukończyli roboty zadeklarowane w Cynie Przedjazdowym marynarze z s/s „Kiliński”, a wobec przesunięcia terminu Zjazdu na 10 marca br. załoga „Kilińskiego” postanowiła podnieść stan techniczny statku na jeszcze wyższy poziom przez wykonanie ponadplanowych robót remontowych i konserwacyjnych. W tym celu wielu ZMP-owców i członków partii podjęło dodatkowe zobowiązania dla uczczenia II Zjazdu PZPR.

Odpowiedzi Redakcji

OB. GROSZKIEWICZ ROMAN — POZNAN.

Uwagi i niejasności, jakie się nasuwały Obywatelowi przy obliczaniu zarobków kierowców i innych pracowników samochodowych, są w chwili obecnej przedmiotem obrad Komisji, powołanej przez Ministra Transportu Drogowego i Lotniczego

specjalnie w tym celu, aby znolizować obecnie obowiązujący regulamin, który rzeczywiście posiada różne niejasności i niedomówienia, stwarzając tym samym trudności przy interpretacji szeregu rozdziałów i punktów. Nadesłane przez Obywatela cenne uwagi Redakcja równocześnie przesyła do Komisji celem ich wykorzystania.

CO CZYTAĆ

„BUDOWA DRÓG SAMOCHODOWYCH”

Stały i intensywny rozwój motoryzacji w naszym kraju stawia przed drogowcami zagadnienie projektowania i budowy takich dróg, któreby w maksymalnym stopniu odpowiadały wymaganiom poruszających się po nich pojazdów mechanicznych. Z powyższych też względów należy w wielkim uznaniu powitać ukazanie się nakładem Wydawnictw Komunikacyjnych bardzo wartościowej książki doktora nauk technicznych profesora N. N. Iwanowa „Budowa Dróg Samochodowych”, w doskonałym tłumaczeniu mgr. inż. Eugeniusza Buszmy.

Książka ta została wydana w dwóch tomach, w których ujęte są zagadnienia projektowania i budowy nawierzchni drogowych od zupełnie prymitywnych, do najbardziej nowoczesnych, przystosowanych do szybkiego ruchu samochodowego.

Tom pierwszy podzielony jest na dwie części. Część pierwsza obejmuje podstawy projektowania nawierzchni drogowych, w zależności od warunków terenowych, klimatycznych, gruntowych, oraz charakteru i intensywności ruchu.

W części tej poruszono zagadnienie projektowania konstrukcji nawierzchni drogowych niesprężystych (plastycznych) z podaniem teorii wytrzymałości tych nawierzchni oraz metodykę ich obliczania. Praktyczne wskazówki do wyznaczania grubości nawierzchni drogowych niesprężystych, poparte odpowiednimi przykładami liczbowymi, tabelami i rysunkami, stanowią bogaty a jednocześnie w sposób przejrzysty opracowany materiał, z którego korzystać może zarówno student jak i praktykujący inżynier.

Część pierwsza obejmuje również projektowanie konstrukcji nawierzchni drogowych sprężystych, podając charakterystyczne właściwości pracy tych nawierzchni, ich wytrzymałość na obciążenia pionowe jak również zachowanie się pod wpływem zmian temperatury, wilgotności i odkształcenia gruntu.

Jeden z rozdziałów obejmuje zagadnienie wyboru nawierzchni drogowych, oraz opłacalności różnych typów nawierzchni w zależności od poniesionych nakładów inwestycyjnych.

W części drugiej I tomu książki prof. Iwanowa omówione zostały nawierzchnie niższego typu — gruntowe, (naturalne, ulepszone materiałami szkieletowymi, umocnione drewnem) oraz drogi śniegowe — z jednoczesnym podaniem organizacji budowy dróg gruntowych. W części tej poruszono również sprawę podłoża nawierzchni drogowych, nawierzchnie typu przejściowego — ich charakterystykę ogólną, oraz budowę jak również bruki z podaniem właściwości nawierzchni brukowych i sposobów ich budowy. W tomie drugim książki „Budowa dróg samochodowych” prof. Iwanowa składającym się z części III i IV omówione są zagadnienia obejmujące nawierzchnie ulepszone (część III), oraz projektowanie i organizacja zakładów pomocniczych przy budowie nawierzchni drogowych (część IV). W części zawierającej nawierzchnie ulepszone ujęta jest charakterystyka tych nawierzchni z podaniem sposobów ich wykonania jak również rodzajów stosowanych do budowy materiałów mineralnych i lepiszcz. Omówione są tu nawierzchnie bitumiczne typu lekkiego oraz z betonu cementowego (betonowe). Cały ten dział posiada bogatą oprawę rysunkową.

W części czwartej, obejmującej projektowanie i organizację zakładów pomocniczych przy budowie nawierzchni drogowych, podane są rodzaje zakładów i urządzeń pomocniczych wraz z ich charakterystyką.

W części tej podana została praca kamieniołomów przydrożnych, żwirowni i piaskowni, oraz baz dla przygotowywania i przechowywania materiałów wiążących organicznych.

W jednym z rozdziałów czwartej części książki omówiono pracę zakładów otaczania materiałów kamiennych materiałami wiążącymi, organicznymi, z podaniem charakterystycznych cech przygotowywania mieszanek materiałów kamiennych z materiałami wiążącymi.

Oprócz opisu procesu otaczania, podany jest cały szereg schematów wytwórni poszczególnych typów mieszanek, z omówieniem kontroli ich produkcji, jak również sposobów dostawy gorącej mieszanki na drogę.

Końcowy rozdział czwartej części zawiera omówienie projektowania i organizacji baz i wytwórni dla przygotowania mieszanek z materiałów mineralnych i wiążących.

Poza ogólnymi wskazówkami w tym zakresie, omówiony został szczegółowo proces technologiczny jako podstawa projektowania wytwórni. Ponadto ujęte zostało tu zagadnienie organizacji odbioru oraz magazynowania materiałów mineralnych i cementu, jak również przykłady rozplanowania baz i wytwórni produkujących beton cementowy i asfaltowy.

Całość materiału zawarta w obydwu tomach (str. 610) oparta jest na wynikach wieloletnich doświadczeń z zakresu budownictwa drogowego ZSRR i innych krajów oraz na osiągnięciach radzieckich przodowników pracy.

Książka prof. N. N. Iwanowa będzie dla każdego drogowca niezbędną w jego pracy praktycznej jak i teoretycznej. Poza tym praca ta stanowić będzie pierwszorzędny pomoc dla studentów wyższych uczelni oraz nauczycieli szkół technicznych.

Recenzję opracował inż. Z. Bielecki

Higiena i bezpieczeństwo pracy w transporcie

PUBLICZNE BEZPIECZEŃSTWO RUCHU

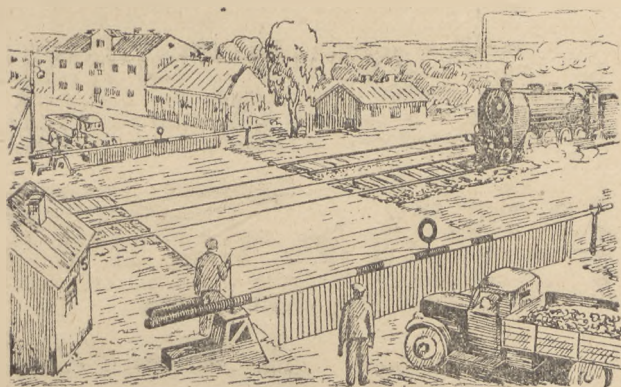
Jednym z ważnych obiektywnych elementów bezpieczeństwa ruchu beztorowego są drogi. Niestety w Polsce na skutek zacofania technicznego z okresu rządów kapitalistycznych — po dziś dzień musimy walczyć z przysłowiowo złym stanem dróg, zarówno w warunkach miejskich, jak i terenowych.

Wpływ złego stanu dróg na zmniejszenie bezpieczeństwa ruchu jest w pewnych okresach roku potęgowany właściwymi dla naszego kraju warunkami klimatycznymi.

Jakie warunki powinna spełniać droga, aby stać się czynnikiem bezpieczeństwa i prawidłowości ruchu?

A więc przede wszystkim nawierzchnia jej powinna być dostosowana do potrzeb szybkiego ruchu samochodowego latem i zimą oraz do jego nasilenia. Konstrukcja drogi powinna eliminować możliwość poślizgu na błocie lub na lodzie, skąd warunek właściwego odwodnienia. Rowy, jako sposób odwodnienia drogi, nie są w nowoczesnym drogownictwie uznane za dobre, gdyż, w razie wypadku, rów zwiększa rozmiar katastrofy pojazdu.

Idealnym zabezpieczeniem wszelkich skrzyżowań oraz przejazdów przez tory, jest skrzyżowanie dwupoziomowe. Przejazd drogowy — nawet strzeżony — zawiera potencjalną możliwość wypadku, bowiem wstrzymywanie ruchu zależne jest od uwagi, dyscypliny, a nawet zdrowia dróżnika.



Jednopoziomowe skrzyżowania dróg kołowych z torami kolei są jeszcze dziś, niestety, miejscem licznych wypadków.

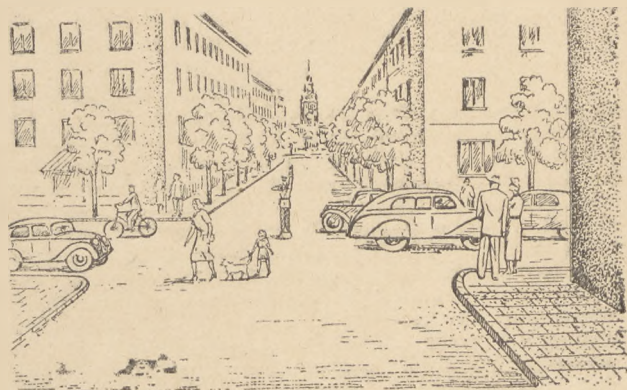
Jednokierunkowość ruchu, wprowadzona dosyć powszechnie na autostradach oraz na wąskich ulicach w miastach, jest cennym usprawnieniem, zabezpieczającym przed wypadkami. Również ścieżki dla rowerzystów i tzw. ciągi pieszkie wzdłuż dróg zmniejszają liczbę wypadków.

Jednokierunkowość ruchu powinna być stosowana zwłaszcza na wielkich budowach, typu np. Huty im. Lenina — wszędzie tam, gdzie mijanie się licznych pojazdów samochodowych i konnych na prymitywnych roboczych drogach, pokrytych błotem lub gołoledzią, stwarza łatwość poślizgu i runięcie z ładunkiem do wykopu. W okresie suszy tumany pyłu, podnoszące się z gliniastych dróg, utrudniają widoczność, co znowu przy mijaniu pojazdów stwarza możliwość wypadków. Niebezpieczeństwo wypadków jest zwiększone istnieniem na budowie licznych niestrzeżonych skrzyżowań dróg kołowych z torami kolei.

Ważne dla ruchu na drogach — są znaki ostrzegawcze. Żadna, najbardziej nowoczesna autostrada, bez stosowania się kierowcy do nakazów znaków ostrzegawczych, nie gwarantuje bezpieczeństwa ruchu.

Znajomość znaków ostrzegawczych i przepisów ruchu drogowego w wielu krajach wchodzi w skład obowiązkowych programów szkolnych, co wpływa na wyrobienie kultury ruchu w danym społeczeństwie. Wypadkowość bowiem — to w ogromnej mierze sprawa przechodniów, łamiących przepisy drogowe. Dlatego godna poparcia jest myśl wprowadzenia do naszych szkół podstawowych specjalnych godzin kultury ruchu ulicznego. Specjalnie godna poparcia jest ta myśl w

Warszawie, gdzie lekkomyślność i chuligaństwo młodocianych tak straszne żniwo zbiera w katastrofach ulicznych.



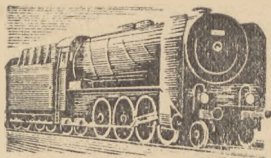
Kultura kierowców, ich popularność w społeczeństwie i dobre imię nakazują im bezkompromisowe stosowanie się do nakazów znaków ostrzegawczych. Uświadomiony i uspołeczniony kierowca wie, że śpieszyć się wolno jedynie straży pożarnej i pogotowiu ratunkowemu, że prowadząc pojazd należy w każdej chwili pamiętać i o tych, którzy jadą za nim i o tych, którzy jadą przed nim, o mijających pojazdach i o niedyscyplinowanych przechodniach, wkraczających na jezdnię. — Musi pamiętać ponadto o zwierzętach pędzonych drogami, o ptactwie domowym w obrębie osiedli ludzkich, o psach, które, narażając się same, mogą spowodować wypadek.

Kultura kierowcy oszczędzi przechodniom opryskiwania błotem ulicznym, zapewni rzeczywiście bezpieczny dostęp do tramwajów na przystankach, swobodne przejście ulicy przy zielonym sygnale i jazdę nawet na platformach natłoczonych tramwajów. — Żelazną zasadą bezpieczeństwa ruchu jest trzeźwość kierowcy w całym tego słowa znaczeniu. Tu nie ma mowy o elastycznym ujęciu tej sprawy, o usprawiedliwieniu i pozbawianiu picia choćby najmniejszej ilości alkoholu, choćby jednego kieliszka w czasie służby. Niestety, granica trzeźwości jest interpretowana subiektywnie, a obiektywnie biorąc, każda — nawet mała dawka alkoholu powoduje brak ostrości uwagi, brak gotowości reakcji na zachodzące zjawiska, paraliżuje odruchy.

Praca kierowcy w mieście — ze względu na możliwość prowadzenia regularnego trybu życia — nie daje powodów do przypadkowych posiłków, do nadmiernie długiego przebywania poza domem, a więc do picia alkoholu. Dlatego używanie w czasie pracy alkoholu przez kierowców w takich warunkach nie jest niczym usprawiedliwione, jest wyłącznie folgowaniem nałogowi, lub uleganiem wpływom złych kolegów.

Nieco inaczej przedstawia się sprawa w terenie. Zdara się często, że kierowcy przebywają na delegacji poza domem kilka dni, a nieraz i dłużej, prowadząc nieregularny tryb życia, często na zmianach nocnych, bez zapewnienia stałych punktów wyżywienia. — W takich warunkach kierowcy szukają w alkoholu fałszywego wrażenia podtrzymania i podniety, wzmocnienia organizmu. Dlatego bardzo ważne jest, aby kierownictwo zapewniło kierowcom dobre warunki pracy w terenie, możliwość korzystania na miejscu pracy ze stołówki bezalkoholowej, ze świetlicy, aby zapewniło im — w miarę możliwości — drugi i w ciągu dnia gorący posiłek, choćby przez dowieszenie go dla zespołu kierowców na miejsce pracy.

Ciągłe jeszcze należy pisać, przekonywać i uświadamiać kierowców o szkodliwości alkoholu, należy stawić to zagadnienie, tłumaczyć, że nie jest to sprawa prywatna człowieka, ale zawsze wywołująca szkody społeczne. — Pijany człowiek za kierownicą jest potencjalnym sprawcą wypadku. Stała czujność kierownictwa w tym względzie, surowa dyscyplina i stwarzanie pozytywnych warunków bytowych dla kierowców prowadzi do zmniejszenia wypadkowości.

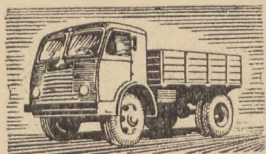


„Sprawnie wykonajmy zadania kolejnictwa w piątym roku naszych osiągnięć” — pod tym tytułem „Przegląd Kolejowy” otwiera numer styczniowy artykułem Ministra Kolei R. Strzeleckiego.

Minister Strzelecki w swym artykule podaje źródła naszych osiągnięć, które wpłynęły na poprawę pracy kolei w 1953 r., wskazując również i na istniejące jeszcze braki w pracy kolei. Mówiąc o podstawowych zadaniach kolei na 1954 r. Min. Strzelecki nakreśla główne kierunki ich realizacji w pięciu podstawowych punktach: 1. wykonanie i przekroczenie planów nie tylko w ilości globalnej, lecz również w asortymentach oraz poprawa wszystkich wskaźników techniczno-eksploatacyjnych, szczególnie niewykonanych w 1953 r., 2. podnoszenie wydajności pracy poprzez przekraczanie norm, wykorzystanie urządzeń, poprawienie organizacji pracy, współzawodnictwo i nowe metody pracy, 3. walka o ekonomiczną pracę kolei poprzez pełne wykorzystanie mocy produkcyjnych, oszczędność surowców i materiałów itp., 4. wydatna poprawa jakości pracy przez podniesienie kultury obsługi podróżnego i klienta nadającego towar, 5. wzmocnienie troski o sprawy bytowe i kulturalne kolejarzy.

Szereg dalszych artykułów numeru styczniowego „Przeglądu Kolejowego” (ogólnego) poświęcony jest omówieniu zadań 1954 r. stojących przed koleją, jak art. inż. M. Zobolewicz, omawiający „Podstawowe zadania przewozowe PKP na 1954 r.”, inż. A. Krzemienieckiego „Zadania służby mechanicznej w 1954 r.”, inż. M. Tabaki „Plan inwestycyjny na 1954 r.”, inż. K. Sochackiego „Wykonanie planu służby drogowej w 1953 r. i wnioski na 1954 r.”.

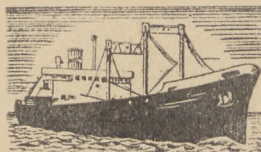
Zwracamy również uwagę naszych transportowców ze służb resortowych na dwa artykuły opublikowane w numerze styczniowym „Przeglądu Kolejowego Ruchowo-Handlowego”, które będą miały dla nich niewątpliwą przydatność, a mianowicie: E. Jesionowski — „Kary umowne przy przewozie przesyłek koleją”, mgr. F. Świdorski — „List przewozowy w nowym kolejowym prawie przewozowym”.



W styczniowym numerze „Motoryzacja” otwiera nowy rok artykułem wiceministra Transportu Drogowego i Lotniczego, J. Burgina zatytułowanym „Niektóre aktualne problemy motoryzacji”. W artykule tym Min. Burgin podsumowuje nasze osiągnięcia w dziedzinie motoryzacji, a głównie na odcinku sprzętu, na przestrzeni dziesięciolecia niepodległości, przedstawiając dalsze perspektywy rozwojowe naszego transportu samochodowego.

W artykule zostały również podkreślone słabe ogniska naszej motoryzacji, na które należy zwrócić specjalnie baczną uwagę i które winny być i są otaczane specjalną troską tak ze strony naszego Rządu i władz motoryzacyjnych, jak i ogółu transportowców. W tymże numerze „Motoryzacji” znajdujemy ciekawy artykuł na stale aktualny temat pt. „Podejmujemy walkę o oszczędność ogumienia”. Autor artykułu mgr. T. Hassny zwraca uwagę na parę ważnych elementów właściwej gospodarki ogumieniem. Z niebardzo zrozumiałych względów artykuł ten przez redakcję został określony, jako „artykuł dyskusyjny”. Mimo to warto się z nim zapoznać i wskazania jego stosować. Z artykułów, które mogą zainteresować naszych czytelników znajdujemy w tymże numerze „Motoryzacji” dalszy ciąg artykułu z numeru 12-go pt. „Wpływ ustroju społecznego na rozwój samochodu”, artykuł R. Łazarka i St. Kramarzewskiego „Analiza wykonania planu obsługi technicznej i napraw” oraz artykuł J. Cieplaka „O wzmocnienie ruchu współzawodnictwa w PKS”.

Nie tylko czasopisma poświęcone zagadnieniom transportu samochodowego omawiają problemy motoryzacyjne. Przykładem tego jest artykuł J. Bukowskiego pt. „Wykorzystanie, gospodarka i ewidencja zużytych części samochodowych” umieszczony w ostatnim (24-tym) numerze z 1953 r. dwutygodnika „Gospodarka Materiałowa”. W ciekawym tym artykule autor wskazuje na wielkie źródło rezerw, jakim są zużyte części samochodowe. Omawiając na bazie doświadczeń PTSL to zagadnienie, znajdujemy w artykule konkretne wskazania, jak należy gospodarować oszczędnie częściami zamiennymi do samochodów. Ze względu na to, że problem części zamiennych jest stale u nas aktualny i stanowi do pewnego stopnia wąskie gardło naszej gospodarki samochodowej, warto, żeby czytelnicy nasi zapoznali się z tym artykułem i wykorzystali na swoich odcinkach pracy zawarte w nim wskazania.



„Technika i Gospodarka Morska” w swoim styczniowym numerze przynosi m. in. następujące opracowania, na które chcemy zwrócić uwagę naszych czytelników. J. Orzechowski w artykule „Nowy projekt rachunku gospodarczego

PMH” omawia metodę planowania i rejestracji kosztów, analizę kosztów w/g grup operacji, zagadnienia organizacyjne podając jednocześnie zalety i wady omawianego projektu.

T. Murawski w artykule „Baza sprzętu mechanicznego” omawia pracę bazy sprzętu zmechanizowanego, jako zespołu środków technicznych do konserwacji i obsługi sprzętu, wyposażenia bazy, skład załogi i charakterystykę przeglądów przedzimanowych i okresowych.

W artykule kpt. Ż. W. W. Zagrodzkiego „Postępowanie po awarii” autor wprowadza czytelnika w rodzaje awarii i podaje ogólne dane statystyczne, omawiając pierwsze czynności po awarii, umowę ratownictwa, wytyczne odnośnie postępowania w portach oraz ogólnie naświetla zagadnienie awarii wspólnej.



W numerach styczniowych „Skrzydlatej Polski”, zawierających w broszurowym dodatku „Kurs wstępny wiadomości lotniczych”, znajdujemy dwa ciekawe rozdziały, jeden z nich poświęcony transportowi lotniczemu — „Lotnictwo komunikacyjne” — daje ogólny rzut oka na jego stan i rozwój, drugi podaje zakres pracy lotnictwa i jego osiągnięcia w służbie gospodarki narodowej w Polsce

Ludowej w oparciu o przykład działalności lotnictwa cywilnego w Związku Radzieckim dla potrzeb życia gospodarczego.

W nr 11 i 12 1953 r. „Przeglądu Technicznego” dr inż. Adam Kręglewski opublikował składający się z dwóch części artykuł pt. „Zagadnienie gazyfikacji transportu”. Po wyczerpującej analizie zagadnienia w różnych jego aspektach, autor dochodzi m. in. do następujących wniosków:

1) niedobór w naszej gospodarce w skali roku 1955 paliw płynnych w ilości około 500.000 ton oraz węgiel parowozowy w ilości 6.000.00 ton należy zastąpić paliwem gazowym;

2) zastosowanie paliwa gazowego w transporcie da w skali roku 1955 oszczędność rzędu 200 mio zł. przedwojennym rocznie oraz poprawi nasz bilans handlowy o około 100 mio dolarów rocznie.

Jakkolwiek argumentacja autora może być w kilku przypadkach podważona, to jednak artykuł jest niewątpliwie ciekawą pozycją publicystyczną, która nie powinna ująć uwadze zainteresowanych problemem gazyfikacji transportu w naszym kraju.