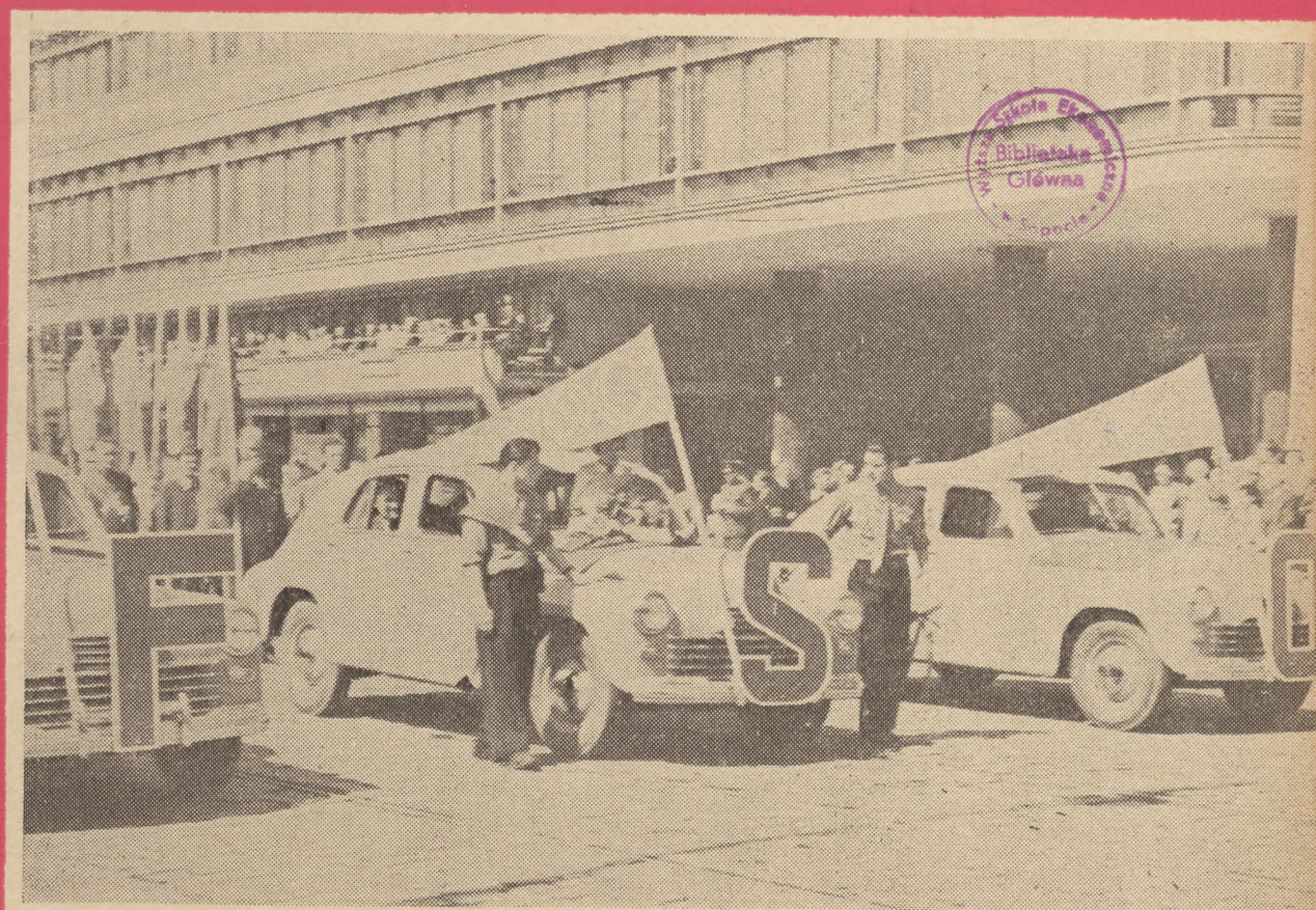


TRANSPORT

**MIESIĘCZNIK POŚWIĘCONY
EKONOMICZNE TRANSPORTU**



ROK VI WARSZAWA MAJ 1954

Nr 5

	Str.
ST. MROCZEK — Zadania transportu w walce o wzrost poziomu życiowego mas pracujących	129
T. DRZAZGA — O lepsze wykorzystanie kolei wąskotorowych	132
CZ. GIERAŁTOWSKI — Premiowanie pracowników umysłowych wydziałów kolejowych w przemyśle	134
N. K. LEWICKI (ZSRR) — Planowanie pracy w przemysłowym transporcie kolejowym	136
P. SOLSKI — Regeneracja części zamiennych — poważne źródło oszczędności (artykuł dyskusyjny)	138
A. ROSTOCKI — Literatura fachowa w zakresie transportu samochodowego	140
S. K. AKATOW, N. N. IZOTOW, A. T. DUROW (ZSRR) — Mechanizacja prac przeładunkowych i transportowych	142
M. ŻYLICZ — Nowe międzynarodowe warunki przewozu lotniczego przesyłek towarowych	144
A. WAGNER — Walka o podstawowe mierniki produkcji w żegludze morskiej (artykuł dyskusyjny)	146
I. TARSKI — O podstawowym wskaźniku przewozów morskich (artykuł dyskusyjny)	149

TRANSPORTOWCY PISZĄ

J. MISZUDA — Co daje centralna dyspozycja taborem?	151
--	-----

KĄCIK REDAKCJI

J. OS. — Do naszych korespondentów	152
------------------------------------	-----

DZIAŁ INFORMACYJNY

L. K. — Plan przewozu ładunków kolejami normalnotorowymi na II kwartał 1954 r.	152
L. K. — Operatywne planowanie przewozu ładunków	153
J. B. — Sprzedaż pojazdów samochodowych	154
K. K. — Rozszerzenie obowiązku świadczenia usług transportowych	154
A. Ł. — Uruchomienie dalszych placówek spedycyjnych PKS	154
K. K. — Zatrudnianie absolwentów szkół zawodowych MTD i L	154
J. B. — Prowadzenie rejestru rowerów	155
J. B. — Dokumenty samolotowych pilotów sportowych	155
TARYFY I ZARZĄDZENIA	158
INFORMACJE WYDAWNICTW KOMUNIKACYJNYCH	158

NOTATKI

— Wózki okraczające do przewozu dłużyc	156
--	-----

KRONIKA

JAK PRACUJĄ NASI TRANSPORTOWCY	156
--------------------------------	-----

CO CZYTAĆ?

W. KULIK — Recenzja książki pt. „Przepisy o gospodarowaniu, eksploataowaniu i ruchu pojazdów samochodowych“	160
---	-----

HIGIENA I BEZPIECZEŃSTWO PRACY W TRANSPORCIE

— Obsługa i stan gotowości technicznej pojazdu samochodowego (III str. okładki)	
---	--

Z PRASY FACHOWEJ

IV strona okładki

Zdjęcie na pierwszej stronie okładki przedstawia fragment pochodu Pierwszomajowego w Warszawie. Samochody FSO na Żeraniu w defiladzie.

Zdjęcia na str. 129 u góry przedstawiają wzorowe pracownice, zatrudnione w transporcie samochodowym. Z lewej strony Bronisława Czerwińska, kierowca autobusu marki „Praga“, podjęła cenne zobowiązanie oszczędzania paliwa. Z prawej strony Maria Wawrzak, pracująca na tymże autobusie w charakterze konduktorki. Wy rabia 130 proc. normy. Jest to pierwsza brygada kobieca w Ekspozyturze PKS w Łodzi.

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, wewn. 247. Telefon bezpośredni 8-08-81.

Zamówienia i wpłatę na prenumeratę przyjmują urzędy pocztowe oraz listonosze miejscy i wiejscy. Informacji w sprawie prenumeraty opłacanej w kraju ze zleceniem wysyłki za granicę udziela oraz zamówienia przyjmuje Oddział Wydawnictw Zagranicznych PPK „Ruch“ Sekcja Eksportu, Warszawa, Al. Jerozolimskie 119, tel. 805-05.

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

Drukarnia RSW „Prasa“, Al. Jerozolimskie 125. Zam. 677. 1.IV.54 r. 5-B-14836



TRANSPORT

MIESIĘCZNIK



Rok VI

Warszawa, maj 1954 r.

Nr 5

STANISŁAW MROCZEK (Warszawa)

Zadania transportu w walce o wzrost poziomu życiowego mas pracujących

II Zjazd Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej ustalił drogi dalszego rozwoju naszej gospodarki narodowej.

Podjęte na Zjeździe uchwały formułują nowe zadania — osiągnięcia szybszego, niż dotychczas, wzrostu produkcji przemysłu artykułów konsumpcyjnych w oparciu o wzrost produkcji rolnej, coraz bardziej pełnego zaspakajania wszystkich potrzeb życiowych ludzi pracy w mieście i na wsi, zapewnienia w latach 1954—55 wzrostu realnych płac robotników i pracowników umysłowych o 15 do 20 procent.

Realizacja programu szybkiego wzrostu poziomu życiowego mogła stać się jako aktualne zadanie dzięki dotychczasowym wielkim osiągnięciom, w wyniku których Polska z zacofanego, rolniczego kraju stała się wielkim państwem przemysłowym.

W okresie realizacji zadań pierwszych czterech lat planu 6-letniego uwaga partii i państwa ludowego skupiła się głównie na zagadnieniach związanych z socjalistycznym uprzemysłowieniem kraju, jako głównej podstawie rozwoju całej gospodarki narodowej. Razem z całą gospodarką narodową rozwijał się nasz transport socjalistyczny, osiągając poważne sukcesy w zaspakajaniu jej potrzeb przewozowych.

Przewozy ładunków kolejami normalnotorowymi wzrosły w roku 1953 w porównaniu do roku 1949 o 51,3%, przekraczając zadania planu 6-letniego o 1,7%. Przeszło pięciokrotnie zwiększyły się w tym okresie przewozy w publicznym transporcie samochodowym i prawie czterokrotnie w transporcie rzeczonym. Bardzo poważnie wzrosła baza materialno - techniczna transportu, w szczególności transportu kolejowego. Nasze kolejnictwo otrzymało dziesiątki tysięcy wagonów towarowych, setki parowo-

zów i wagonów osobowych. W latach 1950—53 wybudowano ponad 500 km linii kolejowych, rozbudowano i przystąpiono do rozbudowy szeregu węzłów kolejowych, m. in. w rejonie Huty im. Lenina, Huty im. B. Bieruta w Częstochowie, węzła śląskiego i warszawskiego. Zelektryfikowano szereg odcinków w węzle warszawskim i w węzle gdańskim. Pomyślnie realizuje się wielka inwestycja planu 6-letniego — elektryfikacja linii Warszawa - Stalinogród. W roku bieżącym zostanie oddany do eksploatacji zelektryfikowany odcinek tej linii między Warszawą i Łodzią.

Dzięki rozwojowi krajowego przemysłu motoryzacyjnego wzrósł bardzo znacznie tabor samochodowy w transporcie publicznym, branżowym i pomocniczym. Przeszło 5-krotnie wzrósł udział przewozów samochodowych w ogólnych przewozach, co pozwoliło na osiągnięcie dużego postępu w racjonalizacji przewozów, zgodnie z techniczno-ekonomicznymi właściwościami poszczególnych środków transportowych.

Znacznej poprawie uległy wskaźniki techniczno - ekonomiczne pracy transportu. Podstawowy miernik pracy transportu kolejowego — współczynnik obrotu wagonu — poprawił się w okresie 1950 — 1953 r. o 10,6%, a wskaźnik zużycia węgla obliczeniowego o 13,8%.

Rozwój współzawodnictwa i wprowadzenie do transportu kolejowego nowych metod pracy umożliwiły znaczny wzrost wydajności pracy, która przewyższyła wydajność osiągniętą w roku 1949 o 43,3%.

W wyniku znacznej poprawy wskaźników techniczno - ekonomicznych w Państwowej Komunikacji Samochodowej i w transporcie rzeczonym tempo wzrostu przewozów tymi środkami transportu b. znacznie wyprzedziło wzrost ich wyposażenia w tabor i urządzenia.

**Niech żyje 1 Maja
Święto mas pracujących na całym świecie!**

Te niewątpliwe osiągnięcia sprawiły, że transport nasz pomimo wielu braków i istotnych niedociągnięć wywiązał się w zasadzie z trudnych zadań pierwszych czterech lat Planu 6-letniego, zaopatrując na czas przemysł w niezbędne surowce i półfabrykaty, a ludność miast i wsi w gotowe wyroby i artykuły powszechnego użytku.

Nakreślony przez II Zjazd PZPR program rozwoju gospodarki narodowej w latach 1954—1955 stawia przed naszym transportem nowe, jeszcze bardziej trudne zadania. „Musimy dbać koniecznie o to — mówił w swoim przemówieniu na Zjeździe tow. Minc — aby wzmoczona produkcja rolnicza i przemysłowa mogła być sprawnie rozwożona po kraju, czyli, aby sprawnie funkcjonowały i rozwijały się w stosunku do wzmoczonych potrzeb transport i komunikacja, a w szczególności ich podstawowy składnik — nasze kolejnictwo“. Zwiększona produkcja artykułów przemysłowych dla zaspokojenia potrzeb wsi, dwukrotny wzrost zaopatrzenia rolnictwa w maszyny, wzmoczenie dostaw nawozów sztucznych, materiałów budowlanych — wszystko to wpłynie poważnie na zmianę charakteru przewozów kolejowych, zwiększając w ogólnych przewozach udział tzw. ładunków rozproszonych, tj. ładowanych i wyladowywanych w drobnych stosunkowo ilościach na wielkiej ilości stacji.

Na skutek wzrostu udziału małych stacji w ogólnym naładunku wzrosnie na sieci kolejowej ilość pociągów zbiorowych, które niekorzystnie oddziałują na tak istotne dla pracy kolei mierniki, jak szybkość handlowa pociągów towarowych, ciężar brutto pociągów, zużycie węgla itp. Zaspokojenie więc w tych warunkach wszystkich potrzeb przewozowych gospodarki narodowej będzie wymagało od pracowników kolei dużego wysiłku organizacyjnego, podniesienia na znacznie wyższy poziom metod i stylu pracy.

Wzrost przewozów artykułów rolnych dla zaspokojenia potrzeb przemysłu rolno-spożywczego oraz dla bezpośredniej konsumpcji stawia przed transportem kolejowym szereg istotnych wymagań w zakresie terminowości dostaw i zachowania należytej jakości przewożonych przesyłek. Wiąże się z tym bezpośrednio konieczność uwzględnienia w rozkładach jazdy dogodnych i szybkich połączeń dla pociągów przewożących łatwo psujące się artykuły spożywcze, jak mleko, mięso, ryb. drób, piwo, owoce, jagody i inne artykuły. Szczególnej troski wymaga ze strony pracowników służby mechanicznej kolei oraz resortów — użytkujących wagony specjalne, jak izotermiczne, lodownie, chłodnie na suchy lód — sprawa utrzymania ich w stanie należytej gotowości technicznej i terminowego wykonania przed sezonem wszystkich niezbędnych remontów. Należy szeroko stosować przewożenie artykułów łatwopsujących się wagonami doczepianymi do pociągów osobowych. Bezwzględne uregulowania wymaga sprawa zaopatrzenia wagonów chłodni w dostateczną ilość suchego lodu, celem niedopuszcze-

nia do sytuacji, jaka miała miejsce w ub. roku, że wagony te nie były w sezonie należycie wykorzystane.

Usprawnienie przewozów artykułów rolnych wymaga koniecznych zmian w strukturze nakładów inwestycyjnych kolei. Należy w większym, niż dotychczas, stopniu uwzględnić niezbędne techniczne wyposażenie miejsc naładunku zboża, ziemniaków, buraków, słomy lnianej i konopnej oraz bydła. Szczególną uwagę należy zwrócić na zwiększenie ilości wag wagonowych na stacjach. Wzrost przewozów pasz słomiatych, jaki będzie miał miejsce w latach 54—55, wymaga przyjęcia zasady przewożenia pasz tylko w stanie sprasowanym. Wyniknie stąd dla nadawców obowiązek zaopatrzenia się w niezbędną ilość pras.

Jedno z podstawowych zadań, o którym mówił w swoim referacie na Zjeździe tow. Minc — to zwiększenie wygody podróżowania i podwyższenie kultury obsługi podróżnych. Wykonanie tego zadania wymaga od transportu kolejowego znacznej poprawy regularności kursowania pociągów pasażerskich, zapewnienia w wagonach osobowych i na stacjach kolejowych czystości, ogrzewania, oświetlenia oraz należytych warunków sanitarnych i kulturalnych.

W opracowywanych rozkładach jazdy pociągów osobowych należy w jak najwyższym stopniu uwzględnić potrzeby ludności miast i wsi w zakresie dojeżdżania do miejsc pracy oraz zapewnić najbardziej dogodnie połączenia pomiędzy poszczególnymi ośrodkami kraju. Należy uwzględnić w pracy naszego kolejnictwa rozwiązanie tak niecierpiącego zwłoki zagadnienia, jakim jest radykalna poprawa warunków podróżowania w pociągach podmiejskich.

Należy zwiększyć w ogólnej ilości pociągów osobowych udział pociągów pospiesznych — dostarczających pasażerowi usług wyższej jakości i jednocześnie stanowiących dla kolei najbardziej dogodną i tańszą formę ruchu. W oparciu o doświadczenia państw demokracji ludowej należy przeprowadzić na szeroką skalę radiofoniczną organizację pociągów osobowych, w pierwszym rzędzie w ruchu podmiejskim. Trzeba osiągnąć znaczną poprawę w pracy Kolejowych Zakładów Gastronomicznych, podnieść jakość posiłków, zwiększyć ilość bufetów i kiosków na peronach i stacjach kolejowych.

Szczególnej opieki wymaga zagadnienie zabezpieczenia całości i jakości przesyłek w transporcie kolejowym. Podjętej przez całą klasę robotniczą walce o wysoką jakość produkcji — musi towarzyszyć stała troska pracowników kolei o dostarczenie przewożonych przesyłek w stanie nieuszkodzonym. W parze ze wzrostem dbałości o jakość opakowania w transporcie kolejowym, zgodnie z obowiązującymi normami, powinny iść szeroko stosowane udogodnienia w planowaniu przesyłek drobnicowych, ich nadaniu i odbiorze.

Uchwały II Zjazdu wyraźnie podkreślają konieczność dalszego nieprzerwanego wzrostu przemysłu środków wytwórczości — podstawowej dźwigni naszej gospodarki narodowej.

Wskazują one na naszą bazę energetyczną, przemysł węgla kamiennego i brunatnego, kopalnictwo rud, hutnictwo i przemysł maszynowy — jako na gałęzie gospodarki narodowej, nad których rozwojem należy w dalszym ciągu należycie czuwać. Oznacza to dla transportu kolejowego zadanie w pełni zabezpieczać potrzeby przewozowe tych działów gospodarki narodowej, usuwać dotychczasowe braki i niedociągnięcia — sprawnie przewozić węgiel na eksport i na zaopatrzenie przemysłu i ludności, terminowo zaopatrywać huty w rudy i inne tworzywa, a przemysł maszynowy w surowce i półfabrykaty. Zadania te obok nowych, trudnych obowiązków, powinny być wykonywane coraz lepiej i dokładniej. Szczególną uwagę należy zwrócić na pełne zabezpieczenie przewozów węgla i rud dla podstawowej inwestycji planu 6-letniego Huty im. Lenina. Dlatego należy zawczasu wykonać wszystkie niezbędne inwestycje na trasach przewozu węgla oraz w punktach przeładowania i odmrażania rud.

Trudne zadania dwóch ostatnich lat Planu 6-letniego wymagają od pracowników transportu kolejowego uporczywej walki o uruchomienie dalszych, niewykorzystanych dotąd rezerw, tkwiących w gospodarce kolejowej.

Trzeba w dalszym ciągu podnosić bezpieczeństwo i sprawność ruchu kolejowego, przestrzegając ściśle ustalonych w rozkładzie jazdy tras rozkładowych i umacniając w świadomości pracowników kolejowych rolę rozkładu jazdy, jako żelaznego prawa, którego przestrzeganie jest bezwzględny obowiązek.

Należy w dalszym ciągu usprawniać pracę stacji rozrządowych, opierać ją w coraz to większym stopniu na opracowanych procesach technologicznych, zmniejszać wielkość pracy rozrządowej w drodze stałego rozszerzania marszrutyzacji nadawczej i technicznej.

Jednym z podstawowych warunków uruchomienia niewykorzystanych dotąd rezerw — to pogłębienie metod dysponowania wagonami próżnymi. Trzeba na szeroką skalę stosować podwójne operacje ładunkowe, zmniejszając tą drogą przebiegi wagonów próżnych i skracając obrót wagonów towarowych. Szczególnie istotną sprawą jest osiągnięcie dalszej poprawy podstawowego miernika pracy służby mechanicznej — dobowego przebiegu parowozu.

Dla podniesienia zdolności przewozowej kolei należy podnieść na wyższy poziom pracę Kolejowych Zakładów Naprawczych, podnieść jakość wykonywanych remontów i skrócić terminy napraw. Trzeba rozszerzać stosowane już metody wykonywania drobnych napraw bieżących bez wyłączenia wagonów ze składów pociągowych, podnieść rolę rewidentów wagonów w stałym zmniejszaniu ilości wagonów chorych.

W swoim referacie na II Zjeździe tow. Minc wskazał na konieczność okazania szerokiej pomocy kolejnictwu w dostawach taboru i urządzeń oraz niezbędno: zaopatrzenia materialnego. Dostarczenie przez przemysł zaplanowanych ilości parowozów, wagonów towarowych i osobowych, hamulców zespolonych, sprzętów wzmocnionych, taboru elektrycznego

i urządzeń do elektryfikacji, materiałów hutniczych do remonów taboru, budowy i konserwacji nawierzchni kolejowej jest niezbędnym warunkiem wykonania przez transport kolejowy wszystkich zadań, płynących z uchwał II Zjazdu.

Bardzo odpowiedzialne zadania wynikają z uchwał II Zjazdu i dla innych gałęzi naszego transportu, jak transport samochodowy i wodny.

Jedno z głównych zadań transportu samochodowego polega na tym aby w większym, niż dotychczas, stopniu odciążyć transport kolejowy od przewozów na krótkich odległościach i na liniach o małym zagęszczeniu ruchu. Przejęcie przez Państwową Komunikację Samochodową wszystkich relacji ustalonych uchwałami terenowych Komisji Koordynacji Przewozów będzie miało duży wpływ na poprawę wskaźników techniczno - ekonomicznych kolei i wzrost jej zdolności przewozowej. W realizacji planów przewozowych PKS powinna zwrócić większą, niż dotychczas, uwagę na stałe i systematyczne zaspakajanie wszystkich potrzeb przewozowych terenu, ze szczególnym uwzględnieniem przewozów ładunków dla wsi oraz artykułów i produktów rolniczych. Należy bezwzględnie usunąć dotychczasowe niedociągnięcia, jakie dały się zauważyć w przewozach mleka i innych artykułów, pochodzących ze skupu.

Wymaga dokładnego przeanalizowania zagadnienie terenowego rozmieszczenia taboru autobusowego Państwowej Komunikacji Samochodowej, celem jak najbardziej pełnego zaspokojenia potrzeb przewozowych ludzi pracy. Należy, zarówno w PKS jak i w branżowych przedsiębiorstwach transportu samochodowego, zwrócić większą uwagę na przewozy pracownice, w szczególności wykonywane taborami ciężarowym, dbać o należyte przystosowanie tych samochodów do przewozów ludzi i zastępowanie ich w miarę możliwości taborami autobusowym. Szczególną uwagę trzeba zwrócić na podniesienie na wyższy poziom pracy Centralnego Zarządu Sprzętu Samochodowego, zmniejszyć poważnie ilość samochodów oczekujących naprawy, jak również znacznie skrócić czas trwania tych napraw.

W przewozach Państwowej Żeglugi Śródlądowej należy zwiększyć udział produktów rolniczych. Możliwość dalszego poważnego wzrostu zdolności przewozowej transportu rzeczno-ego leży w dalszej poprawie wskaźników techniczno - ekonomicznych i rozmiaru stosowania jazdy nocnych. Wymaga gruntownego rozpracowania zagadnienie żeglugi na małych rzekach, zwłaszcza zaś na terenie jezior mazurskich i na terenie Żuław.

Głębokie wnioski powinni wyciągnąć wszyscy pracownicy transportu z zadań postawionych przez II Zjazd w zakresie oszczędnego inwestowania. Projekt planu inwestycyjnego na rok 1955 powinien w pełni odpowiadać kryteriom wymienionym w referacie tow. wicepremiera Minca, wszystkie wnioski inwestycyjne powinny być należycie uzasadnione z punktu widzenia konieczności proponowanych inwesty-

cji. Dotyczy to w szczególności transportu kolejowego, gdzie analiza ekonomiczna zamierzeń inwestycyjnych, przede wszystkim w zakresie rozbudowy sieci kolejowej, nie stoi dotychczas na należytych poziomach.

Stałej i uporczywej walki wszystkich transportowców wymaga wykonanie zadań planowych w zakresie obniżki kosztów produkcji transportowej. Sprawa ta powinna stać w centrum uwagi wszystkich pracowników transportu. Obniżkę kosztów należy osiągnąć w drodze rozszerzenia i pogłębienia rozrachunku gospodarczego i stosowania w systemach wynagradzania bodźców materialnych, wpływających na osiąganie oszczędności. Szczegółnej uwagi wymaga pomyślnie rozstrzygnięcie tego zagadnienia w transporcie kolejowym, który pomimo niewątpliwiej poprawy pracy eksploatacyjnej w okresie 1953 roku, przekroczył znacznie planowane koszty własne przewozów.

Ważne i odpowiedzialne zadanie, jakie stoi przed naszym transportem, to dalsze pogłębianie, w oparciu o doświadczenia Związku Radzieckiego, planowania przewozów i wprowadzenie w transporcie kolejowym planowania kierunkowego. W okresie ubiegłych lat znacznie pogłęбилиśmy metodologię planowania przewozów poszczególnymi środkami transportu, opierając ją w zasadzie i dostosowując do zasad planowania produkcji i zaopatrzenia materiałowego. Tryb sporządzania planów przewozowych przewiduje niezbędne warunki dla racjonalnego podziału zadań pomiędzy poszczególne środki transportu. W sporządzeniu planów przewozowych biorą udział terenowe organy planowania, czuwające nad pełnym zabezpieczeniem potrzeb przewozowych powiatów i województw. Jednakże praktyka planowania

wyказuje jeszcze bardzo wiele niedociągnięć, których likwidacja stanowi jedno z najpilniejszych zadań pracowników poszczególnych środków transportowych oraz służb transportowych ministerstw planujących przewozy.

Planowanie kierunkowe w transporcie kolejowym będzie dalszym, wyższym etapem planowania przewozów, umożliwiającym osiągnięcie ogromnych oszczędności w drodze pełnej racjonalizacji przewozów. Wprowadzenie planowania kierunkowego wymaga gruntownych prac przygotowawczych zarówno w resorcie Ministerstwa Kolei, jak i w aparacie zbytu i zaopatrzenia ministerstw nadawców. Staranne wykonanie tych prac, to najbliższe zadanie transportu kolejowego i pionów zaopatrzenia i zbytu poszczególnych ministerstw.

Wielkie i trudne zadania wynikające dla transportu z uchwał II Zjazdu będą mogły być wykonane, jeżeli wzmożonemu wysiłkowi pracowników poszczególnych środków transportowych towarzyszyć będzie poprawa stylu pracy pracowników służb transportowych poszczególnych ministerstw. Konkretna pomoc dla transportu wyrażać się będzie w skróceniu czasu postoju wagonów, samochodów i barek pod operacjami ładunkowymi, zapewnieniu równomierności naładunku w ciągu miesiąca, zwiększeniu w transporcie kolejowym marszrutyzacji nadawczej, w lepszym wykorzystaniu ładowności i pojemności taboru transportowego. Realizacja tych zadań stanowić będzie istotny wkład służb transportowych w dzieło wykonania postanowień II Zjazdu dotyczących obowiązku pełnego i terminowego przewiezienia przez transport zwiększonej produkcji dla zaspokojenia potrzeb mas pracujących i rozbudowującej się gospodarki narodowej.

TOMASZ DRZAZGA (Warszawa)

O lepsze wykorzystanie kolei wąskotorowych

Koleje wąskotorowe w ogólnym kompleksie obsługi potrzeb naszej gospodarki narodowej stanowią przedłużenie kolei normalnotorowych. Ze względu na ich duże możliwości transportowe oraz stosunkowo niskie koszty własne, stanowią one ważne ogniwo w systemie transportu w naszym kraju.

Szczególnie doniosła rola przypada tym kolejom w słabiej zagospodarowanych rejonach kraju o niedostatecznie rozbudowanej sieci bitych dróg kołowych oraz w rejonach z silnie rozwiniętym przemysłem, potrzebujących obsługi transportowej w zakresie lokalnym.

W zależności od rodzaju i zakresu usług transportowych koleje wąskotorowe dzielą się na koleje użytku publicznego, wchodzące w skład PKP i koleje pozostające w gestii innych resortów, stanowiące transport własny zainteresowanych resortów gospodarczych.

W rejonach o słabym potencjale gospodarczym, nie posiadających kolei normalnotorowych i należących do budowanych dróg kołowych, koleje wąskotorowe niezależnie od czynności dowozowych zaspokajają również lokalne potrzeby przewozowe tych rejonów.

W perspektywie rozwojowej nie przewiduje się daleko idącej rozbudowy kolei wąskotorowych, gdyż w miarę uaktywnienia gospodarczego rejonów obsługiwanych dotychczas tylko przez koleje wąskotorowe, koleje te ze względu na potrzeby gospodarki narodowej

będą stopniowo przebudowywane i przekuwane na tor normalny.

W tym stanie rzeczy pozostaje nadal aktualne zagadnienie odpowiadającej potrzebom gospodarki narodowej modernizacji i normalizacji istniejących kolei wąskotorowych w celu umożliwienia lepszego ich wykorzystania.

Ponieważ w socjalistycznym systemie gospodarki narodowej obowiązuje zasada, że wszystkie środki transportowe powinny stanowić jednolity system transportowy, równoległe z normalizacją i modernizacją kolei wąskotorowych musiałoby nastąpić ustalenie dla tych kolei właściwego zakresu obsługi transportowej, a w szczególności zastosowanie właściwych środków, zmierzających do należytego i planowego wykorzystania ich zdolności przewozowej.

Zadanie to jest poważnie utrudnione, gdyż nieznaczna tylko część kolei wąskotorowych była wybudowana dla zaspokojenia publicznych potrzeb przewozowych, co wyraża się zarówno w sposobie ich budowy, jak i przebiegu tras poszczególnych linii. Wynika to stąd, że znaczna ilość kolei wąskotorowych wybudowano dla potrzeb wyłącznie przemysłowych lub wojskowych, zwłaszcza w okresie okupacji. Jakkolwiek część tych kolei została już przystosowana do zaspokojenia potrzeb publicznych w drodze odpowiedniej rozbudowy najniezbędniejszych urządzeń i środków transporto-

wych, to jednak kierunki przebiegu tras tych linii w niedostatecznym stopniu uwzględniają potrzeby przewozowe przyległych obszarów.

Ponadto, ze względu na różnorodność posiadanych dotychczas na poszczególnych kolejach szerokości toru, gdyż posiadamy na kolejach wąskotorowych aż pięć różnych prześwitów toru oraz z powodu wybitnie sezonowego i jednostronnego charakteru pracy niektórych kolei wąskotorowych, co powoduje w okresie jesiennym niewspółmierne do ich przeciętnej pracy w ciągu całego roku szczyty przewozowe, należyte wykorzystanie posiadanych na kolejach wąskotorowych środków przewozowych i zdolności przewozowej pozostawia wiele do życzenia.

O wielkości pracy przewozowej, wykonywanej przez koleje wąskotorowe użytku publicznego świadczy fakt, że przewieziona przez te koleje w 1953 r. masa przewozowa w tonach wynosi około 6% ogólnego przewozu w tonach na kolejach normalnotorowych.

Z powodu jednak niekorzystnego dla wyników eksploatacyjnych posiadania na kolejach wąskotorowych różnych prześwitów toru, a w szczególności z powodu wybitnie sezonowego charakteru ich pracy, którego wyrazem są na poszczególnych kolejach szczyty przewozowe w okresie jesiennym, przekraczające 200% przeciętnej ich pracy, obliczona na przeciętną równomierną pracę w ciągu całego roku zdolność przewozowa kolei wąskotorowych została wykorzystana w 1953 r. w ogólności tylko w 58,7%.

O sezonowym charakterze pracy większości zarządów kolei wąskotorowych świadczy procentowe wykorzystanie rocznej zdolności przewozowej kolei wąskotorowych w poszczególnych DOKP, a mianowicie: w DOKP Warszawa — 50,6%, w DOKP Lublin — 60,4%, w DOKP Stalinogród — 96,8%, w DOKP Łódź — 31,1%, w DOKP Wrocław — 79,7%, w DOKP Poznań — 28,9%, w DOKP Szczecin — 54,1%, w DOKP Gdańsk — 40,3%, w DOKP Olsztyn — 46,7%.

Pomimo wybitnie sezonowego charakteru większości przewożonych przez koleje wąskotorowe ładunków masowych, ze względu na dokonywaną przez te koleje obsługę rejonów rolniczych, co dotyczy wszystkich kolei wąskotorowych za wyjątkiem górnośląskich, cyfry te wymownie wskazują, że istniejący stan wykorzystania kolei wąskotorowych użytku publicznego i posiadanych przez nie środków transportowych jest niezadawalający i musi ulec odpowiedniej poprawie.

Aczkolwiek już od 1945 r. obowiązuje zasada normalizacji nowobudowanych i przebudowywanych kolei wąskotorowych oraz obsługującego je taboru na prześwit toru 750 mm, to jednak do dnia 31.XII.1953 r. przekuto z innych szerokości toru na znormalizowany prześwit 750 mm tylko 17,5% eksploatowanych linii wąskotorowych, natomiast pozostaje jeszcze do przekucia 48,9% ogólnej długości eksploatowanych linii wąskotorowych.

Z tego 5,2% przypada na koleje górnośląskie, których przekucie w perspektywie najbliższego pięciolecia nie jest brane pod uwagę. Wynika to zarówno z ilościowego i jakościowego stanu wyposażenia tych kolei w środki transportowe, jak i z wielkości oraz specjalnego charakteru wykonywanej przez te koleje pracy przewozowej, która wynosi około 49,7% ogólnego przewozu na kolejach wąskotorowych masy w tonach. Zagadnienie normalnej eksploatacji tych kolei nie powoduje specjalnych trudności również i z tego względu, że stanowią one odrębny kompleks wewnętrznej obsługi rejonu przemysłowego, nie powiązany z siecią normalnotorową i co najważniejsze mają uregulowany i zapewniony dopływ nowego taboru.

Wśród odmiennie przedstawia się sytuacja taborowa na pozostałych kolejach wąskotorowych o nieznormalizowanych szerokościach toru, a mianowicie na kolejach o prześwicie toru 600 mm i 1000 mm. Wskutek zupełnego braku dopływu na koleje o tym prześwicie toru nowego taboru, jakościowy stan parowozów i wagonów jest tam niezadawalający ze względu na przestarzałe ich typy i duże zużycie.

Nie bez znaczenia jest również i ten fakt, że znaczna część posiadanych na kolejach wąskotorowych przestarzałych typów parowozów ma bardzo małą siłę pociągową i szybkość, natomiast przestarzałe typy wagonów

mają niską ładowność (3—5 ton), wskutek czego są one bardzo nieekonomiczne w eksploatacji, co ujemnie wpływa na kształtowanie się na kolejach wąskotorowych wskaźnika kosztów własnych.

W celu zapewnienia kolejom wąskotorowym lepszego ich wykorzystania, przede wszystkim, musiałyby nastąpić ich przystosowanie do ustalonych planowych zadań obsługi transportowej w drodze planowej normalizacji prześwitów toru i taboru oraz modernizacji urządzeń i środków transportowych.

Zmierzające do normalizacji przekucie poszczególnych linii na prześwit 750 mm musiałyby być dostosowane do granic potrzeb, wynikających ze skreślenia zużytych parowozów i wagonów nieznormalizowanych prześwitów z tym, że jednocześnie musiałyby być zapewnione przez przemysł odpowiadające wynikającym stąd potrzebom dostawy taboru na znormalizowany prześwit toru 750 mm. Przekucia te w pierwszym rzędzie musiałyby objąć nasuwający najwięcej zastrzeżeń i najmniej ekonomiczny w eksploatacji publicznej prześwit toru 600 mm z tym, że wynikające z tych przekuć ewentualne nadmiary taboru na prześwit 600 mm, które mogłyby być jeszcze wykorzystane aż do zupełnego zużycia, mogłyby być przekazane odpowiednim resortom gospodarczym, które posiadają w eksploatacji własnej koleje wąskotorowe o szerokości toru 600 mm.

Zagadnienie przystosowania do lepszego wykorzystania kolei wąskotorowych o szerokości toru 1000 mm, z uwagi na odczuwane na tych kolejach potrzeby taborowe, mogłoby być rozwiązane w drodze zupełnego wycofania na tych kolejach z obsługi ruchu osobowego trakcji parowej i zastąpienia jej wagonami motorowymi, co pozwoliłoby na zupełnie zaspokojenie potrzeb taborowych dla obsługi ruchu towarowego.

Zmierzająca do lepszego wykorzystania kolei wąskotorowych ich modernizacja musiałaby również objąć takie zagadnienia, jak zastosowanie lokomotywek spalinowych, zainstalowanie na parowozach i wagonach osobowych hamulców zespolonych, a w wagonach osobowych łóżysk tocznych i wreszcie modernizację i ujednolicenie sprzęgów.

Niezależnie od tego, tam gdzie zachodzą uzasadnione ekonomiczne potrzeby gospodarcze terenu, należałoby również rozważyć zagadnienie budowy nowych krótkich odcinków kolei wąskotorowych, wiążących już istniejące linie wąskotorowe, które w ten sposób mogłyby być lepiej wykorzystane i umożliwiłyby przerzuty nadmiaru taboru z jednego zarządu na drugi.

Wszystkie jednak te środki, jakie musiałyby być zastosowane dla umożliwienia lepszego wykorzystania kolei wąskotorowych przez samą kolej, nie odniosą pożądanego skutku, jeśli równoległe z tym nie nastąpi odpowiednia zmiana w dotychczasowym sposobie podziału i rozłożenia w czasie planowych zadań kolei wąskotorowych w zakresie obsługi transportowej.

Charakterystyczną cechą dotychczasowej pracy wszystkich kolei wąskotorowych za wyjątkiem górnośląskiej jest wybitna sezonowość nasilenia przewozów w okresie jesiennym, powodująca na poszczególnych kolejach szczyty przewozowe ponad 200% przeciętnego załadunku. Jest rzeczą zrozumiałą, że w takich warunkach zdolność przewozowa tych kolei w pozostałych okresach roku pozostaje niewykorzystana, co w ostatecznym wyniku powoduje niewykorzystanie w pełni zdolności przewozowej obliczonej w oparciu o założenia przeciętnego załadunku w ciągu całego roku.

Aczkolwiek wysokie szczyty przewozowe na kolejach wąskotorowych wynikają z dokonywanej przez te koleje obsługi rejonów rolniczych, co w niewspółmiernie dużym procencie do innych ładunków obciąża je w okresie jesiennym przewozem sezonowych ładunków masowych, jak buraki cukrowe, ziemniaki itp., to jednak istniejące obecnie szczyty przewozowe bezsprzecznie powinny być złagodzone.

Cel ten może być osiągnięty w drodze zapewnienia kolejom wąskotorowym przez Wojewódzkie Komisje Planowania Gospodarczego odpowiadającej ich rzeczywistej zdolności przewozowej masy ładunków w trzech pierwszych kwartałach roku, a jednocześnie jeśli WKPG będą niwelowały do możliwych granic przy-

dzielaną kolejom wąskotorowym do przewozu mas ładunków na IV kwartał. Wymagałoby to w pierwszym rzędzie planowych przesunięć na okres trzech pierwszych kwartałów tych wszystkich przewozów, których wykonanie w IV kwartale nie jest nieodzownie konieczne z punktu widzenia potrzeb gospodarki narodowej.

Ponieważ operatywne plany przewozowe dla kolei wąskotorowych zatwierdzają WKPG, musiałyby one, w oparciu o zdolność przewozową pozostających w ich zasięgu działających kolei wąskotorowych oraz o potrzeby transportowej obsługi terenu, ustalić w porozumieniu z odnośnymi DOKP i usługoodbiorcami transportu, jakie konkretnie przewozy powinny być obsługiwane przez koleje wąskotorowe, a następnie zobowiązać tych usługoodbiorców do bezwzględnego planowania i dokonywania określonych przewozów kolejami wąskotorowymi.

Mając na uwadze, że w jednolitym systemie transportowej obsługi wszystkie środki transportowe powinny być planowo wykorzystane zgodnie z zasadami ekonomiki, ze względu na niewspółmiernie małe wykorzystanie zdolności przewozowej kolei wąskotorowych, z ekonomicznego punktu widzenia należałoby ściśle przestrzegać zasadę, że tam gdzie nie jest należyście wykorzystana zdolność przewozowa kolei wąskotorowych

nie powinno mieć miejsca nieuzasadnione gospodarczo korzystanie z transportu samochodowego.

Niezależnie od tego, dla zapewnienia kolejom wąskotorowym ustalonego już w planach wykorzystania zdolności przewozowej, dyscyplina wykonania tych planów przez usługoodbiorców musiałaby być przez WKPG odpowiednio zastrzeżona. Zaostrożenie dyscypliny wykonania planów musiałoby obejmować nie tylko przestrzeganie ilościowych norm załadunku ale i równomierne jego rozłożenie w czasie, należyte wykorzystanie ładowności lub pojemności wagonów, i wreszcie bezwzględne przestrzeganie obowiązujących terminów naładunku i wyładunku wagonów.

Ten ostatni postulat wiąże się z potrzebą odpowiedniej rozbudowy przez klientów kolei bocznic wąskotorowych oraz urządzeń ładunkowych na tych bocznicach.

Ponieważ koleje wąskotorowe są dotychczas tym przysłowiowym kopciuszkiem, na którego nie zwraca się specjalnej uwagi, ze względu na rozmiary wykonywanej przez te koleje pracy przewozowej, zagadnienie wyznaczenia tym kolejom właściwego miejsca w ogólnym systemie obsługi transportowych potrzeb gospodarki narodowej oraz lepszego wykorzystania środków i urządzeń transportowych tych kolei oczekuje na odpowiednie uregulowanie.

CZ. GIERALTOWSKI (Warszawa)

Premiowanie pracowników umysłowych wydziałów kolejowych w przemyśle

Stale rozwijająca się gospodarka narodowa Polski Ludowej wymaga ciągłego zwiększania wielkości przewozów wszystkimi rodzajami transportu, a przede wszystkim podstawowego jakim jest nadal transport kolejowy. Jednym z ważniejszych środków podwyższenia zdolności przewozowej i zwiększenia przewozów kolejowych jest polepszenie pracy przemysłowego transportu kolejowego. Na bocznicach zakładów przemysłowych na- i wyładunku się ponad 60% masy towarowej, przewożonej kolejami. Regularny i rytmiczny na- i wyładunek, skrócenie czasu postojów, należyte wykorzystanie nośności i ładowności wagonów na bocznicach wpływa w poważnym stopniu na polepszenie pracy Polskich Kolei Państwowych.

Praca wydziałów podstawowych przedsiębiorstw przemysłowych jest ściśle związana z pracą wydziału kolejowego; proces produkcyjny wymaga stałej i ciągłej obsługi transportowej. Szczególne znaczenie i rola transportu w procesie produkcyjnym uwypukla się w takich zakładach, jak huty żelaza i stali, kopalnie węgla, wielkie zakłady chemiczne, cementownie itp., produkcja których wymaga codziennie dowozu względnie odwozu wielkiej masy towarowej. Wykonanie za tym planu produkcyjnego tych zakładów wymaga, stałej, ciągłej i rytmicznej pracy wydziału kolejowego.

Zapewnienie należytej obsługi transportowej procesu produkcyjnego jest podstawowym zadaniem wydziału kolejowego. Sprawne wykonanie tego zadania zależy w znacznej mierze od wyposażenia technicznego. Nie mniejszą rolę odgrywają jednak kwalifikowane kadry ludzkie i racjonalna organizacja pracy.

Wydział kolejowy, dysponujący znacznym taborem i rozwiniętą siecią kolejową na bocznicach, wykonuje poważną pracę, tak w zakresie przewozów wewnętrznych, tj. pomiędzy wydziałami swego przedsiębiorstwa, jak i w zakresie przewozów zewnętrznych tj. pomiędzy przedsiębiorstwem a dostawcami względnie odbiorcami poprzez sieć PKP. Wyniki tej pracy zależą przy danym wyposażeniu technicznym od właściwego poziomu kwalifikowanych kadr, od właściwego ich rozstawienia i wykorzystania w procesie przewozowym, od właściwej organizacji pracy. Dlatego poziom i system płac

pracowników wydziału kolejowego winien być czynnikiem zachęcającym do osiągania lepszych wyników, do podnoszenia kwalifikacji, do wzrostu wydajności pracy na bazie lepszego wykorzystania czasu pracy, urządzeń technicznych, racjonalnej organizacji pracy.

System płac winien realizować podstawową zasadę socjalistyczną „każdemu według jego pracy”, czyli winien być związany jak najściślej z wynikami ilościowymi i jakościowymi pracy każdego pracownika, zespołu pracowników, wydziału czy całego zakładu. Dotychczas ta zasada nie jest w pełni stosowana przy wynagradzaniu pracowników służb transportowych w przemyśle, np. w zasadzie wszędzie pracownicy umysłowi wydziałów kolejowych są premiowani za osiągnięcia całego zakładu, otrzymując tzw. premię produkcyjną. Rzecz jasna, że taka premia nie oddziałuje i nie może oddziaływać na usprawnienie transportu, gdyż nie jest bezpośrednio związana z jego pracą.

W pracy wydziału kolejowego występuje cały szereg mierników i wskaźników, od których można uzależnić wynagrodzenie pracowników. Należy tylko w dostosowaniu do konkretnych warunków wybrać takie wskaźniki, które najbardziej charakteryzowałyby pracę poszczególnych pracowników, brygad, wydziału i powiązać je z akordowym lub premiovym systemem płac.

Wykonanie przewozów zależy od tego, jak pracują przetokowi, maszyniści, dysponenci wagonów, brygadziści ładowacy i inni pracownicy, związani bezpośrednio z wykonywaniem operacji z wagonami na bocznicach. Decydującą rolę w organizacji wysokoproduktywnej pracy kolektywu wydziału kolejowego, odgrywa jego kierownictwo. Organizacja pracy winna bazować na współdziałaniu poszczególnych pracowników wydziału między sobą, z wydziałami produkcyjnymi i ze stacją obsługującą. W zakresie wagonów PKP kierownictwo wydziału winno zabezpieczyć wszystkie warunki dla wykonania planowego na- i wyładunku, lepszego wykorzystania nośności i ładowności wagonów, skrócenia czasu postoju wagonów na bocznicach.

W zakresie przewozów wewnętrznych organizacja pracy winna bazować na procesie technologicznym przedsiębiorstwa. W tym celu kierownictwo winno

znać grafiki pracy wydziałów produkcyjnych dotyczące zaopatrzenia agregatów surowcem i wypuszczania gotowej produkcji, posiadać normy zużycia surowców i inne niezbędne dane dla zabezpieczenia stałej i regularnej obsługi. Organizując przewozy wewnętrzne kierownictwo wydziału winno je wiązać z rytmem pracy wydziałów produkcyjnych.

Naruszenie rytmu pracy transportu może pociągnąć za sobą również naruszenie procesu technologicznego produkcji. Dlatego praca transportu winna opierać się na stałej i ciągłej kontroli ze strony kierownictwa.

Kierownictwo wydziału, jako organizator i kontroler pracy, posiada wielki wpływ na sprawność transportu. Dlatego system premiowania kierownictwa i innych pracowników umysłowych wydziału winien opierać się na wskaźnikach transportowych. System tych wskaźników może być najróżnorodniejszy w zależności od charakteru zakładu pracy, wyposażenia technicznego transportu, warunków lokalnych itp. Najważniejszymi i najbardziej nadającymi się do zastosowania w większości zakładów wskaźnikami, od których można uzależnić premiowanie pracowników umysłowych wydają się być następujące:

- a) wykonanie planowanego na- i wyładunku wagonów PKP,
- b) skrócenie średniego czasu postoju wagonów PKP na bocznicach zakładu,
- c) przestrzeganie obowiązujących norm w zakresie nośności i ładowności wagonów PKP,
- d) przestrzeganie planowej obsługi wydziałów produkcyjnych przez transport wewnętrzny,
- e) wykonanie planu produkcji całego zakładu pracy,

a) **Wykonanie planu na- i wyładunku wagonów PKP** zabezpiecza przez dowóz surowców i wywóz wyrobów gotowych wykonanie planu produkcji zakładu, umożliwiając jednocześnie normalną pracę kolei. Podstawą do obliczania premii z tego tytułu winien być miesięczny plan na i wyładunku, sporządzony w oparciu o plan produkcji zakładu i zatwierdzony przez Centralny Zarząd. Wprawdzie dotychczas sporządza się jedynie plan naładunku. Sporządzenie jednak planu wyładunku jest możliwe w oparciu o dane zaopatrzenia i wydaje się bardzo celowe. Plan wyładunku nie służyłby tylko jako baza premiowa, ale przede wszystkim jako plan rzeczowy, do wykonania którego trzeba się przygotować technicznie i organizacyjnie oraz zabezpieczyć siłę roboczą.

Z uwagi na rytmiczność pracy transportu można wprowadzić potrącenie części premii za nierównomierne rozłożenie na- i wyładunku w ciągu miesiąca (o ile pracownicy wydziału kolejowego mają na to wpływ), albo przyznać wogóle premię za wykonanie planu na- i wyładunku wagonów PKP pod warunkiem utrzymania rytmiczności nie przekraczającej np. 5% (szczytowa 5-dniówka nie przewyższa więcej jak o 5% średniej 5-dniówki danego miesiąca).

b) **Skrócenie średniego czasu postoju wagonów PKP** na bocznicach zakładu ma decydujące znaczenie dla przyspieszenia obrotu wagonów w kolejnictwie. Wskaźnik ten jest wskaźnikiem syntetycznym i odzwierciedla jakość pracy wszystkich służb wydziału kolejowego (mechanicznej, ruchu, na- i wyładunku).

Podstawą do obliczania premii z tego wskaźnika winien być średni postój wagonu — suma wagono-godzin postoju na bocznicach (łącznie z czasem wolnym od postojowego) podzielona przez ilość na- i wyładowanych wagonów PKP, osiągnięty w odpowiednim okresie roku ubiegłego z uwzględnieniem zaistniałych zmian w wyposażeniu technicznym transportu. Można również

wyprowadzić ten wskaźnik na podstawie planu na- i wyładunku wagonów PKP w oparciu o normy na czynności przetokowe, naładunku lub wyładunku, ważenie itp. Wylizanie jednak w ten sposób tego wskaźnika wymaga wysokiego poziomu normowania technicznego poszczególnych czynności.

Należy zaznaczyć, że zmniejszenie średniego postoju wagonów PKP ma nie tylko wpływ na bezpośrednie premie, ale również na nagrody z funduszu zakładowego. Skrócenie postoju wagonów powoduje zmniejszenie lub wyeliminowanie zupełnie kar za postojowe wagonów, płaconych na rzecz PKP, a nawet w przypadkach skrócenia czasu postoju poniżej ustalonej normy powoduje płacenie premii przez PKP na rzecz przedsiębiorstwa. To wpływa na obniżkę kosztów własnych, a tym samym na wzrost akumulacji i funduszu zakładowego.

Powyższe wskaźniki (a i b) mają pewien wzajemny związek i w praktyce może się zdarzać, że premie mogą być osiągane raz z jednego, raz z drugiego wskaźnika, np. w przypadku poważnego wzrostu na i wyładunku w stosunku do planu przy niezmienionej bazie technicznej i sile roboczej trudno będzie utrzymać się w średnim postoju wagonów i odwrotnie, przy wykonaniu planu na- i wyładunku łatwo będzie skrócić postój wagonów. Dlatego te dwa wskaźniki i ich wzajemny związek należy brać pod uwagę przy ustalaniu systemu premiowania.

c) **Przestrzeganie obowiązujących norm w zakresie nośności i ładowności wagonów PKP** posiada kolosalne znaczenie dla kolejnictwa. Dotychczas istniejące poważne rezerwy w wykorzystaniu nośności i ładowności wagonów. Lepsze wykorzystanie nośności wagonów tylko o 1% pozwala PKP na przewiezienie rocznie dodatkowo ponad 2 mln. ton towaru ładunków. Większość naładunku odbywa się u nas na bocznicach zakładowych, dlatego ten wskaźnik w premiowaniu pracowników winien znaleźć bezpośrednie odbicie.

Wpływ na ten wskaźnik posiadają służby transportowe i zbytu. Służba zbytu odpowiada za rozdzielniki (wielkość jednorazowych przesyłek), a służba transportowa za wykorzystanie nośności i ładowności wagonów w ramach tych rozdzielników. Dlatego wskaźnik ten winien być wprowadzony do systemu premiowania tak służb zbytu, jak i służb transportowych. Wskaźnik wykorzystania nośności i ładowności wagonów mógłby być bezpośrednim przedmiotem premiowania, lub pośrednim, premia z innych tytułów byłaby uzależniona od wykonania tego wskaźnika.

d) **Przestrzeganie planowej obsługi wydziałów produkcyjnych przez transport wewnętrzny** ma szczególne znaczenie w wielkich zakładach przemysłowych, gdzie transport wewnętrzny jest zasadniczym ogniwem procesu produkcji. Premiowanie z tego tytułu winno opierać się na wypracowanym wskaźniku punktowym w zależności od pokrycia wagonami na- i wyładunku, terminowości i regularności podstawiania i zabierania wagonów itp.

W tych przypadkach, gdzie prowadzona jest ścisła ewidencja przewozów wewnętrznych, podstawą premiowania może być wykonanie planu przewozów wewnętrznych pod warunkiem planowej regularności i terminowości obsługi wydziałów produkcyjnych.

e) **Wykonanie planu produkcji całego zakładu pracy** nie jest wskaźnikiem transportowym i może mieć miejsce i zastosowanie tylko w tych zakładach, gdzie transport wewnętrzny jest duży, a premiowanie z tytułu planowej obsługi wydziałów produkcyjnych d) jest nie możliwe z uwagi na trudność ustalenia podstawy premiowania. W każdym bądź razie zakładana premia z tego wskaźnika nie powinna przekroczyć 1/3 całości premii przy 100% wykonaniu planów.

Powyższe wskaźniki do premiowania pracowników umysłowych nie są bynajmniej wszystkie, ale wydają się być najważniejszymi i najłatwiejszymi do wprowadzenia.

N. K. LEWICKI, ZSRR

Planowanie pracy w przemysłowym transporcie kolejowym

OD REDAKCJI

Ponieważ podajemy tłumaczenie jednego z rozdziałów książki N. K. Lewickiego „Organizacja dysпетчерского руководства на промышленном железнодорожном транспорте”. Transzeldorizdat Moskwa 1953 r.

1. Planowanie pracy przewozowej, dokonywanej w wagonach ogólnosięciowych*).

Operatywne planowanie pracy bocznic jest jedną z zasadniczych przesłanek dla prawidłowego stosowania kierownictwa dyspozytorskiego.

Opracowanie i wykonanie operatywnego planu pracy wymaga głębokich studiów procesu przewozowego.

Należyte postawienie planowania operatywnego posiada wielkie znaczenie dla zabezpieczenia rytmicznej pracy stacji i bocznic.

Operatywny plan pracy winien określać: tryb i terminy przyjmowania wagonów, podstawianie ich do naładunku i wyładunku, formowanie składów i zdawanie wagonów na stację obsługującą, regularne i ciągłe obsługiwanie wydziałów produkcyjnych przy przewozie ładunków w wagonach własnych przedsiębiorstwa; system rozstawienia i wykorzystania lokomotyw przetokowych i manewrowych; system wykorzystania torów stacyjnych, urządzeń naładunkowo - wyładunkowych itd.

Prawidłowo opracowany operatywny plan pracy zabezpiecza:

- 1) wykonanie planu naładunku i marszrutyzacji naładunku;
- 2) wykonanie ustalonego grafiku ruchu pociągów zdawczo - odbiorczych i przewozów międzywydziałowych;
- 3) minimalny obrót wagonu na bocznic;
- 4) racjonalne wykorzystanie środków manewrowych;
- 5) zgodność w pracy bocznic i stacji obsługujących;
- 6) rytmiczność pracy przedsiębiorstw przemysłowych i kolei.

Wydział kolejowy przedsiębiorstwa przemysłowego, jak i stacja obsługująca, winny mieć trzy rodzaje planowania operatywnego: dobowe, zmianowe i plan - zadanie na 3—4 godziny.

Oprócz tego, dobowe i zmianowe planowanie pracy przewozowej wydziałów kolejowych dzieli się na: 1) planowanie pracy w wagonach ogólnosięciowych, 2) planowanie pracy w wagonach własnych przedsiębiorstwa.

Przy organizacji pracy wg jednolitego procesu technologicznego należy przewidzieć wspólne opracowanie planu pracy stacji i bocznic.

W tych przypadkach, kiedy przedsiębiorstwo położone jest w pobliżu stacji obsługującej, przy czym główną pracą tej stacji jest obsługiwanie bocznic, plan winien być opracowywany wspólnie przez zawiadowcę stacji i przez kierownika służby eksploatacyjnej lub starszego dyspozytora wydziału kolejowego przedsiębiorstwa.

Jeżeli przedsiębiorstwo jest oddalone od stacji obsługującej lub obsługiwanie bocznic nie jest główną pracą stacji obsługującej lub stacja obsługująca wykonuje pracę dla kilku bocznic, to planowanie pracy dokonywane jest w takiej kolejności:

- 1) stacja obsługująca podaje do wiadomości wydziału kolejowego czas przyjazdu pociągów na stację ze wskazaniem ilości wagonów wg rodzajów ładunków;
- 2) wychodząc z danych o podejściu wagonów i ładunków na bocznicę, a także ze stanu wagonów na bocznic pod naładunkiem i wyładunkiem wydział kolejowy opracowuje operatywny plan pracy, następnie podaje do wiadomości stacji obsługującej ilość wa-

gonów i pociągów zdawczo - odbiorczych oraz czas ich zdania stacji obsługującej.

Stacja obsługująca na podstawie tych danych z uwzględnieniem stanu podejścia wagonów, a także sytuacji odnośnie ich na i wyładunku opracowuje plan nadania pociągów, włączając do niego wagony, przybyłe z bocznic.

A. Dobowy plan pracy

Dobowy operatywny plan pracy (dla wagonów ogólnosięciowych) bocznic opracowuje kierownik służby ruchu lub starszy dyspozytor. Plan winien składać się z dwóch części:

1. Podejście próżnych wagonów do naładunku i ładownych wagonów do wyładunku wg następującego wzoru:

Nr pociągu zdawczo-od- biorczego	Czas przyby- cia na bocz- nicę	Ilość wagonów	
		ładownych	próżnych

Stacja lub oddział eksploatacyjny podają dane o podejściu próżnych i ładownych wagonów na bocznicę tylko na kilka godzin naprzód; na większą ilość godzin dane te przekazuje się w drodze przedawizacji podejścia wagonów ładownych i próżnych.

2. Plan naładunku opracowuje się na podstawie założeń potrzebnych wydziałów i składów w powiązaniu z planem pięciodniowym.

Dobowy plan naładunku opracowuje się z uwzględnieniem zapasu produkcji na składach wg asortymentu i klas oraz dobowego planu produkcji.

Przy naładunku wagonów ze składów operatywnych (bunkrów) podstawowym źródłem dla opracowania zadania na pokrycie próżnymi wagonami jest plan produkcji na daną dobę.

Zasoby produkcji, podlegającej naładowaniu na wagony mogą być określone w następujący sposób:

$$P = \left(Q_{\text{pozost.}}^b + Q_{\text{pocz.}}^{\text{skł.}} + D \right) - \left(B + C + Q_{\text{końc.}}^{\text{skł.}} \right) \quad (1)$$

gdzie $Q_{\text{pozost.}}^b$ — pozostałość produkcji na operatywnych składach (w bunkrach);

$Q_{\text{pocz.}}^{\text{skł.}}$ — zapas początkowy produkcji na składach zapasowych;

D — plan produkcji (wydobycia) w ciągu doby;

B — wydanie produkcji (wywóz innymi środkami transportu);

C — zużycie produkcji na własne potrzeby;

$Q_{\text{końc.}}^{\text{skł.}}$ — zapas końcowy na składach na koniec planowanego okresu.

Następnym etapem opracowania planu jest określenie ilości podstawień wagonów do naładunku i ilości wagonów w podstawieniu. Jeśli podstawienia wagonów dokonuje się wg ustalonego grafiku, to obliczanie ilości ton ładunku, która może być zgromadzona do momentu podstawienia wagonów wg każdej pozycji grafiku, określa się wg wzoru:

$$I = \frac{P}{k} = \frac{\left(Q_{\text{pozost.}}^b + Q_{\text{pocz.}}^{\text{skł.}} + D \right) - \left(B + C + Q_{\text{końc.}}^{\text{skł.}} \right)}{k} \quad (2)$$

gdzie k — ilość podstawień w ciągu doby wg rozkładu. Znajac zapas węgla, jaki może być nagromadzony w

*) odpowiednik wagonów PKP.

czasie pomiędzy dwoma podstawieniami wg grafiku, ilość wagonów dla jednego podstawienia określa się:

$$N = \frac{P}{kn} = \frac{(Q_{\text{pozost.}}^b + Q_{\text{pocz.}}^{\text{skt.}} + D) - (B + C + Q_{\text{końc.}}^{\text{skt.}})}{kn} \quad (1)$$

gdzie n — przeciętny naładunek statyczny wagonu.

Na podstawie danych o stanie produkcji i naładunku na planowaną dobę, kierując się dobowym zadaniem naładunku wg pięciodniówki, ekspedycja zakładu zestawia zapotrzebowanie na podstawienie wagonów pod naładunek i po uzgodnieniu jego z zawiadowcą stacji obsługującej przekazuje zapotrzebowanie kierownikowi wydziału kolejowego.

Przy naładunku węgla na bocznicach przemysłu węglowego kierownicy naładunku w kopalniach składają zapotrzebowania na podstawienie wagonów do działu naładunkowo - transportowego zjednoczenia, który po sprawdzeniu i skorygowaniu zestawia zbiorcze zgłoszenie na wagony wg wszystkich kopalń i stacji obsługujących.

Zbiorcze zgłoszenie na wagony w formie pisemnej lub za pomocą selektora podaje się zawiadowcy stacji obsługującej.

Po zatwierdzeniu przez oddział eksploatacyjny dobowego zgłoszenia dyspozytor zjednoczenia podaje za pomocą selektora wszystkim ładującym węgiel stacjom bocznic i kierownikowi załadunku ilość wagonów, podlegających podstawieniu wg okresów.

Po zakończeniu doby kierownik służby ruchu lub starszy dyspozytor zestawia raport dyspozytorski. Na podstawie tego raportu dokonuje się dobowej i miesięcznej analizy pracy wydziału kolejowego.

B. Zmianowy plan pracy

Podstawą planowania pracy bocznic w zakresie przewozów w wagonach ogólnosiłowych jest zmianowy plan pracy.

Operatywny plan pracy na zmianę winien wynikać z dobowego planu pracy wydziału kolejowego z uwzględnieniem odpowiednich zmian w zależności od powstałej sytuacji w pracy.

Plan pracy nocnej zmiany winien przewidywać wykonanie nie mniej jak 1/3 planu dobowego przy 8-godzinnej zmianie.

W celu zabezpieczenia równomiernej pracy zmiany dyspozytor nie powinien dopuścić do obniżenia tempa w ciągu pierwszych godzin pracy zmiany.

Podstawą do opracowania zmianowego planu pracy są:

- 1) jednolity proces technologiczny pracy stacji i bocznic,
- 2) grafiki ruchu pociągów na bocznicach,
- 3) dobowy plan załadunku i marszrutyzacji nadawczej,
- 4) awizacja podejścia wagonów i ładunków,
- 5) dane o sytuacji na bocznicach.

Jednolity proces technologiczny winien być podstawą dla opracowania planu zmianowego, gdyż w nim przewidziana jest kolejność pracy wagonów ogólnosiłowych i normy czasu na wykonanie poszczególnych operacji naładunku i wyładunku wagonów i pracy lokomotyw.

Dane o sytuacji na bocznicach winny podawać sytuację w zakresie wyładunku na początek planowanego okresu, zapas ładunków wg klas i gatunków w każdym punkcie, stan wagonów ładownych i próżnych na stacjach i punktach naładunkowo - wyładunkowych, ilość i stan środków manewrowych w każdym rejonie itd.

Plan zmianowy winien zawierać następujące dane o wykonywanych robotach i wskaźniki: zadania ogólne, rozformowanie pociągów, formowanie i wysyłanie marszrut nadawczych i grupowych pociągów zdawczo-odbiorczych, plan na wyładunku i zadania specjalne dla zmiany.

Przed rozpoczęciem pracy dyspozytor winien ogłosić zmianowy plan pracy i dokładnie objaśnić pracownikom zmiany, jak należy go wykonywać. W czasie dyżuru dyspozytor sprawuje bezpośrednie kierownictwo i operatywną kontrolę wykonania planu. Ogólne kierownictwo i kontrolę wykonania planu sprawuje starszy dyspozytor lub kierownik służby ruchu.

Po zakończeniu pracy zmiany kierownik wydziału kolejowego lub służby ruchu dokonuje operatywnej oceny wykonania planu zmiany. Przy operatywnej ocenie winni być obecni kierownik zmiany (dyspozytor), zawiadowca stacji, dyżurny ruchu, ustawiacze, wagowci, dziesiątnicy załadunku i inni pracownicy wg uznania kierownika zmiany.

Wyniki pracy zmiany i operatywnej oceny doprowadza się do wiadomości wszystkich pracowników następnej zmiany przed wstąpieniem ich na dyżur.

C. Plan - zadanie na 3—4 godziny

Planowanie pracy na 3—4 godzinne okresy praktykuje się w celu wykorzystania wszystkich możliwości w powstałej sytuacji dla wykonania i przekroczenia zmianowego planu pracy.

Plan - zadanie na 3—4 godziny opracowuje dyspozytor lub kierownik zmiany wydziału kolejowego na podstawie zmianowego planu pracy, rzeczywistego podejścia wagonów na bocznicę i sytuacji przy za — i wyładunku na składach, przy formowaniu i rozformowywaniu pociągów na stacjach zakładowych itd.

Plan zadanie na 3—4 godziny dyspozytor wydziału kolejowego podaje do wiadomości dyżurnym ruchem, który uwzględniając sytuację na miejscu organizują pracę przy wykonaniu tego planu.

Dla wykonania planu zadania dyżurni ruchu wydają zlecenia pracownikom, odpowiedzialnym za wykonanie poszczególnych operacji przy na- i wyładunku wagonów.

W przypadku istnienia brygad kompleksowych nie wydaje się zlecenia - zadania pracownikom wchodzącym w skład brygady; zlecenie - zadanie wydaje się tylko kierownikowi brygady — ustawiaczowi.

Na tych bocznicach, gdzie nie ma stacji przemysłowych, zlecenia na wykonanie pracy manewrowej ustawiaczom wydaje bezpośrednio dyspozytor wydziału kolejowego.

Zlecenia winny zawierać konkretne zadania w pracy z podziałem (w miarę możliwości) na poszczególne operacje i z podaniem czasu na ich wykonanie oraz kolejność wykonywania prac.

O planie pracy na 3—4 godziny dyspozytor rejonu zawiadamia oddział naładunku i wyładunku dla opracowania zlecenia - zadania dla brygad ładowniczych i zarządzających składami wydziałów produkcyjnych w celu przygotowania siły roboczej, ładunków i urządzeń.

2. Planowanie pracy przewozowej, dokonywanej w wagonach własnych.

Operatywne planowanie pracy wagonów własnych różni się od operatywnego planowania pracy wagonów ogólnosiłowych tym, że przewozy międzywydziałowe są stałymi na dłuższy okres i mogą zmieniać się tylko przy ustaleniu nowego programu produkcyjnego lub zmiany procesu technologicznego. Dlatego nie jest konieczne codziennie opracowywać operatywne plany naładunku dla wszystkich przewozów w wagonach własnych.

Dobowy operatywny plan przewozów międzywydziałowych opracowuje się na podstawie kwartalnych planów przewozów, rozpracowywanych przez wydział kolejowy zgodnie z programem produkcyjnym wydziałów.

Opracowywany operatywny plan przewozów winien być uzgodniony z wydziałami produkcyjnymi w części podstawień, ilości wagonów w podstawieniu i rozkładu podstawień wagonów do na i wyładunku.

Nieznaczna część niestających przewozów międzywydziałowych planuje się na podstawie codziennych zgłoszeń wydziałów i oddziałów w granicach planów miesięcznych naładunku, które zatwierdza kierownik wydziału kolejowego.

3. Awizacja podejścia wagonów i ładunków

Awizacja podejścia wagonów i ładunków służy do opracowania i korekty zmianowych i dobowych planów pracy wydziału kolejowego.

Zgodnie z trybem, ustalonym odnosnymi zarządzeniami Ministerstwa Komunikacji aparat dyspozytorski oddziału eksploatacyjnego winien awizować podejście pociągów dla stacji obsługującej.

Dla bocznic mają zastosowanie następujące rodzaje awizacji.

A. Przedawizacja. Oddział eksploatacyjny przedawizuje stację obsługującą na 8 — 10 godzin przed przybyciem wagonów. Przedawizo zawiera następujące dane: a) numer pociągu i przewidywany czas przybycia; b) ilość wagonów idących do wyładunku.

Na podstawie tych danych stacja obsługująca przedawizuje wydział kolejowy, podając przewidywany czas przybycia na stację i zdania na bocznicę wagonów próżnych i ładunkowych.

Wykorzystując dane o podejściu wagonów i ładunków pracownicy bocznic przygotowują fronty naładunkowo - wyładunkowe, środki mechanizacji i siłę roboczą, a także ustalają tryb i sposób wykorzystania lokomotyw manewrowych.

Dane awizacji o podejściach wagonów podaje się dyspozytorowi wydziału kolejowego, zakładowej stacji rozrządowej, stacjom naładunku i wyładunku, oddziałowi naładunku i wyładunku, zarządzającym składami, wagowym, subklientom wydziału kolejowego.

B. Awizacja. Stacja obsługująca awizuje bocznicę natychmiast po przyjęciu pociągu zdawczo - odbiorczego. Awizo zawiera numer pociągu zdawczo - odbiorczego i przewidywany czas jego wysłania, ilość wagonów wg rodzajów i klas ładunków.

W przypadku, jeśli w pociągu zdawczo - odbiorczym są ładunki dla subklientów, podaje się ilość wagonów i rodzaj ładunków dla każdego odbiorcy.

Dla wagonów próżnych, idących na bocznicę dla naładunku marszrut, awizo o podejściu winno zawierać ponadto dane o ilości wagonów wg rodzaju przegłów, o stanie i rozmieszczeniu hamulców ręcznych.

Awizo o podejściu próżnych wagonów do naładunku zaleca się przekazywać dyspozytorowi wg następującego schematu.

Naprzód podaje się stan wagonów w składzie wg rodzajów, np: 2OW + 1P4 — os. + 10P 2 — os. (W — węglarka, P — platforma).

Następnie podaje się dyspozytorowi rozmieszczenie wagonów w składzie wg schematu:

$$\frac{P}{T} + \frac{W}{T} + \frac{W}{T} + 2W + \frac{W}{T} + 9P + 5W + \frac{P}{I} + 5W + \frac{W}{T} + 4W.$$

P. SOLSKI (Warszawa)

Regeneracja części zamiennych — poważne źródło oszczędności

(artykuł dyskusyjny)

Brak części zamiennych. Jakże jeszcze często zdanie to w ustach kierowniczego personelu gospodarstw samochodowych, stacji obsługi, czy też zakładów naprawczych służy dla wyjaśnienia niskiego współczynnika gotowości technicznej i przestojów taboru samochodowego w zajeżdżniach, warsztatach i zakładach naprawczych. Niekiedy zdanie to ma na celu zastąpienie braków organizacyjnych, niedoświadczonej i zapobiegliwej pracy komórek zaopatrzenia, względnie niewłaściwego planowania potrzeb. Często jednak jest ono spowodowane rzeczywistymi trudnościami w zdobyciu odpowiedniego asortymentu i ilości części zamiennych.

Trzeba stwierdzić, że zagadnienie części zamiennych dla taboru samochodowego jest zagadnieniem bardzo ważnym, ale jednocześnie bardzo trudnym.

Ważnym, ponieważ zaspokojenie potrzeb transportu samochodowego w zakresie części zamiennych jest jednym z zasadniczych i wyjściowych zagadnień należytej organizacji zaplecza technicznego. Brak części zamiennych powoduje przestoje taboru samochodowego w jednostkach samochodowych, przestoje samochodów na stanowiskach roboczych w stacjach obsługi, zrywa rytmiczność pracy w zakładach naprawczych, a tym sa-

Wagony z hamulcami ręcznymi umieszczonymi w tylnej części wagonu oznacza się T, w przedniej części—I.

W razie istnienia na stacji obsługującej punktu zdawczo - odbiorczego wagonów awizuje się podejścia wagonów pracownikowi tego punktu; pracownik zapisuje te dane do specjalnej książki awizacji.

C. Awizacja wewnątrzzakładowa. Oprócz wymienionych rodzajów awizacji podejścia wagonów i ładunków na bocznicę, w wielkich przedsiębiorstwach przemysłowych, posiadających kilka stacji, dokonujących naładunku i wyładunku wagonów tak ogólnosiłowych jak i własnych, wprowadza się awizację wewnątrzzakładową.

Awizację wewnątrzzakładową stosuje się w celu uprzedzenia punktów naładunku i wyładunku o mającym nastąpić podstawieniu wagonów ogólnosiłowych i własnych, a stacji przemysłowych — o mającym nastąpić podstawieniu wagonów z innych stacji lub rejonów.

Terminy awizacji winny być ustalone dla każdego przedsiębiorstwa w zależności od warunków miejscowych.

Awizacja wewnątrzzakładowa zawiera: czas przybycia wagonów na stację lub punkt naładunku i wyładunku, rodzaj i ilość wagonów, rodzaj ładunków i punkty naładunku i wyładunku.

O mającym nastąpić wysłaniu pociągów wewnątrzzakładowych zawiadamia dyżurny ruchu dyspozytora wydziału kolejowego, który po zapisaniu pociągu na grafiku lub w specjalnej książce zawiadamia stację naładunku lub wyładunku o czasie przybycia pociągu, o ilości i rodzaju wagonów i ładunków. Po zakończeniu operacji ładunkowych z wagonami ogólnosiłowymi lub własnymi zarządzającymi składami, brygadziści naładunku informują o tym dyspozytora wydziału kolejowego.

A. Awizacja stacji obsługującej o przebiegu prac naładunkowo - wyładunkowych i mającym nastąpić zabraniu wagonów. Dla zabezpieczenia regularnej pracy wg jednolitego procesu technologicznego stacja obsługująca winna otrzymywać z bocznic dokładną informację o przebiegu prac przy naładunku i wyładunku oraz o mającym nastąpić wyprowadzeniu wagonów dla zdania kolei.

Ważnym wydatnie zmniejsza zdolność produkcyjną taboru samochodowego i jego zaplecza technicznego. Inaczej mówiąc, pełne zaspokojenie zapotrzebowania na części zamienne pozwala uzyskać te same wyniki produkcyjne przy mniejszej ilości taboru, stacji obsługi i zakładów naprawczych.

Trudności całkowitego rozwiązania zagadnienia części zamiennych w chwili obecnej wynikają z następujących zasadniczych powodów:

1) **Wielkość produkcji.** Ścisłe określenie zapotrzebowania na części zamienne jest rzeczą trudną ze względu na wpływ na tę wielkość szeregu zmiennych czynników, jak trwałość taboru, stan techniczny taboru, przebieg roczny, warunki eksploatacyjne itd. Jednakże można podać orientacyjne cyfry, dostatecznie charakteryzujące tę wielkość.

Przyjmując zgodnie z dotychczasowymi doświadczeniami średnią ilość roboczogodzin potrzebną na produkcję części zamiennych (obróbka półfabrykatu):

— na jedną naprawę główną samochodu—150 rob/godz.

— na naprawę kompletu zespołów i silnika—50 rob/godz.

— na potrzeby eksploatacji na 1 samochód rocznie — 20 rob/godz. oraz uwzględniając, że pracochłonność

i naprawy głównej wynosi średnio około 500 rob/godz. łatwo obliczymy na podstawie planów eksploatacji i napraw, że zdolność produkcyjna zakładów produkcji części zamiennych winna wynosić ok. 50% zdolności produkcyjnej zakładów naprawczych.

Tak więc pokrycie zapotrzebowania na części zamienne wymaga zorganizowania poważnego przemysłu produkcji tych części zatrudniającego wiele tysięcy pracowników.

2) **Różnorodność produkcji.** W parku naszym istnieje szereg typów samochodów importowanych, które pozabawione są dostaw części zamiennych z fabryk macierzystych, a więc niezbędna jest produkcja tych części zorganizowana zupełnie osobno.

Produkcja części do wielu typów samochodów jest trudna ze względu na brak dokumentacji technicznej i konieczności posiadania specjalnych urządzeń, a także ze względu na małe serie wielu asortymentów tych części.

3) **Trudności materiałowe,** które wynikają z ogólnej sytuacji materiałowej w okresie niezwykle szybkiego rozwoju naszej gospodarki narodowej, a w szczególności z faktu, że części samochodowe wymagają znacznej ilości metali deficytowych, jak stali stopowych, aluminium, cyny, miedzi itp.

4) **Ograniczenie importu części zamiennych** również powoduje konieczność szukania innych dróg zaspokojenia potrzeb w tym zakresie.

Wziaszwszy pod uwagę powyższe trudności, należy stwierdzić, że oszczędności na tym odcinku posiadają pierwszorzędne znaczenie, tym bardziej, że podobnie przedstawia się problem części zamiennych dla innych pojazdów, jak maszyny drogowe, budowlane itp.

Źródła tych oszczędności można łatwo znaleźć obserwując praktykę naszych warsztatów i zakładów naprawczych.

Wskutek słabego wyposażenia kontrolnego, naprawczego i regeneracyjnego w wielu warsztatach i zakładach naprawczych duża ilość części i całych elementów samochodu nie podlega naprawie lub regeneracji, lecz wybrakowaniu.

Drugą przyczyną tego stanu rzeczy jest słaba znajomość i rozpowszechnienie nowoczesnych metod regeneracyjnych.

Przy ocenie stanu technicznego zużytych części brak obiektywnych kryteriów oceny w postaci instrukcji defektacyjnych dla poszczególnych marek samochodów, brak odpowiednich przyrządów kontrolnych jest przyczyną dyskwalifikacji zużytych części „na oko”, czyli wycucie mniej lub bardziej doświadczonego majstra. Z reguły niemal tak przeprowadza się defektację części przy naprawach bieżących i średnich w gospodarstwach samochodowych. Oczywiście stan ten powoduje wybrakowanie i złomowanie znacznych ilości części zdolnych do naprawy lub regeneracji, a czasami odwrotnie, wmontowanie do samochodu naprawianego części niezdatnych do użytku.

Często również obserwuje się wybrakowanie niektórych bardziej skomplikowanych elementów lub podzespołów samochodu, w których nastąpiło zużycie tylko jednej lub niewielu części.

Pomijając w niniejszym artykule odrębne zagadnienie defektacji i naprawy chcemy wskazać na znaczne możliwości zmniejszenia zapotrzebowania na części zamienne, przez szerokie zastosowanie nowoczesnych metod regeneracji; jest to nakazem obecnej sytuacji na odcinku części zamiennych.

Regeneracja części zamiennych nie tylko umożliwia lepsze zaopatrzenie transportu samochodowego, ale również pozwala zaoszczędzić znaczne ilości deficytowych materiałów oraz odciążyć wszystkie urządzenia produkcyjne i ludzi biorących udział w ich wytworzeniu.

W chwili obecnej działy regeneracji są urządzone jeszcze prymitywnie, słabo wyposażone maszynowo, mają słabo wyszkolony personel. Oddziały regeneracji posiadają w nieznacznym tylko stopniu opracowaną technologię wykonywanych procesów, brak jest dokładnej kontroli technicznej. Kierownictwa techniczne zakładów naprawczych na ogół poświęcają oddziałom regeneracyjnym jeszcze mało uwagi traktując je jak

uboczne, mniej ważne oddziały; zresztą mało znają ich problematykę techniczną.

W wyniku tego praca tych działów stoi jeszcze na niskim poziomie, robotnicy sami zmieniają podstawowe elementy procesu technologicznego (np. zastosowanie elektrod do napawania), w związku z czym jakość regenerowanych części jest niska. W poszczególnych zakładach do regeneracji tych samych części stosowana jest inna technologia i inne materiały. Niekiedy nawet posiadana dokumentacja technologiczna nie jest przestrzegana.

Stan ten jest o tyle niebezpieczny, że bardzo często regenerowane są części o dużym znaczeniu dla pracy samochodu, jak np. elementy układu kierowniczego, których zła jakość może być przyczyną poważnych awarii podczas eksploatacji.

Niskie przeważnie kwalifikacje personelu oddziałów regeneracyjnych, podczas gdy procesy regeneracyjne wymagają wysokiej kultury technicznej, są często przyczyną ujemnych wyników regeneracji. Powoduje to z kolei zniechęcenie do regeneracji i błędną opinię o nieprzydatności danych metod.

Zakres zastosowania regeneracji w naszych zakładach naprawczych jest jeszcze bardzo wąski zarówno co do stosowania metod jak i co do asortymentu regenerowanych części. Ze stosowanych metod najszerzej rozpowszechnienie ma spawalnictwo, a następnie metalizacja. Zastosowanie galwanizacji znajduje się jeszcze w stadium początkowym. Natomiast w Związku Radzieckim stosowane są nowe, znacznie doskonalsze metody regeneracji. Musimy więc i my szybkimi krokami nadrobić zaległości w tej dziedzinie.

Asortyment części regenerowanych podanymi metodami w zakładach naprawczych nie przekracza dziś kilkudziesięciu pozycji, podczas gdy dokonana wstępna analiza możliwości regeneracji części do samochodu „Star-20” ujawniła całkowitą możliwość i opłacalność regeneracji tymi samymi metodami co najmniej 200 pozycji. Wprowadzenie nowych metod regeneracji pozwoli na dalsze rozszerzenie asortymentu regenerowanych części. Należy jednakże zauważyć, że istotną przyczyną powolnego rozwoju regeneracji części u nas jest również brak, względnie niedostateczna produkcja niezbędnych w tym celu materiałów i urządzeń. W szczególności niedostateczna ilościowo i asortymentowo jest jeszcze produkcja jakościowo dobrych elektrod, drutu do metalizacji, niedostateczna produkcja wianek do galwanizacji, piaskownic itd.

Cztery zasadnicze czynniki powodują obecnie trudności pełnego zastosowania regeneracji przy naprawie samochodu:

1) brak bardziej skomplikowanych urządzeń produkcyjnych i kontrolnych, i niecelowość ich instalacji w poszczególnych zakładach;

2) niskie kwalifikacje pracowników tych oddziałów i słaba znajomość tych specyficznych zagadnień przez kierownictwo techniczne zakładów;

3) konieczność przeprowadzenia pewnej pracy doświadczalnej dla ustalenia najlepszej technologii oraz stałe doskonalenie tej technologii;

4) małe partie niektórych, szczególnie trudnoobrobkowych części do regeneracji na poszczególnych zakładach naprawczych.

Biorąc pod uwagę te przyczyny trudności opanowania regeneracji całego asortymentu części, nasuwają się następujące wnioski:

Racjonalne byłoby stworzenie ośrodka regeneracyjno-produkcyjno-szkoleniowego:

1. Zadania tego ośrodka byłyby następujące:

a) Regenerowanie części samochodów, maszyn drogowych i samolotów, względnie jeszcze innych maszyn, które ze względu na trudności przeprowadzenia regeneracji, wysokie wymagania techniczne, wymagania specjalnych urządzeń, lub małe ilości w poszczególnych zakładach nie jest racjonalne regenerowanie na miejscu. Ośrodek obsługiwałby w zakresie regeneracji stacje obsługi, zakłady naprawcze oraz innych użytkowników odpowiednich maszyn.

b) Praktyczne i teoretyczne szkolenie i doskonalenie pracowników regeneracyjnych zakładów wymienionych w p. 1.

c) Opracowanie na podstawie doświadczeń szczegółowej technologii regeneracji części regenerowanych u siebie oraz regenerowanych w zakładach naprawczych (i rozsyłanie ich do zakładów naprawczych).

d) Opracowanie przemysłowej technologii procesów regeneracyjnych zbadanych przez Instytuty Naukowo-Badawcze.

e) Prowadzenie własnych prac doświadczalnych zmierzających do doskonalenia stosowanych technologii prac regeneracyjnych i opanowania nowych metod regeneracji części.

2. Ośrodek powinien pracować metodą funduszu obrotowego części co najmniej w zakresie najczęstszego ich asortymentu. To znaczy, że zakład lub użytkownik, oddając części do regeneracji, powinien od razu wza-

niać za nie otrzymać części po regeneracji. System ten mający bardzo poważne zalety można stosunkowo łatwo zrealizować przez uruchomienie w pierwszym okresie produkcji na skład z części wybrakowanych w zakładach, których jest obecnie wszędzie duża ilość.

3. Na podstawie odpowiednich założeń można z łatwością obliczyć wszystkie dane wyjściowe, niezbędne dla zaprojektowania takiego ośrodka zgodnie z planami eksploatacji i naprawy taboru samochodowego.

Wykonane wstępne obliczenia wskazują, że drogą stosunkowo niewielkich inwestycji można osiągnąć wielkie efekty ekonomiczne i znaczne oszczędności materiałów deficytowych, znaczne odciążenie produkcji części zamiennych i przemysłów podstawowych oraz znaczne usprawnienie pracy taboru samochodowego.

A. ROSTOCKI (Warszawa)

Literatura fachowa w zakresie transportu samochodowego

W pierwszych dniach stycznia bieżącego roku „Dom Książki” ogłosił obniżkę cen książek obejmującą 8000 tytułów. Wśród książek objętych tą obniżką znajdujemy podręczniki i prace z wielu dziedzin, brak tylko książek o samochodach i o transporcie samochodowym. Ten drobny szczegół nie jest bez poważniejszej przyczyny. Przyczyną tego jest fakt, że książek o interesującej nas tutaj tematyce nie ma na rynku księgarskim. Nie ma ich nie dlatego, że nie są wydawane, lecz dlatego, że po wydaniu w bardzo szybkim czasie są rozsprzedawane. O czym to świadczy? — To świadczy o tym, że książki o samochodach i o transporcie samochodowym są bardzo potrzebne, że odczuwa się ich brak, że pracownicy transportu i ludzie interesujący się transportem samochodowym i całokształtem zagadnień motoryzacyjnych chcą czytać, chcą się uczyć i że razem ze wzrostem znaczenia transportu samochodowego wzrasta potrzeba literatury fachowej dotyczącej tej dziedziny gospodarczej.

Trzeba stwierdzić, że transport samochodowy jest jedną z dziedzin gospodarczych, które cechuje u nas największa dynamika rozwojowa.

Niejednokrotnie na łamach naszego czasopisma omawialiśmy rozwój transportu samochodowego w Polsce Ludowej i wskazywaliśmy na jego znaczenie dla rozwoju gospodarczego kraju.

Wiemy dobrze, jak transport samochodowy był w Polsce zacofany przed wojną. Nic też dziwnego, że w Polsce Ludowej w okresie jego intensywnej rozbudowy niezwykle szybko wzrastało i wzrasta zapotrzebowanie na kadry fachowców. Wiele szkół o różnych poziomach, które zostały w okresie powojennym stworzone, nie może nadążyć za stale wzrastającymi potrzebami w zakresie fachowych pracowników transportu samochodowego.

Dlatego też niezwykle istotnym, specjalnie w transporcie samochodowym, czynnikiem, który ułatwia szkolenie, doszkalanie i samoszkolenie, jest fachowa książka.

Transportowcy, jak dowodzi podany wyżej przykład, chcą czytać i chcą się uczyć, dlatego też powinno im się dostarczyć jak najwięcej dobrych książek-podręczników, książek, które stanowiłyby nie tylko pomoc naukową w kształceniu i samokształceniu, lecz które stanowiłyby również pomoc w codziennej pracy, które byłyby narzędziem ułatwiającym operatywne rozwiązywanie problemów i problemików powstających w trakcie pracy transportowca.

Literatury tego typu przed wojną nie mieliśmy, ze względu jednak na niesłychane zacofanie naszej motoryzacji w tamtym okresie nie była ona potrzebna. Przedwojenne wydawnictwa książkowe z zakresu motoryzacji ograniczały się przede wszystkim do dwóch tematów: pierwszy to popularny techniczny opis pojazdów (szereg wydań książki Tuszyńskiego „Samochód

nowoczesny“ i „Motocykl“) oraz drugi to przepisy drogowe i ich interpretacja. Inne zagadnienia związane z transportem prawie zupełnie nie znalazły swego odbicia w przedwojennej literaturze fachowej.

W pierwszym okresie po wojnie szybki wzrost ilościowy taboru był przyczyną szybkiego wzrostu ilościowego w pierwszym rzędzie kadr kierowców samochodowych, to też w latach 1945 — 1950 ukazał się szereg podręczników o charakterze mniej lub więcej popularnego wykładu o budowie samochodu i o przepisach ruchu drogowego. Poza tymi jednak książkami nie spotykamy podobnie, jak i przed wojną, poważniejszych prac na tematy eksploatacyjne, nie licząc oczywiście paru broszur popularyzujących zagadnienia motoryzacyjne (jak np. Rychter „Historia samochodu“, Ilin „Jak samochód ucylić się chodząc“, dla młodzieży, tłumaczenie — itp.).

Wydawanie książek o samochodach i transporcie samochodowym w tym okresie nie było scentralizowane i słaby ruch wydawniczy charakteryzowała przypadkowość doboru tematów, autorów i poziomu wydawanych prac. Przedsiębiorstwa wydawnicze „Czytelnik“, „Wydawnictwa wojskowe“, „Książka i wiedza“, nie włożyły zbyt dużego wysiłku w wydawanie książek z zakresu motoryzacji, a koordynacja wydawanych pozycji prawdopodobnie nie istniała. Wydawnictwa Komunikacyjne organ ówczesnego Ministerstwa Komunikacji (bodajże nie nazywały się wówczas jeszcze WK) zajmowały się prawie wyłącznie zagadnieniami transportu kolejowego.

Dopiero od roku 1951 rozpoczyna się szerszy ruch wydawniczy w zakresie transportu samochodowego. Przyczyną główną tego faktu są zmiany w organizacji transportu samochodowego, jego wzrost ilościowy i jego przemiany jakościowe, jednakże bezpośrednią przyczyną jest reorganizacja „Wydawnictw Komunikacyjnych“ i powołanie Ministerstwa Drogowego i Lotniczego. Jednym słowem znalazł się gospodarz dla wydawnictw o samochodach i o transporcie samochodowym.

Zanim jednak ukazały się pierwsze książki wydane o transporcie samochodowym przez Wydawnictwa Komunikacyjne, ukazał się szereg skryptów przeznaczonych dla wyższych uczelni, obejmujących swą tematyką albo w ogóle zagadnienia transportu, a wśród nich i zagadnienia transportu samochodowego, albo tylko zagadnienia transportu samochodowego. Do tych pierwszych można zaliczyć: Bolesława Kaczmarkiewicza „Ekonomika i planowanie transportu śródlądowego“ — wydane w roku 1951 przez PWSZ oraz Przemysław Małką „Ekonomika transportu śródlądowego“ wydane przez PWN również w 1951 r. W obu tych podręcznikach pod określeniem transportu śródlądowego rozumie się wszystkie rodzaje transportu z wyjątkiem morskiego, oba te podręczniki omawiają między innymi zagadnienie transportu samochodowego. Do drugiej grupy można zaliczyć dwa skrypty mgr M. Madeyskiego: „Ekonomika i planowanie transportu samochodowego“ i „Orga-

nizacja i technika transportu samochodowego", oba wydane przez PWN jako skrypty przeznaczone dla szkół wyższych. Niewielkie w swej objętości (156 i 144 str.) można uważać jako pierwszą próbę w polskiej literaturze fachowej ujęcia podstaw ekonomiki transportu samochodowego.

W tymże roku 1951 ukazało się jeszcze parę innych książek i broszur, o których warto wspomnieć, a więc Galińskiego (tłumaczenie) „Planowanie w transporcie socjalistycznym” wydane przez PWG ujmująca zagadnienia planowania przewozów, w której jednak transport samochodowy został potraktowany po macoszemu, a dość słabe tłumaczenie poważnie zmniejszyło jej wartość; Zygmunta Zonika „Komunikacja i Łączność w Planie Szóstoletnim” wydane również przez PWG podająca między innymi rozwój transportu samochodowego, ograniczony jednak prawie wyłącznie do rozwoju PKS; „Radziecka statystyka społeczno-gospodarcza” — tom V — „Handel, transport i łączność” — tłumaczenie — wydane przez PWG — broszura omawiająca wskaźniki techniczno-ekonomiczne używane w planowaniu i statystyce między innymi i transportu samochodowego; Rostockiego — „Rozwój motoryzacji w planie 6-letnim” — nakładem Wydawnictwa MON; oraz dwie broszury popularne wydane w ramach biblioteczki „Wiedzy Powседневnej” nakładem „Czytelnika” — K. Bromka „Geografia komunikacyjna” i tłumaczenie z rosyjskiego Awgustyniuk i Wachman „Transport w ZSRR”.

Trzeba również zanotować poważną pozycję roku 1951 a mianowicie bardzo obszerny (1018 str.) podręcznik przeznaczony zasadniczo dla techników, lecz ujmujący częściowo także zagadnienia eksploatacyjne (raczej co prawda od strony technicznej niż ekonomicznej) pt. „Samochód-budowa i eksploatacja” opracowany na bazie radzieckiej literatury fachowej przez trzech autorów Minca, Solskiego i Wojtowicza, a wydany przez Wydawnictwo MON.

I jeszcze jedna pozycja roku 1951, to popularna książka przeznaczona dla młodzieży, tłumaczenie z rosyjskiego, wydane przez „Czytelnika” — Jeruzalimskiego „Obok kierowcy” (drugie wydanie w roku 1953) — książka podająca zasadniczo w niezwykle przystępnej formie konstrukcję i zasady działania samochodu, lecz podbudowane historią powstania samochodu, znaczeniem transportu samochodowego itp.

Wymienione wyżej pozycje wydawnicze roku 1951, w którym została rozpoczęta szersza działalność wydawnicza w zakresie transportu, zamykają jednocześnie działalność chaotyczną i bezplanową na tym odcinku. Od roku 1952 książki o tematyce transportowej zaczynają wychodzić wg planu „Wydawnictw Komunikacyjnych”.

W roku 1952 zostało wydanych parę pozycji stanowiących podwaliny dla naszej fachowej literatury w zakresie ekonomiki transportu samochodowego, jego planowania, sprawozdawczości, eksploatacji. Do pozycji tych można zaliczyć książki: — T. Sokołowski i A. Rostockiego „Transport samochodowy — Zasady eksploatacji i planowania”, M. Madeyski „Planowanie w transporcie samochodowym”, P. Solski „Transport samochodowy w terenie”. Książek tych nie będę omawiał szczegółowo, gdyż każdej z nich należałoby poświęcić osobny artykuł, a wszystkie trzy były recenzowane na łamach „Transportu”. Trzeba jednak stwierdzić, że nie wyczerpały one zagadnień eksploatacyjnych i mimo swego pionierskiego charakteru posiadały szereg błędów oraz szereg niejasności. Były to pierwsze książki omawiające interesujące nas problemy i niewątpliwie przyniosły dużo korzyści w szkoleniu kadr fachowców, jednakże należy je traktować właśnie jako pierwsze podręczniki i na bazie doświadczeń z ich wydania przystąpić do dalszych wydawnictw.

W roku 1952 ukazała się jeszcze jedna książka, którą można zaliczyć do grupy wydawnictw ekonomiczno-eksploatacyjnych. Jest to Tatjewskiego — „Planowanie w transporcie samochodowym ZSRR”. Była to próba popularnego ujęcia zagadnień planowania transportu samochodowego na bazie literatury radzieckiej, próbę tę jednak można uważać za niedoskonałą, ze względu na wiele braków zasadniczych, jakie posiadała ta broszura.

W roku 1952 zostało również wydanych parę poważnych pozycji dotyczących samochodów od strony konstrukcyjno-technicznej; do najważniejszych z nich można zaliczyć Wardzińskiego „Samochodowe silniki spalinyowe w zarysie” oraz Skali i Kłosińskiego „Silniki samochodowe zasilane paliwem gazowym”.

Poza tymi książkami ukazała się praca W. Patlikowskiego „Statystyka transportowa”, w której jest dość dużo miejsca poświęconego sprawozdawczości i statystyce transportu samochodowego, jednakże ujęcie tego zagadnienia należy uważać za bardzo słabe i fakt, że książkę napisał kolejarz odczuwa się w jej treści. Dlatego też książka ta jest bardzo mało znana i rozpowszechniona wśród pracowników transportu samochodowego, co chyba nie jest ze stratą dla ich wiadomości.

Jak więc widzimy, rok 1952, chociaż zawierał nie wiele więcej tytułów, niż rok 1951, jednakże zawierał parę ważnych i podstawowych pozycji w zakresie transportu samochodowego.

Niestety rok 1953 nie przyniósł nam książek tak zasadniczych jak rok 1952, jednakże zawierał dużo pozycji, z których parę o dużym znaczeniu, jak: tłumaczenie Dergaczewa „Planowanie i sprawozdawczość operatywna w zakładach naprawy samochodów”, Ignacego Cieplaka „Współzawodnictwo pracy w publicznym transporcie samochodowym”, Franciszka Makulka „Taryfy drogowe”, dwie książki techniczne o eksploatacji ogumienia samochodowego, a mianowicie „Ogumienie pojazdów samochodowych i jego naprawa” oraz popularną broszurę Wojtygi „Oszczędzaj ogumienie samochodowe”. Ukazała się w ciekawy sposób ujęta broszura Z. Maślankiewicza „Zwalczajmy wypadki drogowe”. Również Wydawnictwa MON w 1953 roku wydały dwie krótkie popularne broszury — „Samochód w służbie wojska” — T. Foppa i „Budujemy wielki przemysł motoryzacyjny” — W. Nowierskiego.

Jako najpoważniejszą pozycję roku 1953 co prawda nie ekonomiczno-eksploatacyjną, lecz techniczną, należy podać obszerny podręcznik J. Wernera „Naprawa samochodów”.

Poza tym pod koniec roku 1953 ukazało się nowe wydanie popularnego podręcznika Tuszyńskiego „Samochód nowoczesny”, który jednak ze względu na pewne mankamenty wydawnicze nie ukazał się dotychczas w sprzedaży.

Z podręczników nie traktujących wyłącznie o transporcie samochodowym, lecz w których transport ten znajduje swoje odbicie, można wymienić T. Rubczaka „Urządzenia Transportu lądowego w portach”, w której to książce jest poświęcony obszerny rozdział zagadnieniom transportu samochodowego.

Poza Wydawnictwami Komunikacyjnymi i Wydawnictwami MON, o czym wspominałem poprzednio, w roku 1953 również Wydawnictwa Prawnicze zadebiutowały w dziedzinie transportu samochodowego książką A. Sławińskiego o niefortunnym tytule „Samochodowa służba łączności”; książka ta jest zbiorem zarządzeń dotyczących użytkowania państwowych samochodów służbowych wraz z obszernymi komentarzami. Jeśli wymieniliśmy ten zbiór zarządzeń, warto wspomnieć o dwóch innych, które zostały wydane jeszcze w roku 1951 przez Wydawnictwa Komunikacyjne, a mianowicie: „Regulamin gospodarki samochodowej” (493 str.) — wydane na zlecenie i dla potrzeb Ministerstwa Poczty i Telegrafów oraz „Zbiór zarządzeń obowiązujących w transporcie samochodowym handlu wewnętrznego” — wydane na zlecenie i dla potrzeb Związku Spółdzielni Spożywców. Poza tymi trzema książkami, stanowiącymi swego rodzaju „kodeksy” przepisów o transporcie samochodowym, Wydawnictwa Komunikacyjne od paru lat wydają instrukcje wraz z komentarzami urzędowymi w formie broszur (tzw. S. M-y), które jednak nie mają raczej charakteru literatury fachowej lecz wydawnictwa urzędowego.

Omówienie wydawnictw roku 1954 byłoby jeszcze przedwczesne, warto jednak podkreślić, że start tego roku zapowiada dobre perspektywy. Już w pierwszych dwóch miesiącach tego roku ukazały się 4 ciekawe pozycje, a mianowicie wydany przez Wydawnictwa Komunikacyjne popularny „Podręcznik kierowcy w pytaniach i odpowiedziach” — opracowany przez Podhor-

skiego-Okołowa i krótka, lecz bardzo dobrze ujęta broszura T. Sokołowskiego „Wskaźniki techniczno-ekonomiczne w transporcie samochodowym“ (trzeba zaznaczyć, że jest to pierwsza broszura z tak zwanej „biblioteczki transportowca“ zainicjowanej przez Redakcję „Transportu“). Poza tym ukazała się popularna broszura nakładem Wydawnictw MON „Poznajemy samochód“ oraz wyczerpujący zbiór zarządzeń z zakresu transportu samochodowego wydany przez Wydawnictwa Prawnicze. Miejmy nadzieję, że ten wcale niezły start jest zwiastunem dużej ilości tytułów o dużej wartości, jakie ujrzymy na rynku księgarskim w bieżącym roku.

Robiąc ten pobieżny przegląd wydawnictw książkowych w zakresie transportu samochodowego trzeba wspomnieć o tłumaczeniach podręczników radzieckich, które zostały wydane w formie skryptów powielonych na prawach rękopisów, przez Dep. Komunikacji i Łączności PKPG i rozesłane do zainteresowanych instytucji do użytku służbowego jako materiały pomocnicze do opracowywania planów i jako materiały przeznaczone do szkolenia i doszkalania pracowników. Są to następujące pozycje: Kaniowski — „Eksploatacja transportu samochodowego“, Bronsztejn i Budrin „Planowanie i sprawozdawczość w transporcie samochodowym“, Kramarenko i Afanasiew „Eksploatacja transportu samochodowego“, Barmin — „Planowanie finansowe i finansowanie transportu samochodowego“ oraz W. G. Korolew „Poradnik dyspozytora jednostki transportu samochodowego“. Są to wszystko bardzo poważne pozycje i należy żałować, że ukazały się one jedynie w minimalnym nakładzie i w formie wyżej wspomnianej; uważam, że powinny być wszystkie ukazane się w formie wydawnictw książkowych dostępnych dla całej kadry pracowników transportu samochodowego jak również dla ludzi szkolących się w tym zawodzie.

Tak mniej więcej przedstawia się dorobek naszej wojennej literatury fachowej o samochodach i o transporcie samochodowym. Wymieniając tytuły książek i broszur pominąłem broszury o przepisach drogowych,

których ukazało się dość dużo (np. Olechnowicz — „Zasady ruchu samochodów i motocykli na drogach publicznych“ — WK 1951 r.; Popławski — „Przepisy o ruchu pojazdów samochodowych“ — WK 1952 r.), pominąłem również niektóre poważniejsze pozycje podręczników technicznych (Popławski — „Urządzenia elektryczne samochodu“ — WK 1952 r.), broszur popularno-technicznych (jak np. Przeworski, Leśniak i Grabowski „Obsługa i konserwacja pomp wtryskowych i wtryskiwaczy silników wysokoprężnych“) oraz katalogów części zamiennych i opisów samochodów poszczególnych marek (jak np. W. Wieniawskiego — „Opisy techniczne samochodów“; K. Surdykowskiego — „Opis samochodu DKW i IFA-F 8“, lub opis „Star 20“ i innych). Dlatego też wyżej omówionych tytułów nie można traktować jako pełnego bibliograficznego zestawienia naszej literatury o transporcie samochodowym. Starałem się podać tylko najważniejsze pozycje dotyczące eksploatacji ekonomiczno-technicznej transportu samochodowego, lub zagadnienia tego częściowo dotyczące.

Z powyższego zestawienia wynika, że dorobek jest poważny, że nie przepaliśmy tego okresu dynamicznego rozwoju transportu samochodowego i wiele już o transporcie samochodowym napisaliśmy.

Jednakże dotychczas wydane książki nie zaspakają w pełni potrzeb, jakie istnieją i wydaje się, że ruch wydawniczy w zakresie transportu samochodowego powinien być wzmocniony, a wychodzące nowe książki powinny być na coraz lepszym poziomie, powinny być udoskonalane i powinny przedstawiać coraz większą wartość dla naszych potrzeb szkolenia, doszkalania i samoszkolenia transportowców.

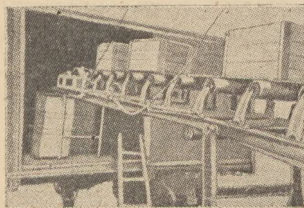
Książki dotychczas wydane posiadają szereg braków, które wydaje się, są do usunięcia i których należy w następnych wydawnictwach unikać. W następnym numerze zamieścimy artykuł, w którym postaramy się przedstawić najważniejsze naszym zdaniem braki i błędy dotychczas wydawanych książek oraz wnioski, jakie z tego faktu wynikają.

S. K. AKATOW, N. N. IZOTOW, A. T. DUROW (ZSRR)

Mechanizacja prac przeładunkowych *)

W fabryce mydła im. Karpowa w Leningradzie pomysłnie rozwiązano zagadnienie mechanizacji rozlicznych prac przeładunkowych, transportowych i magazynowych przez zastosowanie niewielkiej ilości specjalnych maszyn i prostych urządzeń, koszt zainstalowania których był minimalny.

Rys. Nr 1



sie transporter o długości 20 m, z ruchomą częścią czołową (rys. nr 1).

Transporter ten jest umieszczony stale w magazynie gotowej produkcji, na miejscu układania gotowych wyrobów, a jego część czołową wprowadza się do drzwi wagonu kolejowego. Ruchoma część czołowa może być ustawiona na dowolnej wysokości. Pod część czołową w wagonie podstawi się wózek rolkowy, na który składane są skrzynki z transportera i układane w wagonie. Dla ułatwienia pracy transportera przyrządy do regulacji jego pracy znajdują się zarówno w części czołowej jak i tylnej, co umożliwia regulację pracy bez wychodzenia z wagonu. Zastosowanie transportera pozwoliło na skrócenie czasu załadunku wagonu kolejowego dwu-

osiowego o 25 minut a wagonu wysokotonazowego o 40 minut. Oprócz tego zmniejszono liczbę ładowaczy o 2.

Rys. Nr 2

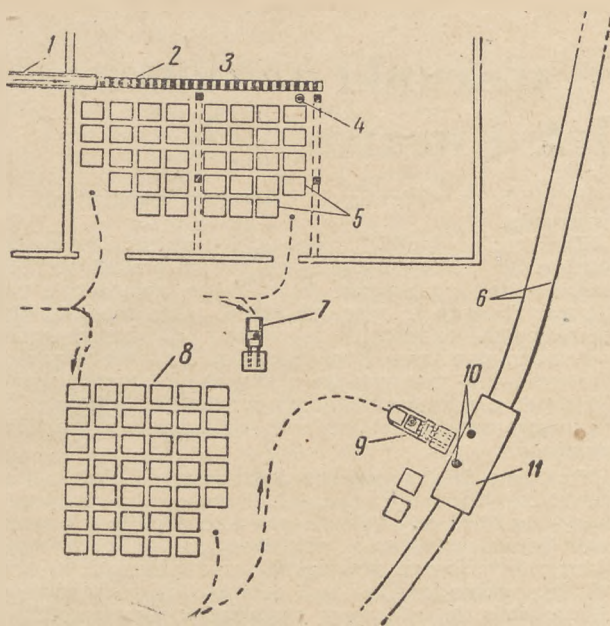


wych, do jej składowania i ustawiania, podwożenia ciężkich ładunków, dostarczania węgla ze składu paliwa do kotłowni i wielu innych robót.

Dla załadunku gotowej produkcji do wagonów kolejowych na zakładzie wprowadzono przygotowany system operacji magazynowych (rys. Nr 3). Gotowe wyroby nadchodzące z oddziałów do magazynu fabrycznego są układane na specjalne zasobniki. Na każdym z nich mieści się 18 — 30 skrzyń.

Zasobniki są zrobione z desek grubości 50 mm ułożonych w dwa rzędy. Pomiędzy rzędami desek przybijają się gwoździem 150 mm trzy bale wymiaru 100 x 100 mm. Wysokość zasobnika 200 mm, szerokość 1360 mm, długość 50 mm.

*) Opracowano na podstawie artykułu p. t. „Wydajna mechanizacja wewnętrzzakładowa prac przeładunkowych i transportowych“ — Nr 10/53 mies. „Mechanizacja trudomijaka i cięższych robót“.

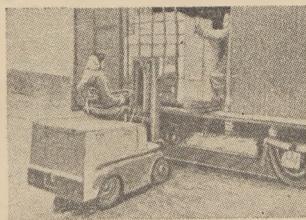


Rys. Nr 3.

Schemat mechanizacji i organizacji pracy w operacjach magazynowych i za i wyładunkowych.

1 — transporter, 2 — wózek rolkowy, 3 — magazyn wyrobów gotowych, 4 — ustawiacz, 5 — zasobniki z mydłem, 6 — bocznicza kolejowa, 7 — półtora-tonowy akumulatorowy samoladowacz, 8 — plac przeładunkowy, 9 — trzytonowy samoladowacz, 10 — ładowacz, 11 wagon kolejowy.

Rys. Nr 4

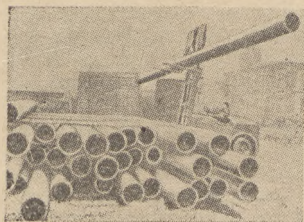


W miarę układania gotowych wyrobów w magazynie na zasobniki, są one wywożone przez samoladowacze na plac przeładunkowy. Na placu wyroby są ustawiane w dwie warstwy, na wysokość 8 — 10 skrzyń. Po podstawieniu wagonów kolejowych pod załadunek, samoladowacz zabiera z placu przeładunkowego ułożone tam zasobniki, najpierw z wierzchniej warstwy, następnie zaś z dolnej. Zdjęte zasobniki podawane są bezpośrednio do wagonu kolejowego (rys. Nr 4). Znajdujący się w wagonie ładowacze wyjmują z zasobników skrzynki i układają je w wagonie.

Puste zasobniki odwożone są do magazynu gotowej produkcji. Przy załadunku wagonu dwuosowego samoladowacz podaje 8 — 10 zasobników z gotowymi wyrobami, a oprócz tego robi 4 — 5 kursów odwożąc do magazynu puste zasobniki. Transport jednego zasobnika zawierającego 18 — 30 skrzynek trwa 1 do 1,5 minuty. Wagon jest załadowany w ciągu 20 — 25 minut przy normie załadkowej 2 godziny.

W roku 1951 samoladowacze przewiozły do magazynu i załadowały 20 tys. ton tj. wykonały pracę 18 ładowaczy. W 1952 r. załadowały około 36 tys. ton rozlicznych ładunków zamieniając pracę 32 ładowaczy. Za pierwsze półrocze 1953 r. — przerobiły 21 tys. ton, zamieniając pracę ręczną 38 ładowaczy.

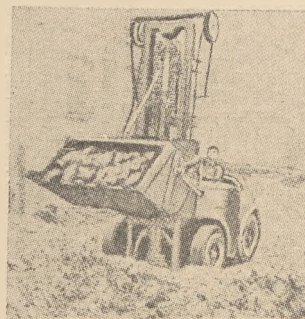
Rys. Nr 5



Zastosowanie samoladowaczy do rozładunku i przewozu wysokotonażowych, o wymiarach ponadgabarytowych, ładunków pozwoliło na zwolnienie wszystkich ładowaczy. Na placu rozładunkowym zakład samoladowacz z uchwytem widełkowym sprawnie rozładowywał z платфор-

my kolejowej rury naftowej o przekroju 350 mm i długości 11 m. Waga tych rur dosięgała 1100 kg. Wyładowanie jednej rury, jej przewiezenie na odległość do 15 m i ułożenie (rys. Nr 5) zajmowało 3 — 4 minuty czasu.

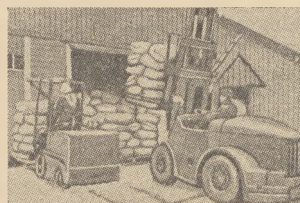
Rys. Nr 6



Samoladowacze służą również do za i wyładunku płynów w beczkach żelaznych. Takie zastosowanie znajdują przy ładowaniu i rozładowywaniu samochodów, wagonów kolejowych jak również przy wewnętrznych pracach magazynowych.

Załadowanie przez półtoratonowy akumulatorowy samoladowacz trzytonowego samochodu trwa 5 — 6 minut.

Rys. Nr 7



Stosowany jest również za i wyładunek przez samowyladowacze różnych ładunków bezpośrednio na oddziały fabryczne jak również i na elektrokary. Załadowanie przez półtoratonowy samoladowacz elektrokary (rys. Nr 7) trwa 2 — 3 minut.

Próżne skrzynie z magazynu opakowań do Oddziału są dostarczane za pomocą transportu o szybkości ruchu łaśmy 0,5 m/sek. Tą drogą całkowicie zaspokajane są potrzeby oddziału na puste skrzynki, do układania w nich mydła.

Stoliki z płytami mydła były uprzednio transportowane do krawalni na ręcznych wózkach. Obecnie w tym celu, na wniosek racjonalizatora W. M. Płatnowa, jest używana trolejka z podnoszoną platformą, a sporządzona we własnym zakresie przez Zakład.

Ilość robotników zajętych na jedną zmianę wyłącznie przy tej operacji uległa zmniejszeniu z 3 do jednego. Trolejka dowozi na jedną zmianę 60 — 80 ton mydła i nieprzerwane warunki bezawaryjnej pracy są całkowicie zabezpieczone. Dla umożliwienia wykorzystania wysokowydajnej pracy samoladowaczy są niezbędne przede wszystkim drogi z ulepszoną nawierzchnią. Wjazdy i wyjazdy z magazynów powinny być równe i nie mogą posiadać progów. Jednym z ważniejszych warunków zabezpieczenia ciągłej pracy samoladowaczy i elektrokary jest ich prawidłowa obsługa i systematyczne przeglądy profilaktyczne i wykonywanie w odpowiednim czasie remontów.

Przystępując do pracy kierowcy zmianowi zawsze przeprowadzają przegląd techniczny międzymianowy.

Oprócz tego regularnie co tydzień jest przeprowadzany tygodniowy przegląd techniczny. Przegląd ten w zależności od stanu pojazdu trwa od 4 do 8 godzin.

W celu ładowania akumulatorów samoladowaczy i elektrokary jest urządzona na zakładzie ładownia akumulatorów o powierzchni podłogi 42 cm². Ładownia mieści się w specjalnym murowanym budynku. Podłoga ładowni jest asfaltowa. Ładownia pracuje całą dobę i zabezpiecza ładowanie akumulatorów.

Naładowane baterie akumulatorów mogą pracować na samoladowaczach i elektrokarach 14—16 godzin, po czym muszą być ładowane ponownie. Kierownicy samoladowaczy i elektrokary przeszli specjalne półtoramiesięczne przygotowanie, które dało im zasadnicze pojęcia prowadzenia i eksploatacji tych maszyn i upoważnienia do ich prowadzenia.

MAREK ŻYLICZ (Warszawa)

Nowe międzynarodowe warunki przewozu lotniczego przesyłek towarowych

Po raz pierwszy w historii transportu lotniczego ustalone zostały w końcu ubiegłego roku jednolite warunki przewozowe, które mają od 1 stycznia 1955 r. obowiązywać na liniach wszystkich przedsiębiorstw należących do Międzynarodowego Zrzeszenia Przewoźników Lotniczych (IATA). Stosowanie tych warunków, w przeciwieństwie do dawniejszych, jest obowiązkiem przedsiębiorstw; dotychczas w tej dziedzinie istniały tylko zalecenia. Warunki przewozu ułożone zostały oddzielnie dla towarów i oddzielnie dla podróży i bagażu. Warunki przewozu towarów omówimy poniżej według kolejności ustalonej w tekście IATA.

Po definicjach umieszczonych we wstępie warunków przewozu ustala się zakres stosowania tych warunków. Odnoszą się one tylko do przewozu międzynarodowego. Przedsiębiorstwa lotnicze mogą wyłączyć ich stosowanie przy przewozie bezpłatnym i charakterowym. Zastrzega się możliwość zmiany warunków i innych publikacji przedsiębiorstwa bez uprzedzenia.

Merytoryczne postanowienia zaczynają się od sprawy wystawiania lotniczego listu przewozowego. Nadawca powinien sporządzić list przewozowy w formie i ilości egzemplarzy określonej przez przedsiębiorstwo i wręczyć go przy nadaniu przesyłki. Przyjmujący wpisuje w zasadzie tylko dane dotyczące opłat, a jeśli na życzenie klienta wypełnia inne rubryki, działa wówczas na odpowiedzialność nadawcy. Nadawca powinien wykazać na liście ewentualne usterki dotyczące opakowania lub stanu zawartości przesyłki. Przedsiębiorstwo może się nie zgodzić na przyjęcie listu przewozowego zawierającego skreślenia lub poprawki, może jednak również samo poczynić odpowiednie poprawki i uzupełnienia. Jeżeli chodzi o większą ilość pakunków lub o towary, których nie można przewieźć równocześnie lub w jednym pomieszczeniu, przedsiębiorstwo może żądać wystawienia oddzielnych listów przewozowych na poszczególne części przesyłki. Za szkody wyrządzone przedsiębiorstwu lub osobom trzecim na skutek niewłaściwego wypełnienia listu ponosi odpowiedzialność nadawca.

Dolше warunki odnoszą się do sposobu obliczania i stosowania opłat przewozowych i kodyfikują niektóre zasady ustalone w dawniejszych uchwałach IATA. Te dosyć skomplikowane postanowienia interesują raczej zupełnie koła fachowców. Dalej ustala się, jakie usługi przedsiębiorstwa lotniczego nie są objęte normalną opłatą przewozową. Są to z reguły: transport naziemny, składowanie, naprawa opakowania, wykonanie specjalnych dyspozycji nadawcy itd.; nie są też włączone w tę opłatę koszty ubezpieczenia, odprawy celnej i reekspedycji oraz inne koszty specjalne, ponoszone przez przedsiębiorstwo w związku z przewozem. Przewiduje się jednak możliwość wprowadzania przez przedsiębiorstwo wyjątków od powyższych zasad.

W granicach ustalonych przez właściwe przepisy dewizowe przedsiębiorstwo ma prawo wyboru waluty, w której mają być opłacane jego należności. Wszelkie należności płatne są przy nadaniu. Tzw. przekazanie należności na odbiorcę wymaga zgody przedsiębiorstwa. Może ono żądać zabezpieczenia zapłaty należności płatnych przy odbiorze lub nie dających się z góry ustalić. Przesyłkę można obciążyć zaliczeniem tylko za zgodą przedsiębiorstwa. Wszelkie należności przedsiębiorstwa uważa się za „całkowicie należne” (fully earned) choćby przesyłka zaginęła lub została uszkodzona w przewozie. Przedsiębiorstwo ma prawo zastawu na przesyłce dla zaspokojenia swych pretensji. W wykonaniu tego prawa może przesyłkę sprzedać, mając jedynie obowiązek uprzedzić o tym nadawcę lub odbiorcę i rozliczyć się z ewentualnej nadwyżki pozostałej po pokryciu kosztów sprzedaży, opłat publicznych i należności przewozowych. W razie pobrania zbyt niskiej opłaty przedsiębiorstwo może w każdej chwili żądać jej wyrównania. Nie mówi się natomiast wogóle o prawie klienta do zwrotu opłat niesłusznie pobranych lub

pobranych za przewóz, którego przedsiębiorstwo nie wykonało.

Zapłacenie wszelkich należności przedsiębiorstwa łącznie z tymi, których z góry nie można przewidzieć lub które zostały przekazane na odbiorcę, gwarantuje nadawca. Dotyczy to również szkód, jakie mogłoby ponieść przedsiębiorstwo na skutek nieprzestrzegania przez nadawcę warunków przewozu. Z chwilą przyjęcia przesyłki lub skorzystania z innych uprawnień wynikających z umowy odbiorca przyjmuje solidarną (z nadawcą) odpowiedzialność za opłacenie powyższych należności.

Następny dział przepisów przewozowych określa warunki przyjmowania przesyłek do przewozu. Nie przyjmuje się towarów, których przewóz, wywóz lub przewóz jest zakazany przez właściwe prawo. Przesyłce powinny towarzyszyć wymagane przez prawo dokumenty. Przesyłka powinna być odpowiednio opakowana. Właściwość jej nie mogą stwarzać niebezpieczeństwa dla osób lub statku powietrznego czy innego mienia ani powodować niedogodności dla podróży. Przedsiębiorstwo może ustalić górną granicę wartości przesyłek przyjmowanych do przewozu w jednej partii.

Przewóz materiałów wybuchowych, zwierząt, przedmiotów szczególnie cennych lub uciążliwych w transporcie lotniczym może być przez przedsiębiorstwo poddany specjalnym warunkom jeżeli nie jest wogóle zakazany. Odpowiedzialność za przestrzeganie zakazów i ograniczeń przewozu obciąża nadawcę; przedsiębiorstwo ma prawo, lecz nie ma obowiązku sprawdzania zawartości przesyłek.

Co do opakowania wymaga się, by zapewniało ono bezpieczny przewóz przy zachowaniu zwykłych środków ostrożności. Na każdej sztuce należy w sposób wyraźny i trwały wypisać nazwisko (nazwę) i dokładny adres nadawcy i odbiorcy. Jeśli przesyłka ma być dołączona za zaliczeniem obok adresów wypisuje się litery „COD” (cash on delivery). Paczki zawierające przedmioty szczególnie cenne powinny być opieczątowane lub zabezpieczone w inny sposób, zgodnie z przepisami danego przedsiębiorstwa.

Jak już wspomniano, za przestrzeganie przepisów obowiązujących na trasie przewozu odpowiedzialny jest nadawca. Powinien on w związku z tym dostarczyć wszelkie wymagane dokumenty i dane. Jeżeli przedsiębiorstwo udziela mu informacji o obowiązujących przepisach państwowych, to nie bierze na siebie odpowiedzialności za takie informacje.

Dalej następuje dział przepisów, które odnoszą się do okresu przewozu. Przedsiębiorstwo z reguły nie gwarantuje przewiezienia przesyłki w określonym terminie, określonym statkiem powietrznym lub określoną trasą, ani nie zapewnia dalszego połączenia. Rozkłady lotów nie są dla niego wiążące. Ma ono prawo odwołać, przerwać, zawrócić, odłożyć, opóźnić lub przyspieszyć każdy lot albo podjąć lot nie zabierając przesyłki lub jej części jeżeli uzna to za celowe z przyczyn od siebie niezależnych. Do takich przyczyn zaliczono m. in. siłę wyższą, warunki meteorologiczne, strajki, trudności z uzyskaniem robocizny lub z zaopatrzeniem samolotu, rozruchy, działania wojenne, nieuregulowane stosunki międzynarodowe, konieczność zastosowania się do przepisów i zarządzeń władz państwowych oraz inne okoliczności, których nie można było przewidzieć ani im zapobiec. Przewóz może też być wstrzymany w każdej chwili, gdy nadawca, mimo wezwania, nie ureguje należności przewozowych. We wszystkich wymienionych przypadkach przedsiębiorstwo może oddać przesyłkę na skład albo przekazać ją innemu przedsiębiorstwu, które podejmie się przewiezienia lub wysłania przesyłki do miejsca przeznaczenia. W razie potrzeby o kolejności przewiezienia poszczególnych ładunków decyduje przedsiębiorstwo; może ono również wykonać przewóz przesyłki partiami. Za szkody, jakie może ponieść klient na skutek wykorzystania przez

przedsiębiorstwo powyższych uprawnień, nie ponosi ono żadnej odpowiedzialności.

Jeżeli istnieje obawa, że przesyłka zawierająca materiały łatwo psujące się może ulec uszkodzeniu, przedsiębiorstwo może podjąć wszelkie środki, jakie uzna za stosowne, łącznie ze zniszczeniem lub porzuceniem przesyłki, zwróceniem się do nadawcy na jego koszt o dostarczenie instrukcji oraz ze sprzedaniem przesyłki bez uprzedzenia nadawcy.

Następne postanowienia zajmują się prawem dysponowania przesyłką. Nadawca legitymujący się listem przewozowym może zlecić przedsiębiorstwu, by zwróciło mu przesyłkę w miejscu nadania lub przeznaczenia, wstrzymało przewóz w miejscu lądowania pośredniego, dostarczyło przesyłkę odbiorcy niewymienionemu na liście przewozowym w miejscu przeznaczenia lub pośredniego lądowania, wreszcie zwróciło przesyłkę do portu nadania. Zlecenie powinno być złożone w formie pisemnej, określonej przez przedsiębiorstwo. Warunkiem przyjęcia zlecenia jest opłacenie wszelkich związanych z nim kosztów. Przedsiębiorstwo nie ma obowiązku wykonania zlecenia, jeśli ono lub osoby trzecie mogłyby przez to ponieść straty. Jeżeli przedsiębiorstwo uzna wykonanie zlecenia za niemożliwe, powinno zawiadomić o tym nadawcę.

Prawo nadawcy do dysponowania przesyłką ustaje w chwili, gdy po jej przybyciu do miejsca przeznaczenia odbiorca odebrał towar lub list przewozowy albo zażądał ich wydania lub w inny sposób okazał, że przesyłkę przyjmuje. Prawo to nie wygasa jednak, jeżeli odbiorca uchyla się od przyjęcia przesyłki lub jeżeli nie można się z nim porozumieć.

Pa nadejściu przesyłki do miejsca przeznaczenia przedsiębiorstwo powinno zawiadomić o tym „zwykłym środkiem“ osobę uprawnioną do odbioru, przy czym nie ponosi ono odpowiedzialności za niedoręczenie lub opóźnienie doręczenia zawiadomienia. Przesyłkę wydaje się osobie wskazanej w liście przewozowym w rubryce „odbiorca“; jeśli jednak w rubryce tej podano przedsiębiorstwo uczestniczące w przewozie, przesyłkę doręcza się osobie, którą należy według listu przewozowego zawiadomić o nadejściu przesyłki. Przesyłkę uważa się również za doręczoną, jeśli zgodnie z obowiązującymi przepisami wydano ją właściwym władzom państwowym, a przedsiębiorstwo zawiadomiło o tym odbiorcę i wydało mu dokumenty potrzebne dla zwolnienia przesyłki.

Odbiorca powinien odebrać przesyłkę w porcie przeznaczenia, chyba, że przedsiębiorstwo zobowiązało się doręczyć ją w innym miejscu. Wydanie przesyłki odbiorcy następuje za pisemnym pokwitowaniem, po spełnieniu przez niego wszystkich obowiązków wynikających z umowy.

Nadawca może w liście przewozowym podać instrukcje na wypadek nieodebrania przesyłki przez adresata. W braku takich instrukcji, lub w razie niemożliwości ich wykonania, przedsiębiorstwo powinno zawiadomić nadawcę o nieodebraniu przesyłki. Następnie może ono po 30 dniach oczekiwania sprzedać przesyłkę lub jej część, albo od razu odesłać ją do portu nadania i w razie niewykupienia jej przez odbiorcę w ciągu 15 dni — sprzedać ją po uprzedzeniu o tym nadawcy na 10 dni z góry. Z kwoty uzyskanej ze sprzedaży przedsiębiorstwo pokrywa koszty sprzedaży, opłaty publiczne i należności przewozowe i związane z przewozem, stawiając nadwyżkę do dyspozycji nadawcy, względnie zachowując prawo żądania opłacenia nie pokrytych należności.

Sprawa przyjmowania i doręczania przesyłek obciążonych zaliczeniem pozostawiona została regulacjom poszczególnych przedsiębiorstw.

Jeżeli chodzi o uzupełniający (naziemny) przewóz przesyłek, przedsiębiorstwo może, zgodnie ze swymi przepisami, zapewnić taki przewóz: 1) z miejsca wskazanego przez nadawcę do portu odlotu, 2) z portu przeznaczenia pod wskazanym adresem, 3) pomiędzy portem lotniczym i biurem miejskim, przeznaczonym dla odprawy przesyłek.

Pierwsza z tych usług wykonywana jest na życzenie nadawcy; pozostałe świadczy się normalnie w braku odmiennych przepisów przedsiębiorstwa lub instrukcji klienta. Przedsiębiorstwo może wykonanie przewozu naziemnego uzależnić od zawarcia specjalnej umowy,

jeśli przewóz ten przekracza normalne możliwości przedsiębiorstwa lub wymaga manipulacji przy pomocy więcej niż jednej osoby. Przewóz naziemny wykonywany jest tylko w godzinach określonych przez przedsiębiorstwo. Jeżeli pierwsza próba doręczenia przesyłki nie dała wyniku, dalsze próby wykonuje przedsiębiorstwo za oddzielnym wynagrodzeniem.

Jeżeli przedsiębiorstwo lotnicze podejmuje się powierzoną mu przesyłkę oddać innemu przedsiębiorstwu do dalszego przewozu, działa wówczas jako agent nadawcy lub odbiorcy ponosząc odpowiedzialność jedynie za szkody wyrządzone z własnej winy. Może ono w braku innej umowy wybrać środki i trasę takiego uzupełniającego przewozu, nadać przesyłkę bez zadeklarowania wartości, wypełniać listy przewozowe nawet zawierające klauzule o ograniczeniu odpowiedzialności oraz podejmować inne decyzje, jakie uzna za celowe dla zrealizowania przewozu.

Jeżeli przewóz ma być wykonany przez kilku kolejnych przewoźników powietrznych na podstawie jednego listu przewozowego, przewóz taki uważa się za jedną czynność (dla określenia, czy jest to przewóz międzynarodowy).

Dalsze warunki wskazują na przepisy właściwe dla przewozu przesyłek towarowych, wymieniając przede wszystkim Konwencję Warszawską z 1929 r. oraz — jako jej uzupełnienie — przepisy poszczególnych państw i przedsiębiorstw, a także taryfy, rozkłady lotów i inne podobne publikacje.

O odpowiedzialności przedsiębiorstwa warunki przewozowe nie wspominają (wynika ona z konwencji i z przepisów państwowych). Za to określa się szczegółowo ograniczenia tej odpowiedzialności, które stosuje się w zakresie, w jakim na to pozwala prawo.

Ustala się więc zasadę, że przedsiębiorstwo odpowiada tylko za szkody wynikające z zagubienia, uszkodzenia lub opóźnienia przesyłki z powodu jego winy, a nie odpowiada za szkody powstałe z jakichkolwiek przyczyn od przedsiębiorstwa nie zależnych oraz za szkody, których nie mogło przewidzieć. Następnie ogranicza się wysokość odszkodowania do sumy 250 fr. fr. w zlocie za 1 kg względnie do sumy zadeklarowanej, przy czym w każdym przypadku wymaga się udowodnienia wysokości szkody. Jeżeli szkoda odnosi się do części przesyłki, odszkodowanie zmniejsza się proporcjonalnie do ciężaru. Żadnej odpowiedzialności nie ponosi przedsiębiorstwo za pogorszenie się stanu przesyłki zawierającej materiały nietrwałe. Wszelkie ograniczenia odpowiedzialności przedsiębiorstwa odnoszą się także do osób działających w jego imieniu.

Wspomniane wyżej oraz inne, mniej ważne ograniczenia w wielu punktach sprzeczne są z Konwencją i z obowiązującymi w różnych państwach przepisami, mają więc zastosowanie tylko w przypadkach, gdy właściwe prawo danej kwestii nie reguluje. To samo można powiedzieć o niektórych warunkach ustalających terminy prekluzyjne dla dochodzenia roszczeń.

Jeśli chodzi o terminy, postanawia się, że w braku sprzeciwu złożonego niezwłocznie przy odbiorze przesyłki uważa się ją za doręczoną w porządku. W każdym razie zastrzeżenia w sprawie uszkodzenia lub częściowego zaginięcia przesyłki należy składać w ciągu 7 dni od daty odbioru, w sprawie opóźnienia w ciągu 14 dni od postawienia przesyłki do dyspozycji odbiorcy a w razie całkowitego zagubienia — w ciągu 120 dni od daty wystawienia listu przewozowego (terminu tego nie przewiduje Konwencja). Skargi sądowe należy wnieść w ciągu 2 lat.

Na końcu warunków przewozu postanawia się, że w razie nieważności niektórych warunków z powodu ich sprzeczności z prawem, inne pozostają w mocy.

Powyższe omówienie, chociaż bardzo zwięzłe i nie wyczerpujące całej treści warunków przewozu przesyłek, pozwala jednak ocenić główne ich zalety i wady. Faktem pozytywnym jest, że osiągnięto jednolite uregulowanie przewozu w dosyć szerokim zakresie i że naogół nowe warunki w sposób dokładny formułują zasady ukształtowane w wieloletniej praktyce. Rzecz jasna jednak, że musiały na nich wyrzucić swe piętno najrozmaitsze systemy prawne i zwyczaje, dla których starano się znaleźć kompromisowe rozwiązanie. Rażą nas nieraz sztuczne sformułowania zaczerpnięte z angielskiego języka prawniczego, wydaje się też zbędna

kazuistyka niektórych postanowień. Przede wszystkim jednak warunki IATA nasuwają również pewne zastrzeżenia merytoryczne. Nie chcąc wdawać się w szczegółową dyskusję, zwrócimy uwagę tylko na niezwykle rygorystyczne traktowanie obowiązków klienta przy nieproporcjonalnie wąskim ujęciu odpowiedzialności przedsiębiorstwa przewoźnego. Oczywiście, całkowite akceptowanie przez nas takich warunków nie dałoby się pogodzić z naszym systemem gospodarki uspołecznionej (dyscyplina wykonania umów), ani z naszymi przepisami obowiązującymi i projektowanymi, nie mówiąc już o tym, że cały szereg warunków nie da się pogodzić z powszechnie niemal obowiązującą Konwencją Warszawską.

Po zapoznaniu się z nowymi warunkami IATA można wysnuć następujące wnioski dotyczące zastosowania tych warunków w Polsce, a także opracowywanych obecnie projektów polskich przepisów o przewozie lotniczym:

1. Nowe polskie przepisy o zagranicznym przewozie lotniczym mogą pozostawić szereg zagadnień do uregulowania szczegółowym warunkom przewozu, ograniczając się do spraw zasadniczych, wymagających sankcji prawa. Przepisy państwowe powinny określić lepiej odpowiedzialność przedsiębiorstwa oraz przewidzieć możliwość specjalnego unormowania stosunków przedsiębiorstwa z nadawcami i odbiorcami nale-

żącymi do gospodarki państwowej i uspołecznionej, jak również uregulować tryb postępowania reklamacyjnego. Przepisy te powinny się również zająć ograniczeniami przewozu ze względów bezpieczeństwa, o czym warunki IATA mówią bardzo mało oraz innymi podobnymi sprawami, które normalnie należą do zakresu ustawodawstwa państwowego i nie zostały przez IATA unormowane.

2. Warunki przewozu IATA, zatwierdzone przez właściwe polskie władze państwowe, powinny być wydane przez przedsiębiorstwo PLL „Lot”. Uchwała IATA wymaga wydania warunków przewozu w całości, dopuszcza jednak ich uzupełnienia. Ponieważ warunki IATA są w pewnych punktach sprzeczne z obowiązującymi i projektowanymi u nas przepisami państwowymi, wydaje się celowe w naszym wydaniu umieścić uwagi wskazujące te warunki, które nie obowiązują w zakresie mocy obowiązującej prawa polskiego. W ten sposób klient „Lotu” nie będzie wprowadzony w błąd co do obowiązkiwania sprzecznych z prawem warunków, a równocześnie będzie zorientowany w całości warunków międzynarodowych.

Należałoby w końcu wyrazić nadzieję, że nowe polskie przepisy o międzynarodowym przewozie lotniczym i wydanie polskie międzynarodowych warunków przewozu nastąpi w mniej więcej jednakowym i nie- zbyt odległym czasie

A. WAGNER (Gdańsk)

Walka o podstawowe mierniki produkcji w żegludze morskiej

(artykuł dyskusyjny)

OD REDAKCJI

Sprawa ustalenia i stosowania właściwych mierników pracy floty morskiej nie od dzisiaj jest przedmiotem rozważań naszych teoretyków i praktyków żeglugowych. Właściwy miernik pracy jest dla żeglugi nie tylko elementem planowania zadań i oceny wykonania przez nią planów, ale stać się powinien również czynnikiem mobilizującym załogi statków do lepszego, wyższego stylu pracy, do uzyskiwania wyników ekonomicznych jak najbardziej korzystnych dla gospodarki narodowej.

Z inicjatywy Sekcji Ekonomiki Transportu Polskiego Towarzystwa Ekonomicznego odbyły się w dn. 16 grudnia 1953 r. w Gdańsku i w dniu 11 stycznia br. w Gdyni spotkania teoretyków i praktyków żeglugowych. W czasie których sprawę mierników pracy floty morskiej poddano szerokiej dyskusji. Poniżej w artykułach A. Wagnera i I. Tarskiego omawiamy wyniki tej dyskusji, która wprowadziła nie doprowadziła do ostatecznych ustaleń, jednak przyczyniła się poważnie do pogłębienia tematu.

System wskaźników i mierników produkcji obejmuje w danych porównywalnych charakterystykę wszystkich ważniejszych aspektów działalności przedsiębiorstwa.

W naszej żegludze morskiej słuszność obecnie obowiązujących podstawowych wskaźników planu była od pewnego czasu gorąco dyskutowana przez zainteresowanych ekonomistów i pracowników naszych przedsiębiorstw żeglugowych.

Wskaźniki i mierniki planowe omawiano na naradach eksploatacyjnych, finansowych i planistycznych. Nie brakło również głosów na ten temat na naradach załóg okrętowych, znających dobrze skomplikowaną specyfikę swojego zawodu.

IX Plenum Komitetu Centralnego PZPR, które postawiło tezę o konieczności oszczędności i walki o obniżkę kosztów własnych, nadało określony kierunek dyskusji o wskaźnikach żeglugowych.

Z konkretnymi wnioskami wystąpił Morski Instytut Techniczny w Gdańsku, dając piękny przykład powiązania naukowego zakładu badawczego z życiem gospodarczym. Naukowcy spróbowali tu odpowiedzieć na pytanie postawione przez życie, a chociaż dyskusja nie jest jeszcze ostatecznie zakończona — pozytywny, twórczy wkład nauki w praktykę planistyczną i eksploatacyjną wydaje się na tym etapie nie ulegać wątpliwości.

Referat Morskiego Instytutu Technicznego o podstawowych miernikach produkcji w transporcie morskim został wygłoszony w dniu 16 grudnia 1953 r. w Gdańsku na zebraniu Sekcji Ekonomiki Transportu Polskiego Towarzystwa Ekonomicznego, a następnie w dniu 11 stycznia br. na zebraniu tegoż Towarzystwa w Gdyni. Słuchaczami obu referatów byli, poza członkami Towarzystwa Ekonomicznego, kierownicy i pracownicy przedsiębiorstw żeglugowych, maklerskich i spedycyjnych. Referat wywołał żywą dyskusję, przy czym należałoby ocenić wystąpienia dyskusyjne, oparte na ogół na solidnej znajomości branży, za ciekawsze w niektórych przypadkach od samego referatu.

Naukowcy, przysłuchując się głosom praktyków, w późniejszym stadium rozmów i dyskusji zmienili nieco podstawową koncepcję ekonomiczną proponowanych przez siebie wskaźników, modyfikując ją i odchodząc od nierealistycznych mierników, oderwanych od materialnej produkcji, jaką stanowi transport.

Podstawowe tezy referatu oceniały ujemnie stosowane obecnie wskaźniki podstawowe ton i tonomil, stanowiące o wykonaniu planu statków i przedsiębiorstw żeglugowych. Przewozy statku żeglugowego przewożącego tę samą masę towarową między dwoma portami mogą być słusznie wymierzone w tonach. Wiemy jednakże, że nasze statki zmieniają ciągle swoje ładunki i relacje przewozowe. Tędy obrazują więc przy każdym ładunku i każdej relacji inną sumę pracy i nie mogą być ze sobą porównywane.

Tonomile, jak to przedstawia referat, nie są w ogóle miernikiem produkcji, gdyż ilość produktu nie zmienia się przy wzroście tonomil, można mówić jedynie o zmianie jakości produkcji.

Tony i tonomile dają porównywalny obraz pracy kilku linii regularnych, jednakże mogłyby prowadzić do fałszywych wniosków, gdyby je przyjmować dla porównania pracy różnych zakresów żeglugi trampowej.

Stosowanie tych wskaźników we flocie radzieckiej opiera się na istniejących tam warunkach odmiennych od naszej specyfiki. W obrotach żeglugowych Związku Radzieckiego bierze udział w przyłączającym procencie własna flota, przewożąca własne ładunki w ruchu kabotażowym. Również przeładunki odbywają się we własnych portach. W takich warunkach planowa dostawa ładunków oraz żegluga, oparta na harmonogramach ruchu, daje możliwość postawienia przed flotą zadań rzeczowych i asortymentowych, które mogą być mierzone tonami i tonomilami.

W naszych warunkach obsługi handlu ze światem kapitalistycznym zadania stawiane przez plany, dotyczące asortymentów i relacji często są wykonywane w zupełnie innych relacjach. Stąd przewiezione tony są asortymentem innym od zamierzonego. Obecne ustalenie wskaźników powoduje wyższą ocenę działalności armatora, biorącego tanie, lecz ciężkie ładunki, w stosunku do przewozu drogiego, korzystnych dewizowo ładunków, o wielkiej kubaturze, lecz małej wadze. Najlepszy rezultat planowy uzyskuje się przy przewożeniu najcięższych ładunków na odległości zbliżone do średnich zaplanowanych.

Referat podaje w wątpliwość miarodajność rzeczowego charakteru zadań floty, obsługującej nasz handel zagraniczny. Flota nasza, zgodnie z тезami Morskiego Instytutu Technicznego, przewozi głównie ładunki w handlu zagranicznym, przy czym większość ładunków polskich jest jeszcze przewożona na statkach obcych, dlatego też przed nami stoi zadanie jak najlepszego wykorzystania floty, przewiezienia najlepszej, najwartościowszej części ładunków.

Usługi wykonywane wobec zleceniodawców zagranicznych leżą w strefie gospodarki towarowej. Wynika z tego, że w dziedzinie obrotu zewnętrznego środki produkcji wytwarzane przez nasze przedsiębiorstwa, np. maszyny, zachowują właściwości towarów, zarówno w istocie rzeczy, jak i formalnie. W dziedzinie natomiast obrotu towarowego wewnątrz kraju środki produkcji (np. te same maszyny) przestają być towarami i wychodzą poza sferę działania prawa wartości, zachowując jedynie zewnętrzną postać towarów.

Sprzedaż usług przewozowych floty wiąże się z działalnością handlu zagranicznego, który stawia sobie za zadanie maksymalną sprzedaż cif i zakup fob. Celem handlu zagranicznego jest zaopatrzenie kraju w potrzebne dla naszej gospodarki surowce i fabrykaty. Dla umożliwienia potrzebnego importu zdobywamy z kolei dewizy za wywiezione towary polskie. Dlatego handel zagraniczny winien płacić możliwie najniższe ceny za towary importowe i osiągać maksimum dewiz, czy towarów, za nasz eksport. Importując towary płacimy oprócz ceny fob również cenę przewozu morską, tak więc nasze płatności importowe składają się z sumy cen towarów w portach załadunku oraz sumy frachtów morskich. Również przy eksporcie otrzymane w rezultacie dewizy zawierają w sobie ceny towarów fob porty polskie, oraz uzyskane przez nasze statki dewizy za przewóz. Jeżeli przewożymy własnymi statkami tylko mniejszą część towarów w morskich obrotach zagranicznych, to wynika stąd dla żeglugi konieczność uzyskania z wielu możliwych przewozów w naszej gestii przede wszystkim tych przewozów, które przynoszą największe korzyści dewizowe. Inaczej mówiąc, zadaniem żeglugi staje się zarabianie dewiz za przewozy towarów własnych i obcych. Żegluga tak pojęta jest nie tylko instrumentem handlu zagranicznego, ale jakby przedłużeniem, uzupełnieniem transakcji zagranicznych. Mierniki tonowe i tonomilowe nie zapewniają pełnego wykorzystania zdolności przewozowych floty, pojętych w ten sposób i wobec tego nie są mobilizujące, nie zadowalają potrzeb gospodarki narodowej.

Takie pojmowanie zadań floty nie prowadzi do pełnego wykreślenia ton i tonomil z listy używanych wskaźników i mierników. Owszem, w zastosowaniu do zaplanowanych relacji i asortymentów ładunkowych, w określonym czasie, wskaźniki te będą mogły stanowić porównywalne mierniki pracy floty,

Znacznie trudniejsze będzie, zdaniem MIT, wypracowanie nowych wskaźników, które mogłyby z korzyścią zastąpić tony i tonomile, byłyby praktyczne i łatwe do obliczania oraz mobilizowałyby działy operatywne przedsiębiorstwa i załogę do uzyskiwania największej możliwej sumy dewiz, zgodnie z przedstawionymi tu тезami Morskiego Instytutu Technicznego. Praca żeglugi na pograniczu dwóch rynków (kapitalistycznego — operującego pojęciami wartości przewozów i wewnętrznego socjalistycznego, bazującego się na obsłudze przewozowej własnych ładunków) musiałaby w takim ujęciu być mierzona przede wszystkim i głównie dewizami, a w dalszej kolejności, dla ograniczonych celów porównywalności, również tonami i tonomilami.

Należałoby tu przedyskutować miernik wyprowadzony ze statku optymalnego oraz optymalnego wykorzystania floty handlowej. Miernikiem byłaby tu jednostka kosztu przewozu, obliczonego na podstawie niezmiennych cen elementów eksploatacji. Zaletą miernika byłoby spowodowanie wykorzystania zdolności przewozowej naszej floty, najniższym kosztem. Wadą miernika byłaby jego sztuczność i oderwanie od frachtowego rynku światowego.

Jako drugi miernik do dyskusji postawił MIT miernik wartościowy, reprezentujący po prostu wysokość zarobków dewizowych. Miernik ten najlepiej wypełniałby zadania włożone przez pracę floty pojętej jako komponent handlu zagranicznego, wypracowujący maksymalną ilość dewiz za przewozy towarów własnych i obcych. Wadą miernika byłaby jego niesprawiedliwa ocena pracy przedsiębiorstwa, które, założmy, osiągałoby niezaskłuzone zyski przy wysokiej koniunkturze żeglugowej na rynku światowym, czy też ponosiłoby niezaskłuzone straty przy o wiele częstszych od koniunktur okresach depresji gospodarczych na rynkach frachtowych. Również, jeżeli chodzi o zobrazowanie pracy produkcyjnej, miernik ten, jak w ogóle stawka frachtowa, nie byłby odbiciem usługi dokonanej przez przewoźnika.

W każdym razie nowe mierniki spowodowałyby zwiększenie dopływu dewiz, podniesienie dochodu społecznego, a więc lepsze zaspokojenie potrzeb społeczeństwa.

Przedstawione tu tezy pewnej grupy naszych naukowców wywołały ożywioną dyskusję, w czasie której przedstawiono szereg projektów usprawniających dotychczasowy zespół podstawowych wskaźników.

Podstawowym kontrargumentem wysuniętym przez planistów żeglugowych, biorących udział w dyskusji, była niesłuszność ekonomiczna twierdzenia o pracy floty na pograniczu dwóch rynków światowych. Flota polska bowiem stanowi część gospodarki narodowej i wraz z nią jest całkowicie włączona do rynku gospodarki planowej, jest instrumentem tego rynku.

Niesłuszna jest również interpretacja tezy o towarowości produktów sprzedawanych zagranicą. Flota nie jest centralą handlu zagranicznego, nie pracuje również, jak floty kapitalistyczne, dla eksportu usług i zarobków dewizowych. Flota jest kompleksowo włączona do systemu naszej gospodarki planowej, powiązana funkcjonalnie z polskim handlem zagranicznym, jest jego instrumentem.

Twierdzenie, że tonomile nie są miernikiem produkcji, gdyż ilość produktu nie zwiększa się ze wzrostem tonomil, jest niesłuszne. Obecne nasze plany żeglugowe, oparte na planowaniu radzieckim, stawiają zadania w asortymentach, w różnych przekrojach i relacjach. Konkretyzacją planów rocznych są następnie plany kwartalne i miesięczne, plany operatywne, oparte na przewożeniu zakontraktowanych ładunków w określonych relacjach. Plany zawierają szereg dalszych wskaźników, jak wartość usług, wskaźnik wydajności przewozowej, średniej odległości, czasu na morzu itd.

Chociaż tony i tonomile są podstawowymi wskaźnikami naturalnymi, to jednak dla właściwej oceny pracy floty, nie można mechanicznie opierać się tylko na nich. Wszelkie przegięcia i pogoń za tonomilami ze szkodą interesów gospodarczych państwa jest tylko do wódem niedostatecznej dyscypliny planistycznej wykonawców, którzy nie biorą pod uwagę istniejących mierników i wskaźników pracy. Cóż nam pomoże rozstawianie w planach przewozowych na rubryki eksportu i importu, trampowe i drobnicowe, nawet na gru-

py ładunków, jeżeli przy ocenie planu stwierdzamy wykonanie tylko na podstawie globalnej sumy ton i tonomil?

Flota jest oczywiście instrumentem handlu zagranicznego, jednakże nie można upraszczać roli tego instrumentu.

Właściwa definicja zadań żeglugi powinna brzmieć: zadaniem naszej żeglugi jest zarobienie maksymalnej ilości dewiz, przy najmniejszych nakładach w czasie obsługi własnych i tranzytowych ładunków w handlu zagranicznym. Pogoń za dewizami nie może tu oznaczać przewozu ładunków kapitalistycznych. Odwrotnie, dobrze płatne ładunki łatwiej nam znaleźć we własnej gestii, niż na konkurencyjnym rynku światowym.

Na rynku frachtowym zgodnie z prawem wartości cena produktu oscyluje około wartości, w zależności od wielkości popytu i podaży. Jeżeli nasze statki będą przewozić droższe ładunki to na tańsze znajdziemy obcy toż.

O ile planiści żeglugowi naogół nie zgodzili się z tezami ekonomicznymi MIT, to konieczność dalszego usprawnienia naszych wskaźników budziła mniej wątpliwości. Znacznie silniej reprezentowali pogląd o konieczności ustalenia nowego wskaźnika wartościowego przedstawiciele przedsiębiorstw żeglugowych, biorący udział w dyskusjach.

Dochodowość dewizową uznano tu za dobry bodziec planowania korzystnych kalkulacyjnie podróży, jednakże zmiany koniunkturalne na rynku kapitalistycznym wykrzywiłyby obraz pracy przedsiębiorstwa, inkasującego dewizy za frachty.

Lepszym już wskaźnikiem byłby koszt uzyskiwania dewiz przez poszczególne statki. Wpływy dewizowe byłyby tu przeciwstawiane wydatkom złotowym. Wskaźnik ten daje niezmiernie ciekawe rezultaty, porównywalne z miernikami produkcji eksportowej, lecz wadą jego jest zależność od wahań rynku kapitalistycznego. Wskaźnikiem który dawałby sprawiedliwą ocenę pracy przedsiębiorstwa, mogłyby być również tony i tonomile, uwzględniające przestrzenność ładunku, albo też jego pracochłonność przewozową, inaczej mówiąc — tezy frachtowe i przeliczeniowe.

Możnaby wyznaczyć na przykład współczynnik wyrównujący dla ładunków lekkich, przestrzennych i pracochłonnych. Gdyby rudę żelazną uznano za ładunek podstawowy, drzewo mogłoby być zaliczane do planu ze współczynnikiem 2, a bawelna czy juta ze współczynnikiem 3 lub 4. Zmusiłoby to armatorów do przyjmowania ładunków lepiej płatnych, przestrzennych i wymagających większej troski o towar, podczas, gdy obecnie wyraźnie preferowane są w planie ładunki ciężkie, proste, ładowane szybko, tym samym nie przedłużające cykli eksploatacyjnych.

Słabą stroną współczynników ładunkowych byłaby trudność zgrania planów handlu zagranicznego, ujmowanych w naturalnych tonach asortymentowych, z opartymi na tonach przeliczeniowych planami przewozowymi przedsiębiorstw żeglugowych. Pozatym stosowanie współczynników stworzyłoby plany dające obraz pracy eksploatacji i załóg okrętowych, lecz nie położyłoby nacisku na konieczność uwzględniania przewozów najkorzystniejszych dewizowo. Wypełniłoby więc tylko jedną lukę, stworzoną przez obecnie stosowane współczynniki naturalne.

Wysunięto również projekt oparcia nowego wskaźnika na istniejących światowych stawkach frachtowych, lecz nie stawkach rynkowych, zmieniających się stale, lecz na zafiksowanym poziomie stawek z określonego momentu czasu. Wskaźnik taki tworzyłby dostateczny bodziec ekonomiczny, powiązany z premiovaniem, dla skierowania floty na korzystne finansowo przewozy. Zmiana stawek zachodząca na rynku nie wpłynęłaby na realność wskaźnika, gdyż doświadczenie wskazuje, że przynajmniej w ciągu krótkich, kilkuletnich okresów czasu wzajemny stosunek wysokości stawek pozostaje bez zmian. Wskaźnik taki dawałby również częściowo obraz pracy przedsiębiorstwa, gdyż ładunki pracochłonne i delikatne są naogół lepiej płatne, jednakże obraz taki byłby jedynie przybliżony.

Wysokość frachtów bazuje na rynku kapitalistycznym na szeregu elementów, włączając w to elementy polityczne, dyskryminację przewozu surowców w porównaniu z towarami przemysłowymi itd.

Istnieje również możliwość, bliska pojęciowo dla planistów, lecz może niedość oceniana przez eksportatorów, ustawienia wskaźnika wartościowego, opartego na cenach niezmiennych, stanowiących obecnie jeden z elementów planowania.

W każdym razie uznano powszechnie obecny poziom gospodarowania za wystarczający dla stosowania również syntetycznych wskaźników rentowności, opierających się na istniejących od niedawna kalkulacjach wstępnych i wynikowych poszczególnych podróży i statków.

Trudność stosowania wskaźników rentowności wynika raczej nie z możliwości ich logicznego skonstruowania, lecz z ich pojęciowej obcości dla wykonawców planu. Pod tym względem jakikolwiek wskaźnik wartościowy, rynkowy, byłby bardziej zrozumiały i wskutek tego bardziej mobilizujący.

Premiowanie za wykonanie podstawowych wskaźników planu, dzisiaj przywiązane do ton i tonomil, musiałoby oczywiście również oprzeć się na nowym, poszukiwanym obecnie wskaźniku. Jednakże ograniczenie sprawy usprawnienia planowania wyłącznie do premiovania na podstawie (oprócz dotychczasowych) wskaźnika wartościowego, byłoby zawężeniem zagadnienia.

Wskaźnik wartościowy musiałby nie tylko tworzyć bodziec dla planowania podróży dochodowych, lecz i dawać pewien, lepszy czy gorszy, obraz pracy przedsiębiorstw. Ustalono bowiem, że na obecnym etapie stosowania ton i tonomil, bez powiązania ich z asortymentami i relacjami, wytwarzany obraz pracy przedsiębiorstwa odbiega znacznie od rzeczywistego.

Wśród koncepcji dyskutowanych nie pominięto również wprowadzenia tonomil przeliczeniowych, uwzględniających wpływy dewizowe, lub — alternatywnie — cechy towarów.

Dyskusję wywołało zagadnienie słuszności stosowania ton frachtowych, opierających się na przestrzenności ładunków, gdyż niektóre towary przestrzenne nie są specjalnie interesujące finansowo.

Podsumowanie dyskusji na temat wskaźników podstawowych miały z natury rzeczy raczej charakter zajmowania nieostatecznych stanowisk dyskusyjnych. Sprawa bowiem, aktualna i ważna obecnie, nie znalazła ostatecznego i jedynie słusznego rozwiązania.

Zarówno Morski Instytut Techniczny, jak i Polskie Towarzystwo Ekonomiczne, pracują obecnie nad ustawieniem wskaźników żeglugowych bardziej precyzyjnych od dotychczasowych, które by ściślej obrazowały pracę przedsiębiorstw oraz dawały możliwość głębszej analizy kosztów i świadomej walki o zwiększenie rentowności eksploatacji.

Jakie rezultaty dała dotychczas dyskusja nad nowymi wskaźnikami?

Tezy MIT o frachcie, będącym częścią ceny cif osiągniętej przez handel zagraniczny — są niesłuszne. Flota jest instrumentem przewozowym naszego handlu zagranicznego, który obsługuje niezależnie od rynkowej ceny towaru i frachtu. Wartościowy, rynkowy charakter ceny przewozu jest tu tylko pozorny. Inaczej ma się rzecz z tą niewielką częścią zdolności przewozowej, która jest przeznaczona dla przewozu towarów obcych. Tu decyduje wyłącznie cena.

Dyskusja pogłębiła naszą znajomość wpływu wskaźników na wykonywanie planu. Ponad wszelką wątpliwość ustalono, że dotychczasowe wskaźniki podstawowe, tony i tonomile, nie odzwierciedlają pracy statków, gdyż tony i tonomile w różnych relacjach i asortymentach reprezentują różny wysiłek statku i przedsiębiorstwa, są więc nieporównywalne.

Możnaby oczywiście ustawić w planie wykonanie ton i tonomil w poszczególnych relacjach, lecz, jak wskazuje doświadczenie, konieczność elastycznego użycia naszej floty, jako instrumentu gospodarczego, zmusza przedsiębiorstwo do ciągłej nieprzewidzianej zmiany relacji i asortymentów, wymaga więc elastycznego wskaźnika, który mógłby być stosowany do zmiennych asortymentów i relacji.

Również druga strona zagadnienia, mobilizacja do planowania rentowniejszych dewizowo rejsów, nie jest należycie ustawiona przez tony i tonomile. W czasie dyskusji wysunięto szereg przykładów, obrazujących niesłuszny wybór mniej rentownej relacji czy asortymentu, dla uzyskania większej ilości ton i tonomil, potrzebnych dla wykonania planu.

Z punktu widzenia zarówno uzyskania wskaźnika obrazującego sprawiedliwie pracę statków, jak i dla zwrócenia uwagi na rentowność przewozów, tony frachtowe i tonomile przeliczeniowe są precyzyjniejszym wskaźnikiem od obecnych ton i tonomil.

Doświadczenie linii chińskiej wskazało, że tony frachtowe, uwzględniające najważniejszą cechę ładunku — jego przestrzenność, dają dobry obraz pracy przedsiębiorstwa i w dużej mierze biorą pod uwagę wpływy brutto.

Tona przeliczeniowa, której wymiennosc na poszczególne asortymenty może być na obecnym etapie dość dokładnie obliczona, jeszcze precyzyjniej ustalałaby przemieszczoną masę towarową. Niebezpieczeństwo grozi tu ze względu na możliwość ciągłego „poprawiania” tony przeliczeniowej w miarę gromadzenia się doświadczeń, co uniemożliwiłoby porównywalność poszczególnych planów rocznych.

Ceny niezmiennie w ich obecnej postaci uwzględniają tylko podział na drobnicę i masówkę. Zastosowanie ich wymagałoby dalszego opracowania.

Charakterystyczne jest, że w żegludze radzieckiej myśli się o tonach przeliczeniowych, jako o wskaźniku dającym porównywalne wyniki rejsów. W warunkach radzieckich kwestia porównywalności nastęrcza znacznie mniej trudności, gdyż żegluga jest tam podzielona na szereg przedsiębiorstw armatorskich, przewożących stosunkowo jednorodne towary w obrębie poszczególnych mórz i rejonów. Jednakże jak na to wskazują artykuły w „Morskim Transporcie”, niepo-

rownywalność tonomil nasuwa zastrzeżenia analogiczne do naszych.

Biorąc pod uwagę trudności, jakie nastęrcza opracowanie wskaźnika uwzględniającego zmienne warunki pracy przedsiębiorstwa armatorskiego, można pomyśleć narazie o wprowadzeniu wskaźnika czysto wartościowego, mobilizującego do wyboru korzystniejszych dewizowo podróży. Takim wskaźnikiem mogłyby być wpływy frachtowe, rozliczane na podstawie rynkowych i taryfowych stawek, kwotowanych w określonym terminie. Zaplanowane asortymenty i relacje byłyby przeliczone na złote dewizowe, według stawek kwotowanych — założmy 1 stycznia 1954 r. Podróże wykonane przy końcu kwartału, czy roku, byłyby rozliczane zawsze według tego samego poziomu stawek, nie uwzględniając wahań koniunkturalnych, które przynosiłyby naszym armatorom niezaskuszone zyski czy straty. Wahania koniunkturalne zresztą nie zmieniają wzajemnego stosunku stawek, przynajmniej na przestrzeni jednej pięciolatki.

Wskaźnik wpływów dewizowych idealny nie jest, nie uwzględnia on wydatków dewizowych, które wraz z rozliczeniami od agentów przychodzą zwykle ze znacznym opóźnieniem, uniemożliwiającym wykorzystanie ich dla planowania. Do zalety tego wskaźnika należą jego prostota, zrozumiałość dla eksportatorów i załóg oraz działanie w kierunku wyboru korzystniejszych finansowo ładunków i relacji. Oczywiście wskaźnik wpływów dewizowych nie mógłby zastąpić naturalnych wskaźników podstawowych, lecz winienby stanąć obok nich, stając się trzecim (obok ton i tonomil) wskaźnikiem podstawowym.

IGNACY TARSKI (Warszawa)

O podstawowym wskaźniku przewozów morskich

(artykuł dyskusyjny)

W dniach 16 grudnia 1953 i 11 stycznia 1954 r. wygłoszony został na zebraniu Sekcji Ekonomiki Transportu Polskiego Towarzystwa Ekonomicznego w Sopocie referat pt. „Podstawowy miernik produkcji w transporcie morskim”. Referat ten wraz z protokołem zebrania został powielony i rozesłany z prośbą o nadesłanie uwag.

Ze względu na dość zasadniczy charakter poruszonego w referacie zagadnienia pragnąłbym moje uwagi zamieścić na łamach czasopisma „Transport” jako jeden z głosów w dyskusji. Najistotniejszym zagadnieniem poruszonym w referacie jest umiejscowienie działalności naszej żeglugi oraz jej charakter i rola.

Na str. 11 referatu czytamy, że nasza flota pracuje „na pograniczu dwóch rynków światowych”: Z tego moim zdaniem niesłusznego sformułowania wynikają w dalszym ciągu referatu błędne wnioski. Nie pracujemy na pograniczu dwóch rynków — kapitalistycznego i socjalistycznego. Polski transport morski jest integralną częścią naszej socjalistycznej gospodarki planowej, która z kolei jest całkowicie włączona do rynku krajów obozu demokracji. Nasza flota i nasz cały transport morski pracuje więc wyłącznie w ramach socjalistycznego rynku, jest jego instrumentem i w tym charakterze łącznikiem między obu rynkami. Stąd wniosek, że praca naszej floty i metodyka planowania w naszym transporcie morskim winna opierać się na wskaźnikach przyjętych w socjalistycznym planowaniu, oczywiście z zastosowaniem specyfiki naszych warunków.

Flota nasza ma charakter instrumentalny, a nie eksportowo-zarobkowy, to znaczy, że jest przede wszystkim instrumentem naszego handlu zagranicznego oraz obrotów krajów obozu demokracji. Podobnie jak każde inne przedsiębiorstwo socjalistyczne, winny nasze przedsiębiorstwa żeglugowe mieć na celu dobro i interes całej naszej gospodarki, a więc walczyć nie tylko o najlepszą obsługę obrotów zagranicznych naszych i krajów obozu demokracji, ale też o socjalistyczną akumulację, obniżkę

kosztu własnego, lepsze wykorzystanie narzędzia produkcji, ochronę socjalistycznej własności, skrócenie cyklu produkcyjnego, a także o zarobki dewizowe dla naszej gospodarki. Zarobki dewizowe nie są i nie powinny być jednak głównym celem działalności naszej floty. Autor referatu podczas drugiej dyskusji określił rolę naszej żeglugi następująco: „Zadaniem polskiej żeglugi jest zarobienie maksymalnej sumy dewiz przy najmniejszych nakładach podczas obsługi naszych i innych demokratycznych obrotów handlu zagranicznego”. Definicja ta niesłuszenie wysuwa na czoło zadań naszej floty walkę o zarobki dewizowe. Zarobki dewizowe są głównym celem floty eksportowo-zarobkowej. Są jednym z ważnych zadań naszej floty, ale nie stanowią jej podstawowego zadania produkcyjnego, którym jest przemieszczenie ładunków własnych i obozu demokracji. Cytuję bardzo trafne zdanie prof. Ocioszyńskiego w dyskusji: „Walka floty o dewizy nie jest sprawą kluczową, lecz akcesoryjną”.

Dlatego też wydaje mi się, że niesłuszne by było szukać rozwiązania w ustawieniu wskaźników dla działalności naszej socjalistycznej żeglugi we wzorach kapitalistycznej żeglugi typu eksportowo-zarobkowego, której głównym, a przeważnie jedynym celem jest osiągnięcie maksymalnego zysku, a w tym jaknajwiększych zarobków dewizowych.

Byłoby zupełnie niesłuszne wysuwanie na pierwszy plan w naszej żegludze wskaźnika rentowności dewizowej. Oparcie kryterium wykonania planu produkcji przewozowej na wskaźniku rentowności dewizowej byłoby niewątpliwie (zgadzam się pod tym względem całkowicie z niektórymi dyskutantami na zebraniu) nawrotem do uzależnienia wskaźników planu naszej żeglugi od kapitalistycznej koniunktury żeglugowej i wypaczeniem zasadniczego zadania naszej żeglugi. Byłoby to wprawdzie zgodne z tezą autora referatu o pracy naszej żeglugi na pograniczu dwóch rynków, ale jednocze-

śnie byłoby to poważnym krokiem wstecz na drodze do zwalczania kapitalistycznych pojęć i przeżytków w naszej żegludze. Na drodze tej poczyniliśmy poważne postępy i nie powinniśmy się znowu cofać.

Nie mogę się zgodzić z tezą końcową zamieszczonego wyżej artykułu A. Wagnera, postulującą, by wskaźnik wpływów dewizowych stał się obok ton i tonomil trzecim podstawowym wskaźnikiem produkcji przewozowej. Jeszcze mniej słuszny wydaje mi się proponowany przez A. Wagnera dla naszej żeglugi wskaźnik wpływów frachtowych „rozliczanych na podstawie rynkowych i taryfowych stawek”. Wprowadzając w rachunkach między naszymi przedsiębiorstwami żeglugowymi a Polfrachtem wewnętrzną taryfę i rachunek różnic cen, poczyniliśmy poważny krok naprzód w kierunku oderwania pracowników naszych przedsiębiorstw żeglugowych od spekulatywnych i koniunkturalnych wahań kapitalistycznego rynku frachtowego. Zlikwidowaliśmy tego rodzaju paradoksy, że wyniki finansowe naszego socjalistycznego przedsiębiorstwa żeglugowego były zależne od kapitalistycznej koniunktury frachtowej. I tak np. zwyżka stawek frachtowych wywołana dostawami wojennymi na Koreę spowodowała w 1951 r. korzystniejsze wyniki finansowe w naszych przedsiębiorstwach żeglugowych. Tego rodzaju wypadki są obecnie po zastosowaniu taryfy wewnętrznej niemożliwe. Wprowadzenie wskaźnika wpływów frachtowych opartych na stawkach światowych skierowałoby znowu uwagę naszych przedsiębiorstw żeglugowych na kapitalistyczny rynek frachtowy i silniej by je z nim związało.

W dyskusji była stawiana teza, że nasza żegluga przewozi tylko około 1/3 ładunków przechodzących przez nasze porty, a więc ma szeroki wybór i może wybrać te ładunki, które dewizowo są najkorzystniejsze. Dyskutanci jednak całkowicie zapomnieli o tym, że wybór ten jest w gruncie rzeczy dość ograniczony, bo z ładunków przechodzących przez nasze porty zaledwie około 1/3 część jest w naszej gestii frachtowej. Nasza flota przewozi oczywiście część ładunków nie będących w naszej gestii, ale w zasadzie wybierać można tylko przewozy ładunków własnej gestii.

Obecnie stosujemy w planie przewozów wskaźniki naturalne i wartościowe. Naturalne wskaźniki produkcji przewozowej muszą być nadal stosowane w całej rozciągłości — w tonach dla powiązań zewnętrznego planu żeglugi, a więc z planem handlu zagranicznego, maklera, spedytora, portów etc., w tonomilach zaś dla wewnętrznych powiązań planu transportowo-financeowego, a więc z planem kosztów własnych, planem zaopatrzenia materiałowego, planem wydajności pracy etc.

Zupełnie niesłuszne jest stwierdzenie referatu, że tonomile nie są miernikiem produkcji przewozowej, gdyż jak twierdzi autor „ilość produktu nie zwiększa się przy wzroście tonomil”. Transport, jak uczy Marks, nie wytwarza dóbr w rzeczowej postaci i w rezultacie jego działalności nigdy nie zwiększa się ilość produktu. Produkcja transportowa polega na przemieszczaniu ładunku i osób i jest gałęzią produkcji materialnej, gdyż polega na oddziaływaniu człowieka na siły przyrody, na pokonywaniu przestrzeni. Większa ilość tonomil jest wyrazem większego oddziaływania człowieka na siły przyrody, bo wymaga pokonania większej przestrzeni bądź przemieszczenia większej wagi ładunku, jest więc wyrazem większej produkcji. Dlatego też produkcja przewozowa winna być mierzona w tonach i tonomilach, jako mierniku naturalnym i jednocześnie miernik tonowy i tonomilowy daje w marksistowskim pojęciu obraz wielkości produkcji przemieszczenia ładunku, czyli produkcji przewozowej w transporcie morskim.

Autor referatu polemizując z dyskutantami stwierdza, że nie należy odżegnywać się od niektórych wzorów kapitalistycznych. Jednocześnie podkreśla zasadniczą różnicę naszej żeglugi w stosunku do żeglugi morskiej ZSRR, która ma przeważający kabotażowy charakter. Gdyby nawet całkowicie zgodzić się pod tym względem z autorem, to jednak nie wolno nam odchodzić od marksistowskich pojęć i lekceważyć naturalny wskaźnik będący wyrazem produkcji przewozowej.

Niemniej ważne są jednak wartościowe wskaźniki produkcji przewozowej, a więc wartość przewozów w cenach bieżących i cenach niezmiennych. Wskaźnik

wartości przewozów w cenach bieżących jest już dziś oparty na taryfowej wartości usług, a taryfa wewnętrzna oparta jest w dużym stopniu, choć jeszcze niezupełnie, na koszcie własnym przewozu i pewnym procencie akumulacji. Wskaźnik wartości przewozów w cenach niezmiennych jest zróżniczkowany na wartość przewozów w żegludze regularnej i — po innej cenie — wartość przewozów w żegludze nieregularnej. Wskaźniki te są jednak na obecnym etapie jeszcze zbyt mało analizowane i za mało zwraca się na nie uwagi. Należałoby porównywać wykonanie planowych zadań także w stosunku do wartościowych zadań planu. W produkcji przemysłowej wskaźnik wartości produkcji globalnej w cenach bieżących i cenach niezmiennych ma przecież istotne znaczenie i według tego wskaźnika obok wskaźników naturalnych, analizuje się wykonanie planu produkcji, w szczególności tam, gdzie mamy do czynienia z produkcją różnych asortymentów.

W czym tkwi jednak bolączka naszej obecnej praktyki?

Napewno nie w wadliwości lub niedoskonałości wskaźnika przewozów w tonach i tonomilach. Zasadniczym błędem jest u nas jeszcze niedialektyczne, mechaniczne zapatrzenie się w jeden wskaźnik, pewien fetyszizm naturalnego wskaźnika produkcji przewozowej i ignorowanie pozostałych wskaźników. Być może błąd ten ma swe źródła w praktyce organów nadzórnych, które często oceniają wykonanie planu jedynie według wskaźnika produkcji przewozowej w tonach i tonomilach, a za mało jeszcze analizują przy tym inne również ważne, aczkolwiek nie podstawowe wskaźniki, jak wartościowe wskaźniki planu przewozów, wskaźnik kosztu własnego, wydajności pracy, zużycia materiałów, wydajności dewizowej etc etc.

W jednym z numerów radzieckiego czasopisma „Morskoy Flot” czytaliśmy dwa, trzy lata temu felieton o tym, jak to, chcąc za wszelką cenę wykonać na koniec kwartału plan przewozów w tonach i tonomilach, przewożono z Odessy do jakiegoś innego portu czarnomorskiego tam i z powrotem nikomu niepotrzebny piasek. Czy z tego wynika, że w planowaniu radzieckiego transportu morskiego przeżył się wskaźnik produkcji przewozowej w tonach i tonomilach? Że jest do niczego i że trzeba go zmienić i zastąpić innym?

Podobna sytuacja zaistniała i u nas. Niedostateczną analizę warunków wykonania planu i błędy na tym odcinku w postaci wąskiego, biurokratycznego podejścia do zagadnienia wyboru przewozów przez niektórych pracowników naszej żeglugi chce się zwalić na rzekomo zły system wskaźników planu. Chce się wywołać wrażenie, że gdyby nie wskaźniki w tonach i tonomilach, to nigdy nie woziliby się nikomu niepotrzebny piasek, tj. w naszych warunkach — gdyby nie miernik przewozów w tonach i tonomilach, to nasi pracownicy braliby na statki tylko ładunki korzystne dla całości naszej gospodarki. Mam wrażenie, że ci, którzy jak autor referatu twierdzi „zmuszeni” byli rzekomo z powodu wskaźników tonowych i tonomilowych zdecydować się na niekorzystne przewozy, chcą pokryć swoje bezduszne, biurokratyczne postępowanie legendą o złych wskaźnikach. Kowal zawinił, a ślusarza tj. wskaźniki chce się powiesić! Przecież przy ocenie wykonania planu trzeba i należy zawsze mieć na uwadze interes naszej gospodarki i ogólne korzyści, jakie z wykonania ilościowych i jakościowych zadań planu wynikają, a nie tylko liczbowe wykonanie jednego wskaźnika, chociażby to był wskaźnik podstawowy. Cytuję głos w dyskusji ob. Bykowskiego (Polskie Linie Oceaniczne): „Analiza i kontrola wykonania planu były robione schematycznie w oparciu o cyfry globalne. W pierwszym etapie pracy żeglugi było to wystarczające, obecnie należałoby to zmienić”. „Najlepszym wyjściem byłoby powiązanie wskaźników naturalnych i wartościowych”. Zgadza się również całkowicie z ob. Ferfekim z CZMPH, że główną przyczyną obecnych niedociągnięć jest „...brak wnikliwej analizy wyników przez czynniki odgórne”. Słuszny jest również jego postulat, by pracownicy naukowi zajęli się metodą analizy wykonawstwa, a nie wprowadzaniem nowych podstawowych wskaźników produkcji przewozowej.

Tony i tonomile oraz złote w cenach bieżących i niezmiennych są jedynie słusznymi miernikami produkcji

przewozowej floty socjalistycznej. Inne wskaźniki planu, w szczególności wskaźniki jakościowe, jak koszt własny przewozu, wyniki dewizowe, zużycie paliwa etc. etc. winny być szczegółowo analizowane i należy walczyć o mobilizujące ich ustawienie w planie oraz ich wykonywanie. Nie są to jednak główne wskaźniki produkcji przewozowej. Wskaźniki w tonach i tonomilach są w tej chwili już ustawione asortymentowo — według struktury ładunków i według kierunkowości. Można będzie więc postawić również zadanie, podobnie jak to czynimy w przemyśle, asortymentowego wykonania planu. System wskaźników planu naszej żeglugi morskiej doskonalą się zresztą z roku na rok i coraz większą uwagę zwracamy także na wykonanie wskaźników jakościowych, choć, być może, nie docenia się ich należyte.

Wydała mi się ponadto, że wskaźnik wartościowy w cenach niezmiennych mógłby odegrać większą rolę jako jeden z głównych wskaźników wykonania zadania produkcyjnego floty. Cena niezmienna jednej tonomili w żegludze regularnej i nieregularnej nie oddaje już dziś właściwego stosunku pracochłonności, kosztów, etc. obu rodzajów żeglugi. Należałoby na nowo ustalić wzajemny stosunek ceny niezmiennych jednej tonomili w żegludze regularnej i nieregularnej oraz zróżniczkować jeszcze bardziej cenę niezmienną przewozu w zależności od różnej struktury masy towarowej i różnej kierunkowości przewozów. Cena niezmienna ustalona w ten sposób i zróżniczkowana mogłaby stać się realnym wskaźnikiem wartości produkcji przewozowej, co jednak nie zastąpi wskaźników naturalnych. Podobnie, aczkolwiek nie konsekwentnie do końca, została na nowo ustalona i zróżniczkowana cena niezmienna jednej tony przeładunku w portach morskich i PKPG to zatwierdziła. Wydała mi się przeto że na obecnym etapie byłoby słuszne opracować zróżniczkowanie ceny niezmiennych przewozu jednej tonomili i uzyskać u odpowiednich czynników zatwierdzenie przepracowanej w ten sposób ceny niezmiennych.

Planowanie radzieckie nie stosuje już dzisiaj wskaźnika wartości produkcji w cenach niezmiennych. Być może, że i u nas w przyszłości rozwój planowania pójdzie w kierunku zrezygnowania z tego wskaźnika. Dlatego też należałoby już dzisiaj pomyśleć o właściwym ustawieniu wskaźnika wartości przewozów w cenach bieżących. Wskaźnik ten oparty jest na wpływach za przewozy według taryfy wewnętrznej. Jak wyżej wspomniano taryfa ta nie jest jeszcze doskonała i nie oddaje właściwego stosunku pracochłonności przewozów poszczególnych towarów w poszczególnych kierunkach. Należałoby przeto z całą energią kontynuować

prace nad udoskonaleniem taryfy. Do czasu jednak opracowania skorygowanej taryfy należy na obecnym etapie przepracować system cen niezmiennych i stosować wskaźnik wartości przewozów w cenach niezmiennych jako jeden z podstawowych wskaźników wykonania planu. To samo zadanie, co należyce zróżniczkowana wartość przewozów, mogłoby spełnić naturalny wskaźnik przewozów wyrażony w tonach i tonomilach umownych, czyli zastępczych, oparty na różnej pracochłonności przewozów. Wskaźnik ten mógłby być wprowadzony jako wskaźnik pomocniczy.

Ponadto należy umiejętnie i zgodnie z zasadami marksistowskiej dialektyki stosować zespół wskaźników obecnie przyjętych w planowaniu żeglugi. Dotyczy to więc także analizy wykonania jakościowych wskaźników planu. Za same wykonanie ilościowego zadania planu przy niekorzystnych wynikach jakościowych należałoby zmniejszać wysokość premii.

Wydatki dewizowe i wyniki dewizowe nie są dla nas obojętne. Powinniśmy zwracać na nie również baczniejszą uwagę. Wskaźnik wyników dewizowych i wskaźnik wydajności dewizowej winny być pomocniczymi wskaźnikami planu. Należy stale analizować ich wykonanie. Pierwszy z tych wskaźników jest nadwyzką wpływów dewizowych nad kosztami dewizowymi. Drugi zaś jest stosunkiem wskaźnika wyników dewizowych do ogólnej ilości wyprodukowanych tonomil, albo (gdy ustalimy właściwie ceny niezmiennych) do wartości przewozów w cenach niezmiennych.

$$W_{WD} = \frac{F_D - K_D}{\Sigma (g \cdot l)} \quad \text{lub} \quad W_{WD} = \frac{F_D - K_D}{N}$$

W_{WD} Wskaźnik wydajności dewizowej

F_D Wpływy dewizowe uzyskane przez flotę

K_D Koszty dewizowe

$\Sigma (g \cdot l)$ Ilość tonomil wyprodukowanych przez flotę

N Wartość przewozów w cenach niezmiennych.

Wskaźnik F_D obejmuje dewizy tylko efektywnie zarobione przez flotę. Szersze ujęcie wskaźnika przez objęcie nim wszelkich wpływów żeglugi, tj. dewiz nie tylko zarobionych, ale także zaoszczędzonych przez to, że nie musieliśmy płacić za przewóz dewiz obcym statkom, wydaje mi się ekonomicznie nieuzasadnione.

Dokładna kontrola i analiza wykonania wskaźników naturalnych planu przewozów w tonach i tonomilach oraz wartościowych, w dialektycznym powiązaniu z całym zespołem wskaźników jakościowych, pozwoli na unikanie tego rodzaju błędów, jakie w wyborze przewożonych ładunków były popełniane w naszym transporcie morskim.

TRANSPORTOWCY PISZĄ...

Co daje centralna dyspozycja taborem

Biuro Transportowe RZPW w Rudzie Śl. obsługuje swym taborem ciężarowym wszystkie kopalnie węgla, podległe Rudzkiemu Zjednoczeniu Przemysłu Węglowego. Do pewnego czasu obsługa ta ograniczała się do przyjęcia od kopalni zamówienia na samochód ciężarowy i przydzielenia go w żdanym dniu kopalni, po czym obciążało się kopalnię zgodnie z taryfą za wykonaną usługę. Analiza kart pracy samochodów ciężarowych przydzielanych w ten sposób wykazywała, że użytkownicy w dużym stopniu nie patrzą na tak ważny moment jakim jest wykorzystanie ładowności pojazdu, a tym samym duży koszt przewozu. Biuro Transportowe miało z tego powodu wiele kłopotu, gdyż odczuwało stale duży brak pojazdów, a tym samym nie mogło zabezpieczyć wszystkich potrzeb przewozowych. Po przeanalizowaniu tych trudności postanowiono wprowadzić nowy system centralnej dyspozycji, który by pozwolił na pełne wykorzystanie ładowności pojazdów.

Nowy system polega na:

1) przesyłaniu przez kopalnie asygnat materiałowych wraz z upoważnieniami do odbioru do Biura Transportowego;

2) każda z kopalń stawia do dyspozycji Biura Transportowego po jednym konwojencie, z których stworzono brygadę ładunkową.

Jak wygląda tego rodzaju załatwienie w praktyce?

Dyspozytor Biura Transportowego po otrzymaniu asygnat z kopalń segreguje je według centrali handlowych i miejscowości pobrania materiału, po czym wyznacza samochód do przewiezienia materiałów z danej centrali czy też miejscowości, następnie zaś przydziela odpowiednią ilość ładowaczy i wysyła samochód w drogę. Jeden z ładowaczy, upoważniony do pobrania materiału, odpowiedzialny jest za pobranie właściwej ilości dla każdej z kopalń, po czym rozwozi się pobrany materiał na poszczególne kopalnie, które z kolei kwitują odbiór.

Jakie wynikają z tego tytułu korzyści?

Dla naświetlenia tej sprawy przytoczę tu kilka przykładów.

Samochód przydzielony kopalni X wg poprzedniego systemu wysyłany był przez kopalnię do Otmuchowa po 0,5 tony szyniaków, mając 185 km przebiegu w jedną stronę, gdy

w tym samym czasie, czy nawet w następnym dniu, wyjechały 2 lub 3 samochody po taki sam ładunek, wysłane przez inne kopalnie.

Kopalnia X wysłała samochód do Brzegu tj. 130 km w jedną stronę celem przewiezienia kilku silników elektrycznych, gdy w tym samym czasie można było doładować silniki z innych kopalń przewidziane do remontu, a w drodze powrotnej przywieźć już gotowe, również dla kilku kopalń.

Podobnych przypadków można by było przytoczyć całą masę, nie mówiąc już o takich przewozach, jak 20 butów gumowych 3-tonowym samochodem.

Przy obecnie zastosowanym systemie centralnej dyspozycji i centralnego pobierania materiałów Biuro Transportowe ma pewność, że tonaż samochodu jest w całości wykorzystany. Zachodzą sporadyczne wypadki, że kopalni przydziela się samochód ciężarowy dla przewiezienia tego czy innego urządzenia, jak np. napędy taśmowe, kombajny itp., lecz to następuje po uprzednim zbadaniu ciężaru, w stosunku do którego przydziela się samochód i tylko na wykonanie tego jednego przerzutu. Tego rodzaju system można by było zaprowadzić we wszystkich biurach transportowych, przy odpowiednim poparciu Dyrekcji Zjednoczeń, co wyjdzie z korzyścią i dla kopalń.

Piszę dlatego z korzyścią dla kopalń, gdyż przy wprowadzeniu tego systemu w życie napotykało się na niezadowolenie ze strony kopalń, przyzwyczajonych do przydzielania im samochodu do dyspozycji bez względu na jego wykorzystanie.

Rozliczenie za usługi następuje na podstawie ustalonego każdorazowo klucza w stosunku do ilości przewiezionego dla danej kopalni materiału.

Na zakończenie nadmieniam, że wprowadzony system centralnego pobierania materiałów w dużym stopniu rozwiązał trudności transportowe poszczególnych kopalń węgla, a co najważniejsze przyczynił się do obniżenia kosztów transportu.

J. Miszuda (Ruda Śląska)

Kącik Redakcji

DO NASZYCH KORESPONDENTÓW

Jednym z głównych zadań, jakie stawia sobie w roku bieżącym Redakcja „Transportu“, jest rozszerzenie i pogłębienie współpracy z szerokim kręgiem czytelników, pracowników transportu. Temu celowi służy m. in. organizowanie sieci korespondentów pisma, obejmującej już obecnie najważniejsze ośrodki pracy transportowej na całym terenie PRL. Urządzane w różnych miastach Pol-

ski okręgowe narady z korespondentami przyczyniły się już w dużym stopniu do nawiązania bezpośredniej łączności Redakcji z terenem.

Apelujemy o dalszą i coraz bliższą współpracę. Interesują nas, Drodzy Czytelnicy, wszelkie przejawy Waszej pracy zawodowej, jej osiągnięcia i niedociągnięcia, Wasze doświadczenia do usprawnienia pracy, które mogą stać się wzorem dla innych. Interesuje nas, co sądzicie o Waszym piśmie, jakie zagadnienia Was ciekawia i w jakiej formie chcielibyście mieć je omówione.

Dla ułatwienia pracy korespondentom podajemy tematy, którymi powinni oni zająć się w pierwszym rzędzie.

Tematy te dotyczą zakładu pracy korespondenta, a więc transportowej jednostki organizacyjnej, w której jest on zatrudniony. Własne zakłady pracy korespondenci znają bowiem najlepiej i najbardziej skutecznie mogą się przyczynić do usprawnienia ich gospodarki.

— Jakie trudności widzę w pracy mojej transportowej jednostki organizacyjnej (mojego zakładu pracy) i jak można by je usunąć.

— Gdzie widzę źródła oszczędności w moim zakładzie pracy.

— Jakie widzę przerosty biurokracji, w szczególności w zakresie sprawozdawczości i prac statystycznych.

— Jak powinno wyglądać pogłębienie rozrachunku gospodarczego w moim zakładzie pracy.

— Uwagi o stosowanej metodzie obliczania kosztów własnych w moim zakładzie pracy.

— Jak sobie wyobrażam szersze stosowanie planowania wewnątrzzakładowego w moim zakładzie pracy.

— Udział załogi w wykonaniu planu; jak usprawnić narady wytwórcze.

— Jakie osiągnięcia i braki widzę w ruchu racjonalizatorskim na terenie mojego zakładu pracy.

— Jak ustosunkowuję się do norm pracy obowiązujących w moim zakładzie pracy.

— Jakie widzę trudności i braki rozwoju współzawodnictwa pracy w moim zakładzie; w jaki sposób wpływa współzawodnictwo pracy na wykonanie planu i wykorzystanie środków produkcyjnych mojego zakładu pracy.

— Oszczędność i normowanie materiałów w moim zakładzie pracy.

— Higiena i bezpieczeństwo pracy w moim zakładzie (osiągnięcia i braki).

Ta tematyka nie wyczerpuje, oczywiście, możliwości zabierania przez korespondentów głosu w innych sprawach własnego zakładu pracy, w sprawach innych współpracujących przedsiębiorstw, czy też w sprawach interesujących ogół transportowców.

Piszcie do nas!

Os.

DZIAŁ INFORMACYJNY*)

PLAN PRZEWOZU ŁADUNKÓW KOLEJAMI NORMALNOTOROWYMI NA II KWARTAŁ 1954 R.

Uchwałą Prez. Rządu Nr 157 z dnia 10.IV 54 r. został zatwierdzony operatywny plan przewozu ładunków kolejami normalnotorowymi na II kwartał 1954 roku. Plan ten jest znacznie podwyższony w stosunku do planu ustalonego NPG na ten okres ze względu na nieprzewiezienie części masy towarowej przez kolej w I kwartale br. wskutek niesprzyjających warunków atmosferycznych.

Podwyższenie planu w II kwartale było możliwe z uwagi na pewne rezerwy zdolności przewozowej, jaką kolej dysponuje w II kwartale. Zabezpieczenie przewozów tylko przez zgłoszoną masę jest niewystarczające, do tego potrzebne jest jeszcze wzmocnienie dyscypliny przewozowej. Zadanie to wymaga dalszego poprawienia pracy transportu kolejowego, zacieśnienia współpracy kolei z klientami oraz podniesienia na wyższy poziom pracy służb transportowych. Jak wiadomo, poziom dyscypliny przewozowej u poszczególnych nadawców nie jest jeszcze wysoki, co stwarza dodatkowe trudności w wykonaniu planu.

Aby podnieść poziom dyscypliny przewozowej, w wyżej wymienionej uchwale zobowiązuje się klientów kolei

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

w II kwartale br. do optymalnego wykorzystania ładowności względnie pojemności podstawionych do naładunku wagonów, co pozwoli kolei na wygospodarowanie dodatkowych ilości wagonów.

Uchwała zobowiązuje służby transportowe do zorganizowania pracy załadowczej tak, aby postój wagonu pod operacjami trwał jak najkrócej. Zobowiązania w zakresie naładunku polegają również i na tym, aby planować i organizować naładunek w sposób rytmiczny i równomierny w każdym miesiącu, w każdej dekadzie, w każdej pięciodniówce.

Ponieważ duży wpływ na skrócenie obrotu wagonu przez skrócenie postoju na stacjach technicznych i rozrządowych ma marszrutyzacja nadawcza i ładownie relacyjne, przeto uchwała zobowiązuje klientów kolei do stosowania w najszerszym zakresie tych form przewozowych.

Dla zmniejszenia odległości przewozu 1 tony resorty zobowiązane są do planowania przewozów poszczególnych ładunków w ten sposób, aby ładunki te mogły być kierowane najkrótszymi drogami przewozu, eliminując tym samym wszelkiego rodzaju przewozy nieracjonalne. W szczególności chodzi tu o przewozy zbyt dalekie, krzyżujące się i wtórne.

Ponieważ kolej dysponuje znacznymi rezerwami zdolności przewozowej w niedziale i święta, postanowienia uchwały zobowiązują resorty gospodarcze do ładowania w tych dniach węgla kamiennego, miału węglowego, ko-

ksu i brykietów, cegły, żwiru i piasku, cementu, kamienia, żużla, nawozów sztucznych, drewna, zboża — w ilościach co najmniej 50% średniej normy dnia roboczego.

Aby uniknąć dużego zapotrzebowania na przewozy w III i IV kwartale, uchwała zobowiązuje resorty gospodarcze do upłynnienia ponadnormatywnych zapasów, wymagających przewiezienia, nagromadzonych w roku 1953 i I kwartale 1954 r., które nie zostały wywiezione w całości w I kwartale br. Ponadto postanowienia uchwały zakazują nadawania do przewozów wtórnych węgla, koksu, cegły i cementu bez zezwolenia wydanego przez Centralny Urząd Gospodarki Materiałowej.

Zakazy powyższe nie dotyczą jednostek podległych następującym ministerstwom: Górnictwa, Hutnictwa, Żegluga co do przesyłek węgla i koksu, jednostek podległych Ministerstwu Przemysłu Materiałów Budowlanych co do przesyłek cementu, jednostek produkujących cegłę (cegiel-

nie), jednostek Zarządu Zbytu Materiałów Budowlanych oraz jednostek uzyskujących cegłę z rozbiórki — co do przesyłek cegły.

Ważnym postanowieniem uchwały na II kwartał, które ma duże znaczenie dla odciążenia kolei od przewozów w następnych kwartałach, jest zobowiązanie Ministra Finansów do przyznania kredytów zakładom na utworzenie w II kwartale 1954 r. zwiększonych norm zapasów żwiru, kamienia, cegły i drewna w granicach ustalonych przez Przewodniczącego PKPG.

Następne postanowienia uchwały zobowiązują ministrów resortów gospodarczych do terminowego rozprawienia do jednostek wykonawczych zatwierdzonych planów naładunku, do zapewnienia prowadzenia na szczeblu zakładu prawidłowej ewidencji pracy transportu kolejowego i uzgadniania tej ewidencji ze stacjami kolejowymi.

L. K.

OPERATYWNE PLANOWANIE PRZEWOZU ŁADUNKÓW

W celu podniesienia na wyższy poziom planowania operatywnego przewozu ładunków i pogłębienia metodologii operatywnego planowania — zostało wydane Zarządzenie Przewodniczącego PKPG Nr 52 z dnia 26 marca 1954 r., zmieniające instrukcję, stanowiącą załącznik do zarządzenia Przewodniczącego PKPG Nr 295 z dnia 12 października 1954 r. w sprawie operatywnego planowania przewozów.

Zarządzenie, uwzględniając potrzeby Ministerstwa Kolei w zakresie właściwego opracowywania i rozprowadzania zadań przewozowych dla podległych jednostek wykonawczych (RMO—stacje kolejowe), nakłada obowiązek na centralne zarządy lub równorzędne jednostki ministerstw

planujących przekazania odpisu zatwierdzonego planu miesięcznego dla poszczególnych podległych przedsiębiorstw odpowiedniej terenowo dyrekcji okręgowej kolei państwowych w terminie na 8 dni przed planowanym miesiącem.

W związku z wprowadzeniem tego obowiązku musiały ulec częściowo zmianie terminy opracowywania planów przewozowych, które dostosowane są do możliwości zgłoszenia przez centralne zarządy lub równorzędne jednostki swoich planów do DOKP na 8 dni przed planowanym miesiącem. Terminarz opracowywania i przysyłania planów w trybie centralnym obrazuje następująca tabela:

L. p.	Rodzaj czynności	W planowaniu	
		kwart.	mies.
1	Przesłanie planu przez jednostkę gospodarczą do jednostki nadrzędnej (CZ)	45 dni	35 dni
2	Przesłanie planu przez jednostkę gospodarczą do WKPG	45 „	35 „
3	Przesłanie planu przez jednostkę gospodarczą do Wydz. Kom. Drog. i Zarządu Kolei Wąskotor.	45 „	35 „
4	Przesłanie planu przez jednostkę nadrzędną (CZ) do Minist. Gospodarczego	38 „	29 „
5	Przesłanie planu przez Minist. Gospodarcze do Ministerstw Transportowych	28 „	22 „
6	Konferencja w Ministerstwie Transportu	25 „	20 „
7	Ministerstwa Transportowe do PKPG	20 „	—
8	Przesłanie planu przez PKPG do Prez. Rządu	10 „	—
9	Przesłanie planu przez PKPG do Minist. Gospod.	17 „	27 „
10	Przesłanie planu przez Min. Gospod. do jednostek nadrzędnych (CZ)	13 „	13 „
11	Przesłanie planu przez jednostkę nadrzędną (CZ) do jednostek gospodarczych i DOKP	8 „	8 „
12	Przesłanie planu przez jednostkę gospod. do zawiadowcy stacji kolejowej	—	5 „

Zmianom uległy tylko terminy odnoszące się do planowania w trybie centralnym, natomiast terminy planowania przewozów w trybie terenowym pozostają niezmienione. Dla jednostek gospodarczych, posiadających swe organizacje na szczeblu wojewódzkim (np. w obrocie towarowym, skupie itp.) zarządzenie przewiduje możliwość opracowania planów przewozowych na wszystkie środki transportowe przez centrale wojewódzkie. Zarządzenie zastrzega jednak, że przekazanie tych planów do jednostek nadrzędnych, do WKPG, do Wydziałów Komunikacji Drogowej Prez. WRN, do Zarządów Kolei Wąskotorowych oraz do Dyrekcji Żegluga Śródlądowej na Odrze lub na Wiśle nastąpi w terminach takich, jakie zostały ustalone dla oddolnych jednostek gospodarczych. Aby było wiadome, jakie jednostki gospodarcze podległy danej centrali wojewódzkiej, która opracowała dla nich zbiorczo operatywny plan przewozów, zostały objęte tym planem, centralnie zobowiązane są do danego planu dołączyć wykaz tych jednostek.

Następnie dla zabezpieczenia wykonania postanowień art. 37 ust. 6 dekretu z dnia 24 grudnia 1952 r. o przewo-

zie przesyłek i osób kolejami (Dz. U Nr 4/53) zarządzenie wprowadza obowiązek, przy opracowywaniu operatywnych planów przewozowych dla kolei normalnotorowych, wydzielania w nomenklaturze ładunków podgrup z grup zasadniczych, zgodnie z pozycjami klasyfikacji towarów (Kt) taryfy towarowej Polskich Kolei Państwowych obowiązującej od 1 stycznia 1954 r., następująco: żyta i pszenicy z pozycji 1 kt; maki żytniej i pszennej z pozycji 19 kt; kamienia z pozycji 201 kt, tłucznia i szutru z poz. 202 kt, piasku, żwiru, pospółki żwirowo - piaskowej z poz. 207 kt; rudy żelaznej z poz. 241 lit. a/kt; węgla kamiennego z poz. 250 kt; koksu z poz. 252 kt; cementu z poz. 214 kt; nawozów sztucznych z poz. 643 — 646 kt; drewna z poz. 904 i 910 kt; cegły i pustaków z poz. 1116 lit. a/kt.

Ponadto zarządzenie reguluje i wyjaśnia tryb opracowywania operatywnych planów przewozowych, jak też wyliczania zdolności przewozowej transportu własnego jednostek gospodarczych oraz transportu branżowego. Zgodnie z zarządzeniem, jednostki gospodarcze wykazują zdolność przewozową transportu własnego tylko na wzorze Nr 2 (podział przewozu ładunków pomiędzy środki tran-

sportowe) w rubr. 14 lub 15 natomiast wzory Nr TW-1 — wyliczenie ilości taboru TW-2 — wyliczenie zdolności przewozowej taboru i wzór TW-2a — wyliczenie zdolności przewozowej dla poszczególnej grupy pojazdów ciężarowych — służą jako wzory pomocnicze dla wyliczenia zdolności przewozowej dla jednostki opracowującej plan i nie ma żadnego obowiązku przysyłania tych wzorów do jednostek zwierzchnich.

Ostatnim postanowieniem zarządzenia jest zwolnienie w resorcie przemysłu drobnego i rzemiosła części jednostek gospodarczych od opracowywania operatywnych planów przewozowych. Postanowienie to zostało wprowadzone do zarządzenia w wyniku trudności na jakie napotyka resort przemysłu drobnego i rzemiosła (wielka ilość małych przedsiębiorstw) przy opracowywaniu operatywnych planów przewozowych.

Zarządzenie postanawia, że operatywne plany przewozowe w resorcie przemysłu drobnego i rzemiosła opracowują tylko te jednostki w których nadanie i przyjęcie masy ładunkowej wszystkimi środkami transportu będzie wynosiło powyżej 1000 ton w okresie kwartału.

Według podanych w zarządzeniu zmian — pierwszy miesięczny operatywny plan przewozu ładunków należy opracować na miesiąc czerwiec, a pierwszy plan kwartalny na III kwartał 1954 r.

SPRZEDAŻ POJAZDÓW SAMOCHODOWYCH

Na podstawie przepisów, określających zakres działania władz naczelnych w dziedzinie komunikacji oraz w związku z przepisami §§ 1 i 3 uchwały Nr 85 Prezydium Rządu z dnia 20 lutego 1952 r. w sprawie sprzedaży pojazdów samochodowych, pochodzących z akcji przekazywania remanentów motoryzacyjnych (Mon. Pol. Nr A-21, poz. 254), zostało wydane i ogłoszone w Monitorze Polskim Nr A-24 pod poz. 397 zarządzenie Ministra Transportu Drogowego i Lotniczego z dnia 15 lutego 1954 r. regulujące tryb postępowania przy sprzedaży przez Centralę Spółdzielni Transportu pojazdów samochodowych grupy II, pochodzących z akcji upłynnienia remanentów motoryzacyjnych.

W trybie ustalonym zarządzeniem sprzedaży podlegają samochody osobowe, samochody ciężarowe, ciągniki, przyczepy i motocykle marek, nie wymienionych w załączniku do zarządzenia Przewodniczącego PKPG z dnia 19 marca 1953 r. zmieniającego załącznik do uchwały Prezydium Rządu z dnia 9 listopada 1950 r. w sprawie przekazywania zbędnych i nadmiernych remanentów motoryzacyjnych (Mon. Pol. z 1953 r. Nr A-28, poz. 337 i 1954 r. Nr A-5, poz. 154), pochodzące z akcji upłynnienia remanentów motoryzacyjnych i zaliczone do grupy II (tj. zdolne do pracy po dekonaniu naprawy).

Sprzedaż tych pojazdów samochodowych dokonuje Centrala Spółdzielni Transportu — Centralne Biuro Handlu Sprzętem Samochodowym (CBHSS) za pośrednictwem rejonowych biur handlu sprzętem samochodowym (RBHSS).

Prawo nabycia omawianych pojazdów samochodowych (na warunkach, przewidzianych w zarządzeniu) przysługuje w kolejności następującego pierwszeństwa:

- 1) jednostkom administracji państwowej i jednostkom gospodarki społecznej;
- 2) Polskiemu Związkowi Motorowemu — tylko do celów szkolenia, co powinno być zaznaczone w dowodzie sprzedaży;
- 3) osobom fizycznym.

Należy podkreślić, iż samochody ciężarowe, ciągniki i przyczepy mogą być sprzedawane celem ich wyremontowania i dalszego użytkowania wyłącznie jednostkom, wymienionym wyżej w pkt. 1 i 2.

Zarządzenie określa tryb: 1) składania przez jednostki administracji państwowej, jednostki gospodarki społecznej i Polski Związek Motorowy — wniosków o sprzedaż pojazdów samochodowych; 2) składania przez osoby fizyczne — podań o sprzedaż pojazdów samochodowych.

Wnioski o sprzedaż mogą być składane w dowolnych rejonowych biurach handlu sprzętem samochodowym i powinny zawierać: 1) oświadczenie, stwierdzające niewykorzystanie etatu; 2) posiadanie kredytów na zakup pojazdów samochodowych.

Podania o sprzedaż powinny być składane we właściwych terenach rejonowych biurach handlu sprzętem samochodowym oraz powinny być: 1) zaopiniowane przez kierownictwo zakładu pracy i radę zakładową co do po-

danych przez petenta motywów; 2) a w przypadku nabycia dorożki lub taksówki samochodowej — potwierdzone odpowiednio przez wydział komunikacji drogowej prezydium właściwej wojewódzkiej rady narodowej.

Podania osób fizycznych o sprzedaż samochodów — rejonowe biura handlu sprzętem samochodowym przysyłają prezydiom wojewódzkich rad narodowych — wydziałom komunikacji drogowej — celem rozpatrzenia, dołączając odpowiednią ilość zleceń sprzedaży, wypełnionych danymi, określającymi markę, rodzaj, numer podwozia, numer silnika i grupę pojazdu.

W przypadku pozytywnego rozpatrzenia podania, prezydium wojewódzkich rad narodowych wypełniają imiennie zlecenia sprzedaży, celem dokonania sprzedaży pojazdów samochodowych osobom, wskazanym w zleceniach, i zlecenia zwracają do właściwych rejonowych biur handlu sprzętem samochodowym, zaś w przypadku odmownego załatwienia zwracają nie wypełnione imiennie podania celem zawiadomienia petentów o odmowie przyznania mu prawa nabycia pojazdu.

Zlecenie sprzedaży traci ważność po upływie 20 dni od daty zawiadomienia przez rejonowe biuro handlu sprzętem samochodowym o przyznaniu prawa nabycia pojazdu samochodowego.

Pojazd samochodowy sprzedany Polskiemu Związkowi Motorowemu bądź osobom fizycznym nie może być odsprzedany osobie trzeciej bez zgody prezydium właściwej rady narodowej — Wydział Komunikacji Drogowej. Pojazd odsprzedany bez wspomnianej zgody nie może być zarejestrowany i dopuszczony do ruchu

J. B.

ROZSZERZENIE OBOWIĄZKU ŚWIADCZENIA USŁUG TRANSPORTOWYCH

Na podstawie rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 5.9.1951 r. w sprawie świadczenia usług transportowych na niektóre cele ogólnogospodarcze, Minister Transportu Drogowego i Lotniczego zarządzeniem z dnia 8.III.1954 r. rozszerzył w 1954 r. obowiązek świadczenia tych usług na akcję osiedleńczą. Z wymienionego zarządzenia Ministra Transportu Drogowego i Lotniczego opublikowanego w Monitorze Polskim Nr A-26 poz. 413 wynika, iż obowiązek świadczenia usług transportowych na rzecz akcji osiedleńczej obejmuje obszar całego państwa i wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Podkreślić również należy wagę akcji osiedleńczej i związany z tym obowiązek świadczenia usług transportowych na ten cel, który wprowadzony był również w latach poprzednich tj. w 1952 r. zarządzeniem z dnia 26.3 i w 1953 r. zarządzeniem z dnia 27.5.

K. K.

URUCHOMIENIE DALSZYCH PLACÓWEK SPEDYCYJNYCH PKS

W nawiązaniu do wykazu placówek spedycyjnych, zamieszczonego na łamach miesięcznika „Transport” w nr 4 (kwiecień) 1954 r. podajemy, że uruchomiono dalsze 3 placówki spedycyjne, a mianowicie:

- 1) w Lemborku, ul. I Armii WP 42, tel. 97;
- 2) w Siedlcach, ul. Partyzantów 12.
- 3) w Świdnicy, ul. Kolejowa 1, tel. 30-77;

czyli od marca br. w całym kraju rozwija działalność 78 placówek spedycyjnych.

A. L.

ZATRUDNIANIE ABSOLWENTÓW SZKÓŁ ZAWODOWYCH MTDIL

Minister Transportu Drogowego i Lotniczego zarządzeniem z dnia 12.2.1954 r. ustalił wykaz średnich szkół zawodowych II stopnia (technikum), których absolwenci podlegają w 1954 r. planowemu zatrudnieniu na podstawie art. 3 ustawy z dnia 7.3.1950 r. Wyżej wymienione zarządzenie Ministra Transportu Drogowego i Lotniczego opublikowane w Monitorze Polskim Nr A-22 poz. 357 podaje wykaz następujących szkół, których absolwenci w 1954 r. podlegają przepisom ustawy:

- 1) Technikum Samochodowe w Warszawie, Olsztynie, Kaliszu, Łodzi i Gliwicach;
- 2) Technikum Drogowe w Toruniu, Poznaniu, Radomiu, Lublinie i Jarosławiu;
- 3) Szkoła Techników Komunikacyjnych w Olsztynie.

K. K.

PROWADZENIE REJESTRU ROWERÓW

W oparciu o ust. 2 § 1 rozporządzenia z dnia 15 grudnia 1953 r. w sprawie ruchu rowerów na drogach publicznych zostało wydane i ogłoszone w Monitorze Polskim (Nr A-23 poz. 384) zarządzenie Ministra Transportu Drogowego i Lotniczego z dnia 25 lutego 1954 r. w sprawie prowadzenia rejestru rowerów i warunków sprawdzania znajomości przepisów o ruchu drogowym.

Zarządzenie ustala: termin i tryb zgłaszania rowerów do rejestru, tryb prowadzenia rejestru rowerów, wydawania i zwrotu kart rowerowych (potwierdzenia wpisu do rejestru rowerów), wzory formularzy i druków oraz warunki sprawdzania znajomości przepisów o ruchu drogowym.

Zgodnie z tymi przepisami posiadacz roweru jest obowiązany w terminie 14-dniowym od wejścia w posiadanie roweru zgłosić rower do rejestru w prezydium miejskiej (dzielnicowej) bądź gminnej rady narodowej, właściwej ze względu na miejsce zamieszkania posiadacza roweru, na formularzu „Zgłoszenia roweru do rejestru” (wzór formularza podaje załącznik Nr 1 zarządzenia).

Na podstawie otrzymanych zgłoszeń prezydium rad narodowych prowadzi „Rejestr rowerów” w formie księgi, w której wpisują rowery w kolejności zgłoszenia (wzór „Rejestru rowerów” zawiera załącznik Nr 2 zarządzenia).

Wpis roweru do rejestru stanowi podstawę do wydania potwierdzenia wpisu do rejestru rowerów, zwanego „Kartą rowerową” (wzór „Karty rowerowej” zawiera załącznik Nr 3 zarządzenia).

Karta rowerowa jest ważna na okres 3 lat od daty jej wystawienia. Po tym okresie posiadacz roweru obowiązany jest ponownie zgłosić rower do rejestru celem otrzymania nowej karty rowerowej.

Utrata posiadania roweru zobowiązuje dotychczasowego posiadacza roweru do zawiadomienia o tym w terminie 14 dniowym prezydium rady narodowej, które wydało kartę rowerową i do zwrotu karty.

W przypadku zniszczenia lub zagubienia karty rowerowej posiadacz roweru powinien zawiadomić o tym prezydium właściwej — ze względu na rejestrację — rady narodowej; dopiero na podstawie takiego zawiadomienia prezydium wydaje wtórnik karty rowerowej.

Oprócz spraw związanych z prowadzeniem rejestru rowerów przepisy zarządzania określają warunki sprawdzania znajomości przepisów o ruchu drogowym.

Należy zwrócić uwagę, że ani rozporządzenie o ruchu rowerów na drogach publicznych ani wydane na jego podstawie (a omawiane przez nas zarządzenie), nie uzależniają wydania karty rowerowej od uprzedniego sprawdzenia znajomości przepisów drogowych.

Rozporządzenie zawiera natomiast przepis wg którego prezydium rady narodowej, właściwe ze względu na rejestrację roweru, może w związku z powtarzającymi się przypadkami nie przestrzegania przepisów o ruchu na drogach publicznych wezwać kierującego rowerem do sprawdzenia jego znajomości przepisów o ruchu.

Rozwijając odnośne postanowienia zawarte w rozporządzeniu zarządzenie postanawia, iż prezydium rady narodowej wzywa kierującego rowerem do sprawdzenia jego znajomości przepisów ruchowych po dwukrotnym stwierdzeniu przekroczenia przepisów o ruchu drogowym.

Sprawdzenie obejmuje znajomości przepisów w zakresie ustalonym w §§ 3, 4, 5, 6, 7, i 9 powołanego na wstępie rozporządzenia z dnia 15 grudnia 1953 r.

W przypadku stwierdzenia nieznanomości wspomnianych przepisów, prezydium wyznacza ponowny (dwutygodniowy) termin, celem ponownego sprawdzenia znajomości przepisów drogowych).

J. B.

DOKUMENTY SAMOLOTOWYCH PILOTÓW SPORTOWYCH

W Dzienniku Ustaw Nr 10 z 1954 r. zostało ogłoszone rozporządzenie Ministra Transportu Drogowego i Lotniczego z dnia 24 lutego 1954 r. w sprawie dokumentów dla samolotowych pilotów sportowych.

Rozporządzenie to uchyła ważność wydawanych dotychczas świadectw uzdolnienia i upoważnień (licencji) pilotów samolotów turystycznych, a w miejsce ich przewiduje wydawanie:

1) świadectw samolotowego pilota sportowego, stwierdzających zasadnicze początkowe kwalifikacje danej osoby na samolotowego pilota sportowego;

2) książek wyszkolenia lotniczego, zawierających wpisy uprawnien pilota, stwierdzające łącznie z ważnym zaświadczeniem lekarskim, aktualne kwalifikacje danej osoby na samolotowego pilota sportowego.

Ponadto rozporządzenie postanawia, iż samolotowy pilot sportowy, posiadający odpowiednie kwalifikacje do pełnienia czynności instruktora szkolącego samolotowych pilotów sportowych lub do wykonywania na samolotach lotów próbnych i fabrycznych, albo innych lotów o charakterze specjalnym, może otrzymać w formie wkładek do świadectwa samolotowego pilota sportowego dokumenty, stwierdzające upoważnienia do wykonywania tych czynności lub lotów.

J. B.

FINANSOWANIE WYNALAZCZOŚCI PRACOWNICZEJ

Minister Finansów okólnikiem z dnia 25 stycznia 1954 r. (Monitor Polski Nr A-18/54) wyjaśnił, że państwowe przedsiębiorstwa i zakłady działające wg rozrachunku gospodarczego pokrywają ze środków obrotowych wszystkie wydatki związane z finansowaniem wynalazczości pracowniczej z wyjątkiem nakładów inwestycyjnych, związanych z zastosowaniem projektów. Te ostatnie nakłady dokonywane są na zasadach i w trybie ustalonym w przepisach dotyczących planowania i finansowania inwestycji pozalimitowych oraz inwestycji nie scentralizowanych i scentralizowanych limitowych (zgodnie z zarządzeniem Ministra Finansów z dnia 27.VII.1951 r. § 13 w brzmieniu podanym w Monitorze Polskim Nr A-18/54 poz. 326).

W dalszym ciągu wspomniany okólnik wyjaśnia, iż premie i wynagrodzenia za wynalazki, udoskonalenia techniczne i usprawnienia — w myśl Uchwały Nr 53 Prezydium Rządu z dnia 10 stycznia 1953 r. w sprawie wzmocnienia kontroli funduszu płac w gospodarce socjalistycznej — nie wchodzi do funduszu płac. Dlatego też nie należy zaliczać do funduszu płac nast. wydatków:

a) wynagrodzeń twórców pracowniczych wynalazków, udoskonalień technicznych i usprawnień;

b) premii za współudział w realizacji projektów,

c) premii za pomoc techniczną przy opracowywaniu teoretycznym projektów;

d) nagród konkursowych (bez względu na ich formy — pieniężne, rzeczowe) przyznawanych za przyjęte do wykorzystania pomysły racjonalizatorskie.

Tych wydatków nie należy zaliczać do funduszu płac bez względu na to, czy dotyczą one projektów zgłoszonych indywidualnie, zespołowo, czy też opracowanych przez brygady robotniczo-inżynierskie.

W myśl okólnika do funduszu płac zalicza się:

a) wynagrodzenia za pomoc techniczną przy sporządzaniu rysunków technicznych, przy przeprowadzaniu prób i badań oraz przy produkcji doświadczalnej, w której projekt ma być zastosowany (udzieloną w ramach normalnych zajęć w godzinach nadliczbowych lub w formie pracy zleczonej);

b) wynagrodzenia technicznego przedstawiciela kierownictwa zakładu pracy w klubie techniki i racjonalizacji;

c) wynagrodzenia członków komisji wynalazczości i rzeczoznawców za udział w posiedzeniach;

d) wynagrodzenia za prace warsztatowe i pomocnicze, wykonywane przy realizacji projektów przez pracowników zakładów pracy w ramach ich normalnych zajęć, a także wykonywanych w godzinach pozasłużbowych (wynagrodzenie za wykonywane w godzinach poza służbowych prace objęte zamówieniem udzielonym brygadzie racjonalizatorskiej należy zaliczyć do bezosobowego funduszu płac);

e) wszystkie inne wynagrodzenia związane z finansowaniem wynalazczości pracowniczej, o ile tytuły wynagrodzeń wynikają z zarządzeń właściwych organów wydanych w granicach przysługujących im uprawnień i są wypłacane osobom, które podjęły się wykonania określonego zadania na podstawie umowy o dzieło lub umowy zlecenia (np. opracowanie biuletynu tematycznego dla racjonalizatorów, ekspertyzy własne i obce, odczyty, kursy szkoleniowe itp.).

Ponadto w dalszej części okólnika podane są zasady postępowania w przypadku przekroczenia zatwierdzonego funduszu płac zarówno osobowego, jak i bezosobowego.

A. Ł.

Taryfy i zarządzenia

A. W komunikacji kolejowej

W Dzienniku Taryf i Zarządzeń Komunikacyjnych Nr 2 z 1954 r. ogłoszono zarządzenie Ministra Kolei z 18/II 1954 r. w sprawie komunikacji towarowej Polska—Bułgaria w transycie przez Czechosłowację, Węgry i Jugosławię. Zgodnie z tym zarządzeniem, Polskie Koleje Państwowe, Bułgarskie Koleje Państwowe, Czechosłowackie Koleje Państwowe, Węgierskie Koleje Państwowe i Jugosłowiańskie Koleje Państwowe przyjmują od dnia 1/III 1954 r. w komunikacji pomiędzy Polską a Bułgarią w transycie przez Czechosłowację, Węgry i Jugosławię przesyłki do bezpośredniego przewozu przez otwarte punkty graniczne na zasadzie postanowień Konwencji Międzynarodowej o przewozie towarów kolejami żelaznymi (KMT) z dnia 25/XI 1933 r. wraz z Ujednolicieniami Postanowieniami Dodatkowymi, obowiązującej od 1/X 1938 r. Dla komunikacji tej wprowadzono specjalne postanowienia dodatkowe do art. 6, 17, 19 i 21 KMT. Zarządzenie wymienia wykaz punktów granicznych otwartych dla tej komunikacji.

W tym samym numerze Dz. T. i Z. K. ogłoszono zarządzenie Ministra Kolei z 16/II 1954 r. w sprawie komunikacji towarowej Polska—Niemcy Zachodnie (Trizonia) w transycie przez Niemiecką Republikę Demokratyczną. Zgodnie z tym zarządzeniem, Polskie Koleje Państwowe, Niemieckie Koleje Związkowe i koleje Niemieckiej Republiki Demokratycznej przyjmują od dnia 1/III 1954 r. przesyłki do bezpośredniego przewozu pomiędzy Polską a Niemcami Zachodnimi (Trizonia) w transycie przez Niemiecką Republikę Demokratyczną przez otwarte punkty graniczne na zasadzie postanowień Konwencji Międzynarodowej o przewozie towarów kolejami żelaznymi (KMT) z dnia 25/XI 1933 r. wraz z Ujednolicieniami Postanowieniami Dodatkowymi, obowiązującej od 1/X 1938 r. Dla komunikacji tej wprowadzono specjalne postanowienia dodatkowe do art. 6, 17, 19, 21 i 35 KMT. Zarządzenie wymienia polsko-niemieckie punkty graniczne otwarte dla tej komunikacji.

B. W komunikacji wodnej śródlądowej

W Dz. T. i Z. K. Nr 2 z 1954 r. ogłoszono zarządzenie Ministra Żeglugi z 30/I 1954 r. w sprawie Taryfy towarowej żeglugi śródlądowej. Zarządzenie to wprowadza w Międzyporportowej tabeli opłat (Rozdział IV, § 44) stawki przewozowe na przewóz maki poz. 19a/k.t. pomiędzy portami Wrocław — Soltysowice lub Różanka—Gliwice do wymienionych w tym zarządzeniu stacji przeznaczenia.

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

Walka o bezawaryjną pracę na PKP — S. BATKOWSKI
Broшуra omawia wypadki kolejowe, przyczyny, skutki i metody ich zwalczania (cena zł 1,—).

Z dziedziny transportu drogowego

Tabele do obliczania zużycia paliwa przy eksploatacji pojazdów samochodowych — CZ. PROSZYŃSKI
Tom II, zeszyt 4 (Cena zł 38,30).

Z dziedziny żeglugi

Manewrowanie statkiem — W. LEKKI.

Przeprowadzanie różnych manewrów statkiem jak: podchodzenie i odchodzenie od nabrzeża, manewrowanie w kanałach, wymijanie statków, przeciąganie wzdłuż nabrzeża itp. w zależności od kierunku wiatru i prądu oraz ukształtowania dna i brzegów. Ponadto zawiera: podstawowe wiadomości o wpływie wiatru i prądu, działaniu steru i śruby, współpracy z holownikiem, posługując się linami itp.

Praca przeznaczona dla personelu pływającego floty handlowej i rybołóstwa morskiego oraz jako pomoc dla uczniów morskich szkół i kursów dokształcających. (cena zł 13,—).

Organizacja pracy floty rzecznej — A. A. SOJUZOW.

Szczegółowa analiza organizacji pracy floty rzecznej w ZSRR. Krótkie omówienie rozwoju żeglugi śródlądowej w ZSRR, jej struktury organizacyjnej oraz charakterystyki radzieckich dróg wodnych, portów i floty rzecznej. Szczegółowa analiza zagadnień związanych z normowaniem pracy floty, organizacji ruchu taboru, przewozów ładunków i pasażerów, technicznym planowaniu i operatywnym kierownictwem pracy floty.

Książka może być podręcznikiem dla studiującej młodzieży, pracowników eksploatacyjnych oraz dla uczniów kursów szkolenia zawodowego.

Normy pracy dla przeładunku drobnicy w portach morskich — E. ZEBROWICZ i E. GROSSER.

Praca zawiera wstępne wyjaśnienia co do znaczenia normowania i charakteru pracy przeładunkowej w porcie oraz szczegółowe wskazówki i przykłady posługiwania się nowo-wydanym katalogiem norm i stawek jednostkowych dla przeładunków drobnicy w portach. Broшуra przeznaczona dla robotników portowych oraz pracowników związanych z pracą przeładunkową portów. (Cena zł 3,—).

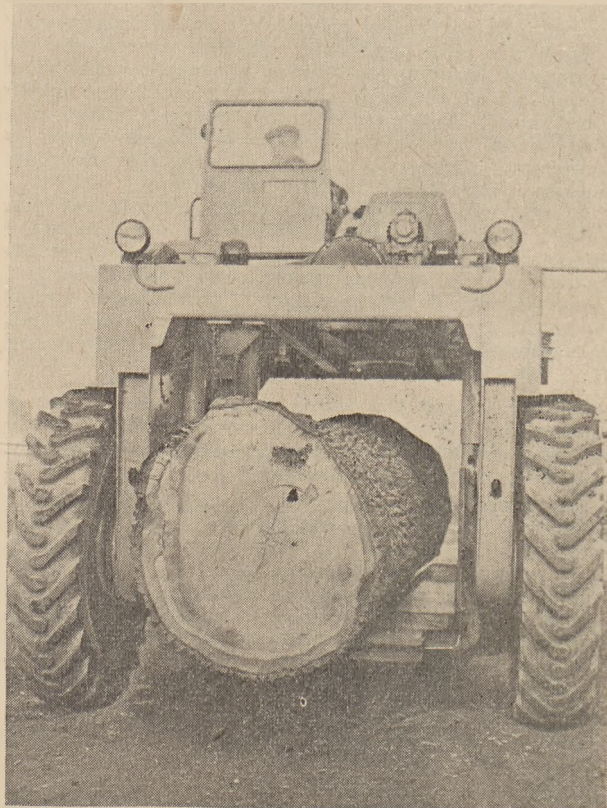
A. W.

NOTATKI

WÓZKI OKRACZAJĄCE DO PRZEWÓZU DŁUŻYC

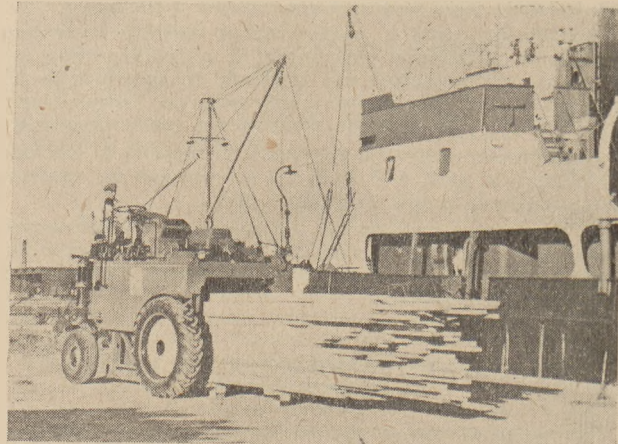
Mechanizacja przeładunku i przetransportowywania dłużyc w dużych magazynach, na nabrzeżach portowych, na boczniach kolejowych i tym podobnych miejscach jest istotnym zagadnieniem, którego właściwe rozwiązanie umożliwia szybszy obrót ładunków przechodzących przez te miejsca i lepsze ich wykorzystanie.

Jednym ze sposobów mechanizacji omawianych prac jest zastosowanie wózka okraczającego.



Na załączonych zdjęciach przedstawiony jest taki wózek konstrukcji angielskiej, nazwany „Timber Wolf”.

Wózek ten podnosi ciężar 8-tonowy w ciągu 5 sekund, przewozi go na dowolną odległość z szybkością 40 km na godzinę, a następnie opuszcza znowu w ciągu 5 sekund. Ładunek można podwyższyć do maksimum 10 ton, ale wówczas szybkość pracy nieco się zmniejsza. Ostatni model tego wózka jest produkowany w ośmiu różnych wielkościach, jednakże są produkowane wózki również na specjalne zamówienie o mniejszych lub większych wymiarach.



Obsługa wózka jest stosunkowo prosta. Ładunek, który ma być podniesiony, układa się na niskich drewnianych klo-cach, czyli „poduszkach”, wózek wjeżdża na te „poduszki”, okraczając je kołami, następnie podnosi ładunek za pomocą łap, które można opuszczać lub podnosić z kabiny kierowcy. Wózki okraczające omawianego typu mają duże koła przednie, o szerokiach, głęboko wciętych oponach, posiadających dużą przyczepność do nawierzchni, dzięki czemu unikają poślizgu i rzućcia obojętne, czy na suchym piasku, lepkiem

bloce, czy też na popękanej nawierzchni. Tylne koła są małe, tak, że wózek szybko i łatwo może zawracać na wąskich drogach lub małej przestroni. Wewnętrzny promień obrotu wynosi tylko 270 cm.

Jak widać na ilustracjach, kierowca siedzi wysoko, nad tylnymi kołami, mając w ten sposób nieograniczony widok na pojazd, ładunek i drogę. Przednie i tylne światła służą do pracy nocnej. Wysokość siedzenia kierowcy daje się regulować i na specjalne żądanie wózki te mogą być dostarczane z zamkniętą kabiną z plastiku. Po lewej stronie kierowcy znajduje się dźwignia regulująca 6 przekładni (3 prze-

dnie i 3 tylne). Druga dźwignia po prawej stronie uruchamia mechanizm do podnoszenia ładunku z regulacją automatyczną. Innym udoskonaleniem konstrukcyjnym wózka „Timber Wolf” jest całkowite zamknięcie łańcucha rolkowego do napędu przednich kół w kąpieli olejowej, co zapewnia długie życie mechanizmowi i bezpieczeństwo kierowcy.

„Timber Wolf” pierwotnie był skonstruowany dla ładunków o maksymalnej długości 15 metrów. Obecnie może być wyposażony w platformy, które umożliwiają przewożenie najrozmaitszych ładunków, jak skrzyń, beczek, cegieł, worków z cementem itd.

KRONIKA

STOCZNIOWCY ANTWERPII PRZECIWKO ZATRZYMANIU STATKU „PRACA”

400 stoczniowców, zatrudnionych przy naprawie statków w Antwerpii podpisało protest przeciw zatrzymaniu przez Czang Kai Szeka polskiego statku „Praca”. Stoczniowcy Antwerpii remontowali swego czasu ten statek. Protest ten złożony został w Konsulacie Generalnym U. S. A. w Antwerpii.

POCIĄGI ELEKTRYCZNE WARSZAWA—KOLUSZKI RUSZA W MAJU B. R.

W maju b. r., z dniem wprowadzenia letniego rozkładu jazdy, ruszą na linii Warszawa — Koluszki pociągi elektryczne. Będą to, podobnie jak na linii do Skierniewic, normalne wagony osobowe, ciągnięte przez elektrowozy, z których część wyprodukowano w kraju. Do Kolaszek kursować ma 8 par pociągów tak rozłożonych, aby pasażerowie korzystali z dogodnego połączenia z Łodzią.

Na linii od Skierniewic do Kolaszek roboty torowe i trakcyjne na odcinkach pomiędzy stacjami w zasadzie ukończono. Prace koncentrują się obecnie na stacjach w Skierniewicach, Pływie i Kolaszkach. Poważnie zaawansowane są również prace przy montażu podstawy trakcyjnych do zasilania sieci Zakłogi Przedsiębiorstwa Kolejowych Robót Elektryfikacyjnych pracują nad jak najszybszym zakończeniem wszystkich prac, związanych z wprowadzeniem do ruchu pociągów elektrycznych jeszcze przed wejściem w życie nowego rozkładu jazdy.

Równocześnie prowadzone są roboty elektryfikacyjne na odcinku Kolaszki — Łódź, które pozwolą na uruchomienie jeszcze w jesieni b. r. bezpośredniego połączenia pociągami elektrycznymi Warszawa — Łódź. Zelektryfikowanie odcinka Kolaszki — Łódź — pierwszej podmiejskiej linii w rejonie Łodzi — umożliwi korzystanie tysiącom osób z szybko i wygodnego dojazdu do pracy w Łodzi.

WAGON WĘGLARKA NOWEGO TYPU

Na dzień przed II Zjazdem, realizując zobowiązanie, robotnicy „Pafawagu” przekazali komisji kwalifikacyjnej pierwszy wagon węglarkę z budką hamulcową, wykonaną w całości z płyt spłasnionych. Dzięki temu roczne oszczędności w „Pafawagu” wyniosą 2.700 metrów sześć. tarczy.

NOWE TYPY WAGONÓW CIĘŻAROWYCH

Pociąg o długości kilku kilometrów utworzyłby ustawione w jeden rząd ciężkie czterosiłowe wagony samowyladowcze „Talbot”, które wyprodukujemy w b. r. Produkcję tych wagonów podjęto w końcu ub. r., na podstawie dokumentacji sporządzonej przez Centralne Biuro Konstrukcji w Poznaniu.

Czterosiłowe „Talboty” znajdują szerokie zastosowanie w przemyśle ciężkim: w górnictwie, w hutnictwie, energetyce i chemii, głównie przy przewożeniu węgla i koksu. „Talboty” mają pojemność pudła, dochodzącą do 100 m. sześć, np. przy przewożeniu koksu ładowność „Talbotu” przekracza 52 tony. Wagon wyladowuje się, otwierając boczne klapy, w ciągu niecałej minuty.

Pierwsze „Talboty” pracują już m. in. na budowie huty im. Lenina, w hutach im. Bieruta i „Pokój”, w Elektrowni Jaworzno II oraz na budowie kopalni „Brzozowice”.

W b. r. rozpoczęto również produkcję wagonów samowyladowczych typu „RA-32”. Wagony te, zupełnie nowej konstrukcji, to wynalazek inż. M. Radwana z Biura Projektów Przemysłu Hutniczego. Wyladunek wagonów dokonuje się pneumatycznie przez przechylenie pudła. Opróżnienie wagonu, którego pojemność przekracza 32 m. sześć, i powrót do normalnego ustawienia trwa ok. 4 sek. Przy opróżnieniu wyladunek zsypywany jest na odległość około 1,5 m. od szyn kolejowych i nie zasypuje torów.

Pierwszych 10 wagonów typu „RA-32” przekazanych już do ruchu potwierdziło wysokie zalety tego wynalazku. Pracowni one m. in. w odkrywkowej kopalni „Brzozowice” i w hucie „Pokój”.

OBNIŻKA CEN BILETÓW NA SAMOLOTY I WAGONY SYPIALNE

Z dniem 1 kwietnia 1954 wprowadzona została na krajowych liniach lotniczych „Lotu” zmiana taryfy osobowej i bagażowej.

Nowa taryfa osobowa równa jest cenie za przejazd koleją w II klasie pociągu pospiesznego. Taryfa bagażowa przewiduje opłaty zrównane z przewozowymi pasażerskimi, w stosunku 1 pasażer równa się 100 kg bagażu (1 kg bagażu równa się 1% ceny biletu podróznego).

LETNI ROZKŁAD LOTÓW

Letni rozkład lotów na liniach krajowych, który wszedł w życie w roku bieżącym z dniem 20 kwietnia, ustala czas odlotów jak następuje:

Z Warszawy w godzinach rannych: do Gdańska o godz. 8.30, do Krakowa — 8.50, do Stalinołrodu — 8.10, do Poznania i Szczecina (od I.VII) — 7.20, do Łodzi i Wrocławia — 1.00; w godzinach wieczornych — do Gdańska o 17.50, do Krakowa — 17.05, do Stalinołrodu — 16.45, do Bydgoszczy — 16.55, do Poznania i Szczecina — 15.40 oraz tylko do Poznania — 18.10, do Rzeszowa — 16.30, do Wrocławia — 17.20.

W miesiącach lipcu i sierpniu uruchomione zostanie dodatkowe, trzecie połączenie z Warszawy do Gdańska z odlotem w południe (12.00) z Warszawy i 17.50 z Gdańska.

Odlot do Warszawy: z Gdańska — 6.45 i 15.00, z Krakowa — 6.40 i 16.00, ze Stalinołrodu — 7.50 i 16.20, z Poznania — 7.00, 8.20 i 17.30 (w lipcu i w sierpniu), z Bydgoszczy — 6.20, ze Szczecina — 6.55 i 16.05 (w lipcu i w sierpniu), z Rzeszowa — 6.30, z Łodzi — 18.05, z Wrocławia — 6.50 i 16.40.

ZASTOSOWANIE SAMOLOTU W SADOWNICTWIE

W ubiegłym miesiącu Polskie Linie Lotnicze „Lot” wykonały pierwsze w Polsce próby zastosowania samolotu do opryskiwania sadów.

Próby dokonane były na samolotach lekkich CSS-13, na terenie powiatu Grójeckiego, w spółdzielni produkcyjnej w Kozietulach. Samolot zabierał około 250 kg roztworu karbolinu. Lot odbywał się na wysokości około 10 metrów. Próby dały dobry wynik.

ZAKOŃCZONO PRZEBUDOWĘ CENTRALNEGO PORTU LOTNICZEGO NA OKĘCIU

W ostatnich dniach zakończono przebudowę pomieszczeń pasażerskich Centralnego Portu Lotniczego na Okęciu w Warszawie. Nowe, znacznie obszerniejsze niż dotychczas reprezentacyjne pomieszczenia umożliwiają usprawnienie obsługi podróźnych zapewniając im szereg udogodnień.

W Porcie czynna będzie wkrótce — obok bufetu — restauracja. Otwarto zakład fryzjerski, uruchamia się stoisko CPLiA z pamiątkami.

Z ŻYCIA TERENOWEJ SEKCJI EKONOMIKI TRANSPORTU P. T. E. WE WROCŁAWIU

Zorganizowana w listopadzie ub. r. Terenowa Sekcja Ekonomiki Transportu Polskiego Towarzystwa Ekonomicznego we Wrocławiu realizuje konsekwentnie przyjęty na Walnym Zebraniu plan prac. W grudniu ub. r. odbyło się spotkanie klubowe członków Sekcji z ciekawą pogadanką ob. W. Kwiatużyńskiego na temat bibliografii żegludgi śródlądowej. Ob. Kwiatużyński हुstrował pogadankę własnym, bogatym zbiorem fachowych wydawnictw, w większości radzieckich.

W styczniu br. przedmiotem sesji był temat „Elementy porównywalności kosztów własnych w transporcie” referowany przez ob. Kwiatużyńskiego. Obszerne i żywa dyskusja zakończona została wnioskami stanowiącymi przyczynek do dalszych rozważań na temat planowego podziału zadań przewozowych na poszczególne rodzaje transportu.

Na posiedzeniu w lutym br. ob. A. Dowgiałło referował „Metody ustalania potoków towarowych w transporcie kolejowym i żegludze śródlądowej”. Doświadczony praktyk w tej dziedzinie przedstawił zebrany wyniki prowadzonych od dłuższego czasu prac nad potokami towarowymi w transporcie, w ujęciu metodologicznym.

Przedmiotem posiedzenia marcowego Sekcji, był referat ob. M. Bzowskiej p. t. „Potrzeba analizy i metody ustalania kosztów własnych w żegludze śródlądowej”.

Nowa taryfa jest szczególnie atrakcyjna dla osób nie korzystających ze zniżek kolejowych. Wpłyne ona niewątpliwie na pełne wykorzystanie miejsc w samolotach w ciągu całego roku.

Taryfa na liniach zagranicznych pozostaje bez zmiany.

Również 1 kwietnia wszedł w życie nowy cennik biletów na przejazdy wagonami sypialnymi „Orbisu”. Nowy cennik przynosi obniżkę opłat za przejazdy tymi wagonami od 15% do 30%, zależnie od długości trasy. Jednocześnie zamiast dotychczasowego systemu opłat — został wprowadzony system jednolitych opłat — według dwóch stref: do 400 km i ponad 400 km.

TRZY NOWE STATKI PEŁNOMORSKIE

W pierwszym dniu obrad II Zjazdu Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej — załoga stoczni gdańskiej przekazała do odbioru 2 jednostki pełnomorskie — tramp i rudowęglowiec. Jeden ze statków — rudowęglowiec, w wyniku realizacji zobowiązań przedjazdowych załogi stoczni, a szczególnie ze spółotw mislnia Gindera — przekazany został na 14 dni przed ustalonym terminem.

Kilka dni wcześniej załoga stoczni gdańskiej przekazała do odbioru trawler.

Jak pracują nasi transportowcy

POLSKIE KOLEJE PAŃSTWOWE

KOLEJARZE W CZYNIE PRZEDJAZDOWYM

Ponad 340 kolejarzy uczestniczyło w Czynie Przedjazdowym. Ci z nich, którzy uzyskali największe rezultaty we współzawodnictwie na część II Zjazdu, inicjatorzy nowych metod pracy i nowych form współzawodnictwa — spotkali się na specjalnej naradzie, zorganizowanej przez Zarząd Główny ZZK.

Na naradzie tej podzielili się oni swymi doświadczeniami, omówili wyniki uzyskane we współzawodnictwie na część II Zjazdu Partii i ustalili swe dalsze zadania w walce o utrwalenie uzyskanych osiągnięć.

Kolejarze powitali Zjazd Partii zwiększeniem przewozu masy towarowej, znacznym wzrostem załadunku wagonów, podniesieniem ogólnego poziomu eksploatacji i obniżeniem kosztów.

Inicjatywę przedjazdową, ustawiając stacji Lublin Adama Gibuły, który wezwał do bezawaryjnej pracy, podjęło ponad 40 tys. kolejarzy. Blisko 400 brygad parowozowych wzięło udział we współzawodnictwie o wozenie t. zw. ciężkich pociągów. We współzawodnictwie pod hasłem „Mój parowóz świadczy o mnie” uczestniczyło ponad 10 tys. brygad. 149 kolejowych zakładów pracy podjęło zobowiązania, dotyczące pomocy technicznej, organizacyjnej i politycznej dla wsi.

Zrealizowano też zobowiązanie, zmierzające do poprawy warunków bytowych kolejarzy. Pracownicy węzła Lublin wykonali np. zobowiązanie wyremontowania dla pracowników kolejowych 19 mieszkań, w węźle Bydgoszcz wyremontowano 17 mieszkań, w węzłach poznańskim i wrocławskim — po 15 mieszkań.

57 obecnych na naradzie przodowników Czynu Przedjazdowego otrzymało od Zarządu Głównego ZZK cenne nagrody: radioodbiorniki i rowery. M. in. nagrodzony został Feliks Cendrowski — starszy ustawiacz stacji Warszawa—Główna—Towarowa, który wraz ze swoim zespołem przetoczył milion wagonów bez awarii, Stefan Czystow — maszynista z Piotrkowa, jeżdżący od 1949 r. na swym parowozie bez opóźnień i awarii.

O PODWYŻSZENIE NORM ZAŁADUNKOWYCH

(0) W ekspedycjach kolejowych woj. łódzkiego trwa akcja opracowania nowych norm załadunkowych. Realizując podjęte na część II Zjazdu Partii zobowiązania, pracownicy ekspedycji kolejowej Łódź — Widzew podwyższyli normy załadunkowe towarów wókienniczych o 20% na jeden wagon. Dzięki temu roczne oszczędności wyniosą około 100 wagonów. Ekspedycja kolejowa w Piotrkowie zaoszczędzi rocznie 40 wagonów, a w Pabianicach — 12 wagonów.

ROZWÓJ WSPÓŁZAWODNICTWA MIĘDZYBRANŻOWEGO W DOKP GDAŃSK

(0) Współzawodnictwo międzybranżowe kolejarzy z klientami kolei przynosi poważne korzyści gospodarce w postaci przyspieszenia obrotu wagonów oraz ich lepszego wykorzystania.

Współzawodnictwo tego typu rozwinęło się osłabło w DOKP Gdańsk, gdzie zobowiązania w tym zakresie podjęte około 300 przedsiębiorstw i zakładów przemysłowych. Liczba zawartych umów wzrasta dzięki szerokiej akcji popularyzacyjnej podjętej przez rady zakładowe stacji i ekspedycji towarowych. Realizacja tych zobowiązań pozwala wygospodarować w okręgu gdańskim około 1000 wagonów miesięcznie do przewozu pozaplanowej masy towarowej.

Do przodu idących we współzawodnictwie międzybranżowym należą załogi: stacji Gdynia Port, załoga ekspedycji towarowej w Bydgoszczy, która obniżyła średni postój wagonu pod załadunkiem i wyładunkiem o przeszło 4 godziny na dobę oraz załogi stacji i ekspedycji towarowych w Grudziądzu, Gdańsku Porcie Wiślanym i Pielinie.

KLUB TECHNIKI I RACJONALIZACJI PMH W NOWEJ SIEDZIBIE

Klub Techniki i Racjonalizacji Polskiej Marynarki Handlowej otrzymał w dniu 17 marca nowy lokal w Gdyni przy ul. Władysława IV 28. Pokoje klubu wyposażone zostały w stoły kreslarskie, pomoce techniczne, czasopisma fachowe i gabloty z eksponatami usprawnień zastosowanych na statkach. Do dyspozycji racjonalizatorów znajduje się tu ok. 500 książek technicznych i popularno-naukowych, w tym wiele rzadkich.

Marynarze-racjonalizatorzy będą mogli korzystać w klubie z fachowych porad inżynierów, oglądać filmy z dziedziny postępu technicznego, uczestniczyć w spotkaniach z naukowcami i racjonalizatorami z zakładów produkcyjnych Wybrzeża.

Głównym zadaniem klubu jest rozwój ruchu racjonalizatorskiego wśród pracowników PMH poprzez organizowanie brygad robotniczo-inżynierskich. Istniejące dotychczas 33 brygady zrealizowały 17 umów, dzięki którym uzyskano 6 milionów złotych oszczędności. Ogółem Klub Techniki i Racjonalizacji PMH liczy 127 stałych członków, w tym większość marynarzy. Zastosowano już głównie na statkach ponad 300 pomysłów, które przyniosły ok. 8.200.000 zł oszczędności.

Spśród klientów współzawodniczących z kolejarzami wyróżniają się troską o przyspieszenie obrotu wagonów załogi Zakładów Tuszczowych im. gen. Bema w Gdańsku oraz Zakłady Miernarskie w Toruniu.

KOLEJOWE SZKOLNICTWO ZAWODOWE

(0) Na terenie kraju istnieje obecnie 11 techników kolejowych tj. uczelni kształcących specjalistów dla poszczególnych służb PKP — ruchu, trakcji elektrycznej, teletechniki, budownictwa dróg i mostów itp.

W technikach kolejowych kształci się w r. ub. około 7000 przyszłych techników-kolejarzy. Około 40% uczniów stanowią synowie i córki kolejarzy, pozostali — to dzieci robotników i chłopów.

Uczelnie kolejowe wyposażone są bogato w nowoczesne pomoce naukowe, jak aparaty telegraficzne, urządzenia blokady przekątnikowej, semaforów świetlnych itp.

TRANSPORT DROGOWY

DLA UCZCZENIA II ZJAZDU PZPR

Pracownicy jednostek PKS dla uczczenia II Zjazdu PZPR podjęli 10.461 zobowiązań indywidualnych i 4.933 zobowiązań zespołowych. Do dnia 31 marca 1954 r. zrealizowano około 80% podjętych zobowiązań, pozostałe 20% dotyczy zobowiązań długookresowych.

Pracownicy PKS zaciągnęli 3.578 wart. produkcyjnych, w których brało udział 9050 osób.

W wyniku walki o wydajność pracy — plan PKS za IV kwartał 1953 r. wykonano w 113,9%, a plan w miesiącach I kwartału br. wykonano — za styczeń — w 108%, za luty — w 102,8%, przyczem należy zwrócić pod uwagę ciężkie warunki pracy transportu samochodowego w tych obu miesiącach. Osiągnięcia poszczególnych grup pracowniczych są następujące:

- 1) kierowcy zaoszczędzili 529.329 litrów paliwa;
- 2) robotnicy przeładunkowi ponad plan przeładowali 590.459 ton masy towarowej;
- 3) pracownicy stacji obsługi wykonali 105 napraw średnich ponad plan.

Ogółem ponad plan przewieziono 2.407.573 osób i 394.157 ton ładunków.

A. L.

DLUGOFALOWE ZOBOWIĄZANIE KIEROWCÓW

Kierowca Ekspozytury w Bydgoszczy Napierała Józef — w 1952 r. zobowiązał się przejechać na autobusie marki Chausson 120.000 km. do naprawy głównej. Zrealizował swoje zobowiązanie, przejeżdżając 136.938 km. Ponownie po głównym remoncie samochodu zobowiązał się przejechać 100.000 km. do drugiej naprawy głównej. Do końca 1952 r. zrealizował podjęte zobowiązanie, przejeżdżając 103.458 km.

Na część II Zjazdu PZPR zobowiązał się przejechać dodatkowe 17.000 km, t. j. łącznie 120.458 km. Eksploatowany przez niego samochód jest w stałej gotowości technicznej.

Kierowca Ekspozytury PKS w Ciechanowie Lerski Czesław, który w 1951 r. uzyskał przebieg międzynaprawy na autobusie marki Chausson 120.000 km. w 1953 r. podjął podobne zobowiązanie przejeżdżania 120.000 km. do naprawy głównej na tym samym samochodzie. W IV kw. 1953 r. wykonał plan w osobokm. w 183%, w osobach w 128%. Współzawodniczy pod hasłem „mój samochód świadczy o mnie”. Pojazd Lerskiego utrzymany jest w stałej gotowości technicznej i posiada estetyczny wygląd. Lerski realizuje podjęte zobowiązanie we współzawodnictwie długofalowym, jest aktywnym członkiem PZPR, czynnym działaczem związkowym, a dbając o powierzony sprzęt, realizuje na swoim odcinku przedterminowe wykonywanie Planu 6-letniego.

WYRÓŻNIENIE WZOROWYCH KIEROWCÓW

13-tu produjących kierowców trójmiasta Gdańsk — Gdynia — Sopot otrzymało ostatnio „Odnaki wzorowego kierowcy” i dyplomy. Za znaczne przekroczenie norm pracy bez napraw, oszczędzanie ogumienia i materiałów pędnych, socjalistyczną opiekę nad wozem, stałe podnoszenie swoich kwalifikacji zawodowych, szkolenie narybku i wysoki poziom moralny zostali wyróżnieni m. m. Grzegorz Charkin — kierowca PKS Gdynia, Erik Richert z Przedsiębiorstwa Robót Zmechanizowanych w Gdańsku, Aleksander Pujdak z Centrali Tekstylnej w Gdańsku i Zygmunt Kulesza z WPKGG.

WSPÓŁZAWODNICTWO O NAJDŁUŻSZĄ EKSPLOATACJĘ WOZÓW

Cała załoga kierowców PKS w Gdańsku, rozwijając współzawodnictwo, stanęła do walki o jaknajdłuższą eksploatację wozów między remontami. Ogółem we współzawodnictwie uczestniczy 689 pracowników. Wiele kierowców poszczególnych może godnymi uwagi sukcesami. Tak np. kierowca autobusu Wacław Fiodor przejechał na samochodzie marki „Chausson” 161 470 km przy normie międzynaiprawczej 80 tys. km. Kierowca Stanisław Wojciechowski na samochodzie marki „Fiat”, typ 680 przejechał 179 442 km, przy normie 100 tys. km., a kierowca Bronisław Keller — 163 913 km, na takim samym wozie.

SZOFRZY W CZYNIE PRZEDZJAZDOWYM

Produjący kierowcy Michał Maczka, Zenon Tatai i Piotr Rydzewski z Bazy Transportu Zjednoczenia Budownictwa Miejskiego w Oruni na Wybrzeżu w październiku r. ub. podjęli na czole II Zjazdu Partii szereg cennych zobowiązań do zaoszczędzenia paliwa, rozroczeniu nad swoimi wozami socjalistycznej opieki i bezawaryjnej pracy, a ob. Maczka zobowiązał się m. m. przejechać na tych samych oponach co najmniej o 22 tys. km. ponad normę, która wynosi 38 tys. km. W dniach przedzjazdowych szoferzy ZBM, zameldowali km. W dniach przedzjazdowych szoferzy ZBM, zameldowali pomysłom wykonaniu swoich zobowiązań. Ob. Maczka przejechał 60 tysięczny kilometr na oponach swej „Sicody”.

KIEROWCA POMAGA W WIOSENNYCH PORZĄDKACH

Kierowca samochodowy Marian Bruzda, pracownik spółdzielni przemysłowo-spedycyjnej „Warstrans” przy ul. Grzybowskiej 65, postanowił pomóc w przeprowadzeniu wiosennych porządków na Starym Mieście w Warszawie. Zobowiązał się on do przeprowadzenia bezpłatnie dwóch dni podczas organizowanej przez Prez. DRN akcji sanitarno-porządkowej. M. Bruzda wezwał wszystkich swoich kolegów-kierowców z Centrali Spółdzielni Transportowych do podjęcia podobnych zobowiązań.

PRZEPISY MUSZĄ BYĆ PRZESTRZEGANE

Od pewnego czasu na ulicach Warszawy dała się zauważyć pewna ilość pojazdów mechanicznych, zarówno państwowych, jak i prywatnych, a także taksówek, których wygląd i stan techniczny nie odpowiada obowiązującym przepisom. Szczególnie odnosi się to do taksówek, które niekiedy są brudne, z uszkodzonymi szybami, pogniętymi błotnikami, pozdzieranym lakierem.

Kontrolerzy Wydziału Komunikacji Drogowej przedsięwzięli energiczną walkę z tym niechlujstwem. W ciągu ostatnich kilku dni zatrzymano wiele takich pojazdów i odebrała im kierowcom książki wozów do czasu doprowadzenia pojazdów do należytego stanu. M. in. zatrzymano książki wozów taksówkom T-75871 Bronisława Puzio, T-75636 Henryka Czyżewskiego, T-76020 Ryszarda Kleinsmidta, T-75732 Ryszarda Szewczyka oraz zatrzymano samochód Centralnego Związku Młodowli Zanodowej i samochód prywatny Władysława Olśnaka, które nie były odpowiednio utrzymane.

Kierownictwa służb transportowych powinny zwracać uwagę na to, aby wyjeżdżające z garażów samochody były w należyłym stanie.

WYKONAŁ PODJĘTE ZOBOWIĄZANIE

Sadowski Ryszard, kierowca Wrocławskiego Przedsiębiorstwa Skupu Surowców Włókienniczych i Skórzanych, wykonał w dniu 18.I. 1954 r. swoje długofalowe zobowiązanie, przekraczając na samochodzie osobowym marki „Skoda”, typ 1102 — 100 000 km przebiegu bez remontu silnika.

Jednocześnie dla uczczenia III Zjazdu PZPR zobowiązał się przejechać dalszych 10 000 km bez remontu głównego silnika, wzywając wszystkich kierowców, zatrudnionych w pokrewnych przedsiębiorstwach Skupu Surowców Włókienniczych i Skórzanych, podległych Ministerstwu Przemysłu Lekkiego, do podjęcia podobnych zobowiązań.

Samochód, o którym mowa, po przejechaniu 100 000 km badany był przez komisję rzeczoznawców PZMot, która orzekła zużycie pojazdu na ca 50% oraz, że samochód nadaje się do dalszej eksploatacji bez uszczerbku dla późniejszych napraw.

PORTY I ŻEGLUGA

SZCZECIŃSKA „ŻEGLUGA NA ODRZE” ZDOBYŁA SZTANDAR PRZECIHOJNI ZG ZPP

Załoga szczecińskiej Ekspozytury „Żegluga na Odrze” za swe osiągnięcia w międzyzakładowym współzawodnictwie pracy w IV kwartale ub. roku zdobyła tytuł prodującej Ekspozytury odrzańkiej oraz sztandar przechodni Zarządu Głównego Zw. Zaw. Pracowników Żegluga.

Jednostki pływające szczecińskiej ekspozytury „Żegluga na Odrze” realizowały plan przewozów w IV kwartale ub. roku w 299 proc. w tonach i w 241 proc. w tonokilometrach. Osiągnięcia swoje załoga zawdzięcza przede wszystkim dobrej organizacji pracy, szeroko rozwiniętemu współzawodnictwu, stosowaniu w zęgludze produkujących radzieckich metod pracy, pełnemu wykorzystaniu pomieszczeń ładunkowych oraz zwiększeniu opieki nad taborem pływającym.

Do zdobycia pierwszego miejsca we współzawodnictwie przyczyniło się również osiągnięcie poważnej obniżki kosztów własnych.

Wśród większych jednostek pływających wyróżniła się głównie załoga holownika „Oleśnica”, która wykonała plan przewozów w IV kwartale ub. roku w 124,8 proc. i dzięki przeprowadzeniu remontów we własnym zakresie przedłużyła okres eksploatacji jednostki.

Dużymi sukcesami poszczycić się może załoga barki „Z-2407”, która wykonała plan przewozów w IV kwartale ub. roku w 227 proc. oraz załoga barki „Z-2418”.

Za osiągnięcia swe wyróżnione załogi otrzymały premie pieniężne i nagrody.

NOVA POLSKA MIESZANKA DO NAPĘDU STATKÓW MORSKICH

Na statkach motorowych Polskich Linii Oceanicznych zastosowano nową mieszankę napędową „Karmil” składającą się z oleju gazowego i ciężkiego oleju opałowego. Skład mieszanki opracowali główny smarownik Centralnego Zarządu Polskiej Marynarki Handlowej — inż. Seweryn Karski i główny inżynier Centralnego Zarządu PMH — inż. Władysław Milewski. Nowa mieszanka jest tańsza od mieszanki dotychczas stosowanej na statkach motorowych, poza tym eliminuje stosowanie mieszanki z zawartością importowanego z zagranicy oleju wrzecionowego, mającego duże zastosowanie w przemyśle włókienniczym i poligraficznym.

Wprowadzenie nowej mieszanki na statkach motorowych Polskich Linii Oceanicznych pozwoliło zaoszczędzić w okresie od lipca 1953 r. do końca lutego br. ponad 2 miliony zł na kosztach eksploatacji statków pełnomorskich.

O USPRAWNIEŃ REMONTÓW STATKÓW

Naukowcy Morskiego Instytutu Technicznego w Gdańsku inżynierowie Jabłoński, Kozłowski i Szmid, realizując zobowiązania przedzjazdowe wykonali cenną pracę, którą ma poważne znaczenie dla usprawnienia remontów w stoczniach. Wykonali oni mianowicie obliczenia wykazujące, że nasze doki mogą wytrzymać większe obciążenie niż przewidują dotychczasowe normy, można więc remontować w nich statki o większym tonażu.

Wykorzystanie opracowanych przez Jabłońskiego, Kozłowskiego i Szmid obliczeń pozwoli usprawnić remonty statków i przyniesie bardzo poważne oszczędności.

DWUSETNY REJS STATKU „GLIWICE”

Do portu w Gdańsku zawinął z dwusetnego rejsu pod banderą Polski Ludowej parowiec „Gliwice”. Statek zawinął do portu na jeden dzień przed terminem. W ten sposób zobowiązanie podjęte przez całą załogę przy zaciąganiu warty dla uczczenia III Zjazdu zostało zrealizowane. Pełniąc warty załoga „Gliwice” skróciła o połowę przewidziany okres zataśnięcia statku w jednym z portów.

W okresie blisko 7-letniej pracy na morzu statek odbył drogę równą niemal 12-tu okrążeń kuli ziemskiej wzdłuż równika. Załoga statku posiadała poważne osiągnięcia w oszczędności paliwa, smarów oraz czasu przewidzianego na podróże. Np. w III kwartale ub. roku przez przyspieszenie rejsów załoga zaoszczędziła 12 dni, w czasie których wykonała jeden dodatkowy rejs.

Statek „Gliwice” jest pierwszym spośród statków „Polskich Linii Oceanicznych”, który ma za sobą dwusetny rejs.

SKRÓCONO POSTÓJ „ARDENSA”

Do portu gdyńskiego przybył statek „Ardens” — z importowanym zbożem. Załoga Gdyńskiego Elewatora, zdając sobie sprawę z tego, że każda godzina skrócenia postoju jednostki u naszych nabrzeży wpływa na obniżkę ceny frachtu — postanowiła przyspieszyć tempo rozładunku. Dzięki usprawnieniu zrypu zboża do wagonów, zastosowanego według pomysłu asystenta ruchu Leona Bajdka — prawie dwukrotnie wzrosło tempo przeładunku. Obsługę statku „Ardens” ukończono na 2,5 dnia przed terminem.

Przy przeładunku wyróżnili się podstawiacze wagonów Makowski i Formela, z obsługi nur Górka i Janczak oraz Olek, Bilot i Zgliniecki.

WZOROWY OFICER MARYNARKI

Kapitan s/s „Marchlewski” Konstanty Choderski jest produkującym we flocie kapitanem. Kapitan Choderski jest młodym dowódcą, mimo że zdobył uznanie i zaufanie rodziny marynarskiej. Polska sanacyjna nie była łaskawa dla robotniczego syna. Wędrowki w poszukiwaniu pracy, której nie można było znaleźć w kraju, tułaczka po obcych statkach i wreszcie od 1936 r. pływanie na „Roburach”, to była praktyczna lekcja życia młodego marynarza. Wniosek z niej umiał wyciągnąć. Po wojnie naprzekór knowaniom reakcyjnej kliki emigracyjnej, Choderski rozwija wśród marynarzy przebywających w Anglii szeroką agitację za powrotem do kraju. Do wolnej Ojczyzny wraca w 1945 r. na „Morskiej Woli” jako starszy marynarz.

W 1946 r. wstępuje do PPR i oddał czas wypełnia mu pracę nad wychowaniem socjalistycznego marynarza, walka o nowe oblicze polskich załóg. W 1948 r. kończy kurs szyprów i za służenie zdobywa coraz wyższe stanowiska.

Za zasługi położone w pracy politycznej, społecznej i zawodowej odznaczony zostaje Brązowym Krzyżem Zasługi i dwukrotnie Srebrnym Krzyżem Zasługi. Polscy marynarze dumni są z tego, że właśnie taki człowiek, jak kpt. Chodorski reprezentował ich na II Zjeździe Partii.

CO CZYTAĆ

PRZEPISY O GOSPODAROWANIU, EKSPLOATACJI I RUCHU POJAZDÓW SAMOCHODOWYCH

Przepisy, regulujące zagadnienia związane z transportem samochodowym, nie są dotychczas w sposób wyraźny uporządkowane. Nie posiadamy w transporcie samochodowym prawa przewozowego, w tym sensie, w jakim istnieje prawo przewozowe w transporcie kolejowym, nie posiadamy również przepisów o gospodarce samochodowej ujętych w sposób jednolity i obejmujących całość tej gospodarki. Szereg przepisów wydawanych w różnych okresach czasu a następnie zmienianych i uzupełnianych, stanowi dość skomplikowany labirynt prawny, w których trudno poruszać się transportowcom.

Sytuację na omawianym odcinku pogarsza fakt, że poszczególne ustawy, dekrety, uchwały, rozporządzenia, zarządzenia, okólniki, pisma okólnie i instrukcje, które składają się na obecnie obowiązujące przepisy o transporcie samochodowym, były i są publikowane w różnych wydawnictwach urzędowych, lub też są wydawane poza nimi w formie broszur (np. t. zw. SM-y wydawane przez Wydawnictwa Komunikacyjne) względnie w ogóle nie są publikowane. W związku z tym pracownicy transportu mieli dotychczas niezwykle trudności w posługiwaniu się obowiązującymi przepisami, gdyż skompletowanie ich przedstawiało trudność prawie że nie do pokonania.

Poza tym nawet skompletowanie wszystkich, czy, powiedzmy, prawie wszystkich przepisów, nie oznaczało, że można się nimi łatwo posługiwać, gdyż tak, jak wspominałem wyżej, wiele zmian i nowelizacji poszczególnych aktów powodowało nowe trudności w ustaleniu, które paragrafy, czy ustępy obowiązują, a które nie. Wzamy mapy Rozporządzenie o ruchu pojazdów mechanicznych z roku 1937; obowiązujące ono obecnie, ale zostało znieważone częściowo w roku 1944, 1952, 1953 i 1954. Jest rzeczą oczywistą, że mając tekst rozporządzenia i teksty poszczególnych nowelizacji, możemy w końcu dojść do tekstu obowiązującego obecnie, ale trzeba stwierdzić, że nie jest to sprawa ani prosta, ani łatwa.

W świetle powyższych trudności należy powitać z radością wydanie pełnego zbioru przepisów o gospodarowaniu, eksploatacji i ruchu pojazdów samochodowych. Zbiór ten opracowany przez R. Oleszyńskiego pod redakcją E. Jabłońskiego i Z. Rzepki ukazał się ostatnio w sprzedaży. Nareszcie mamy komplet przepisów zebranych w jednej książce i według jednolitych tekstów.

Jak potrzebny był tego rodzaju zbiór przepisów świadczy fakt, że niektóre instytucje próbowały opracować taki zbiór we własnym zakresie dla potrzeb podległych jednostek.

Zbiór tego typu wydało Ministerstwo Poczt i Telegrafów, jak również Związek Spółdzielni Spożywców, jednakże nie były to zbiory kompletne i nie nadawały się do użytkowania przez wszystkie jednostki. Zbiór omawiany stanowi pełny komplet przepisów i zapowiedziane jest jego uzupełnienie w miarę wydawania nowych przepisów.

Trudno by było wymienić wszystkie przepisy, które zostały zebrane w tej książce gdyż sam spis treści to 19 stron druku, omówimy więc pokrótce jedynie poszczególne rozdziały.

Rozdział I służytywanym „Organizacja organów Administracji i służb transportowych” podaje przepisy dotyczące właściwości i zakresu działania zarówno naczelnych organów administracji państwowej jak i organów terenowych, a więc przede wszystkim Ministra Transportu Drogowego i Lotniczego oraz wydziałów komunikacji drogowej w prezydiach rad narodowych, a następnie przepisy dotyczące zakresu działania inspektorów gospodarki samochodowej.

Rozdział II — Przepisy o gospodarowaniu pojazdami samochodowymi — grupuje przepisy dotyczące pojazdów samochodowych jako składników majątkowych jednostek gospodarki uspołecznionej. Wchodzi tu zatem przepisy dotyczące ustalania etatów samochodowych, przydzielania samochodów, przekazywania samochodów między jednostkami gospodarki uspołecznionej, przekazywania zbędnych samochodów i rezerwantów motoryzacyjnych, sprzedaży samochodów jednostkom gospodarki uspołecznionej i osobom prywatnym. Rozdział zamykają przepisy dotyczące stawek amortyzacyjnych od pojazdów samochodowych.

Rozdział III — Przepisy o używaniu pojazdów samochodowych — zawiera przepisy normujące w jakim zakresie jednostki gospodarki uspołecznionej mogą używać samochody zarówno dla własnych celów jak i używać je innym osobom.

W rozdziale IV — Przepisy o dopuszczeniu pojazdu samochodowego do ruchu — zamieszczone zostały przepisy dotyczące warunków technicznych, jakim odpowiadać winien pojazd samochodowy, oraz jakie muszą być dopełnione czynności, by pojazd samochodowy mógł być dopuszczony do ruchu.

Rozdział V — zawiera przepisy drogowe i o ruchu drogowym zarówno o charakterze międzynarodowym jak i krajowym. Z całości przepisów zostały wybrane te przepisy, które bezpośrednio dotyczą ruchu pojazdów samochodowych oraz bardziej podstawowe przepisy ogólne lub nawet dotyczące innego rodzaju ruchu (konny, pieszy) o ile znajomości tych przepisów jest niezbędna dla ustalenia winy i odpowiedzialności w razie wypadku (zderzenia, przejechania).

Rozdział VI — Przepisy o transporcie drogowym — zawiera przepisy dotyczące podziału zadań w zakresie transportu, między transport samochodowy i inny, w szczególności kolejowy, sprawy koordynacji przewozów, przepisy o ogranicze-

niu i zakazie używania niektórych pojazdów samochodowych i przez niektóre jednostki.

Rozdział VII — Przepisy o świadczeniach transportowych — łączy się z poprzednim rozdziałem nie tylko podstawowym aktem prawnym, jakim jest ustawa o transporcie drogowym, ale i przepisami merytorycznymi. Przepisy te wyodrębniono z uwagi na to, że regulują sprawy transportu świadczonego przymusowo. Rozdział zawiera przepisy o obowiązku świadczenia usług transportowych na cele ogólnego, podarce, odpowiednie wycofanie z przepisów o świadczeniach w naturze, o ochronie przeciwpożarowej o zwalczaniu klęsk żywiołowych. W rozdziale tym zamieszczone są również przepisy o dostarczaniu środków transportowych na rzecz wojska i służby bezpieczeństwa w czasie pokoju, o dostarczaniu środków transportowych dla potrzeb obrony Państwa i o sprawie komunikacji w służbie obrony Państwa.

Rozdział VIII — zawiera przepisy prawa karnego i cywilnego dotyczące odpowiedzialności posiadaczy pojazdów samochodowych oraz przepisy o ubezpieczeniu od odpowiedzialności cywilnej, ubezpieczenie samochodów (autocasco) oraz od następstw nieszczęśliwych wypadków, z wyodrębnieniem przepisów ubezpieczeniowych dla jednostek gospodarki uspołecznionej.

W rozdziale IX — zamieszczone zostały formalnie obowiązujące przepisy o prawach rzeczowych na pojazdach samochodowych.

Rozdział X — Przepisy o obsłudze pojazdów samochodowych i o remontach — obejmuje przepisy instrukcyjne dotyczące obsługi technicznej pojazdów samochodowych, przygotowania ich do eksploatacji w okresie letnim i zimowym. a następnie podaje przepisy o przebiegu międzypracewymi i o remontach pojazdów samochodowych. Rozdział kończą przepisy o stacjach obsługi i warsztatach samochodowych.

Rozdział XI — zawiera przepisy instrukcyjne o gospodarowaniu i używaniu paliw i smarów samochodowych, a rozdział XII analogiczne przepisy dotyczące ogumienia samochodowego, podając jednocześnie przepisy o normach zużycia zarówno paliw, smarów, jak i ogumienia.

W rozdziale XIII obejmującym przepisy o kierowcach samochodowych zamieszczono instrukcję dla kierowców i pomocników pojazdów samochodowych, regulamin plac, przepisy o szkoleniu i kursach kierowców samochodowych, wreszcie przepisy dotyczące odznaki „Wzorowego Kierowcy”.

Jak z powyższego widzimy, w omawianym zbiorze zebrano olbrzymi materiał interesujących transportowców przepisów. Jest to niezwykle cenna praca, która w bardzo poważnym stopniu ułatwi pracownikom transportu samochodowego ich działalność.

Praca omawiana nie jest jednakże pozbawiona i pewnych braków. Do braków tych można zaliczyć przede wszystkim: formę wydania zbioru. Całość materiału jest oprawiona w jednym tomie o miękkiej okładce — co czyni książkę o tak wielkiej objętości (1032 str.) nietrwałą, a przecież to nie jest powieść, którą po przeczytaniu odstawia się na półkę biblioteczną, lecz narzędzie codziennej pracy, narzędzie, z którego transportowcy będą korzystać codziennie. Drugim poważnym mankamentem książki jest jej niesłychanie mały nakład (3 000 egzemplarzy). Dobrze wiemy, że instrukcje samochodowe (t. zw. SM-y) wychodziły w o wiele większych nakładach i bardzo szybko były rozsprzedawane, a następnych nakładów użytkownicy taboru nie mogą się doczekać. Zachodzi obawa, że i omawiana książka się szybko rozjedzie, dlatego z góry apelujemy do „Wydawnictw Prawniczych” o szybki drugi nakład, jeśli zabraknie jej na półkach księgarskich.

Również wadą jest wysoka cena książki (59 zł. 85 gr.). Znajduje ona co prawda uzasadnienie w dużej objętości pracy, lecz mimo to omawiana książka staje się mało dostępną dla nabywców przez indywidualnych czytelników.

Wydaje się poza tym, że niektóre teksty mogły być pominięte, jak np. przepisy o prawach rzeczowych i przepisy celne zamieszczone w rozdziale IX, gdyż przepisy te nie mają prawie obecnie zastosowania, nie można tego jednakże uważać za dużą wadę wydawnictwa, gdyż pominięcie tych przepisów dekompletowałoby je. Natomiast za niedopatrzenie trzeba uważać fakt umieszczenia Zarządzenia Przewodniczącego PKPG o jednolitej sprawozdawczości, które już dawno nie obowiązuje.

Podsumowując trzeba stwierdzić, że wymienione braki wobec niewątpliwych korzyści, jakie omawiana praca przyniesie dla transportu samochodowego, są mało istotne i należy „Wydawnictwom Prawniczym” wyrazić uznanie za wydanie zbioru przepisów o transporcie samochodowym.

Recenzję opracował Wincenty Kulik

PIERWSZA BROSZURA „BIBLIOTECZKI TRANSPORTOWCA”

W kwietniu br. wyszła z druku nakładem „Wydawnictw Komunikacyjnych” pierwsza broszura „Biblioteczki transportowca” zainicjowanej przez Redakcję „Transportu”. Jest to broszura T. Sokołowskiego — „Wskaźniki techniczno-eksploatacyjne w transporcie samochodowym”. Objętość broszury 78 str., cena 4.50 zł. W następnym numerze zamieścimy recenzję tej broszury.

SPROSTOWANIE

W Nr 4 (marzec) 1954 r. naszego miesięcznika na str. 106 do tytułu artykułu A. Rostockiego wkraść się błąd drukarski. Tytuł tego artykułu powinien brzmieć „Zmiany w sprawozdawczości samochodowej”.

REDAKCJA

Higiena i bezpieczeństwo pracy w transporcie

OBSŁUGA I STAN GOTOWOŚCI TECHNICZNEJ POJAZDU SAMOCHODOWEGO

Na pracę kierowcy składają się przede wszystkim: kierowanie pojazdem oraz utrzymywanie go w stanie gotowości technicznej. Obie te czynności są nierozdzielne, ponieważ od staranności utrzymywania wozu w gotowości technicznej zależy dobra, pewna i bezpieczna jazda.

W elementach składających się na gotowość techniczną pojazdu tkwi bezpieczeństwo pracy kierowcy i bezpieczeństwo pasażerów. O bezpieczeństwie samego ruchu, a więc tej części pracy, która odnosi się do kierowania pojazdem i akcji na trasie — mówiliśmy już w poprzednich artykułach. Obecnie rozpatrzmy przygotowanie wozu do jazdy i czynniki wpływające na stan jego gotowości technicznej.

Kierowcy winni nabrać głębokiego przekonania, że stosowanie się do przepisów instrukcji obsługi technicznej leży w ich własnym, dobrze zrozumianym interesie, a wszelkie niedbalstwa i przeoczenia w tym względzie biją w swych skutkach, w formie awarii w czasie jazdy lub wypadków, w samego kierowcę.

Można z całą pewnością twierdzić, że obecnie w przeważającej liczbie przypadków kierowca naprawiający na szosie maszynę, nie przeprowadza jej codziennego przeglądu lub nie postawił jej, zgodnie z instrukcją, w odpowiednim czasie do obsługi technicznej w warsztacie. Gdyby bowiem obsługa codzienna i obsługi techniczne nr 1 i nr 2 były przy pojeździe wykonywane regularnie, jedynie złapanie gwoźdźa w gumę lub inna przyczyna obiektywna mogłyby być przyczyną nagłego przerwania jazdy.

Leżenie w pyłe drogi pod podwoziem, brudzenie się smarem i kłopoty na trasie — jest to z zasady kara wymierzona własnowolnie sobie przez niedbałych kierowców. Kara zresztą drobna w porównaniu z możliwością wypadków spowodowanych złym stanem technicznym pojazdu — które grożą nie tylko samemu kierowcy, ale również pasażerom i przechodniom.

Jako dowód współzależności między stanem technicznym pojazdu i bezpieczeństwem jazdy przytoczymy tu pewną powszechną obserwację, a mianowicie, że bezpośrednio po wojnie, gdy w kraju były w użyciu prawie wyłącznie stare, wysłużone maszyny z demobilu i brak było sieci warsztatów remontowych i stacji obsługi, na trasie Warszawa — Kraków lub Warszawa — Stalinogród przynajmniej co 40, 50 kilometrów spotykało się kierowcę naprawiającego swój wóz — dziś, gdy wraki samochodowe są rzadkością, przeważają maszyny nowe lub w dobrym stanie technicznym, a organizacja zaplecza technicznego transportu samochodowego została poważnie rozbudowana, można przejechać te popularne trasy, nie mijając żadnej przymusowej naprawy na szosie.

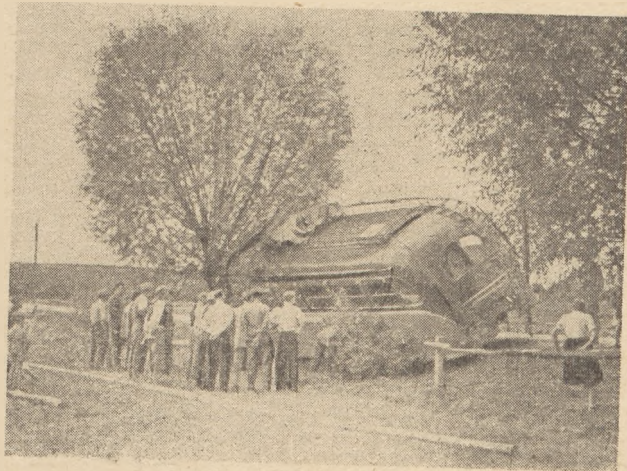
Obowiązują instrukcje obsługi technicznej samochodów, a więc obsługi codziennej, obsługi technicznej pierwszej (OT-1) i obsługi technicznej drugiej (OT-2). Obsługi winny być wykonywane wg harmonogramów. Harmonogramy te nie są żadną biurokratyczną formą ujęcia sprawy. Regularne wykonywanie obsługi zgodne z harmonogramami stwarza zespół czynności technicznych rozmieszczonych racjonalnie w czasie, zapewniających w wyniku dobry stan techniczny pojazdu.

Wielkie znaczenie ma codzienna obsługa techniczna wozu, zgodnie zresztą ze starym przysłowiem — „pańskie oko konia tuczy”. Obowiązuje kierowcę w tym zakresie instrukcja SM — 173 szczególnie ustalająca zasady obsługi codziennej pojazdu. Kierowca już przy wejściu do garażu lub na plac postoju wozów, rzuciwszy tylko okiem na teren pod wozem, może zauważyć plamy z wycieku benzyny, smarów czy wody. To sygnalizuje mu nieszczelność przewodów, a więc nie tylko możliwość kłopotów w ciągu dnia jazdy, ale również możliwość dużo poważniejszych niebezpieczeństw — wybuchu lub pożaru. Przecież krople benzyny czy smarów, padające na rozgrzaną rurę wydechową tak łatwo mogą spowodować nieobliczalne skutki.

Sprawdzenie stanu ogumienia, hamulców oraz obrotu, luzów i niezacinania się kierownicy w położeniach skrajnych jest koniecznością codzienną, w nich bowiem może tkwić bezpośrednia przyczyna całkowitej utraty panowania nad wozem.

Sięgnijmy do przykładów.

Na trasie Warszawa—Stalinogród zdarzył się niedawno wypadek, że kierowca jadący prawidłowo i, na szczęście, z niezbyt dużą szybkością ze względu na zbliżający się zakręt, utraciłszy całkowicie panowanie nad kierownicą, użył natychmiast hamulców i ze zgrzytem opon oporujących po szosie, zwałił się do rowu po lewej stronie, przecinając całą szosę ukosem w poprzek. W momencie gdy był już w rowie, z za zakrętu wyjechała ciężarówka z przeciwnej strony — jadąca również prawidłowo. Zderzenia uniknięto jedynie dzięki ułamkowym różnicom czasu.



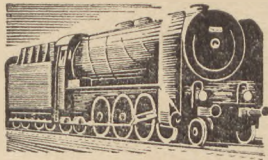
A przyczyna wypadku? — Odkręcenie się i zagubienie nakrętki węża przy kierownicy na skutek wypadnięcia przewlecarki. Jest rzeczą oczywistą, że kierowca ten nie odbywał codziennego przeglądu wozu, a warsztatowa obsługa techniczna nie była wykonywana regularnie i dostatecznie szczegółowo.

Takich przykładów można by mnożyć wiele, a w każdym z nich źródłem awarii byłby zły stan techniczny wozu.



Dobry kierowca, to znaczy taki, który nie z przypadku, ale z zamiłowania obrał swój zawód, nie zaniedba maszyny, ma do niej stosunek opiekuńczy, który realnie przejawia się w dbałości o wóz, w dokładnej znajomości każdej jego części i jej pracy. Taki kierowca rozumie potrzebę wykonywania codziennej obsługi technicznej, taki kierowca pilnuje terminów wykonania OT-1 i OT-2 i bierze w nich udział razem z brygadą mechaników, obsługuje swój wóz z taką dbałością, jakby chodziło o starania wobec czegoś żywego i czującego.

I wzajemnie, wóz odplaca mu pewnością i bezawaryjnością jazdy. Wówczas samochód i kierowca stają się jednym zespołem pracy, przed którym otworem stoi bezpieczna droga.

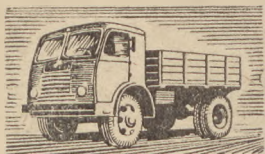


Kwietniowy numer „Przeglądu Kolejowego — Ruchowo-Przewozowego” przynosi szereg interesujących, przede wszystkim pracowników PKP, artykułów. Należą do nich m. in. art. J. Bochnera — „Zadania służby ruchu w roku 1954”.

art. „O pracy odprawiaczy pociągów” — W. Stemplewski, art. pt. „Planowanie przebiegów wagonów próżnych” — R. Ceceniowski.

Szczególnie interesujący dla pracowników służb transportowych będzie artykuł Fr. Świderskiego pt. „Czynności ładunkowe przy przewozie przesyłek”. Artykuł stanowi przegląd zagadnień związanych z czynnościami ładunkowymi przy przewozie przesyłek, oświetlając te zagadnienia z punktu widzenia nowego prawa przewozowego. Ciekawy będzie również — w dziale miesięcznika Bezpieczeństwo i higiena pracy — art. J. Markiewicza pt. „Bezpieczeństwo pracy przy przeładunku przesyłek”, w którym na bazie dotychczasowych doświadczeń autor podaje praktyczne wskazówki w jaki sposób należy dokonywać przeładunku przesyłek, zachowując przepisy bhp.

Marcowy „Przegląd Kolejowy Drogowy” zawiera artykuły, które w dużym stopniu mogą interesować pracowników służb transportowych, w szczególności pracujących przy naprawach i konserwacji bocznic kolejowych. Artykuł K. Sochackiego pt. „Nowe metody w walce o podniesienie wydajności pracy” zawiera omówienie znaczenia nowych torów, mostów i budynków. Wartościowy jest artykuł B. Gudzińskiego „Perspektywy rozwoju podsypywania odmierzanego”, w którym autor omawia warunki jakie należy zapewnić, aby racjonalnie można było stosować metodę odmierzonego podsypywania. Jak zwykle, pożyteczny jest dział, również dla pracowników służb transportowych bhp, w którym omawia się bezpieczeństwo pracy przy robotach torowych.

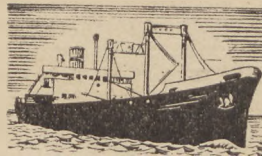


Marcowy numer miesięcznika „Motoryzacja” przynosi dwa artykuły omawiające zmianę ważnych zarządzeń. Są to artykuły J. Buriaka: „Nowe przepisy o kierowcach pojazdów mechanicznych” oraz E. Olech

powicza „Zmiana przepisów o ruchu samochodów”. Oba te artykuły omawiają rozporządzenie Ministrów Transportu Drogowego i Lotniczego i Obrony Narodowej z dnia 15 grudnia 1953 r., zmieniające rozporządzenie o ruchu pojazdów mechanicznych na drogach publicznych. Artykuły te nie dublują się, lecz uzupełniają wzajemnie i dzięki temu otrzymujemy obszerne i wyczerpujące naświetlenie wymienionego rozporządzenia, tak od strony merytorycznej, jak i formalnej. Polecamy te artykuły do przeczytania naszym czytelnikom, gdyż ze względu na istotne znaczenie zmian w przepisach o kierowcach pojazdów samochodowych, wszyscy transportowcy powinni ze zmianami tymi dokładnie się zapoznać.

Również w tym numerze „Motoryzacji” znajdujemy ciekawy artykuł T. Kern-Jędrzychowskiego i E. Kubiaka na temat wykonania planu przewozów PKS w r. 1953 i perspektyw realizacji planu w r. 1954. W artykule tym znajdujemy wiele ciekawych uwag oraz wniosków co do planu roku 1954 wyciągnięte z realizacji planu w r. 1953.

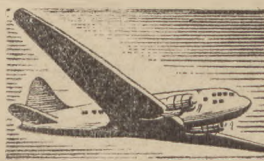
Poza tymi artykułami numer marcowy „Motoryzacji” zawiera prawie wyłącznie artykuły techniczne lub techniczno-eksploatacyjne, z których interesującym dla naszych czytelników może być artykuł omawiający zagadnienie spirytusu, jako paliwa zastępczego do silników gaźnikowych.



Marcowy numer „Techniki i gospodarki morskiej” przynosi m. in. dwa ciekawe opracowania, na które chcielibyśmy zwrócić uwagę naszych czytelników.

Roman Siemaszko w artykule „O właściwą organizację służby dyspozytorskiej” omawia zagadnienie organizacji wydziałów eksploatacji w przedsiębiorstwach żeglugowych i maklerskich, przedstawiając jednocześnie istniejące braki struktury organizacyjnej na tym odcinku. Autor omawia następnie strukturę organizacyjną służby eksploatacji w ZSSR oraz podaje zalety i wady służby eksploatacji w Chińsko-Polskim Towarzystwie Maklerów Okrętowych.

Drugim opracowaniem jest artykuł Bogdana Madońskiego pt. „Szybkościowa obsługa statków w porcie gdańskim”, w którym autor, zgodnie z tytułem opracowania, omawia szybkościową obsługę statków w wymienionym porcie ze szczególnym uwzględnieniem obsługi oceanicznych statków drobnicowych. Autor w swoim artykule dokonuje analizy szybkościowej obsługi statków „Kiliński” i „Hugo Kołłątaj” i stwierdza, że koncentracja środków technicznych i siły roboczej oraz ścisłe planowanie i koordynacja pracy są zasadniczymi elementami szybkościowej obsługi statków.



Z tematyki lotniczej na wyróżnienie zasługują artykuły prof. J. Teisseyre pt. „Drogi rozwojowe współczesnego lotnictwa” (część II cyklu, drukowane w numerach 11 i 12 „Skrzydlatej Polski” z marca br. Tematem artykułu są nowoczesne metody fabrykacji przede wszystkim dużych transportowców oraz zastosowanie w budowie samolotów nowych tworzyw sztucznych, uzyskiwanych na bazie surowcowej azbestu, szkła i celulozy. Osobny ustęp poświęcony jest metodzie klejenia metali, coraz szerzej stosowanej w lotnictwie.

Organ Instytutu Ekonomiki i Organizacji Przemysłu miesięcznik „Ekonomika i organizacja pracy” w numerze styczniowym przynosi ciekawy artykuł Ignacego Cieplaka pt. „Współzawodnictwo i racjonalizatorstwo w transporcie kolejowym, samochodowym, rzeczonym i morskim”. Autor artykułu, znany ze swych publikacji z dziedziny współzawodnictwa i racjonalizatorstwa w transporcie samochodowym, w wymienionym artykule podał również formy i kierunki współzawodnictwa i racjonalizatorstwa w innych działach transportu, a więc kolejnictwie i transporcie morskim i rzeczonym.

W jednym z branżowych miesięczników gospodarczych, a mianowicie w numerze marcowym „Gospodarki mięsnej”, opublikowany został artykuł Jana Busiakiewicza pt. „Usprawnić transport w przemyśle mięsnym”. Autor artykułu na podstawie analizy przewozów jesiennych w 1953 r. kończy swoje opracowanie podaniem 11 wniosków, których realizacja powinna przyczynić się do dalszego usprawnienia transportu w przemyśle mięsnym.

