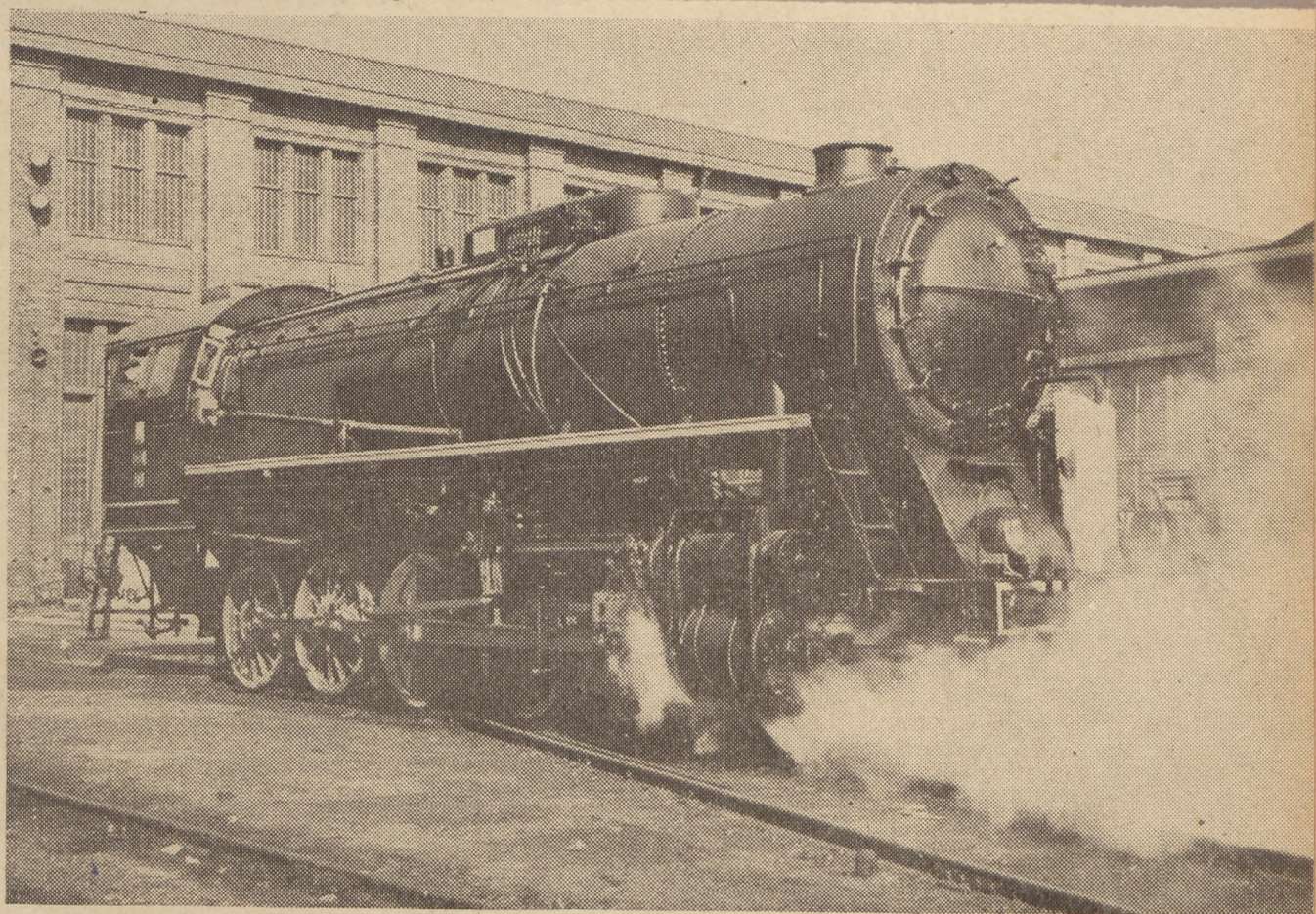


TRANSPORT



**MIESIĘCZNIK POŚWIECONY
EKONOMICIE TRANSPORTU**



ROK VI WARSZAWA CZERWIEC 1954

Nr 6

	Str.
— Doniosłe uchwały	161
— Osiągnięcia transportu kolejowego w Polsce Ludowej	162
K. KAMIENSKI — Zastawy zbożowe przenośne, a trwałe (art. dyskusyjny)	166
A. ROSTOCKI — Literatura fachowa w zakresie transportu samochodowego (II)	167
P. STANISŁAWSKI — Sposób dostarczania cegły w paczkach	169
I. CIEPLAK i W. WĘGIELEK — Perspektywy wykorzystania próżnych przebiegów	170
W. LUBICZ-KRUPOWICZ — Czwarty rok planu 6-letniego w żegludze i portach	172
WL. PALICA i W. OCHRYMOWICZ — Rola spedytora międzynarodowego i Zarządu Portu na tle pracy portu	173
S. PAWŁOWSKI — Usługi transportu wodnego dla rolnictwa w ZSRR i u nas	175
WL. GORSKI — Odpowiedzialność przewoźnika a ubezpieczenie ładunku	176

TRANSPORTOWCY PISZA

ZB. OLENDZKI — O racjonalne wykorzystanie transportu samochodowego w handlu wewnętrznym	179
B. MAŁECKI — Przewozy jesienne a składy opału PKP	180
FR. KLIMCZAK — Przewóz warzyw, owoców i ziemniaków	181
— OD NASZYCH KORESPONDENTÓW	182

DZIAŁ INFORMACYJNY

B. K. — Zmiana systemu płac pracowników kolejowych	182
H. G. — Dokładny wyładunek wagonów obowiązkiem każdego odbiorcy	183
L. K. — Operatywne planowanie przewozu ładunków	183
D. T. — Zgłaszanie zapotrzebowań na zbiorniki na r. 1955	184
A. W. — Przebieg gwarancyjny ogumienia	184
K. K. — Bezpieczeństwo i higiena pracy przy obsłudze przenośników i żurawi	185
J. B. — Nowa taryfa lotu	186
K. K. — Organizacja turystyki	186
J. B. — Rozszerzenie ulg dla niewidomych przy przejazdach autobusami PKS	186
— TARYFY I ZARZĄDZENIA	186
— INFORMACJE WYDAWNICTW KOMUNIKACYJNYCH	187

NOTATKI

K. KACPERSKI — Doświadczenia radzieckie na odcinku centralizacji taboru	187
---	-----

KRONIKA

— Konferencja absolwentów WSE w Szczecinie pracujących w PKS	187
— Komunikat PKPG o wykonaniu NPG w I kwartale 1954 r.	188
— Z działalności Sekcji Ekonomiki Transportu PTE	188
— JAK PRACUJĄ NASI TRANSPORTOWCY	190

CO CZYTAĆ

W. KULIK — Nowe broszury Wydawnictw Komunikacyjnych	191
---	-----

HIGIENA I BEZPIECZENSTWO PRACY W TRANSPORCIE

— Garaże, warsztaty i stacje obsługi samochodów (III str. okładki)
--

Z PRASY FACHOWEJ

— Informacje bieżące (IV str. okładki)
--

Zdjęcie na stronie tytułowej przedstawia nowy typ lokomotywy „TY-51“, wybudowanej przez Fabrykę Lokomotyw Zakładów im. J. Stalina w Poznaniu. Na lokomotywie zastosowano po raz pierwszy w Polsce samoczynny podawacz węgla na palenisko, tzw. stoker, eliminujący całkowicie pracę ludzką.

Zdjęcia na stronie 161 przedstawiają przodowników pracy w transporcie. Z lewej strony ob. Stefan Człowieczek — przodownik pracy. Do 13 marca 1954 r. przejechał na autobusie marki Skoda 155 tys. km i zobowiązał się przejechać dalsze 80 tys. km do sumy 235 tys. km bez naprawy głównej. Plan na rok 1954 zobowiązał się wykonać w 125 proc. Przeprowadza również oszczędności w paliwie i smarach. Realizuje następujące hasła: „Mój samochód świadczy o mnie“, „Ja nie opóźnię autobusu“ i „Gotowość techniczna autobusu zależy ode mnie“.

Z prawej strony ob. Bronisław Kołtuniak — przodownik pracy, wzorowy kierowca. Na autobusie marki Fiat przejechał bez naprawy głównej 244 tys. km, a po naprawie głównej zobowiązał się przejechać dalsze 120 tys. km. Prowadzi oszczędności na paliwie i ogumieniu, jeździ bez awarii i realizuje następujące hasła: „Mój samochód świadczy o mnie“, „Ja nie opóźnię autobusu“ i „Gotowość techniczna autobusu zależy ode mnie“.

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. 927. 8.V.54 r. 5-B-13692



TRANSPORT

MIESIĘCZNIK



Rok VI

Warszawa, czerwiec 1954 r.

Nr 6

Doniosłe uchwały

Transport kolejowy jest podstawową gałęzią transportu w naszym kraju. Przewozy kolejami wyniosły w 1953 r. 85,8% wszystkich przewozów dla gospodarki narodowej dokonywanych środkami transportu publicznego. Od sprawnej pracy kolejnictwa bezpośrednio zależy sprawne funkcjonowanie wszystkich działów gospodarki narodowej, a zwłaszcza naszego przemysłu. Działalność transportu warunkuje należyte zaopatrzenie ludności miast i wsi w artykuły masowego spożycia. Kolejowa sieć transportowa jest jakby krwionośnym systemem, odgrywającym niezwykle doniosłą rolę we wszystkich procesach życiowych naszego organizmu gospodarczego. Transport kolejowy odegrał bardzo poważną rolę w pomyślnej realizacji 3-letniego planu odbudowy gospodarczej i przekraczaniu z roku na rok zadań Planu 6-letniego. Wyrazem uznania naszej Partii i Rządu Polski Ludowej dla zasług kolejnictwa jest dekret z dnia 21 kwietnia 1954 roku o niektórych prawach i obowiązkach pracowników kolejowych.

Na mocy tego dekretu weszła w życie Uchwała KC PZPR i Rady Ministrów w sprawie częściowej zmiany systemu płac w kolejnictwie oraz ustalenia niektórych uprawnień i obowiązków kolejarzy. Uchwała posiada wielkie znaczenie dla poprawy warunków bytowych kolejarzy, postanowienia jej stwarzają bowiem warunki szerokiego zainteresowania materialnego kolejarzy wynikami ich pracy, tworząc przez to bodźce dla stałego wzrostu wydajności pracy i podnoszenia kwalifikacji zawodowych. Dotychczasowy system grup uposażeniowych zostaje zniesiony i na jego miejsce wprowadza się socjalistyczną zasadę płacy za wykonaną pracę, odpowiednio do jej ilości i jakości, posiadanych kwalifikacji, zajmowanego stanowiska służbowego i rodzaju wykonywanych czynności. Nowy system płac oznacza znaczną podwyżkę uposażeń dla poważnej ilości pracowników kolejowych, pełniących ważne, a dotychczas nisko uposażone funkcje. Duże znaczenie dla poprawy warunków materialnych kolejarzy ma wprowadzenie systemu akordowego na służbie drogowej, elektrotechnicznej i w warsztatach pomocniczych PKP oraz rozszerzenie działania systemu akordowo-premiowego na podstawowe węzły kolejowe. Poza tym ulega ujednoliceniu i uproszczeniu system premiiowy na stacjach oraz następuje wzrost zarobków rewidentów wagonów, konduktorów, dróżników przejazdowych, zwrotniczych i pracowników kolei wąskotorowych.

Obok zmian w systemie płac uchwała wprowadza dla podstawowych zawodów na PKP stopnie służbowe, nowe dystynkcje służbowe, bezpłatne umundurowanie oraz dodatek za wysługę lat. Postanowienia te będą miały doniosłe znaczenie dla umocnienia dyscypliny służbowej na kolei. Wprowadzenie stopni i nowych dystynkcji służbowych podkreśli znaczenie podstawowych zawodów na PKP, szczególnie bezpośrednio związanych z ruchem pociągów.

Wprowadzenie dodatków służbowych, od 10 do 25% w zależności od ilości lat pracy, przyczyni się do zapewnienia stałości podstawowych kadr na PKP.

Uchwała KC PZPR i Rady Ministrów na równi z innymi prawami kolejarzy ustala ich podstawowe obowiązki. Podstawowym obowiązkiem kolejarza jest wierność wobec Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej we wszystkich okolicznościach i zabezpieczenie wykonania zadań transportu kolejowego, wynikających z potrzeb gospodarki na-

rodowej i obronności państwa. W szczególności pracownicy transportu kolejowego są zobowiązani do:

- a) wykonywania planów, ustalonych normi produkcyjnych, mierników pracy transportu kolejowego i zwiększenia wykorzystania taboru;
- b) spełniania swoich obowiązków ze świadomością, że są współodpowiedzialni za terminowy i sprawny przewóz towarów i osób oraz za ich bezpieczeństwo;
- c) strzeżenia dobrego imienia polskiego kolejarza;
- d) przestrzegania dyscypliny służbowej, opartej na socjalistycznym stosunku do pracy i niezbędnej dla zabezpieczenia regularnej pracy transportu kolejowego.

Każdy zwierzchnik służbowy na PKP jest zobowiązany bezustannie utrzymywać na wysokim poziomie i wzmacniać dyscyplinę służbową podległych pracowników, podwyższać ich kwalifikacje zawodowe i społeczno-polityczne, stale podnosić wydajność pracy poprzez inicjowanie współzawodnictwa, a także troszczyć się o swych podwładnych, wnikając w ich potrzeby bytowe i okazywać im niezbędną pomoc.

Dla umocnienia dyscypliny służbowej Uchwała ustala nowe zasady odpowiedzialności pracowników PKP i ich wyróżniania, rozszerzając uprawnienia w tej dziedzinie bezpośrednich zwierzchników służbowych.

Uchwała rozszerza również zakres wyróżnień i odznaczeń kolejarzy za wzorową pracę, wprowadzając odznaki „Przodujący Kolejarz” oraz „Zasłużony Kolejarz PRL”. Dla podniesienia doniosłości pracy kolejarzy dla dobra naszej Ojczyzny zostaje ustanowiony „Dzień Kolejarza Polski Ludowej”.

Uchwała Komitetu Centralnego PZPR i Rady Ministrów posiada niezwykle doniosłe znaczenie dla pomyślnej realizacji przez transport kolejowy zadań wynikających z uchwał II Zjazdu naszej Partii. Program szybkiego wzrostu dobrobytu w naszym kraju przy zabezpieczeniu dalszego, nieprzerwanego rozwoju przemysłu ciężkiego i przy przyspieszeniu rozwoju rolnictwa stawia przed transportem kolejowym nowe, bardzo trudne zadania. Nastąpi dalszy poważny wzrost przewozów kolejowych, wzrosną wymagania odnośnie terminowości i jakości przewozów, znaczący się zmiana charakteru przewozów wskutek zwiększenia udziału przesyłek ładowanych i odbieranych na małych stacjach kolejowych. Przed transportem kolejowym stoi aktualne zadanie pełnego zaspokojenia potrzeb rolnictwa w zakresie niezbędnych przewozów oraz osiągnięcia znacznej poprawy w zakresie przewozów pasażerskich i obsłudze podróży.

Te trudne zadania mogą być wykonane pod warunkiem osiągnięcia dalszej poprawy pracy transportu kolejowego, mobilizacji wszystkich rezerw, przyspieszenia obrotu wagonów i parowozów, zwiększenia zdolności przepustowych linii, węzłów i stacji kolejowych oraz dalszego zmniejszenia nieracjonalnych przewozów i średniej odległości przewożonych ładunków.

Uchwała Partii i Rządu zobowiązuje kolejarzy do dalszego wytrwałego wysiłku w kierunku zabezpieczania nieprzerwanego rozwoju naszej gospodarki narodowej. Wykonanie planów przewozowych, terminowe zabezpieczenie wszystkich działów naszej gospodarki w niezbędne surowce i artykuły, a ludność miast i wsi w artykuły masowego spożycia, będzie stanowiło istotny wkład naszego kolejnictwa w zwycięską realizację programu szybkiego wzrostu dobrobytu w naszym kraju.

Osiągnięcia transportu kolejowego w Polsce Ludowej

Zniszczenia w taborze i urządzeniach kolejowych, dokonane w wyniku działań wojennych w 1939 r., zostały poważnie pogłębione przez rabunkową gospodarkę okupanta hitlerowskiego.

Po 1939 r. doprowadzone zostały do stanu użyteczności jedynie te drogi, urządzenia i tabor, które miały znaczenie bądź militarne, bądź służyły eksploatacji naszego kraju przez hitlerowskiego okupanta.

Po wyzwoleniu naszego kraju przez Armię Radziecką i walczące u jej boku Wojsko Polskie i po odzyskaniu niepodległości zastaliśmy transport w ruinie. Zniszczone linie kolejowe, zdewastowane i zniszczone mosty, brak taboru lub tabor w stanie kompletnej dewastacji — oto co zostało z przedwojennych środków i urządzeń kolejowych.

Urządzenia stałe transportu kolejowego zostały w czasie wojny zniszczone w blisko 30 proc., z tego urządzenia mechaniczne, elektryczne oraz urządzenia bezpieczeństwa ruchu w 92 proc. Wagony kolejowe zostały zniszczone: towarowe w 84 proc., osobowe w 88 proc., a lokomotywy w 81 proc. Ogółem straty w transporcie kolejowym spowodowane zniszczeniami wojennymi sięgają 64 proc., co wyniosło przeszło 9 mld. zł wg cen z 1938 r.

Te ogromne zniszczenia musiały zostać szybko wyrównane. Hamowały bowiem one uruchomienie całego systemu transportowego, bez czego była niemożliwa odbudowa całej gospodarki narodowej, a przede wszystkim przemysłu.

Pierwszą poważną pomoc w odbudowie transportu w Polsce zawdzięczamy Związkowi Radzieckiemu, jego Armii Czerwonej. W tym czasie, kiedy jeszcze transport kolejowy był unieruchomiony, Armia Radziecka pomagała w zorganizowaniu polskiego lotnictwa komunikacyjnego oraz transportu samochodowego.

Dzięki materialnej oraz bezcennej pomocy technicznej i kadrowej Związku Radzieckiego dzięki wytrwałości i bohaterskiej pracy polskiego robotnika i inżyniera transport w Polsce został uruchomiony szybko i w szerokim zakresie.

Ogromne zniszczenia wojenne oraz zacofanie transportu przed wojną zaciążyły jednak na działaniu i rozwoju transportu w odrodzonej Polsce. Trzeba było specjalnego wysiłku i dużego nakładu sił i środków, aby rozwój transportu skierować na właściwą drogę, aby przezwyciężyć to „wąskie gardło” jakim stał się transport w pierwszych latach Polski Ludowej.

Odbudowa transportu kolejowego

Państwo ludowe, rozumiejąc, że bez odbudowy i sprawnego działania transportu niemożliwy jest rozwój całej gospodarki narodowej, przeznacza na transport poważne środki inwestycyjne.

Wytoczne ogólne planu odbudowy gospodarczej postawiły: „...transport wobec wysokich zadań, jakie wyznacza plan, zajmować będzie w całym okresie planu miejsce naczelne pod względem rozmiarów inwestycji z tym, że w późniejszym etapie planu punkt ciężkości spoczywający w tej chwili na kolejnictwie, przenieść się powinien również na transport kołowy i wodny, przy systematycznej i dostosowanej do oczekiwanych rozmiarów importu, eksportu i tranzytu odbudowie portów oraz jednoczesnym rozwoju żegluga morskiej”.

W wyniku tak postawionego zadania — trzyletni plan odbudowy gospodarczej przewidywał znaczne zwiększenie przewozów w transporcie kolejowym, a mianowicie osiągnięcie w roku 1949 wielkości przewozów ładunków 120 mil. ton, wobec 67, w 1946 r. a przewozów pasażerów 247,1 mil. osób wobec 245 w 1946 r. Powyższe zadania znacznie przekraczały wielkości przewozów osiągnięte w okresie przedwojennym.

Trzyletni plan odbudowy gospodarczej, ustalając zadania w zakresie przewozów, określał również środki jakimi zadania te mają być zrealizowane. I tak w transporcie kolejowym ilość parowozów czynnych w

r. 1949 miała wynosić 4,8 tys. szt., oraz 160 tys. wagonów towarowych zdrowych i 9 tys. wagonów osobowych.

Jednym z poważnych zadań planu 3-letniego było powiązanie systemu komunikacyjnego Ziemi Odzyskanych z resztą kraju i stworzenie jednolitego systemu komunikacyjno-transportowego, w którym poszczególne rodzaje transportu zgodnie działają, wypełniając zadania planowe.

Należy stwierdzić, że poszczególne zadania planowe zostały wykonane z nadwyżką. Dzięki ofiarnej pracy polskiej klasy robotniczej i braterskiej pomocy ZSRR usunięto w dużej mierze zniszczenia wojenne w transporcie, przy czym w szeregu dziedzin osiągnięto dużo lepsze wskaźniki niż w okresie przedwojennym.

W okresie planu 3-letniego odbudowano w transporcie kolejowym 618 mostów ogólnej długości 32.139 m. b., wymieniono 2.150 km szyn kolejowych, odbudowano blisko 3 mil. m³ budynków. Odbudowano na 394 stacjach blokadę stacyjną, a na 1.372 km linii blokadę liniową.

Transport kolejowy otrzymał nowe wagony towarowe i osobowe oraz parowozy. W wyniku zwiększenia ilości taboru i urządzeń powiększyła się zdolność przewozowa i przepustowa kolei. W tym okresie poważnie usprawniono pracę eksploatacyjno-techniczną transportu kolejowego, co znalazło wyraz w poprawie szeregu ważnych wskaźników techniczno-ekonomicznych kolejnictwa.

Obrót wagonu towarowego został poprawiony w porównaniu z r. 1938 o całą dobę, a w porównaniu z r. 1946 o dwie doby. Znacznie polepszone wykorzystanie ładowności wagonów towarowych i dobowy przebieg wagonu.

W ciągu trzech lat planu zużycie węgla zmniejszyło się o blisko 40 kg węgla obliczeniowego na 1000 brutto tono-km.

Zadania przewozowe w związku z przekroczeniem zadań w zakresie produkcji przemysłowej oraz poprawą pracy na kolei zostały znacznie przekroczone. Przewozy ładunków i pasażerów przekroczyły plan na r. 1949 — osiągając wielkość 131,7 mil. ton i 446,3 mil. pasażerów.

W ten sposób przewozy ładunków w roku 1949 były większe o 75 proc. a przewozy pasażerów o 98 proc. w porównaniu z rokiem 1938. Wykonanie i przekroczenie zadań planu 3-letniego w transporcie kolejowym stworzyło korzystne warunki dla dalszego rozwoju tego transportu.

Przed gospodarką narodową, w tym również przed transportem kolejowym stało następne poważne zadanie — realizacja historycznego Planu 6-letniego — planu budowy fundamentów socjalizmu w naszym kraju.

Zadania Planu 6-letniego

Pierwszy zastępca Prezesa Rady Ministrów — Hilary Minc tak określił zadania transportu w Planie 6-letnim: „Zadaniem transportu i komunikacji w Planie 6-letnim jest sprostać tym wielkim obowiązkom, które wypływają z poważnego wzrostu sił wytwórczych w okresie sześćdziesiątka. Transport i komunikacja musi sprostać zadaniom, wynikającym ze wzrostu produkcji przemysłowej i rolniej, z wielkiego rozwoju budownictwa, z konieczności szerokiego powiązania komunikacyjnego dawnych i nowych ośrodków przemysłowych oraz rozszerzenia powiązań komunikacyjnych między miastem a wsią, z przewidywanego wzrostu tranzytu.

Transport i komunikacja musi sprostać wreszcie zadaniom wynikającym w zakresie przewozów towarów i osób, w związku z przewidywanym wzrostem stopy życiowej mas pracujących”.

Zadania przewozowe dla transportu kolejowego zostały określone w Planie 6-letnim następująco: przewiezć o 74,6 proc. więcej ładunków i 90,5 proc. więcej pasażerów na kolejach normalnotorowych oraz więcej

o 76,5 ładunków i 45 proc. pasażerów na kolejach wąskotorowych.

W wyniku tak postawionych zadań, w roku 1955 wg planu przypadnie na 1 mieszkańca przeszło 4 razy więcej ładunku przewiezionego koleją niż w roku 1938 i przeszło półtora razy więcej niż w tym czasie w krajach Europy zachodniej.

Rozwój transportu kolejowego w Planie 6-letnim cechuje szerokie wprowadzanie nowej techniki i modernizacji urządzeń i taboru, a na bazie wprowadzonego postępu technicznego poważna, dalsza poprawa pracy eksploatacyjnej kolei.

Jednym z kluczowych zagadnień postępu technicznego na kolei jest elektryfikacja linii i węzłów kolejowych. Zgodnie z założeniami Planu 6-letniego będzie zelektryfikowane 541 km linii kolejowych, w tym potężna inwestycja Planu — elektryfikacja linii Warszawa — Śląsk z odgałęzieniem do Łodzi, elektryfikacja węzła warszawskiego, gdyńsko-gdańskiego oraz częściowo stalinogrodzkiego. Nakłady inwestycyjne na elektryfikację linii kolejowych w stosunku do roku 1950 wzrosną w okresie Planu 6-letniego więcej niż 5 razy. Dzięki wprowadzeniu trakcji elektrycznej znacznie zwiększy się szybkość biegu pociągów oraz ulegną poważnej poprawie wskaźniki wykorzystania taboru.

Plan 6-letni określił poważne zadania w kierunku wprowadzenia postępu technicznego w transporcie kolejowym w zakresie modernizacji urządzeń zabezpieczenia ruchu pociągów, sygnalizacji i łączności kolejowej przez szersze wprowadzenie między innymi blokady liniowej i stacyjnej, centralizacji zwrotnic itp.

Nowy tabor kolejowy dla trakcji parowej i elektrycznej stworzy dogodne warunki dla dalszej poprawy pracy eksploatacyjnej kolei. Plan 6-letni przewidział poważne zmechanizowanie robót ładunkowych w transporcie kolejowym między innymi przez stosowanie wagonów samowyladowczych oraz dźwigów i innych urządzeń mechanicznych dla przeładunków. Mechanizacja w pracy transportu kolejowego znajduje swój wyraz również przy mechanizowaniu robót torowych, nawęglaniu i odżużlowaniu parowozów i przy innych procesach ciężkich i pracochłonnych.

Na bazie wprowadzania do transportu kolejowego nowej techniki została założona w Planie 6-letnim poważna poprawa wskaźników pracy eksploatacyjnej transportu kolejowego oraz oszczędny wzrost ilości taboru kolejowego.

Wzrost ilości wagonów towarowych o 13,9 proc. a parowozów zdrowych o 8,6 proc. w stosunku do roku 1949 wymaga poważnej mobilizacji pracy poszczególnych ogniw transportu kolejowego w kierunku zwiększenia wskaźników wykorzystania przebiegu i ładowności wagonów towarowych oraz przebiegu parowozów i ciężaru pociągów.

Dla wykonania tych zadań przewozowych, o których mówił na V Plenum KC PZPR wicepremier H. Minc, zostanie zbudowane w Planie 6-letnim 704 km linii kolejowych.

Poza budową nowych linii zostanie w ramach odbudowy zniszczeń wojennych odbudowane blisko 370 km linii jednotorowych, a 645 km będzie uzupełnione drugim torem. Zostanie również wybudowane, dla zwiększenia przełotności istniejących linii, 326 km drugich torów.

Poważną inwestycją w transporcie kolejowym będzie odbudowa, rozbudowa i rekonstrukcja szeregu ważnych węzłów kolejowych oraz stacji technicznych i ładunkowych. Nakłady inwestycyjne przeznaczone na węzły i stacje są tego rzędu w Planie 6-letnim, co nakłady przeznaczone na budowę nowych linii kolejowych.

Ogromne znaczenie Planu 6-letniego dla polskiego transportu polega również na tym, że plan ten stworzy potężną, nieistniejącą przed wojną krajową bazę produkcyjną środków transportu.

Wzrost bazy materiałowo-technicznej transportu kolejowego

W wyniku realizacji Planu potężne fabryki wagonów kolejowych dostarczają naszemu kolejnictwu nowoczesne wagony osobowe i towarowe, w tym również wagony do przewożenia specjalnych ładunków, różnego

typu cysterny, chłodnie i inne. Stworzona została baza dla produkcji polskiego taboru elektrycznego: lokomotyw i jednostek 3-wagonowych. Produkcja parowozów, posiadająca wieloletnią tradycję, dostarcza nowe typy parowozów dla obsługi pociągów pasażerskich i towarowych. Modernizuje się zakłady naprawcze taboru kolejowego dla podniesienia ich stanu technicznego, rozszerza specjalizację tych zakładów i potokowy system napraw oparty o procesy technologiczne.

W wyniku pomyślnego realizowania naszych planów gospodarczych potencjał techniczny transportu wzrósł bardzo poważnie. Przed wojną posiadaliśmy tylko 85 km linii zelektryfikowanych, obecnie posiadamy ich 272 km. Trakcja elektryczna obsługuje linie podmiejskie węzła warszawskiego: Warszawa — Otwock, Warszawa — Błonie, Warszawa — Tuszcz, Rembertów — Zielonka, Warszawa — Mińsk Mazowiecki, Warszawa — Skierniewice oraz linię Gdańsk — Gdynia; w trakcie budowy znajduje się magistrala kolejowa Warszawa — Śląsk z odgałęzieniem do Łodzi. Już w roku 1954 zostanie uruchomiona na tej linii trakcja elektryczna w relacji Warszawa — Łódź, zapewniając pasażerom wygodne i szybkie połączenie. Wybudowano szereg linii kolejowych, między innymi linie Skierniewice — Łuków, Hrebennie — Werchrata, Kielce — Busko, Pyskowie — Lubliniec.

Budownictwo nie ograniczyło się po wojnie jedynie do nowych linii kolejowych i elektryfikacji linii. W wyniku budowy nowych torów znacznie podniesiono zdolność przepustową szeregu ważnych linii kolejowych. Zdolność przepustową linii kolejowych zwiększono również przez przeprowadzoną ich modernizację, budowę nowych posterunków blokowych, rozszerzenie blokady liniowej i stacyjnej, przebudowę mostów z próżniowych na stałe, a także przez stałe podnoszenie poziomu utrzymania linii kolejowych.

Przeprowadzone remonty nawierzchni kolejowej — ciągła i wtórna wymiana szyn, podkładów i podsypki, wymiana szyn na typy cięższe oraz wymiana podsypki piaskowej na tłuczniową i właściwe bieżące utrzymanie toru, przy zastosowaniu przodujących metod pracy — z roku na rok stale polepszają jakość toru.

Wysoka jakość nawierzchni dodatnio wpłynie na zwiększenie przełotności linii, a to dzięki temu, że pozwala prowadzić ciężkie pociągi z dużą szybkością, a więc w tym samym czasie przewieźć znacznie więcej ładunku. Należy jednak podkreślić, że stan toru ciągle jeszcze nie jest u nas dobry i stąd wynikają trudności w eksploatacji linii.

W okresie istnienia Polski Ludowej uległ znacznemu zwiększeniu ilościowemu tabor transportu. Obecnie posiadany tabor kolejowy — wagony i lokomotywy — zaspakaja w zasadzie potrzeby przewozowe gospodarki narodowej i mas pracujących. Równocześnie ze wzrostem ilości taboru kolejowego zmienia się znacznie struktura tego taboru. Obecnie posiadamy znacznie więcej wagonów czteroosiowych oraz wagonów o wysokiej nośności.

Transport kolejowy otrzymał dziesiątki tysięcy nowych wagonów i poważne ilości parowozów, w tym nowoczesne parowozy towarowe Ty-51 i Tkt 48 i pasażerskie 01 49 oraz lokomotywy elektryczne; wagony zaopatrzone zostały w znacznym stopniu w hamulce zespolone i sprzęgi wzmocnione.

Wzrost ilości taboru kolejowego i jego modernizacja nie następowały w tak szybkim tempie jak zadania przewozowe. Stąd powstawały w pracy transportu kolejowego okresy, przede wszystkim okresy szczytów przewozowych, podczas których kolej nie pokrywała w pełni wszystkich potrzeb przewozowych.

W wyniku odbudowy linii, budowy linii nowych i modernizacji istniejących, w wyniku stałego podnoszenia poziomu technicznego dróg komunikacyjnych, w wyniku stałych dostaw nowoczesnego taboru — transport kolejowy w Polsce znacznie wzmocnił swoją bazę materiałno-techniczną. Potencjał techniczny transportowy w zasadzie pomyślnie obsługiwał gospodarkę kolejową, przyczyniając się w dużej mierze do ogólnych, pomyślnych wyników całej naszej gospodarki narodowej.

Dokonane wzmocnienie bazy materiałno-technicznej transportu kolejowego jest poważnym osiągnięciem Polski Ludowej.

Koordynacja pracy przewozowej

Równocześnie z podnoszeniem technicznego poziomu transportu kolejowego dokonywały się w okresie powojennym poważne, strukturalne zmiany w polityce komunikacyjnej oraz w zakresie działania poszczególnych środków transportu w obsłudze przewozowej kraju. Kapitalistyczną anarchię w przewozach, walkę konkurencyjną między poszczególnymi środkami transportu — zastąpiono w coraz większym stopniu występującą koordynacją i współdziałaniem poszczególnych środków transportu i przedsiębiorstw przewozowych, dla których państwowy plan przewozów ustala zadania w zależności od technicznych i ekonomicznych właściwości danego transportu i istniejących potrzeb przewozowych. Każdy środek transportu, dzięki socjalistycznej własności, rozwija się, pracując w najbardziej ekonomicznych dla niego warunkach. W wyniku stale pogłębiającej się koordynacji pracy poszczególnych rodzajów transportu, zmienia się struktura przewozów, stając się coraz bardziej prawidłową.

W odróżnieniu od Polski kapitalistyczno-obszarniczej w Polsce Ludowej przewozy ładunków i pasażerów mają stałą tendencję rozwojową. Z roku na rok wzrastają przewozy dokonywane poszczególnymi środkami transportu.

Podstawowym i decydującym rodzajem transportu w Polsce Ludowej jest nadal transport kolejowy. Sieć kolejowa, powiązana licznymi bocznikami z zakładami przemysłowymi ma ogromne znaczenie dla obsługi gospodarki narodowej i dla zaspakajania potrzeb przewozowych ludności, ma również poważne znaczenie dla obronności naszego kraju.

Pozostałe rodzaje transportu śródlądowego, posiadając duże znaczenie dla obsługi przewozowej kraju i zachowując samodzielność przyczyniają się do odciążenia kolei od szeregu przewozów. Przewozy kolejowe tak w zakresie przewozu ładunków jak i pasażerów wzrastają w okresie dziesięciolecia z roku na rok. Przeciętne tempo rocznego wzrostu przewozów ładunków wynosi ok. 22 proc., a przewozu pasażerów 33 proc. W okresie od roku 1946 do 1953 przewozy ładunków wzrosły o 197,5 proc. a pasażerów o 232,7 proc.

W globalnych przewozach — transport kolejowy zmniejsza jednak swój udział na rzecz innych rodzajów transportu, a przede wszystkim na rzecz transportu samochodowego. Jeżeli np. w roku 1949 udział kolei normalnotorowych w globalnych przewozach ładunków wynosił 89,1 proc. to w roku 1952 wynosi już tylko 80 proc.

Tak więc przy absolutnym wzroście przewozów kolejowych następuje spadek udziału transportu kolejowego w globalnych przewozach.

Wzrastają również przewozy kolejami wąskotorowymi, które spełniają ważną rolę dla lokalnej obsługi przemysłu i rolnictwa. Jeżeli przewozy kolejami wąskotorowymi przyjąć w roku 1946 za 100, to w roku 1953 przewozy ładunków tymi kolejami wyrażały się wskaźnikiem 167, a przewozy pasażerów 179.

W wyniku stale pogłębiającej się koordynacji pracy poszczególnych środków transportowych koleje normalnotorowe odciążone są od przewozów na krótkie odległości, które przejmuje transport samochodowy. Jak wiadomo, praca transportu kolejowego na odległościach poniżej 30 km w zasadzie nie jest ekonomiczna. Stąd w uzgodnieniu z terenowymi władzami przeprowadza się analizy ekonomiczne potoków towarowych na krótkich odcinkach i w wyniku tych analiz dokonuje się przekazania niektórych przewozów transportowi samochodowemu. W roku 1953 przekazano PKS do obsługi szereg kierunków przewozowych, które, jak wykazała ekonomiczna analiza, nie były racjonalne dla pracy transportu kolejowego. Obecnie prowadzone są badania w kierunku odciążenia transportu kolejowego od przewozów drobnicy na odcinkach o pełnej wykorzystanej przelotowości, oraz ograniczenia pracy pociągów zbiorowych. Coraz częściej zastępuje się przewozy statyjne i przewozy w ramach węzłów kolejowych przewozami samochodowymi, co nie tylko znacznie usprawnia pracę tych węzłów, ale przyspiesza przewozy i zwiększa wydajność taboru kolejowego.

Rozwój przewozów w Polsce Ludowej tak pod względem tempa wzrostu ilościowego poszczególnych rodzajów transportu jak i pod względem proporcji tego rozwoju wskazuje na ogromną wyższość gospodarki socjalistycznej, gdzie w wyniku wprowadzenia planowania przewozów i koordynacji pracy przewozowej poszczególnych rodzajów transportu zabezpiecza się obsługę przewozową kraju przy najniższych społecznych nakładach środków.

Poprawa pracy eksploatacyjnej

Wzrost ilości przewozów w transporcie kolejowym dokonywany był przy proporcjonalnie niższym wzroście ilości taboru kolejowego. Za przykład mogą służyć tu proporcje Planu 6-letniego, gdzie przy wzroście ilości przewozów o 74,6 proc., założono wzrost ilości wagonów towarowych o 13,7 proc. Zadania w tym zakresie są realizowane w zasadzie zgodnie z planem. Ustalanie i realizowanie proporcji w rozwoju transportu kolejowego jest możliwe dzięki stałemu poprawianiu wskaźników techniczno - ekonomicznych obrazujących wykorzystanie taboru oraz dzięki wprowadzaniu do eksploatacji taboru nowoczesnego, bardziej ekonomicznego. Zwiększenia stopnia wykorzystania ładowności wagonów towarowych, bardziej racjonalne wykorzystanie wagonów osobowych, zwiększenie ich dobowego przebiegu, a w szczególności stałe skracanie obrotu wagonu towarowego — umożliwiają powiększanie zdolności przewozowej taboru w drodze mobilizacji rezerw wewnętrznych, bez potrzeby proporcjonalnego, do zwiększonych zadań przewozowych, zwiększenia ilości taboru.

Statyczny naładunek wagonu towarowego, obrazujący stopień wykorzystania nośności, ładowności bądź pojemności wagonu wzrósł w roku 1953 w stosunku do roku 1946 o 22 proc. Tak więc poważne osiągnięcie było możliwe, poza zwiększeniem nośności taboru kolejowego, dzięki stałej i systematycznej pracy kolei i jej klientów, dzięki coraz powszechniejszemu stosowaniu się do technicznych norm naładunkowych dzięki stosowaniu przodujących metod ładowania poszczególnych towarów w ten sposób aby najlepiej wykorzystywać wagony. W stosunku do okresu przedwojennego stopień wykorzystania wagonu towarowego znacznie się zwiększył, a przy przesyłkach drobnicowych jest przeszło dwukrotnie wyższy, niż przed wojną.

Coroczne przewozy jesienne, okresy wzmoczonych przewozów płodów rolnych, stawiają przed transportem szczególnie odpowiedzialne zadania. W tym czasie w okresie dwu, trzech miesięcy należy, oprócz normalnej obsługi przemysłu i innych działów gospodarki narodowej, przewieźć dodatkowo, poważne ilości płodów rolnych. Nagromadzenie przewozów w okresie jesiennym powoduje tzw. szczyty przewozowe, dla pokonania których potrzeba byłoby utrzymać cały rok dużą rezerwę taborową, która by była w pełni zatrudniona tylko przez krótki okres w roku. Stąd zadaniem, w socjalistycznej gospodarce, jest takie planowanie przewozów w ciągu roku, aby w okresie czwartego kwartału wyeliminować z przewozów te wszystkie ładunki, które bez straty dla gospodarki narodowej mogą być przewiezione przed lub po przewozach jesiennych. W tym zakresie posiadamy pewne sukcesy. Jeżeli np. w r. 1950 szczyt przewozowy wynosił 21 proc. to w roku 1953 wyniósł już tylko 17,5 proc. Należy jednak stwierdzić, że w tym zakresie dużo jeszcze można zrobić. Wcześniejsze zaopatrzenie zakładów przemysłowych w węgiel, ludności i instytucji w opał na zimę, cukrowni w kamień wapienny, budów w materiały budowlane to tylko przykłady możliwości dalszego obniżenia szczytu przewozowego, a w związku z tym stworzenia racjonalnej i rytmicznej pracy transportu.

Wielkie osiągnięcia, które ma do zaoferowania transport kolejowy w okresie istnienia Polski Ludowej, świadczące o wyższości gospodarki planowej w stosunku do kapitalistycznej szczególnie widoczne występują w wydatnej na przestrzeni ubiegłego okresu poprawie wskaźników ekonomiczno-technicznych.

Jednym z najważniejszych osiągnięć jest tu poprawa wskaźnika obrotu wagonu towarowego, ważnego wskaźnika pracy taboru kolejowego. W stosunku do roku 1946 wskaźnik obrotu wagonu został obniżony o 45

proc., a w porównaniu z okresem przedwojennym o 30 proc. Dobre wyniki w zakresie obniżenia wskaźnika obrotu wagonu towarowego zostały osiągnięte m. in. dzięki skróceniu odległości przewozu 1 tony. Odległość przewozu, która w roku 1946 wynosiła 289 km, jest obecnie mniejsza o 23 proc., w stosunku do przedwojennej o 26%. Skrócenie odległości przewozu było możliwe dzięki realizowaniu zasad socjalistycznego rozmieszczenia sił wytwórczych, stałemu porządkowaniu planowania przewozów i dystrybucji, stosowaniu zasad rejonizacji zaopatrzenia i zbytu. Skrócenie odległości przewozu było możliwe dzięki prowadzeniu konsekwentnej walki z wszelkiego rodzaju nieracjonalnymi przewozami, a przede wszystkim przewozami zbyt dalekimi, krzyżującymi się i okrężnymi. W walce o likwidację nieracjonalnych przewozów nie wykorzystano jeszcze wszystkich możliwości. Wprowadzenie do naszego systemu planowania, za wzorem Związku Radzieckiego, kierunkowego planowania przewozów, stworzy w najbliższej perspektywie nowe, pomyślne warunki dla eliminowania nieracjonalnych przewozów.

Obniżenie wskaźnika obrotu wagonu towarowego było możliwe również dzięki poprawie stosunku długości kursu wagonu próżnego do ładownego, tj. skróceniu długości kursu wagonu próżnego, dzięki lepszej organizacji pracy eksploatacyjnej i coraz szerszemu stosowaniu podwójnych operacji ładunkowych.

W ubiegłym okresie znacznie skrócono czas postoju wagonu na stacjach technicznych przez stosowanie nowoczesnych metod organizacji ruchu kolejowego, technicznej i nadawczej marszrutyzacji pociągów i szybkościowych metod rozrządzania i formowania pociągów.

Duże znaczenie dla dalszej poprawy obrotu wagonów będzie miała wprowadzana coraz szerzej mechanizacja naładunku i wyładunku, stosowanie w eksploatacji wagonów samowyładowawczych oraz rozbudowa i modernizacja frontów ładunkowych i urządzeń wyładowczych.

Duże osiągnięcia w tym zakresie nie powinny przesłaniać faktu, że w postojach wagonów na stacjach rozrządowych i ładunkowych istnieją jeszcze poważne rezerwy, których ujawnienie i wykorzystanie może znacznie obniżyć wskaźnik obrotu wagonu, a przez to przyspieszyć dostawę towarów i zwiększyć zdolność przewozową transportu kolejowego. Stąd walka o dalsze obniżenie wskaźnika obrotu wagonu jest nadal podstawowym zadaniem naszego kolejnictwa.

Oprócz osiągnięć w obniżeniu wskaźnika obrotu wagonu kolejowy znacznie poprawił szereg innych ważnych wskaźników pracy eksploatacyjnej. Zwiększyła się znacznie szybkość techniczna i handlowa pociągów dzięki stale polepszającej się jakości nawierzchni kolejowej, wprowadzeniu nowoczesnych urządzeń sygnalizacji, łączności i zabezpieczenia ruchu pociągu. Duży wpływ na poprawę szybkości pociągów miała elektryfikacja ruchu, budowa nowych torów oraz rozbudowa węzłów i stacji kolejowych. Jednakże szybkości pociągów nie osiągnęły jeszcze zaplanowanych zadań w tym zakresie.

Transport kolejowy zużywa poważne ilości węgla dla celów trakcyjnych, stąd zagadnienie zmniejszenia zużycia węgla na jednostkę pracy, ma poważne znaczenie dla całej gospodarki narodowej. Zużycie węgla obliczeniowego na 1000 brutto tona-km. od roku 1946 do roku 1953 zmniejszyło się o przeszło połowę. Zmniejszenie tego wskaźnika było możliwe dzięki wprowadzeniu postępu technicznego, dostawie nowoczesnych, oszczędnych parowozów pracujących na parę przegrzaną, dzięki wykorzystaniu mocy parowozów, stosowaniu właściwych serii parowozów odpowiednio do wykonywanej pracy, ruchu i ciężaru pociągów, dzięki walce o stałe zwiększanie ciężaru prowadzonego pociągu i rozwój na tej bazie szerokiego ruchu współzawodnictwa pracy. Obniżenie normy zużycia węgla było możliwe w wyniku stałego podnoszenia stanu technicznego parowozów, podnoszenia jakości wykonywanych napraw, stosowania coraz bardziej wydajnych mieszanek węgla i rozszerzenia stosowania w opalaniu parowozów odpadków palnych i niskich gatunków węgla.

Duże sukcesy ma do zanotowania transport kolejowy w dziedzinie przyspieszenia dobowego przebiegu

parowozu czynnego w ruchu towarowym i osobowym. Jeżeli wskaźnik ten przyjąć w roku 1946 za 100, to w 1953 r. wynosi on 149.

Osiągnięcie tych wyników było możliwe dzięki coraz lepszej obsłudze parowozów, dokonywaniu napraw bieżących we własnym zakresie bez wyłączania parowozu z eksploatacji, stosowaniu produkcyjnych metod jazdy „pierścieniowej“ i „pętlicowej“ oraz dzięki rozwojowi ruchu współzawodnictwa o zwiększenie przebiegu parowozu.

Należy podkreślić że duże osiągnięcia polskiego kolejnictwa nie mogłyby być zrealizowane bez zasadniczego przełomu w pracy kolejarzy, tzn. bez szerokiego rozwoju ruchu socjalistycznego współzawodnictwa pracy. Osiągnięcia transportu kolejowego — to przede wszystkim osiągnięcia polskich kolejarzy, których praca z roku na rok była coraz lepsza i której poziom nadal stale się poprawia.

Rozwój współzawodnictwa pracy wśród kolejarzy we wszystkich służbach, a w szczególności w służbie ruchu, mechanicznej, drogowej i handlowej przyczynił się w zasadniczy sposób do pomyślnych wyników transportu kolejowego. Partia i Rząd w uznaniu zasług kolejarzy, uchwałą z dnia 21 kwietnia 1954 r. przyznały specjalne prawa i przywileje kolejarzom — zasłużonej brygadzie polskiej klasy robotniczej.

Najbliższe zadania

II Zjazd Partii podsumował osiągnięcia gospodarcze Polski Ludowej. Między innymi Zjazd wskazał na poważne osiągnięcia polskiego kolejnictwa, wskazując równocześnie na szereg braków, które w pracy transportu kolejowego wystąpiły i wytyczył zadania na najbliższy okres dwu lat.

Jako braki, które wystąpiły w pracy transportu kolejowego, wymieniono niezrealizowanie w planowanych wysokościach, wskaźników postępu technicznego oraz nie wykonanie wskaźników: załadunku statycznego, szybkości pociągów, postojów wagonów w naprawach.

Pierwszy zastępca Prezesa Rady Ministrów Hilary Minc w referacie na II Zjeździe, podkreślając osiągnięcia kolei i oceniając krytycznie niedociągnięcia w pracy kolejnictwa, a przede wszystkim nieprzygotowanie się kolei do pracy w okresach zimowych, wskazał... „w ciągu najbliższych dwóch lat, w związku ze stałym rosnącym zapotrzebowaniem gospodarki narodowej na przewozy, zadaniem transportu kolejowego powinno być pełne zaspokojenie tych potrzeb“.

Dla wykonania tych zadań transport kolejowy otrzymał w ciągu najbliższych lat zwiększone dostawy ciężkich parowozów towarowych i węglarek czteroosowych, których brak kolej najbardziej odczuwa.

Podobnie zostaną zwiększone dostawy w zakresie hamulców zespolonych, sprzęgów wzmocnionych, łożysk tocznych itp. Dla sprawnego realizowania elektryfikacji, zostanie zgodnie z wytycznymi Zjazdu zabezpieczona krajowa produkcja kolejowego taboru elektrycznego. Jednym z ważnych zadań wysuniętych na Zjeździe jest zapewnienie właściwego tempa rekonstrukcji linii kolejowych przez wzmocnienie nawierzchni i mostów, uzbrojenie techniczne w nowoczesne urządzenia zabezpieczenia ruchu pociągów, łączności i sygnalizacji oraz modernizacja zakładów naprawczych taboru kolejowego.

Ważnym zadaniem wysuniętym na II Zjeździe PZPR jest podniesienie na wyższy poziom planowania przewozów, wprowadzenie kierunkowego planowania przewozów, zwiększenie marszrutyzacji oraz walka z przewozami nieracjonalnymi.

Hilary Minc mówił na Zjeździe: „...dla zwiększenia wygody i podwyższenia kultury obsługi podróżnych należy wydać zdecydowaną walkę nieregularności w kursowaniu pociągów pasażerskich, walczyć o czystość, należyte ogrzewanie i oświetlenie oraz warunki sanitarne i kulturalne na stacjach i w wagonach, polepszyć opracowanie rozkładów jazdy w kierunku najbardziej uwzględniającym potrzeby ludności.“

Musimy — mówił dalej tow. Minc — jako jedno z głównych zadań gospodarczych na lata 1954, 1955 postawić pomoc dla kolei i usprawnienie pracy kolei tak, by mogła ona sprostać rosnącemu zapotrzebowaniu gospodarki narodowej na przewozy“.

K. KAMIENSKI (Bydgoszcz)

Zastawy zbożowe przenośne, a trwałe

(artykuł dyskusyjny)

Polskie Koleje Państwowe i szereg innych kolei obcych używają zastaw zbożowych przenośnych, na kolejach zaś węgierskich, rumuńskich i bułgarskich zastawy te są wbudowane do wagonów krytych.

Rozważmy, który z wymienionych sposobów eksploatacji tych przyborów urządzeń jest dogodniejszy i bardziej ekonomiczny i jaki wywiera wpływ na eksploatację wagonów krytych.

Przed wszystkim należy określić, kiedy zastawy zbożowe są najbardziej potrzebne i jakie istnieją warunki przewozowe wymagające stosowania zastaw zbożowych. Jak sama nazwa wskazuje, zastawy zbożowe, jeżeli nie wyłącznie, to głównie, są potrzebne do przewozu zboża w celu wykorzystania pojemności i nośności (ładowności) wagonu, a więc co rok, przede wszystkim od sierpnia do stycznia, w okresie wzmogonych przewozów jesiennych, gdy szczyt przewozów kolejowych jest najwyższy. W innych miesiącach zastosowanie zastaw przy przewozach jest już znacznie mniejsze.

Zatem zastawy potrzebne są głównie w okresie przewozów jesiennych. Nasilenie tych przewozów wynika z sezonowości produkcji rolnej, która podlega załadowaniu, z powodu swego rozproszenia, na wyjątkowo dużej ilości stacji i bocznice.

Opanowanie stale wzrastających przewozów produkcji rolnej jest skomplikowanym, trudnym zadaniem i dlatego przedstawia dla kolei nielada zadanie do pomonania.

I tu kryje się sedno sprawy. Koleje powinny uzyskać i uzyskiwać stale taki stopień sprawności urządzeń technicznych, żeby możliwie najmniejszą ilością środków transportowych wykonać mogły maksimum tego zadania. Lecz usprawnić — to nie tylko polepszyć wskaźniki obrotu wagonów, lecz również udoskonalić te wszystkie techniczne urządzenia kolejowe, które wpływają bezpośrednio lub pośrednio na sprawność wykonywania przewozów.

Omówmy kolejno plusy i minusy eksploatacji zastaw zbożowych przenośnych i stale wbudowanych do wagonu. Zaczniemy od zastaw przenośnych. Przenośna zastawa zbożowa stanowi kilka zbitych ze sobą desek, dających w sumie płaszczyznę 159×150 mm, o ciężarze około 75—80 kg. W dolnej części zastawa posiada okienko z zasuwą do wysypywania przez nie zboża przy wyładunku z wagonu. Wartość inwentarzowa zastawy wg cennika MK wynosi 129 zł.

Jak z tego wynika, zastawa taka nie jest urządzeniem lekkim i łatwym do przenoszenia. Zastawy są zinwentaryzowane na wszystkich prawie stacjach po kilka i kilkanaście i nawet kilkaset sztuk w zależności od przewidywanego ich zapotrzebowania na danej stacji.

Chociaż zinwentaryzowanie zastaw na danych stacjach posiada całkowite uzasadnienie, to jednak zapotrzebowanie tych zastaw do przewozów jest niekiedy, nawet po pierwszym rzucie, a po drugim lub trzecim rzucie z reguły, już takie, że dana stacja zostaje z braku zastaw zmuszona do wstrzymania załadunku zboża mimo posiadania próżnych wagonów przeznaczonych do tych przewozów. Wagon kryty w okresie wielkiego ich zapotrzebowania nieprodukcyjnie oczekują na przybycie zastaw z innych stacji, skąd zostały zadysponowane przez Dyрекcję Okręgową Kolei Państwowych.

Zakłócenia w dostawie zastaw są w praktyce nie do przewidzenia i nie do opanowania, mimo najlepszego nawet zaplanowania dostawy zastaw i dostawy zboża do naładunku.

Stwierdzamy wobec tego takie zjawisko: na danej stacji oczekują wagony na przybycie zastaw zbożowych dysponowanych z innej stacji, oczekuje również dostarczone do przewozu zboże, a zastawy znajdują się w drodze między jedną a drugą stacją.

Często mobilizacja zastaw obejmuje kilka stacji, kilka nawet Dyrekcji, by podołać i zaopatrzyć zwiększone zapotrzebowanie w tej dziedzinie.

Gdyby więc w pewnym momencie można było spojrzeć z lotu ptaka i objąć wzrokiem całą naszą sieć kolejową, to zobaczylibyśmy ciekawe zjawisko, a mianowicie: pewną ilość wagonów wyposażonych w zastawy z ładunkiem zboża znajdowałyby się w ruchu w kierunku swych stacji przeznaczenia, pewną ilość zastaw przesyłanych luzem widzielibyśmy w pociągach towarowych i osobowych (ilość Y) nawet w krzyżujących się kierunkach, a pewna ilość krytych próżnych wagonów (ilość X) oczekuje naładunku do chwili przybycia zadysponowanych zastaw.

Rzecz oczywista, że wielkość wartości Y i X ulega ciągłej zmianie, wahaniom w zależności od zapotrzebowania. Jednak te wartości istnieją faktycznie, a wielkość ich jest szczególnie duża w okresie nasilenia przewozu zboża na jesieni. Jest to zjawisko nieuchronne w gospodarce przenośnymi zastawami zbożowymi.

Powracając do sprawy przesyłania zastaw zbożowych luzem do stacji ich zapotrzebowania należy zanotować czynności, jakie są z tymi przewozami związane. Postaramy się ułożyć je w dość dużym przybliżeniu w porządku chronologicznym, a więc: naładowanie większych ilości zastaw do wagonu krytego, zabranie wagonu z torów magazynowych na tory pociągowe, włączenie wagonu z zastawami do odpowiedniego pociągu, następnie przebieg tego wagonu od stacji załadowania do stacji zapotrzebowania zastaw oraz różne manipulacje na stacji przeznaczenia zmierzające do tego, by w końcu po wyładunku zastawy porzucić do wagonów przeznaczonych do naładowania zbożem i tam je właściwie odpowiednimi gwoździami umocować. W innym zaś przypadku, gdy wymaga tego terminowość naładunku wagonów, bądź gdy nieznaczna ilość podlegających przesłaniu zastaw wysyłana jest pociągiem osobowym, konieczne jest przeniesienie ręczne zastaw z magazynu, często dość oddalonego, na peron, na którym ma być dokonany ich naładunek do pociągu osobowego, ew. przetrzymanie z tego tytułu pociągu osobowego zarówno na stacji załadowania jak i na stacji przeznaczenia. W ogóle przewozy zastaw luzem są pod względem handlowym dla kolei nieprodukcyjne i kłopotliwe.

Statystyka najprawdopodobniej nie obejmuje wszystkich tych opóźnień pociągów osobowych, które w istocie powstały z tej przyczyny. Pokrywa je lub nie pokrywa maszynista w dalszym biegu pociągu. A koszty gwoździ? A koszty utrzymania aparatu dysponującego i kontrolującego przewóz zastaw, sprawozdawczość, koszt telegramów itd? Są to poważne ujemne pozycje w gospodarce kolejowej. Nazwijmy wszystkie te koszty w jednej grupie wartością „Z”.

Niestety, nie posiadam cyfr, którymi mógłbym w sposób dość przekonujący wykazać, jak istotnie drogo taka gospodarka kosztuje.

W celu ustalenia i ujęcia strat $(Y + X + Z)$ w kwoty realnych kosztów własnych należałoby przeprowadzić szczegółowe studia i wtedy można by się przekonać o poważnej wielkości tych strat. Drobne pozornie straty bezpośrednio powiększone przez straty pośrednie (nieprodukcyjne przestoje wagonów krytych w okresie wzmogonego ich zapotrzebowania) dałyby dopiero ogólną pozycję strat wywołaną używaniem przenośnych zastaw zbożowych.

A teraz nieco o zastawach trwale wbudowanych do wagonu krytego i stanowiących stale jego wyposażenie.

Koszt zastawy stanowiącej trwałe wyposażenie wagonu byłby większy mniej więcej o 20 — 30% wskutek dodatkowych urządzeń w wagonie i okuć. Jednak odpadają wszystkie wymienione ujemne zjawiska, jakie stwierdziliśmy przy eksploatacji zastaw przenośnych.

Przed wszystkim wykluczone są najważniejsze straty, tj. oczekiwanie wagonów na stacjach załadowania na przybycie zastaw dysponowanych z innych stacji.

Odpada cały aparat dysponujący zastawami i sprawozdawczość. W obrocie z zagranicą odpada sprawoz-

dawczość w tej dziedzinie na stacjach granicznych, odpadają poszukiwania zastaw zwracanych z zagranicy przez inne, a nie przez pierwotne przejścia graniczne, odpada prowadzenie dość żmudnej korespondencji w tej sprawie zarówno z dyrekcjami granicznymi jak i zarządami obcych kolei. Odpada nieprodukcyjna praca fizyczna robotników magazynowych przenoszących zastawy z miejsca ich zmagazynowania do punktów załadowania zboża, do pociągów osobowych itp., odpadnie prawdopodobnie znaczna część kosztów naprawy zastaw, ulegać będą bowiem one uszkodzeniom w mniejszym stopniu, niż zastawy przenośne z przyczyn łatwo zrozumiałych.

Sprawę zastaw należy traktować w powiązaniu z racjonalnym wykorzystaniem wagonów krytych, a nie oddzielnie.

Wszystko wskazuje na to, że zastawy trwale wbudowane do wagonu staną się podczas eksploatacji ekonomiczniejsze i że kultura przewozu ładunków na tym zyska. W okresie jesiennych przewozów dobroczynny wpływ tych urządzeń da natychmiastowe rezultaty zwiększając sprawność pracy wagonów krytych. W sumie więc przyniesie korzyści nieproporcjonalnie większe w stosunku do zaangażowanych środków pieniężnych.

Walka o wybitne przyspieszenie obrotu wagonów towarowych będzie bardziej owocna.

Oczywista, że jest to dodatkowa w pewnym stopniu

inwestycja nienadająca się do natychmiastowego wprowadzenia w życie. Należy ją przeprowadzić etapami.

Oprócz krytych wagonów wychodzących z fabryk ich budowy, wyposażonych od nowa w trwale wbudowane zastawy, wagony kryte znajdujące się w eksploatacji powinny być zaopatrywane w takie zastawy przy okazji napraw i okresowych rewizji.

Całkowite wyposażenie wagonów w trwale wbudowane zastawy siłą rzeczy należałoby rozłożyć na szereg lat. W okresie przejściowym, dopóki nie będzie dostatecznej ilości wagonów krytych wyposażonych w trwale wbudowane zastawy, mogą zaistnieć pewne trudności eksploatacyjne, jednak w miarę zwiększania się ilości takich wagonów w obrocie trudności te będą zanikać.

Przykład kilku kolei państw naddunajskich wskazuje nado, że mimo wszystkich możliwych niedogodności i zwiększonych na ten cel wydatków inwestycyjnych, przeszły te koleje na stałe urządzenia zastaw zbożowych w wagonach krytych i że inwestycje te są słuszne i celowe, a w ogólnym bilansie eksploatacji korzystne.

Poruszyłem tu tylko aspekt zasadniczy: czy należy poprzestać na dotychczasowym systemie użytkowania zbożowych zastaw przenośnych, czy też stopniowo przechodzić na zastawy zbożowe trwale wbudowane w wagony.

A. ROSTOCKI (Warszawa)

Literatura fachowa w zakresie transportu samochodowego (II)

W poprzednim numerze omówiliśmy dorobek nasz w zakresie fachowej literatury dotyczącej transportu samochodowego. Dorobek ten nie jest mały, świadczy o tym szereg tytułów wymienionych w poprzednim artykule, jednakże jednocześnie brak książek o transporcie samochodowym na rynku księgarskim świadczy również o niezwykłej chłonności na fachową literaturę w interesującym nas zakresie. Jak duże istnieje zapotrzebowanie na książki o samochodach i transporcie samochodowym, może świadczyć choćby taki fakt: w poprzednim numerze została zamieszczona recenzja o wydanej w marcu br. przez „Wydawnictwa Prawnicze” — Zbiorze przepisów dotyczących transportu samochodowego. W recenzji tej była zwrócona uwaga na mały nakład i wysoką cenę. Nim jednak recenzja ukazała się w druku, cały nakład pomimo wysokiej ceny został rozsprzedany. Podobnie dzieje się ze wszystkimi książkami o tematyce transportu samochodowego.

Stan taki na rynku wydawniczym, nie jest przypadkiem i wynika z niezwykle dynamicznego rozwoju naszego transportu samochodowego, co z kolei jest przyczyną olbrzymiego wzrostu ilościowego kadry pracowników transportu.

Mamy już wiele szkół na różnych poziomach, szkolących fachowców w zakresie transportu samochodowego, ale istnieje wielka ilość pracowników transportu samochodowego, którzy przeszli do obecnej swej pracy z innych zawodów, względnie ludzi bez zawodu, którzy rozpoczynając pracę w transporcie zdobyli doświadczenie i chcą swe wiadomości pogłębić i z entuzjazmem studiują zagadnienia związane z ich pracą.

Tak młodzież szkoląca się w szkołach zawodowych, jak i pracownicy, którzy chcieliby się doszkalać, muszą dostać do ręki pełnowartościową książkę fachową, która umożliwi im szkolenie, czy też samokształcenie. Poza tym istnieją jeszcze inne potrzeby. Potrzeby te to popularyzacja zagadnień motoryzacyjnych wśród młodzieży w celu zdobycia nowych kadr dla transportu samochodowego, doszkalanie fachowców w niektórych wąskich zagadnieniach, które wymagają specjalnego naświetlenia, publikowanie prac naukowych dających teoretyczne podwaliny młodej dziedzinie gospodarki narodowej, jaką jest transport samochodowy, opracowywanie prac instruktażowych ułatwiających

organizowanie transportu samochodowego i zarządzanie nim.

Te wszystkie potrzeby nakładają poważne obowiązki na wydawców i autorów fachowej literatury. Obowiązków tych nie można ograniczyć jedynie do sprawy ilości wydawanych książek i podręczników, lecz należy je rozszerzyć również na jakość publikacji.

Nie tylko bowiem ilość książek powinna się zwiększać, powinna również stale polepszać się ich jakość, powinny być coraz doskonalsze i powinny być na coraz lepszym poziomie tak fachowym, jak też stylistycznym i dydaktycznym.

Powyższe uwagi nie oznaczają bynajmniej, że dotychczas wydawane książki były na niskim poziomie. Wydaje się, że ogólnie można wszystkie dotychczasowe wydawnictwa określić jako pożyteczne i wartościowe, które przyniosły dla naszego transportu samochodowego wiele korzyści. Jednakże trzeba stwierdzić jednocześnie, że wszystkie posiadały pewne braki i niedociągnięcia, które mogą być usunięte w dalszej działalności wydawniczej.

Postaramy się przeanalizować te braki i sposoby ich usunięcia.

Jako pierwsze zagadnienie wysuwa się kwestia planowego doboru tematów. Chociaż, jak wspomniałem w poprzednim artykule, dzięki „Wydawnictwom Komunikacyjnym” zerwaliśmy z bezplanowością, to jednakże obecne plany wydawnicze wydają się trochę przypadkowe, nie robione z punktu widzenia potrzeb, a właściwie priorytetu potrzeb, ale z punktu widzenia zgłaszanych tematów. Jak określić potrzeby w zakresie tematyki książek? — Wydaje się, że wyjaśni to odpowiedź na inne pytanie: dla kogo piszemy? — kogo mamy szkolić, w jakim zakresie, na jakim poziomie itp. Wydaje się dalej, że o to należałoby spytać zainteresowane instytucje, nie ograniczając się do Ministerstwa Transportu Drogowego i Lotniczego, lecz przeprowadzając ankietę wśród wszystkich większych jednostek transportu samochodowego i ich władz zwierzchnich. Podobnie jak tematyka planu wydawniczego powinna być nastawiona na konkretnego odbiorcę, również poedyfikacja książki powinna posiadać konkretnego adresata.

Przed napisaniem książki tak autor, jak i wydawca muszą dokładnie ustalić, dla kogo książka jest przeznaczona, jakie jest jej zadanie, jaki poziom czytelnika itp. Obecnie „Wydawnictwa Komunikacyjne” wprowadziły bardzo słuszny zwyczaj dyskusji szczegółowego konspektu książki. Niewątpliwie ten system powinien przynieść pozytywne rezultaty, jednakże wydaje się słuszne wprowadzenie opracowywania również „sylwetki czytelnika”, podobnie jak ma to miejsce przy opracowywaniu programów szkoleniowych. Sylwetka taka powinna określać co przyszły czytelnik już wie i co już umie, oraz co nowego do jego wiadomości i umiejętności wniesie zamierzone wydawnictwo. Opracowanie sylwetki powinno poprzedzić opracowanie planu, czy też konspektu książki, gdyż właśnie z sylwetki powinien wynikać ten plan. Takie ustalanie trybu wydawniczego gwarantowałoby, że czytelnik, dla którego jest przeznaczona książka, nie znalazłby w niej wiadomości zbędnych, które już posiada, względnie, któreby były niepotrzebnym obciążaniem wydawnictwa.

Niestety dotychczas wydawane książki posiadały tę właśnie wadę, że nie widziało się w nich konkretnego adresata i były obciążone niejednokrotnie balastem zbędnych wiadomości, w wielu przypadkach powtarzających się w szeregu wydanych książek.

Zagadnienie drugie to pewnego rodzaju schematyzm, który podobnie jak w literaturze pięknej, zakorzenił się i w literaturze fachowej. Schematyzm ten polega na tym, że w większości książek o interesujących nas tematach zaczyna się od omówienia tych samych zagadnień, a mianowicie: Co to jest transport? — Zadania transportu samochodowego — ; Rozwój transportu samochodowego w ZSRR; Rozwój transportu samochodowego w Polsce w Planie 6-letnim; itp. Tak zaczyna się książki Sokołowskiego i Rostockiego, Madeyskiego, Solskiego, Tatjewskiego i z drobnymi odmianami niektóre z innych wymienione uprzednio. Może czas byłby już skończyć z tym stale powtarzającym się wstępem i przechodzić od razu do tematu odsyłając czytelnika do innych książek, które wstęp taki już zawierają, a może należałoby wydać książkę zawierającą tylko te zagadnienia wstępne?

Trzecie zagadnienie to teoretyzowanie najprostszych zagadnień w wydawanych książkach. Autorzy najniepotrzebniej usiłują „unaukować” każde zagadnienie drogą wprowadzenia do opisów rzeczy znanych i powszechnie wiadomych, — napuszonych definicji i skomplikowanych wzorów. Oczywiście w wielu przypadkach definicja czy wzór wiele wyjaśniają i ułatwiają zrozumienie zagadnienia, ale w wielu również zaciemniają prostą sprawę. Nie należy obawiać się popularyzacji poważnych zagadnień, o ile tą drogą można osiągnąć cel, którym jest udostępnienie wiadomości w sposób zrozumiały dla czytelnika, natomiast należy jaknajostrzej zwalczać pogmatwania rzeczy znanych czytelnikowi, gdyż w ten sposób wzbudza się w nim jedynie szereg wątpliwości co do posiadanych już wiadomości.

Z zagadnieniem powyższym wiąże się czwarte zagadnienie, którym jest przebijająca się przez wszystkie książki chęć wyjaśnienia wszystkich zagadnień od początku, od najbardziej prymitywnych do najbardziej skomplikowanych. Gdyby istniała sylwetka czytelnika, o której mówiliśmy już poprzednio, wówczas autor wiedziałby, że czytelnik już coś nie coś wie i należy zacząć od pewnego poziomu, do którego czytelnik jest przygotowany.

Zagadnienie piąte to objętość książki. Wiele z wydanych książek po wojnie to dzieła o dużej objętości i encyklopedycznym charakterze (400 — 1000 stron).

Tego typu wydawnictwa są również potrzebne, ale chyba najbardziej pilne są krótkie broszury o ściśle sprecyzowanym temacie. Wydaje się celowe wydawanie cykli broszur obejmujących jeden obszerniejszy problem, ale ujętych w takiej formie, ażeby każda z broszur stanowiła całość. Tego typu forma powinna dać dwojakie korzyści, po pierwsze będzie łatwa do przeczytania i nie będzie odstraszać czytelnika swoją objętością, a po drugie czas trwania cyklu wydawniczego takiej broszury można będzie poważnie skrócić. A właśnie długość cyklu wydawniczego jest jednym z poważnych mankamentów ruchu wydawniczego.

Od podpisania umowy z autorem do wydania książki — to minimum dwa lata, z tym, że najmniejsza po-

zycze w tym okresie czasu stanowi czas pisania książki, natomiast długo trwa opiniowanie, redagowanie i inne związane z wydaniem książki czynności. Tak długi okres wydawniczy powoduje oczywiście poważne zmniejszenia aktualności publikowanej pracy i zmniejsza tym samym jej wartość.

Wydaje się, że częściowe przejście na system broszurowy umożliwi skrócenie cyklu wydawniczego. Trzeba zresztą stwierdzić, że właśnie w roku bieżącym „Wydawnictwa Komunikacyjne” zapowiadają szereg broszur i parę z nich już się ukazało (np. Sokołowski: „Wskaźniki techniczne — ekonomiczne w transporcie samochodowym” — Kaflńska: „Metoda Kowalowa na stacjach obsługi”). Jak więc widzimy „Wydawnictwa Komunikacyjne” starają się usprawnić formy wydawnicze i nad poprawą tych form stale pracują. Jednakże przedsiębiorstwo wydawnicze samo nie może nic zdziałać, jeśli nie będą z nim współpracowali czytelnicy i autorzy.

Wydawnictwa Komunikacyjne „prowokują” taką współpracę w formie zwoływania narad i w formie propagowania swych publikacji poprzez wagon-wystawę, gablotki itp., ale to wszystko mało. Współpraca z wydawcą musi wypływać nie tylko z inicjatywy wydawnictwa, współpraca ta powinna również być inicjowana przez czytelników, którym przecież najwięcej zależy na podniesieniu wydawanych książek na wyższy poziom. Współpraca taka może mieć różne formy, jednakże najprostszą jej formą jest organizowanie wieczorów dyskusyjnych nad fachowymi wydawnictwami. Wieczory dyskusyjne mogą być organizowane wszędzie tam, gdzie zgrupowani są transportowcy, interesujący się fachową literaturą, a więc w ekspozyturach PKS, komórkach służby transportowej, w przedsiębiorstwach branżowych itp. Organizować takie narady — dyskusje mógłby zarówno związek zawodowy, jak też oddziały NOT, PZMOT czy też PTE. Jest rzeczą oczywistą, że ażeby takie narady dały jakieś pozytywne rezultaty to ich wyniki i wnioski powinny być przekazywane do Wydawnictw, które skolei muszą te wnioski wykorzystywać w swych dalszych pracach.

Drugą formą współpracy czytelników z wydawnictwem jest publiczna dyskusja na łamach prasy fachowej. Dyskusja, która by powstawała na bazie dobrze, wyczerpująco i wszechstronnie opracowanej recenzji. Brak nam takich recenzji i omawiając to zagadnienie obszernie na łamach „Motoryzacji” (1953 r. — Nr 11) wskazałem na cały szereg wad, jakie dotychczas zamieszczane recenzje zawierają i na sposoby jakimi można dojść do recenzji pełnowartościowych, stanowiących analizę wydawanej pracy. Recenzje tego typu staramy się zamieszczać na łamach „Transportu”, jednakże trzeba stwierdzić, że nie wywołują one dyskusji i czytelnicy nasi bardzo rzadko nadsyłają nam swe wypowiedzi na temat wydawanych książek.

Warto jeszcze zwrócić uwagę na zagadnienie ilustrowania wydawanych książek.

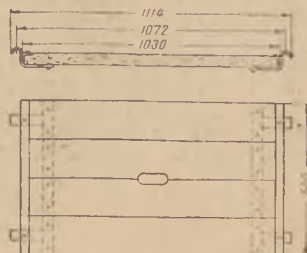
Lepsze ilustrowanie podręczników fachowych zwiększa zainteresowanie czytelnika i zmusza go do zapoznania się z treścią. W większości książek z zakresu transportu samochodowego powtarzają się te same ilustracje, co powoduje domniemanie, że i treść jest ta sama, a zatem nie warto jej czytać. Należy większą wagę przywiązywać do ilustracji, wykonywać je starannie i w sposób, który z jednej strony zainteresuje czytelnika, z drugiej zaś podniesie stronę dydaktyczną książki na wyższy poziom.

Uwagi krytyczne, które ująłem powyżej, nie negują faktu, że istniejący dorobek wydawniczy jest już pożyteczny, że możemy tego dorobku się nie wstydzić, że zadowolimy Wydawnictwom Komunikacyjnym wiele cennych pozycji wydawniczych. że mamy już pożyteczny spis nazwisk autorów nowej kadry dobrych fachowców, że wreszcie wydawane książki stoją na niezłym poziomie redakcyjnym. Nie zmienia to jednakże faktu, że książek o transporcie samochodowym i o samochodach nie ma na rynku księgarskim i że są one rozchwytywane, to znaczy, że są potrzebne i że są czytelnicy, którzy na nie czekają, że trzeba tych książek więcej, że powinny one być stale udoskonalane i podciągane na lepszy poziom, że trzeba kłaść jak największy nacisk na sprawy wydawnicze.

P. STANISŁAWSKI (Warszawa)

Sposób dostarczania cegły w paczkach*)

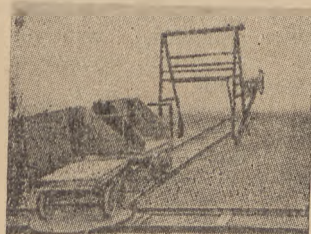
Ostatnio w Związku Radzieckim opracowano szereg metod transportowania cegły z cegielni na tereny budów. Jednym z bardzo praktycznych i ciekawych sposobów przewozu cegły jest projekt I. P. Szyrkowa z Zarządu Głównego Budowy Urządzeń Wojskowych¹⁾. Jest to sposób polegający na przewożeniu cegły w paczkach na specjalnie skonstruowanych podstawach.



Rys. 1.

Wyładunek z wagoniku odbywa się przy pomocy dźwigów. Również przy pomocy dźwigów ładowane są na samochody. Na platformie samochodu paczki układane są szczerbnie jedna obok drugiej.

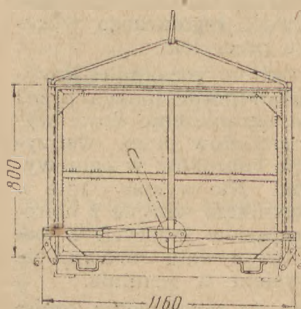
Dźwig ładujący paczki na platformę samochodu zaopatrzony jest w specjalny futerał-chwytnak, posiadający trzy ścianki. Jest to metalowy szkielet, obity blachą, a rozmiary jego odpowiadają objętości paczki z cegłą. Futerał w swej dolnej części posiada zaczepy, które przy pomocy specjalnego przełącznika łączą się z hakami, przymocowanymi do podstawy, na której ułożone są paczki z cegłą (patrz rys. 2 i 3).



Rys. 2.

Aby zabezpieczyć paczki przed rozsypaniem się i tłu czeniem w drodze, są one ujęte w drewniane osłony (rodzaj wewnętrznych boków samochodu) o wymiarach 3,16 na 0,748 m, przymocowane do burt nadwozia za pomocą przegubów pętlowych (rys. 4).

Te dodatkowe osłony (burty) stanowią wyposażenie samochodu i w miarę potrzeby mogą być szybko zdejmowane i składane, bądź też niezwłocznie na nowo montowane.



Rys. 3.

Pomocą takiego futerału paczki cegieł można również wyładować z samochodu ciężarowego bezpośrednio, podając je na miejsce pracy. W tym przypadku należy uprzednio paczki cegieł porozsuwać na platformie samochodu za pomocą niewielkiego łomu.

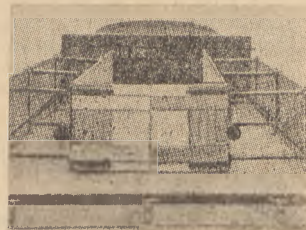
Po przeniesieniu paczki cegieł na samochód przy pomocy futerału-chwytnaka, futerał ten przez przekręcenie

specjalnego przełącznika zostaje oddzielony od podstawy i przeniesiony przez dźwig z powrotem do magazynu. Podstawy, w miarę ich zwalniania spod cegieł, zostają składane w stosy, po czym przetransportowane na skład i skierowane do cegielni.

Zmechanizowana dostawa cegieł w paczkach według pomysłu Szyrkowa bywa realizowana w dwóch wariantach:

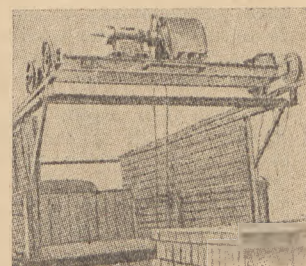
1) przy zastosowaniu dźwigu dla załadunku i wyładunku paczek cegieł z samochodów,

2) przy wykorzystaniu do tego celu samoladowacza w rodzaju dźwigowej platformy elektrycznej²⁾.



Rys. 4.

Wspomniana platforma przesuwana się, wzdłuż nadwozia samochodu, po szynach zmontowanych na podkładach przymocowanych do dna nadwozia. Dźwigowe platformy elektryczne są wyposażone w zasilacze platformek dźwigu typu „Pionier” z doprowadzeniem prądu od silników przy pomocy kabli elastycznych (rys. 5).

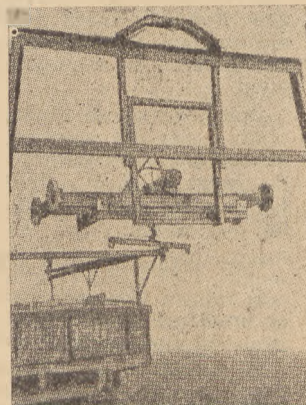


Rys. 5.

Jedna z platformek tego typu znajduje się stale w zakładzie produkcyjnym, druga zaś — w magazynie na placu budowy. Do zmontowania platformek na samochodach przed naładunkiem lub wyładunkiem paczek cegieł, jak również do zdjęcia platformek z samochodów po dokonanym naładunku wzgl. rozładunku, przewidziany jest specjalny dźwig ramowy (portal) rys. 6.

Ten zmechanizowany sposób dostawy cegieł paczkami przy zastosowaniu platformek dla załadunku i wyładunku paczek został opracowany przez projektodawcę specjalnie z myślą o budownictwie wiejskim, gdzie należy się spodziewać braku specjalnych dźwigów, koniecznych do prac załadunkowo - wyładunkowych.

Paczkowy system dostawy cegieł, według pomysłu tow. Szyrkowa, został w obu wariantach sprawdzony doświadczalnie w warunkach produkcyjnych w ciągu października 1953 roku.



Rys. 6.

W tym czasie wywieziono z cegielni Niżnij-Kotelsk na trzy rozmaite budowy Moskwy ponad 100 tysięcy cegieł.

W magazynach przy placach budowy cegły te w paczkach były rozładowane przy pomocy dźwigów wieżowych i ustawiane w trzech warstwach, lub też, po wyposażeniu dźwigów w czterościenne futerały-chwytnaki, dostarczane bezpośrednio na rusztowania do miejsca pracy.

*) Opracowano na podstawie artykułu p. t. „Sposób dostawki kłupczych pakietami” A. W. Griażnowa i inż. W. P. Zotowa, zamieszczonego w N-rze 3 mies. „Mechanizacja stroitelskaja” z 1954 r.

1) Głównowojenstroj.

2) Patrz ant. „Dążyć do zmechanizowania robót przeładunkowych i transportowych” — Transport Nr 5/53.

I. CIEPLAK i W. WĘGIELEK (Warszawa)

Perspektywy wykorzystania próżnych przebiegów

Wydane w ostatnich latach przepisy w zakresie transportu drogowego zmierzają do maksymalnego wykorzystania rezerw tkwiących w eksploatacji taboru samochodowego. Osiągnięcie tego celu uzyskuje się między innymi poprzez bardziej dokładne określenie podziału zadań w transporcie drogowym oraz przez stworzenie warunków organizacyjnych dla racjonalnej eksploatacji taboru.

Jednym właśnie z elementów racjonalnej eksploatacji taboru jest wykorzystanie próżnych przebiegów.

Na łamach miesięcznika „Transport” oraz pozostałej prasy fachowej było wielokrotnie omawiane znaczenie organizacji wykorzystania próżnych przebiegów oraz przepisy i zasady dotyczące działalności placówek spedycyjnych. Doświadczenia tej akcji zdobyte w roku 1953 potwierdzają w całej rozciągłości słuszność tezy, że ograniczenie wyjazdów samochodów i zorganizowanie wykorzystania powrotnych przebiegów pozwala na wydobywanie znacznych rezerw taborowych.

Aczkolwiek placówki spedycyjne w ubiegłym roku znajdowały się w fazie organizacyjnej i nie miały jeszcze zapewnionych wszystkich koniecznych warunków działalności — to wyniki ich pracy świadczą o wielkim dynamizmie rozwojowym tej organizacji oraz wskazują na osiągnięte korzyści gospodarcze. Ilustrują to poniższe cyfry za rok 1953:

1. ogólna ilość załadowanych samochodów	18.922
2. „ „ „ „ ton	62.163
3. „ „ „ „ wykonanych tonokilometrów	15.500.589
4. „ „ „ „ wartości przewozów w złotych	10.576.831

Rozpatrując podane cyfry — należy sobie uzmysłowić, iż określają one **dotatkową** produkcję przewozową wykonaną głównie w czasie powrotnych przebiegów. Ponadto należy podkreślić, że ta pokaźna produkcja stanowi zaledwie ułamek możliwych do uzyskania oszczędności w zamiejscowym transporcie samochodowym.

Opierając się na doświadczeniach ubiegłego roku — plany pracy dla placówek spedycyjnych na rok 1954 przewidują czterokrotny wzrost wyników w stosunku do osiągniętych w r. 1953. Wyrażają się one ilością 280 tys. ton do załadowania przy wartości przewozów 44 miliony złotych.

Przy ustalaniu tych zadań wzięto pod uwagę:

1) rozwój sieci placówek spedycyjnych z 75 do 105, co umożliwi objęcie tą siecią wszystkich głównych kierunków przewozowych w kraju,

2) rozbudowę magazynów przeładunkowych. W roku 1954 przewidziane jest uruchomienie magazynów przy wszystkich placówkach terenowych PKS, co pozwoli na przyspieszenie odprawy samochodów oraz umożliwi nadawanie i odbiór przesyłek również w godzinach zamknięcia magazynów zleceniodawców, wpływając na zwiększenie nadawanej masy towarowej,

3) wzrost kwalifikacji pracowników placówek w wyniku zdobytych doświadczeń, a przez to polepszenie organizacji pracy. Dużą rolę odegra tutaj rozwijające się obecnie coraz szerzej współzawodnictwo między placówkami spedycyjnymi,

4) zwiększenie ilości zgłaszanych samochodów PKS, których wyjazdy w roku ubiegłym były ograniczone w związku z zaplanowaniem zbyt niskiej średniej odległości jazdy, co uniemożliwiało wykonywanie wyznaczonych dla przewoźnika publicznego zadań transportu zamiejscowego. Równocześnie powinno nastąpić zwiększenie ilości zgłaszanych samochodów transportu resortowego w związku ze wzrostem uświadomienia, popularyzacji i przestrzegania obowiązujących przepisów. Zgłoszenia te będą dotyczyć w głównej mierze wyjazdów na bliższe odległości, co nie było w ubiegłym roku przestrzegane wskutek mylnej interpretacji obowiązujących przepisów,

5) zwiększenie masy ładunkowej przez przejmowanie ładunków z samochodów, których wyjazd został przez placówki spedycyjne wstrzymany. Należy nadmienić, że w ubiegłym okresie placówki ograniczały się przeważnie do doładowywania zgłaszanych samochodów. Tymczasem działalność placówek spedycyjnych powinna polegać w pierwszym rzędzie na ograniczeniu ilości wyjeżdżających samochodów, aby tym samym osiągnąć lepsze wykorzystanie pozostałych samochodów.

* *

*

Jednocześnie z opracowywaniem omówionych wyżej planów pracy na rok 1954 — na przełomie listopada i grudnia ub. roku zaobserwowano w terenie zjawiska wymagające zastanowienia, czy faktyczny rozwój placówek spedycyjnych będzie zgodny z przewidywanym w planie. Na czym polegały te zjawiska?

W okresie wspomnianych dwu miesięcy zmniejszyła się gwałtownie liczba zgłoszeń samochodów PKS, co było związane z wykonywaniem przewozów interwencyjnych (okres akcji jesiennej itp.) oraz z nastawieniem PKS na wykonanie planu ton, o czym uprzednio wspominaliśmy. Jednocześnie zanotowano znaczne zmniejszenie zgłoszeń samochodów transportu resortowego. Nastąpiło to wskutek wzmoczenia dyscypliny przestrzegania przez transport resortowy przepisów odnoszących się do wyjazdów na dalsze odległości, wskutek zaostrożenia kontroli drogowej oraz kontroli wyjazdów przez wydziały komunikacji drogowej.

W wyniku tego stanu rzeczy nagromadziły się w placówkach spedycyjnych poważne ilości masy towarowej, która nie mogła być w terminie wysłana. Zmusiło to placówki do szukania dróg rozładowania magazynów, a w związku z tym do przesyłania nagromadzonych przesyłek specjalnie organizowanymi samochodami zbiorowymi PKS itp. Nie trzeba podkreślać, że wysłanie tej masy przewozowej specjalnie zapotrzebowanymi przez spedycję samochodami, a nie w drodze doładunku samochodów powracających — wpłynęło na zmniejszenie efektów ekonomicznych akcji wykorzystania próżnych przebiegów.

Ten stan rzeczy już dziś wskazuje, że placówki spedycyjne nie mogą być uzależnione od nieregularnego zgłaszania się samochodów i muszą posiadać dla zapewnienia ciągłości pracy możliwość **regularnego** wysyłania zgłaszanych do przewozu przesyłek.

Ponadto — o czym już poprzednio wspomnieliśmy — jednym z najistotniejszych zadań postawionych przed placówkami spedycyjnymi jest ograniczenie ilości wysyłanych na dalekie trasy samochodów przez wstrzymanie ich wyjazdów i przejęcie ładunków w celu wysłania ich innymi samochodami. Nie wykonywanie w okresie ubiegłym tych zadań wynikało właśnie z nieregularnego zgłaszania się samochodów jadących w pożądanym kierunku i stąd wpływała obawa, że przejęte przesyłki nie będą wysłane w terminie.

W związku z tym wydaje się, że zapewnienie koniecznej regularności można będzie osiągnąć jedynie na drodze wprowadzenia stałych połączeń komunikacyjnych między placówkami spedycyjnymi. Zorganizowana w ten sposób sieć regularnej komunikacji samochodowej umożliwi szybki przewóz zgłaszanych przesyłek zapewniając jednocześnie racjonalne wykorzystanie taboru użytego do tych przewozów. Placówki spedycyjne będą stanowiły w opisanym systemie komunikacyjnym ekspedycje nadania i odbioru przesyłek. W tym zakresie będą spełniać rolę koordynatora ruchu samo-

chodów na wspomnianych liniach. Oczywiście praca placówek spedycyjnych będzie musiała być zespolona jeszcze bardziej niż dotychczas z ogólnym aparatem spedycyjnym PKS, a szczególnie w odniesieniu do dowozu i dostawy przesyłek do odbiorców, do równoległego formowania kolejowych wagonów zbiorowych (głównie na dalsze odległości) itp.

Równolegle do organizowania przez placówki spedycyjne przewozów na dalsze odległości w przedstawiony wyżej sposób — winny one spełniać rolę koordynatora przewozów na bliższe odległości. Jak nadmieniliśmy — roli tej placówki spedycyjne w dotychczasowym okresie nie spełniały, co m. in. uniemożliwiło przyspieszenie przejmowania przewozów w zastępstwie kolei. Obecnie zatem należy wzmocnić tempo przejmowania od kolei nieekonomicznych dla tej komunikacji przewozów na krótkich odcinkach, co pozwoli na zwiększenie przelotności linii kolejowych i przyspieszenie obrotu wagonów a przez to na powiększenie potencjału przewozowego kolei i zmniejszenie kosztów eksploatacyjnych. Zastępstwo kolei w tym zakresie powinno objąć częściowo placówki spedycyjne w drodze przejścia masy towarowej i wysyłania jej zgłaszanymi samochodami.

Wynikają stąd następujące wnioski:

1. należy przyspieszyć tempo uruchamiania ekspresowych linii regularnych łączących placówki spedycyjne. Linie te powinny być uruchamiane po przeprowadzeniu dokładnej analizy potoków masy towarowej na danej trasie — w pierwszym rzędzie na głównych szlakach komunikacyjnych. Jak wykazała praktyka — na trasach tych przebiega znaczna ilość taboru przedsiębiorstw resortowych, która — po wprowadzeniu komunikacji regularnej — będzie mogła być zwolniona do wyznaczonych dla tego taboru zadań przewozowych na krótkich odległościach. Przesyłki będą przewożone w tej komunikacji jako ładunki zbiorowe przeważnie zespołami wielotonowymi, co będzie stanowiło dodatkową oszczędność w stosunku do stanu obecnego, w którym przewozy te są wykonywane znacznie większą ilością samochodów małodonażowych. Wiadomo bowiem, że koszt przewozu na dalekich trasach maleje w miarę wzrostu taboru użytego do przewozu.

2. W miarę rozszerzania sieci połączeń ekspresowych, w których przesyłki przewożone są pomiędzy ekspedycjami (placówkami spedycyjnymi) bez przystanków na trasie — należy uruchamiać linie regularne z przystankami na trasie jako uzupełnienie wyżej opisanej komunikacji. Linie te powinny być uruchamiane w zależności od potrzeb terenowych, również po przeprowadzeniu dokładnej analizy — na poszczególnych odcinkach linii ekspresowych oraz na trasach o znaczeniu lokalnym, głównie na terenach bezkolejowych. Sieć tych linii powinna tworzyć system komunikacji towarowej na danym obszarze, podobnie jak to zostało już zorganizowane na terenie Okręgu Poznańskiego PKS. Na terenie tym istnieje gęsta sieć linii regularnych, przy pomocy której można już dziś zapewnić pokrycie zapotrzebowania przewozu drobnicy w międzymiastowej komunikacji samochodowej. Jak wykazały dotychczasowe doświadczenia i co potwierdzają zleceniodawcy — tak zorganizowany przewóz drobnicy jest najbardziej racjonalny, a przytym szybki i tani.

3. Opierając się na tworzeniu obu rodzajów linii regularnych — konieczne jest opracowanie planu rozwojowego sieci samochodowych połączeń regularnych w skali kraju. Sieć ta powinna umożliwić przesyłanie drobnicy w dowolnych kierunkach, zarówno na szlakach głównych, jak i dowozowych, z przeładunkami z samochodu na samochód lub inny środek transportowy. Pragniemy nadmienić, że w roku ubiegłym PKS posiadała łącznie 34 linii regularnych i że na rok bieżący zaplanowano uruchomienie dalszych 41 linii ekspresowych i z przystankami na trasie. Jest to jednak nie wystarczające jeżeli zważyć, że w jednym tylko Okręgu Poznańskim PKS zorganizowano już 13 linii, co również nie jest liczbą ostateczną.

4. Placówki spedycyjne w oparciu o magazyny przeładunkowe — spełniając funkcje ekspedycji nadania i odbioru w systemie regularnej komunikacji towarowej — powinny koordynować ruch samochodów ciężarowych na trasach o znaczeniu lokalnym (na których nie uda się uruchomić linii regularnych) oraz na bliskich odległościach zapewniając wykorzystanie niepełnych i próżnych przebiegów.

* * *

Drugi Zjazd Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej jako zasadniczy cel postawił podniesienie stopy życiowej mas pracujących miast i wsi. Uzyskane dzięki wysiłkom całego narodu i wszechstronnej pomocy Związku Radzieckiego wyniki gospodarcze pozwalają stwierdzić, iż w ciągu najbliższych dwu lat możliwe jest rzeczywistnienie postawionego zadania. Rozpoczęcie realizacji nakreślonego programu szybszego wzrostu poziomu życiowego ludzi pracy spotkało się z gorącym poparciem w całym kraju, czego wyrazem była potężna fala współzawodnictwa przedzjazdowego. Ale szybszy wzrost stopy życiowej — jak mówi tow. Bierut — trzeba wywalczyć i wypracować. Warunkiem realizacji nakreślonego programu jest zwiększenie wydajności pracy i obniżenie kosztów własnych.

Stąd wynikają zadania dla transportu samochodowego zaspakajania potrzeb przewozowych w dostosowaniu do obecnego etapu budownictwa socjalistycznego, dokonywania przewozów jak najsprawniej i jak najtaniej.

Podany zarys organizacji przewozu drobnicy w ruchu zamiejscowym zakończy przeprowadzenie podziału zadań w transporcie drogowym. Wyeliminuje to używanie nieodpowiedniego taboru do dalekich przewozów, a równocześnie wyeliminuje występujące dotychczas marnotrawstwo w postaci próżnych i niepełnych przebiegów samochodów ciężarowych. Przewozy te będą zatem dokonywane w najbardziej ekonomicznych warunkach eksploatacji taboru przy jednoczesnym zapewnieniu szybkości i sprawności przewozu artykułów zarówno przemysłowych, jak i rolniczych w obrocie międzymiastowym, a przede wszystkim pomiędzy miastem a wsią.

Na tej drodze transport samochodowy — naszym zdaniem — wykona zadania postawione przez II Zjazd PZPR.

TRANSPORTOWCY!

Uczcijcie godnie 10-lecie

POLSKI LUDOWEJ

zobowiązaniami produkcyjnymi!

W. LUBICZ-KRUPOWICZ (Warszawa)

Czwarty rok planu 6-letniego w żegludze i portach

Realizując zadania instrumentu handlu zamorskiego, flota nasza wykazuje stały wzrost swego udziału w przewozach towarów przechodzących przez porty polskie. W roku 1950 udział ten wyniósł 13,6%, w roku 1951 — 15,7%, w roku 1952 już 26,1%, podobnie jak w roku 1953.

Wzrasta również udział w przewozach statków własnych w stosunku do dzierżawionych. I tak: w 1951 r. statki własne przewiozły 72,3% masy towarowej, resztę zaś, tj. 27,7% masy przewiozły statki dzierżawione. Natomiast w roku 1952-gim statki własne przewiozły 78,5% masy towarowej, zaś w roku 1953-cim aż 87%.

Plan 6-letni założył poważny wzrost naszego handlu zagranicznego ze Związkiem Radzieckim i krajami demokracji ludowej. Podczas gdy w Planie 3-letnim przeważały obroty z państwami kapitalistycznymi, Plan 6-letni przewiduje stały wzrost udziału państw obozu pokoju w naszych obrotach handlowych tak, że w końcu tego planu udział ten winien wynieść ca. 70% całości. Fakt ten musiał i znalazł swój wyraz w zasięgu i kierunkowości naszych przewozów morskich. Wyrazem tym są stale wzrastające przewozy na liniach Dalekiego Wschodu, a zwłaszcza na linii chińskiej.

Jeżeli przewozy na liniach Dalekiego Wschodu w pierwszym roku Planu 6-letniego przyjąć za 100, to w 1951 roku wyniosły one 369,4, w 1952 roku — 533,6, zaś w 1953 roku — 545,6. Wzmoczenie przez naszą flotę przewozów na liniach Dalekiego Wschodu ma swój poważny wpływ na rozwój gospodarczy zarówno Polski Ludowej, jak i Chin Ludowych oraz krajów demokracji ludowej, korzystających z polskich portów. Utrzymaniem i rozszerzeniem linii regularnej do Chin Ludowych flota nasza uniemożliwiła skuteczność blokady amerykańskiej i stworzyła pomyślne warunki dla coraz bardziej rozszerzającej się wymiany międzynarodowej towarów przez porty chińskie.

Odzwierciedleniem zwiększających się przewozów na liniach Dalekiego Wschodu jest stały wzrost przewozów w żegludze regularnej, łączącej porty polskie z portami chińskimi oraz wzrost średniego przebiegu ładunku w milach. Jeżeli w 1952-gim roku średni przebieg ładunku wyniósł 2463 mile, to w 1953-im roku wyniósł już 3094 mile. Poważny wzrost przewozów na linii chińskiej spowodował w ciągu roku 1953-go konieczność przerzucenia szeregu statków z zasięgów bliższych na Daleki Wschód.

Fakt ten zaważył na strukturze wykonania Narodowego Planu Gospodarczego w roku 1953-cim. Tak więc zadania nałożone na flotę morską przez Narodowy Plan Gospodarczy zostały wykonane następująco: wg. wartości w cenach niezmiennych w 103,1%, w tonomilach w 101,6%, w tonach zaś w 90,8%. Natomiast wykonanie przewozów w stosunku do sumy planów kwartalno-miesięcznych korygujących pierwotne założenia Narodowego Planu Gospodarczego, na skutek wzrostu przewozów na liniach Dalekiego Wschodu, wyniosło: wg. wartości w cenach niezmiennych w 103,4%, w tonomilach w 104,6%, w tonach zaś w 109,8%.

Przekroczenie planu przewozów jest niewątpliwym sukcesem naszej floty. Sukces ten jest tym cenniejszy, że osiągnięty został przy pomocy tonażu mniejszego o 12% od zakładanego w planie. Trudności bowiem w nabyciu statków na rynkach kapitalistycznych spowodowały, że flota nasza przewoziła tonażem wynoszącym 88% planowanego. Przekroczenie planu przewozów za pomocą zmniejszonego tonażu wskazuje na wzrost wskaźnika wykorzystania zdolności przewozowej floty, co jest wynikiem ofiarnej pracy ludzi morza.

Rozpoczęta w 1951-ym roku akcja współzawodnictwa pracy na statkach polskich kontynuowana była w coraz szerszym zakresie w latach 1952 i 1953. Marynarze polscy, wzorem załóg radzieckich, w trosce o przedłużenie czasu eksploatacji statków, w trosce o ich oszczędną eksploatację i o zmniejszenie nakładów, przejęli pod socjalistyczną opiekę maszyny i urządzenia statków.

Każdy członek załogi opiekuje się jakimś urządzeniem i za nie odpowiada, przyjmując konkretne i przemysłane zobowiązanie. Zwiększa to świadomą odpowiedzialność osobistą załogi za stan techniczny statku, wzmacnia zainteresowanie członków załóg zagadnieniami technicznymi oraz stanowi zachętę do dalszego szkolenia technicznego. Socjalistyczna opieka nad mechanizmami wpłynęła na zwiększenie okresu przebiegu międzyremontowego.

Ofiarna praca naszych marynarzy przyczyniła się również do skracania czasu postoju statków w portach, zwiększania szybkości rejsowych itd. Dzięki współzawodnictwu szereg statków wykonało swoje plany przed terminem, co dało im możliwość wykonania przewozów ponadplanowych. Np. statki Polskiej Żeglugi Morskiej w Szczecinie przewiozły ponad plan 11 tys. ton ładunków.

Porty morskie

W planie 6-letnim założony jest wzrost obrotów ze Związkiem Radzieckim i krajami demokracji ludowej, który odbywa się przede wszystkim drogą lądową. Zatem, pomimo ogólnej dynamiki rozwojowej przeładunków portowych (w strukturze i jakości oraz technice przeładunku), przeładunki te w planie 6-letnim ilościowo w tonach nie wzrastają. Natomiast wzrost przewozów na liniach regularnych zdecydował o strukturze masy towarowej przeładowywanej w portach, co uwidoczniło się nie we wzroście ilościowym lecz we wzroście jakościowym przeładunków, a mianowicie we wzroście przeładunków drobnicy.

Narodowy Plan Gospodarczy za rok 1953-ci został w przeładunkach ogółem wykonany w tonach w 99,6%, w tym plan przeładunku drobnicy został wykonany w 118,5%. Przekroczenie planu przeładunku drobnicy zdecydowało o wykonawstwie planu ogólnego przeładunków według wartości, który został przez porty wykonany według wartości w cenach niezmiennych w 113,4%.

Udział drobnicy w masie przeładunkowej stale wzrasta. Jeżeli w pierwszym roku Planu 6-letniego drobnica stanowiła 10,1% ogółu masy towarowej przeładowywanej w portach, to w roku 1951-ym stanowiła ona 11%, w roku 1952-im — 13%, a w r. 1953-im już 18%. Niezależnie od procentowego stosunku drobnicy do reszty masy przeładowywanej, również wzrasta ilość drobnicy przechodzącej przez porty. W 1953 r. przez porty przeszło o 50% drobnicy więcej, aniżeli w pierwszym roku Planu 6-letniego. Wzrost drobnicy zaznaczył się również i w tranzycie. Drobnica tranzytowa stanowi w roku 1953-im 260% ilości z roku 1951-go. Stosunek procentowy drobnicy do reszty masy tranzytowej również poważnie wzrasta. I tak: w 1951 r. stanowi ona 21% masy tranzytowej przechodzącej przez porty, w 1952 roku — 39%, zaś w 1951 r. aż 47%.

Równolegle do wzrostu przeładunków drobnicy zmieniła się również sama struktura masy drobnicowej. Wzrosły przede wszystkim ładunki drobnicy pracochłonnej i wysoko wartościowej. Zaszła też konieczność stałego usprawniania przeładunków drobnicy. Usprawnianie to poszło nie dłużej zwiększania inwestycji, lecz raczej drogą lepszego wykorzystywania dotychczasowych urządzeń portowych i wzrostu mechanizacji przeładunku w stopniu większym niż dotychczas. Np. w Gdańsku — Gdyni zastosowano poraz pierwszy w 1953 roku dźwigi samochodowe do przeładunku drobnicy ciężkiej. Wzrost mechanizacji przeładunku nastąpił nie tylko w stosunku do drobnicy, lecz również i w innych przeładunkach, np. drewna. Postępująca mechanizacja przeładunku dała w efekcie zmniejszenie ilości robotników, skrócenie czasu postoju statków, lepsze wykorzystanie magazynów i placów. Mechanizacja pozwoliła na przesunięcie ładunków w głąb placów, przez co zwiększył się profil ładunkowy nabrzeży, a to z kolei zmniejszyło ilość przeholowań statków.

Poza mechanizacją przeładunku, skrócenie czasu przeładunku jest rezultatem większej wydajności pracy robotników portowych, opartej na współzawodnictwie i lepszej organizacji pracy. Stosowana od paru lat metoda szybkościowego przeładunku przyczyniła się do skrócenia czasu postoju statków, a tym samym do lepszego wykorzystania zdolności przewozowej statków.

Zegluga śródlądowa

Na przestrzeni ubiegłych czterech lat Planu 6-letniego zegluga śródlądowa wykazuje stałą dynamikę rozwojową. Jeżeli przewozy w pierwszym roku Planu 6-letniego przyjąć za 100, to przewozy za następne 3 lata przedstawiają się następująco:

Przewozy	rodzaj	1951	1952	1953
towarów	ton	124,1	184,6	300,3
	t.km.	128,5	210,9	224,9
pasażerów	osób	119,8	125,4	172,0
	os - km.	105,4	106,2	159,3

Jak wykazuje powyższe zestawienie zegluga śródlądowa w roku 1953-cim wykazała duży wzrost przewozów. Osiągnięcie to jest tym bardziej cenne, że na przestrzeni omawianych lat tabor rzeczny wzrósł minimalnie. Na tak poważne osiągnięcia w roku 1953-im w żegludze śródlądowej złożyło się wiele przyczyn, a mianowicie:

1) Uprawianie żeglugi na przestrzeni całego roku. Zgodnie z nabytymi doświadczeniami wielu lat, plan przewiduje rozpoczęcie przewozów od 15 marca na Odrze, i od 1 kwietnia na Wiśle. Tymczasem dzięki przyspieszeniu remontów flotylli rzecznej oraz rytmicznemu jej rozruchowi, rozpoczęcie przewozów nastąpiło już w styczniu.

2) Zapoczątkowana z pomyślnymi rezultatami w roku 1952-gim zegluga całodobowa, była kontynuowana w coraz szerszym zakresie w r. 1953-im. Ruch całodobowy odbywał się w obu kierunkach, (tzn. w dół i w górę rzek), co pozwalało na zwiększenie rotacji flotylli i skrócenie czasu jazdy.

3) Wykorzystując doświadczenia radzieckie zastosowano w całej rozciągłości właściwą gospodarkę zbiornikami retencyjnymi, co pozwoliło na utrzymywanie

na przestrzeni roku głębokości umożliwiającej uprawianie żeglugi.

4) Przedłużenie czasu pracy holowników w ciągu doby przyspieszyło rotację barek.

5) Sztafetowe rozstawianie holowników oraz odpowiednie rozstawianie barek w zależności od głębokości nurtu na poszczególnych odcinkach rzek, pozwoliło na lepsze, niż w latach ubiegłych wykorzystanie głębokości tranzytowej, na ciągłość ruchu oraz na poważne zmniejszenie postojów taboru.

6) Zmniejszono ilość awarii holowników i zastosowano pełniejsze wykorzystanie tonażu wymierzonego barek.

7) Przez stosowanie równomiernej dziennej raty przeładunkowej w portach rzecznych, oraz przez sprawniejsze dysponowanie taboru, poważnie zmniejszono ilość dni postoju barek.

8) Zwiększenie masy towarowej, przeznaczonej do przewozu środkami żeglugi śródlądowej dzięki odpowiednim postanowieniom czynników rządowych oraz własnej akcji akwizycyjnej przedsiębiorstw żeglugowych.

9) Zastosowanie przewozów łamanych. (W przewozach tzw. łamanych towar jest przewożony na jednych odcinkach koleją, zaś na innych szlakami wodnymi lub odwrotnie).

10) Uruchomienie przewozów w rejonie augustowskim.

11) Zastosowanie obniżki taryfy osobowej oraz wprowadzenie atrakcyjnych wycieczek turystycznych i świątecznych przyczyniło się do wzmożenia przewozów pasażerskich.

Na zakończenie należy podkreślić, że te osiągnięcia jakie ma żegluga śródlądowa, możliwe były tylko dzięki ofiarnej pracy załóg pływających i lądowych.

Perspektywy na przyszłość

Rok 1954-ty winien przynieść dalszy wzrost przewozów przede wszystkim na liniach Dalekiego Wschodu oraz pogłębienie systemu oszczędnościowego przez przechodzenie w coraz szerszym zakresie na wewnętrzny rozrachunek gospodarczy statków.

W portach morskich powinna rozwijać się dalej mała mechanizacja przeładunku, oraz pogłębienie pracy służby dyspeczerskiej.

W żegludze śródlądowej powinno nastąpić dalsze rozszerzenie żeglugi całodobowej, pogłębienie systemu oszczędnościowego, oraz dalsze usprawnienie służby dyspeczerskiej.

WŁ. PALICA i B. OCHRYMOWICZ (Gdynia)

Rola spedytora międzynarodowego i zarządu portu na tle pracy portu

Zwiększenie wydajności pracy uzyskujemy przez ulepszenie metod i sposobów wykonawczych oraz przez jak najwłaściwszą organizację instytucji obsługujących dany odcinek gospodarki narodowej.

Odpowiednio ulepszone metody działania zwiększają ilość produktów wytwarzanych przez danego pracownika jednakże najsprawniej funkcjonujące poszczególne stanowiska nie są zdolne wywołać optymalnych rezultatów, o ile ich wysiłki nie są zespolone właściwą formą organizacyjną.

Z tych względów w socjalistycznym układzie ekonomicznym wszelkie rozwiązania w przedmiocie kompozycji sił wytwórczych podlegają ustawicznemu badaniu w poszukiwaniu jak najwłaściwszych systemów dla danych etapów rozwojowych.

W oparciu o te założenia pragniemy poddać próbie analizy wycinek działalności naszych portów — zagadnienie właściwego powiązania zadań spedytora i Zarządu Portów.

Przedmiotem naszych dociekań będzie ustalenie w jaki sposób wykonywana jest dyspozycja nad przemieszczaną lub mającą być przemieszczoną masą towarową od momentu zgłoszonej przez zakład produkcyjny gotowości wysyłkowej towaru, aż do uzyskania koń-

cowego dokumentu potwierdzającego wysyłkę towaru z portu.

Umiejscowienie tego odcinka pracy wygląda odmiennie w eksporcie i imporcie.

a) w eksporcie objęty jest nim odcinek od miejsca wysyłki wewnątrz kraju do chwili załadowania na odchodzący z portu statek,

b) w imporcie objęty jest nim odcinek od zagranicznego miejsca wysyłki, aż do wysłania towaru z naszego portu do odbiorcy krajowego lub też innego sposobu wydania mu przesyłki.

Jako podstawowe założenie należy przyjąć, że praca ośrodka dysponującego dopływem masy towarowej powinna zapewnić rytmiczność działania portu, a więc dopływ masy powinien być zgodny z ekonomiką pracy portu i zapewniać wykorzystanie jego maksymalnej zdolności produkcyjnej. Nasuwałby się z tego wniosek, że organizacja, kierująca pracą portu, nie może być pozbawiona wpływu na wielkość i czas przepływu masy towarowej. Całkowite uzależnienie portu od zewnętrznych ośrodków dyspozycyjnych mogłoby spowodować przekroczenie granic jego minimalnej lub maksymalnej działalności. Brak wpływu organizacji portowej na kształtowanie się nasilenia pracy mogło-

by stworzyć okazję do powstania kosztów społecznie nieuzasadnionych przy przekroczeniu dolnej granicy, bądź też odbić się niekorzystnie na jakości świadczonych usług przy zbyt dużym nasileniu pracy.

Zbadajmy jakie są w tym kierunku możliwości portu. Przede wszystkim należy stwierdzić, że zagadnienie to kształtuje się odmiennie w imporcie i eksporcie.

Dopływ do portu masy towarowej w imporcie z uwagi na to, że dostawcami są przede wszystkim kraje kapitalistyczne, jest wielkością najczęściej niezależną od woli i decyzji portu. W wyniku tego należy stwierdzić, że dla dopływu do portu masy importowanej port nie może się stać zasadniczym ośrodkiem dyspozycyjnym.

Również dyspozycja wysyłki do kraju importowanej masy towarowej nie może być w pełni umieszczona w porcie, ponieważ należy ją powiązać z możliwościami odbioru ze strony zakładów przyjmujących towar. Arbitralne decydowania portu o wysyłce do fabryk mogłyby wywołać techniczne trudności w przyjęciu towaru przez odbiorcę powodując zatory, przestoje wagonów kolejowych itp.

Inaczej wygląda sytuacja w eksporcie. Dla przesyłek eksportowych dysponowanie wysyłką masy towarowej do portów może i powinno leżeć w zasięgu działania ośrodka dyspozycyjnego portu.

W przeciwieństwie do importu, gdzie port podległy jest najczęściej w cudzej dyspozycji transportowej, dla przesyłek eksportowych staje się on sam ośrodkiem dyspozycyjnym, który powinien decydować o zapewnieniu rytmiczności działania organizmów portowych. Zakłady wysyłające mogą i powinny być uzależnione od dyspozycji portu na odcinku regulacji wysyłki towarów do portu.

Zanalizujemy sytuację obecną.

Zakład wytwórczy zgłasza gotowość towaru do wysyłki spedytorowi. Na tej podstawie, zgodnie ze zleceniem i kontraktem, spedytor zleca wysyłkę towaru z zakładu wytwórczego do portu przy czym decyzja jego uzależniona jest od Zarządu Portu, który poprzez swojego dyspozytora akceptuje skierowanie towaru w granicach swojej zdolności produkcyjnej.

Transport nadchodzący do portu adresowany jest na spedytora, którego o nadejściu przesyłki zawiadamia przewoźnik. W skierowaniu transportu na miejsce rozładunku spedytor uzależniony jest, podobnie jak przy zleceniu wysyłki do portu, od możliwości eksploatacyjnych Zarządu Portu, który decyduje o ilości towaru jaką spedytor może jednorazowo skierować do przeładunku. Dopiero na tej podstawie spedytor wydaje odpowiednie dyspozycje przewoźnikowi.

Podobnie przy imporcie: spedytor daje zlecenie Zarządowi Portu na załadunek wagonów i zdawałoby się, że najprostsza droga byłoby danie polecenia przez Zarząd Portu kolei na podstawienie próżnych wagonów. W praktyce jednak sprawa wygląda w ten sposób, że spedytor jako nadawca transportu, po uzyskaniu zgody i określeniu ilości wagonów możliwych do załadowania na daną zmianę przez Zarząd Portu, zamawia wagony na kolei.

W dyspozycji na przeładunek towarów ze składu na statek, termin w jakim Zarząd Portu ma dokonać załadunku, winien określić spedytor. Celem ustalenia tego terminu spedytor zwraca się do maklera, który z kolei uzgadnia ten termin z Zarządem Portu. Informacja dotycząca terminu odbywa odwrotną drogę i dochodzi od Zarządu Portu do spedytora. Z jednej i drugiej strony zaangażowani są przy tym pracownicy wykonujący te same czynności.

Nasuwa się z tego prosty wniosek. Z chwilą skoncentrowania opracowania całego cyklu w jednym ośrodku, wyeliminowane zostaną zbędne drogi przebiegu informacji i dokumentów, przynosząc w ten sposób oszczędności etatowe oraz lepsze skoordynowanie prac.

Przy przyjęciu towaru ze środka transportu lądowego lub morskiego na skład, odpowiedzialność Zarządu Portu (według stanowiska reprezentowanego przez to przedsiębiorstwo) za towar, zaczyna się od bramy magazynu, mimo że wszedł on w jego faktyczne, fizyczne władanie już wewnątrz środka transportowego. Przy wyjściu towaru ze składu na środek transportowy morski lub lądowy odpowiedzialność Zarządu Portu kończy się przy bramie magazynu mimo, że towar jest w

dalszym ciągu we faktycznym posiadaniu Zarządu Portu.

Przy takich założeniach na odcinku między składem a środkiem transportowym istnieje specyficzny podział odpowiedzialności między ośrodkami dyspozycyjnymi — Zarządem Portu, a spedytorem. Zarząd Portu wykonuje prace przeładunkowe, a w tym samym czasie spedytor odpowiada za ubytki i uszkodzenia, powstałe w trakcie wykonywania tych czynności.

Układ taki dowodzi braku właściwego podziału funkcji i wyraźnego zakresu odpowiedzialności za własny odcinek pracy.

Analizując powyższe przykłady, nie należy utwierdzać nas w przekonaniu, że brama składu jest właściwą linią podziału przejęcia odpowiedzialności i że stworzone zostały naturalne warunki dla samokontroli. Wydaje się, że na drodze przejścia towaru z jednego środka transportowego na drugi istnieją zupełnie wyraźne odcinki o niezatartych granicach, to jest:

1. ze środka transportowego do stosu (sztapel) w magazynie i odwrotnie,
2. odcinek magazynowania,
3. odcinek ewentualnych manipulacji na składzie jak próbobranie,
4. ze stosu w magazynie do haka dźwigu i odwrotnie, oraz
5. od haka dźwigu do ładowni i odwrotnie.

Wzajemne zdawanie na punktach styku, polegające na wspólnym uzgadnianiu przez brygadzystę i magazyniera, stwarza naturalne warunki samokontroli, a tym samym właściwego ustalenia odpowiedzialności za każdy odcinek.

Następną cechą każdego ośrodka dyspozycyjnego jest funkcja planowania. Zarząd Portu, posiadający w swej dyspozycji siłę ludzką, urządzenia przeładunkowe, składy zamknięte i otwarte, tworzy własny plan eksploatacyjny. Spedytor, jako drugi ośrodek dyspozycyjny opracowuje również plan, który dla Zarządu Portu jest zbiorem zapotrzebowań na jego usługi z punktu widzenia reprezentowanej przez spedytora grupy zleceńdawców. Między tymi dwoma planami niema pełnej zbieżności. Pozornie układ taki jest korzystny dla towaru, o który głównie tutaj chodzi, gdyż ewentualne oportunistyczne tendencje Zarządu Portu są korygowane przez drugi ośrodek dyspozycyjny, to jest spedytora. Jednakże przy głębszej analizie można dojść do wniosku, że ewentualna kolizja, wynikająca ze struktury organizacyjnej podziału funkcji na czynności fizyczne i czynności spedytora, może przynieść poważne szkody gospodarce.

Spedytor bowiem, będący bezpośrednim kontrahentem zlecającym wysyłkę towaru i odpowiedzialnym za cały przebieg dostawy towaru do odbiorcy, nie ma i tak bezpośredniego wpływu na wykonanie pracy przeładunkowej portu. Ponadto podział ten wytwarza mimowolnie pojęcie, że reprezentantem towaru w porcie jest tylko spedytor mimo, że obaj partnerzy są reprezentantami interesów gospodarki narodowej, czyli obaj winni być reprezentantami i towaru i zespołu środków służących do jego przemieszczenia i w równej mierze otaczać i jeden i drugi socjalistyczną opieką.

Przy istnieniu dwóch ośrodków dyspozycyjnych, omówione wyżej podwójne planowanie niema naturalnych warunków do pełnego uzgodnienia zadań z możliwością techniczną. Ponadto z układu tego wynikają dalsze ujemne konsekwencje. Plany spedytora uwzględniają tylko masę towarową, która w pewnym okresie winna przejść przez port. Plany te nie uwzględniają współczynników możliwości zatrudnienia ekip roboczych, urządzeń przeładunkowych, składów i nabrzeży. W ten sposób nie tworzy się planów sprawnej obsługi portu. Poddanie pracy portu w zakresie funkcji przemieszczania towaru jednemu ośrodkowi dyspozycyjnemu zbliżyłoby dyspozycję do wykonawstwa, wyłączając pośrednie analogiczne ogniwa, które muszą działać przy istnieniu dwóch odrębnych ośrodków. Biorąc przykładowo — sytuacja, w której zaistniałaby dodatkowa możliwość rozładowania większej niż przewidziano ilości wagonów mogłaby znaleźć szybki oddźwięk w postaci dyspozycji na ich załadunek, co w chwili obecnej, z uwagi na długą drogę przebiegu wiadomości o sytuacji jak również i dyspozycji, nie pozwala na natychmiastową korzystną reakcję. Układ byłby również korzyst-

niejszy dla CHZ w odniesieniu do szybkości informacji, obiegu dokumentów, uzyskiwania pomieszczeń składowych itp.

Obraz nie byłby pełny, gdyby nie poruszono dwóch dość ważnych zagadnień, a mianowicie momentu psychologicznego chęci tuszowania błędów wzajemnych przez pracowników tego samego przedsiębiorstwa w imię złe pojętego poczucia zależności koleżeńskie oraz praktycznego, również odnoszącego się do błędów, w sensie szybkiego usuwania skutków zaistniałych usterek lub przeciwdziałania w ich powstaniu.

Odnosnie pierwszego, to ustalenie odcinkowych rozdziałów funkcji paraliżowałoby tego rodzaju praktyki. Wyraźnie rozgraniczona odpowiedzialność za odcinek planowania, dysponowanie, przyjmowanie i wydawanie ze stosu w magazynie itp. uniemożliwiłoby tuszowanie błędów.

Przy drugim momencie, to dysponent odpowiedzialny za całość przebiegu danego transportu w ramach jednego przedsiębiorstwa miałby pełną możliwość śledzenia poprawności prac manipulacyjnych i mógłby szybko reagować w stosunku do skutków zaistniałych usterek przez ich korygowanie lub przeciwdziałanie ich powstaniu, uzyskując ponadto dostateczne doświadczenie pomocne w uniknięciu ich w przyszłości.

Z całości powyższych rozważań wynika, że istnieje wypływająca z natury usług portowych konieczność ześrodkowania w jednym ręku całości wykonywania prac związanych z przemieszczaniem towarów przez port na odcinku krajowym w eksporcie. Odcinek importowy, chociaż nie wymagający tak wyraźnie jednego ośrodka dyspozycyjnego, powinien być również, celem nierozdrabniania tego ważnego zagadnienia, ześrodkowany w tym samym ręku.

Tym ośrodkiem dyspozycyjnym, skupiającym całość zagadnienia, powinien być Zarząd Portu. Przeorganizowanie

pracy portu w tym kierunku wymaga jednak poważnych prac reorganizacyjnych i przygotowawczych.

Prowadzą do tego dwie drogi:

1) oparcie się na obecnej organizacji ZP i powierzenie mu rozszerzenia swojej działalności przez przejęcie czynności spedytora;

2) oparcie się na organizacji spedytora i powierzenie mu zorganizowania pracy portu wg nakreślonych założeń, z tym, że po przygotowaniu organizacja ta zostałaby przejęta w całości przez ZP zgodnie z podanymi założeniami i rozważaniami.

Wariant pierwszy wydaje się prostszy do przeprowadzenia, o ile będziemy się kierować wielkością przedsiębiorstw. Większy organizm łatwiej wchłonie organizm mniejszy. O ile jednak zagadnienie zostanie rozpatrzone z punktu widzenia osiągnięcia zamierzonego celu, tzn. właściwej obsługi handlu zagranicznego przy uwzględnieniu spójności organizacyjnej przysposobienia do tych zadań itp., to wydaje się, że lepsze efekty zostaną osiągnięte przy zastosowaniu wariantu drugiego. Wiadomo bowiem, że działalność ZP skupiona jest wyłącznie na odcinku przeładunku bez powiązania z trudną realizacją transakcji handlu zagranicznego, wymagającej gruntownej znajomości skomplikowanej techniki transportu lądowego i morskiego, techniki finansowania h. z., dokładnej znajomości przebiegu różnorodnych formalności, manipulacji itp.

Pod tym względem spedytor przewyższa ZP, gdyż niezależnie od wszechstronnego opanowania wspomnianych zagadnień, technika pracy portu również nie stanowi dla niego tajemnic. Dlatego też powierzenie tego zadania spedytorowi mogłoby zagwarantować lepsze przygotowanie przyszłej organizacji pracy, jak również właściwy jej stosunek do towaru.

S. PAWŁOWSKI (Warszawa)

Usługi transportu wodnego dla rolnictwa w ZSRR i u nas

W oparciu o uchwały KC KPZR, dotyczące rozwoju rolnictwa w Związku Radzieckim, poszczególne organizacje rolnicze ZSRR wysunęły w stosunku do pracowników transportu wodnego szereg zadań, które mają usprawnić i rozszerzyć usługi żeglugi śródlądowej dla rolnictwa.

Prasa fachowa Związku Radzieckiego poświęca wiele miejsca temu zagadnieniu, podkreślając wielkie znaczenie jakie dla rolnictwa ma należycie zorganizowany transport rzeczny *). Zagadnienie to było w swoim czasie przedmiotem specjalnie zwołanej konferencji na szczeblu Ministerstwa Floty Morskiej i Rzecznej ZSRR, podczas której wnikliwie przeanalizowano zadanie produkcyjnych spółdzielni wiejskich, dotyczące ulepszenia usług transportu wodnego dla rolnictwa z zakresu dostaw produktów rolnych do rynków okręgów przemysłowych kraju i przewozów towarów masowego zapotrzebowania z centrów przemysłowych do okręgów rolniczych.

Wnioski wysunięte przez wspomnianą konferencję, przeniesione na teren organizacji żeglugowych Związku Radzieckiego, zostały drobiazgowo przepracowane i linie żeglugi śródlądowej ZSRR przygotowano do zrealizowania w ciągu roku 1954 prawie wszystkich zadań, jakie w zakresie transportu wodnego zgłosiło rolnictwo radzieckie. A przecież zadania te nie były zbyt skromne.

Spółdzielnie rolnicze, które znacznie rozwinęły najróżnorodniejsze gałęzie swej produkcji, jak również Państwowe Gospodarstwa Rolne ZSRR zażądały w celu przewiezienia do centrów przemysłowych, znacznych ilości mięsa, mleka, masła, ziemniaków, jarzyn, owoców i innych produktów rolnych, — otwarcia nowych linii żeglugowych, któreby w swym rozkładzie

przewidywały postoje statków w licznych przystaniach położonych w bliskości sowchozów i kolchozów, oraz przedłużenia postojów statków w już istniejących przystaniach. Pracownicy rolni zażądali, na przykład, zorganizowania floty rzecznej o małym tonażu i niewielkim zanurzeniu statków, by umożliwić przewozy kartofli i jarzyn ze spółdzielni położonych w pobliżu rzek płytkich, nie posiadających specjalnych urządzeń portowych czy przystani. Jednym z zadań spółdzielni produkcyjnych było również zaopatrzenie szeregu statków w najprostsze urządzenia chłodnicze w celu przewożenia na większe odległości nabiału, oraz — wprowadzenia specjalnych statków — chłodni dla przewożenia znacznych ilości łatwo psujących się towarów jak mięso, ryby itp.

Organizacje żeglugi śródlądowej Związku Radzieckiego nie tylko zastosowały się do zadań rolnictwa i niezwłocznie przystąpiły do ich realizacji, lecz, opierając się na programie rozbudowy rolnictwa w ZSRR, uchwalonym przez XIX Zjazd KPZR, całą zimową przerwę nawigacyjną poświęciły na takie przygotowanie żeglugi śródlądowej na okres nawigacji 1954 roku by nie tylko sprostać wymogom rolnictwa, lecz nawet zachęcić je do szerszego wykorzystania możliwości usług transportu wodnego.

W tym celu na nowo zostały opracowane rozkłady ruchu statków na już istniejących liniach żeglugowych tak pasażerskich jak i towarowo — pasażerskich, uruchomiono szereg nowych linii i nowych punktów przystaniowych. Znaczne ilości barek rzecznych przebudowano i wyposażono w urządzenia umożliwiające transport produktów rolnych w myśl życzeń klienta tj. rolnictwa.

Chcąc jednak nie tylko zrealizować wymogi zgłoszone przez rolnictwo, lecz zyskać wśród rolników jak największą ilość stałych klientów, przedsiębiorstwa żegluga-

*) „Wodnyj Transport“ Nr 8/54 z 19.1.54 r. i Nr 20/54 z 16.2. 1954 r.

gi śródlądowej delegowały do przybrzeżnych spółdzielni produkcyjnych specjalny statek propagandowo-informacyjny, którego załoga zapoznała szereg organizacji rolniczych z możliwościami jakie daje rolnictwu jak najszersze wykorzystanie usług żeglugi śródlądowej. Frygada propagandowa tego statku miała jednocześnie możliwość zaznajomienia się z potrzebami rolnictwa, nie ujawnionymi w żądaniach zgłoszonych pod adresem pracowników transportu wodnego i do listy tych żądań wniosła b. istotne poprawki, a między innymi — konieczność całkowitej mechanizacji procesów załadunku i rozładunku towarów w przystaniach rzecznych, oraz niezbędność budowy w tych przystaniach magazynów i składów, umożliwiających przyjmowanie od klienteli towarów do transportu w każdym czasie (nawet w okresie przerwy nawigacyjnej) co wpłynie na wzrost przewozów produktów rolnych drogą wodną przynajmniej o 40%. Następnie, opierając się na materiałach zebranych przez załogę wspomnianego statku agitacyjnego, ustalono konieczność uruchomienia linii żeglugowych dla transportu znacznie wcześniej niż w latach ubiegłych tj. niezwłocznie po spływie lodów.

W ten sposób w Związku Radzieckim kolektywy pracowników portów, przystani, załogi statków i pracownicy przedsiębiorstw przemysłowych organizacji żeglugowych walczą o urzeczywistnienie wielkiego planu dalszego wzrostu produkcji rolnej i stworzenia obfitości jej produktów dla ludności, oraz surowca dla przemysłu lekkiego i spożywczego. Poza osiągnięciami linii żeglugowych, omówionymi już wyżej, podkreślić należy, że setki specjalistów w zakresie rolnictwa, zatrudnionych w transporcie wodnym, zgodnie z apelem partii, zgłosiło się do stałych prac wyjazdowych w spółdzielniach produkcyjnych i Państwowych Ośrodkach Maszynowych, pomagając rolnikom w budowie garaży, parników, ciepłarni itd., przez ułatwienie szybkiego dowozu materiałów budowlanych i pomoc fachową. Ekipy te nie zapominają przy tym również o potrzebach kulturalnych wsi, organizując wspólnie z aktywistami związków zawodowych koncerty, odczyty, wystawy itp.

Jak widzimy więc pracownicy transportu wodnego w Związku Radzieckim bardzo poważnie i zdecydowanie podeszli do wezwania Partii i Rządu odnośnie udzielenia wsi pomocy dla zwiększenia produkcji rolnej i pomocy tej okazują na wszystkich odcinkach swej pracy zawodowej, politycznej i kulturalnej.

A jak u nas przedstawia się to samo zagadnienie?

Jak nasza żegluga śródlądowa ustosunkowała się do uchwały II Zjazdu PZPR, mających na celu wybitne podniesienie produkcji rolnej w naszym kraju? W terenie, w tym zakresie, ze strony żeglugi śródlądowej nie dzieje się nic, lub prawie nic.

Przecież i nasze PGR i Spółdzielnie Produkcyjne i POM czekają na przyście im z pomocą w realizacji trudnego dzieła raptownego podniesienia produkcji rolnej przez ułatwienie transportu, a szczególnie transportu wodnego. Wchodzimy przecież w okres nawigacji 1954 r., za kilka miesięcy w wyniku wysiłku rolnictwa spodziewamy się zwiększonych zbiorów, co łączyć się musi ze wzmożeniem już dziś transportu artykułów przemysłowych do wsi oraz płodów rolnych do centrów przemysłowych Polski. Czy w tej dziedzinie organy kierownicze naszej żeglugi śródlądowej mają konkretne plany i zamierzenia, oparte na jasnym programie zawartym w uchwałach II Zjazdu Partii?

Nie zapominajmy, że od należytego zorganizowania transportu wogóle, a transportu wodnego w szczególności, w dużej mierze zależy rozwiązanie szeregu trudności z jakimi musi się spotykać nasze rolnictwo, realizujące doniosłe uchwały II Zjazdu w zakresie podniesienia produkcji rolnej i hodowli.

Musimy zdać sobie sprawę z tego, że zadanie kierowników administracyjnych linii żeglugowych, jak również organizacji partyjnych i związkowych żeglugi śródlądowej w tej dziedzinie polega na mobilizacji pracowników transportu wodnego do ciągłego ulepszania systemu transportowania produktów rolnych i surowców dla rolnictwa, do popularyzowania wśród rolników korzystania z usług transportu wodnego, przez stosowanie postępowych metod pracy i obniżanie kosztów przewozów, co spowoduje niższe taryfy przewozowych i wiąże ściślej rolnictwo jako klienta z tak korzystnym dla niego środkiem transportowym jakim niewątpliwie jest statek na szlakach śródlądowych.

Teren, a szczególnie ośrodki rolne, z uwagą śledzą wszystkie przejawy pomocy i opieki jakich ze strony poszczególnych organizacji społecznych czy przedsiębiorstw państwowych, a w tej liczbie — ze strony żeglugi śródlądowej, wolno się rolnictwu spodziewać w związku z historycznymi uchwałami II Zjazdu PZPR z marca rb.

Pomoc ta ze strony transportu wodnego ma nie być jakie znaczenia i jej wyraźne określenie i sprecyzowanie, jako odzew na uchwały II Zjazdu i wezwanie KC PZPR, leży w bezpośrednim obowiązku naszej żeglugi śródlądowej.

WL. GÓRSKI (Szczecin)

Odpowiedzialność przewoźnika a ubezpieczenie ładunku

W ramach krótkiego artykułu nie sposób wyczerpać problemu odpowiedzialności przewoźnika, problemu szczególnie skomplikowanego w obecnych warunkach wobec wielkiej mozaiki obowiązujących przepisów pochodzących z różnych epok i formacji społecznych i wykazujących znaczną różnorodność uregulowania w zakresie omawianego zagadnienia. Według najogólniejszych przepisów zawartych w kodeksie handlowym zakres odpowiedzialności przewoźnika za stan przesyłki ujęty jest dość szeroko. Przewoźnik odpowiada za szkody wynikłe z utraty, ubytku lub uszkodzenia przesyłki w czasie od przyjęcia rzeczy do przewozu aż do wydania jej odbiorcy. Przewoźnik odpowiada na zasadzie ryzyka, związanego z prowadzeniem przedsiębiorstwa transportowego, tzn. bez względu na winę własną lub swych pracowników. Wina przewoźnika (zły zamiar lub rażące niedbalstwo) uzasadnia jedynie wyższy stopień odpowiedzialności. Przewoźnik ma możliwość uwolnienia się od odpowiedzialności, o ile udowodni, że nie mógł powstaniu szkody zapobiec mimo zachowania należytej staranności. Granicą odpowiedzialności jest w zasadzie zwykła (rzeczywista) wartość rzeczy. Przewoźnik odpowiada nie tylko za własne działania i zaniechania

(organów, jeśli chodzi o osobę prawną), ale również za wszystkich zatrudnionych pracowników oraz inne osoby, którymi się przy wykonaniu przewozu posługuje. Odpowiada również za dalszych przewoźników — w transporcie kombinowanym — tak jak za siebie samego. Warunkiem dochodzenia roszczeń do przewoźnika jest podniesienie zastrzeżeń, odnośnie stanu przesyłki w chwili wydania jej odbiorcy a najpóźniej w terminie 7 dni, jeżeli uszkodzenia były niewidoczne.

Przepisy prawa przewozowego, mającego zastosowanie do poszczególnych rodzajów transportu, precyzują scharakteryzowane wyżej zasady odpowiedzialności przewoźnika i wykazują większe lub mniejsze odchylenia od tych zasad. W okresie pracy nad uporządkowaniem prawa przewozowego, jego unifikacją (prawo żeglugi śródlądowej), i kodyfikacją w oparciu o nowe stosunki produkcyjne, nie sposób powstrzymać się od wyrażenia przy tej sposobności życzenia, aby przy tym została wzięta pod uwagę konieczność ujednolicenia przepisów transportowych nie tylko w odniesieniu do momentów druzgórnych, jak np. kwestia dokumentów przewozowych, terminu przedawnienia itd., ale również w odniesieniu do zakresu odpowiedzialności

przewoźnika. Uspołecznienie całego niemal transportu, metoda planowania gospodarczego, koordynacja przewozu i brak konkurencji umożliwiają takie ujednolicenie. Stanowiłoby to niewątpliwie ogromne ułatwienie zwłaszcza przy transporcie kombinowanym. Analogiczne postulaty wysuwane są zresztą także w ZSRR (M. A. Tarasow — Oczerki transportnego prawa — Moskwa 1951 r.). Należałoby przy tym zastanowić się nad kierunkiem rozwoju przy uwzględnieniu całokształtu gospodarki narodowej i prawa proporcjonalnego rozwoju a w szczególności przy uwzględnieniu zasad socjalistycznego ubezpieczenia w transporcie.

W ustroju kapitalistycznym panuje tendencja do ustawowego ograniczania odpowiedzialności przewoźnika w interesie monopolistycznych przedsiębiorstw transportowych. Niezależnie od tego dopuszczalne jest umowne ograniczenie lub nawet wyłączenie odpowiedzialności narzucone przez przewoźnika słabszym kontrahentom. Ograniczenia odpowiedzialności przewoźnika — ustawowe i umowne — przejawiać się mogą w dwojakiej postaci — albo w formie wyłączenia z zakresu odpowiedzialności przewoźnika określonych ryzyk, albo też, w formie ustalenia górnej granicy odpowiedzialności za całą przesyłkę względnie za 1 kg lub 1 tonę przesyłki. Przejawem tendencji ustawowego ograniczenia odpowiedzialności przewoźnika, typowej dla kapitalizmu, jest obowiązujące jeszcze w Polsce ograniczenie odpowiedzialności przewoźnika morskiego i przedsiębiorstwa transportu lotniczego oraz dopuszczalność umownego ograniczenia odpowiedzialności we wszystkich rodzajach transportu. Nowe, na socjalistycznych zasadach oparte prawo kolejowe zniósł obowiązujące uprzednio kwotowe ograniczenie odpowiedzialności kolei, ustalając zasadę **pełnej** odpowiedzialności w granicach rzeczywistej wartości przesyłki względnie wartości zadeklarowanej oraz kosztów ubocznych. Zwolnienie kolei od odpowiedzialności w przypadkach wyliczonych w art. 96 np. w razie szkód wynikających z braku lub wadliwości opakowania, wadliwego załadowania przez wysyłającego, ubytków naturalnych itp. — są całkowicie uzasadnione i nie przeczą przyjętej zasadzie pełnej odpowiedzialności PKP.

Nie ulega wątpliwości, iż postanowienia dekretu o przewozie koleją są słuszne i służyć mogą za wzór przy pracach nad uporządkowaniem i modyfikacją polskiego prawa przewozowego. Nie brak głosów, domagających się wprowadzenia pełnej odpowiedzialności przewoźnika i w innych rodzajach transportu (M. Żylicz — Reforma prawa lotniczego, Transport nr 10/1952 r.). Wszelkie ograniczenia odpowiedzialności przewoźnika, ustawowe i umowne w systemie gospodarki planowej są zupełnie nieuzasadnione. Tylko przy pełnej odpowiedzialności przewoźnika możliwa jest planowa działalność jednostek gospodarki uspołecznionej, oraz zaufanie obywateli do socjalistycznego transportu. Odpowiedzialność przewoźnika winna być czynnikiem mobilizującym do większej staranności w stosunku do przewożonego mienia i z tego czynnika nie można rezygnować. Przeciwnie należy go wykorzystać jako ważny oręż w walce o jakość produkcji transportowej, jako instrument wykonania planu również pod względem jakościowym. Wszelkie zaniedbania przewoźnika winny znaleźć odbicie w finansowych wynikach działalności przedsiębiorstwa.

W uspołecznionych przedsiębiorstwach transportowych zagadnienie winy umysłnej przewoźnika w ogóle odpada; zagadnienie rażącego niedbalstwa zaś — w miarę wzrostu poziomu świadomości pracowników transportu, będzie stopniowo tracił na aktualności. Jest rzeczą znamionną, iż dekret o przewozie przesyłek i osób kolejami nie uzależnia już w ogóle od tych okoliczności wysokości odszkodowania ani też terminu podnoszenia roszczeń.

Z kolei należy się zastanowić, czy i w jaki sposób możliwe jest pogodzenie tendencji do pełnej odpowiedzialności przewoźnika z równoległą tendencją do objęcia ubezpieczeniem możliwie wszystkich towarów w transporcie. Czy w ogóle celowe i uzasadnione jest ubezpieczenie ładunku w transporcie i czy nie stanowi ono z punktu widzenia społecznego niepotrzebnego dublowania odpowiedzialności przewoźnika. Jak wiadomo, w zakresie ubezpieczenia mienia jednostek gospodarki

uspołecznionej w transporcie krajowym obowiązuje zarządzenie Przewodniczącego PKPG i Min. Finansów z dnia 19.IX. 1951 r., realizujące na tym odcinku socjalistyczną zasadę **p o w s z e c h n o ś c i u b e z p i e c z e n i a**. W zasadzie wszystkie jednostki gospodarki uspołecznionej obowiązane są do ubezpieczenia wszelkich przesyłek, wszelkimi środkami transportu, od wszelkich ryzyk i w pełnej wartości. Należy się zastanowić także nad tym, czy tendencja do powszechności ubezpieczenia, niewątpliwie uzasadniona na obecnym etapie rozwoju wobec znacznego ograniczenia odpowiedzialności przewoźnika w różnych rodzajach transportu, będzie nadal aktualna w warunkach ustalenia pełnej odpowiedzialności we wszystkich rodzajach transportu, podobnie jak to ma miejsce w transporcie kolejowym.

Wydać się, iż na pytanie to należy odpowiedzieć twierdząco. Ubezpieczenie ładunku jest uzasadnione w chwili obecnej. Będzie ono konieczne również przy ustaleniu szerokiego zakresu odpowiedzialności przewoźnika. Przy istnieniu różnorodnych ograniczeń odpowiedzialności przewoźnika — zwłaszcza w transporcie lotniczym, morskim oraz międzynarodowym w obrocie z państwami kapitalistycznymi — konieczność ubezpieczenia jest sama przez się zrozumiała. Przeważnie zresztą, mimo dość szerokiej nominalnie odpowiedzialności przewoźnika — nie odpowiada on z reguły za szkody uboczne związane z utratą przesyłki (koszty transportu, spedycji, ubezpieczenia itp.). Niezależnie od tego odpowiedzialność przewoźnika istnieje jedynie w transporcie publicznym. Ubezpieczeniem natomiast można objąć w zasadzie również ładunki przewożone własnymi środkami transportu, jako że i w tym przypadku zachodzi obiektywna konieczność wyrównania nadzwyczajnych strat o charakterze losowym.

Nawet jednak przy ustaleniu pełnej odpowiedzialności przewoźnika ubezpieczenie transportu jest całkowicie uzasadnione z następujących powodów:

1) przewoźnik nie odpowiada nigdy za wszystkie możliwe szkody. Odpowiedzialnością przewoźnika mogą być objęte jedynie szkody, wynikające z ryzyk **n o r m a l n i e** związanych z wykonywaniem działalności transportowej, z produkcją transportową. Za szkody wynikające z ryzyk **n a d z y c z a j n y c h**, względnie ryzyk którym przewoźnik nie był w stanie zapobiec lub też których nie mógł uniknąć mimo dołożenia należytej staranności (np. klęski żywiołowe, niezawiniona awaria środka transportowego) przewoźnik nie odpowiada i za szkody tego rodzaju nie można go w ogóle, logicznie rzecz biorąc, czynić odpowiedzialnym. Pokrywanie szkód, wynikających z nadzwyczajnych zdarzeń stanowi **f u n k c j ę s p o ł e c z n ą u b e z p i e c z e n i a**. Ubezpieczenie ładunku obejmuje z reguły zarówno szkody, za które przewoźnik odpowiada, jak i szkody, za które przewoźnik nie odpowiada i odpowiadać nie może.

2) zakres odpowiedzialności przewoźnika powinien być stały i nie ulegający ograniczeniom umownym. Natomiast zakres objętych ryzyk w ubezpieczeniu transportowym można dostosować do przedmiotu ubezpieczenia i obiektywnej potrzeby.

3) ubezpieczenie ładunku obejmuje z reguły, jeżeli chodzi o mienie jednostek gospodarki uspołecznionej w transporcie krajowym cały okres od momentu rozpoczęcia ładowania przesyłki na środek transportowy poprzez wszystkie fazy transportu, podczas postojów, koniecznego przechowania i przeładunku aż do magazynu odbiorcy. W okresie tym za stan przesyłki odpowiadają często różne podmioty — oprócz przewoźników także np. spedytorzy, przedsiębiorstwo składowe a nawet osoby trzecie, nie uczestniczące w transporcie.

Przytoczone argumenty przemawiają za koniecznością utrzymania ubezpieczenia ładunku nie tylko na obecnym etapie, ale również po wprowadzeniu zasady pełnej odpowiedzialności przewoźnika.

Należy się zastanowić jednak, czy ubezpieczeniem mają być obejmowane nadal również ryzyka, za które jednocześnie odpowiada także przewoźnik, czy też tylko te ryzyka, za które przewoźnik nie odpowiada. Wobec różnorodności uregulowania kwestii odpowiedzialności

przewoźnika takie określenie zakresu ubezpieczenia byłoby praktycznie niemożliwe przy ubezpieczeniu w formie polisy obrotowej wobec objęcia różnych rodzajów transportu jednolitą stopą skladek. Takie rozwiązanie prowadziłoby zresztą niejednokrotnie do konieczności dwutorowego dochodzenia roszczeń przez poszkodowanego, wobec przewoźnika i zakładu ubezpieczeń. Ponadto wobec trudności dochodzenia należnego odszkodowania od przewoźnika, ubezpieczenie ładunku stonowi niewątpliwie istotne ułatwienie dla klienta. Pozwala ono bowiem na uzyskanie pokrycia straty — w zasadzie pełnego — od zakładu ubezpieczeń w ciągu 4 tygodni od chwili złożenia potrzebnej dokumentacji podczas gdy dochodzenie roszczeń od przewoźnika jest, jak wiemy często uciążliwe i długotrwałe. Oczywiście, objęcie ubezpieczeniem również ryzyk, za które odpowiada także przewoźnik nie oznacza nigdy możliwości dwukrotnego pokrycia szkody. Szkodę pokrywa normalnie zakład ubezpieczeń a poszkodowany nie może już dochodzić roszczeń od przewoźnika na własny rachunek.

Z kolei należy zastanowić się nad odwrotną alternatywą a mianowicie, czy wobec utrzymania ubezpieczenia transportowego w szerokim zakresie nie byłoby uzasadnione zniesienie w ogóle odpowiedzialności przewoźnika. Koncepcja zastąpienia odpowiedzialności przewoźnika w transporcie lotniczym przez ubezpieczenie jest od dawna przedmiotem rozważań w niektórych krajach kapitalistycznych (M. Żylicz — W sprawie reformy lotniczego prawa przewozowego, Przegląd Komunikacyjny nr 4/1951 r.). Rozwiązanie takie nie wydaje się jednak słuszne. Podobne pomysły możliwe są w ustroju kapitalistycznym, w którym chodzi jedynie o ochronę osobistych, egoistycznych interesów poszczególnych kapitalistów a nie o całość gospodarki narodowej. Z punktu widzenia społecznego jednak sprawa przedstawia się odmiennie i dlatego rozwiązanie takie jest nie do przyjęcia w ustroju socjalistycznym. Przedsiębiorstwo transportowe nie może być zwolnione z odpowiedzialności za szkody w przewożonym mieniu. Takie postawienie sprawy mogłoby siłą rzeczy prowadzić do obniżenia troski o przewożone mienie, do obniżenia staranności koniecznej w produkcji transportowej. Rozwiązanie takie stawiałoby z drugiej strony konieczność objęcia ubezpieczeniem w s z e l k i e h ładunków bez wyjątku nawet takich, których zniszczenie lub uszkodzenie w czasie transportu jest mało prawdopodobne i to od wszystkich bez wyjątku ryzyk. Z drugiej strony ubezpieczenie ładunku nie może żadną miarą usprawiedliwiać zwolnienia przewoźnika od odpowiedzialności za szkody, za które może i powinien odpowiadać. Ubezpieczenie socjalistyczne ma na celu nie tylko zapewnienie wyrównania strat w ubezpieczonym mieniu, lecz wiąże się nierozdzielnie z szeroko pojętą akcją p r e w e n c y j n ą, mającą na celu zapobieganie powstawania szkód w ogóle. Każda bowiem szkoda jest stratą s p o ł e c z n ą bez względu na to czy właściciel uzyska odszkodowanie czy też nie. Zwolnienie przewoźnika od odpowiedzialności za stan przesyłki przyczyniłoby się w efekcie do zwiększenia szkodowości a nie do jej zmniejszenia.

W przypadku utrzymania zasady ubezpieczenia i zasady odpowiedzialności przewoźnika szkody wynikające w transporcie należałoby podzielić na 6 grup:

- 1) szkody, za które odpowiada zarówno przewoźnik jak i zakład ubezpieczeń w pełnej wysokości,
- 2) szkody, za które odpowiada przewoźnik w sposób ograniczony, a zakład ubezpieczeń w pełnej wysokości,
- 3) szkody, za które odpowiada przewoźnik w pełnej wysokości, a zakład ubezpieczeń w sposób ograniczony,
- 4) szkody, za które odpowiada tylko przewoźnik np. wynikające z opóźnienia przesyłki,
- 5) szkody, za które odpowiada tylko zakład ubezpieczeń, wynikające z nadzwyczajnych wypadków,
- 6) szkody, za które nie odpowiada ani przewoźnik ani zakład ubezpieczeń; do tej grupy należą np. szkody wynikające z winy wysyłającego, z braku lub wadliwości opakowania, ubytków naturalnych w granicach norm ustalonych, z właściwości wewnętrznych towaru, nie zachowania przepisów bezpieczeństwa itd.

Nie związane z zagadnieniem odpowiedzialności przewoźnika jest ubezpieczenie strat z tytułu udziału

w awarii wspólnej w transporcie morskim i żegludze śródlądowej.

Zanalizujmy przypadek, w którym za szkodę odpowiada zarówno zakład ubezpieczeń jak i przewoźnik (w praktyce znaczny odsetek szkód).

Zakład ubezpieczeń wypłaca wówczas należne odszkodowanie pod warunkiem zabezpieczenia przez odbiorcę przysługujących mu roszczeń w stosunku do przewoźnika i innych osób trzecich, odpowiedzialnych za szkodę np. spedytora oraz p r z e l e w u (cesji) tych roszczeń na zakład ubezpieczeń. Występując z żądaniem wypłaty odszkodowania przez zakład ubezpieczeń, ubezpieczający obowiązany jest dostarczyć w terminie dwu tygodni od chwili powstania szkody szereg dokumentów, potrzebnych do likwidacji szkody, z których najważniejszymi są:

1) oryginalny rachunek (faktura) lub inny miarodajny dowód potrzebny dla ustalenia wartości przesyłki i ceny jednostkowej,

2) list przewozowy lub inny dowód stwierdzający, że dana przesyłka była przyjęta do przewozu,

3) protokół kolejowy lub inny protokół szkodowy dla określenia faktu szkody, jej rozmiarów i okoliczności powstania.

Poza konieczną dokumentacją szkody ubezpieczający winien wystawić dokument przelewu (cesji) swych praw do przewoźnika i innych osób prawnie odpowiedzialnych za szkodę, na podstawie którego zakład ubezpieczeń uzyskuje legitymację prawną do dochodzenia zwrotu wypłaconego odszkodowania — w całości lub w części — w zakresie odpowiedzialności przewoźnika lub innych osób trzecich, czyli tzw. postępowania r e g r e s o w e g o. Był okres, w którym zarysowała się tendencja ze strony PKP do negowania legitymacji prawnej PZUW do dochodzenia praw regresowych na kolei na podstawie cesji. Sprawę rozstrzygnął ostatecznie Sąd Najwyższy wyrokiem nr C. 520/50 z dnia 21.IV. 51 r. (ogłoszonego w Państwie i Prawie nr 10/1951 r.), uznając w pełni również w stosunku do kolei ogólną zasadę możliwości przelewu praw na zakład ubezpieczeń. PZUW w obronie swej tezy podniósł m. in., że cesja odgrywa ważną rolę w ubezpieczeniu transportowym, ponieważ poszkodowanemu zależy na otrzymaniu odszkodowania zaraz po wypadku i bez potrzeby prowadzenia uciążliwego niejednokrotnie postępowania reklamacyjnego, arbitrażowego czy sądowego — celem natychmiastowej restytucji utraconych dóbr. Ubezpieczenie bowiem w stosunku do jednostek gospodarki uspołecznionej stanowi w określonych wypadkach formę finansowania.

Zakład ubezpieczeń z tytułu odpowiedzialności przewoźnika i ewentualnie innych osób trzecich restytuuje sobie przynajmniej częściowo sumy wypłaconego odszkodowania. W warunkach socjalizmu, kiedy celem zakładu jest nie pogoń za maksymalnym zyskiem lecz maksymalne zaspokojenie potrzeb społeczeństwa, przy braku sprzeczności interesów między zainteresowanymi stronami — okoliczność ta przyczynia się wydatnie do obniżenia stopy skladek w ubezpieczeniu ładunku. Stopa skladek zależy więc m. in. także od zakresu odpowiedzialności przewoźnika.

Na zasadzie warunków ubezpieczenia ubezpieczający obowiązany jest do udzielenia PZU wszelkiej pomocy przy dochodzeniu roszczeń regresowych w stosunku do przewoźnika i innych osób trzecich a nawet — na żądanie zakładu ubezpieczeń — do prowadzenia we własnym imieniu na rachunek zakładu pertraktacji i dochodzenia roszczeń nawet w drodze wytoczenia skargi. Uzyskano tą drogą kwoty ulegają potrąceniu z należności od zakładu ubezpieczeń. Jeżeli ubezpieczający nie zastosuje się do tych obowiązków lub też dochodzenie roszczeń w stosunku do przewoźnika lub innych osób trzecich jest niemożliwe wskutek tego, że ubezpieczający lub ubezpieczony ograniczył lub uchylił ich odpowiedzialność w drodze umowy, zakład w zasadzie wolny jest od obowiązku odszkodowania. Ubezpieczający, oczywiście, ceduje swe prawa na zakład ubezpieczeń jedynie w zakresie otrzymanej, względnie należnej od zakładu sumy odszkodowania, zachowując możliwość dochodzenia roszczeń do przewoźnika na własny rachunek, jeżeli nie uzyskał, względnie nie może uzyskać pełnego odszkodowania z tytułu ubezpieczenia.

TRANSPORTOWCY PISZA...

ZB. OLENDZKI (Wrocław)

O racjonalne wykorzystanie transportu samochodowego w handlu wewnętrznym

Zasadniczą wadą organizacyjną służby transportu w handlu uspołecznionym jest jeszcze duże rozdrobnienie gospodarstw samochodowych zarówno pomiędzy centralami handlowymi, jak i organizacjami handlu detalicznego. Ujemne strony tej organizacji tak z punktu widzenia eksploatacyjnego jak i technicznego nie wymagają specjalnego dowodzenia. Wystarczy przytoczyć fakt, że w szeregu małych miejscowości spotykamy samochody będące własnością różnych gospodarstw samochodowych należących do jednego resortu MHW. Samochody te utrzymywane są dla zaspakajania potrzeb przewozowych odpowiednich organizacji handlowych, przy czym potrzeby te dają najczęściej niepełne wykorzystanie zdolności przewozowej posiadanego taboru samochodowego. Możliwość koordynacji przewozów w celu lepszego wykorzystania tych jednostek taborowych, wobec istnienia różnych ośrodków dyspozycyjnych, praktycznie nie istnieje.

W miejscowościach dużych obserwuje się podobne efekty rozdrobnienia gospodarstw samochodowych. Jedne gospodarstwa mają niedostateczną zdolność do zaspakajania potrzeb przewozowych macierzystej organizacji handlowej i muszą korzystać niejednokrotnie z pomocy przewoźnika prywatnego, podczas gdy inne gospodarstwa mają zdolność przewyższającą ich potrzeby przewozowe i jej nie wykorzystują. Występuje to szczególnie wyraźnie w związku z sezonowością niektórych przewozów, która jest różna dla różnych gospodarstw samochodowych, zależnie od rodzaju organizacji handlowej, która odpowiednie gospodarstwo obsługuje. I w tych wypadkach współpraca i wzajemna pomoc między poszczególnymi gospodarstwami praktycznie nie istnieje, a to z racji złe pojmowanej troski jedynie o potrzeby „własnego podwórka”. Zrozumiałe jest, że ocena wyników eksploatacyjnych tych gospodarstw na szczeblu resortu nie może być zadawalająca. Nie można też pominąć w ocenie tej sytuacji poważnych kosztów związanych z posiadaniem licznych personelu dyspozycyjnego, technicznego i administracyjnego, który każde z tych gospodarstw utrzymuje, nawet w przypadku małego ilostanu parku samochodowego.

Niemniej ujemny skutek rozdrobnienia gospodarstw samochodowych występuje na odcinku technicznym. Należy stwierdzić, że tabor gospodarstw samochodowych handlu uspołecznionego składa się z „weteranów” służby przewozowej, tj. wozów różnych marek i typów będących u kresu swojej żywotności eksploatacyjnej. Tabor ten potrzebuje zatem szczególnej opieki technicznej, większej częstotliwości napraw, większego zużycia części wymiennych i materiałów eksploatacyjnych, niż to jest potrzebne przy taborze nowym. Dlatego też rozdrobnione gospodarstwa samochodowe prowadzą w mniejszym lub większym zakresie stacje obsługi, z reguły prymitywnie wyposażone, przy personelu o słabych kwalifikacjach zawodowych oraz magazyny gromadzące różny wachlarz typów i marek posiadanych pojazdów. Gromadzone zapasy materiałowe wobec trudnych warunków zaopatrzeniowych obliczone są na długi czasokres zużycia i niejednokrotnie przekraczają ustalone normatywy, naruszając równowagę finansową gospodarstw. Jasne jest, że w tych warunkach odpowiedź na pytanie, czy wskaźnik gotowości technicznej taboru jest zadawalający, musi być negatywna.

Nie da się ująć w ramach krótkiego artykułu licznych przykładów ujemnych stron obecnej organizacji służby transportu w handlu, ale powyższe uwagi wydają się wystarczające do wyciągnięcia wniosku o konieczności reorganizacji tej służby w kierunku jej centralizacji w resorcie. Korzyści wynikające z cen-

tralizacji służby transportu dają się następująco ustalić:

1) możliwości rejonizacji i typizacji parku samochodowego, prowadzenie wzorowych stacji obsługi i załadunku, ujednolicenie zaopatrzenia, koncentracja maszyn i urządzeń oraz kadr technicznych — zwiększą gotowość techniczną taboru.

2) Scentralizowana dyspozycja w zakresie eksploatacji da lepsze wykorzystanie czasu pracy samochodów, poprawi wskaźnik wykorzystania przebiegu drogą likwidacji krzyżujących się przebiegów, podniesie wskaźnik wykorzystania ładowności dzięki większej możliwości doboru ładunków, jak też zagwarantuje większą operatywność transportu z racji szerszego wachlarza potrzeb przewozowych.

Równolegle z powyższymi korzyściami osiągnie się poważną obniżkę kosztów transportu, a przede wszystkim wyzwolone zostaną rezerwy taborowe, marnotrawione w obecnej strukturze organizacyjnej.

Obok postawienia wniosku o reorganizację obecnej służby transportu w handlu, należałoby określić, jak przyszła organizacja ma wyglądać. Szczególnie ważne jest, czy scaleniu winny ulec wszystkie gospodarstwa samochodowe w resorcie, czy też scalenie winno być przeprowadzone częściowo.

Z doświadczeń pracy transportu samochodowego w handlu wynika poważna różnica w przewozach dla hurtu i detalu. O ile praca przewozowa dla hurtu z racji masowych ładunków, większego promienia przewozu i względnie sprawnego przeładunku jest łatwiejsza w zaplanowaniu i organizacji, o tyle praca przewozowa w detalu związana z rozwożką różnych towarów po sklepach, przy małym promieniu przewozu, przy długich przestojach samochodów w oczekiwaniu na przyjęcie i zdanie towaru, jest pracą znacznie trudniejszą do zaplanowania i w organizacji jej wykonawstwa. Wyniki eksploatacyjne pracy samochodów w hurcie i detalu znacznie się między sobą różnią, z tym, że w przewozach dla hurtu są one daleko korzystniejsze niż w detalu.

Słuszne się więc wydaje zorganizowanie w początkowym etapie odrębnych przedsiębiorstw przewozowych wspólnemu Centralnemu Zarządowi Transportu MHW. Odrębność tych przedsiębiorstw musi być dla handlu hurtowego i handlu detalicznego, połączy istnieć do czasu zmian organizacyjnych w samym handlu, zmian idących w kierunku bezpośrednich dostaw towarowych z magazynów hurtu do sklepów detalicznych. Omawiane przedsiębiorstwa winny powstać na szczeblu wojewódzkim i obejmować swą działalnością teren województwa za pośrednictwem ekspozytur terenowych, których sieć uzależniona byłaby od miejscowych potrzeb przewozowych. Przedsiębiorstwa te winny powstać przez scalenie istniejących rozdrobnionych gospodarstw samochodowych na bazie tego gospodarstwa, które w chwili reorganizacji legitymuje się najlepszymi wynikami gospodarczymi.

Reorganizacja służby transportu w sensie wyżej podanym w znacznym stopniu usprawni pracę przewozową w handlu, jednak sama forma organizacyjna nie zlikwiduje całkowicie marnotrawstwa taboru, o ile nie będzie współdziałania usługoborców w kierunku lepszego jego wykorzystania. Wiadome jest, że na wykorzystanie czasu pracy taboru decydujący wpływ mają czasy przestoju w oczekiwaniu na dokumenty towarowe, podjazd do magazynów oraz czasy postoju przy naładunku. Wykorzystanie tego czasu leży całkowicie w gestii usługoborców i należy stwierdzić, że na tym odcinku transport handlu uspołecznionego nie może się szczycić dobrymi wynikami, gdyż w większości przewozów notujemy poważne przetrzymywania samo-

chodów ponad czas odpowiednio normowany. Najczęściej stwierdzonymi przyczynami omawianego marnotrawstwa czasu pracy taboru samochodowego są:

1) niedostateczna obsada ludzi do przeładunku, z reguły w ilościach niższych, niż to przewidują normy w/g instrukcji. Sytuacja ta jest konsekwencją „obciania” etatów pracowników fizycznych w przekonaniu osiągnięcia oszczędności w kosztach zainteresowanej placówki. Oczywiście jest to kalkulacja fałszywa, prowadząca do oszczędności w pozycji kosztów osobowych, a kilkakrotnego ich powiększenia w pozycji kosztów transportu. Kary bowiem taryfowe za każdą wozogodziny przestoju ponad czas normowany są niewspółmiernie wyższe od godzinowej stawki wynagrodzenia robotnika przeładunkowego.

2) Słabo rozwinięta mechanizacja przeładunku i transportu wewnętrznego przy olbrzymich powierzchniach magazynowych w handlu hurtowym, będąca również jedną z poważnych przyczyn przestojów samochodów.

3) Brak stosowania pojemników dla towarów drobnicowych powoduje przestoje wozów w oczekiwaniu na jakościowe i ilościowe przyjęcie tego towaru tak w magazynie hurtowym, jak i sklepie detalicznym.

4) Brak ustalonych harmonogramów odbioru towarów między magazynami producenta, hurtownika i detalisty jest powodem zatorów taboru przed magazynami i związanego z tym oczekiwania na kolejność podjazdu.

5) Brak terminowo przygotowanych dokumentów towarowych, w wyniku nieskoordynowanej pracy między dysponentem taboru a magazynierem, jest również niejednokrotnie przyczyną bezproduktywnych przestojów samochodowych.

Podane przykłady złego wykorzystania czasu pracy taboru samochodowego dadzą się zlikwidować, o ile usługobiorcy będą podchodzili z właściwą troską do tych zagadnień. Dotychczasowa praktyka mówi, że przestoje samochodów są przez usługobiorców bagatelizowane, mimo stosowania kar taryfowych. Kary te wraz z taryfową należnością za przewóz, księgowane przez usługobiorcę w koszty transportu, „giną” w ogólnej sumie tych kosztów i nie dają obrazu istniejącego marnotrawstwa. Należałoby zalecić usługobiorcom księgowanie opłat karnych na rachunku strat, co bardziej by mobilizowało do walki z tym marnotrawstwem. Zależałoby nam, żeby nasi usługobiorcy zrozumieli, że nie jest w interesie gospodarstw samochodowych gromadzenie dodatkowej akumulacji z tytułu stosowania kar za przetrzymywanie samochodów, ale w interesie tych gospodarstw jest, by w miejsce marnotrawionego czasu samochody wykonywały produktywną pracę przewozową, polepszając wyniki eksploatacyjno - techniczne i obniżając tym samym koszty usług przewozowych.

Autor niniejszego jest przekonany, że dopominając się nowych i wyższych form organizacyjnych dla służby transportu handlu społecznego, wyraża cipi- nie liczących pracowników tej służby.

H. MAŁECKI (Warszawa)

Przewozy jesienne a składy opału PKP

Szczyty przewozowe występujące jesienią każdego roku, są dla kolei egzaminem sprawności z poczynionych przygotowań oraz planowego wykonania przewozów jesiennych.

Sprawność organizacji i wykonanie przewozów w okresie jesiennym posiada znaczenie zasadnicze dla dystrybucji i zaopatrzenia w produkty rolne całego świata pracy. Potrzebę przygotowania się kolei do przewozów jesiennych stwarza konieczność wykonania w tym okresie wielkich przerzutów ziemniaków, warzyw, owoców, zbóż i pasz, jak również dowozu do cukrowni buraków od plantatorów w całym kraju.

Dla całej tej olbrzymiej masy towarowej potrzebne są tysiące wagonów różnego typu na stosunkowo krótkiej przestrzeni czasu. Zarządzenia i wytyczne PKP idą tedy po linii ograniczenia, bądź też wyeliminowania z przewozów w IV kwartale tych masowych ładunków, które bez uszczerbku mogą być przewiezione w okresie wcześniejszym.

Jednym z masowych ładunków zajmujących bardzo poważną pozycję w przewozach kolejowych jest węgiel — niezbędny dla naszego przemysłu, komunikacji oraz zaopatrzenia ludności. W okresie letnim od maja do września wszyscy wielcy odbiorcy węgla starają się zaopatrzyć w potrzebny na IV kwartał węgiel. Miesiące czerwiec, lipiec i sierpień są szczególnie nasilone przewozami węgla, zaś nasilenie tych przewozów obniża się poważnie w okresie IV kwartału.

W ten sposób PKP zapewnia sobie na okres jesienno-wieczny większe ilości wagonów, a co za tym idzie jest w stanie pokryć zwiększone zapotrzebowanie rolnictwa na te wagony.

Polskie Koleje Państwowe, jako jeden z poważniejszych odbiorców węgla służącego dla nawęglania parowozów, zaopatrzenia zakładów i warsztatów produkcyjnych oraz biur i wielkiej rzeszy pracowników, przygotowują sobie już wcześniej zapasy na IV kwartał, a częściowo nawet na okres zimowy. Na składy opału PKP i parowozownie w okresie od maja do września każdego roku przychodzą wielkie ilości wagonów na składach pociągów towarowych, a nawet całe pociągi zmarszrutyzowane. Ilości przybywających wagonów na składy opału są niejednokrotnie tak duże, że absolutnie przekraczają zdolność rozładunkową torów oraz

pojemność zasieków. Z uwagi na to wagony ładowne stoją po kilka dni w oczekiwaniu na rozładunek. Wahliwość przybycia tych wagonów, co do ilości, uniemożliwia planowy rozładunek ich przez etatowo zatrudnioną grupę robotników. Jednego dnia ilość ludzi będzie niewystarczająca, drugiego zaś ludzie ci nie mają do przeładunku potrzebnej masy towarowej. Poza tym w transportach węglowych przychodzących na parowozownie obserwuje się, że przez kilka dni przychodzi tylko jeden lub dwa gatunki węgla, co jeszcze bardziej komplikuje sytuację rozładunkową. Zachodzi bowiem z uwagi na brak miejsca na składzie konieczność sztaplowania węgla w górę, co zmniejsza wydajność robotników.

Kolejowe Przedsiębiorstwo Robót Ładunkowych ma obowiązek rozładunku wagonów na zasięki w/g sortymentów. Jeśli w transporcie składającym się na przykład z 50 wagonów znajdują się 2 gatunki węgla, to znaczy, że można go rozładowywać tylko do zasieków dla tego gatunku, a co za tym idzie front ładunkowy, jak i możliwość wykorzystania ekip roboczych, wybitnie się zmniejsza. Przy nasileniu transportów przybywających na skład, następuje zakorkowanie składów, a w konsekwencji szkodliwy przestój wagonów i dalsze trudności kolei. Wypadki takie zupełnie nieodosobnione obserwowaliśmy w lipcu i sierpniu ub. r. na wielu składach opału, między innymi w Dęblinie, Lublinie, Rozwadowie, Chełmnie i wielu innych.

Należałoby przedsięwziąć wszelkie środki, aby akcja przygotowania przez PKP węgla w okresie letnim na okres IV kwartału odbyła się w roku bieżącym sprawniej oraz bez szkodliwych przestojów wagonów ładownych. Do akcji tej odpowiednio komórki w Dyrekcjach Kolejowych powinny podejść w sposób bardziej przewidujący i planowy. Potrzeba uregulowania przewozu węgla w okresie letnim stwarza konieczność przeanalizowania trudności i usunięcia ich w ten sposób, aby rozładunek przychodzących wagonów z węglem na składy opału odbywał się w sposób planowy i rytmiczny. Tylko planowy i rytmiczny napływ wagonów pozwoli na ich szybki rozładunek oraz właściwe wykorzystanie ekip roboczych KPRŁ, a co za tym idzie zwrot wagonów bez przestojów pod dalsze przewozy.

Aby osiągnąć ten stopień sprawności w przewozach węgla PKP w okresie letnim należy:

1) uregulować dzienny napływ wagonów przybywających na składy,

2) zbadać możliwości i uregulować, aby na składy opału przychodziły jednocześnie możliwie wszystkie asortymenty węgla, względnie kilka — umożliwiając maksymalne wykorzystanie całego frontu rozładunkowego składów opału i ekip roboczych,

3) wprowadzenie dla stacji węzłowych obowiązku przedawizacji przesyłek z węglem stacjom docelowym, w obrębie których znajdują się składy opału, celem umożliwienia KPRL przygotowania odpowiedniej ilości robotników i zmian.

Dwa pierwsze punkty 1) i 2) można by było osiągnąć przy współpracy stacji Tarnowskie Góry, która powinna posiadać od Dyrekcji Kolejowych niezbędny materiał i dyspozycję wysyłkową. Obowiązek przedawizacji transportów węgla na składy opału powinien należeć do Biur Wagonowych stacji węzłowych. Biura Wagonowe na tych stacjach powinny pilnie przestrzegać obowiązku przedawizacji tych przesyłek stacjom

docelowym, w obrębie których znajdują się składy opału. Stacje z kolei powinny powiadamiać kierowników składów opału o mających nadejść przesyłkach, jak również regulować i podstawiać na punkty zdawcze tylko takie ilości wagonów, które nie przekraczają zdolności rozładunkowej składu opału (front rozładunkowy).

W roku ubiegłym stacje podstawiały dosłownie wszystkie przybyłe wagony, często ponad możliwości techniczne składów opału, co jeszcze bardziej pogarszało i tak ciężką sytuację tych składów.

Dla całkowitego uregulowania tego zagadnienia, nie od rzeczy będzie wspomnieć o stałym braku parowozów przetokowych na parowozowniach obsługujących składy opału. Brak parowozów powodował wielogodzinne przestoje ekip roboczych KPRL oraz przestój wagonów nawet na tak dużych parowozowniach, jak w Dęblinie, Lublinie lub Rozwadowie.

Usprawnienie przewozów węgla PKP w tym okresie da niewątpliwie korzyści w postaci zwiększenia obrotu wagonów, jak również umożliwi KPRL racjonalne wykorzystanie posiadanych ekip roboczych.

FR. KLIMCZAK (Wrocław)

Przewóz warzyw, owoców i ziemniaków

Drugiego października 1952 roku odbyła się narada w PKPG w sprawie omówienia zadań służb transportowych na rok 1953 i następne lata. Od tego czasu mija 18-ty miesiąc — warto dziś przeanalizować pewne zagadnienia, które **problemowo** były stawiane na naradzie.

Dziś w świetle Uchwały II Zjazdu naszej Partii poruszone zagadnienia, dotyczące szybkiego przerzutu warzyw, owoców i ziemniaków wczesnych nabierają szczególnej wagi.

Zdajemy sobie sprawę, że służba transportowa niełatwo ma zadania. Każda z Central swoją masę towarową uważa za b. ważną i dlatego służba kolejarza staje się trudną.

Z nowego prawa kolejowego wynika, że sprawie przewozu warzyw, owoców i ziemniaków nie poświęcono należytej uwagi. Warzywa, owoce i ziemniaki wczesne to żywe organizmy, to masa towarowa, którą należy się specjalnie opiekować, to towar łatwo psujący się, a tego nowe prawo kolejowe nie uwzględnia.

W roku 1953 przerzuty owoców na teren woj. wrocławskiego z woj. lubelskiego, radomskiego i rzeszowskiego nadchodziły nie planowo.

Przełot wagonów z w/w woj. trwał bardzo często od 7—10 dni licząc od daty załadowania.

Wyniki z tego powodu były nie zachęcające — w CZPOW w Legnicy w dniu 5.IX.53 r. leżało na magazynach, podwórzach ca. 2.500 ton jabłek i 40 wagonów na osi.

W m-cu sierpniu na wyładowni OZH Wrocław zanotowano 40 wagonów, a na wolnych torach czekało na wyładunek 26 wagonów.

Podobne zjawiska notowano w Bogatyni, Kłodzku, Ziębicach, Wrocławiu. Tysiące ton drogiego towaru, jakim są jabłka psuło się.

Takie i podobne trudności notuje się w OZH Wałbrzych, Jelenia Góra. Zachodziło pytanie, czy dostawca akcyjnie ładował wagony z warzywami — nie; załadunki w 80% były prawidłowo wysyłane.

Wagony z warzywami z Warszawy do Gondowa Wrocławskiego nadchodziły w ciągu jednej nocy — cóż z tego, kiedy z Gondowa na Dworzec Świebodzki — odległość 7 km — wagony przechodziły w ciągu 10—24 godz. a z Dworca Świebodzkiego na bocznicę parę godzin później.

Nie trzeba być specjalistą, by stwierdzić, że takie warzywa, przetwarzane w wagonie w upalne dni, straciły na wartości. Jasne jest, że konsument za taki towar nie płaci pierwotnej wartości — straty zawsze pokrywać musi przedsiębiorstwo.

Jeżeli głęboko przemyslimy zagadnienie strat z jednej strony, oraz troskę o dobro konsumenta z drugiej

strony, to mamy jedno wyjście — zmobilizować i szkolić całą służbę kolejową z podkreśleniem ważności warzyw, owoców i ziemniaków wczesnych dla organizmu ludzkiego i gospodarki narodowej. Wnioski CZHOW na wspomnianej naradzie w PKPG były jasne i wniesione w 14 punktach.

Dezyderaty CZHOW były stawiane w uzgodnieniu z MHW, czyli stawiano je dlatego, by zmniejszyć milionowe straty, jakie co roku występują z winy wadliwie działającego transportu.

Czy nowe prawo kolejowe nasze wnioski uwzględniło — należy stwierdzić, że nie. Nowe prawo kolejowe uznaje przesyłki wagonowe — zwykle, pośpieszne i doczepiane do pociągów osobowych.

Zwykła przesyłka wagonowa na przestrzeni 200 km. ma dozwolony przebieg łącznie z odprawą 3 dni, pośpieszna przesyłka wagonowa 1,5 dnia.

Czy konsument w upalne dni może w tej sytuacji otrzymać świeży towar — nie. — Czy straty w tej sytuacji są uzasadnione — tak — ale czy można to zagadnienie przerzutu usprawnić — jasne, że tak —.

Kalafiory, ogórki, pomidory, truskawki, czereśnie, wiśnie, to asortymenty, które ze stacji załadowania do stacji docelowej muszą przejść w ciągu nocy w przeciwnym razie nie nadają się do konsumpcji, trzeba takie wagony doczepiać do pociągów osobowych.

Wartość takiej przesyłki w sezonie nie przekracza 10 tys. zł., przewóz natomiast kosztuje ponad 3 tys. zł., czyli średnio 35% wartości towaru. Wartość jednego wagonu pomidorów w sezonie wyniesie 5 tys. zł., opłata za doczepianie do pociągu osobowego 3 tys. zł., czyli 60% wartości towaru. Czyż w świetle podanych faktów CZHOW nie ma obowiązku bić się o prawidłowe ustawianie taryf? Czyż to żywotne zagadnienie nie powinno interesować M. K., przecież wszyscy razem bijemy się o podniesienie stopy życiowej wszystkich ludzi pracy.

W związku z powyższym M. K. winno jeszcze raz — jest jeszcze czas — przeanalizować podstawowe postulaty stawiane przez CZHOW, postulaty, które są niezbędne do wygrania walki o dobrą jakość w roku 1954.

1) Uwzględnić kursowanie pociągów pośpieszno-przyspieszonych, stosując przy warzywach, owocach i ziemniakach wczesnych zniżki, by przez to wpływać na obniżkę cen detalicznych i stworzyć dogodne warunki pracy w walce ze spekulacją.

2) Uwzględnić doczepianie przesyłek wagonowych z kalafiorami, ogórkami, pomidorami, owocami pestkowymi i jagodowymi do pociągów osobowych, licząc przy tym opłatę o 10% więcej porównując z rokiem 1953.

3) Jeszcze raz zrewidować odpowiedzialność przewoźnika za nie dostarczanie przesyłki w terminie oraz w wypadku gdy towar straci na wartości z winy długiego przelotu.

4) Wprowadzić do przesyłek pospiesznych i pospieszno-przyspieszonych oddzielne oznaczenie innym kolorem listy przewozowe.

5) Zobowiązać PKP do punktualnego podstawiania wagonów, zgodnie z życzeniem CZHOW szczególnie w III i IV kwartale.

6) W okresie III i IV kwartału wagony winny być podstawiane łatwo przewiewne.

7) Zaplanować w III kw. specjalne pociągi z przeznaczeniem na towary łatwo psujące się na trasie Warszawa, Kutno, Łódź, Wrocław i Warszawa, Kutno, Łódź, Stalinogród.

Jeżeli zadania i obowiązki CZHOW będą zadaniami MK, to godnie spełnimy Uchwały II Zjazdu Partii, a gospod. narodowej zaoszczędzimy dużo milionów złotych, które będą mogły być przeznaczone na rozbudowę naszej Ojczyzny.

OD NASZYCH KORESPONDENTÓW

ZAGADNIENIA WSPÓLPRACY PKS Z KOMÓRKAMI TRANSPORTOWYMI

W PKS — Okręgu Warszawskiego odbyła się konferencja przedstawicieli Zjednoczeń Budowlanych i PKS z terenu województwa warszawskiego i m. st. Warszawy.

Konferencję zorganizował Zarząd Okręgu PKS w wyniku konsultacji Centralnych Zarządów Transportu Ministerstwa Budownictwa Przemysłowego i Ministerstwa Budownictwa Miast i Osiedli z Centralnym Zarządem PKS.

Zadaniem konferencji, w której wzięło udział około 60 przedstawicieli obu stron było ujawnienie niedociągnięć istniejących w dotychczasowej współpracy PKS z komórkami transportowymi poszczególnych Zjednoczeń Budowlanych oraz ustalenie przyczyn ich powstawania i wyszukanie dróg usprawnienia współpracy między PKS i budownictwem jako wytycznej do dalszej współpracy.

Na tle referatu Z-cy Dyr. ZO PKS Ob. Żołnowskiego, krytycznie oceniającego formy i wyniki dotychczasowej współpracy PKS z budownictwem przeprowadzono dyskusję, w której omówiono następujące niedociągnięcia:

1. częste odmawianie budownictwu usług przewozowych przez ekspozyturę PKS — przeważnie z terenu Warszawy,

2. niepełne wywiązywanie się PKS z przyjętych do wykonania zleceń udzielanych przez budownictwo; przeważ-

nie w odniesieniu do ilości i rodzaju żądanych środków przewozowych;

3. niepunktualne podstawianie przez PKS zamówionych przez budownictwo środków przewozowych;

4. przetrzymywanie wagonów kolejowych i pojazdów PKS pod na i wyladunkiem ponad obowiązkowe normy czasowe;

5. częste przestoje pojazdów PKS w oczekiwaniu na rozpoczęcie prac ładunkowych lub wyladunkowych wskutek złej organizacji pracy przygotowawczej;

6. niewłaściwe przygotowanie odcinków dróg dojazdowych do magazynów i placów, z których ładunki są wywożone lub do których są dowożone.

W wyniku dyskusji zebrani przyjęli konieczność unormowania współpracy PKS z budownictwem w oparciu o zawieranie umów szczegółowych zabezpieczających obu stronom pełne wykonanie zadań przewozowych przy jednoczesnym zachowaniu rytmiczności i osiągnięciu w pełni wskaźników eksploatacyjno - ekonomicznych.

Obrany system współpracy powinien wyeliminować wszystkie niedociągnięcia istniejące dotychczas we współpracy PKS z budownictwem.

St. Hajt (Warszawa)

DZIAŁ INFORMACYJNY*)

ZMIANA SYSTEMU PŁAC PRACOWNIKÓW KOLEJOWYCH

Dekret z dnia 21 kwietnia 1954 r. o niektórych prawach i obowiązkach pracowników kolejowych (Dz. U. Nr 16 poz. 59) wprowadził w życie uchwałę KC PZPR i Rady Ministrów w sprawie częściowej zmiany systemu płac w kolejnictwie oraz ustalenia niektórych uprawnień i obowiązków kolejarzy.

Obecnie omówimy pokrótce najważniejsze postanowienia dekretu z dnia 21 kwietnia 1954 r., uchwały KC PZPR i Rady Ministrów, uchwały Rady Ministrów nr 184/54 z dnia 21 kwietnia 1954 r., wydanej na podstawie art. 3, 4, 5 dekretu z dnia 21 kwietnia 1954 r. w sprawie stopni i odznak służbowych, umundurowania oraz dodatku za wysługę lat w resorcie Ministerstwa Kolei, a także uchwały Rady Ministrów nr 183/54 z dnia 21 kwietnia 1954 r. w sprawie ustanowienia Dnia Kolejarza Polskiego.

Poszczególne postanowienia dekretu z dn. 21. IV 54 r. ustalają prawa i obowiązki pracowników, wyróżnienia oraz odpowiedzialność dyscyplinarną.

Pracownik kolejowy ma prawo do uposażenia (wynagrodzenia) stosownie do zajmowanego stanowiska służbowego, rodzaju wykonywanych czynności, posiadanych kwalifikacji, ilości i jakości wykonywanej pracy. Wprowadzone zostają jednocześnie zmiany w systemie płac, polegające przede wszystkim na:

a) zniesieniu systemu opłacania pracowników według grup uposażenia;

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

b) wprowadzeniu dla robotników w służbie drogowej, elektrotechnicznej i w warsztatach pomocniczych akordowego (bądź dniówkowego) systemu płac;

c) rozszerzeniu działania systemu akordowo - premiewego na dalsze podstawowe węzły kolejowe;

d) uproszczeniu i ujednoliceniu systemu premiewego na stacjach;

e) podwyższeniu zarobków rewidentów wagonów, konduktorów, dróżników przejazdowych, zwrotniczych na torach trakcyjnych i pracowników kolei wąskotorowych.

Wprowadzone zostają stopnie służbowe dla każdej służby, które podzielone zostały na IV kategorie. Stopień służbowy może być nadany osobie, która posiada obywatelstwo polskie, nie była karana za przestępstwa przeciwko państwu ludowemu, co najmniej sześć miesięcy przepracowała w kolejnictwie oraz posiada dodatnią opinię służbową. Nadanie wyższego stopnia służbowego może nastąpić po przesłużeniu od 1 do 5 lat w zależności od kategorii. Utrata stopnia służbowego następuje w przypadku skazania pracownika przez sąd karny na dodatkową karę utraty praw publicznych i honorowych oraz w przypadku wydalenia lub dobrowolnego wystąpienia ze służby.

Dalszym prawem pracowników kolejowych jest prawo do bezpłatnego umundurowania służbowego wraz z przysługującymi odznakami służbowymi. Umundurowanie powinno być koloru granatowego, obuwie koloru czarnego, a odznaki (dystynkcje) służbowe koloru ciemnozielonego. Umundurowanie staje się własnością pracownika z chwilą upływu minimalnych okresów jego noszenia.

Pracownicy, którym nadano stopnie służbowe, obowiązani są do noszenia przy wykonywaniu czynności służbowych umundurowania zaopatrzonego we właściwe odznaki (dystynkcje) służbowe. Zabronione zostaje sprzedawa-

nie (odstępowanie) przez pracowników przydzielonego umundurowania

Wprowadzony zostaje dodatek za wysługę lat dla pracowników, którym nadany został stopień służbowy. Dodatek w wysokości od 10% do 20% rocznego uposażenia zasadniczego pracownika wypłaca się raz w roku; dodatek jest wolny od podatku od wynagrodzenia. Wpłata dodatków za wysługę lat następuje w Dniu Kolejarza, który obchodzony będzie w drugą niedzielę września każdego roku. Dodatek za wysługę lat będzie zmniejszony bądź też nie będzie wypłacony w przypadku nieusprawiedliwionego opuszczenia przez pracownika od 1 do 3 dni pracy w ciągu roku. Staż pracy, dający prawo do dodatku za wysługę lat, oblicza się od dnia objęcia służby po dniu 22 lipca 1944 r.

Tyle o prawach pracowników kolejowych. Art. 6 dekretu ustala, że pracownik kolejowy obowiązany jest we wszystkich okolicznościach do wierności wobec PRL.

Podstawowym obowiązkiem pracowników kolejowych jest zabezpieczenie wykonania zadań transportu kolejowego wynikających z potrzeb gospodarki narodowej i obronności Państwa. Poza tym pracownik kolejowy obowiązany jest do:

a) wykonywania planów, ustalonych norm produkcyjnych, mierników pracy środków transportowych oraz zwiększania wykorzystania taboru kolejowego;

b) spełniania swoich obowiązków ze świadomością, że jest współodpowiedzialny za terminowy i sprawny przewóz towarów i osób oraz za ich bezpieczeństwo,

c) strzeżenia dobrego imienia kolejarza polskiego;

d) przestrzegania dyscypliny służbowej, opartej na socjalistycznym stosunku do pracy, niezbędnej dla zabezpieczenia regularnej pracy transportu kolejowego.

Zwierzchnik służbowy obowiązany jest bezustannie utrzymywać na wysokim poziomie i wzmacniać dyscyplinę służbową podległych pracowników, podwyższać ich kwalifikacje zawodowe i społeczno - polityczne, stale podnosić wydajność pracy przez inicjowanie współzawodnictwa, a także troszczyć się o swych podwładnych, wnikając w ich potrzeby bytowe i okazywać im nieodzowną pomoc.

Szczegółowe obowiązki pracowników kolejowych określi regulamin wydany przez Ministra Kolei za zgodą Prezesa Rady Ministrów. Dekret z dn. 21 kwietnia 1954 r. przewiduje wyróżnianie pracowników kolejowych, którzy przekraczają zadania produkcyjne, wzorowym wypełnianiem obowiązków służbowych i przestrzeganiem dyscypliny dają przykład innym, przejawiają inicjatywę i pomyślność w pracy, zapobiegli wypadkom kolejowym, próbom sabotażu lub szkodnictwa itd.

Wyróżnienia są następujące: pochwała, nagroda pieniężna, nagroda w postaci cennego podarunku, wyznaczenie na wyższe stanowisko służbowe, przedterminowe i poza kolejnością nadanie stopnia służbowego, wyróżnienie odznaką „Przodujący Kolejarz”, nadanie tytułu honorowego „Zasłużony Kolejarz PRL”.

Każdy pracownik kolejowy ponosi odpowiedzialność dyscyplinarną za naruszenie obowiązku służbowego. Prawo karania dyscyplinarnego przysługuje każdemu zwierzchnikowi służbowemu w zakresie ustalonym przez Ministra Kolei. W związku z tym zniesione zostają komisje dyscyplinarne. Za wykroczenie służbowe nakłada się następujące kary dyscyplinarne: upomnienie, nagana, nagana z ostrzeżeniem, wyznaczenie do niższej wynagradzanej pracy na okres do 3 miesięcy, obniżenie stopnia służbowego, obniżenie stopnia służbowego z jednoczesnym pozbawieniem prawa do dodatku za wysługę lat na okres do jednego roku, obniżenie stanowiska służbowego z równoczesnym obniżeniem uposażenia (stawki płacy), wydalenie ze służby.

Przy ustalaniu kary dyscyplinarnej zwierzchnik służbowy obowiązany jest żądać wyjaśnień od obwinionego pracownika kolejowego.

O wymierzeniu kary dyscyplinarnej oraz o powodach ukarania zawiadamia się pracownika kolejowego na piśmie za potwierdzeniem odbioru.

Od orzeczenia dyscyplinarnego przysługuje pracownikowi kolejowemu prawo wniesienia zażalenia w terminie 7 dni. Pracownika kolejowego, który w ciągu roku od ukarania go nie popełnił wykroczenia służbowego, uważa się

za dyscyplinarnie nie karanego i wymierzoną karę skreśla się w jego dokumentach ewidencyjnych.

Przepisy dekretu nie naruszają uprawnień pracowników kolejowych określonych w odrębnych przepisach.

Powyższe postanowienia weszły w życie z dniem 1 maja 1954 r.

B. K.

DOKŁADNY WYŁADUNEK WAGONÓW OBOWIĄZKIEM KAŻDEGO ODBIORCY

W dniu 8.IV.1954 r. Departament Komunikacji i Łączności PKPG przesłał do wszystkich zainteresowanych ministerstw pismo okólnie w sprawie dokładnego wyładunku wagonów.

Pismo Departamentu Komunikacji i Łączności stwierdza, że w ostatnim czasie duża ilość wagonów zdawana przez odbiorców po wyładunku nie jest starannie wyładowana i oczyszczona, a pozostałości nie wyładowanych ładunków, a zwłaszcza żwiru, piasku i rudy żelaznej dochodzą nieraz do kilku ton. Tego rodzaju postępowanie szeregu odbiorców powoduje duże marnotrawstwo zarówno w zakresie materiałowym jak i w postaci zbędnych przewozów kolejowych.

W związku z powyższym, pismo Departamentu Komunikacji i Łączności przypomina o obowiązku starannego wyładunku wagonów oraz oczyszczania wagonów stosownie do postanowień art. 37 i art. 48 dekretu o przewozie przesyłek i osób kolejami, które przewidują, że koleją obowiązana jest podstawić do załadowania wagon w stanie należytej czystości, a odbiorca po wyładowaniu przesyłki obowiązany jest zwrócić wagon w stanie należytej czystości. Nie wykonanie postanowień art. 37 i 48 pociąga za sobą obowiązek płacenia kar umownych.

A. G.

OPERATYWNE PLANOWANIE PRZEWOZU ŁADUNKÓW

Wprowadzona zarządzeniem Przewodniczącego PKPG nr 295 z dnia 12 października 1953 r. instrukcja w sprawie operatywnego planowania przewozu ładunków nakłada obowiązek na jednostki gospodarcze opracowywania planów przewozowych na specjalnych wzorach, załączanych do instrukcji.

Pomimo, że instrukcja przewiduje tryb przekazywania wypełnionych wzorów, jednak cały szereg jednostek planujących popełnia wiele błędów. Błędy te polegają na tym, że nadawcy ładunków opracowane plany przewozowe przysyłają w wielu przypadkach do niewłaściwych komórek, jednostek nadrzędnych, względnie transportowych. Szczególnie daje się to zauważyć w planowaniu terenowym, gdzie WKPG otrzymują plany przewozowe, które winny otrzymywać Wydz. Kom. Drog. Prez. WRN, względnie na odwrót. A nawet plany z terenu są przekazywane do PKPG.

W celu uniknięcia niewłaściwości przekazywania planów przewozowych, należy omówić to zagadnienie.

Zestawienie pomocnicze do planu — Wzór nr 1, przy opracowaniu planu kwartalnego i miesięcznego, jednostka gospodarcza wypełnia w trzech egzemplarzach, z czego jeden egzemplarz pozostawia dla siebie, a dwa egzemplarze planu przysyła do jednostki nadrzędnej (centralnego zarządu, zjednoczenia, centrali handlowej itp.). Podział przewozu ładunków pomiędzy środki transportowe Wzór nr 2 wypełnia jednostka gospodarcza w czterech egzemplarzach i przysyła jeden egzemplarz do terenowo właściwej WKPG, dwa egzemplarze do swojej jednostki nadrzędnej oraz pozostawia u siebie jeden egzemplarz.

Wzór nr 3, plan przewozu transportem kolejowym PKP normalnotorowym jednostka gospodarcza wypełnia w 3 egzemplarzach i przysyła dwa z nich do jednostki zwierzchniej, a jeden pozostawia u siebie. Wzór nr 3a sporządza się tylko dla operatywnych planów kwartalnych. Wzór ten wypełnia się w czterech egzemplarzach, z czego jeden stanowi zestawienie zbiorcze kwartalne a trzy pozostałe wypełnia się oddzielnie na każdy miesiąc kwartału. Ponieważ wzór nr 3a stanowi załącznik do wzoru nr 3 a zatem przebiega tak samo jak wzór nr 3.

Plan przewozu transportem kolejowym PKP wąskotorowym opracowuje jednostka gospodarcza na wzorze Nr 4 w

trzech egzemplarzach i przesyła dwa egzemplarze do terytorialnego Zarządu Kolei Wąskotorowych, a jeden pozostawia u siebie. Jak z tego wynika, wzoru nr 4 jednostka opracowująca plan nie przesyła do swojej jednostki nadrzędnej a tylko przesyła go do Zarządu Kolei Wąskotorowych w dwóch egzemplarzach, po to by na jednym egzemplarzu Zarząd Kolei Wąskotorowych potwierdził jednostce która złożyła swój plan, wielkość przyjętej do przewozu masy.

Plan przewozu transportem drogowym obcym wzór Nr 5 i 5m opracowywany jest przez jednostkę gospodarczą na formularzach w 3 egzemplarzach. I tu podobnie jak przy formularzach planu przewozu transportem kolejowym PKP wąskotorowym nie przesyła się tych formularzy do jednostki nadrzędnej a tylko przesyła się dwa formularze do odpowiednio terenowego Wydziału Komunikacji Drogowej Prez. WRN, a jeden pozostawia jednostka u siebie. Do Wydziału Komunikacji Drogowej Prez. WRN przesyła się po to dwa formularze, aby na jednym z nich jednostka otrzymała potwierdzenie wielkości przyjętej masy do przewozu, a drugi przesłany będzie przez Wydział Kom. Drog. Prez. WRN do Zarządu Okręgu PKS w celu opracowania relacji przewozowych, zabezpieczających wykorzystanie próżnych przebiegów.

Plan przewozu ładunków Żegluga Śródlądowa na wzorze Nr 6 i 6m jednostka gospodarcza opracowuje w pięciu egzemplarzach z czego: 2 egzemplarze przesyła do swojej jednostki nadrzędnej, 1 egzemplarz przesyła do właściwej terenowej WKPG, 1 egzemplarz przesyła do Dyrekcji Żegluga Śródlądowej na Odrze lub na Wiśle, 1 egzemplarz jednostka planująca pozostawia u siebie.

Wzór nr 7 — przeładunki w żegludze śródlądowej — należy sporządzać w 4 egzemplarzach, i przesyła się w ten sam sposób co wzór nr 6 z tym że nie przesyła się tego planu do WKPG. Formularz ten wypełnia się wówczas jeżeli jednostka planująca w danym okresie planowanym będzie korzystać wyłącznie z urządzeń przeładunkowych żegluga śródlądowej, bez dokonywania przewozów żegluga śródlądową. W przypadku jeżeli jednostka planująca korzysta z przewozów żegluga śródlądową a również dokonyuje się przeładunków w portach handlowych śródlądowych wzoru nr 7 nie wypełnia się.

Formularze wzorów planu pięciodniowego wypełnia się i przesyła w trybie takim samym, jaki obowiązywał przed wejściem w życie zarządzenia Przewodniczącego PKPG Nr 295 z 12. X. 1953 r.

Wzory nr TW-1 — wyliczenie ilości taboru TW-2 — wyliczenie zdolności przewozowej taboru, oraz TW-2a — wyliczenie zdolności przewozowej dla poszczególnych grupy pojazdów ciężarowych służyć jako wzory pomocnicze dla jednostki planującej do wyliczenia zdolności przewozowej i nie ma obowiązku przysyłania tych wzorów jednostkom zwierzchnim.

L. K.

ZGŁASZANIE ZAPOTRZEBOWAŃ NA ZBIORNIKI NA R. 1955

W Biuletynie PKPG nr 9 pod poz. 42 opublikowane zostało zarządzenie Przewodniczącego PKPG nr 45 z dnia 10.III.1954 r. w sprawie zgłaszania zapotrzebowań na zbiorniki na 1955 r.

Na podstawie powyższego zarządzenia jednostki państwowe i spółdzielcze zobowiązane są do sporządzenia zapotrzebowania na zbiorniki becznieniowe z blachy stalowej o pojemności powyżej 3 m³ przetłoczone (produkcyjne) i magazynowe — do cieczy m. in. materiałów pędnych, gazów i materiałów sypkich. Zarządzenie nie dotyczy zbiorników przewozowych — jak np. wagonów cystern itp.

Ścisła specyfikacja zbiorników, na które należy składać zapotrzebowania znajduje się w załączniku nr 1 zarządzenia, w którym wymienione są następujące typy zbiorników dla celów produkcyjnych i magazynowych według przeznaczenia: do wody i innych cieczy neutralnych, do ługów i roztworów soli, do kwasów, do materiałów pędnych, do materiałów sypkich, do gazów.

Ministerstwa (centralne urzędy) zobowiązane były zbiorczo przedstawić do Departamentu Bilansu Maszyn PKPG zapotrzebowania na zbiorniki sporządzone przez podległe zakłady na formularzu wg wzoru, podanego w załączniku nr 2 do zarządzenia. Wzór ten zawiera takie pozycje, jak: rodzaj i charakterystyka techniczna zbiorników, zapotrze-

bowania na zbiorniki w sztukach i tonach, wiadomości na temat dokumentacji technicznej posiadanej, względnie zleconej do wykonania z określeniem terminu jej sporządzenia, żądany termin wykonania zbiorników wg kwartałów, system wykonania inwestycji — sposobem gospodarczym względnie zleconym oraz zapotrzebowanie materiałowe wg grup kontyngentowych oraz uzasadnienie.

Departament Bilansu Maszyn po porozumieniu z zainteresowanymi Departamentami PKPG przedstawia zapotrzebowanie na zbiorniki do zatwierdzenia Przewodniczącemu PKPG, a następnie zawiadamia zainteresowane ministerstwa o uwzględnionych zapotrzebowaniach.

Omawiane zarządzenie ma duże znaczenie dla uporządkowania i poprawy sytuacji w zakresie zaopatrywania zakładów w zbiorniki produkcyjne i magazynowe. Zwłaszcza duże znaczenie należy przypisać składaniu zapotrzebowań na zbiorniki produkcyjne i magazynowe na cieczy, których brak ogólny w kraju utrudnia racjonalną gospodarkę wagonami i cysternami. Dlatego pracownicy komórek transportowych powinni przyjść z pomocą działom inwestycyjnym i wziąć żywy udział w określaniu i opiniowaniu zapotrzebowania na zbiorniki pod względem ich ilości, pojemności oraz terminów wykonania.

D. T.

PRZEBIEG GWARANCYJNY OGUMIENIA

Ogumienie samochodowe produkcji krajowej, jak również importowane z ZSRR i CSR ma ustalone przebiegi gwarancyjne. Gwarancja określa przebieg minimalny dla poszczególnych kategorii opon, eksploatowanych w warunkach normalnych. Przy właściwej eksploatacji przebieg minimalny powinien być z dużą nadwyżką przekroczony. Tak bywa zresztą w wielu przypadkach, o czym świadczą osiągnięcia naszych producentów kierowców.

Zdarzają się jednak wypadki, że zużycie opon, z różnych przyczyn, następuje po krótszym przebiegu, niż to przewiduje gwarancja. Wówczas właścicielowi opon przysługuje prawo wnoszenia reklamacji.

Nim omówimy warunki gwarancji, postaramy się zapoznać z przebiegami gwarancyjnymi.

Dla ogumienia produkcji krajowej przebieg gwarancyjny został ustalony w wysokości podanej w poniższej tabelce:

Nominalna wielkość	Norma przebiegu w km	
	Opona pierwszego gatunku	Opona drugiego gatunku
5.04 — 15	21.000	19.000
5.50 — 15	21.000	19.000
5.25 — 16	21.000	19.000
6.00 — 16	21.000	16.000
6.50 — 20	30.000	27.000
7.50 — 20	30.000	27.000
4.25 — 20	30.000	27.000
9.00 — 20	30.000	27.000
11.00 — 20	30.000	27.000

Ogumienie produkcji radzieckiej podlega gwarancji w okresie 14 miesięcy od chwili przekroczenia przez transport granicy polsko-radzieckiej. W tym okresie dostawca gwarantuje następujące minimalne przebiegi dla opon poszczególnych wymiarów:

dla opon o wym. 1050—20,	11,00—20	30.000 km
	9,00—20	"
	34×7	"
	7,50—20	"
	6,50—20	21.000 km
	7,50—16	"
	7,00—16	"
	3,75—19	15.000 km

Ogumienie z CSR ma przebieg gwarancyjny 30 000 km, niezależnie od rozmiarów opon.

Instrukcja CSS „Motozbyt“ (Dział Techniczny) nr 18/52 z dnia 20.II.1953 r. podaje szczegółowy sposób postępowania reklamacyjnego dla ogumienia nabytego luzem z produkcji krajowej oraz z ZSRR i CSR.

Zgodnie z tą instrukcją, w razie powstania uszkodzenia opony z produkcji krajowej w okresie gwarancyjnym,

użytkownik sporządza protokół uszkodzenia, dołącza kartę pracy opony i zgłasza reklamację w placówce, gdzie oponę nabył lub też w najbliższej jednostce „Motozbytu“.

Po sporządzeniu protokołu reklamacyjnego użytkownik zobowiązany jest do dostarczenia opony z samochodu osobowego i motocykla do Debickich Zakładów Przemysłu Gumowego w Dębicy k. Tarnowa, a opony z samochodu ciężarowego, traktora i autobusu do Zakładów Przemysłu Gumowego w Poznaniu.

W przypadku uszkodzenia opony produkcji ZSRR i CSR w okresie gwarancyjnym, sposób postępowania reklamacyjnego jest podobny z tym, że reklamację użytkownika bada komisja, składająca się z przedstawicieli: użytkownika, placówki CSS „Motozbyt“ oraz czynnika społecznego. Jeżeli komisja uzna, że uszkodzenie powstało z winy wytwórcy, sporządza protokół wg ustalonego wzoru, podając dokładnie rodzaj uszkodzenia i opis okoliczności, w których nastąpiło uszkodzenie.

Po sporządzeniu protokołu reklamacyjnego użytkownik zobowiązany jest dostarczyć uszkodzone opony do magazynu branżowego wskazanego przez „Motozbyt“.

Dla ogumienia radzieckiego oprócz protokołu i „karty pracy opony“ dołącza się 2 fotografie, o ile miał miejsce wystrzał obejmujące zewnętrzną i wewnętrzną stronę opony w miejscu uszkodzenia, a 1 fotografię w innych przypadkach, jak: odklejenie lub przedwczesne zużycie bieżnika.

W razie niedostarczenia któregośkolwiek załącznika reklamacja nie może być rozpatrywana, dlatego jest rzeczą konieczną, aby zainteresowani użytkownicy opon dobrze zapoznali się z instrukcją Motozbytu omawiającą postępowania reklamacyjne.

* * *

Byłoby bardzo interesujące sprawdzić, jak się przedstawia przeciętne, średnie ilości kilometrów rzeczywistych przebiegów opon w stosunku do przebiegów gwarancyjnych.

Na pytanie to znajdujemy częściowo odpowiedź w „Analizie przebiegu opon samochodowych“ dokonanej przez Instytut Transportu Samochodowego. Według tej analizy (patrz „Motoryzacja“ nr 3/54) średni przebieg opon krajowych „Stomil“ przedstawia się następująco według poszczególnych wymiarów:

Wymiary opon	Przebieg średni w tys. kilometrów (orientacyjnie)	Przebieg gwarancyjny
5,00 — 15	17,5	21,—
5,50 — 15	19,5	21,—
5,25 — 16	22,—	21,—
6,00 — 16	21,5	21,—
7,50 — 20	24,—	30,—
8,25 — 20	33,—	30,—
11,00 — 20	16,5	30,—

Jak widzimy z powyższego zestawienia, zachodzi jeszcze dość duża różnica pomiędzy średnim przebiegiem opon, osiąganym praktycznie, a przebiegami gwarancyjnymi.

A. W.

BEZPIECZEŃSTWO I HIGIENA PRACY PRZY OBSŁUDZE PRZENOŚNIKÓW I ŻURAWI

Ostatnio ukazały się dwa rozporządzenia Ministrów Pracy i Opieki Społecznej oraz Zdrowia w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy przy obsłudze przenośników oraz przy obsłudze żurawi. Oba rozporządzenia wydane zostały na podstawie rozporządzenia Prezydenta R. P. z 1928 r. i z 1950 r. o bezpieczeństwie i higienie pracy oraz rozporządzenia Prezydenta RP z 1927 r. o zapobieganiu chorobom zawodowym i ich zwalczaniu.

Pierwsze z wymienionych, rozporządzenie Ministrów Pracy i Opieki Społecznej oraz Zdrowia z dnia 19.III.1954 r. jest poświęcone sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy przy obsłudze przenośników i zostało opublikowane w Monitorze Polskim Nr A-13 poz. 51.

Rozporządzenie dotyczy bezpieczeństwa i higieny pracy przy obsłudze przenośników cięgowych bezpośrednich, do których zaliczono przenośniki taśmowe, członowe, skroba-

kowe, kubelkowe i podwieszone okrężne oraz przenośniki cięgowo pośrednie (montażowe). Do następnej grupy rozporządzenie zalicza przenośniki bezciągnowe, a więc będą to przenośniki grawitacyjne, śrubowo-ślismakowe oraz wstrząsowe. Ostatnią grupę wymienioną w rozporządzeniu stanowią przenośniki powietrzne i wodne. Rozporządzenie nie dotyczy natomiast kolejek linowych.

W części szczegółowej rozporządzenie określa warunki, jakim powinny odpowiadać poszczególne urządzenia przenośnikowe wymienione wyżej, tak, aby w sposób właściwy i zgodny z zasadami bhp mogły wykonywać swoją pracę przy przenoszeniu i podnoszeniu wszelkich materiałów sypkich i przedmiotów ciężkich względnie masowych.

Natomiast w §§ od 1 do 27 ujęte zostały przepisy ogólne rozporządzenia, które między innymi postanawiają:

1) przeszkolenie pracowników obsługujących przenośniki w zakresie bezpiecznego wykonywania swej pracy, zasad udzielania pierwszej pomocy przy porażeniu prądem elektrycznym oraz postępowania w przypadku powstania pożaru urządzeń elektrycznych;

2) zabronienie przenoszenia materiałów innych, niż przewidziano dla danej konstrukcji przenośnika oraz dokonywania jakichkolwiek napraw w czasie ruchu przenośnika;

3) przenośnik przechodzący nad stanowiskami pracy lub drogami komunikacyjnymi powinien posiadać urządzenie do zatrzymywania spadającego ładunku;

4) przenośnik należy umieścić w odległości nie mniejszej, niż 1 m od przedmiotów stałych (np. budynki), stanowisk pracy, szlaków transportowych i innych dróg komunikacyjnych;

5) w przypadku, gdy linia przenośnika przecina drogi komunikacyjne, należy urządzić wygodne i bezpieczne przejście ponad przenośnikiem;

6) ręczne usuwanie przedmiotów z przenośnika będącego w ruchu jest dozwolone tylko w miejscach do tego przeznaczonych;

7) przenośniki przeznaczone do podnoszenia materiałów sypkich powinny być w miarę technicznej możliwości zaopatrzone w mechaniczne urządzenia przeładunkowe.

W przepisach końcowych postanawia się, iż kierownicy zakładów pracy wydadzą na podstawie przepisów omawianego rozporządzenia instrukcje w zakresie obsługi przenośników stosowanych w danym zakładzie pracy, które powinny być doreczone pracownikom zatrudnionym przy obsłudze przenośników za pisemnym pokwitowaniem. Natomiast tekst omawianego rozporządzenia powinien być podany do wiadomości przez wywieszenie w pomieszczeniu pracy w miejscu widocznym.

Drugie z kolei rozporządzenie Ministrów Pracy i Opieki Społecznej oraz Zdrowia z dnia 20 marca 1954 r., opublikowane w Dzienniku Ustaw Nr 15 pod poz. 57, dotyczy sprawy bezpieczeństwa i higieny pracy przy obsłudze żurawi o udźwigu powyżej 250 kg. Żurawiem w rozumieniu przepisów omawianego rozporządzenia jest dźwignica o ruchu obrotowym, przenosząca ciężar zawieszony na końcu stałej wysięgnicy lub ruchomego wysięgnika, a także dźwignica przenosząca ciężar zawieszony na ciągnie wózka przesuwającego się po linach rozpiętych pomiędzy dwiema wieżami (żuraw linowy). Rozporządzenie obejmuje następujące rozdziały: przepisy wstępne, przepisy ogólne w zakresie obsługi żurawi, urządzenie kabiny, wejście i galerie, określenie nośności i oświetlenie żurawia i terenu pracy.

W przepisach końcowych rozporządzenie przewiduje m. in., iż właściwi ministrowie wydadzą zarządzenia i instrukcje szczegółowe dostosowane do rodzaju urządzeń i warunków pracy w danym resorcie.

Ponadto rozporządzenie obejmuje 2 załączniki, z których załącznik Nr 1 zawiera wzór sygnalizacji dla podnoszenia i opuszczania ładunku w formie 6 rysunków z sygnałami: „podnoś, stój, jazda, przesuwanie, opuszczaj, alarm“. Instrukcja w zakresie obsługi żurawi stanowi załącznik Nr 2 do omawianego rozporządzenia i zawiera następujące rozdziały: czynności dźwigowego przed rozpoczęciem pracy żurawia, czynności dźwigowego w czasie pracy żurawia, czynności ciężarowego, czynności pracowników przeładunkowych, czynności dźwigowego po zakończeniu pracy żurawia.

Oba omówione wyżej rozporządzenia weszły w życie z dniem ich ogłoszenia i powinny być również przedmiotem zainteresowania transportowców.

K. K.

NOWA TARYFA „LOTU“

W dzienniku T. i Z. K. Nr 6 z 1954 r. ukazało się zarządzenie Ministra Transportu Drogowego i Lotniczego z dnia 30 marca 1954 r. w sprawie opłat za przewóz pasażerów, bagażu i przesyłek towarowych na liniach PLL „Lot“.

Do najważniejszych zmian, wprowadzonych w dotychczas obowiązujących przepisach, należy zaliczyć znaczną obniżkę ceny biletów za przelot i opłat za przewóz bagażu na liniach krajowych oraz objęcie zarządzeniem i uregulowanie na nowych zasadach sprawy najmu samolotów-taksówek.

Zarządzenie ustala opłaty za przewóz pasażerów, bagażu i przesyłek towarowych samolotami „Lotu“: 1) na liniach krajowych (zał. Nr 1 zarządzenia), 2) na liniach zagranicznych (zał. Nr 2 zarządzenia).

Załącznik Nr 1 w sprawie opłat za przewóz na liniach krajowych zawiera:

I. „Tabele opłat“ ustalającą w 54 relacjach ceny biletów za przelot jednorazowy, opłaty za przewóz bagażu i opłaty za przewóz towarów.

II. Przepisy o opłatach ulgowych za przewóz dzieci, wg których: 1) podróżny upoważniony jest do przewiezienia ze sobą jednego dziecka (na rękę) w wieku poniżej 2 lat za opłatą ulgową w wysokości 10% opłaty normalnej, a każdego następnego dziecka w tym wieku za opłatą w wysokości 50% opłaty normalnej, 2) opłata za przewóz dziecka w wieku od 2 do 12 lat włącznie wynosi 50% opłaty normalnej.

III. Przepisy o bezpłatnym przewozie bagażu, wg których podróżnemu przysługuje prawo do bezpłatnego przewiezienia bagażu o wadze do 10 kg; przepis o tej uldze wyjaśnia, iż za pasażera nie uważa się dziecka, przewożonego za opłatą w wysokości 10% opłaty normalnej.

IV. Przepisy o zakazie łączenia ulg, wg których jednocześnie korzystanie z dwu lub więcej ulg jest niedopuszczalne.

V. Przepisy o opłatach dodatkowych, wg których „Lot“ może pobierać opłaty dodatkowe, stanowiące zwrot kosztów dostarczonych formularzy, wynagrodzenie za dodatkowe usługi związane z przewozem lotniczym oraz opłaty manipulacyjne, przewidziane w warunkach przewozu lotniczego.

VI. Przepisy o opłatach za najem samolotu-taksówki (włącznie dla lotów krajowych), wg których opłata wynosi 1.50 zł za 1 km lotu i jest pobierana za odległość tam i z powrotem. Ponadto przepisy te określają warunki najmu samolotów jak zamówienie, maksymalną ilość pasażerów w samolocie - taksówce (3-ch), termin wolny od postojowego itp.

Załącznik (Nr 2) w sprawie opłat za przewóz na liniach zagranicznych zawiera:

I. „Tabele opłat“, ustalającą w 29 relacjach ceny biletów za przelot jednorazowy i za przelot tam i z powrotem, opłaty za przewóz bagażu i za przewóz towaru.

II. Przepisy o opłatach ulgowych za przewóz dzieci: ulgi stosowane są wg tych samych zasad co w komunikacji na liniach krajowych.

III. Przepisy o bezpłatnym przewozie bagażu, które różnią się od odpowiednich przepisów w komunikacji na liniach krajowych tylko tym, że upoważniają do bezpłatnego przewiezienia bagażu o wadze do 20 kg, a więc o wadze dwa razy większej.

IV. Przepisy o specjalnych taryfach i ulgach, wg których PLL „Lot“ mogą stosować również specjalne taryfy i ulgi, przewidziane uchwałami Międzynarodowego Zrzeszenia Przewozu Powietrznego (IATA) zatwierdzone przez właściwe władze polskie.

V. Przepisy o opłatach dodatkowych, wg których „Lot“ może pobierać opłaty dodatkowe, stanowiące zwrot kosztów dostarczonych formularzy, wynagrodzenie za dodatkowe usługi, związane z przewozem lotniczym (jak: uzupełnianie przewozu naziemny, składowanie itp.) oraz opłaty manipulacyjne, przewidziane w warunkach przewozu lotniczego.

W końcu zaznaczyć należy, iż opłaty zawarte w omawianych wyżej załącznikach nie mają zastosowania przy przewozach, dokonywanych na podstawie umów o najem samolotów.

Zarządzenie weszło w życie z dniem 1 kwietnia 1954 r.

J. B.

ORGANIZACJA TURYSTYKI

W Dziale Informacyjnym naszego miesięcznika w miesiącach 6 i 12 z 1952 r. zwróciliśmy uwagę naszych czytelników na organizację i zakres działania Komitetu dla Spraw Turystyki, będącego zgodnie z Uchwałą Rady Ministrów Nr 127 z dnia 8.3.1952 r. organem pracy Prezesa Rady Ministrów dla spraw organizacji, planowania, ogólnego kierownictwa i kontroli turystyki we wszystkich jej formach i przejawach. W skład wymienionego komitetu wchodzi m. in. członkowie powołani przez Prezesa Rady Ministrów na wniosek Ministrów: Kolej, Transportu Drogowego i Lotniczego oraz Żeglugi.

Uchwała Nr 127 z dnia 8.3.1952 r. w sprawie organizacji turystyki, o której była mowa wyżej, została ostatnio zmieniona uchwałą Nr 134 Rady Ministrów z dnia 27 marca 1954 r. (Monitor Polski Nr A-32 poz. 462) w wyniku której Rada Ministrów uchwaliła przekazanie nadzoru nad Komitetem dla Spraw Turystyki — Przewodniczącemu Głównego Komitetu Kultury Fizycznej.

K. K.

ROZSZERZENIE ULG DLA NIEWIDOMYCH PRZY PRZEJAZDACH AUTOBUSAMI PKS

Zarządzenie Ministra Transportu Drogowego i Lotniczego z dnia 31 marca 1954 r. w sprawie zmiany „Tymczasowej taryfy osobowej i bagażowej Państwowej Komunikacji Samochodowej“ (Dz. T. i Z. K. nr 5, poz. 35) wprowadziło do przepisów tej taryfy, regulujących ulgi dla niewidomych (§ 10a), postanowienie o ulgach dla niewidomej młodzieży, uczęszczającej do szkół specjalnych.

Ulgą polega na tym, że niewidomy uczeń (uczenica) opłaca pełną należność za przejazd, a przewodnik (zastępujący niejako organ wzroku niewidomego), korzysta z przejazdu bezpłatnie.

Warunkiem przyznania ulgi jest okazanie przez przewodnika niewidomego zaświadczenia, wystawionego na jego nazwisko przez kierownictwo szkoły specjalnej, stwierdzającego konieczność przejazdu w charakterze przewodnika niewidomego ucznia (uczenicy) oraz wylegitymowanie się przewodnika dowodem tożsamości z fotografią.

J. B.

Taryfy i zarządzenia

W komunikacji kolejowej:

W wykonaniu uchwały nr 112/54 Rady Ministrów z dnia 27.III.1954 r. w sprawie ustalenia wytycznych do wprowadzenia przez Ministra Kolei opłat za przewóz pociągami ruchu osobowego towarów ulegających szybkiemu zepsuciu i zwierzęt żywych oraz wagonów specjalnych próżnych, przeznaczonych do przewozu tych towarów, ogłoszono w Dz. T. i Z. K. nr 4 z 1954 r. zarządzenie Ministra Kolei z 27.III.1954 r., które wprowadza z dniem 1.IV.1954 r. zmiany w Taryfie towarowej PKP. W szczególności zmianom uległy:

1) W dziale I § 16 otrzymał nowe brzmienie, według którego za przesyłki wagonowe poczesne, przewożone na żądanie nadawcy pociągami ruchu osobowego, przewożone oblicza się za wagi rzeczywiste, najmniej za 9 000 kg, wg stawek z tabeli WO (Dział III), niezależnie od tego, do jakiej klasy dany towar należy. Wyjątek od tej zasady stanowią przesyłki wagonowe poczesne towarów, przy których w klasyfikacji towarów obok klasy zamieszczono literę „p“ (nazwy tych towarów podajemy przy dalszych zmianach), przewożone na żądanie nadawcy pociągami ruchu osobowego, za które przewożne oblicza się wg zasad i klas przewidzianych dla przesyłek zwyczajnych, z doliczeniem zawartej w tabelach stawek przewozowych (W) dopłaty za przesyłki poczesne. Przy przewozie, na żądanie nadawcy pociągami ruchu osobowego w jednej przesyłce wagonowej towarów oznaczonych w k. t. literą „p“, z towarem nie oznaczonym tą literą, przewożne oblicza się według zasad przewidzianych dla towarów nie oznaczonych w k. t. literą „p“;

2) W Dziale II § 28 uzupełniono nowym postanowieniem, według którego za przewóz pociągami ruchu osobowego próżnych wagonów specjalnych, niekolejowych (np. chłodni, piwiarek), wysyłanych do załadunku towarów, przy których w k. t. obok klasy umieszczono literę „p“, pobiera się 67,50 zł bez względu na odległość przewozu;

3) W Dziale I § 35 wprowadza nowe postanowienia, na podstawie których za wagonowe przesyłki poczesne żywych zwierząt i drobiu żywego luzem, przewożone na żądanie nadawcy pociągami ruchu osobowego przewożne oblicza się za ilość metrów kwadratowych całej powierzchni podłogi użytego wagonu wg stawek odpowiednich klas Z01-Z08 (Dział III), przy czym klasy te (dla przesyłek poczesnych przewożonych pociągami ruchu osobowego) odpowiadają pod względem numeracji klasom Z1-Z8 ustalonym w k. t. dla przesyłek zwyczajnych i poczesnych;

4) W Dziale II (klasyfikacji towarów), w rubrykach 3 i 4 umieszczono literę „p“ przy nazwach towarów: stół — poz. 20 k. t., owoce południowe — poz. 50 k. t., soki słodkowane — poz. 113 k. t., bekony — poz. 115 k. t., jaja ptac-

two domowego — poz. 119 k. t., ryby wędzone — poz. 427 a), b) i c) k. t., piwo — poz. 460 k. t., ponton — poz. 461 k. t. oraz łód suchy — poz. 235 k. t. i łód suchy z poz. 525 k. t.; 5) W Dziale III wprowadzono nową tabelę stawek za przewóz wagonowych przesyłek pospiesznych żywych zwierząt i drobiu żywego luzem pociągami ruchu osobowego (ZO), którą wydano w formie załącznika do omawianego zarządzenia. O. K.

Informacje Wyd. Komunikacyjnych

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

NOTATKI

DOŚWIADCZENIA RADZIECKIE NA ODCINKU CENTRALIZACJI TABORU

W 1952 r. został zorganizowany Moskiewski Trest Transportu Samochodowego, który wchłonił w siebie rozdzielone gospodarstwa transportu samochodowego b. Ministerstwa Budownictwa i Zakładów Przemysłu Ciężkiego, położone w m. Moskwie oraz w Moskiewskim i Tułskim Okręgu.

Biura Trestu Transportu Samochodowego, mające za zadanie eksploatację taboru samochodowego, powstawały na bazie gospodarstw samochodowych poszczególnych organizacji budowlanych, drogą przekazywania przez nie posiadanego taboru.

W 1952 r. powstało w ten sposób dziewięć biur Trestu Transportu Samochodowego.

Scenalizowanie taboru przedsiębiorstw montażowo-budowlanych przyniosło szereg widocznych korzyści. Przede wszystkim znacznie polepszył się stan techniczny posiadanego taboru i została uporządkowana obsługa przedsiębiorstw budowlanych, jak również znacznie obniżyły się koszty własne przewozów.

Uporządkowanie samych przewozów, lepsze wykorzystanie tonażu pojazdów, polepszenie wykorzystania ich przebiegu, obniżenie kosztu własnego jednostki pracy transportu samochodowego (tonokilometra) przyczyniło się do znacznego obniżenia się kosztów przewozów samochodowych, a pośrednio do obniżenia się kosztów własnych budownictwa. Na potwierdzenie powyższego należy dodać, że od chwili zorganizowania Trestu, tj. zjednoczenia gospodarstw samochodowych, w których do chwili obecnej dopiero rok i, nie bacząc na wszystkie trudności związane z jego organizacją, współczynnik gotowości technicznej podwyższył się do 0,78 z 0,50. Jednocześnie współczynnik wykorzystania przebiegu podwyższył się o 2%.

Jest to jeszcze niedostateczny rezultat, lecz współczynniki te bezspornie wzrosną.

Niewielki czas istnienia Trestu nie pozwolił na szerokie zastosowanie centralizacji masowych przewozów ładunków. Dotychczas zostały zorganizowane jedynie scentralizowane przewozy gotowych wyrobów zakładów betonowych na place budowy, przewozy piasku i gotowych wyrobów przemysłu budowlanego.

Należy zauważyć, że zjednoczenie budowlanych gospodarstw samochodowych w jedno Przedsiębiorstwo Transpor-

Z dziedziny kolejnictwa

„Normowanie siły roboczej na kolejach” — S. STRZAŁKOWSKI.

Omówienie zagadnienia normowania pracy w kolejnictwie. Broszura przeznaczona dla pracowników planu zatrudnienia i płac oraz jako źródło informacji dla ogółu pracowników kolei (cena zł 1,—).

Z dziedziny transportu samochodowego

„Zasady ruchu samochodów i motocykli na drogach publicznych” — E. OLECHNOWNICZ.

Popularne omówienie przepisów o ruchu samochodów i motocykli na drogach publicznych. Praca jest IV uzupełnionym wydaniem, przeznaczonym dla użytkowników dróg publicznych, a poza tym może być pomocną w szkoleniu kierowców (cena zł 6,—).

tu Samochodowego pozwoliło na operatywne regulowanie masowych przewozów materiałów budowlanych w/g zamówień trestów budowlanych.

W okresie istnienia Trestu Transportu Samochodowego przewozy takie były wykonywane dla szeregu trestów budowlanych i dały dobre wyniki, zarówno pod względem terminowej dostawy niezbędnych materiałów, jak i pod względem obniżenia kosztów przewozów samochodowych. W szczególności koszt własny przewozu jednego tonokilometra w pierwszym półroczu ubiegłego roku obniżył się o 9% w stosunku do przeciętnego kosztu własnego przed zjednoczeniem gospodarstw samochodowych. Doświadczenia pracy Biura Transportu Samochodowego Nr 5 Moskiewskiego Trestu Transportu Samochodowego, zapewniającego obsługę transportem samochodowym trestu Elektrostalstroj i jego podwykonawców wskazywały ekonomiczną celowość scentralizowanej organizacji masowych przewozów ładunków na obiekty budowlane z jednoczesnym wykonaniem przez gospodarstwa samochodowe prac ładunkowych.

Ładowacze znajdują się na etacie Biura Transportowego.

Trest Elektrostalstroj, jak wykazała sprawozdawczość, zaoszczędził na tak zorganizowanych przewozach samochodowych około 1,5 miliona rubli rocznie. Średnio wydatki na transport samochodowy, wykonywany przez biura transportowe, wynosiły w roku 1952 około 9,4% wartości przerobu, gdy w innych trestach budowlano-montażowych, pracujących w analogicznych warunkach, lecz nie posiadających przedsiębiorstw transportowych, wydatki na transport samochodowy wahały się w granicach od 15,7% (Moskoksostroj) do 11,6% (trest Stritiel).

Wszystko to dowodzi istniejących możliwości znacznego obniżenia kosztów własnych transportu samochodowego. Zważywszy, że koszty transportu samochodowego w budownictwie wynoszą od 8 do 19% kosztu własnego robót budowlano-montażowych, jest rzeczą oczywistą, że scentralizowanie i wzmocnienie istniejących budowlanych gospodarstw samochodowych, już w pierwszej swej fazie organizacyjnej gwarantuje oszczędności na przewozach samochodowych w wysokości od 5 — 9% wydatków na te przewozy, co przyniesie zmniejszenie kosztu własnego budowy o około 3%.

Należy jednocześnie podkreślić, że oprócz obniżenia się kosztów przewozów samochodowych w budownictwie uległy wydatki obniżyć: ilość koniecznych samochodów (wskutek ich lepszego wykorzystania), zużycie materiałów pędnych, smarów i ogumienia.

Opracował K. Kacperski

KRONIKA

KONFERENCJA ABSOLWENTÓW WYŻSZEJ SZKOŁY EKONOMICZNEJ W SZCZECINIE PRACUJĄCYCH W PKS

Z inicjatywy Centralnego Zarządu PKS, a przy poparciu i pomocy Władz Uczelni, Koło Naukowe Ekonomiki Transportu Samochodowego przy Wyższej Szkole Ekonomicznej w Szczecinie zorganizowało w dniach 26 i 27 kwietnia br. I Zjazd — Konferencję Absolwentów WSE w Szczecinie pracujących w PKS. Celem zjazdu była krytyczna ocena programu nauczania studentów pod kątem widzenia szerszego, niż dotychczas, uwzględnienia wymogów praktyki oraz nawiązania dalszego ścisłego kontaktu i współpracy Uczelni z aktywnymi pracownikami PKS-u na odcinku pracy naukowej i wzajemnej wymiany doświadczeń.

W zjeździe wzięło udział 88 absolwentów WSE pracujących w PKS, przedstawiciele CZ PKS z dyr. Z. Pawlowskim i zast. dyr. Olszewskim na czele oraz aktywni pracownicy poszczególnych zarządów okręgów PKS. Ponadto z zaproszonych gości wzięli udział w Zjeździe m. in. przedstawiciele następujących władz i instytucji: Urząd Rady Ministrów — dyr. L. Skoczylas, MTDiL — Dep. Planowania dyr. J. Koszyk, Zarząd Szkolenia Zawodowego dyr. inż. Wardziński, Instytut Transportu Samochodowego — inż. L. Eochiewicz, inż. H. Zambrowska, Ministerstwo Szkół Wyższych — dyr. L. Pawłowski, PKPG — naczk. K. Kotłyszko, KW PZPR tow. Lalewicz, ZG ZMP — tow. Mułnicki.

Otwarcia Konferencji dokonał Rektor WSE prof. inż. Cz. Pietrzyk, podkreślając, iż szkolenie ekonomistów-transportowców powinno być oparte o metody naukowego badania i o no-

we formy, dające absolwentom dobre przygotowanie teoretyczne o niezbyt wąskiej specjalizacji, pozwalające im na dalsze ulepszanie i usprawnianie pracy transportu w szczególności przez obniżkę kosztów własnych. Obradom Konferencji przewodniczył prorektor WSE prof. dr Schwann.

„Zadania transportu drogowego w świetle uchwał II Zjazdu Partii” zreferował dyrektor Dep. Planowania MTDiL J. Koszyk, akcentując w szczególności te podstawowe kierunki pracy resortu transportu drogowego i lotniczego, które w sposób zdecydowany mogą i powinny wpłynąć na dalszą aktywizację naszego rolnictwa.

Referat na temat zagadnień programowych WSE wygłosił ob. prof. mgr M. Madeyski. Mówca stwierdza, że uczelnia powinna wychować świadomego obywatela, o ugruntowanym światopoglądzie, zdolnego do wyteźonej pracy, a równocześnie przygotowanego do obecnych i przyszłych przemian społecznych, technicznych i gospodarczych, który by się nie zgubił w tych przemianach i umiał odróżnić niezwykłe od postępu od skostniałego zżółcia. Oznacza to konieczność wyrobienia u absolwenta zdolności do krytycznego i twórczego podchodzenia do wszelkich zagadnień. Oznacza to, że absolwent WSE powinien nie tylko znać metodę naukową, ale także umieć się nią posługiwać. Oznacza to, że nie wolno zawężać programów do ciasnej specjalizacji, do ciasno pojmo- wanej fachowości. Aby cel ten osiągnąć musimy zerwać w nauczaniu z wąskim praktycyzmem, który w naszym dotychczasowym szkoleniu jeszcze w dużym stopniu pokutuje. Powinniśmy zerwać ze szkolarstwem, czyli mechanicznym sposobem uczenia się metodą przekazywania na wykładzie gotowych recept i formulek. Jeżeli uczymy np. konkretnej

organizacji jakiegos przedsiębiorstwa albo obiegu dokumentów, to jest szkolarstwo, jeżeli jednak uczymy zasad organizacji i zasad obiegu, posługując się dla przykładu konkretnym obiegiem lub organizacją, to jest dobrze.

Uczelnię opuściło do tej pory 5 roczników absolwentów, z których pierwsze dwa można by nazwać handlowymi, następnie dwa roczniki miały lekkie przegięcie ku transportowi, a dopiero właściwie ostatni absolwenci 1954 r. ukończyli studia transportowe, na których jednak jeszcze ciężały okres organizacyjny. Obecnie w związku z tendencją do zlikwidowania nadmiernej liczby kierunków studiów będą istnieć tylko dwa kierunki: ekonomisty-planisty i ekonomisty-finance-księgowego. Prof. Madeyski wskazał następnie, iż plan nauczania rozpatrywać należy na tle ustalonej sylwetki absolwenta, która określa zawód, dział w zawodzie oraz specjalność. W naszym przypadku zawodem jest ekonomista, działem jest albo planista, albo finansista-księgowy. Specjalizacją jest, oczywiście, transport samochodowy. Dotychczas absolwent po 3-4 letnich studiach przechodził praktykę dyplomową i po napisaniu pracy zdawał egzamin dyplomowy. Obecnie w 8-ym semestrze studiów odbywać będzie praktykę i po napisaniu pracy będzie zdawał odrazu egzamin maderski. Pierwszą grupę przedmiotów stanowią Podstawy Marksizmu-Leninizmu oraz Materializm Dialektyczny i Historyczny jako dwa główne przedmioty, utrwalające światopogląd i zabezpieczające moralną i społeczną sylwetkę absolwenta. Drugą podstawową grupą przedmiotów są nauki ekonomiczne, których uzupełnieniem są przedmioty z zakresu prawa m. in. przewozowego, ubezpieczeń przewozowych oraz geografia gospodarcza i komunikacyjna. Wreszcie trzecią zasadniczą grupę tworzą przedmioty techniczne, obejmujące zakres wiadomości umożliwiający zrozumienie procesu technologicznego transportu, m. in. takie przedmioty jak: tabor samochodowy i urządzenia ładunkowe, eksploatacja techniczna, drogi kołowe, ładunki i ładowanie. Prof. Madeyski w dalszym ciągu swego referatu poświęca uwagę praktykom absolwentów, stwierdzając, iż w toku studiów przewidziane są dwie praktyki. Praktyka pierwsza powinna stworzyć pomost pomiędzy bezpośrednim producentem usług transportowych, a więc przede wszystkim kierowcą, a przyszłym ekonomistą pracującym na jakimkolwiek stanowisku. Zdaniem Uczelni student powinien po II roku studiów i uzyskaniu prawa jazdy odbywać praktykę przy kierowcy, konduktorze, czy nawet robotniku ładunkowym. Poznanie samego procesu transportowego, poznanie doświadczeń kierowców może dać znakomitą podstawę do dalszych studiów i przyszłej pracy. Oczywiście, praktyka taka powinna się odbywać u przodujących pracowników, przede wszystkim kierowców statystycznych — wzorowych. W zakresie praktyk końcowych Uczelnią może poszczycić się pewnymi osiągnięciami. W roku ubiegłym z inicjatywy asystenta Drapicha po raz pierwszy zorganizowano praktykę zespołową. Polega ona na tworzeniu kilkuosobowych grup studentów pod kierunkiem jednego z magistrantów lub asystentów. Grupa otrzymuje jeden wspólny temat ogólny, zaś każdy z praktykantów otrzymuje własny indywidualny temat, związany z tematem ogólnym. Daje to poza normalnymi korzyściami z praktyki, możliwości m. in. opracowania konkretnego zagadnienia, potrzebnego w praktyce i powiązanie prac studentów z tematyką opracowywaną przez takie instytucje, jak ITS, WKPG itp., poszerzenie poglądów na badane zagadnienia w ramach wzajemnych konsultacji z zainteresowanymi czynnikami miejscowymi, zwiększenie dyscypliny pracy i jej efektywności, zapewnienie lepszego kierownictwa praktykami pod względem naukowym i organizacyjnym, jak również uniknięcie zbędnego i niecelowego zatrudniania praktykantów przy różnych pracach pomocniczych. Prof. Madeyski w zakończeniu swego referatu, bogatego referatu oświadcza, że uczelnią chce plan nauczania wypełnić taką treścią, która by z jednej strony gwarantowała jej naukowość, a z drugiej — odpowiadała rzeczywistym potrzebom praktyki, a przede wszystkim największego samochodowego przedsiębiorstwa państwowego PKS.

Następny referat na temat „Absolwenci WSE w PKS” został wygłoszony przez Dyrektora CZ PKS mgr inż. Pawłowskiego, który podkreślił parę zasadniczych momentów, jakie powinny być wzięte pod uwagę przy rozpatrywaniu możliwości zatrudnienia coraz liczniejszych kadr spośród słuchaczy WSE w przedsiębiorstwie PKS, stosunek dotychczasowych pracowników PKS do nowych kolegów, wreszcie możliwości likwidowania występujących braków i niedomagań. Zdaniem mówcy należy położyć większy nacisk na właściwe wykorzystanie czasu przeznaczanego na praktykę i umożliwienie słuchaczom zapoznanie się od podstaw z pracą wykonywaną zarówno przez kierowcę, jak ładowacza, monterów i kontrolerów technicznych, dyspozytora ruchu ciężarowego, rewizora autobusowego. W chwili obecnej przedsiębiorstwo zatrudnia 89 absolwentów WSE, w tym 15 absolwentów zostało wysuniętych na stanowiska kierownicze. Dyrektor CZ PKS stwierdza dalej, że absolwenci WSE stanowią zwarty, ideologicznie, uspołeczniony i wartościowy zespół. Jako przykład dobrze zrozumianego obowiązku wobec państwa jest zobowiązanie jednego z absolwentów kol. Więconka ze Szczecina, który wniósł prośbę o przeniesienie go do pracy z eksploatacją na stację terenową, celem podniesienia jej na wyższy poziom.

Po referatach odbyła się dyskusja, w której zabierali głos zarówno absolwenci WSE, a obecnie pracownicy PKS, jak też i pozostali pracownicy PKS oraz zaproszeni goście reprezentujący instytucje centralne. Jeden z absolwentów ob. Sypczyński z Bydgoszczy stwierdził, iż ukończenie uczelni ekonomicznej i praca na każdym z odcinków transportu samochodowego wymaga nie tylko dalszego doszkaleńcia się w kierunku ekonomicznym, lecz jednocześnie znacznego przyswojenia i wdrożenia się w zagadnienia techniczne. W kierunku ekonomicznym, lecz jednocześnie znacznego przyswojenia i wdrożenia się w zagadnienia techniczne. W kierunku ekonomicznym, lecz jednocześnie znacznego przyswojenia i wdrożenia się w zagadnienia techniczne.

tami. Ob. Szwacińska, absolwentka pracująca obecnie w PKS — Słupsk, przyznała, że absolwenci mogą mieć braki w swojej pracy zawodowej, ale potrafią je usunąć właśnie po ukończeniu tej Uczelni, która miała wybitnie postępowy i bojowy charakter. Jedynym mankamentem dyskusji było to, że wśród zabierających głos ilość absolwentów była stosunkowo niewielka.

Podsumowanie pierwszego dnia obrad dokonał dyrektor Dep. Studiów Ekonomicznych Min. Szkół Wyższych ob. prof. L. Pawłowski, stwierdzając, że podstawową wartością konferencji stanowi wspólny stół obrad dla ludzi z transportu i pracowników WSE, realizujących zadania szkolenia kadr dla tegoż transportu. Mówca podkreślił, że nie ma pracy szkoły wyższej bez stałego i intensywnego rozwijania i doskonalenia metod pracy naukowo-badawczej. Nie można hamować możliwości twórczych słuchacza wyższej uczelni wąskim praktycyzmem. Chodzi o głębokie, gruntowne, teoretyczne uogólnienie prawidłowości rozwoju naszej ekonomiki, a nie spekulacje myślowe i nie zlepek informacji praktycznych dla studentów na uczelni. Zadaniem WSE nie jest dostarczanie gotowych kierowników i dyrektorów, a kształcenie jednostek aktywnych, twórczych, które w sposób naukowy mogą wykonywać swoje obowiązki, a stanowisko społeczne będą mogli zdobyć w zależności od swojej postawy, umiejętności, wiedzy i chęci. Należy zmniejszyć ilość godzin planowych na Uczelni, a zwiększyć ilość samodzielnej pracy studenta, oddziałując go do słowa drukowanego, należy zmniejszyć ilość przedmiotów, a szczególnie „przedmiotów”, należy zmniejszyć ilość egzaminów, jednocześnie pogłębiając ich treść tak, by student nie mógł „wykpić się pozorami wiedzy”. Musi być położony szczególnie nacisk na przedmioty podstawowe, przedmioty techniczne mogą mieć charakter wybitnie posiłkowy. Duży nacisk należy położyć na wiązanie praktyki szkoły z praktyką życia zawodowego przez m. in. bardziej kształcące, a nie szablonowe praktyki wakacyjne. Podnoszenie jakości kadr powinno również odbywać się drogą rozbudowy bazy materialnej szkoły (książki, instrukcje, formularze, plakaty, samochody do ćwiczeń i jazdy itp.). Zadaniem naszym — zakończył prof. L. Pawłowski — jest pokazać środowisku transportowemu i podnieść w opinii społecznej rolę ekonomisty-transportowca, możliwości jego twórczej pracy i jego przydatność w zawodzie. Efektem tego zjazdu powinno być zacieśnienie współpracy między WSE a ITS oraz między MTDiL a Min. Szkół Wyższych.

Drugi dzień obrad był poświęcony zagadnieniom rozrachunku gospodarczego. Temat ten referował prof. dr P. Małek — dziekan Wydziału Transportu WSE.

Nad referatami odbyła się dyskusja.

Podsumowanie wyników obrad zjazdu dokonał prorektor WSE prof. dr Schwann, który przewodniczył dwudniowym obradom. Również i ten mówca stwierdził, że szkoła Wyższa nie powinna dawać gotowych recept i formulek, lecz przygotowywać słuchacza do samodzielnego myślenia i samodzielnego rozwiązywania praktycznych zagadnień w oparciu o metody naukowego badania. Zjazd absolwentów WSE jest wielkim przeżyciem dla Uczelni, która widzi przed sobą swoich wychowanków, pracujących już w dużym przedsiębiorstwie transportowym, posługujących się wiedzą wyniesioną ze szkoły i wiążących ją z praktyką i doświadczeniem zawodowym. Prof. dr Schwann zakończył obrady stwierdzeniem, że konferencje takie są potrzebne, gdyż na doświadczeniach absolwentów-praktyków można tym korzystniej usprawniać pracę Uczelni.

KOMUNIKAT PKPG O WYKONANIU NARODOWEGO PLANU GOSPODARCZEGO W I KWARTALE 1954 R.

Wyniki wykonania Narodowego Planu Gospodarczego na rok 1954 w przemyśle, rolnictwie, transporcie i obrocie towarowym w I kwartale 1954 r. przedstawiają się następująco: Przemysł socjalistyczny wykonał plan produkcji globalnej na I kwartał 1954 r. według wartości w cenach niezmiennych ogółem w 102,5 proc. W porównaniu z I kwartałem 1953 r. produkcja globalna wzrosła o około 15 proc.

W dziedzinie transportu plan I kwartału wykonano jak następuje:

W I kwartale 1954 r. przewozy ładunków na kolejach normalnotorowych wzrosły o 5 proc. w porównaniu z I kwartałem 1953 r., w Państwowej Komunikacji Samochodowej — o 26 proc.

W pracy transportu kolejowego wystąpiły jednak poważne niedociągnięcia wskutek nieprzygotowania kolei do pracy w warunkach silnych mrozów. W związku z tym, zarówno w ruchu towarowym jak i osobowym, wystąpiły znaczne opóźnienia w ruchu pociągów.

Z DZIAŁALNOŚCI SEKCJI EKONOMIKI TRANSPORTU PTE

Sekcja Warszawska prowadziła swe prace w ramach zespołów branżowych, zorganizowanych w m-cu lutym br. W posiedzeniach zespołów brał udział przedstawiciel katedr, instytutów naukowych oraz liczni ekonomiści transportowcy reprezentujący wszystkie dziedziny ekonomiki transportu.

Zespół transportu kolejowego przedyskutował zagadnienia podziału dochodu taryfowego z przewozu ładunków przy zastosowaniu metody reprezentacyjnej. Referat wygłoszony na ten temat zawierał opis metody stosowanej obecnie oraz krytyczną ocenę tej metody, opartej na szczegółowym rozliczaniu wszystkich pozycji za pomocą średniej stawki dochodu. Poza tym zostały omówione warunki stosowania metody reprezentacyjnej w nawiązaniu do ogólnej teorii statystyki oraz została omówiona metoda, zapewniająca wynikom obliczeń jak największe przybliżenie do liczby prawdziwej — przy zastosowaniu możliwie najmniejszego nakładu pracy. Przedstawiono wyniki dokonanych obliczeń, według których zastosowanie metody reprezentacyjnej daje znaczne oszczędności pracy. Z przeprowadzonej dyskusji

wynikało, że jak długo będzie utrzymywany dotychczasowy system podziału dochodu taryfowego z przewozu ładunków — tak długo jest aktualne zastosowanie metody reprezentacyjnej do rozliczania dochodów w ramach tego systemu. gdyż daje to poważne usprawnienie w pracy i poważne oszczędności oraz, że istotne jest przeanalizowanie możliwości zastąpienia obecnego systemu takim, który dałby wyniki bardziej dostosowane do potrzeb rozrachunku gospodarczego.

Następnym tematem dyskusyjnym na posiedzeniach zespołu było zagadnienie opracowania założeń ekonomicznych dla ustawienia rachunku kosztów własnych oraz rozrachunku gospodarczego w transporcie kolejowym. Przy referowaniu tego zagadnienia zostały omówione następujące elementy: ogólne zasady rachunku kosztów; klasyfikacja, mierniki i charakterystyka kosztów według miejsc ich powstawania oraz według służb; wpływ wskaźników techniczno-eksploatacyjnych na poziom kosztów; organizacja i tryb planowania kosztów; organizacja rachunkowości i statystyki kosztów; drogi usprawnienia rozrachunku gospodarczego; zasady premiowania w oparciu o rozrachunek gospodarczy. W dyskusji nad tym zagadnieniem zostało ustalone, że opracowanie założeń powinno pójść — przy zastosowaniu odpowiedniej adaptacji dla transportu kolejowego — w kierunku ustalonym na ogólnej krajowej konferencji, zorganizowanej w grudniu 1953 roku przez Komitet Nauk Ekonomicznych Polskiej Akademii Nauk, poświęconej zagadnieniom planowania wewnątrz zakładowego i rozrachunku gospodarczego w przemyśle. W szczególności opracowanie założeń powinno być oparte o następujące dane kierunkowe, zawarte między innymi w uchwałach konferencji i w referacie ministra M. Lesza, wygłoszonym na wyżej wymienionej konferencji, a mianowicie: jak głęboko zejść z kosztami; z jakimi kosztami zejść w dół, jak ustalić ceny rozliczeniowe; jak zejść do jednostek wykonawczych z ustaleniem ponadplanowej akumulacji i ustaleniem oszczędności; jakie przyjąć metody i formy materialnego zainteresowania pracowników w osiąganiu jak najlepszych ekonomiczno finansowych wyników pracy jednostek i jak! powinien być zastosowany system bodźców materialnych dla zapewnienia zgodności interesu jednostki z interesem gospodarki narodowej. W rozwinięciu jednego z powyżej omawianych elementów został wygłoszony referat pt. „Zagadnienia usprawnienia rachunku kosztów w transporcie kolejowym”.

Zespół transportu drogowego i spedycji na swych posiedzeniach omawiał założenia ekonomiczne dla ustawienia zadań przewoźnika publicznego w przewozach dokonywanych transportem drogowym. Referat wygłoszony na ten temat zawierał omówienie założeń dla budowy planów przewozu ładunków w drogowym transporcie publicznym. Założenia te projektują odmienny niż dotychczasowy rozdział masy towarowej pomiędzy przewoźników branżowych, a przewoźników publicznych, a mianowicie, że z szacunku masy towarowej przewidywanej do przewozu dla publicznego przewoźnika samochodowego należy w znacznej części wyłączyć przewozy materiałów budowlanych, które powinny być przejęte przez branżowe przedsiębiorstwa transportowe. Poza to założenia te zakładają dalszy — dość znaczny — udział transportu konnego w przewozach na krótkie odległości, zwłaszcza przy przewozie materiałów niskowartościowych, jak np. ziemia i gruz. Referat oświecał także zagadnienie właściwości korekty niektórych wskaźników ilościowych w nawiązaniu do potrzeby poprawy jakości usług w transporcie samochodowym oraz oświecał zagadnienie usprawnienia terenowego planowania przewozów jak i organizacji dyspozycji taboru samochodowego. W rozwinięciu tego zagadnienia został wygłoszony i przedyskutowany referat na temat podziału przewozów dystrybucyjnych pomiędzy przewoźnika publicznego a transport branżowy. W dyskusji zostały podjęte określone elementy limitujące m. i. przekazywanie przewozów dystrybucyjnych przewoźnikowi publicznemu, a mianowicie: właściwe opakowanie towaru; usprawnienie organizacji dostawy towarów; terminowość dostawy towarów; koszty dostawy towarów. Szczególną uwagę zwrócono na tezę, że przy równych innych warunkach, o rozdziale zadań pomiędzy przewoźnika publicznego a transport branżowy powinno decydować kryterium kosztów własnych pracy poszczególnych przewoźników. W dalszych referatach zostaną sprecyzowane inne elementy potrzebne do ustalenia założeń ekonomicznych dla ustawienia zadań samochodowego przewoźnika publicznego.

Zespół transportu wodnego śródlądowego omawiał zagadnienia związane z ustaleniem założeń ekonomicznych dla zagadnienia systemu eksploatacji żeglugi na Odrze. Na kolejnych posiedzeniach zostały omówione porównawcze efekty ekonomiczne próżnych przebiegów taboru kolejowego i wodnego a także zostały przedyskutowane założenia ekonomiczne dla współpracy żeglugi śródlądowej z transportem kolejowym. Poza tym omówiono zagadnienie czasu postoju statków morskich oraz wykorzystania urządzeń portowych w różnych wariantach podziału przewozów pomiędzy żeglugą śródlądową a transportem kolejowym.

Zespół transportu morskiego omawiał zagadnienia wpływu wskaźników techniczno - eksploatacyjnych na poziom kosztów własnych w żegludzie morskiej. Zostały przedyskutowane elementy rozwijające to zagadnienie a mianowicie: znaczenie wskaźników ekonomiczno-finansowych w żegludzie morskiej; klasyfikacja kosztów w żegludzie morskiej; mierniki kosztów w żegludzie morskiej; zależność pomiędzy wynikami eksploatacji floty morskiej a kształtowaniem się wskaźników ekonomiczno-finansowych.

Poza tym przedmiotem dyskusji było określenie założeń dla ustawienia rentowności pracy floty morskiej.

Na posiedzeniach plenarnych Sekcji — w nawiązaniu do uchwał II Zjazdu Partii — zostały wygłoszone i przedyskutowane następujące referaty:

1. Zadania transportu drogowego w świetle uchwał II Zjazdu
2. Zadania żeglugi śródlądowej w świetle uchwał II Zjazdu

3. Zadania żeglugi morskiej w świetle uchwał II Zjazdu. Sekcje terenowe w ramach swej działalności opracowały i przedyskutowały na posiedzeniach następujące zagadnienia, umieszczone w planie pracy Sekcji, a mianowicie:

Sekcja wrocławska

1. Metodyka ustalania potoków towarowych w transporcie rzeczonym i kolejowym,
2. Potrzeba analizy i metody ustalania kosztów własnych w żegludzie śródlądowej.

Sekcja szczecińska

1. Wahanie okresowe w porcie szczecińskim i metody ich likwidacji

POCIĄG ELEKTRYCZNY DO KOLUSZEK

W przeddzień Święta 1 Maja wyruszył z Warszawy do Koluszek pierwszy próbnny pociąg elektryczny. Kolejarze postawili się, ale praca nie była łatwa. Zelektryfikować tak ruchliwą trasę, nie dać się mrozom deszczom, wyprzedzić terminy harmonogramu robót — to piękny wyczyn.

Najpierw brigady Przedsiębiorstwa Robót Kolejowych nr 7 przebudowały tory. Cały czas posuwano się „pod obstrzałem” normalnie kursujących pociągów. Umiał zorganizować robotę majster Kazimierz Zygla. Nie zawiódła załoga, nie szczędziła sił, gdy trzeba było uwijać się w dwójnasób. Przykład dawali przodownicy pracy — Stanisław Pecyna, Bolesław Kencki, Wacław Sępniak.

Potem brigady Przedsiębiorstwa Kolejowych Robót Elektryfikacyjnych montowały sieć trakcyjną. W specjalnie urządzonych pociągach czołowały na bocznych torach na krótkie przerwy w ruchu na szlaku. Tor wolny — 5-6 godzin gorączkowej pracy. Linka nośna, przewód jezdny, jeszcze metr, jeszcze metr i zmykać znów na boczny tor.

Kierował tą pracą tow. Władysław Skowroński. Przewodzący brigady Jerzego Skibińskiego, Mieczysława Wieczorkiewicza i Sylwestra Chojackiego.

Równie dobrze spisyły się brigady montujące pod kierownictwem technika Filipiaka sieć zasilającą.

W walce z trudnościami zespoły elektryfikacyjne nabierają wiedzy i doświadczenia. Z miesiąca na miesiąc pracują lepiej. Z roku na rok wykonują coraz wyższe zadania.

Zelektryfikowaliśmy już w tym roku dwukrotnie więcej torów niż w roku ubiegłym. W roku następnym, 1955, zelektryfikujemy dwa razy więcej niż w roku obecnym.

Pociągi elektryczne na trasie Warszawa — Koluszki zaczęły regularnie kursować z nowym rozkładem jazdy z 22 na 23 maja. Ale Koluszki to etap większego zadania. Jesienią bieżącego roku pociąg elektryczny zawiezie nas do Łodzi w 1 godz. i 15 minut. W 1956 roku w 3 godziny — do Stalino.

NOWE ELEKTROWOZY I WAGONY MOTOROWE DLA KOLEI

Na podwarszawskich liniach elektrycznych kursuje już nowy czeski elektrowóz, który wypróbowujemy na naszych liniach. Nowoczesny elektrowóz o małych okrągłych okienkach przypominający okienka kajut okrętowych, rozwija szybkość do 120 km/godz.

Jednocześnie nadeszły dla węzła warszawskiego trzy nowe elektrowozy wyprodukowane przez wrocławskie zakłady Pafawagu. W drodze do Polski są też dwie jednostki (6 wagonów z NRD). Są to wagony całkowicie odbudowane z wojennych wraków odnalezionych po działaniach wojennych na różnych stacjach.

* * *

Ostatnio DOKP w Warszawie otrzymała z Węgierskiej Republiki Ludowej wagon motorowy marki „Ganz” — pierwszy z zamówionej serii. Do końca br. otrzymamy większą liczbę tych wagonów. Kursować one będą na terenie okręgów kolejowych: warszawskiego, krakowskiego i gdańskiego.

Nowe wagony motorowe obsługiwać będą linie kolejowe o małym natężeniu ruchu, linie, których eksploatacja normalnymi parowozami jest nieopłacalna. M. in. w okręgu warszawskim wagon motorowy kursować będzie na linii Łuków — Piława.

Węgierski wagon motorowy, oprócz urządzeń maszynowych i kabiny dla maszynisty, posiada 80 miejsc siedzących dla pasażerów oraz przedział na bagaż i pocztę.

* * *

W dniu 22.IV pierwszy polski trójczłonowy zestaw pociągu elektrycznego, wykonany w Pafawagu, odbył próbną jazdę. Próba wypadła pomyślnie.

Rozwiązanie konstrukcyjne trójczłonu jest znacznie mniej skomplikowane od rozwiązań przedwojennych. Plany trójczłonu opracowali konstruktorzy z Centralnego Biura Konstrukcyjnego przy Centralnym Zarządzie Przemysłu Taboru Kolejowego w Poznaniu pod kierownictwem inż. inż. Mossakowskiego i Gotschaika. W Pafawagu realizacją projektu kierowali konstruktorzy działu trakcji elektrycznej: inż. Trzebiński, technik Wadowski, były spawacz i słuchacz wieczorowej szkoły inżynierskiej — Tokarski.

Wkrótce trójczłon oddany zostanie do użytku na zelektryfikowanych liniach podwarszawskich.

W Pafawagu mówi się obecnie, że produkcja elektrowozów to już sprawa codzienna. Ludzie, którzy nie mieli nigdy nie wspólnego z tak skomplikowaną i odpowiedzialną pracą wyrzili na pierwszorzędnych fachowców budowy trakcji elektrycznej. I gdy powierzono im nowe zadanie — budowę całego pociągu elektrycznego z drzewch wozów tzw. trójczłonowego — przystąpili do pracy z zapałem.

Bronisław Kłaman uznany został w Pafawagu za specjalistę od budowy elektrowozów. Jemu to właśnie i jego brigadzie powierzono nową, odpowiedzialną pracę — montaż prototypu pafagowskiego trójczłonu.

Do budowy prototypu przystąpiono jeszcze w 1952 roku. Na 10 tysiącach rysunków konstruktorzy CBK pod kierownictwem inż. Mossakowskiego stworzyli zupełnie nowy oryginalny projekt agregatu.

Skomplikowaną maszynę elektryczną umieszczono w środkowym wozie trójczłonowej, dwa boczne natomiast zaopatrzone w aparaturę sterowniczą. Ma to ułatwić zarówno budowę jak i kierowanie pociągami. Wg założeń projektu, już w 5 sekund po wyruszeniu, pociąg osiągnie swą przeciętną szybkość (80 km/godz.), a jego szczytowa szybkość sięgać będzie 120 km/godz.

* * *

Czwarta i piąta z kolei — polskie elektryczne lokomotywy wyprodukowane przez załogę Pafawagu zostały przekazane Warszawskiej DOKP. W najbliższym czasie mają one rozpocząć pracę na zelektryfikowanych liniach warszawskich węzła kolejowego.

Obie przekazane ostatnio lokomotywy elektryczne są urządzone lepiej od poprzednich, zapewniają dobre warunki pracy maszynistom.

NOWE POŁĄCZENIE LOTNICZE WARSZAWA — BUDAPEST

Węgierskie Linie lotnicze „Masoviet” uruchomiły 19 kwietnia połączenie samolotowe Budapest — Warszawa. Loty na tej trasie samolotami „Masoviet” odbywać się będą w każdym kierunku jeden raz w tygodniu. Dotychczas komunikację między obu stolicami obsługiwały jedynie samoloty PLL „Lot”, które utrzymywały dwa stałe połączenia: przez Budapest do Sofii i przez Budapest do Bukaresztu.

Obecnie między Warszawą i Budapesztem będą kursowały 3 samoloty tygodniowo w każdą stronę.

353 MOTOCYKLE PONAD PLAN

50 motocykli ponad plan do dnia 1 maja br. a 353 motocykle ponad plan w tym półroczu — oto zobowiązanie załogi Warszawskiej Fabryki Motocykli.

Ponadto załoga zobowiązała się m. in. przyspieszyć o 3 dni termin rozpoczęcia produkcji motocykli na teleskopowym zawieszaniu przodu. Pierwszy taki motocykl wyjdzie z zakładu w dniu 27 maja br. W celu zmniejszenia pracochłonności

produkcji motocykla zmechanizowane zostanie gięcie rur wydechowych. Uruchomiona zostanie także produkcja przeciągaczy, co uniezależni nas od importu.

Załoga WFM postanowiła również wyremontować 5 silników dla POM-ów.

Wśród zobowiązań, mających na celu poprawę warunków pracy są m. in. postanowienia uruchomienia klubu pracowników z odpowiednimi urządzeniami i wyposażeniem dla rozrywek i wypoczynku oraz ruchomego baru mlecznego. Na wolnych placach między budynkami zostaną wykonane estetyczne kwietniki i zieleńce, a w gabinecie dentystycznym zainstaluje się aparat rentgenologiczny.

NOWY TABOR DLA MIEJSKICH PRZEDSIĘBIORSTW KOMUNIKACYJNYCH

Sto pięćdziesiąt tramwajów krajowej produkcji w tym 90 wozów silnikowych oraz 70 nowych autobusów węgierskich „Ikarus” ma zasilić w br. — jak stwierdzają przedstawiciele Ministerstwa Gospodarki Komunalnej — tabor miejskich przedsiębiorstw komunikacyjnych.

Dostawy te umożliwią stopniowo usprawnienie komunikacji na istniejących trasach, a także uruchomienie szeregu nowych połączeń.

Z tego 60 tramwajów i 17 autobusów otrzymają MPK i Miejskie Przedsiębiorstwo Autobusowe w Warszawie.

SETNY STATEK Z POLSKICH STOCZNI

Ostatnio w Stoczni Gdańskiej został spuszczonej na wodę statek pełnomorski — węglowiec. Jest to setny statek zbudowany po wojnie przez polski przemysł okrętowy.

Statek ten został wykonany przedterminowo przez załogę Stoczni Gdańskiej, w ramach zobowiązań dla uczczenia II Zjazdu PZPR.

Kadłub nowego rudowęglowca wodowany również ostatnio w Stoczni Szczecińskiej. Został on zbudowany dwa razy szybciej, niż pierwszy tego typu. Dwukrotnie szybsze tempo budowania nowego kadłuba rudowęglowca zadowolęcają stoczniowcy nie tylko podniesieniem swoich kwalifikacji, lecz także wybitnym usprawnieniem technologicznym wniesionym przez personel inżyniersko-techniczny.

Jak pracują nasi transportowcy

POLSKIE KOLEJE PAŃSTWOWE

ZALOGA TY 5-16 PRZEJECHAŁA 100 TYS. KM

Załoga parowozu Ty 5-16 z parowozowni Poznań Towar. w składzie: st. maszynista Franciszek Kubza, maszynista Ignacy Mrzewka oraz ich pomocnicy — Józef Matysiak i Antoni Sadzisz może się poszczycić poważnymi sukcesami. Ich parowóz przebył 439.000 km między głównymi naprawami, tj. przeszło 100 tys. km ponad normę, w tym 200 tys. km bez plukania kotła. Na zaoszczędzonym w czasie wykonywania zobowiązań paliwie załoga przewiozła trzy razy ciężkie pociągi z Poznania do Ostrowa i z powrotem.

PÓŁ MILIONA KM NA PAROWOZIE PK 2-3

Brygada młodzieżowa starszego maszynisty z parowozowni Białogard Jana Kocota, posła na Sejm, zameldowała w dniu 29 kwietnia br. na akademii 1-majowej o przejechaniu na parowozie PK 2-3 pół miliona km bez plukania kotła. W uznaniu zasług Jan Kocot udekorowany został podczas akademii Srebrnym Krzyżem Zasługi.

Kolejarze stacji Gdańsk-Wrzeszcz zobowiązali się skrócić średni postój wagonów na stacji o jedną godzinę, tj. z planowanych 21 godzin na 20 godzin. Stosując podwójną operację szybkiego naładunku wagonów opróżnionych, uzyskują oni czas poniżej zadeklarowanego.

„ZIELONA DROGA” DLA POCIĄGÓW

Kolejarze węzła rzeszowskiego dla uczczenia 1 Maja postanowili podnieść regularność biegu pociągów osobowych i towarowych. Prowadzą też będą pociągi ciężkie i zapewniają im przejazd bez postojów — „zieloną drogę”, co poważnie skróci czas ich przebiegu.

Przez szersze, niż dotychczas, stosowanie radzieckich metod pracy, drużyny rzeszowskiej parowozowni mają zaoszczędzić w II kwartale br. 350 ton węgla.

9 POMYSŁÓW RACJONALIZATORSKICH ZGŁOSIŁ KOLEJARZ Z KŁODZKA

(0) Jednym z czołowych racjonalizatorów węzła PKP w Kłodzku jest ob. Kaizer, pracownik służby elektrotechnicznej.

Dla uczczenia II Zjazdu KC PZPR Kaizer opracował i zgłosił 9 nowych pomysłów, z których 7 zastosowano już w praktyce. Łączna ich wartość sięga 100 tys. zł. oszczędności. M. in. Kaizer zastosował uniwersalne kleszcze do przenoszenia stupów energetycznych, co poważnie zwiększa bezpieczeństwo pracy. Zastosował również uniwersalny mostek kablowy do wyszukiwania uszkodzeń kabla, następnie — sygnalizację optyczną dla kontroli położenia żurawli wodnych itp. Z jego inicjatywy wybudowano na stacjach w Kłodzku Gł. i Kamieńcu urządzenia prądowców z automatycznym rozruchem, co pozwala na uzyskanie energii świetlnej na wypadek przerwy w dostawie prądu.

TRANSPORT DROGOWY

POMYSŁY RACJONALIZATORÓW WARSZAWSKICH

Apel rzucony przez tow. Bregułę, przodującego racjonalizatora-tokarza z Poznańskich Zakładów im. Stalina o złożenie co najmniej jednego pomysłu racjonalizatorskiego został przyjęty z dużym zainteresowaniem przez pracowników warszawskich zakładów pracy.

Do 14 kwietnia zrealizowano już ponad 215 zgłoszonych pomysłów, które przyczyniły się do usprawnienia pracy i przyniosły poważne oszczędności.

Do ciekawszych z nich należą projekty towarzyszy: Budrewicza i Śmiarowskiego z Bazy Sprzętu Zjednoczenia Budownictwa Miejskiego nr 3 w Warszawie. M. in. skonstruowali oni wyciągankę, wyciągającą pojazdy mechaniczne z dołów, dróg błotnistych itp., a także nowy typ podnośnika samochodowego o lekkiej konstrukcji. Również cennym pomysłem obu racjonalizatorów jest projekt windy wyciągowej 800-kg-logarowej, zmontowanej na stałe na samochodzie ciężarowym.

W realizacji zgłoszonych projektów pomagają pracownicy Zakładów Radiowych im. Marcina Kasprzaka.

200.000 KM BEZ REMONTU

Przodujący szofer samochodu osobowego Rejonu Dróg wodnych w Poznaniu, Antoni Sziapka przejechał 200.000 km bez generalnego remontu. Należy nadmienić, że jeździł on w bardzo trudnych warunkach terenowych po nadbrzeżnych werstepach Warty. Mimo to jednak utrzymuje on samochód w stałej gotowości technicznej. Szofer Sziapka zobowiązał się przejechać dalsze 10.000 km bez remontu.

WŚRÓD SZOFERÓW SZERZY SIĘ PIJANSTWO

W niepokojący sposób szerzy się ostatnio pijanstwo wśród kierowców Warszawskich Ekspozytur Towarowych PKS. Co gorsza wielu kierowców zaczyna raczyć się alkoholem w godzinach zajęć, skutkiem czego wzrasta poważnie ilość zdarzeń i uszkodzeń wozów.

Tak więc w Ekspozyturze Towarowej PKS nr 2 przy ul. Zielonowej 59/61 zwolniono ostatnio za nadużywania alkoholu 10 kierowców, którym władze MO odebrały prawo prowadzenia wozów, gdyż zatrzymano ich w stanie nietrzeźwym. Są to m. in.: Łochowski Jerzy, Korcz Kazimierz, Fryderyk Marian, Prykijew Kazimierz, Łapiński Aleksander.

Niestety, kierownictwo PKS zbyt tolerancyjnie podchodzi do tych spraw. Świadczy o tym fakt, że zwolniony za pijanstwo przez Ekspozyturę nr 2 kierowca Durek został przyjęty jako kierowca przez Ekspozyturę Towarową PKS na Stawkach 4.

Jest rzeczą konieczną, aby rady zakładowe tych ekspozytur zainteresowały się przyczynami, dla których wzrosło się pijanstwo i przez dobrze zorganizowaną akcję kulturalną, ożywienie życia sportowego, pogadanki uświadamiające, odciągnęły ludzi od zgubnego nałogu.

Dzięki inicjatywie racjonalizatora kłodzkiego zorganizowano 7 brygad inżynieryjno-robotniczych, które opracowują dalsze pomysły i usprawnienia. Kaizer za swój poważny wkład w dzieło usprawnienia pracy na PKP został wyróżniony srebrną odznaką racjonalizatora i srebrnym krzyżem zasługi.

PORTY I ŻEGLUGA

SZTAFETA 1-MAJOWA

Załogi statków pasażerskich: „Waryński“, „Traugutt“, „Świerczewski“, „Raciawice“ i inne podjęły się wykonać w kwietniu po 2 dodatkowe rejsy i zaoszczędzić przy tym paliwa i smarów. Żeglarze z holowników „Żuławy“ i „Głowacki“ oraz 15 barek będą pływały nocą w górę rzeki. Zobowiązania załóg poparała administracja, która zabezpieczyła masę towarową.

Wspólny czyn załóg i administracji pozwolił Ekspozycyurze podjąć wspólne zobowiązanie — wykonać plan kwietniowy w osobach w 101 proc., w drobniocy w 102 proc. i w towarach w 106 proc.

Wszystkie te zobowiązania zostały wpisane do złotej księgi Czynu 1-majowego. Z księgą tą sztafeta wyruszyła do Bydgoszczy, aby wezwąć tamtejszych żeglarzy do współzawodnictwa.

Piękną inicjatywę rzucił ZPPZ — sztafetę 1-majową. Dzisiaj złota księga wędruje po wszystkich ekspozycjach w Warszawie do Bydgoszczy, stamtąd do Głębca i jeszcze dalej do Krakowa. Podobną sztafetę zorganizowano w stoczniach i Drogach Wodnych.

Każdy wodniak, żeglarz przed wpisaniem swego zobowiązania do księgi dobrze się zastanawia, czy nie może dać większego wkładu, bo przecież jego zobowiązanie utrwalone zostaje na wieczną pamiątkę.

34 STATKI W PORCIE SZCZECIŃSKIM — REKORDOWY PRZELADUNEK

W dniu 21.IV.br. u nabrzeży portu szczecińskiego stanęły 34 statki z różnych stron świata. Przywiozły one i zabierały tysiące ton najróżnorodniejszych ładunków.

W dniu tym, dzięki ofiarnej, szybkiej pracy portowców Szczecina osiągnęli najwyższy w dotychczasowej historii portu przeładunek dzienny. Przeładowano o około 2 tys. ton towarów więcej, niż 5 listopada ub. r., kiedy uzyskano najwyższy dotychczasowy przeładunek dzienny.

Również 22 kwietnia szczecińscy portowcy uzyskali bardzo wysoki przeładunek. Przypłynęło kilka dalszych statków i łącznie w dniu tym u nabrzeży szczecińskich zakotwiczonych było 39 jednostek morskich.

„WEARPOOL“ ODSZEDŁ 342 GODZINY PRZED TERMINEM

W tych dniach przybył do portu gdyńskiego statek „Wearpool“ z nawozami sztucznymi, na które czeka wleś, z ofiarnym wysiłkiem walcząca o wysoki urodzaj polskiej wiośni. Zarząd portu postanowił rozładować statek możliwie najszybciej, a robotnicy wydziału I postanowili skrócić ustalony termin rozładunku. Rozgorzało współzawodnictwo o realizację wskazań partii.

ZMP-owska brygada nr 20 w pierwszym dniu osiągnęła 231 proc. normy. Wyróżnili się Józef Laduchowski i Antoni Piekarski. Nazajutrz brygada nr 53 wykonała 261 proc. normy — najofiarniej pracowali Franciszek Pokrzywiński i Stefan Uryge, a brygady nr 3 (przodowali A. Izakowski i Przybylski) i nr 34 (przodownicy A. Papko i Fr. Szmala) podniosły wydajność swej pracy do 254 proc. normy. Na tablicy współzawodnictwa rosły liczby mówiące o osiągnięciach. Brygada nr 5 (wyróżnili się J. Eysin i A. Witkey) wypisała 265 proc. normy. Wynik ten wkrótce przekroczyła brygada nr 9, wykonując 271 proc. normy.

„Wearpool“ został rozładowany w rekordowym czasie. Zaoszczędzono 342 godziny dozwolonego czasu. Przywiezione nawozy użyżnią pola PGR, spółdzielni produkcyjnych i indywidualnych chłopów, zapewnią wyższe plony, więcej chleba.

Wiele takich pięknych sukcesów zapisali już gdyńscy portowcy na karcie osiągnięć Czynu 1-majowego. W tym samym czasie inne brygady z wydziału I wyprzedziły ustalony czas naładunku „Kopernika“, który odszedł w morze przed terminem. Brygada nr 14, osiągnęła 215 proc. normy — przodowali Wacław Przytórski i Jan Witbrand, a brygada nr 22 — 260 proc. Na wydziale II w ciągu jednego dnia wyładowano statek „Kunt Schowed“. Przy rozładunku „Czecha“, który przywiózł pomarańcze brygada nr 53 z brygadziwą Karolem Wojtasikiem na czele osiągnęła 298 proc. normy. Przy statku „Narocz“ brygada nr 43 pod kierownictwem młodego brygadziwy Jana Paprockiego wykonała 355 proc. normy. „Narocz“ wyszła w morze przed terminem.

Rosną wskaźniki wydajności pracy — skracają się czas postoju statków również i na wydziale III portu. Statek „Witegra“ został odprawiony o 51 godzin wcześniej, „Geschw. Rabbe“ — 50 godzin przed terminem, czas naładunku statków: „Aegna“, „Beja“, „Mira“ skrócono o połowę. Brygada nr 103 z wyróżniającymi się robotnikami Machalińskim i Korygą wpisała na listę osiągnięć Czynu 1-majowego 487 proc. normy, a brygada 102, w której przodują robotnicy Kotala i Koziera — 237 proc.

Ani na chwilę nie słabnie walka o jak najsprawniejszy przeładunek zboża. Realizacja zobowiązań pierwszomajowych co dnia przynosi nowe sukcesy. Przy wyładunku statku „Haran“ zaoszczędzono 108 godzin, statku „Nikolaus“ — 101 godzin, „Siljan“ — 21 na dozwolonych 30, „Koopercja“ — 30 na dozwolonych 50. Robotnicy Maksymilian Klatt, Franciszek Janas, Teodor Chazerka, Zygmunt Zieliński, Ludwik Bras zdobywają sobie prawo do udziału w pochodzie 1-majowym w czolowym oddziale załogi, jako przodownicy pracy.

CO CZYTAĆ

NOWE BROSZURY „WYDAWNICTW KOMUNIKACYJNYCH“

1. Wskaźniki techniczno-eksploatacyjne w transporcie samochodowym

W ubiegłym roku zapowiadaliśmy wydanie szeregu broszur w ramach tzw. „Biblioteczki transportowca“. Broszury te miały mieć charakter szkoleniowy i miały tworzyć cykl obejmujący pewną planową całość wynikającą z publikowanego w swoim czasie na łamach „Transportu“ ramowego programu kursów dla transportowców (patrz „Transport“ nr 3, marzec 1952 r.). Niestety broszury te nie mogły wyjść tak szybko, jak to było przewidywane, ze względu na pewne trudności wydawnicze i dopiero w tym roku ukazała się pierwsza z nich. Broszura ta zatytułowana „Wskaźniki techniczno-eksploatacyjne w transporcie samochodowym“ opracowana jest przez inż. T. Sokołowskiego. Broszura ma dwójaki charakter, przede wszystkim możemy ją określić jako materiał pomocniczy dla szkolenia i doszkalania pracowników transportu samochodowego, a poza tym ma ona charakter podręcznego informatora tak dla planistów, jak i dla statystyków — pracujących we wszelkiego rodzaju komórkach transportowych.

Omałiana broszura jest opracowana w nieco odmienny sposób, niż dotąd wydawane książki transportowe. To, co ją różni od innych wydawnictw tego typu, to przede wszystkim eliminacja z jej treści wszystkich wiadomości ogólnych o transporcie samochodowym. Autor i wydawca wychodzili ze słusznego założenia, że czytelnik, który weźmie tę broszurę do ręki posiada już pewne wiadomości i broszura nie stanowi dla niego jedyne podręcznika, z jakim będzie miał do czynienia. Toteż broszura nie pretendując do podręcznika obejmującego całokształt zagadnień transportu samochodowego podaje w treści wiadomości nie wykraczające poza temat określony w tytule. Druga cecha broszury odróżniająca ją od dotychczas wydawanych książek to encyklopedyczne ujęcie, które czyni broszurę prawdziwym narzędziem pracy planisty, czy też statystyka (o czym wspominaliśmy wyżej), gdyż umożliwia odnalezienie w szybki sposób na podstawie spisu treści — poszukiwanego wskaźnika, zapoznanie się z jego definicją, sposobem obliczania i zastosowaniem.

Netopie
znak
za 30 gr

„DOM KSIĄŻKI“

Centralna Księgarnia Wyszowska

Warszawa 10

Plac Dąbrowskiego 8

DRUK

Adres zamawiającego:

(imię i nazwisko)

(nazwa, województwo)

(miejscowość, ulica, numer domu)

Miejsce na korespondencję:

Brak wiadomości ogólnych, co uważamy za zaletę broszury i ujęcie encyklopedyczne może stworzyć pozory, że omawiana broszura jest zbyt sucha i czytelnik przez to trudno przyswaja sobie jej treść. Jednakże wydaje się, że trzeba odróżnić broszurę o charakterze popularyzacyjnym i broszurę o charakterze poproceduralnym. Broszura omawiana nie popularyzuje zagadnienia wskaźników, lecz wyjaśnia i porządkuje to zagadnienie i dlatego też forma, w jakiej została napisana wydaje się słuszną i właściwą. Z formy i treści broszury wynika, że autor i redaktor broszury opracowując broszurę widzieli jej odbiorcę i zdawali sobie dokładnie sprawę jakie jest jej przeznaczenie.

Do zalet broszury można również zaliczyć dość bogate ilustrowanie jej treści przykładami, które ułatwiają zrozumienie dość licznych wzorów w niej zawartych.

Jak więc z powyższego wynika możemy broszurę Sokołowskiego uważać za udaną i pożyteczną wydawnictwo. Oczywiście omówienie nie byłoby pełne, gdybyśmy nie wytknęli również błędów, które broszura zawiera.

Do błędów broszury można zaliczyć dość trudny miejscami styl, słabo opracowaną przedmowę oraz niedostateczną erratę, przy jednoczesnej dość dużej ilości błędów drukarskich. Nie są to błędy poważne, jednakże trzeba na nie zwrócić uwagę przy następnych wydawnictwach tego typu.

Broszura podzielona jest na trzy rozdziały, z których pierwszy zatytułowany „Wskaźniki w transporcie samochodowym” ma charakter ogólnego wstępu i w bardzo skondensowanej formie podaje podstawowe wiadomości o wskaźnikach i jednostkach miary, którymi posługujemy się w transporcie samochodowym. Rozdział drugi zatytułowany „Wskaźniki zasadnicze” omawia w encyklopedycznej formie, następujące wskaźniki: ładowność, odcinek pracy i odległość przewozu, szybkość techniczną, czas postojów ładunkowych, współczynnik wykorzystania ładowności, przebiegu i taboru oraz dobywoz czasu pracy. W rozdziale trzecim („Wskaźniki złożone”) — w podobnej formie zawarte są następujące wskaźniki: godzinowy przebieg (szybkość eksploatacyjna), przebieg ładowny, ilość jazd ładownych, wydajność transportu.

Objętość broszury wynosi 77 str. cena 4,50 zł, nakład 2 000 egzemplarzy.

2. Metoda Kowalowa na stacjach obsługi.

Równoległe z omawianą wyżej broszurą ukazała się druga broszura o nieco odmiennym charakterze, zatytułowana „Metoda Kowalowa na stacjach obsługi”. O ile poprzednio omawiana broszura nie miała charakteru popularyzacyjnego, to tę broszurę można określić jako popularyzacyjno-szkoleniową. Obie broszury cechuje jedna wspólna zaleta: już na pierwszy

rzut oka można określić przeznaczenie każdej z nich. Trzeba stwierdzić, że jest to poważna zaleta, która świadczy o trosce „Wydawnictw Komunikacyjnych” o jakość publikowanych prac.

Odmienny charakter omawianych broszur i odmienne ich przeznaczenie, są przyczyną, że o ile w broszurze Sokołowskiego uznaliśmy za słuszne wyeliminowanie ogólnego wstępu, wprowadzającego w zagadnienia transportu samochodowego, to opatrzenie omawianej broszury takim wstępem nie można uważać za błąd, lecz wręcz odwrotnie należy uznać za słuszną. Broszura bowiem o „metodzie Kowalowa” jest przeznaczona głównie dla kierowców, pracowników stacji obsługi, pracowników pomocniczych itp., a więc dla ludzi, dla których ujęta w popularnej formie może stanowić podstawowy i jedyny podręcznik w tym zakresie. Jednakże mimo tego, że umieszczenie wstępu ujętego w rozdziale I uważamy za słuszną, to jednakże wydaje się, że w proporcji do całej broszury jest on za długi (przeszło 25% objętości) i można go było ująć w bardziej skondensowanej formie.

Warto specjalnie podkreślić bardzo bogate zilustrowanie treści broszury rysunkami i fotografiami. Broszura zawiera około 60 ilustracji, to znaczy przeciętnie wypada 1 ilustracja na jedną stronę. Dobre ilustrowanie broszury typu popularyzacyjno-szkoleniowego jest bardzo poważną zaletą, o czym niejednokrotnie pisaliśmy omawiając tego rodzaju wydawnictwa. Trzeba stwierdzić, że ilustracje są pomysłowe, dobre dydaktycznie, zawierają nowe oryginalne pomysły, wzbudzające zainteresowanie czytelnika, a taki właśnie jest cel ilustracji w popularnych podręcznikach. Jednakże przy dobrych pomysłach tematów rysunków, wykonanie ich graficznie pozostawia jeszcze dużo do życzenia (mówię o rysunkach o charakterze „obrazków”, jak np. na str. 5, 9, 10, 18). To, że ruszyło się zagadnienie dobrego ilustrowania książek to objaw, który na pewno ucieszy wszystkich czytelników fachowych książek, ale wydaje się, że warto teraz z kolei zwrócić uwagę na bardziej artystyczne wykonanie ilustracji.

Następne zagadnienie warte podkreślenia to dobry styl, jakim napisana jest broszura. Proste, krótkie zdania, zrozumiałe dla każdego podnoszą wartość dydaktyczną broszury i lepiej przemawiają do czytelnika niż napuszony, pompacyjny styl, z którym niejednokrotnie, niestety, spotykamy się w broszurach popularnych.

Możemy więc i tę broszurę zapisać do udanych pożytych wydawnictw roku 1954 i to pozycji, które dowodzą, że „Wydawnictwa Komunikacyjne” coraz bardziej analizują potrzeby rynku czytelniczego i starają się do tych potrzeb dostosować, usuwając po kolei błędy spotykane w wydawnictwach poprzednich.

Autorem omawianej broszury jest znany redaktor książek z zakresu transportu samochodowego Jadwiga Kaflinska. Kaflinska redagowała bodaj wszystkie poważniejsze pozycje wydawnicze z zakresu transportu samochodowego po wojnie. Jako autor w tym zakresie wystąpiła po raz pierwszy. Debiut należy uważać za udany i mamy nadzieję, że zobaczymy jeszcze nie jedną pozycję wydawniczą tegoż autora.

Na treść broszury składa się rozdział wstępny (pierwszy), o którym wspominaliśmy, a który zawiera omówienie zadan transportu samochodowego w świetle narastających potrzeb gospodarczych oraz dwa rozdziały dotyczące bezpośredniego tematu określonego tytułem. Pierwszy z nich omawia ogólnie metodę Kowalowa, drugi zaś sprowadza ją do stosowania na stacjach obsługi. Wydaje się, że podobnie jak rozdział pierwszy, uznaliśmy za nieco zbyt długi, w porównaniu do całości — również i drugi rozdział dotyczący ogólnych zasad metody Kowalowa można by było potraktować krócej, natomiast rozdział trzeci, będący głównym przedmiotem broszury należało poważnie rozszerzyć.

Objętość broszury wynosi 62 str., cena 4 zł, nakład 4 000 egz. Recenzję opracował WINCENTY KULIK

Odpowiedzi Redakcji

Ob. Zbigniew Śledziński, Bydgoszcz

Przepisy o premiowaniu personelu dysponującego taborom samochodowym odnoszą się do parków samochodowych, posiadających pojazdy ciężarowe, służące do przewozu towarów i osobowe — do przewozu pasażerów, wobec czego błędne jest interpretacja przepisów zawartych w pkt. 9, jakoby personel dysponujący taborom uprawniony był do otrzymywania dwóch odrębnych premii:

1. za wykorzystanie ładowności taboru,
2. za gotowość do eksploatacji.

Personel ten winien otrzymywać jedną premię wyliczoną zgodnie z przepisami regulaminu płac pracowników samochodowych zawartych w rozdziale XIV lit E poz. 9 pkt. 1 i 2.

A. K.

Z ostatniej chwili

NOWA ZBRODNIA PIRATÓW CZANG-KAJ-SZEKA

W dniu 1 maja br. został zatrzymany, po uprzednim przeprowadzeniu lotów zwiadowczych przez samoloty amerykańskie i ostrzelaniu przez kanonierkę czangkaj-szekowską, polski statek handlowy „Gottwald”. Statek został zawleczony przemocą do portu Kao Hsiung na Tajwanie.

Jest to drugi w ciągu ostatnich 7 miesięcy wypadek porwania przez zbirów czangkaj-szekowskich polskiego statku, odbywającego pokojowy rejs na wodach Dalekiego Wschodu.

Rząd PRL złożył energiczny protest w ONZ, żądając uwolnienia obydwu statków wraz z załogami.

DO

NASZYCH CZYTELNIKÓW

„Dom Książki” uruchomił Centralną Księgarnię Wyszykową w Warszawie, wysyłającą książki za zaliczeniem pocztowym.

Zamówienie wykonuje się bezpośrednio po otrzymaniu zgłoszenia aż do wyczerpania nakładu, z zachowaniem kolejności.

Korzystajcie z naszych usług i zachęcajcie do tego innych.

Zamawiam i proszę o wysłanie za zaliczeniem pocztowym*)

Ilość	Cena
Cholewa Z.: Urządzenia przeładunkowe. 1949. Wyd. Kom., s. 247, rys. 133	18.—
Katalog części zamiennych samochodu „Lublin”. Opr. mgr inż. R. Skwarek. 1953. Wyd. Kom., s. 214, rys. 86, opr. ppł	28.50
Katalog części zamiennych samochodu „Star 20”. Opracowali inż. J. Szafraniec, inż. L. Osterloff, P. Łada. 1954. Wyd. Kom., s. 375, rys. 87, opr. ppł	31.—
Madeyski M.: Planowanie w transporcie samochodowym. 1953. Wyd. Kom., s. 536, rys. 11, tabl. 83.	45.—
Patlikowski W.: Statystyka transportowa. 1952. Wyd. Kom., s. 255, tabl. 9, opr. ppł	19.50
Solski P.: Transport samochodowy w terenie. 1952. Wyd. Kom., s. 614, rys. 316, tabl. 46, opr. ppł	50.—
Tatjewski W.: Planowanie w transporcie samochodowym ZSRR. 1952. Wyd. Kom., s. 132, tabl. 23	9.—

Poza tym zamawiam dodatkowo:

Koszty przesyłki i zaliczenia proszę doliczyć do rachunku. Przesyłkę zobowiązuję się wykupić zaraz po jej nadejściu

, dnia 1954 r.

(podpis)

*) Niepotrzebne skreślić - wyciąć i przesać

Transport

Higiena i bezpieczeństwo pracy w transporcie

GARAŻE, WARSZTATY I STACJE OBSŁUGI SAMOCHODÓW

We wszystkich wymienionych w tytule miejscach pracy grożą pracownikom przede wszystkim dwa zasadnicze niebezpieczeństwa: pożar ewentualnie wybuch i zatrucie gazami spalinowymi, lub szkodliwymi parami benzyny.

Mimo, że powszechnie znana jest lotność i wybuchowość benzyny — stale jednak należy uświadamiać pracowników o wynikającym z tego niebezpieczeństwie. Należy pouczać ich, że mieszanina powietrza zawierająca zaledwie 2% pary benzyny zapala się w sposób nagły w formie wybuchu przy najmniejszej iskrze. Dlatego takie środki ostrożności, jak zakaz palenia tytoniu oraz wchodzenia do pomieszczeń garaży i warsztatów samochodowych z otwartym ogniem (o czym powinien głosić wywieszki ostrzegawcze) — jest niewystarczający. Należy ponadto wykluczyć wszelkie inne źródła powstawania isker w tych pomieszczeniach.

A więc ani w warsztatach samochodowych, ani na stacjach obsługi w pomieszczeniach zagrożonych wybuchem nie wolno ustawiać ognisk kowalskich, maszyn dających iskry, jak np. szlifierek, nie wolno również spawać, lutować ani używać nie zabezpieczonych silników elektrycznych i narzędzi mogących powodować wytworzenie się isker.

Wskazówki te odnoszą się również do pomieszczeń sąsiadujących z zagrożonym wybuchem lub mających z nimi połączenie. Garaże i warsztaty muszą być wyposażone w gaśnice, a ponadto w piasek i łopaty w celach przeciwpożarowych. Norma wyposażenia w gaśnice wynosi dla garaży 1 gaśnica na 6 samochodów. Przy tłumieniu palącej się benzyny w naczyniu należy pamiętać, iż nie wolno gasić płomienia piaskiem, gdyż może to spowodować rozlanie się benzyny i wzniesienie dalszych pożarów — w takim wypadku należy użyć jedynie gaśnicy.

Dla bezpieczeństwa przeciwpożarowego ważny jest układ terenowy i projekt budowlany pomieszczeń. Są to jednak zagadnienia wykraczające poza ramy tego opracowania — my zwrócimy uwagę jedynie na te sprawy, na które mają wpływ sami pracownicy garaży i warsztatów lub bezpośrednio ich kierownictwo. A takimi sprawami będzie np. kolejność ustawiania samochodów w garażu w taki sposób, aby z każdego miejsca była otwarta i bez przeszkód komunikacja do drzwi wyjściowych. Sposób otwierania bram i okien na zewnątrz i swobodny do nich dostęp. Surowy zakaz używania otwartych żarzących się piecyków, kucharek itp. Należy podkreślić niedopuszczalność jakiegokolwiek samowolnych przeróbek w systemie ogrzewania i wentylacji ze względu na możliwość spowodowania pożaru.

Garaż, stacja obsługi i warsztat powinny być utrzymywane stale w czystości i porządku — nie wolno w nich trzymać żadnych przedmiotów łatwopalnych, starych dętek, szmat, a zwłaszcza szmat naoliwionych lub nasyconych benzyną.

Nie wolno zapuszczać silnika w garażu, jeśli drzwi są zamknięte i o tym powinny informować napisy ostrzegawcze. Również warsztatowe próbne zapuszczanie silnika spalinowego powinno odbywać się poza pomieszczeniem, a jeżeli musi odbywać się w pomieszczeniu, powinna być zapewniona dostateczna wentylacja sztuczna lub naturalna, a gazy spalinowe muszą być odprowadzane na zewnątrz.

Właściwa wentylacja w garażu i warsztacie samochodowym jest ważnym czynnikiem bezpieczeństwa przeciwpożarowego. W pomieszczeniach poniżej poziomu terenu musi być zastosowane przewietrzanie sztuczne.

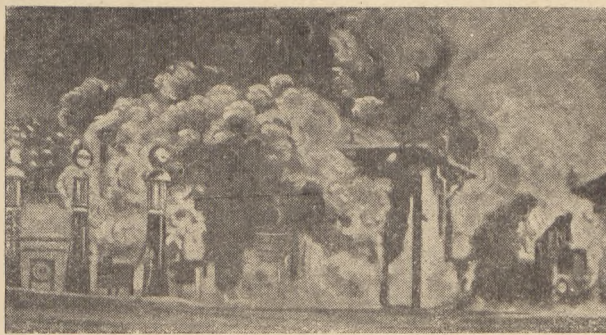
Ale mimo właściwego działania wentylacji, pracownicy sami muszą dbać o to, by nie zanieczyszczać powietrza szkodliwymi parami benzyny i spalinami. Z tego powodu nie wolno wprowadzać do garażu samochodu, z którego wycieka benzyna, czyszczenie samochodu benzyną lub przy użyciu substancji szkodliwych dla zdrowia powinno się odbywać bez szkody dla klimatu garażu, to znaczy na zewnątrz lub w szczelnym pomieszczeniu przy użyciu przez pracownika respira-

tora, rękawic i innego sprzętu ochrony osobistej; właściwe jest też chwytnie substancji szkodliwych w miejscach ich powstawania i odprowadzanie na zewnątrz.

Kanały rewizyjne i naprawcze muszą być zaopatrzone w wygodne i dobrze oświetlone schody, przy czym schody te nie mogą być niczym zastawione. Oświetlać kanały należy lampami gazoszczelnymi, pracownikom wolno też używać jedynie ręcznych lamp przenośnych gazoszczelnych z siatką drucianą. W kanałach naprawczych nie może być gniazdek ani wyłączników elektrycznych.

Ruchome przewody elektryczne ciągnięte w warsztatach po podłodze muszą być tak prowadzone, aby nie stanowiły przeszkody dla ruchu samochodów i nie były przyczyną zaplątania się i potknięcia przechodzących osób.

Żelazną zasadą obowiązującą w garażach i warsztatach naprawczych — jest zakaz spania w nich i to zarówno z powodu możliwości zatrucia substancjami szko-



Pożar garażu.

dliwymi, jak i celem uniknięcia lekkomyślnego spowodowania pożaru.

W okresie jesiennym i zimowym mycie samochodów wymaga pewnych nakładów ze strony kierownictwa ze względu na higienę pracy. O ile nie ma specjalnych boksów do mycia wozów, należy wyznaczyć specjalne miejsce dla wykonywania tej czynności — najlepiej w bliskości hydrantu. Do hydrantu należy zamocować węży gumowego z końcówką. Kierowca powinien myć wóz w fartuchu gumowym nałożonym na ubranie robocze, posługując się odpowiednią szczotką na ręczce. Mycie szmatami powoduje zbędne moczenie rąk lodowatą wodą i możliwość odmrożeń. Aby uniknąć przemoczenia nóg, kierowca myjący wóz powinien wykonywać tę czynność w butach gumowych.

W warsztatach samochodowych obowiązują ogólne przepisy BHP. A więc odzież robocza przydzielona pracownikom powinna być prana okresowo przez zakład, powinien być zapewniony regularny przydział mydła i środków czyszczących (zwłaszcza przy pracach ze smarami, olejami itp.) oraz należyce urządzona umywalnia z natryskiem.

Obrobiarki powinny mieć maski ochronne pomalowane wewnątrz na ostrzegawczy kolor, który sygnalizuje niebezpieczeństwo. Spawanie i praca przy szlifierekach może odbywać się jedynie przy użyciu właściwego sprzętu ochrony wzroku.

Ważne też jest znakowanie tras w garażu i warsztacie białymi pasami, malowanymi na podłodze i utrzymywanie kierunków ruchu.

Oprócz koniecznych znaków ostrzegawczych typu — „zakaz palenia ognia“, można i należy wywieszać w garażach i warsztatach afisze ostrzegawcze różnej treści, a przede wszystkim przeciwalkoholowe.

Ze względu na pracę młodocianych — instruktaż i szkolenie powinno być prowadzone nawet odnośnie podstawowych spraw z dziedziny BHP, a młoda załoga powinna być przyuczona do porządku i rygoru.

A detailed black and white illustration of a steam locomotive, possibly a Class 4-6-2, pulling a passenger train. The locomotive is shown from a side profile, moving towards the right. It features a large smokestack, a prominent boiler, and multiple sets of wheels. The passenger train consists of several open-sided coaches. The background is a simple horizon line with some distant structures.

* * *

Cena egzemplarza 6 zł

