

TRANSPORT

**MIESIĘCZNIK POŚWIĘCONY
EKONOMICIE TRANSPORTU**

**ROK VI
WARSZAWA
SIERPIEŃ
1954**

Nr 8



T R E Ś C N U M E R U

	Str.
JULIUSZ BURGIN — Remontować samochody szybciej, lepiej taniej	225
K. ROJEK — Obniżyć koszty transportu w przedsiębiorstwach nieprzewozowych	227
— Walka o oszczędność w gospodarce narodowej ZSRR	231
L. KUROWSKI — Przewozy jesienne	233
J. GRZEGDAŁA — Podwójne operacje ładunkowe w transporcie kolejowym	235
T. ŚWIDERSKI — Potrzeba pogłębienia koordynacji przewozów	237
A. SRZEDNICKA — Przewozy ziemiopłodów środkami transportu drogowego	238
J. JANASZEK — PKS a transport własny (art. dyskusyjny)	241
J. MOROCZNIK — Rola PKS w dostawie drobnicy kolejowej	243
H. PUŁAWSKI — Zryczałtowana taryfa w spedycji międzynarodowej	244

TRANSPORTOWCY PISZA

J. KIEDACZ — Zespoły sprzętowo-transportowe na wielkich budowlach	246
Z. PUŁAWSKA — Pomoc sąsiedzka w transporcie	247
CZ. ZIEMBOWA — Rozkład jazdy PKP i PKS na terenie woj. Wrocławskiego	248

DZIAŁ INFORMACYJNY

C. G. — Przedterminowe zdawanie wagonów	249
A. Ł. — Instrukcja dla dyspozytorów ruchu towarowego PKS	249
K. K. — Określenie wartości dniówki przewozowej świadczonej w naturze	249
C. G. — Taryfa dorożek (taksówek) samochodowych	250
K. K. — Normy państwowe dla wozów konnych	250
A. Ł. — Zasady przydziału odzieży specjalnej i sprzętu ochrony osobistej	250
— TARYFY I ZARZĄDZENIA	251

NOTATKI

B. JAKUBOWSKI — Żyrobuz — nowy krok naprzód w technice komunikacji miejskiej	251
— Nowe czeskosłowackie wagony-chłodnie	253

KRONIKA

JAK PRACUJĄ NASI TRANSPORTOWCY	253
Z OSTATNIEJ CHWILI	256

INFORMACJE WYDAWNICTW KOMUNIKACYJNYCH

(III str. okładki)

Z PRASY FACHOWEJ

(IV str. okładki)

Zdjęcie na stronie tytułowej przedstawia wyładunek wagonów w porcie Odeskim. Wszystkie prace na- i wyładunkowe są zmechanizowane. Wszelkiego rodzaju dźwigi i urządzenia zastępują wysiłek człowieka .

Zdjęcia na str. 225-iej przedstawiają przodowników pracy w transporcie. Z lewej strony ob. Franciszek Szczepański przejechał na samochodzie marki „Skoda“ bez naprawy głównej 135.864 km (norma 120.000 km). Na ogumieniu zaoszczędził 20.000 oponokm, a na paliwie po 150 l miesięcznie. Jeździ bez awarii i realizuje hasła: „Mój samochód świadczy o mnie“, „Ja nie opóźnię autobusu“ i „Gotowość techniczna autobusu zależy ode mnie“. Z prawej strony ob. Tadeusz Kobusz zobowiązał się przejechać na autobusie marki „Skoda“ bez naprawy głównej 140.000 km. Oszczędza paliwo po 200 l miesięcznie i ogumienie 40.000 oponokm. Jeździ bez awarii. Wykonuje plan w 115 procentach. Realizuje hasła: „Mój samochód świadczy o mnie“, „Ja nie opóźnię autobusu“, „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. 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. 1290. 26.6.54 r. 5-B-16481.



TRANSPORT

MIESIĘCZNIK



Rok VI

Warszawa, sierpień 1954 r.

Nr 8

JULIUSZ BURGIN

Wiceminister Transportu Drogowego i Lotniczego

Remontować samochody szybciej, lepiej, taniej

OD REDAKCJI

W dniu 8.VI.1954 r. odbyła się narada aktywu Zakładów Naprawy Samochodów podległych Centralnemu Zarządowi Sprzętu Samochodowego. Na naradzie tej Wiceminister Transportu Drogowego i Lotniczego Ob. J. Burgin wygłosił przemówienie, którego fragment zamieszczamy poniżej.

Ministerstwo Transportu Drogowego i Lotniczego zostało niedawno zaalarmowane przez podległe Zakłady Naprawy Samochodów, że zaczyna brakować samochodów do remontu, że użytkownicy nie przekazują pojazdów w takich ilościach w jakich przewidywał to plan Centralnego Zarządu Sprzętu Samochodowego.

To „niepokojące” zjawisko, jak je określają interweniujące zakłady, wynika m. in. z niezaprzeczalnych faktów, że kultura motoryzacyjna rośnie w Polsce z dnia na dzień, rośnie także świadomość kierowców, którzy uzyskują coraz lepsze wyniki w eksploatacji samochodów, podnosi się na wyższy poziom organizacja transportu samochodowego i użytkowania taboru dzięki powstaniu wielu organizacji branżowych.

Te fakty właśnie są m. innymi przyczyną, że zakłady naprawy samochodów zaczynają narzekać na brak samochodów do naprawy. Nie można także tego zjawiska traktować jako „niepokojące”, wręcz odwrotnie, należy je uznać za radosne.

Trzeba stwierdzić, że gdy próbowaliśmy ustalić bilans funduszu remontowego na rok bieżący, byliśmy mniej świadomi o całym II Zjazd i o IX Plenum naszej Partii. Nie braliśmy wówczas pod uwagę wzrostu kultury motoryzacyjnej, jaki został spowodowany powołaniem do życia organizacji branżowych w różnych resortach, nie braliśmy pod uwagę wzrostu uświadomienia wśród kierowców oraz takiego zjawiska, jakim jest wzrost współzawodnictwa między kierowcami. Jak wobec tego rozwiązać, jak postawić zagadnienie remontów kapitałnych w okresie coraz większej zamożności motoryzacyjnej? CZSS, jak i cały aktyw tego pionu, powinien zdać sobie sprawę z tego, że naprawdę przestajemy być krajem o nędzy motoryzacyjnej, stajemy się krajem zamożnej motoryzacji i wobec tego powstaje problem, czy w związku z tym nie należy inaczej niż dotąd podejść do zabezpieczenia remontów kapitałnych, tj. od strony zabezpieczenia eksploatacji wozów w naszej gospodarce narodowej.

Istnieje obecnie formalny przepis, który mówi, że naprawy główne większości samochodów mogą być wykonywane wyłącznie przez zakłady podległe Centralnemu Zarządowi Sprzętu Samochodowego. Użytkownicy taboru od dość dawna zaczęli omijać ten przepis przez podciąganie napraw głównych pod naprawy średnie, względnie ignorowali ten przepis przeprowadzając same naprawy główne i nie pozorując tego innymi naprawami. Naprawy te w pionie CZSS zyskały nazwę „dzikich napraw” i istnieje tendencja zwalczania tych „dzikich napraw” na drodze przymusu administracyjnego, a tym samym osiągnięcia na tej drodze „monopolu remontowego” dla CZSS.

To, że użytkownicy usiłowali i usiłują dotychczas remontować samochody we własnym zakresie, wynika z tego, że jeszcze do niedawna remont w CZSS wyglądał w ten sposób, że użytkownicy, którzy oddawali samochód do naprawy, nie wiedzieli kiedy dostaną go z powrotem, czy będzie on w ogóle pracował i czy będą mogli zapłacić za remont ze względu na wysoką cenę.

Jasne jest, że przy takim trybie, przy takiej jakości i przy takich cenach remontów, dała się zaobserwować ucieczka od remontów w CZSS. Czy w związku z tym powinien istnieć przymus administracyjny przy oddawaniu samochodów do remontu w CZSS? — Czy powinien istnieć w Polsce monopol napraw głównych? — Uważam, że nie, gdyż byłoby to niezgodne z duchem naszej gospodarki socjalistycznej.

Należy natomiast pójść po linii remontu szybkiego dobrego i taniego. Wchodzimy w nowy okres gospodarki samochodowej w Polsce, w okres zamożności — trzeba więc przystosować się do wynikających z tego nowych nakazów.

Na dzisiejszej naradzie szereg towarzyszy mówiło o możliwościach obniżenia ceny remontów o 4, 8, czy 12%; ci towarzysze rozumieli, że trzeba remontować taniej. To spowoduje obniżkę kosztów własnych u użytkownika, na czym zyska gospodarka narodowa. To wreszcie spowoduje, że klient zacznie szukać ZNS-ów.

Zrozumienie specyfiki tego nowego okresu dojrzało w świadomości pracowników CZSS.

Dalsze zagadnienie — to podniesienie jakości remontów. Już dzisiaj daje się zaobserwować poważną poprawę jakości napraw wykonywanych przez ZNS-y. Jednakże należy dążyć stale do coraz to lepszego poziomu jakościowego produkcji remontowej.

Przedstawiciel jednego z zakładów bardzo gorąco występował w związku z zarzuconą temu zakładowi złą jakością naprawy jednego z samochodów. To wystąpienie trzeba uważać za postęp, gdyż, kiedy dwa lata temu pracownikom CZSS stawiano podobne zarzuty, wzruszali ramionami i tłumaczyli się przyczynami obiektywnymi, a dzisiaj już rozumieją, że nie wolno, nie wypada remontować źle. I ten nakaz nowego okresu dojrzał w świadomości pracowników CZSS.

Trzeci nakaz: trzeba remontować szybciej. Przed trzema laty nie przystępowano do naprawy, jeżeli cały plac nie był wypełniony wozami, oczekującymi na remont. Nikt się wówczas nie niepokoił, że nie będzie co robić. Potem place postojowe zaczęły się kurczyć i doszło do tego, iż niedawno jeden z ZNS-ów zaalarmował, że nie ma funduszu remontowego. Zaniepokoił się. Z ramienia Ministerstwa została posłana specjalna komisja, która stwierdziła, że mają fundusz remontowy na 4 miesiące w postaci zdemontowanych wozów. Trzeba odzwyczaić się od starego systemu myślenia, od starego niskiego poziomu świadomości zadań i obowiązków. Trzeba rozumieć, że na obecnym poziomie nie wolno nam już w taki marnotrawny sposób prowadzić gospodarki, zamrażać tysiące wozów dlatego tylko, żeby dyrekcje ZNS-ów mogły spokojnie spać, wiedząc, że mają co robić. ZNS-y chcą mieć na placu

miesięczny zapas pojazdów do remontu, a drugie tyle w remoncie, to znaczy, że w każdym zakładzie stałoby kilkanaście pojazdów wycofanych z eksploatacji, a przecież kilkanaście samochodów — to poważny potencjał transportowy i wycofanie ich z eksploatacji na dłuższy okres czasu to niepowetowana strata dla gospodarki narodowej, to niedopuszczalne marnotrawstwo.

Trzeba więc pamiętać, że przyspieszenie rotacji, skrócenie cyklu remontowego, zlikwidowanie placów postojowych, to jedno z naczelných zadań pracowników CZSS, to trzeci z kolei nakaz. Czasy wielkich placów postojowych minęły bezpowrotnie.

ZNS-y powinny zapewnić sobie napływ samochodów poprzez dobre, szybkie i tanie wykonywanie remontów.

Osobnym zagadnieniem jest kwestia stanu technicznego pojazdów przekazywanych do ZNS. Są to pojazdy, których stan świadczy o niewłaściwej eksploatacji, o niechlujstwie kierowcy i braku nadzoru technicznego ze strony użytkownika taboru, pojazdy, które nie nadają się do naprawy, że potrzebna jest raczej kosztowna odbudowa. Są jednak pojazdy i takie, które wymagają jedynie naprawy jednego z zespołów, względnie, które nie mają jeszcze wyczerpanego przebiegu międzynaprawczego, a które użytkownicy z tych czy innych względów przekazują do zakładów naprawczych. Tak pierwszy, jak i drugi objaw, są złymi objawami, które nie powinny mieć miejsca w naszej gospodarce. Jeśli chodzi o pierwszy z tych objawów, to walka z nim będzie iść przede wszystkim przez zaostrzenie warunków technicznych oddawania pojazdów.

Warunki takie są w tej chwili opracowywane w Ministerstwie Transportu Drogowego i Lotniczego. Ale i obecnie istnieją może nie doskonałe, ale w każdym razie obowiązujące przepisy, które mówią w jakim stanie samochodów powinien być przekazywany do remontu. Przepisy te muszą być bezwzględnie przestrzegane, a nowe, które zaostrzą te warunki, również nie powinny dopuszczać odchylen i powinny stawiać twarde wymagania wobec użytkowników sprzętu prawidłowej jego eksploatacji.

Dalszym zarządzeniem, które jest przewidywane, a które powinno podnieść poziom techniczny eksploatowanego taboru, a tym samym przyczynić się do lepszego stanu technicznego przekazywanych do naprawy pojazdów, to zarządzenie zmuszające każdego posiadacza samochodu do poddawania go okresowemu przeglądowi technicznemu, który będą przeprowadzały TOS-y, lub inne uprawnione do tego stacje obsługi.

Drugi objaw, o którym wspominałem wyżej, to przekazywanie do remontu pojazdu, który remontu jeszcze nie wymaga. Dotychczas decyzja oddania pojazdu do remontu jest uzależniona od widzi mi się użytkownika.

Niezdługo ZNS-y otrzymają instrukcję, że tylko wówczas wolno przyjąć samochód do remontu, jeśli użytkownik przedstawi od odpowiednio uprawnionej stacji obsługi świadectwo, że samochód naprawę tego remontu wymaga. Nie zawsze, a nawet raczej bardzo rzadko cały pojazd wymaga naprawy głównej, przeważnie naprawy wymagają niektóre jego zespoły. Dlatego też trzeba stanowczo w jak najbliższym czasie przejść na gospodarkę zespołową i naprawy pojazdów prowadzić przede wszystkim przez wymianę zespołów.

Jest to zagadnienie niezmiennie ważne, gdyż nie tylko wybitnie przyspiesza czas trwania naprawy, lecz również w poważnym stopniu obniża koszty napraw. Jest rzeczą oczywistą, że nie w zakresie wszystkich marek samochodów będziemy mogli, przejść na gospodarkę remontową wyłącznie przy pomocy wymienności zespołów, ale tam, gdzie będziemy mogli, będziemy w sposób coraz bardziej zdecydowany przechodzić na ten system.

Już dzisiaj daje się zauważyć tak wśród użytkowników, jak i wśród zakładów naprawczych zrozumienie dla ważności omawianego problemu. TOS-y, które prowadzą wymianę zespołów, zaczynają narzekać na brak silników „Starowskich” do wymiany. To, że narzekają, trzeba uznać za dobry objaw, to, że silników jest brak trzeba uważać, że objaw zły. ZNS-y powinny dbać o to, ażeby TOS-om prowadzącym wymianę zespołów nie zabrakło ich do wymiany. ZNS-y powinny stworzyć

pulę obrotową zespołów, tak ażeby samochód w TOS-ie nie czekał na wymianę zespołu.

A teraz — zagadnienie części zamiennych. Jak długo istnieją ZNS-y, jak długo istnieje tabor samochodowy, tak długo rozlega się krzyk o części samochodowe. Na odcinku części zamiennych istnieje niewątpliwie głód — groźne zjawisko dla zagadnienia obniżenia kosztów własnych u wszystkich, którzy muszą mieć do czynienia z transportem samochodowym. Od dłuższego czasu pragniemy to zagadnienie rozwiązać. Niełatwa to jednak sprawa. Kiedy po raz pierwszy przystąpiliśmy do prac nad ustaleniem bilansu potrzeb części zamiennych w naszym kraju, okazało się że w wielu wypadkach brakuje nam wiedzy i doświadczenia, ażeby taki bilans opracować. Zagadnienie braku części zamiennych można by podzielić na dwie części: na bezwzględny głód i względny głód. Bezwzględny wypływający z braku tych części i względny powstający na skutek niewłaściwej eksploatacji, niewłaściwej weryfikacji części zamiennych.

Głód bezwzględny powinien być usunięty w drodze wyprodukowania nowych części zamiennych. Mamy nadzieję, że sprawa ta dojrzeje w najbliższym czasie.

Nie tylko jednak narzekanie na brak części zamiennych i złorzeczenie wytwórciom jest ważne. Ważne jest również, by poświęcić więcej uwagi temu względniemu głodowi. Na dzisiejszej naradzie jeden z towarzyszy powiedział, że nie mogąc bez końca wyciekiwać na dostarczenie im części przez wytwórcę, sami zaczęli brakujące części produkować. Okazuje się, że są środki zaradzenia względniemu głodowi. Jednym z nich jest zagadnienie weryfikacji. Ale przed tym należy dobrze popracować nad zagadnieniem właściwego planowania potrzeb części zamiennych.

Trzeba energicznie zająć się zagadnieniem weryfikacji, zagadnieniem regeneracji części, które dotychczas było przez nas lekceważone na skutek naszego własnego nieuctwa. Można to robić i trzeba robić. Wspomniano tutaj iż na skutek niedostarczania przez Starachowice i inne zakłady potrzebnych części niektóre ZNS-y zmuszone są do regeneracji części zużytych, co z kolei powoduje wzrost roboczogodzin, a tym samym wzrost kosztów własnych. Czasem taka regeneracja części kosztuje drożej niż nowa część. Należy zastanowić się, dlaczego tak jest. Prawdopodobnie dlatego, że postęp techniczny chodzi w ZNS-ach drobnymi, małymi krokami niemożliwymi, ZNS-y nie umieją jeszcze tego zagadnienia odpowiednio postawić. Jeżeli nawet okaże się, że regeneracja kosztuje drożej, czy warto nią się zajmować? Pamiętajmy, że nie wszystko jest droższe, co kosztuje o jedną złotówkę więcej. Czasami opłaca się wydawać więcej na regenerację, ale prędzej oddać wóz do eksploatacji, niż tracić jeden wozodzień. Trzeba zatem inaczej, po nowemu postawić zagadnienie regeneracji, szerzej popatrzeć na obniżkę kosztów własnych z punktu widzenia regeneracji.

Te parę zagadnień poruszonych w zakresie napraw samochodów — to najważniejsze na obecnym etapie problemy technicznej gospodarki sprzętem samochodowym. Właściwe rozwiązanie tych zagadnień prowadzi do podniesienia poziomu technicznego naszego sprzętu, do obniżenia kosztów własnych, tak przewozów, jak i eksploatacji sprzętu i pracy zakładów naprawczych.

Walka o obniżkę kosztów własnych musi być prowadzona dosłownie przez wszystkich i na wszystkich odcinkach. Czasem toczą się jeszcze spory, gdzie i na jakim odcinku działalności. Mówi się o miejscach powstawania kosztów i że tam należy przenieść ciężar walki. Nie trzeba jednak zapominać, że walczyć musi robotnik, majster, brygadzieta, inżynier, administrator i wszyscy inni członkowie załogi. Trzeba sobie odpowiedzieć na pytanie, czy stać nas jest dzisiaj na prowadzenie walki rozwinętym frontem, czy może tyle jest tych zagadnień, że raczej trzeba zająć się jednym ogniem walki ze stratą dla innych ogniw. Otóż nie wolno nam sprawy tak stawiać. II Zjazd Partii postawił jasno, że na odcinku walki o obniżkę kosztów własnych powinniśmy iść rozwinętym frontem, nie zaniedbując żadnego odcinka, a jednym z ważnych odcinków dla całej gospodarki motoryzacyjnej jest właśnie odcinek napraw pojazdów, którego kluczowe zagadnienia starałem się tutaj poruszyć.

K. ROJEK (Warszawa)

Obniżyć koszty transportu w przedsiębiorstwach nieprzewozowych

Koszty transportu są poważnym składnikiem kosztów własnych każdego rodzaju działalności gospodarczej. Praktycznie rzecz biorąc, od transportu się zaczyna i na transporcie się kończy każdy proces produkcyjny. Transport jest nieodzownym elementem obrotu towarowego. Bez sprawnie działającego transportu nie mogłoby istnieć nowoczesne gospodarstwo narodowe. Fakt ten, jak również wysokość udziału kosztów transportu w kosztach własnych produkcji i obrotu towarowego — uchodził dotąd niejednokrotnie uwadze kierowników przedsiębiorstw przemysłowych, budowlanych i handlowych — przesłaniał go im bowiem bezpośredni cel ich działalności, tzn. wykonanie planu produkcji lub planu obrotu.

Kierownicy przedsiębiorstw czuli potrzebę zajmowania się sprawami transportu zwykle wtedy tylko, gdy ich przedsiębiorstwa na skutek braku możliwości przewozowych miały zagrożone wykonanie planu. Podchodząc do sprawy jednostronnie i powierzchownie, techniczne skutki niewłaściwej eksploatacji środków transportu zatrudnianych dla obsługi przedsiębiorstw pozostawiali swoim służbom transportowym, zaś kwestię niższych lub wyższych kosztów transportu — służbom księgowości i to tylko w sensie rejestracji tych kosztów. Prowadziło to oczywiście do zbędnych przewozów, do marnotrawstw w zakresie wykorzystania własnych i wynajmowanych obcych środków transportu, do nadmiernie wysokiego udziału kosztów transportu w kosztach własnych przedsiębiorstw produkcyjnych i usługowych.

A udział kosztów transportu w kosztach własnych przedsiębiorstw produkcyjnych i usługowych nie jest z rodzaju tych, nad którymi wolno lekko przechodzić do porządku dziennego. Wynosi on np. w przedsiębiorstwach budowlanych — zależnie od ich typu i lokalnych warunków pracy — od 10 do 15% i jest trzecim co do wielkości po kosztach robocizny i kosztach zaopatrzenia materiałowego. Podobnie kształtuje się w przedsiębiorstwach przemysłowych, a jest niejednokrotnie znacznie wyższy w przedsiębiorstwach obrotu towarowego.

Uchwały II Zjazdu PZPR, zarządzenia oszczędnościowe Rządu i podjęte w związku z nimi poczynania techniczno-ekonomiczne poszczególnych resortów gospodarki narodowej skłonią niewątpliwie kierowniczy aktywnie przedsiębiorstw państwowych i społecznych do bliższego zainteresowania się ekonomiką transportu i do szukania źródeł oszczędności również w kosztach transportu. Niniejszy artykuł ma na celu w formie schematycznej, uproszczonej i przystępnej nawet dla osób nie wciągniętych w problematykę transportową wskazać na niektóre elementy składowe kosztów transportu w przedsiębiorstwach nietransportowych, na przyczyny nadmiernej wysokości tych kosztów oraz przy pomocy jakich środków działania można doprowadzić do likwidacji marnotrawstw przewozowych, a w ślad za tym — do obniżki kosztów transportu.

Nie tylko służby transportowe decydują o wysokości kosztów transportu w przedsiębiorstwie

Rozpocząć trzeba od stwierdzenia, że na kształtowanie się kosztów transportu w danym przedsiębiorstwie służba transportowa tego przedsiębiorstwa ma wpływ tylko ograniczony. Na koszty transportu rzutuje bowiem, i to w sposób bardzo zdecydowany, szereg tego rodzaju czynników od służb transportowych bezpośrednio niezależnych, jak np. w budownictwie organizacja placu budowy, stanowiąca o wtórnych przewozach i przeładunkach materiałów budowlanych; jak w obrocie towarowym organizacja skupu i zbytu, mająca

istotne znaczenie dla powstawania przewozów nieracjonalnych z typu przeciwbieżnych, krzyżujących się itp.; jak w każdym przedsiębiorstwie styl pracy służb zaopatrzenia, wpływający w sposób zasadniczy na powstanie możliwych do uniknięcia przewozów tzw. awaryjnych — dla podtrzymania ciągłości produkcji, zagrożonej brakami materiałowymi, na powstawanie przestojów wagonów przy wyładunku dostaw materiałowych zmasowanych, nierytmicznie rozłożonych w czasie i nie uwzględniających przepustowości posiadanych frontów wyładunkowych, na powstawanie przewozów zbyt dalekich w wyniku zakupów w nie najbliższych źródłach zaopatrzenia materiałowego itd. itd. Wspominamy o tym, by podkreślić, że sprawa obniżki kosztów transportu — to zadanie nie tylko dla służb transportowych, a dla całego przedsiębiorstwa, dla wielu jego komórek organizacyjnych; zadanie, które w tym tylko przypadku zostanie z sukcesem wykonane, o ile będzie potraktowane szeroko, w sposób kompleksowy.

Nie znaczy to, oczywiście, że służby transportu mogą uważać się za zwolnione od obowiązku energicznego działania na rzecz obniżki kosztów transportu w swoim przedsiębiorstwie. Przede wszystkim one właśnie, jako w tym zakresie najlepiej poinformowane i ponoszące konsekwencje stylu pracy innych służb przedsiębiorstwa, mają obowiązek energicznie przeciwstawiać się wszelkim poczynaniom, doprowadzającym do nieracjonalności w gospodarce transportowej przedsiębiorstwa, winny prowadzić nieustanną pracę instruktażową w zakresie oszczędności przewozowych, a ponadto — są prawie wyłącznie odpowiedzialne za koszty własne przewozów, wykonywanych własnymi środkami transportowymi przedsiębiorstw.

Dwie drogi do obniżki kosztów transportu

Należy bowiem rozróżniać dwa podstawowe kierunki działania, w których iść powinny przedsięwzięcia zmierzające do obniżki kosztów transportu w przedsiębiorstwach nieprzewozowych. Pierwszym z nich jest zmniejszenie udziałów kosztów transportu w kosztach własnych przedsiębiorstwa, przy czym sprawdzianem osiągnięć będzie w tym przypadku zmniejszenie ilości przewozów i przeładunków na rzeczową jednostkę produkcji lub usługi, właściwą danemu przedsiębiorstwu. Drugim zaś jest zmniejszenie kosztów własnych przewozów, wykonywanych własnym taborem transportowym przedsiębiorstwa; inaczej mówiąc obniżka kosztu własnego wykonania 1 tonokilometra. W tym pierwszym właśnie przypadku efekt poczyną oszczędnościowych, jak to wyżej wspomnieliśmy, w części tylko jest zależny od pracy służb transportowych, w drugim zaś — prawie wyłącznie.

Każde przedsiębiorstwo korzysta zwykle z kilku rodzajów usługi przewozowej. Do rodzaju pierwszego zaliczmy przewozy wykonywane przez przewoźników publicznych — jak PKP, PZS, PKS, CST, prywatni przewoźnicy koncesjonowani, przewoźnicy wiejscy — oraz przewozy wykonywane przez przewoźników branżowych, z punktu widzenia użytkownika taboru niczym istotnym nie różniących się od przewoźników publicznych. Usługa przewoźników publicznych i branżowych jest przez przedsiębiorstwo opłacana na podstawie obowiązującej taryfy, przy czym opłaty taryfowe są przez przewoźnika pobierane za wykonaną produkcję przewozową — przewóz określonej masy ładunkowej na określonej odległości (taryfa tonokilometrowa), rzadziej za czas zatrudnienia pojazdu (taryfa godzinowa), ew. łącznie za czas za kilometrowy przebieg pojazdu wynajętego. Ponadto przedsiębiorstwo ponosi umowne opłaty karne za eksploatacyjne przestoje ta-

boru, tzn. za nienależyte wykorzystanie postawionych mu do dyspozycji środków przewozowych.

Jakie są możliwości uzyskania obniżki kosztów transportu przy współpracy z przewoźnikami publicznymi i branżowymi? Są one następujące: zmniejszyć do koniecznego minimum zatrudnienie tych przewoźników, co jest równoznaczne z ograniczeniem ilości zleczanych im przewozów, a ponadto tak organizować eksploatację ich taboru, by uniknąć karnych opłat za przestoje. W sumie da to zmniejszenie kwot wypłacanych przewoźnikom publicznym i branżowym, a więc obniżkę kosztów transportu — o ile oczywiście zmniejszenie ilości przewozów zleczonych tym przewoźnikom nie będzie zrekompensowane odpowiednim zwiększeniem ilości przewozów wykonywanych taborownym przedsiębiorstwa; inaczej mówiąc, o ile zostanie zmniejszony względnie (tzn. na jednostkę produkcji), a w granicach rozsądnych ograniczeń również bezwzględnie plan przewozowy przedsiębiorstwa.

Drugim rodzajem usługi przewozowej, z którego korzysta przedsiębiorstwo nietransportowe, jest przewóz wykonywany taborownym własnym. Możliwość uzyskania dla przedsiębiorstwa obniżki kosztów transportu sprowadza się w tej pozycji do uzyskania maksymalnej wydajności pracy posiadanego taboru — do wykonania jak największej ilości tonokilometrów i przewiezienia jak największej ilości ton zespołem posiadanych pojazdów, przy zachowaniu pełnej gospodarności w zakresie utrzymania stanu wysokiej sprawności technicznej taboru, w zakresie zużycia materiałów pędnych, zatrudnienia i funduszu płac — szczególnie funduszu godzin nadliczbowych itp. — co w rezultacie powinno dać niski koszt własny produkcji przewozowej, tj. niski koszt własny wykonanego tonokilometra.

Te dwa kierunki działania: zmniejszenie względnie i ew. bezwzględnie wysokości planu przewozów przedsiębiorstwa — co będzie rzutować przede wszystkim na ilość przewozów zleczanych przewoźnikom obcym — oraz zmniejszenie kosztów własnych przewozów wykonywanych własnym taborownym przedsiębiorstwa — to dwa główne kierunki, w których iść powinny wszelkie zamierzenia, mające na celu zmniejszenie kosztów transportu przedsiębiorstwa nieprzewozowego.

Czy można zmniejszyć przewozy przedsiębiorstwa?

Powstaje w związku z tym pytanie, czy i o ile jest możliwe zmniejszenie planu przewozów przedsiębiorstwa, bez szkody dla jego podstawowej działalności gospodarczej? Na to pytanie można odpowiedzieć, że, jak wykazały przeprowadzane przy rozmaitych okazjach bardziej szczegółowe analizy, nie ma chyba w Polsce Ludowej przedsiębiorstwa, które nie mogłoby wprowadzić — często z wyraźną korzyścią dla swojej podstawowej działalności — ograniczeń w swoich przewozach. Najbardziej przekonującym argumentem jest zwykły przykład — dla udowodnienia tego twierdzenia posłużymy się więc przykładem, wziętym z budownictwa.

Każda budowa jest wielkim konsumentem cegły, żwiru, piasku, cementu, drewna, żelaza itp. materiałów. Prześledźmy przebieg dostawy cegły od producenta na plac budowy wielkiej inwestycji przemysłowej i zastanówmy się, czy istnieją możliwości uzyskania oszczędności przewozowo-przeładunkowych w trakcie tego przebiegu. Wyrzucimy w dany przykładzie z obowiązującego założenia, że budowa otrzymuje cegłę od dostawcy na warunkach franco wagon wyładowca stacja kolejowa. Jakim czynnościom przewozowo-przeładunkowym ulega zwykle każdy wagon cegły — powiedzmy 5000 sztuk — na drodze od wyładowczej stacji kolejowej do złożenia jej na placu tuż przy obiekcie budowanym? (Wyłączmy dla uproszczenia rozważań bliski transport cegły z tego placu — poziomy i pionowy, wykonywany przy pomocy przenośników, dźwigów, wind itp. — na jakąś tam odległość i wysokość aż do rąk murarza). Oto te czynności i ich koszt orientacyjny:

1. Przeładunek 5000 szt. cegły z wagonu na samochód — koszt	84.00 zł
2. Przewóz samochodem do centralnej bazy magazynowej budowy — odległość np. 2 km — koszt	114.00 zł
3. Wyładunek pośpieszny, w niewłaściwym miejscu, bez skozłowania, zarządzony przez magazyniera — koszt	84.00 zł
4. Przetrzymanie wagonu kolejowego przy wyładunku o 6 godzin ponad czas wolny od postojowego — będący wynikiem zawinionego przez służbę zaopatrzeniową przedsiębiorstwa lub przez PKP zmasowania napływu wagonów do wyładunku — koszt	18.00 zł
5. Przewóz cegły woźami konnymi na terenie centralnej bazy magazynowej o 50 m dalej i skozłowanie jej we właściwym miejscu — koszt	245.80 zł
6. Naładunek cegły na samochody w celu przewiezienia jej do placu składowego przy budowanym obiekcie — odległość np 800 m — koszt	84.00 zł
7. Przewóz — jak wyżej — koszt	114.00 zł
8. Wyładunek z samochodu i skozłowanie cegły na składowisku przy budowanym obiekcie — koszt	84.00 zł

Razem przewozy i przeładunki — koszt 827.80 zł

Jak wynika z powyższego, cegła od chwili przejęcia jej od dostawcy na stacji kolejowej do chwili złożenia jej na placu przy budowanym obiekcie uległa 6-krotnemu przeładunkowi i 3-krotnemu przewozowi. Te przeładunki i przewozy 5000 szt. cegły kosztowały 827.80 zł, podczas, gdy koszt jej nabycia franco wagon stacja wyładowca wynosił zł 1.387.50. Poniesiony bezpośrednio przez budowę koszt transportu tej cegły wyniósł 59.66% kosztu jej nabycia. Nie można przy tym zapominać, że, zanim znalazła się na stacji wyładowczej, cegła musiała być w planie przewozowym dostawcy:

- a) naładowana na jakiś dowozowy środek transportu;
 - b) przewieziona do nadawczej stacji kolejowej;
 - c) przeładowana na wagon PKP;
 - d) przewieziona wagonem PKP do stacji wyładowczej — co oznacza dodatkowe 2 przeładunki i 2 przewozy cegły podczas jej drogi od dostawcy do odbiorcy.
- Zastanówmy się nad tym, jakie przewozy i przeładunki można by wyeliminować w wyżej podanym przykładzie?

Ad 1. Wyładunek cegły z wagonu jest nieunikniony, jednak winien on się odbyć nie na samochód, a po podstawieniu wagonu na bocznicę przy budowanym obiekcie — wprost na plac składowy. Nie została doprowadzona bocznicą ze stacji kolejowej do budowanego obiektu? Na tym właśnie polega błąd, spowodowany faktem, że, jak to się często dzieje na naszych budowach, bocznicą nie jest pierwszą, a jedną z końcowych inwestycji na placu budowy. Kto za to ponosi odpowiedzialność? Może inwestor, może przedsiębiorstwo budowlane — do ustalenia. Pozostaje faktem, że brak bocznicy powoduje dodatkowe przewozy i przeładunki, których koszt w wielu przypadkach przewyższa nakład na budowę bocznicę.

W naszym przypadku przy właściwej organizacji dostaw materiałowych wyładunek cegły z wagonu na plac przy obiekcie budowanym, na odległość — powiedzmy — do 15 m od toru kolejowego wyniósłby zł 84.00.

Ad 2. Wobec wyjaśnień, podanych wyżej, przewóz cegły do centralnej bazy materiałowej jest zbędny. Mogłoby on być zbędny również w tym przypadku, gdy — wobec braku bocznicy — trzeba byłoby cegłę dowozić samochodami ze stacji kolejowej do placu budowy, jednak z pominięciem centralnej bazy magazynowej budowy. W praktyce z zasady jest stosowane, że cegła jest na budowie pośrednio składowana — co wynika z błędnej organizacji placu budowy i nieskoordynowanych z produkcją planów zaopatrzenia materiałowego budowy.

Ad 3. Błąd służby magazynowej, w praktyce pospolity, ale możliwy do uniknięcia.

Ad 4. Przetrzymanie wagonów przy wyładunku jest możliwe do uniknięcia, o ile napływ wagonów do wyładunku jest rytmiczny i skoordynowany z możliwościami wyładunkowymi budowy. Wyładunek wagonów bez przestoju jest zasadą, z przestojem — wynikiem błędów pracy zaopatrzenia, PKP lub służby transportowej.

Ad 5. Błąd częsty, ale subiektywny, możliwy do uniknięcia.

Ad 6, 7 i 8. Wobec wyjaśnień zawartych w punkcie ad 1 i ad 2 — przewóz i przeładunek zbędny.

Z tej krótkiej analizy wynika, że prawidłowo zorganizowana obsługa transportowo-zaopatrzeniowa budowy mogła w danym przypadku doprowadzić do likwidacji 3 przewozów „wtórnych” i 5-ciu również „wtórnych” przeładunków. Koszt dostawy cegły od odbiorcy wyniosłby dla budowy tylko zł 84.00, oszczędność na 5000 szt. cegły zł 743.80. Przy średnim zużyciu cegły na dużym placu budowy w ilości około 15—20 mio sztuk oszczędność ta mogłaby wynieść około zł 2,2, do 2,9 mio tzn. o tyle zostałyby zmniejszone koszty transportu cegły na budowę. Pozostają oszczędności związane z dostawami żwiru, piasku, drewna, żelaza... — a ponadto oszczędności, wynikłe dla gospodarki narodowej ze zwolnienia niepotrzebnie zatrudnianego potencjału przewozowego i przeładunkowego, który znalazłby zatrudnienie przy innych, ważnych pracach gospodarczych.

Mógłby ktoś zarzucić, że przykład ten jest teoretyczny, oderwany od życia. Na to krótko odpowiemy, że absolutnie niepotrzebnie poniesione koszty przeładunku przy jednorazowej dostawie partii 5 mio sztuk cegły w sierpniu i wrześniu 1953 r. na jedną z wielkich budów państwowego planu inwestycyjnego wyniosły ca 100.000 zł. Koszty te zostały spowodowane błędami organizacji placu budowy oraz złym stylem współpracy służb zaopatrzeniowych i transportowych. Nie był to zresztą jedyny przypadek marnotrawczej gospodarki transportowej na tej budowie.

Powyższy przykład z budownictwa świadczy o tym, że zmniejszenie planu przewozowego wielu przedsiębiorstw nie jest możliwością teoretyczną, a może być przeprowadzone w praktyce. Ramy tego artykułu nie pozwalają na podanie ilustracji z innych gałęzi gospodarki narodowej — z przemysłu, obrotu towarowego, rolnictwa. W większości przedsiębiorstw, po przeprowadzonej analizie, znajdziemy przykłady przewozów zbędnych: tych z typu zbyt dalekich — będących konsekwencją braku rejonizacji zaopatrzenia i tych z typu krzyżujących się lub przeciwbieżnych — doprowadzających do tego, że wiele identycznych materiałów wędruje z okręgu Stalinogrodzkiego na Pomorze i z Pomorza w Stalinogrodzkie; z Wrocławskiego w Białostockie, a z Olsztyńskiego w Poznańskie itd. itd. Ciekawe materiały z tego zakresu znajdujemy w statystykach kolejowych, stwierdzających masowe nadawanie do przewozu węgla w północnych, wschodnich i środkowych województwach — gdzie nie posiadamy kopalni węgla, a żelaza i cementu przez bezpośrednich konsumentów tych materiałów — co wszystko wskazuje na przewozy wtórne, których uzasadnieniem jest przeważnie błąd planowania zaopatrzenia materiałowego, błąd planowania dystrybucji artykułów powszechnego spożycia i inne błędy podobnego rodzaju. Są to błędy różnych organizacji życia gospodarczego i różnych komórek poszczególnych przedsiębiorstw, a ich skutki powodują zwiększenie kosztów transportu. Za błędy te, jak wspomnieliśmy wyżej, ponoszą współodpowiedzialność również służby transportowe.

Przestoje eksploatacyjne taboru

Poza opłatami taryfowymi za wykonane przewozy przedsiębiorstwa ponoszą również, o czym wyżej wspominaliśmy, karne opłaty konwencjonalne za eksploatacyjne przestoje posiadanych do dyspozycji, a nie wykorzystanych środków przewozowych. Sprawa przyczyn przestojów wagonów i samochodów była niejednokrotnie omawiana na łamach „Transportu” dlatego ograniczymy się tutaj tylko do wymienienia niektórych, ważniejszych z nich. Są to więc przede wszystkim;

a) w odniesieniu do wagonów kolejowych:

1) nieuregulowany potok dostaw materiałowych, wynikający z braku ściśle opracowanych przez odbiorcę i dostawcę harmonogramów wysyłek wagonów z materiałami, z uwzględnieniem przepustowości posiadanych przez odbiorcę frontów wyładunkowych. Przyczyną nieregularnego potoku dostaw może być również nieprzestrzeganie terminów wysyłek przez dostawcę, ew. kumulowanie przez PKP wagonów w drodze między dostawcą i odbiorcą.

Warto podkreślić, że kumulowanie to leży niejednokrotnie w interesie i jest świadomie powodowane przez PKP, które tą drogą usiłują oszczędzić na robotach manewrowych, doprowadzać do częściowego zmarsztowania wysyłek itp. Jak wiemy, odbiorca, który dowiedzie skumulowania nadejścia wagonów przez kolej — może domagać się od PKP częściowego zwrotu wpłaconych opłat za postojowe.

Niejednokrotnie zakłócenia rytmiczności wysyłek są powodowane przez dostawcę — szczególnie w końcu miesiąca, gdy to dostawca stara się „nadrobić” zaległości w wysyłkach z okresu I i II dekady miesiąca. W pewnych przypadkach mogą one być wywołane nierytmicznym podstawianiem przez PKP wagonów do naładunku.

Możliwość zabezpieczenia rytmiczności napływu wagonów do wyładunku leży w umownej, harmonijnej współpracy między dostawcą, odbiorcą i współpracującymi z nimi stacjami PKP. Zalecane jest w tym zakresie międzyzakładowe współwzajemnictwo pracy — obejmujące przedawizację i terminowość wysyłek, awizowanie i terminowość podstawiania wagonów oraz terminowość wyładunku i zwrotu wagonów do dyspozycji PKP.

2) Zła organizacja wyładunku wagonów na stacji odbiorczej lub naładunku na stacji nadawczej — będąca wynikiem braku dostatecznej ilości ładowaczy, powodowana niewystarczającym wyposażeniem składów przybocznicowych w urządzenia służące do przesuwania masy ładunkowej w głąb lub z głębi składowiska (kolejki budowlane, przenośniki, dźwigi itp.); wywołana brakiem urządzeń mechanizacji robót ładunkowych, co jest istotne przy przeładunkach elementów ciężkich (konstrukcje stalowe, maszyny, prefabrykaty żelbetowe itp.); spowodowana koniecznością komisijnego odbioru cennych artykułów importowanych (np. części maszyn i urządzeń niektórych asortymentów ogniotrwałych itp.); wywołana brakiem dostatecznej ilości dowozowych i odwozowych środków transportowych i innymi przyczynami, wynikłymi z lokalnych właściwości pracy przedsiębiorstwa nadawczego lub odbiorczego.

3) Brak ładowaczy do prac nocnych, w dni świąteczne, przedświąteczne i poświąteczne — będący istotną przyczyną przestoju wagonów w niektórych rejonach kraju, jak Podkarpacie, Olsztyńskie i in.

b) W odniesieniu do taboru samochodowego:

1) nieprzygotowanie na czas i we właściwy sposób masy ładunkowej, co doprowadza do wielogodzinnego oczekiwania samochodów przed magazynami i na placach składowych na załatwienie formalności związanych z odbiorem towaru, na przeliczenie ładunku przewożonego luzem w drobnych sztukach itp.

2) Ciągłe jeszcze spotykany w wielu przedsiębiorstwach brak koordynacji czasu pracy stacji kolejowych (wyładunki przez całą dobę) i służb magazynowych, odbierających materiały (jedna dzienna zmiana) — co zmusza transport dowozowy do poszukiwania miejsca, w którym można złożyć przywieziony z kolei ładunek, poszukiwania ludzi dla dokonania wyładunku i magazyniera dla pokwitowania przewozu i przyjęcia ładunku.

3) Niedostateczna ilość ładowaczy. Ostatnio przestoje, wywołane tą przyczyną są coraz częstsze, jako skutek zarządzanego we wszystkich przedsiębiorstwach zmniejszenia zatrudnienia robotników usługowych, przeprowadzanego głównie właśnie w grupie ładowaczy. Nie należy bliżej wyjaśniać, jak kosztowne jest w ten sposób przeprowadzane oszczędnościowe zarządzanie w zakresie zatrudnienia.

4) Przy współpracy z koparkami i betoniarkami w budownictwie — częste awarie sprzętu budowlanego przy braku zastępczych robót przewozowych, których przygotowanie jest zwykle bardzo trudne.

5) Inne przyczyny, o których wyżej przy omawianiu powodów przestoju wagonów kolejowych.

Większość przyczyn przestojów eksploatacyjnych środków transportowych jest stosunkowo łatwa do usunięcia — dlatego opłaty za przestoje winny być tą pozycją, która, jako jedna z pierwszych, musi być wzięta do analizy przy opracowywaniu planu przedsięwzięć oszczędnościowych w zakresie kosztów transportu.

Ukryte przestoje taboru

Warto może podkreślić, że oprócz jawnych przestojów eksploatacyjnych istnieją również ukryte przestoje taboru. Istnieją one przede wszystkim wszędzie tam, gdzie tabor przewozowy jest przez użytkownika wynajmowany w oparciu o taryfę godzinową, a nie tonokilometrową. Taryfa godzinowa wynajmu taboru jest bowiem przewidziana dla tych wszystkich przypadków, gdy z góry wiadomo, że użytkownik nie jest w stanie zapewnić należytego wykorzystania otrzymanego do dyspozycji taboru. W taryfie godzinowej mieszczą się więc opłaty za z góry założone przestoje i niepełne wykorzystanie taboru. Dlatego każdy przypadek godzinowego wynajmu taboru obcego przez przedsiębiorstwo nasuwa domniemanie istnienia marnotrawstw eksploatacyjnych środków przewozowych; każdy taki przypadek winien być badany przez powołane do tego czynniki w przedsiębiorstwie.

W związku z tym wyjaśnieniem nietrudno zrozumieć, dlaczego godzinowy wynajem taboru szczególnie odpowiada przewoźnikom prywatnym, którym nie zależy na wykonaniu pracy przewozowej, a tylko na osiągnięciu zysku z tytułu posiadania środka przewozowego.

Obniżka kosztów własnych produkcji przewozowej

Obniżka kosztów własnych produkcji przewozowej wykonanej środkami transportu własnego przedsiębiorstw, tzn. kosztów przewozu 1 tony i wykonania 1 tonokilometra, winna być przeprowadzona w sposób w zasadzie identyczny, jak w publicznych i branżowych przedsiębiorstwach przewozowych. Temat ten będzie omówiony w „Transporcie” w osobnym artykule, dlatego tą sprawą zajmować się w tym opracowaniu nie będziemy.

Kompleksowy plan przedsięwzięć oszczędnościowych w zakresie transportu

Na zakończenie tego niewyczerpującego zresztą opracowania musimy stwierdzić, że koniecznym warunkiem realnego uzyskania obniżki kosztów transportu w przedsiębiorstwach nieprzewozowych jest przeprowadzenie szeregu przedsięwzięć, zmierzających do zlikwidowania możliwych do uniknięcia przewozów i przeładunków, do zmniejszenia przestojów eksploatacyjnych taboru obcego i własnego, do lepszego wykorzystania posiadanych środków transportowych i, w związku z tym, do obniżenia kosztów własnych produkcji przewozowej taboru własnego — w sposób przemyślany, uściślony planem. Podkreślaliśmy już, że plan przedsięwzięć oszczędnościowych dla uzyskania obniżki kosztów transportu nie jest ani z punktu widzenia opracowania go, ani z punktu widzenia reali-

zacji sprawą tylko służb transportowych. Jedynie w tym przypadku, gdy plan przedsięwzięć oszczędnościowych będzie wynikiem dogłębnej analizy działalności przewozowej przedsiębiorstwa w okresach minionych, gdy w analizie tej wezmą aktywny i samokrytyczny udział wszystkie komórki organizacyjne przedsiębiorstwa, a szczególnie komórki zaopatrzenia i zbytu, w budownictwie ponadto biura projektowania i organizacji robót — jedynie w tym przypadku plan będzie mógł być realny. Realizacją tego planu winny być obciążone różne — nie tylko transportowe — komórki organizacyjne przedsiębiorstwa. Kompleksowo opracowany plan przedsięwzięć oszczędnościowych transportu musi przewidywać wykonanie w przewidzianych terminach konkretnie ustalonych zadań do wykonania przez różne komórki organizacyjne przedsiębiorstwa, zależnie od jego typu i zakresu działania, w sposób np. podany niżej:

1) **Zadania służby transportowej:** inicjatywa w zakresie ustalenia przedsięwzięć oszczędnościowych, ogólny nadzór nad realizacją planu przedsięwzięć przez inne komórki przedsiębiorstwa, obowiązek meldowania kierownictwu przedsiębiorstwa o zaszytach lub mogących mieć miejsce marnotrawstwach w gospodarce transportowej przedsiębiorstwa i inicjowanie poczyniń zapobiegawczych i usprawniających, bezpośrednia odpowiedzialność za gospodarność w transporcie własnym przedsiębiorstwa i za uzyskanie obniżki kosztu własnego produktu przewozowej wykonanej własnym taborem itp.

2) **Zadania służby zaopatrzenia (skupu i zbytu):** likwidacja wszelkiego rodzaju przewozów i przeładunków w typu zbędnych, a więc przewozów i przeładunków w ogóle możliwych do uniknięcia (patrz w rozpatrywanym wyżej przykładzie z budownictwa sprawa centralnych baz materiałowych, wyładunek materiałów w niewłaściwym miejscu itp.), przewozów zbytu dalekich, awaryjnych i in.

3) **Zadania służby głównej mechanika** (w przedsiębiorstwach budowlanych): zabezpieczenie ciągłości pracy koparek i betoniarek, obsługiwanych środkami transportu samochodowego i szynowego.

4) **Zadania służby księgowo-finansowej i kontowej:** bieżąca rejestracja kosztów transportu, analiza tych kosztów, wnioski operatywne w wyniku przeprowadzonej analizy, sprawy rozrachunku gospodarczego w transporcie itp.

5) **Zadania służby zatrudnienia:** zabezpieczenie właściwych ilości ładowaczy, premiowanie fizycznych i umysłowych pracowników transportu za szczególne osiągnięcia, opracowywanie wniosków idących w kierunku usprawnienia pracy transportu — do uwzględnienia w zakładowych umowach zbiorowych itp.

6) **Zadania służby personalnej:** dyscyplina pracy wśród personelu transportowego, tępienie bumelanctwa i chuligaństwa, wyróżnianie pracowników przodujących itp.

7) **Zadania podstawowej organizacji partyjnej i rady zakładowej:** akcja uświadamiania załogi przedsiębiorstwa odnośnie społeczno-politycznego i gospodarczego znaczenia walki o obniżkę kosztów własnych, m. in. kosztów transportu.

Tylko kolektywnie opracowany i kolektywnie realizowany, kompleksowy plan przedsięwzięć oszczędnościowych w zakresie transportu może być realny i z sukcesem wykonany. W oparciu o tę zasadę winna być podjęta walka o obniżkę kosztów transportu w każdym przedsiębiorstwie państwowym i społecznym.

*Walczmy wytrwale
o oszczędności własne
w transporcie!*

Walka o oszczędność w gospodarce narodowej ZSRR

OD REDAKCJI

W dyskusji nad budżetem na rok 1954 w Radzie Najwyższej ZSRR zabrał głos Pierwszy Zastępca Przewodniczącego Rady Ministrów ZSRR Ł. M. Kaganowicz, omawiając między innymi rezerwy tkwiące w gospodarce narodowej ZSRR w racjonalizacji przewozów kolejowych. Mówca wskazał na istniejące nieracjonalne przewozy w transporcie kolejowym i omówił sposoby ich likwidacji. W celu zapoznania naszych transportowców z tym aktualnym i u nas zagadnieniem podajemy obszernie wyjątki z tego przemówienia (Prawda Nr 117 z dn. 27.4.1954 r.).

Z walką o oszczędność w gospodarce narodowej wiąże się ściśle sprawa oszczędności w przewozach. Decydującą rolę w obniżaniu kosztów transportu posiada likwidacja przewozów nieracjonalnych i skrócenie średniej odległości przewozu ładunków kolejami. Partia zawsze przywiązywała wielkie znaczenie do prawidłowego rozmieszczenia sił wytwórczych — przybliżenia przemysłu do źródeł surowcowych i rejonów spożycia, rozwoju kompleksowego poszczególnych rejonów, rozwoju gospodarczego i kulturalnego poszczególnych republik radzieckich. W latach władzy radzieckiej została dokonana kolosalna praca w zakresie likwidacji nierównomierności w rozmieszczeniu przemysłu Rosji przedrewolucyjnej.

Jednak transport kolejowy, którego udział w przewozach w tonokm., wynosi prawie 85% wszystkich rodzajów przewozów, nadal jeszcze przewozi wiele zbędnych ładunków, wykonuje zbyt dalekie, przeciwbieżne i nieekonomiczne inne przewozy, na które zużywa się ogromne środki. Niestety nadawcy i odbiorcy towarów mało interesują się, skąd wiozą towar, nie pytają ile będzie kosztował przewóz, ignorują łamane przewozy kolejowo-wodne, nie interesują się taryfami, nie protestują przeciwko wielkiej odległości — chcą tylko otrzymać towar, chociaż to zwiększa ich koszty, zwiększa ceny towarów. Słabo bada tę sprawę i niedostatecznie z tym walczy Ministerstwo Komunikacji.

Likwidacja przewozów nieracjonalnych posiada ważne znaczenie dla przyspieszenia dostaw i dla obniżenia kosztów transportu. Jak wiadomo przewozy zajmują poważne miejsce w ogólnych kosztach produkcji. Wydatki ministerstw z tytułu przewozów wynosiły w 1953 roku około 75 miliardów rubli, w tym z tytułu przewozów kolejowych — 41,3 mld. rubli. Zmniejszenie tych kosztów tylko o 1 procent daje oszczędność 750 milionów rubli.

Średnia odległość przewozów kolejowych wzrosła w porównaniu z rokiem 1940 i wynosi w 1953 r. 748 km. Podstawowymi przyczynami wzrostu średniej odległości przewozów są: poważne niedociągnięcia w planowaniu zbytu, zaopatrzenia i przewozów, niewykonywanie przez niektóre ministerstwa planów produkcji i budownictwa według rejonów kraju, nadal jeszcze istniejące poważne niedociągnięcia w rozmieszczeniu sił wytwórczych kraju. Na podstawie analizy przewozów między okręgami kolei wykryto wielką ilość przewozów zbyt dalekich i przeciwbieżnych, sięgającą 50 milionów ton, koszty przewozów których wynoszą około 2 miliardów rubli. Znacznej części tych przewozów można byłoby uniknąć już teraz bez specjalnych nakładów, a pozostałej części — przez lepsze rozmieszczenie produkcji.

W przewozach produktów naftowych przewozy nieracjonalne wynoszą około 4,6 mil. ton. Podstawowa ich masa związana jest z przewozami ropy naftowej z Powołża i Azji Środkowej. Zakłady Gurijskie zaopatruje się ropą z Saratowa, a do Zakładów Saratowskich wozą się ropę z Bugurusłanu; Zakłady Orskie zaopatruje się ropą makacką. Prawidłowiej byłoby zaopatrywać Zakłady Saratowskie ropą trofimowską (odleg-

łość 12 km), ropę bugurusłańską wozić do Orska, a w Zakładach Gurijskich przerabiać ropę makacką. To skróciłoby odległość przewozów ropy naftowej dla tych zakładów o 184 km.

W wielkich rozmiarach dokonuje się nieracjonalnych przewozów mazutu. Mazuty siarkawe wywozi się z Baskirii na południe, Kaukaz, do okręgu centralnego, na północ, a z Baku mazuty małosiałkawe wywozi się na Ural, Powołże, Daleki Wschód. Zmniejszenie tych przewozów przeciwbieżnych drogą rozwoju oczyszczania siarki i szerszego stosowania mazutów siarkawych zmniejszyłoby koszty przewozów 1953 r. o 200 mil. rubli, odległość przewozu mazutu o 342 km, a wszystkich produktów naftowych o 72 km.

Systematyczne nienadążanie wydobycia ropy naftowej na Dalekim Wschodzie pociąga za sobą dowóz produktów naftowych na Daleki Wschód, co kosztuje rocznie ponad 1 mld. rubli. Bardziej celowe byłoby skierować te środki na przyspieszenie rozwoju wydobycia ropy naftowej na Dalekim Wschodzie.

Zbyt dalekie i przeciwbieżne przewozy węgla wynoszą ponad 14 mil. ton rocznie, co kosztuje ponad 350 mil. rubli. Dysproporcja między zużyciem węgla, a rozwojem wydobycia w poszczególnych zagłębiach, w szczególności w Donieckim, Kizielewskim, Podmoskiewskim, w Azji Środkowej, na Kaukazie i w innych doprowadziła do tego, że w r. 1953 przewozy węgla na 1800 i więcej km wynoszą około 30 proc. całej pracy przewozowej kolei w zakresie węgla, a jak wiadomo, przewozy węgla wynoszą 28 proc. wszystkich przewozów. Blisko 10 mil. ton węgla kuźnieckiego i karakandzkiego przewozi się teraz aż do Moskwy, czego przed tym nigdy nie było. To daje dodatkowe koszty do 200 mil. rubli.

Przewozy węgla na odległość 2600 km i więcej wzrosły w 1953 r. do 7,1 proc. w stosunku do 5,9 proc. w 1952 roku. Ponadto mają miejsce inne nieracjonalne przewozy węgla, jak np. węgiel kisielowski, którego nie starcza dla Uralsu, jest zgłaszany do przewozu do Briańska, węgiel środkowo-azjatycki jest wieziony przeciwbieżnie w stosunku do kuźnieckiego i karagandzkiego. Ministerstwo Przemysłu Węglowego winno zabezpieczyć wprowadzenie do eksploatacji w ustalonych terminach nowych kopalń, w szczególności w Donbasie, w basenie Podmoskiewskim, na Zakaukaziu, gdzie plany oddawania do eksploatacji są systematycznie zrywane, powinno rozpracować środki w kierunku poważnego zwiększenia wydobycia węgla kizielewskiego, rozwinąć wzbogacanie i brykietowanie węgla, usunąć istniejące niedociągnięcia w pracy organów Centrali Zbytu Węgla.

Jeszcze w okresie do wojny zrobiono dużo w zakresie specjalizacji walcowni, polepszając charakter przewozów metali nieżelaznych, jednak przewozy nieracjonalne metali żelaznych wynoszą około 2 mil. ton rocznie, głównie surowki, stali, walcówki i szyn, w szczególności między Południem, Uralem i Syberią. Według obecnej specjalizacji walcowni produkcja na przykład żelaza obręczowego dokonywana jest w zakładach — Pierwosko-Zabajkalskim, Nowosybirskim i Magnitogorskim i z Syberii przewozi się je na Południe, Północny Kaukaz i na Zakaukazie na odległość 5—6 tys. km. Produkcja żelaza obręczowego bez większych nakładów może być zorganizowana w zakładzie „Zaporożstal”, przez co zaprzestanie się przewozić to żelazo z Syberii na Południe. Mają miejsce i inne dalekie i przeciwbieżne przewozy metali, w szczególności między Południem a Uralem. Ministerstwo Hutnictwa Żelaza winno wprowadzić poprawki do specyfikacji walcowni, wychodząc z zapotrzebowania na metale według profili w przekroju rejonowym i likwidować przewozy nieracjonalne.

W przewozach ładunków drzewnych przewozy nieracjonalne wynoszą ponad 4,5 mil. ton. Drzewo w wiel-

kich ilościach przewozi się koleją z Syberii do Okręgu Centralnego, na Południe, na Kaukaz, omijając Wołgę. W wyniku nienadążania tarcia drzewa w rejonach zbytu przewoży drewna nieobrobionego wzrosło w 1952 r. do 58,9 mil. ton w stosunku do 25,7 mil. ton w 1940 r. Do przewozu okraglaków w porównaniu z tarcicą trzeba o 40 proc. więcej wagonów. Systematycznie niewykonywane są plany produkcji drewna w rejonach bliższych rejonom zużycia. Należy zatem zabezpieczyć pełne wykonanie planów produkcji drewna Karelo-Fińskiej SRR, na Północy, Północno-Zachodzie i w Centrum oraz rozbudować tartaki w rejonach wyrębu drewna. To pozwoli na zmniejszenie wielkości przewozów drewna kolejami o około 12 mil. ton i na zaoszczędzenie ponad 500 mil. rubli.

Znaczne przewozy nieracjonalne występują w ładunkach mineralnych i cementu. Odległość przewozu materiałów mineralno-budowlanych w porównaniu z rokiem 1940 wzrosła o 75 km, chociaż odległość przewozu cementu jest wykonywana i zmniejszyła się w porównaniu z 1940 r. o 291 km. Jednak nadal jeszcze przewozi się poszczególne gatunki cementu z Powołża na Daleki Wschód. Mają miejsce fakty nadmiernie dalekich przewozów kamienia budowlanego, cegły, ziemi i gliny. Ze Wschodniej Syberii zawieziono na Daleki Wschód w 1953 r. 19 tys. ton kamienia budowlanego, 12 tys. ton piasku, ziemi i gliny, 3 tys. ton cegły, do Azji Środkowej zawieziono 30 tys. ton kamienia budowlanego.

W zakresie ładunków przemysłu anaszynewego są również przewozy nieracjonalne. Wystarczy wskazać, że samochody przewozi się na platformach. Na platformie 2-osiowej mieści się jeden samochód, a na 4-osiowej 2—3 samochody, w wyniku czego wykorzystanie ładowności wagonów jest o 20—30 proc. niższe od przeciętnego maładunku. Można byłoby przewozić części samochodowe, organizować oddziały montażowe i na miejscu składać samochody. Wozí się z miasta Gorkij do Odessy podwozia i inne zespoły, montuje się tam wywrotki i przewozi się je z powrotem do miasta Gorkij, Moskwy itd.

W przewozach ładunków rolniczych decydujące miejsce zajmują przewozy zboża i mąki. W drugim półroczu 1953 r. przewozy nieracjonalne pszenicy wynosiły 1.776 tys. ton, żyta — 299 tys. ton, jęczmienia — 122 tys. ton, owsa — 102 tys. ton, podobnie w odniesieniu do wielu innych zbóż i mąki. Od października 1953 r. do marca 1954 r. Ministerstwo Skupu przewiozło z Powołża, Baszkirii, Obwodu Czałowskiiego na Ural i Syberię 296 tys. ton pszenicy, a od kwietnia 1954 r. tę samą pszenicę wozi się z Syberii i Uralu do Okręgu Centralnego.

Mąki razowej, zajmującej około 60 proc. w ogólnej produkcji mąki, produkuje się w miejscach spożycia około 10 proc. ogólnej produkcji. Trzeba, aby wszystkie obwoody produkowały mąkę razową na własne potrzeby. Dla wykonania tego trzeba rozwinąć produkcję mąki w rejonach spożycia. Jeśli by na przykład w 1000 punktów skupu zboża (z 4500) pobudować niewielkie młyny, co jest w pełni możliwe, to pozwoliłoby zabezpieczyć ludność przyległych rejonów w chleb. Typ małego młyna mogący dawać 30 ton mąki pyłowej lub 60 ton mąki razowej dziennie został opracowany. Koszt budowy takiego młyna — 1.100 tys. rubli. Budowa w ciągu 2—3 lat 1000 takich młynów, według obliczeń Ministerstwa Skupu, spowoduje zmniejszenie przewozów zboża o około 12 mil. ton i 9 mil. ton mąki rocznie.

Zmniejszenie tych przewozów da oszczędność według taryfy około 800 mil. rubli rocznie, co w pełni pokryje koszty budowy tych młynów w ciągu 1—2 lat.

W zakresie rolnictwa, w szczególności w związku z podjętymi przez Partię i Rząd uchwałami o rozwoju rolnictwa, zostaną zlikwidowane istniejące przewozy nieracjonalne zboża, ziemniaków, siana i innych produktów rolniczych. Ministerstwo Rolnictwa wspólnie z innymi ministerstwami i Państwowym Komitetem Planowania ZSRR winno rozpracować plan rozmieszczenia kultur wg rejonów gospodarczych, w szczególności w zakresie rozwoju hodowli na bazie gospodarki zbożowej i ziemniaczanej i specjalnie w rejonach nowych do zagospodarowania.

Trzeba także przygotować odpowiednie środki w zakresie organizacji przerobu na miejscu tej części produkcji rolniczej, która podlega wywozowi — zboża, owoców, ziemniaków, lnu i innych surowców i artykułów spożywczych, a Ministerstwo Komunikacji winno zabezpieczyć zwiększenie przewozów produkcji rolniczej.

Mamy dużo przewozów nieracjonalnych towarów spożywczych i artykułów przemysłowych powszechnego użytku. W 1953 r. z powodu niedostatecznej produkcji cukru rafinowanego zostało przewiezione do Azji Środkowej ponad 40 tys. ton cukru z zakładów Ukrainy, jednocześnie 48 tys. ton cukru-kryształu z zakładów Kazachstanu i Kirgizji zostało wysłane na Syberię i Daleki Wschód na odległość 5—6 tys. km. Koszt przewozów cukru wynosił około 20 mil. rubli. Budując cukrownie można uniknąć tych przewozów, przy czym koszt ich budowy zamortyzował by się w ciągu jednego roku przez zmniejszenie kosztów transportu.

Trzeba rozwiązać zadanie rozwoju zasiewów buraka cukrowego na Dalekim Wschodzie, aby już w tym roku w pełni pokryć zapotrzebowanie cukrowni w Primorsku, a następnie w zupełności przerwać przewozy cukru na Daleki Wschód. W 1953 r. zawieziono na Daleki Wschód 17,2 tys. ton wyrobów cukierniczych na odległość 8500 km przy kosztach przewozu 12,6 mil. rubli. Budowa na miejscu zakładów cukierniczych wyniesie około 35 mil. rubli. Fabryka nr 1 Mosplodowoszcz otrzymuje cytrusy z Kaukazu i z Odessy, przygotowuje z nich powidła (nadzienie do cukierków) i kieruje je z powrotem do fabryk cukierków — do Odessy, Niłkołajewa, Chersonia i innych miast południowych.

Na Daleki Wschód wozi się rocznie 60 tys. ton makaronu, w tym z Ufy, Czelabińska i Woroneża. W 20 tonowym wagonie mieści się tylko 10 ton makaronu, a koszty przewozu i opakowania wyniosły w 1953 r. ponad 40 mil. rubli. O wiele byłoby taniej pobudować kilka fabryk makaronu bezpośrednio na Dalekim Wschodzie.

Na Daleki Wschód wozi się wiele obuwia z rejonów centralnych, a nawet z Kaukazu. Miejscowa produkcja obuwia pokrywa zapotrzebowanie tylko w 29 proc. Jednocześnie na miejscu zużywa się tylko 1/3 skupionych skór surowych, a 2/3 wywozi się do innych rejonów. Przewozy obuwia na Daleki Wschód wynoszą w przybliżeniu 30 mil. rubli rocznie, a budowa kombinatu obuwia kosztowałaby około 80 mil. rubli, tj. zwróciłaby się w ciągu 3 lat. Odeź z Dalekiego Wschodu dowozi się ze wszystkich rejonów Związku, nie wyłączając Odessy. Koszty tego dowozu wynoszą 20 mil. rubli rocznie. Budowa 3 — 4 fabryk odzieżowych zlikwidowałaby te przewozy.

Niedopuszczalne przewozy dokonywane są dla Moskiewskiej Fabryki Kleju „Klejtuk” — Ministerstwa Przemysłu Mięsnego i Mleczarskiego. Surowcem dla kleju są zwykłe kości przywożone do Moskwy ze wszystkich zakątków kraju. W 1953 r. fabryka otrzymała 69,5 tys. ton kości, w tym 49 tys. z 70 obwodów między innymi z Zakaukazia, Ukrainy, Baszkirii, Azji Środkowej na odległość do 4000 km. Klej stolarski i biurowy fabryka wywozi z powrotem do wszystkich rejonów kraju. Zrozumiałe, że klej można produkować nie tylko w Moskwie, tymbardziej, że przewozy kleju z Moskwy do innych rejonów kosztują 1500—2000 rubli za 1 tonę i wynoszą 40—50 proc. wartości kleju. Nie mówiąc już o anty-sanitarnej stronie tej sprawy dla stolicy, dowóz kości do Moskwy i przewozy kleju z Moskwy kosztują rocznie 15—20 mil. rubli. O wiele prościej byłoby pobudować niewielkie przedsiębiorstwa na miejscu.

Trzeba powiedzieć — mówił dalej Pierwszy Zastępca Przewodniczącego Rady Ministrów ZSRR L. M. Kaganowicz — że w tych wszystkich sprawach wielką rolę winien odegrać teren — rejon, obwoody, republiki. Nie należy czekać na wszystko od Ministerstwa. Istnieje u nas spółdzielczość przemysłowa, przemysł terenowy. Dlaczego republiki lub obwoody pokrywają swoje potrzeby w 30 proc. wyrobami cukierniczymi, a na pozostałe 70 proc. czekają z Moskwy. Czy to naprawdę skomplikowana sprawa i trzeba do tego budować gi-

gant „Magnitogorsk“ i na projekt czekać 2 lata. Trzeba szerzej rozwijać, a władze centralne winny popierać inicjatywę terenu, rozwijać gospodarkę kompleksową w republikach, obwodach i rejonach, żeby nie czekać, aż skądś przywiozą cegłę, wapno, obuwie, wyroby cukiernicze i inne towary.

Słabo wykorzystuje się transport wodny dla cięższych do niego przewozów, w szczególności drewna, węgla, zboża, towarów powszechnego użytku, przewożonych po poszczególnych kolejach na dalekie odległości równoległe do dróg wodnych. Mamy wiele rzek, takich jak Czusowaja, Angara, Wyczegda, Mieżen, Soż, Górny Jenisej, Północny Doniec i inne, których nie wykorzystuje się do żeglugi lub eksploatuje się na niewielkim odcinku. Niedostatecznie wykorzystuje się nowe kanały. Bardzo opornie idą na wodę ładunki powszechnego użytku. Przewozy rzeczne ryb, owoców i warzyw, tkanin i innych towarów powszechnego użytku nadal jeszcze nie osiągnęły poziomu przedwojennego. Winę ponoszą tu przede wszystkim sami pracownicy transportu wodnego, którzy nie biją się o aktywizację ładunków, wolno przewożą przyjęte do przewozu ładunki, niedostatecznie zabezpieczają ich całość, mało wydajnie wykorzystują ładowność taboru. Wielkość i odległość przewozu bawełny na przykład poważnie wzrosły, a przewozy bawełny wodą zmalały. Trzeba zwiększyć przewozy bawełny po Morzu Kaspijskim i Woldze.

Starając się o pełne zaspokojenie potrzeb nadawców ładunków, transport winien dokonywać przewozów

oszczędnie, przy najmniejszych wydatkach gospodarki narodowej na przewozy. Dla zabezpieczenia istotnego skrócenia odległości przewozów trzeba, aby Państwowy Komitet Planowania i Ministerstwo Komunikacji bardziej wnikliwie rozpatrywały i badały plany przewozów, wykrywały przewozy nieracjonalne i bardziej radykalnie wyłączały je z planu, trzeba rozwijać wymianę jednorodnej produkcji, przewożonej przez różne ministerstwa i urzędy w przeciwnych kierunkach, zabezpieczać wykonywanie planów produkcji nie tylko w całości dla kraju, ale i według rejonów, w szczególności w tych, gdzie niewykonanie planów powoduje dalekie przewozy ładunków; trzeba aktywizować pracę organów zbytu i transportu ministerstw - nadawców ładunków, a także organów planujących przewozy dla wykrywania i niedopuszczania do przewozów nieekonomicznych.

W celu prawidłowego określenia potrzeb rejonów trzeba przejść do opracowywania rocznych planów produkcji i zaopatrzenia wg rejonów kraju. Trzeba osiągnąć poważne polepszenie pracy wszystkich organów zbytu, zaopatrzenia, planowania przewozów, usunąć istniejące niedociągnięcia w planowaniu produkcji. To pozwoli zmniejszyć nieracjonalne przewozy, odległość przewozu i koszty obrotu w gospodarce narodowej, pozwoli stworzyć nowe przesłanki dla obniżenia cen i rozładować koleje od zbędnych przewozów.

Opracował Cz. G.

L. KUROWSKI (Warszawa)

Przewozy jesienne

Powszechnym zjawiskiem przy przewozach ładunków jest fakt, że natężenie przewozów w ciągu całego roku rozkłada się bardzo nierównomiernie.

Na nierównomierność pracy w transporcie kolejowym wpływa w dużej mierze sezonowość produkcji rolnej i w związku z tym sezonowość przewozów, jak też nierównomierna praca naładunkowa klientów kolei. Okresem tych zwiększonych przewozów, co się wyraża w powstawaniu tzw. szczytu przewozowego w transporcie kolejowym są corocznie powtarzające się przewozy jesienne. Oceniając sytuację przewozów w okresie jesienią 1953 r. wykonanych transportem kolejowym normalnotorowym i wąskotorowym należy stwierdzić, że pomimo znacznej poprawy na tym odcinku w porównaniu z rokiem 1952 występowały jednak pewne niedociągnięcia. Niedociągnięcia te świadczyły o niewłaściwym stylu pracy komórek transportowych, braku współpracy komórek transportowych z komórkami zaopatrzenia lub zbytu w danej jednostce gospodarczej, oraz złej organizacji pracy służb transportowych. Nieprzestrzeganie dyscypliny przewozowej, znaczne przetrzynywanie wagonów kolejowych pod operacjami załadowniczymi i wyładowniczymi — to są najczęstsze zjawiska ujemne występujące w przewozach jesiennych.

Sezonowość przewozów występuje znacznie na kolejach wąskotorowych, gdyż koleje te w przeważającej mierze obsługują rejon rolnicze. Sezonowa masa ładunkowa buraków cukrowych, ziemniaków czy zboża jest niewspółmiernie duża w porównaniu z innymi ładunkami przewożonymi tego rodzaju środkiem transportu.

O sezonowości przewozów na kolejach wąskotorowych świadczy fakt, że szczyty przewozowe w okresie jesiennym na poszczególnych kolejach przekraczają 200% przeciętnej ich pracy — natomiast zdolność przewozowa kolei wąskotorowych obliczona na 1953 r. przy założeniu równomierności pracy została wykorzystana zaledwie w 58,7%. Bezprzecnie wpływa na to wybitna sezonowość pracy wszystkich kolei wąskotorowych, z wyjątkiem kolei górnośląskich i dlatego w pozostałych okresach zdolność przewozowa tych kolei jest

zawsze wykorzystywana w znacznie mniejszym stopniu. Należałoby zatem zwrócić większą uwagę na zmniejszenie tych szczytów przewozowości i przedsięwziąć wszelkie kroki, aby cykl przewozów kolei wąskotorowych był bardziej równomierny, aby szczyty przewozowe kolei wąskotorowych, które występują corocznie z charakteru rejonów po których przebiega kolej wąskotorowa były znacznie złagodzone.

Usprawnienie pracy kolei wąskotorowych, równomierność jej pracy w całym roku może być osiągnięta w dużym stopniu przez zmianę dotychczasowego systemu pracy w niektórych zakładach produkcyjnych, korzystających z usług kolei wąskotorowych — dotyczy to w szczególności cukrowni. Bardzo często w momencie nasilenia pracy kolei wąskotorowych przy przewozach jesiennych oprócz masy ziemiopłodów występuje inna masa zaopatrzeniowa cukrowni. Rok 1953 obfitował w wiele przykładów niewłaściwych przewozów świadczących o nieskoordynowaniu masy ziemiopłodów z masą zaopatrzeniową. W okresie, kiedy koleje wąskotorowe były nastawione już na przewóz ziemiopłodów okazało się, że wiele cukrowni nie posiadało na składzie potrzebnych zapasów kamienia wapiennego i węgla. Jednocześnie przewóz kamienia wapiennego, węgla oraz buraków cukrowych tworzył na niektórych stacjach przeładunkowych poważne korki, wskutek czego w wielu przypadkach kolej wąskotorowa musiała odmawiać przyjęcia do przewozu niektórych ładunków. Świadczy to, że służby transportowe wraz ze służbami zaopatrzenia niewystarczająco przeanalizowały konieczność wcześniejszego zaopatrzenia zakładów produkcyjnych w kamień wapienny i węgiel. Dowodem niewłaściwego zaopatrzenia cukrowni w węgiel były w roku ubiegłym liczne przerzuty węgla pomiędzy cukrowniami.

Złagodzenie za tym szczytów przewozowych na kolejach wąskotorowych zależy w dużej mierze od właściwej pracy klientów kolei, którzy w większym niż dotychczas stopniu powinni wykorzystywać tzw. luzy przewozowe. Masa towarowa, która pomimo tego, że będzie zużyta do produkcji dopiero pod koniec roku, jak kamień wapienny i węgiel, w przemyśle cukrowniczym powinna być sukcesywnie dostarczana od początku

roku do okresu przewozu ziemiopłodów. Jednostki trudniące się obrotem towarowym, Gminne Spółdzielnie winny wcześniej zaopatrzyć swoje magazyny w artykuły potrzebne wsi i rolnictwu, a nie zwlekać do chwili ostatniej. Równomierne i racjonalne korzystanie z usług kolei wąskotorowych zagwarantuje użytkownikom tego środka transportu terminową dostawę oraz zabezpieczy przewóz zgłaszanej do przewozu masy.

W większym jeszcze stopniu niż na kolejach wąskotorowych, niebezpieczeństwo szczytów przewozowych w okresie przewozów jesiennych występuje na kolejach normalnotorowych. Co prawda daje się zauważyć częściowy spadek szczytu przewozowego z roku na rok to jednak jest on w roku 1953 dość znaczny i wynosi 17,8%.

Nierównomierność naładunku w poszczególnych kwartałach tworzy nagromadzenie w ostatnim okresie roku większej ilości masy, utrudniając w ten sposób pianową pracę w transporcie kolejowym. Jak była realizowana równomierność przewozów w poszczególnych kwartałach roku 1952 i 1953 obrazuje podana tabela.

Rok	I kw. %	II kw. %	III kw. %	IV kw. %	Razem
1952 wyk.	22,2	25,0	25,8	27,0	100,0
1953 plan	22,7	24,3	25,4	27,6	100,0
1953 wyk.	21,6	24,6	26,0	27,8	100,0

Jak wynika z powyższych danych zaniżenie planowanego udziału przewozów I kwartału w ogólnych przewozach całego roku podwyższyło wielkość przewozów w pozostałych kwartałach, tym samym spowodowało znaczny szczyt w IV kwartale, w którym i tak wielkość masy do przewozu jest zawsze największa w porównaniu z innymi kwartałami.

Dla złagodzenia szczytów przewozowych, dla zabezpieczenia sprawnego przebiegu przewozów w okresie jesiennym są podejmowane specjalne Uchwały Prezydium Rządu. Ponadto Uchwały Prezydium Rządu zatwierdzające operatywne kwartalne plany przewozowe, zawierają w sobie takie postanowienia, których ściśle przestrzeganie przez użytkowników kolei w znacznej mierze przyczyniłoby się do złagodzenia szczytów przewozowych. Postanowienia Uchwały w pierwszym półroczu zobowiązują użytkowników kolei, w celu odciążenia jej od nadmiernych przewozów w III i IV kwartale, do zwiększenia na swoich zakładach norm zapasów, żwiru i piasku, kamienia, cegły i drewna na co Minister Finansów udziela, zgodnie z uchwałą, dodatkowych kredytów. Dla zmniejszenia przewozów pewnych artykułów w IV kwartale, które są w tym okresie wyprodukowane, a ich zużycie jest znacznie mniejsze, jak w innym kwartale, zaleca się ich nie przewozić. Upięknienie ponadnormalnych zapasów pochodzących z produkcji IV kwartału winno być dokonane w I względnym II kwartale.

Należy stwierdzić, że w ubiegłym roku niedostatecznie jeszcze realizowane były zasady odciążenia przewozów jesiennych. Naładunek w r. 1953 wg. niektórych ładunków przedstawia poniższe zestawienie.

Nazwa ładunku	I kw. %	II kw. %	III kw. %	IV kw. %	Razem
kamień wszelki	19,8	27,0	29,2	24,0	100,0
Piasek i żwir	16,8	28,0	31,1	24,1	100,0
cegła	14,5	29,9	31,6	24,0	100,0

Z powyższych danych wynika, że największa ilość przewozów tych grup ładunków przypadła w III kwartale, tj. w okresie realizowania przewozów ziemiopłodów. I napewno, gdyby nie było ograniczeń przewozowych tych artykułów w IV kwartale, to udział ich w IV kwartale byłby znacznie większy.

Pomimo tego, że zakaz przewozu pewnych grup ładunków w czwartym kwartale powtarza się corocznie, wpływa to w niedostatecznym stopniu na zwiększenie przewozów w pierwszym kwartale, kiedy zdolność przewozowa kolei nie jest w pełni wykorzystana.

Zadanie służb transportowych planujących przewozy, korzystających z usług kolei, polega na jaknajwiększym wykorzystaniu wszystkich możliwości w celu złagodzenia nierównomierności przewozów.

System gospodarki planowej daje możliwość zorganizowania takiego procesu przewozowego, w którym nierównomierność może być sprowadzona do niezbędnego minimum.

W celu zmniejszenia nierównomierności przewozu materiałów budowlanych należy zorganizować ich przewóz nie w okresie prowadzenia najbardziej intensywnych robót budowlanych lecz równomiernie w ciągu całego roku zmniejszając znacznie przewozy w IV i na przełomie III i IV kwartału, stwarzając określony ich zapas jeszcze przed rozpoczęciem robót budowlanych. Nawet i w przewozie ziemiopłodów, a w szczególności przy przewozie zboża możnaby złagodzić nierównomierność przewozów przez wybudowanie, przy właściwej lokalizacji, odpowiedniej ilości magazynów, wyposażonych w niezbędne urządzenia. Brak dostatecznej powierzchni magazynowej, gdzie zboże mogłoby być przechowywane i równomiernie dostarczane do transportu, powoduje wiele zbędnych przewozów w tym czasie.

Duży wpływ na rozwiązanie zagadnienia przewozów jesiennych ma również stosowanie przewozów łamanych (kombinowanych), kolejowo-wodnych. Plan przewozów, w takim przypadku powinien być tak sporządzany, aby w największym stopniu można było wykorzystać tabor transportu w kierunku próżnym, zarówno w transporcie kolejowym jak i wodnym.

Poważne trudności w pracy przewozowej kolei normalnotorowych stwarza w okresie przewozów jesiennych nieprzestrzeganie dyscypliny przewozowej przez użytkowników kolei, a w szczególności przetrzymywanie wagonów pod czynnościami wyładowniczymi. Pomimo tego, że ilość przetrzymywanych wagonów na t. zw. postojowym w roku 1953 znacznie zmalała w porównaniu z rokiem 1952, jednak stanowi ona jeszcze poważną pozycję, przynosząc duże straty naszej gospodarce taborowej.

Ilość średniodzienna przetrzymanych wagonów w poszczególnych miesiącach za lata 1952 i 1953 przedstawia się następująco:

	1952 wagonów	1953 wagonów	stosunek rok 1953: 1952
październik	2689	1680	62,5%
listopad	1961	1549	79,0%
grudzień	2183	1931	88,4%

Jak podkreślono uprzednio, w roku 1953 ilość wagonów na postojowym znacznie zmalała jednak nie we wszystkich miesiącach poprawa na tym odcinku jest jednakowa. W miesiącu grudniu 1953 r. na przykład ilość przetrzymanych wagonów jest mniejsza zaledwie o 11,6% od ilości z grudnia roku 1952.

Pomimo działania w tym okresie specjalnych premii za wcześniejsze zdanie wagonów zła organizacja procesów załadowniczych i wyładowniczych spowodowała piętrzenie znacznych ilości taboru kolejowego w przystojach, przyczyniając się w ten sposób do zaburzeń w transporcie kolejowym. Wykonywanie przewozów bez zaburzeń będzie możliwe tylko wtedy jeżeli nadchodzące do zakładów i przedsiębiorstw ładunki będą sprawnie i szybko wyładowywane, a wagony kolejowe zwalniane do dalszego przewozu.

Stąd przed przewozami jesiennymi stoją dla służb transportowych poważne obowiązki zorganizowania i wykonywania codziennych zadań w zakresie naładunku i wyładunku wagonów, tak aby postój wagonu pod operacjami trwał jaknajkrócej, aby wagon nie był uszkodzany, aby jaknajszybciej był zwolniony do dalszego obrotu. Skrócenie obrotu wagonu towarowego łączy się z zagadnieniem zwiększenia zdolności przewozowej kolei, większej możliwości przewiezienia dodatkowych ładunków, jak również przyspieszenia dostawy artykułów. Stąd wynika potrzeba pełnej i wszechstronnej współpracy kolei i klientów w wykonywaniu przewozów w zwalczaniu i niwelowaniu szczytów przewozowych.

J. GRZEGDAŁA (Warszawa)

Podwójne operacje ładunkowe w transporcie kolejowym

Dla przewiezienia określonej masy ładunkowej kolej wykonuje nie tylko pracę zasadniczą, wyrażającą się w przebiegach wagonów ładownych, lecz również pewną ilość pracy pomocniczej, bezproduktywnej, wyrażającej się w przebiegu wagonów próżnych.

Przebiegi wagonów próżnych powstają w wyniku różnego położenia miejsc naładunku i wyładunku. Naładunek i wyładunek na poszczególnych stacjach ładunkowych może układać się następująco:

1) naładunek i wyładunek bilansują się zarówno w globalnej ilości jak też w poszczególnych rodzajach wagonów,

2) naładunek i wyładunek bilansują się w globalnej ilości wagonów natomiast nie bilansują się we wszystkich lub poszczególnych rodzajach wagonów,

3) naładunek przewyższa wyładunek, przyczym wszystkie rodzaje wagonów wyładowanych znajdują pełne zapotrzebowanie dla naładunku,

4) naładunek przewyższa wyładunek, nie znajduje jednak pełnego pokrycia w poszczególnych rodzajach wagonów z wyładunku,

5) wyładunek przewyższa naładunek i poszczególne rodzaje wagonów wyładowanych znajdują w pełni zapotrzebowanie dla naładunku,

6) wyładunek przewyższa naładunek, poszczególne jednak rodzaje wagonów, niezbędne dla naładunku, nie znajdują zupełnie lub pełnego pokrycia w wagonach wyładowanych.

W wyniku różnego kształtowania się naładunku i wyładunku kolej, dla przewiezienia zaplanowanej masy ładunkowej w określonym czasie, przesuwa wagony towarowe wyładowane ze stacji na których bilans kształtuje się dodatnio do stacji, które posiadają bilans ujemny.

Za stacje, które posiadają bilans dodatni uważamy te, na których wyładunek przewyższa naładunek zarówno w globalnej ilości jak też w poszczególnych rodzajach wagonów. Stacjami natomiast z bilansem ujemnym będą takie, które posiadają naładunek przekraczający wyładunek zarówno w globalnej ilości, jak też w poszczególnych rodzajach wagonów.

Jakkolwiek znaczny procent przebiegów wagonów w stanie próżnym na tym etapie rozwoju gospodarczego zawsze będzie istniał, to jednak są pewne nieprawidłowości, wyrażające się w nadmiernych przebiegach wagonów próżnych, które należy zwalczać. W tym zakresie kolej ma bardzo wiele do zrobienia. Nie zawsze bowiem i nie wszędzie organizacja ruchu kolejowego wyklucza i zwalcza w należytych stopniu nieproduktywne przebiegi wagonów, które powodują z jednej strony zmniejszenie zdolności przewozowej, a z drugiej zwiększenie kosztów własnych, co powoduje podrożenie podstawowego produktu kolei — tonokilometra taryfowego.

Eliminowanie przebiegów wagonów towarowych w stanie próżnym jest zależne nie tylko od właściwej organizacji pracy kolei; w znacznym stopniu decyduje tutaj odpowiednia organizacja pracy naładunkowej i wyładunkowej klienta. Na zwalczanie nieproduktywnych przebiegów wagonów próżnych klient ma bardzo znaczny wpływ a niejednokrotnie odgrywa decydującą rolę. Chodzi tu o stosowanie w najszerszym zakresie tzw. podwójnych operacji ładunkowych, tj. wykorzystywanie wagonów spod wyładunku do ponownego naładunku. Coprawda i u klientów o możliwości zwalczania przebiegów próżnych decyduje specyficzna, u poszczególnych klientów, struktura ładunkowa, która utrudnia wyeliminowanie próżnych przebiegów wagonów. Aby jednak bliżej naświetlić jakie są możliwości poszczególnych klientów w organizowaniu podwójnych operacji ładunkowych, należy uprzednio zobrazować jakie zasadnicze grupy klientów występują w obrocie i jakie są ich możliwości stosowania podwójnych operacji ładunkowych.

Rozróżniamy następujące grupy:

1) klientów, będących wyłącznie nadawcami ładunków tj. spełniających wyłącznie funkcje naładunkowe,

2) klientów, będących wyłącznie odbiorcami ładunków, tj. spełniających wyłącznie funkcje wyładunkowe,

3) klientów, będących jednocześnie nadawcami i odbiorcami ładunków, przyczym naładunek i wyładunek bilansuje się w określonym czasie, zarówno co do ogólnej ilości, jak też poszczególnych rodzajów wagonów,

4) klientów, będących jednocześnie nadawcami i odbiorcami ładunków, przyczym naładunek i wyładunek w ogólnej ilości bilansuje się, natomiast poszczególne rodzaje wagonów, potrzebnych dla naładunku nie bilansują się z poszczególnymi rodzajami wagonów wyładowanych,

5) klientów, będących jednocześnie nadawcami i odbiorcami ładunków, przyczym ich naładunek wagonów przewyższa wyładunek, ogółem jednak wszystkie rodzaje wagonów wyładowanych znajdują w odpowiednim czasie pełne zapotrzebowanie,

6) klientów, będących jednocześnie nadawcami i odbiorcami ładunków, przyczym ich naładunek wagonów przewyższa ogółem wyładunek, nie znajduje jednak zupełnie lub pełnego pokrycia w poszczególnych rodzajach wagonów,

7) klientów, będących jednocześnie nadawcami i odbiorcami ładunków, przyczym ich wyładunek ogółem przewyższa naładunek ogółem, poszczególne jednak rodzaje wagonów spod wyładunku znajdują w odpowiednim czasie w pełni zapotrzebowanie pod naładunek,

8) klientów, będących jednocześnie nadawcami i odbiorcami ładunków, przyczym wyładunek ogółem przewyższa ogólny naładunek, poszczególne natomiast rodzaje wagonów, potrzebne dla naładunku nie znajdują zupełnie lub pełnego pokrycia w rodzajach wagonów wyładowanych.

Grupa pierwsza klientów, spełniających wyłącznie rolę nadawców względnie odbiorców wagonów posiada ograniczony wpływ na zmniejszenie przebiegu wagonów w stanie próżnym. Klienci ci bowiem nie mają zupełnie możliwości stosowania podwójnych operacji ładunkowych, natomiast poprzez zsynchronizowanie planów naładunku lub wyładunku z ogólnym planem naładunku i wyładunku stacji, mogą oddziaływać na polepszenie globalnego wskaźnika podwójnych operacji ładunkowych stacji. Pozostałe natomiast grupy klientów posiadają znaczny wpływ na zmniejszenie próżnych przebiegów przez stosowanie w jak największym zakresie podwójnych operacji ładunkowych, tzn. przez organizowanie prac ładunkowych w ten sposób, aby wagon wyładowany został w określonym czasie ponownie naładowany.

Zarówno dla klienta jak i stacji wskaźnik podwójnych operacji ładunkowych można wyrazić nieskomplikowanym wzorem matematycznym:

$$P = \frac{W + z}{pl + pp}$$

gdzie poszczególne symbole oznaczają:

P — współczynnik podwójnych operacji wyładunkowych,

w — ilość wagonów wyładowanych,

z — ilość wagonów naładowanych,

pl — podstawianie wagonów ładownych do naładunku,

pp — podstawianie wagonów próżnych do naładunku.

Dla grupy klientów spełniających wyłącznie czyn-

ności naładunkowe wskaźnik ten będzie się przedstawiał wg wzoru uproszczonego;

$$P = \frac{Z}{pp}$$

Liczbowo wartość wskaźnika podwójnych operacji ładunkowych dla tej grupy klientów wynosić będzie zawsze 1. Analogicznie wskaźnik podwójnych operacji ładunkowych będzie wynosił 1 dla grupy klientów spełniających wyłącznie czynności wyładunkowe.

Dla grupy klientów, spełniających czynności naładunkowe i wyładunkowe maksimum osiągalnej wielkości wskaźnika podwójnych operacji ładunkowych wynosi 2. Wielkość ta osiągalna jest w tym przypadku, kiedy wszystkie wagony podstawione do wyładunku w określonym czasie ponownie zostaną naładowane bez podstawiania klientowi dla naładunku dodatkowych wagonów próżnych.

W tym przypadku wzór wskaźnika podwójnych operacji ładunkowych będzie przedstawiał się następująco:

$$P = \frac{W + Z}{pl}$$

Badanie kształtowania się wskaźnika podwójnych operacji ładunkowych w/g przedstawionych wzorów nie może ograniczyć się do brania pod uwagę elementów składowych danej doby sprawozdawczej, gdyż w tym przypadku nie odzwierciedli on odpowiednio pracy klienta w tym zakresie. Obliczanie wskaźników za poszczególną dobę sprawozdawczą na podstawie elementów składowych danej doby daje wynik błędny, gdyż może osiągnąć wielkość ponad 2 co byłoby sprzeczne z samym określeniem wskaźnika. Dlatego też dla obliczenia wskaźnika podwójnych operacji ładunkowych należy brać pod uwagę zawsze sumę poszczególnych elementów składowych od początku okresu sprawozdawczego do końca badanego okresu.

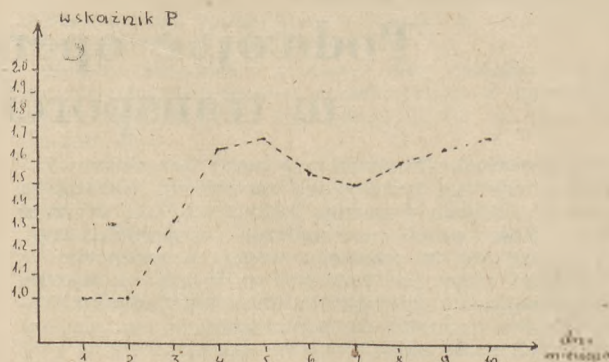
Dla przykładu podstawimy zamiast symboli literowych określone wielkości liczbowe, a następnie zbadajmy, jak w danym przypadku kształtował się wskaźnik „P” w poszczególnych dniach w/g układu tabelarycznego (tabela Nr 1) oraz na wykresie Nr 1.

Tabela Nr 1

Dni m-ca	W	Z	Pl	Pp	Obliczenie	Rezultat P
1	10	10	20	—	$\frac{10 + 10}{20}$	1
2	10	10	—	20	$\frac{20 + 20}{20 + 20}$	1
3	20	20	20	—	$\frac{40 + 40}{40 + 40}$	1,33
4	—	20	—	—	$\frac{40 + 20}{40 + 60}$	1,66
5	10	10	10	—	$\frac{50 + 20}{50 + 70}$	1,71
6	—	20	—	20	$\frac{50 + 20}{50 + 90}$	1,55
7	10	—	10	—	$\frac{60 + 20}{60 + 90}$	1,50
8	—	10	—	—	$\frac{60 + 40}{60 + 100}$	1,60
9	20	20	20	—	$\frac{80 + 40}{80 + 120}$	1,66
10	20	20	20	—	$\frac{100 + 40}{100 + 140}$	1,71

Obliczenie tabelaryczne oraz krzywa wykresu obrazują wyraźnie załamania się wskaźnika podwójnych operacji ładunkowych i dają możliwość oceny dzia-

Wykres Nr 1



łałości w konkretnym przypadku bez uciekania się do pogłębiania analizy w analogiczny sposób w stosunku do poszczególnych rodzajów wagonów. Widzimy poza tym z tego konkretnego przykładu, że maksimum osiągalne dla klienta przy tak układającej się strukturze ładunkowej odpowiednio zostało zrealizowane. Z wyżej przedstawionego przykładu możemy wywnioskować również, że klient zalicza się do tej grupy, w której naładunek globalny przekracza wyładunek ogółem na danym etapie i wszystkie rodzaje wagonów wyładowanych znajdują w określonym czasie pełne zapotrzebowanie dla naładunku.

Analiza wskaźnika podwójnych operacji ładunkowych nie może ograniczać się wyłącznie do globalnej ilości wagonów naładowanych i wyładowanych. Dla pogłębienia analizy konieczne jest, aby badania w tym zakresie obejmowały odrębnie poszczególne rodzaje wagonów. Tylko w tym przypadku bowiem możliwe jest wyszukanie przyczyn niekorzystnego kształtowania się wskaźnika, zarówno obiektywnych, jak i subiektywnych. Struktura ładunkowa poszczególnych nadawców bowiem zupełnie może wykluczać lub może stwarzać w ograniczonym tylko zakresie warunki do stosowania podwójnych operacji ładunkowych.

Przeprowadzona wnikliwa analiza za okresy ubiegłe daje odpowiedni materiał potrzebny dla właściwego zaplanowania ilości podwójnych operacji ładunkowych na okres następny. Dla ustalenia planu podwójnych operacji ładunkowych niezbędna jest jednak współpraca pomiędzy poszczególnymi nadawcami i odbiorcami ładunków. Tylko odpowiednie zsynchronizowanie planów naładunku i wyładunku zainteresowanych klientów pod kątem zrealizowania jaknajwiększej ilości podwójnych operacji ładunkowych dać może w efekcie końcowym polepszenie tego wskaźnika u poszczególnych klientów oraz stacji a następnie zmniejszenie przebiegów próżnych wagonów na terenie oddziałów eksploatacyjnych, dyrekcji okręgowych i sieci kolejowych.

Plany naładunku i wyładunku klienta muszą bezwzględnie zakładać maksymalną ilość podwójnych operacji, a następnie już w trakcie realizacji operacji ładunkowych zmierzać operatywnie do uzyskania jak najlepszych wyników w tym zakresie. Odpowiednie opracowanie planu podwójnych operacji ładunkowych uwzględniać musi wszelkie środki niezbędne do wykonania zadania. W rachubę wchodzi tutaj nie tylko przygotowanie na czas odpowiedniej ilości rodzaju masy ładunkowej, ale również posiadanie właściwych mechanicznych urządzeń ładunkowych, bądź też ekip robotników ładunkowych. Ewentualny transport do i ze składowisk czy magazynu winien zabezpieczać odwóz i dowóz masy ładunkowej dla utrzymania odpowiedniej długości frontu ładunkowego.

Stacje ładunkowe winny w swych planach również zakładać maksymalną ilość podwójnych operacji ładunkowych, bazując na planach poszczególnych klientów. W trakcie realizacji operacji ładunkowych stacje winny operatywnie dążyć, w porozumieniu z zainteresowanymi klientami, do uzyskania lepszych wyników.

Miarodajnym dla ograniczenia przebiegów wagonów w stanie próżnym jest polepszający się globalny wskaźnik podwójnych operacji ładunkowych stacji. Okazać

się też może, że wskutek zachwiania równowagi planu trzeba będzie w trybie operatywnym pogorszyć w pewnych okresach wskaźnik podwójny operacji poszczególnych klientów dla uzyskania lepszego wskaźnika globalnego stacji. W tym zakresie współpracy kolei z klientem jest nieodzowne ściśle ich współdziałanie; nie należy ograniczać się tylko do sporządzenia i uzgodnienia planu operacji ładunkowych na określony okres czasu, ale winna mieć miejsce codzienna operatywna pomoc wzajemna w miarę zaistnienia tych czy innych obiektywnych trudności bądź klienta, bądź w pracy kolei.

Wytyczne IX Plenum i II Zjazd KC PZPR nakazują wzmocnić i zaostriżyć walkę o obniżkę kosztów własnych, jako decydującego czynnika, umożliwiającego podniesienie stopy życiowej mas pracujących. Sto-

sowanie w jaknajszerszym zakresie podwójnych operacji ładunkowych polepsza współczynnik obrotu wagonu towarowego, a tym samym zwiększa zdolność przewozową kolei, lecz nie, kosztem zwiększonych inwestycji kolejowych ale przez lepsze wykorzystanie posiadanego taboru, przez zmniejszenie próżnego przebiegu wagonów. Procent przebiegu wagonów w stanie próżnym w stosunku do ogólnej ilości przebiegów wagonów w stanie ładownym jest w skali całego kraju dość pokaźny, bo wynosi około 49%. Zmniejszenie tylko o 1% przebiegu wagonów w stanie próżnym daje możliwość dodatkowego przewiezienia przeszło 300 tysięcy ton masy ładunkowej oraz zmniejsza przebieg parowozów, prowadzi więc do zaoszczędzenia poważnych środków materiałowych, taboru, paliwa oraz pracy drużyn parowozowych i konduktorskich.

T. ŚWIDERSKI (Warszawa)

Potrzeba pogłębiania koordynacji przewozów

Możliwość pomyślnego rozwoju naszej gospodarki narodowej jest uzależniona od należytego zaspokojenia jej potrzeb w zakresie obsługi transportowej. Wszystkie środki komunikacji, które służą do zaspokojenia tych potrzeb, spełniają niezwykle doniosłą rolę w życiu gospodarczo-społecznym. Ze względu na charakter spełnianych funkcji, środki komunikacji stanowią dobra wyższej użyteczności publicznej. Z punktu widzenia potrzeb gospodarki narodowej powinny one stanowić jednolity system komunikacyjny. Wynika stąd, że plany przewozów, jak i plany rozwoju poszczególnych środków komunikacji wymagają ściślego ze sobą powiązania i skoordynowania. Koordynacja ta powinna zapewnić spełnienie następujących zasadniczych postulatów:

1) pełnego zabezpieczenia planowych potrzeb gospodarki narodowej w zakresie obsługi transportowej.

2) planowego wykorzystania zdolności przewozowej wszystkich posiadanych środków komunikacji w sposób najbardziej racjonalny i ekonomiczny z punktu widzenia interesów gospodarki narodowej,

3) zapewnienia dalszego planowego harmonijnego rozwoju wszystkich środków komunikacji, odpowiadającego w pełni potrzebom jednolitego systemu komunikacyjnego.

Konieczność koordynowania i regulowania przez państwo obsługi transportowej przy pomocy różnych środków komunikacji jest już u nas powszechnie uznane. Wyrazem tego są nie tylko wielokrotne omówienia tej sprawy na łamach prasy fachowej, ale i dotychczasowe wydane w tym zakresie uchwały i zarządzenia.

Analizując jednak dotychczasowe rozwiązania i praktyczne wyniki koordynacji przewozów oraz właściwego podziału ról i zadań pomiędzy poszczególne środki komunikacji, musimy obiektywnie stwierdzić, że pomimo niewątpliwego znaczenia tych spraw dla prawidłowego funkcjonowania całokształtu planowej obsługi potrzeb transportowych gospodarki narodowej, ciągle jeszcze oczekują one na ostateczne rozstrzygnięcie i załatwienie. W szczególności oczekuje na takie załatwienie sprawa właściwego podziału ról i zadań pomiędzy poszczególne środki komunikacyjne oraz zapewnienie dalszego ich rozwoju w sposób odpowiadający potrzebom jednolitego systemu komunikacyjnego.

Jeśli uwzględnić, że stopień rozwoju poszczególnych środków komunikacji w różnych częściach naszego kraju nie jest jednolity oraz że nasz system komunikacyjny, ze względu na czas i warunki jego powstawania, nie jest dostosowany do całokształtu obecnych potrzeb gospodarczych, staje się jasne, jak wielkie znaczenie ma właściwy rozwój wszystkich środków komunikacyjnych do zamierzeń w zakresie planowego rozmieszczenia i rozbudowy przemysłu, rozwoju i wzmocnienia gospodarki rolnej i hodowlanej oraz ogólnego wzrostu produkcji i spożycia.

Zagadnienia te nie mogą być oczywiście ani dorywcze ani przypadkowe, wymagają one odpowiednich głę-

bokich studiów, zarówno technicznych, jak i ekonomicznych, uwzględniających nasze położenie geograficzne przewidywane możliwości wzrostu produkcji i spożycia, kształtowania się importu, eksportu i tranzytu i wreszcie wielkości kierunków przewozów.

Niezależnie od tych podstawowych działań koordynacji przewozów, które oczekują na właściwe ich rozwiązanie, zachodzi potrzeba pogłębiania dotychczasowej koordynacji przewozów na odcinku pełnego zabezpieczenia bieżących, planowanych potrzeb gospodarki narodowej w zakresie transportu oraz planowego wykorzystania wszystkich posiadanych środków komunikacyjnych w sposób najbardziej racjonalny i ekonomiczny.

W dotychczasowej praktyce ten odcinek koordynacji przewozów ogranicza się do regulowania współpracy komunikacji samochodowej z kolejami normalnotorowymi w zakresie częściowego odciążenia kolei normalnotorowych od nieracjonalnych dla kolei przewozów na krótkie odległości i to tylko w tych rejonach gospodarczych, w których stan dróg kołowych i organizacji transportu samochodowego pozwala na takie odciążenie. Działanie to zresztą nie obejmuje w pełni przewozów ładunków masowych i w minimalnym tylko stopniu uwzględnia istniejące możliwości przekazywania transportowi samochodowemu nierentownej i nieracjonalnej obsługi przez kolej ruchu osobowego na krótkich odcinkach, gdyż na przeszczodzie w tym względzie stoją istniejące różnice taryfowe przy przejazdach do pracy i do szkoły.

Ponadto obowiązujące dotychczas zarządzenia o koordynacji przewozów nie regulują całości tego zagadnienia, gdyż nie obejmują one współdziałania z innymi środkami komunikacyjnymi kolei wąskotorowych, żeglugi śródlądowej i morskiej oraz komunikacji lotniczej.

Konieczność usprawnienia koordynacji przewozów dyktuje po prostu samo życie, rosnące bowiem z roku na rok zadania przewozowe wymagają prawidłowego ich rozkładania na poszczególne środki komunikacyjne w sposób odpowiadający ich właściwościom i zdolności przewozowej, dający gospodarce narodowej najlepszy efekt ekonomiczny.

Ponieważ ten wzrost przewozów w swojej masie najbardziej obciąża koleje normalnotorowe, konieczne jest w pierwszym rzędzie zastosowanie takich środków, które by odciążyły koleje od wszystkich przewozów nieracjonalnych; są to takie przewozy, których koszt własny kalkuluje się dla gospodarki narodowej drożej od kosztu własnego przewozów innymi środkami komunikacyjnymi.

Z tych względów koordynacja musiałaby objąć następujące kategorie przewozów:

1) przewozy ładunków na krótkie odległości, których efekt ekonomiczny wyrażony w netto tonokilometrach pracy jest niewspółmiernie mały w stosunku do wyrażonego w wagonogodzinach czasu postojów, użytego do tych przewozów taboru.

Do tej kategorii w szczególności należą:

a) przewozy stacyjne ładunków pomiędzy poszczególnymi punktami ładunkowymi tej samej stacji kolejowej,

b) przewozy ładunków pomiędzy poszczególnymi stacjami tego samego węzła kolejowego,

c) przewozy ładunków na odległości od 25—50 km.

2) Przewozy kolejowe ładunków i osób na krótkich odcinkach lokalnego znaczenia, których własny koszt eksploatacji kalkuluje się dla gospodarki narodowej drożej od kosztu własnego tych przewozów transportem samochodowym.

3) Obsługa słabo pracujących bocznic kolejowych, których koszt własny kolei i łącznie z kosztami utrzymania użytkowników kalkuluje się drożej od kosztu przewozu ładunków samochodami ze stacji do miejsc ich magazynowania.

4) Przewozy ładunków i osób na słabo wykorzystanych kolejach wąskotorowych, których koszty własne kalkuluje się drożej od kosztów własnych transportu samochodowego.

5) Przewozy ładunków słabo wykorzystywanych kolejek wąskotorowych, których praca ma wybitnie sezonowy i jednostronny charakter wewnątrzzakładowych potrzeb jednego przemysłu, co przekreślałoby celowość utrzymania publicznego charakteru takich kolejek i kwalifikowałoby je do przekazania z powrotem zainteresowanym resortom, jako wewnętrznych środków transportowych.

6) Przewozy ładunków pociągami zbiorowymi na silnie obciążonych odcinkach podmiejskich, których koszt własny z powodu wybitnie niekorzystnych warunków eksploatacyjnych kalkuluje się drożej od kosztów własnych transportu samochodowego. Sprawa ta była już rozważana w nr 11 „Transportu” z ub. r. w artykule pod tytułem „Zagadnienia odciążenia kolei w ruchu podmiejskim”.

7) Przewozy ładunków masowych z rejonów pozostających w zasięgu obsługi przez porty śródlądowe do portów morskich, względnie do rejonów przeznaczenia połączonych w zasięgu obsługi portów śródlądowych.

W świetle powyższych wywodów zagadnienie koordynacji przewozów wymaga nie tylko ustalenia całego szeregu praktycznych rozwiązań w odniesieniu do potrzeb dnia dzisiejszego, ale i stworzenia właściwych

podstaw do pokierowania rozwojem jednolitego systemu komunikacji na dalszą metę.

W tym stanie rzeczy właściwe rozwiązanie zagadnienia koordynacji przewozów powinno być punktem wyjścia do ustalania podziału ról i konkretnych zadań poszczególnych środków transportowych i wzajemnego współdziałania tych środków, oraz do dalszego harmonijnego ich rozwoju w jednolitym systemie komunikacyjnym.

Dlatego też wydaje się, że już obecnie nadrzędny czynnik koordynacji przewozów, w porozumieniu z zainteresowanymi resortami powinien ustalić, jakie konkretne dane statystyczne są potrzebne do pełnego realizowania postulatów koordynacji przewozów, oraz kosztów własnych, potrzebnych dla powzięcia rozstrzygających decyzji.

Pełna realizacja postulatów koordynacji przewozów wymagałaby, oczywiście, zmiany dotychczasowych wąskich jej ram organizacyjnych. Również musiałby być odpowiednio rozszerzony i skonkretyzowany zakres działania i tryb postępowania dla wszystkich szczebli koordynacji przewozów.

Zasadnicze kierunki działania tak pomyślanej koordynacji przewozów musiałby być ustalone przez powołany w tym celu czynnik nadrzędny w oparciu o perspektywiczny plan rozwoju całego systemu komunikacyjnego. Przy ustalaniu organizacyjnych ram tak pomyślanej pełnej koordynacji przewozów, powinna być zwrócona specjalna uwaga na właściwe ustawienie pracy w najbardziej zainteresowanych tym zagadnieniem resortach komunikacji. Zarówno bowiem konkretne opracowywanie materiałów i wniosków, jak i późniejsze realizowanie powziętych w trybie koordynacji uchwał, całkowicie obciąża zainteresowane resorty. Z tych względów prace na tym odcinku powinny być skoncentrowane w jednym miejscu. Należałoby również wydzielić do tej pracy odpowiednio przygotowane zespoły w komórkach planowania. Dopiero wtedy stworzy się niezbędne warunki dla właściwego toku pracy w tym zakresie.

Biorąc pod uwagę wielkie efekty ekonomiczne, jakie może dać gospodarce narodowej prawidłowo i w pełni działająca koordynacja przewozów, należy stwierdzić, że niezbędne na ten cel nakłady finansowe już w najbliższej przyszłości zostaną zamortyzowane.

A. SRZEDNICKA (Warszawa)

Przewozy ziemiopłodów środkami transportu drogowego

Jesteśmy w przededniu akcji jesiennych przewozów ziemiopłodów — akcji, która wymaga dużej mobilizacji sił tak ze strony transportu, jak i ze strony nadawców ładunków oraz której sprawni przebieg ma istotny wpływ na całokształt życia gospodarczego kraju.

W poprzednich latach Prezydium Rządu podjęło szereg uchwał, ustalając zadania dla poszczególnych rodzajów transportu i zobowiązując zainteresowane przewożami resorty do właściwego przygotowania tej akcji.

W roku bieżącym zostaną również podjęte odpowiednie uchwały i wydane zarządzenia. Dlatego też wydaje się słuszne przeprowadzenie analizy przebiegu ubiegłorocznej akcji przewozów jesiennych, celem zwrócenia uwagi na błędy i niedociągnięcia organizacyjne, których można uniknąć i których eliminacja w organizowaniu tegorocznej akcji umożliwi sprawniejsze jej przeprowadzenie.

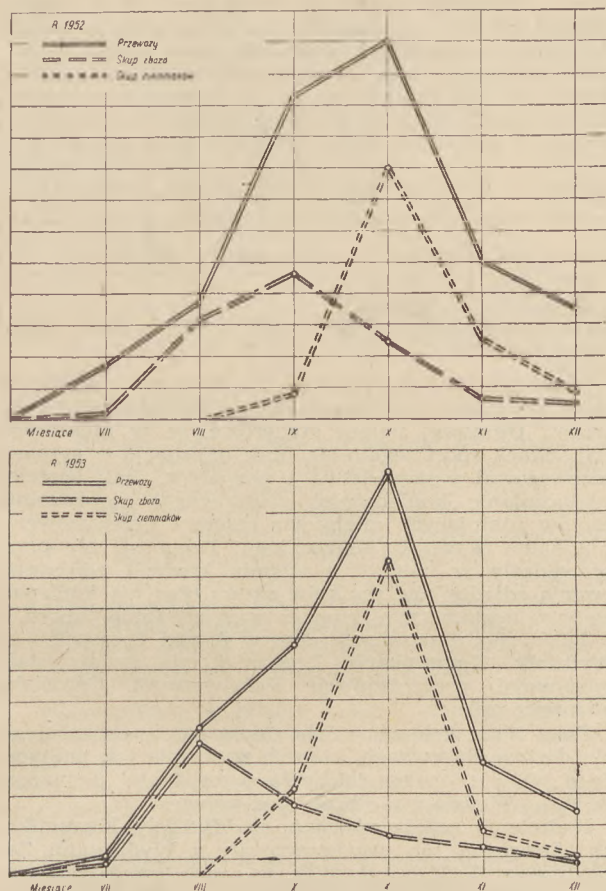
Przede wszystkim należy pokrótce zwrócić uwagę na współzależność akcji skupu i akcji jesiennych przewozów. Dotychczasowa struktura wsi z przewagą indywidualnych gospodarstw drobnotowarowych powoduje, że realizacja obowiązkowych dostaw przez producenta wiejskiego nosi charakter w dużej mierze żywiołowy, będący przyczyną zaburzeń w wykonaniu i rytmice planu skupu ziemiopłodów.

Ten stan rzeczy wpływa w dużym stopniu nieko-

rzystnie na możliwości zorganizowania sprawnego odładunku punktów skupu, a zatem właściwego wykonania przewozów.

Drugim charakterystycznym zjawiskiem mającym również duży wpływ na sprawni przebieg akcji przewozów jest występowanie w skupie dwóch punktów szczytowych, osobno w zbożu i osobno w skupie ziemniaków. W zależności od wielu przyczyn, a szczególnie od różnych w każdym roku warunków wegetacyjnych tych dwóch rodzajów ziemiopłodów, występują różne nasilenia skupu. W jednym roku terminy skupu zbiegają się w tym samym czasie, stwarzając na skutek występującej do przewozu dużej masy towarowej trudności w skupie i przewozach. W innym natomiast roku szczyty te występują w różnych okresach czasu wpływając tym samym na złagodzenie przebiegu skupu i przewozów.

Podane wykresy obrazują przebieg skupu i przewozów zbóż i ziemniaków w latach 1952 i 1953. Jak wynika z wykresów, w roku 1953 na skutek niesprzyjających warunków w urodzaju zbóż i wynikających z tego powodu trudności w realizacji obowiązkowych dostaw, odładunek punktów skupu i przewozy zbóż nie nabrały na żadne trudności. Jednakże w każdym roku największe nasilenie skupu i przewozów ziemniaków występuje w miesiącu październiku. Duża masa ziemniaków, która wymaga przewiezienia w stosun-



kowo krótkim czasie, powoduje szybko zwiększające się remanenty na punktach skupu; w roku 1952 na skutek dobrego urodzaju spowodowała trudności w odładunkach punktów skupu oraz w przewozach.

Zgodnie z postanowieniami uchwały Nr 519 Prezydium Rządu z dnia 14.VII.1953 — prezydium wojewódzkich i powiatowych rad narodowych zostały w roku 1952 zobowiązane do organizowania jesiennej akcji przewozów ziemiopłodów środkami transportu drogowego, z tym że fachowe kierowanie przewozami powierzono wydziałom komunikacji drogowej. W toku realizacji uchwały Minister Transportu Drogowego i Lotniczego w porozumieniu z Ministrem Skupu wydał instrukcję, ustalającą sposób organizacji przewozów, mobilizowania środków transportu drogowego, składania zapotrzebowania na transport drogowy, sporządzania planów przewozowych i sprawozdań z wykonanych przewozów. Ze strony resortu skupu — zarządzeniem Ministra Skupu powołani zostali wojewódzcy i powiatowi przedstawiciele Ministerstwa Skupu, którzy zgodnie z instrukcją Ministra Transportu Drogowego i Lotniczego weszli w skład zespołów utworzonych na szczeblu wojewódzkim i powiatowym do kierowania akcją jesiennych przewozów. W okresie przygotowań do akcji jesiennych przewozów szczególnie na odcinku doboru i rozmieszczenia punktów skupu oraz ich wyposażenia, jak również przygotowania taboru i przeprowadzenia narad z personelem zatrudnionym przy przewozach — dało się zauważyć, że nie doceniono ważności zagadnienia i nie dołożono wystarczającego wysiłku, aby w należyty sposób przygotować całą akcję.

Przeprowadzona ze szczebla Ministerstwa Skupu i Ministerstwa Transportu Drogowego i Lotniczego lustracja stanu przygotowań, szczególnie na odcinku przewozu ziemiaków na terenach woj. lubelskiego i kieleckiego, wykazała szereg niedociągnięć w zakresie działalności zespołów utworzonych dla kierowania akcją. I tak na szczeblu wojewódzkim miała miejsce niedostateczna aktywność zespołów odnośnie dopilnowania organizacji zespołów powiatowych. Wśród jednostek przeprowadzających skup i przewozy istniała słaba stosunkowo dyscyplina w zakresie opracowania

planów, natomiast ze strony zespołów wojewódzkich nie dała się zauważyć aktywność odnośnie wyegzekwowania kampanijnych planów przewozów, w związku z czym przejawiało się niedostateczne rozpoznanie istotnych potrzeb przewozowych i zapotrzebowania na środki transportowe.

W sprawie lokalizacji punktów skupu i ich wyposażenia — stwierdzono również niedociągnięcia. W wielu przypadkach organizowano punkty skupu zdala od stacji kolejowych, mimo istniejących możliwości zlokalizowania ich przy stacji. Tego typu lokalizacja powodowała oczywiście dodatkowe przewozy, wpływające ujemnie na jakość ziemiaków, podwyższając jednocześnie koszty przewozu i zatrudniając zbyt wiele taboru.

Następnym charakterystycznym niedociągnięciem, zresztą występującym w większości województw, była sprawa braku odpowiedniej ilości robotników ładunkowych przy jednoczesnym biernym stanowisku wydziałów zatrudnienia PWRN. Związane jest z tym zagadnienie niedoceniania przez terenowe czynniki organizujące akcję przewozów sprawy małej mechanizacji czynności ładunkowych. W celu pewnego usprawnienia czynności ładunkowych przy przewozie ziemiaków Zarząd Transportu CRS „Samopomoc Chłopska” zalecał Gminnym Spółdzielniom zaopatrzenie punktów skupu w odpowiednią ilość koszy. Zaopatrzenie punktów skupu w kosze miało na celu skrócenie czasu trwania czynności ładunkowych. Należy stwierdzić, że jeżeli myśl sama była dobra, to jednak w praktyce Gminne Spółdzielnie kierujące pracą punktów skupu zlekceważyły idące w tym kierunku zalecenia i tylko w nielicznych przypadkach zastosowano kosze.

Omawiając przebieg ubiegłorocznej kampanii przewozów jesiennych należy zwrócić uwagę na odmienną w stosunku do roku 1952 — warunków towarzyszących przewozom. Założenia planu skupu zbóż i ziemiaków przewidywały w roku 1953 — odbiór ziemiopłodów w okresie jesieni, co w porównaniu do lat ubiegłych, gdzie zadania skupu były rozłożone na okres jesieni i wiosny — stawiało przed transportem wysoce mobilizujące zadania przewozowe. Drugim momentem, mającym duży wpływ na sprawny przebieg przewozów a zarazem i na stan konserwacji ziemiopłodów — były warunki atmosferyczne. Sprzyjająca pogoda w roku 1953 stwarzała w przeciwieństwie do roku 1952 dogodne warunki dla przebiegu skupu i przewozów.

Podsumowując wyniki ubiegłorocznej akcji przewozów jesiennych zbóż i ziemiaków środkami transportu drogowego, nie można pominąć sprawy współpracy pomiędzy transportem drogowym, a kolejami. Skup produktów rolnych dokonywany jest bezpośrednio w miejscu wytwarzania, w związku z czym zachodzi konieczność przerzutu tych produktów kolejami i to tak wewnątrz poszczególnych województw, jak i pomiędzy województwami. W związku z tym poważną rolę odgrywa dowóz ziemiopłodów środkami transportu drogowego do stacji kolejowych.

W zależności od stopnia przygotowania organizacji każdego z tych dwóch rodzajów transportu współpraca między nimi układa się harmonijnie, względnie zachodzą zaburzenia w postaci oczekiwań i przestoju przy naładunku, nieracjonalnego wykorzystania pojazdów, niszczenia masy ziemiopłodów itp., powodując straty w gospodarce narodowej. Udział w przewozach drogowych zbóż i ziemiaków w akcji jesiennych przewozów jest dość poważny i wynosi 61% całości masy towarowej.

Ziemiopłody	Okres	Skup	Przewozy	
			P. K. P.	transport drogowy
Zboże i ziemiaki razem	1952	100	100	100
	1953	100	83	137

W przedstawionej tabeli przyjęto skup zbóż i ziemiaków oraz przewozy poszczególnymi środkami trans-

portu w roku 1952 za 100. Porównując kształtowanie się w roku 1953 skupu i przewozów należy stwierdzić, że skup tych dwóch podstawowych ziemiopłodów ujętych razem pozostał na poziomie roku 1952 z pewnymi odchyleniami w skupie zbóż na minus, a ziemniaków na plus, co w przewozach PKP obniżyło wielkość ładunków o 17%, natomiast w przewozach transportem drogowym zwiększyło ładunki o 37%.

Rozpatrując osobno zboża i osobno ziemniaki należy stwierdzić, że w porównaniu do roku 1952 transportem drogowym przewóz ładunków zbóż zwiększono o 16%, ziemniaków natomiast o 62%. Porównując kształtowanie się wskaźnika przewozowości w transporcie drogowym w okresie dwóch ubiegłych lat należy stwierdzić wzrost masy przewiezionej. Wskaźnik w roku 1953 wynosił 0,71, w roku 1952 kształtował się natomiast w wysokości 0,52. Wzrost ładunków zbóż w transporcie drogowym spowodowany został zaburzeniami w skupie. Na duży wzrost w roku 1953 przewozu ziemniaków transportem drogowym wpłynęło wiele czynników między innymi lepsza realizacja planu zaopatrzenia, bardziej rozbudowana sieć punktów skupu, różna wielkość urodzaju w poszczególnych województwach o różnym zagęszczeniu sieci kolejowej, dokonywanie przewozów ziemniaków transportem drogowym na odcinku 40 km i ponad 40 km, co eliminowało na tych odcinkach transport kolejowy itp.

W dowozach do kolei i przewozach lokalnych (wew. województw) zbóż i ziemniaków w roku 1953 — transport drogowy wykonał większe zadania przewozowe.

Zasadnicze środki	% udział 1952 r.	% udział 1953 r.
przewozy	100	100
przewóz ogółem	100	100
PKP	53	40
transport drogowy	47	60

Ubiegłoroczną akcją przewozów jesiennych transportem drogowym cechowała żywiołowość, która szczególnie występowała w początkowej fazie przewozów. Bezplanowe przewozy były wynikiem niedostatecznego stopnia przygotowania akcji ze strony wojewódzkich zespołów powołanych do kierowania akcją przewozów.

Aparat najniższy (Gminne Spółdzielnie) pracował w większości wypadków ofiarne i z całym poświęceniem, z powodu jednak braku nadzoru i koordynacji także ze szczebla władz zwierzchnich, nie mógł podjąć należonych obowiązków, zwłaszcza, że nie był odpowiednio przeszkolony i przygotowany do wykonania tak poważnego zadania.

W początkowym okresie występowały prawie wyłącznie przewozy zbóż, przy jednoczesnym braku w sierpniu i początkach września masowej podaży ziemniaków. W okresie tym nie występowały jaskrawo zahamowania w odładunkach punktów skupu. Nie znaczy to jednak, że nie zachodziły już wówczas trudności na skutek niedociągnięć i błędów organizacyjnych. Brak planów przewozowych względnie ich nierealność uniemożliwiła właściwą organizację przewozów, szczególnie na odcinku racjonalnego wykorzystania taboru drogowego, który był wykorzystywany zaledwie w 50% jego możliwości. Wprowadzenie do przewozu w II-giej połowie września ziemniaków i zwiększający się z dnia na dzień ich skup, a co za tym idzie wzrost natężenia przewozów, ujawniło szereg podstawowych błędów i niedociągnięć organizacyjnych, wynikających z niedoceniania zagadnienia ze strony wydziałów komunikacji drogowej PWRN. Dowodem braku zainteresowania ze strony tych wydziałów było, jak już zaznaczono, niedopilnowanie utworzenia na szczeblu powiatów zespołów, kierujących akcją przewozów. Ponadto w okresie nasilonej akcji przy dużym braku taboru drogowców przeprowadzano np. w woj. lubelskim zwózkę kamienia i klinkieru, zamiast dokonać tych przewozów przed rozpoczęciem akcji przewozów jesiennych.

Na podkreślenie zasługuje samodzielne przeprowadzenie przewozów przez woj. kieleckie i białostockie, w których rok rocznie występowały zaburzenia, a które w kampanii 1953 wyróżniły się sprawnym przeprowadzeniem akcji.

W ubiegłorocznej akcji dało się zauważyć również zwiększenie udziału w przewozach jesiennych taboru konnego rolników, poza obowiązkową dostawą do

skupu. Poniższa tabelka obrazuje procentowy udział taboru rolników w stosunku do całego taboru drogowego w poszczególnych województwach:

		Warszawskie	Bydgoskie	Poznańskie	Kieleckie	Łódzkie
% udział furmanek chłopskich w ogólnym przewozie	zboże	4,5	5,9	19,3	26,8	17,6
	ziemniaki	12,3	22,5	77,6	45,4	32,2

Oceniając w dalszym ciągu na podstawie przebiegu akcji przewozów jesiennych pracę Wydziałów Komunikacji Drogowej należy stwierdzić, że w niektórych wypadkach spostrzegało się brak orientacji w sytuacji przewozowej województwa i powiatów, jak również niedocenianie konieczności gruntownego opracowania planów ujmujących miejscowe rezerwy przewozowe.

Ponadto Wydziały Komunikacji Drogowej nie przeprowadzały w należyłym stopniu kontroli nad organizacją odładunków punktów skupu oraz nie kontrolowały w dostatecznym stopniu wykorzystania taboru.

Jeżeli chodzi o zaopatrzenie w środki transportu — Wydziały Komunikacji Drogowej nie wykorzystwały możliwości przewozowych Państwowych Ośrodków Maszynowych.

Taka sama sytuacja miała miejsce przy organizowaniu dostaw zbiorowych, których znaczenia tak politycznego jak i z punktu widzenia oszczędności przewozowych — Wydziały nie brały pod uwagę.

Nadmienić należy również, że Wydziały Komunikacji Drogowej nie współpracowały z Wydziałami Zatrudnienia Rad Narodowych w sensie zmobilizowania ich do sprawniejszego werbunku robotników ładunkowych. Brak tych robotników, jak już wspomniano, był jedną z poważniejszych przyczyn złego wykorzystania taboru. Wydziały Zatrudnienia ograniczały swoją pracę tylko do przyjmowania zapotrzebowań, werbunek zlecając sołtysom i nie interesując się wykonaniem polecenia.

Analizując przebieg akcji przewozów jesiennych należy również podkreślić, że w ubiegłorocznej kampanii Państwowa Komunikacja Samochodowa wykazała pełne zrozumienie ważności zagadnienia terminowego odładunku punktów skupu i konieczności przewiezienia masy ziemiopłodów. Dzięki postawie pracowników PKS udało się opanować sytuację przewozową w województwie lubelskim oraz przeprowadzić bez zaburzeń przewozy jesiennie w woj. białostockim i kieleckim. Stan techniczny taboru PKS w stosunku do lat ubiegłych uległ znacznej poprawie, a równocześnie sprzyjające warunki atmosferyczne wpłynęły na osiągnięcie większej sprawności technicznej taboru.

Powołani na mocy Zarządzenia Ministra Skupu — wojewódzcy i powiatowi przedstawiciele do akcji przewozów jesiennych, reprezentujący resort skupu w zespołach na szczeblu wojewódzkim i powiatowym, w większości wypadków spełnili swoje zadanie. Najpoważniejszym niedociągnięciem ze strony wojewódzkich przedstawicieli było nieprzestrzeganie w niektórych przypadkach realnego i terminowego planowania przewozów oraz składania zapotrzebowań na tabor interwencyjny do PWRN. Drugim niedociągnięciem przedstawicieli Ministerstwa Skupu była zbyt mała aktywność i brak zainteresowania się przewozami na szczeblu powiatów i gmin. Brak tej aktywności dał się odczuć w aparacie skupu najniższego szczebla, który nie zdawał sobie sprawy z ważności zagadnienia.

Z doświadczeń ubiegłego roku należy wyciągnąć wnioski i usprawnić stronę organizacyjną jesiennych przewozów ziemiopłodów w roku bieżącym.

Specjalną uwagę należy więc przede wszystkim zwrócić na zorganizowanie akcji w sensie odpowiedniego przygotowania punktów skupu oraz ich właściwego rozmieszczenia przy drogach o twardej nawierzchni, a tam, gdzie jest to możliwe, na stacjach kole-

jowych. Równocześnie należy zastosować w jak najszerszym zakresie małą mechanizację robót ładunkowych celem wyeliminowania nieproduktywnych przestojów pojazdów i zwiększenia ich wykorzystania. Jeszcze przed rozpoczęciem akcji należałoby przeprowadzić rozeznanie terenu w sensie sporządzenia szacunkowego bilansu możliwości z przewidzianą do przewozu masą towarową.

Jednym z poważniejszych mankamentów w przepro-

wadzeniu akcji jest nierealne i nieterminowe planowanie, na co w tegorocznej akcji należy położyć specjalny nacisk, mobilizując na tym odcinku jednostki odpowiedzialne za to zagadnienie do bardziej realnego i terminowego sporządzania planów. Jednocześnie należy zmobilizować Wydziały Zatrudnienia PWRN do pełnego pokrycia zapotrzebowania na robotników ładunkowych, celem uniknięcia zbędnych przestojów wozów w oczekiwaniu na masę do przewozu.

J. JANASZEK (Warszawa)

PKS a transport własny

(artykuł dyskusyjny)

OD REDAKCJI

Artykuł „PKS a transport własny” ob. Janaszka porusza bardzo aktualne dla naszej gospodarki transportowej zagadnienie dostawy drobnych kolejowej.

Temat ten został omówiony w nr 7 „Transportu” w artykule „Dostawa drobnych przesyłek kolejowych”.

Ze względu na wagę tego zagadnienia i szereg postawionych przez autora artykułu zarzutów odnośnie sposobu jego obecnego rozwiązania, Redakcja uważała za słuszne umieścić jednocześnie, jako dalszy ciąg dyskusji, artykuł J. Moroczniaka, omawiający poszczególne punkty wypowiedzi ob. Janaszka.

Wprowadzony w życie z dniem 1 stycznia 1954 r. dekret o przewozie przesyłek i osób kolejami spowodował — jak to już pisaliśmy w nr 7 „Transportu” — zawarcie generalnej umowy pomiędzy PKP a PKS, w wyniku której PKS przejęła dowóz przesyłek drobnych od stacji kolejowej do magazynu odbiorcy.

Treść podpunktu 6 punktu 2 przepisu wykonawczego nr 3 do art. 10 wspomnianego dekretu sugerowała niejako, iż od przymusu dostawy mogą być czynione wyjątki. W wyniku tego niektóre resorty gospodarcze, centralne zarządy oraz poszczególne przedsiębiorstwa zaczęły zasypywać Ministerstwo Kolei, Ministerstwo Transportu Drogowego i Lotniczego oraz PKPG prośbami o zgodę na uchylenie przymusowej dostawy drobnych dokonywanej przez PKS. Sprawa przybrała takie rozmiary, iż Ministerstwo Transportu Drogowego i Lotniczego, jako jednostka nadzorująca CZ PKS, zwołało w dniu 14.5.1954 r. naradę, na którą zaproszono przedstawicieli wszystkich resortów, Ministerstwa Kolei, naczelników wydziałów komunikacyjnych, rad narodowych, CZ PKS oraz niektóre centralne zarządy. Obradom przewodniczył tow. dyr. Romanowski, referat wstępny wygłosił z-ca dyr. do spraw eksploatacyjnych CZ PKS tow. dyr. Olszewski.

W drugim punkcie porządku dziennego przeprowadzona była dyskusja, w której udział wzięli zainteresowani delegaci. Większość mówców domagała się wprowadzenia w stosunkach między PKS i odbiorcami zasady dobrowolności. Jako argument wysuwano przede wszystkim specyfikę pracy poszczególnych przedsiębiorstw, ich sortyment towarowy, konieczność terminowej dostawy oraz specjalną troskliwość przy obchodzeniu się z niektórymi artykułami. Sygnalizowano również przestój własnego taboru jako jeden z powodów, dla którego akcja przeprowadzona przez PKS jest niewłaściwa. Podkreślano uszczywnienie przez organy PKP interpretacji przepisów wykonawczych, w wyniku czego następują liczne nieporozumienia i nawet straty. Podawano przykłady. Wypowiedzi tow. Moroczniaka z CZ PKS, wyjaśniające bezpodstawność stawianych wniosków w sprawie dobrowolności, sprowadziły dyskusję na tory niewłaściwe — podważające sens zwołanej odprawy.

Uogólniając zagadnienie, sprawa sprowadza się do dwóch zasadniczych refleksji:

1) czy słuszne jest, że PKS przejmuje przewóz przesyłek drobnych?

2) Czy oznacza to likwidację transportów własnych (resortowych)?

Sądzę, że można by od razu dać odpowiedź. Na pierwsze pytanie — bezwzględnie tak, na drugie — bezwzględnie nie.

Dotychczasowy układ przewozów samochodowych można by podzielić ze względu na wykonywaną pracę na przewozy dalekie — powyżej 50 km, bliskie — do 50 km i przymagazynowe (stacja kolejowa — magazyn oraz magazyn — stacja kolejowa).

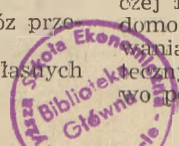
Przewozy na znaczne odległości były dokonywane przez kolej, przy czym PKS, jako przewoźnik uzupełniający, przemieszcza masę towarową z dalekich odległości nierównoległe, a prostopadłe do osi toru. Przewozy w promieniu 50 km dzielone były pomiędzy tabor resortowy i PKS, natomiast przewozy przymagazynowe stanowiły wyłączną domenę transportów resortowych.

Z dniem 1 stycznia 1954 r. zasada ta została zmieniona. PKS wkroczyła w rejon przewozów bardziej bliskich. Przejęcie przez PKS przesyłek drobnych nastąpiło z inicjatywą kolei, której magazyny stacyjne notowały coraz mniejszą przelotowość, spowodowaną zarówno niewystarczającą powierzchnią magazynową, jak również stale rosnącą ilością klientów i przesyłek i związana z tym wielką prącochłonnością robót manipulacyjnych. Ograniczona w ten sposób zdolność rozładowcza stacji kolejowych doprowadziła w okresie szczytów przewozowych do czasowego zamykania stacji.

Dla unikania tej szkodliwej tak dla klientów, jak i kolei sytuacji, PKP poszła po linii usprawnienia dotychczasowego systemu opróżniania magazynów stacyjnych z przesyłek i korzystając z prawa nadanego jej przez dekret — zaangażowała jednego przewoźnika, któremu przesyłki są wyłącznie wydawane. Posunięcie to zlikwidowało kolejki pojazdów oczekujących przed budynkiem stacyjnym i — jak podawano na odprawie — pracę dzienną, którą wykonywało normalnie 60, czy 70 samochodów — wykonuje obecnie około 20. Nie motuje się również przypadków, jakie miały miejsce przedtem, iż po przesyłce 300 kg podstawia się pojazd 3-tonowy. Jednocześnie zniknęła konieczność indywidualnego zawiadamiania odbiorców o nadejściu przesyłki. Nieodebrane przesyłki nie zalegają już magazynów stacyjnych. Opłaty karne składowego spadły do zera. Są to bezspornie duże osiągnięcia, których nie można kwestionować.

Jak wynika z wypowiedzi przedstawiciela Ministerstwa Kolei, cel przyświecający autorom dekretu o dostawie przesyłek został w pełni osiągnięty. Dlaczego jednak są niezadowoleni, żądający zmiany istniejącego stanu rzeczy? Powodów jest dużo. A oto najważniejsze z nich.

1) Przeprowadzone zmiany nie były poparte akcją uświadamiającą. Sens ich poznali odbiorcy przesyłek dopiero na naradzie w dniu 15.5.1954 r. W międzyczasie, a więc przez okres cztero i półmiesięczny, przedsiębiorstwa centralne, zarządy i resorty, a niewiele brakowało, ażeby i PKPG były przekonane o gospodarczej niewłaściwości tego układu przewozów. Jak wiadomo, w r. 1954 wprowadzono nową metodologię planowania m. in. i przewozów. Sprawa ta została w dostateczny sposób i w odpowiednim terminie instruktazowo podbudowana.



Jednak instrukcje nie wspomniały nawet jednym słowem o zmianie technologii przewozów w r. 1954. Resortowe przedsiębiorstwa przewozowe budowały własne plany przewozowe przy uwzględnieniu maksymalnej zdolności przewozowej własnego taboru. Przy wystarczającej zdolności własnego taboru nie planowano żadnych sum na przewoźników publicznych.

2. Podana w referacie dyr. Olszewskiego oszczędność dla gospodarki narodowej w okresie trwania przymusowych przewozów PKS budzi wątpliwości, gdyż w rachunku tym nie uwzględniono strat, a jak wiadomo zysk jest ostatecznym wynikiem pomiędzy dochodami i nakładami. Straty to wozogodziny taboru resortowego niewykorzystanego w tym okresie do przewozów drobnicowych. Straty te to również wzrost pustych przebiegów, które powstały w wyniku stosowania tylko jednostronnego dowozu do stacji. Niewykorzystany potencjał przewozowy taboru resortowego jest stratą, której naprawić się już nie da, bo przez cztero i półmiesięczny okres czasu nie znalazł się nikt, kto by go był w stanie skierować do pracy użytecznej.

3) Zastrzeżenia budzą wyliczone w referacie tow. Olszewskiego sumy obrazujące rzekomą obniżkę kosztów własnych gospodarki narodowej. Obniżka kosztów byłaby niewątpliwa, gdyby w istocie zmniejszono przebiegi taboru resortowego, gdyby choć jeden pracownik transportu resortowego został zwolniony, gdyby choć jedna złotówka nakładów na transport własny została zaoszczędzona. Tego jednak w r. 1954 nie zanotowano. Stwierdzono coś wręcz odwrotnego, a mianowicie dodatkowe, przeważnie nie planowane wydatki na transport obcy.

4) W zastrzeżeniach dyskutantów na odprawie MTDiL w dn. 14.5.1954 r., które zresztą znalazły swe odbicie i w referacie i w wypowiedziach przedstawicieli PKS — jest wymieniony 'brak zaufania i trudności stawiane PKS przy przeprowadzaniu przez nią akcji dowozu drobnicy.

Jak dalece zastrzeżenia te są słuszne i co je spowodowało?

Z nakazu władzy, PKS wkroczyła w dziedzinę wyłącznych przewozów taboru resortowego. Wkroczyła przymusowo, zabierając dla siebie przewozy najmniej kłopotliwe. Zwózka drobnicy opróżnia co prawda magazyny stacyjne, lecz tylko w jednym kierunku, w kierunku z magazynu do odbiorcy. Magazyn stacyjny jest również zapełniony przesyłkami w odwrotnym kierunku, tzn. z miasta na kolej. Tych jednak przewozów bardziej pracochłonnych dla brygad przeładunkowych i taboru PKS nie przejęła albo dokonała tego w stopniu niedostatecznym. A więc zniknęły co prawda kolejki przy odbiorze drobnicy, pozostały jednak przy nadawaniu.

PKS ma prawo dowozić przesyłki do godz. 18, wiele zakładów jednak pracuje do godziny 15.30 lub 16. Konieczność oczekiwania na odbiór przesyłki wymaga pracy w godzinach nadliczbowych, tym bardziej, iż PKS nie stosuje zupełnie lub stosuje tylko w małym stopniu przedawizację. Usunięto awizację przez PKP, ale nie wprowadzono jej przez PKS.

5) PKS, jako kontraktowy przewoźnik PKP, właściwszy dowóz drobnicy do swej organizacji przewozów, odpowiada tylko za szkody wynikłe w czasie trwania jej przewozu. Ewentualne reklamacje odbiorcy muszą zatem iść po trzech torach: do PKS, PKP lub nadawcy. Przedłuża to interwencję i, w porównaniu do poprzednich, jest procedurą znacznie bardziej pracochłonną.

Jest rzeczą oczywistą, iż brak przedstawiciela odbiorcy na stacji utrudnia rozeznanie miejsca powstania uszkodzenia, tym bardziej, iż PKS zapisuje zwykłe szkody PKP, żądając, aby nadawca tam właśnie składał reklamacje.

Udzielone na odprawie przez tow. Moroczniaka z PKS wyjaśnienia, iż „trudno założyć uszkodzenie przesyłki przy przewozie przez PKS na odległości 1 — 2 km, o ile nie została ona uszkodzona w czasie 300 — 400 km przebiegu PKP” — nie trafiają do przekonania, tym bardziej, że od czasu przejścia przewozów przez PKS ilość stłuczek i manco towarowych znacznie wzrosła.

6) Pomijając kwestię godzin nadliczbowych pracowników odbierających towar, należy podkreślić, iż rów-

nież procedura regulacji należności nie została rozwiązana szczęśliwie. PKS żąda, aby z chwilą dostawy przesyłki nie tylko została pokwitowana, ale również natychmiast zapłacona. Konieczność płacenia czekiem to nie tylko kwestia zlecenia operacji kasowych osobom najczęściej do tego nie przygotowanym, ale również trudności dokumentacyjne i reklamacyjne, wywołane długotrwałym przetrzymywaniem listów przewozowych PKP przez PKS.

7) Mimo, iż centralizacja zwózki przesyłek drobnych jest w stanie spowodować w skali ogólnokrajowej obniżkę kosztów, to jednak w roku bieżącym, ewidencyjnie rzecz biorąc, w poszczególnych przedsiębiorstwach rejestruje się przekroczenia sum planowanych. Jako naturalna konsekwencja tego stanu rzeczy, mnożą się odmowy akceptów przez starszych i głównych księgowych, zmniejsza się wysokość premii personelu itp. W niektórych, mniejszych zakładach zagrożona bywa nawet ich rentowność.

8) Bardziej sprężyste kierowane przedsiębiorstwa, w których sprawa transportu nie była nigdy ostatnioplanowa — w różny sposób zorganizowały sobie własne służby transportowe. Jedną z form należytej organizacji jest akordowy system wynagradzania brygad ładowaczy. Akord tylko wtedy spełnia swą mobilizującą funkcję, jeśli zapewniona jest ciągłość pracy dla biorących udział w akordzie. Zabranie części przewozów przez PKS podważa sens istnienia akordu w przedsiębiorstwie. Notuje się przestoje, spadek zarobków.

9) Jedną z przyczyn, która nieufnie nastawia odbiorców do PKS jest sprawa dotychczasowego wykonywania zobowiązań zaciągniętych przez PKS w ramach zawieranych przez nią umów, względnie przyjmowania zleceń do wykonania, co zresztą nosi również charakter umowy.

Otóż, mimo pełnego zrozumienia trudności, z jakimi walczyć musi Państwowa Komunikacja Samochodowa — stwierdzić należy, iż w oczach bezpośredniego odbiorcy PKS nie zawsze wywiązywała się z przyjętych na siebie obowiązków w sposób należyty. Jeśli pominie się nawet pewne zaburzenia w dostawach, jakie dla poszczególnych zakładów resortów gospodarczych mogły spowodować zlecane PKS specjalne akcje (budowlane, jesienne) — to i w normalnych warunkach PKS nie zawsze potrafiła zapewnić regularność przewozów.

Odpowiedzialne za swe plany przedsiębiorstwa państwowe mają prawo i obowiązek zmobilizować wszelkie możliwe środki zmierzające do zagwarantowania wykonania i przekroczenia zatwierdzonych zadań indywidualnych zakładu. W liczbie tych środków znajduje się również transport i trzeba, aby PKS zdawała sobie z tego sprawę. Przeto konieczne jest, ażeby PKS nie tylko przewoziła systemem zleconym ale również organizowała przewozy, uwzględniając konieczność wykonania planów swych odbiorców, przejmując za to pełną odpowiedzialność.

Omawiana powyżej sprawa przewozu przesyłek drobnicowych przez PKS pozwala na sformułowanie pewnych wniosków, które — uwzględniając półroczne doświadczenie — mogą przyczyniać się do unormowania współpracy transportów własnych z transportem publicznym, nie zapominając o tym, iż ostatecznie PKS jest tylko przewoźnikiem, którego celem winno być jak najpełniejsze obsłużenie odbiorców, a nie odwrotnie.

I. Należy więc zobowiązać PKS do przejścia wszystkich przewozów tych przedsiębiorstw, które o to występują, gdyż dla większości z nich będzie to jedyne, słuszne rozwiązanie zagadnienia transportu, przynoszące bezsprzeczne korzyści gospodarce narodowej, PKS i przedsiębiorstwom przez nią obsługiwanym (w tym przypadku transport własny należy zlikwidować).

II. Utrzymać przywóz dostawy dla wszystkich przedsiębiorstw, których struktura działalności posiada przewozy jednokierunkowe (tzn. z zewnątrz do magazynu własnego), przy czym rolę transportu własnego byłoby przedłużenie przewozów, licząc od magazynu własnego do punktu sprzedaży, np. MHD. Przymusowi dostawy podlegałyby również przesyłki całowagonowe, podstawione na wolne tory.

III. Wylączyć z dostawy PKS przedsiębiorstwa, których podstawową działalnością jest przyjmowanie i wy-

syłanie przesyłek, tzn. dwukierunkowe przewozy, chyba, iż są organizacyjnie do tego nie przystosowane i same o to wystąpią.

Tak się przedstawia sprawa dowozu przesyłek widziana oczami kontrahentów PKS, a nie tylko PKP i PKS. Należy przypuszczać, iż z chwilą, gdy zabiorą głos odbiorcy przesyłek, wnioski niniejszego artykułu nie będą odosobnione. W każdym jednak przypadku należy dążyć do tego, aby resorty gospodarcze w sposób wyraźny i szczegółowy poinstruowały podległe sobie zakłady o trybie i formie współpracy z PKS. Trzeba również, aby PKPG ustaliła wiążąco zakres działania resortowych służb transportu nie tylko w zakresie

kompetencyjnym, ale również w układzie planów przewozowych, tym bardziej, iż znajdujemy się w przededniu opracowywania planów na rok 1955.

Należy podkreślić, iż Uchwała Prezydium Rządu nr 415 z dnia 2.6.1951 r. w sprawie organizacji służb transportu w urzędach i jednostkach gospodarki społecznej pozostaje nadal w mocy zarówno na odcinku własnych służb transportowych, jak również i branżowych przedsiębiorstw przewozowych.

Omaowana sprawa jest zbyt poważna, aby mogła być uregulowana tylko jedną odprawą w Ministerstwie Transportu Drogowego i Lotniczego.

J. MOROCZNIK (Warszawa)

Rola PKS w dostawie drobnicy kolejowej

Dobrze się złożyło, że tak ważne zagadnienie, jak uregulowanie dostawy drobnicy kolejowej — zagadnienie, które rzutuje nie tylko na pracę kolei, lecz sięga głęboko o podstawy działalności transportu publicznego i własnego — znalazło swoje naświetlenie również ze strony zainteresowanych odbiorców.

Wydać się jednak, że autor artykułu „PKS a transport własny” po początkowo głębokim i analitycznym ujęciu tego skomplikowanego tematu nie wysnuł następnie z zajętego przez siebie we wstępie stanowiska słusznych wniosków.

Postawione przez autora zarzuty i omówione przychylnie uzasadniające ostateczne, zajęte przez niego stanowisko wymagają bliższego zbadania. Postaram się to pokrótce uczynić, omijając ze względu na powagę zagadnienia podjętą przez autora polemikę.

Nie powracając do samej odprawy, której treść w dużej mierze znalazła swój wyraz zarówno w artykule „Dostawa drobnych przesyłek kolejowych” w nr 7 naszego miesięcznika, jak i w omawianym artykule ob. Janaszka i w podsumowaniu odprawy, której przewodniczący dyr. Romanowski stwierdził: „...Jak wynikało z przebiegu konferencji akcja podjęta przez PKS, pomimo początkowych trudności, daje dobre rezultaty” — przejdę do zanalizowania słuszności powodów, które, zdaniem autora, uzasadniają konieczność zmiany istniejącego obecnie stanu rzeczy.

Do p. 1. Stanowisko autora jest tylko w pewnej mierze słuszne. Treść dekretu o przewozie uzgadniana była z poszczególnymi resortami i ich rzeczą było poinformować się o zmianach w strukturze współpracy z koleją, jakie mogą wynikać z tych postanowień. Nie ma jednakże wątpliwości, że sytuacja jest w związku z niedostatecznym zaplanowaniem kosztów trudną. Zdaje się, że jednym z wynikających z tego postulatów byłoby przeniesienie części kosztów zaplanowanych na tabor własny na poczet zapłaty usług obcych przewoźników.

Rozpatrując zagadnienie oszczędności, należy sięgnąć głębiej, niż to uczynił autor. Przytoczenie jako argumentu negującego słuszność całości akcji sprawy przestojów taboru własnego jest spłyceniem całego zagadnienia.

Do p. 2. Nie ma wątpliwości, że pełnych korzyści gospodarczych akcja ta w tym roku jeszcze nie da. Korzyści te będą pełne dopiero po przegrupowaniu taboru własnego, wynikającym z jego zmniejszonych zadań i do tego przegrupowania należy jak najszybciej przystąpić.

Wydać się w związku z tym, że niektóre przedsiębiorstwa mogłyby już teraz przeanalizować wynikające z obecnej sytuacji potrzeby taborowe i w razie stwierdzenia nadwyżek — a niewątpliwie pewne nadwyżki da się już obecnie stwierdzić — postawić niepotrzebne etaty i środki przewozowe do dyspozycji właściwych władz nadrzędnych.

Analizując zadania przewozowe taboru własnego należy uwzględnić, że przewozy przesyłek drobnych do stacji kolejowych będą na każde żądanie klientów przejęte przez PKS, a więc odpadyby straty wynikające z przewozów jednokierunkowych.

Do p. 3. Źródłem dla podanych danych analitycznych była statystyka PKS i PKP.

Zagadnienie braku natychmiastowych, pełnych korzyści zostało już wyjaśnione w p. 2. Zagadnienie natomiast zupełnego braku korzyści, wydaje się, zostało przez autora mocno przekrącone. Bardzo źle świadczyłoby to o kierownictwie zainteresowanych przedsiębiorstw, gdyby rzeczywiście nie wyciągnięto dotychczas żadnych konsekwencji ze zmniejszonego zakresu pracy, a zupełnie wątpliwe wydają się być argumenty, że ani jeden kilometr przebiegu taboru resortowego nie został zaoszczędzony w związku z przejęciem dostaw drobnicy przez PKS.

Do p. 4. Argumenty autora są niezgodne z rzeczywistością z dwóch punktów widzenia:

a) PKS nie zostawia bez komentarzy sprawy dostawy drobnicy do stacji, lecz przeciwnie CZ PKS wydał już 14 stycznia br. polecenie przejmowania przez placówki PKS przewozów wszelkiej zleconej przez klientów drobnicy przeznaczonej do nadania na stacji kolejowej.

b) Nie jest słuszne twierdzenie że wykonanie dostawy do stacji jest trudniejsze, niż odbiór ze stacji lecz przeciwnie, znacznie większe trudności następcza dostawa ze stacji do klienta. Wynika to z tego, że ilość każdego dziennego przybycia jest wielkością nieznaną — bar dzo różną w poszczególnych dniach. Wielkość natomiast drobnicy dowożonej do stacji daje się ściśle ustalić na parę dni przed dostawą w związku z obowiązkiem uprzedniego zgłoszenia przesyłek drobnych i oznaczenia przez koleję ścisłej daty nadania przesyłki.

Oprócz tego przy dostawie ze stacji zawiadomienie klienta o nadejściu przesyłki następuje jednocześnie z jej dostarczeniem, co nieraz przysparza dodatkowych trudności, przy dostawie zaś do stacji klient jest za wczasu zawiadomiony o mającym nastąpić przejęciu przesyłki do wysłania.

Pozostała część pracy taboru i ładowaczy jest podobna dla obu kierunków przewozu.

Odnosnie dowożenia przesyłek do godziny 18 — to poprzedza je, wbrew temu, co twierdzi autor, przedawizacja. Natomiast korzyści gospodarcze wynikające z przedłużenia czasu pracy taboru nie wymagają — zdaje się — dodatkowych wyjaśnień.

Do p. 5. Odpowiedzialność PKS za ten stan przesyłki rozciąga się aż do chwili dostarczenia jej odbiorcy. Wynikające z tego korzyści dla odbiorców zostały omówione w numerze 7 „Transportu” z br. Odnosnie natomiast przekonania autora o miejscu powstania ewentualnej szkody trudno jest dyskutować. Nadawca, wysyłając przesyłkę drobną, jest zorientowany, że przesyłka taka może być i najczęściej jest kilkakrotnie przeładowywana w drodze. W związku z tym, zgodnie zresztą z przepisami kolejowymi, powinna być ona odpowiednio przystosowana do takiego przewozu. Nie wydaje się więc, aby przesyłka przystosowana do tego rodzaju przewozu była narażona na szczególne niebezpieczeństwo w razie zwiezienia jej przez PKS — specjalizowanego przewoźnika publicznego.

Do p. 6. Zagadnienie sposobu opłacania dostaw nasuwa rzeczywiście poważne zastrzeżenia. W dużej mierze jednakże zostało ono uregulowane zarządzeniem

CZ PKS, zlecającym zawieranie umów okresowych. Zupełne uregulowanie tego zagadnienia wymaga jednak również pewnego wysiłku organizacyjnego ze strony odbiorców (patrz art. „Dostawa drobnych przesyłek kolejowych” nr 7 „Transportu”). Nie bardzo jasne wydaje się natomiast, o czym myśli autor, mówiąc o przetrzymywaniu listów przewozowych przez PKS. List przewozowy wręczany jest odbiorcy jednocześnie z przesyłką. Wynika to z charakteru dostawy i z umowy pomiędzy PKS, a PKP.

Do p. 7. Trudności, o których wspomina autor, mają rzeczywiście miejsce, co jednakże nie podważa słuszności akcji.

Należy przypuszczać, że władze nadrzędne odnośnych przedsiębiorstw postarają się znaleźć sposób zwalczania zaistniałych trudności.

Do p. 8. Argumenty autora są jedynie pozornie słuszne. Charakter pracy ładowczy przy dostawie drobnicy jest tak odmienny (ze względu na wielkość przesyłek, różnorodność kształtów, czas czekania itp.) od pracy przy ładunkach pełnowagonowych, że nie wydaje się słuszne łączenie tych prac w tym samym systemie akordowym. Znalazło to zresztą swój wyraz w wyodrębnieniu ładunków wagonowych w mającym obecnie zastosowanie katalogu norm.

Wydaje się, że jest sprawą odnośnych przedsiębiorstw zorganizowanie pracy ładowczy na podstawach uwzględniających wyeliminowanie ładunków drobnicowych (również dowożonych do stacji). Poza unormowaniem warunków ich pracy powinno to ze sobą przynieść uzyskanie rezerw sił roboczych.

Do p. 9. Podane przez autora w tym punkcie tezy są słuszne. Trudno jest natomiast dyskutować ogólnikowo o dotychczasowych zaniedbaniach PKS, które niewątpliwie miały tu i ówdzie miejsce.

Przechodząc do postawionych przez autora wniosków, wydaje się że nie są one zgodne ze stanowiskiem zajętym przez niego na wstępie.

Podana przez autora zasada wyłączenia z centralizacji dostawy przedsiębiorstw posiadających przewozy dwukierunkowe całkowicie niwelowałaby wszystkie

dotychczasowe osiągnięcia organizacyjne na tym odcinku i wprowadzałaby wobec związanej z tą zasadą masowości zwolnień stan, jaki istniał przed 1 stycznia — stan, który został również przez autora na wstępie skrytykowany.

Konsekwentna polityka na tym odcinku wskazuje jako słuszne rozwiązanie nie na powrót do odbioru ze stacji nadchodzących przesyłek środkami odbiorców, lecz przeciwnie na rozszerzenie na tym odcinku działalności PKS przez przejście również dostawy w kierunku odwrotnym (do stacji), za czym zresztą wypowiedziała się większość uczestników wspomnianej odprawy.

Wydaje się, że przyczyna takiego sformułowania wniosku przez autora leży w niesłusznym ujęciu przez niego zakresu podstawowych zadań odbiorców. Autor określa „przyjmowanie i wysyłanie przesyłek, tzn. dwukierunkowe przewozy” jako podstawową działalność odbiorców. Rozumowanie takie jest z gruntu niesłuszne. Podstawową działalnością odbiorców jest — w zależności od ich charakteru — nie transport, lecz działalność przemysłowa, handlowa itp. **Dostawa natomiast tych przesyłek leży w zakresie podstawowej działalności przewoźnika publicznego, a więc w danym przypadku PKS.**

Pewne zwolnienia mogą się okazać konieczne, lecz ilość ich nie może wywrzeć wpływu na sam charakter pracy stacji. Nie może zniszczyć dokonanego wysiłku organizacyjnego i doprowadzić do ponownych zaburzeń w pracy stacji kolejowych. Dlatego też zwolnienia, które są i będą udzielane, powinny być ograniczone do przesyłek, których cechy charakterystyczne wymagają zachowania specjalnych środków ostrożności, przystosowanego taboru, specjalnego pośpiechu itp., a nie może służyć jako podstawa udzielenia zwolnienia sam fakt posiadania przez odbiorcę taboru — taboru, który zwolniony od tych prac, może i powinien być użyty dla zaspokojenia innych, słusznych potrzeb gospodarczych.

Poruszona przez autora sprawa przesyłek wagonowych jest obecnie przedmiotem badań, które doprowadzą do słusznego sposobu uregulowania i tego ważnego zagadnienia.

H. PULAWSKI (Warszawa)

Zryczałtowana taryfa w spedycji międzynarodowej

Zryczałtowana taryfa w spedycji międzynarodowej stosowana w rozliczeniu między C. Hartwig a przedsiębiorstwami handlu zagranicznego weszła w życie w dniu 1 stycznia 1952 r.*) W międzyczasie wysokość jej stawek była korygowana zgodnie z założeniami planów transportu i spedycji na lata 1953 i 54. Niezależnie od tego w okresie tym taryfa przechodziła szereg zmian, mających przede wszystkim na celu urealnienie poszczególnych stawek oraz możliwie najpełniejsze objęcie przez nią wszystkich kosztów spedycyjnych, powstających na terenie kraju.

Przeszło dwuletni okres istnienia taryfy pozwala na przeanalizowanie zmian, które dokonały się we wzajemnych stosunkach spedytora do przedsiębiorstw usługowych, biorących udział w transporcie oraz do przedsiębiorstw h. z.

Taryfa obejmuje obecnie w jednej zryczałtowanej stawce oprócz opłat za czynności Hartwiga, które stanowią zwrot efektywnych kosztów utrzymania przedsiębiorstwa spedycyjnego, określonych jako koszty stałe, również koszty zmienne — koszty zakupu w zasadzie wszelkich usług, potrzebnych do wykonania transportu na terenie kraju. Nie są zryczałtowane koszty zagraniczne, w tym koszty przewoźnego kolejowego przy przebiegach zagranicznych, koszty frachtów morskich itd. Wzięte są jednak pod uwagę tylko takie koszty na terenie kraju, które w myśl warunków tranzakcji obciążają przedsiębiorstwa h. z. Ta

część stawki, odpowiadająca kosztom zakupu usług, jest odpowiednikiem dawnych wykładów, sum opłaconych przez spedytora w imieniu jego zleceniodawcy przedsiębiorstwom usługowym i zwracanych przez zleceniodawcę spedytorowi w efektywnej wysokości. Poszczególne stawki odnoszą się do określonej grupy towarowej, obejmującej szereg towarów o zbliżonej kosztochłonności i o podobnej specyfice transportu, koszty zmienne zaś stanowią średnią ważoną wydatków spedytora na pokrycie należności przedsiębiorstw usługowych. Właściwe ustawienie towarów w grupach towarowych oraz wykrywanie rozbieżności między wysokością kosztów zmiennych w stawkach a rzeczywistymi wydatkami jest podstawowym celem prowadzonej stale analizy taryf.

Kosztami zmiennymi, objętymi taryfą są obecnie wszelkie koszty przeładunku, zarówno przy transportach morskich jak i lądowych, bez względu na rodzaj relacji przeładunkowej, środków użytych do przeładunku, pory dnia, bez względu na to, czy przeładunek wykonany został w niedzielę, lub inne święto. Zryczałtowane są koszty związane z transportem wewnętrznym w portach bez względu na środek transportu użyty do przewożenia, koszty holowania statku przewoży kolejowe między portami, koszty zwózki ze stacji kolejowej do magazynów Hartwiga lub odwrotnie. Stawką zryczałtowaną obejmuje uboczne opłaty kolejowe, koszty reczoznawców, ubezpieczenie na magazynach, składowanie w okresach przewidzianych indywidualnie dla każdej grupy towarowej.

*) Patrz „Transport” Nr 2 z 1953 r.

Objęte jest stawką również przewoźne kolejowe, koszty konwojowania przesyłek, telekomunikacji oraz różne inne opłaty, jak koszty zakupu druków, določowania wymagających tego przesyłek, koszty naprawy drobnych uszkodzeń opakowania itp.

Tak szeroki wachlarz kosztów objętych stawką ryczałtową, stanowiący o wynikach finansowych przedsiębiorstwa spedycyjnego, stawia przedsiębiorstwo przed koniecznością wyboru najbardziej właściwego sposobu transportu i najlepszej jego organizacji. Spedytor stara się np. o skoordynowanie nadejścia towarów do portu z czasem ładowania statku, aby przez bezpośredni przeładunek z wagonów na statek wyeliminować obciążający go koszt relacji przeładunkowej wagon-magazyn. Spedytor dba o właściwe miejsce zmagazynowania towarów w porcie, aby uniknąć zbędnych przewozów wewnątrz portowych itp.

Ponoszenie kosztów przez przedsiębiorstwo spedycyjne na rachunek własny wpływa na stosunek tego przedsiębiorstwa do przedsiębiorstw usługowych zatrudnionych w transporcie. Spedytor stara się, aby usługi wykonywane przez te przedsiębiorstwa były zawsze ekonomicznie uzasadnione, aby za wykonane usługi stosowane były właściwe taryfowo stawki. Przedsiębiorstwo spedycyjne celem obniżki kosztów własnych szuka sposobów usprawnienia wzajemnej współpracy, lepszego wspólnego planowania poszczególnych czynności usługowych itp. Przykładem może być tu projekt zastosowania zbiorczej dyspozycji do Zarządów Portów w odniesieniu do towarów drobnicowych ładowanych na jeden statek, zbiorczej deklaracji podjęcia itp.

Wpływ zryczałtowanych stawek oddziałuje nie tylko na stosunki spedytora z przedsiębiorstwami usługowymi, ale także w sposób zasadniczy na współpracę spedytora ze zleceniodawcami. W stosunku do zleceniodawców taryfa zryczałtowana uczyniła ze spedytora czynnik odpowiedzialny i decydujący o warunkach przeprowadzenia transportu i o racjonalnym doborze poszczególnych usług transportowych.

Fakt zryczałtowania w taryfie wszystkich kosztów transportu na terenie kraju powoduje konieczność analizowania przez spedytora zleceń przedsiębiorstw h. z. z punktu widzenia celowości czynności zlecanych. Analiza ta zapobiega nieproduktywnemu zatrudnianiu przedsiębiorstw usługowych i przez wymianę poglądów między spedytorem i zleceniodawcą ustala konieczne do wykonania czynności przy określonych transportach.

Fakt ten zmusza spedytora do szczegółowego badania warunków poszczególnych transakcji już w momencie ustalania wysokości taryfowej stawki ryczałtowej. Skutki bowiem nieumieszczenia w stawce czynności transportowych koniecznych do wykonania i powstających przy transporcie towarów, stanowiących pozycję planu transportu i spedycji, ponosi spedytor, biorąc w swój ciężar koszty takich czynności, mimo, że nie zostały one przewidziane w stawce. Spedytor nie może się zabezpieczyć przed ponoszeniem tego rodzaju nieplanowanych kosztów przez przyjmowanie do stawek nieuzasadnionych rezerw. Jest to uniemożliwione dzięki istnieniu sprawozdawczości, wykazującej rzeczywiste kształtowanie się kosztów, oraz ze względu na udział zleceniodawcy przy każdorazowym ustaleniu nowych stawek.

Ograniczenie ryczałtowania tylko do tych kosztów na terenie kraju, które obciążają przedsiębiorstwo h. z. zgodnie z warunkami transakcji, lub umowami zawartymi z kontrahentami krajowymi stwarza dla spedytora konieczność analizowania tych umów lub transakcji z punktu widzenia słuszności postanowień dotyczących warunków transportowych. Doprowadza to do wykrywania szeregu nieprawidłowości w zawartych umowach, niezgodności z ogólnymi warunkami dostaw towarów przeznaczonych na eksport i pochodzących z importu (Zarządzenie przewodniczącego PKPG Nr 226 z dnia 1.VI.1951) co przyczynia się do właściwego ustalania podziału kosztów transportu między przedsiębiorstwo h. z. a kontrahenta krajowego w myśl przyjętych zasad gospodarczych.

Zgodnie z obowiązującymi zasadami wszelkie koszty krajowe, fakturowane przez spedytora poza zryczałto-

waną stawką są w przypadku uznania ich słuszności przez przedsiębiorstwo h. z. refakturowane na krajowych lub zagranicznych kontrahentów lub muszą być przyjmowane przez przedsiębiorstwo h. z. w ciężar rachunku strat i zysków. Jako przykład takich kosztów należy przede wszystkim wymienić dodatkowe koszty transportu wynikłe na skutek błędów pracy przedsiębiorstwa h. z. lub jego kontrahenta. Są to np. koszty nieuzasadnionych gospodarczo ekspedycji na stacjach granicznych, dodatkowe koszty przewoźnego kolejowego, powstałe wskutek uniemożliwienia spedytorowi sprowadzenia towaru trasą najbardziej ekonomiczną itp. Przedsiębiorstwo h. z. dokładnie bada obciążenie dla ustalenia czy dodatkowe koszty nie powstały z winy spedytora lub zatrudnionego w transporcie przedsiębiorstwa usługowego.

Dokładna analiza czynności i kosztów, wynikających z ich wykonania przyczynia się więc do eliminowania błędów w pracy i ustalania najbardziej korzystnych warunków wykonywania transportów. Wywiera to zasadniczy wpływ na kształtowanie się kosztów własnych i umożliwia powstawanie oszczędności.

Analiza taka wykrywa nie tylko koszty powstające z błędów w pracy, ale także szereg kosztów, powstających w wyniku wykonania uzasadnionych ekonomicznie czynności, nie obciążających jednakże spedytora ani jego zleceniodawcy. Do kosztów takich zaliczyć można np. koszty ważenia, wynikające wskutek stwierdzonej szkody w transporcie, niewynikające z winy spedytora. Koszty takie, którymi spedytor obciąża przedsiębiorstwo h. z. poza stawką zryczałtowaną likwidowane są łącznie z globalną sumą szkody przez ubezpieczającego — przedsiębiorstwo h. z. — w PZU.

Warunki ogólne taryfy przewidują poza stosowaniem zryczałtowanych stawek również przypadki obciążania przedsiębiorstwa h. z. tylko częścią stawki, odpowiadającą kosztowi stałemu oraz efektywnymi kosztami płaconymi przez spedytora przedsiębiorstwu, wykonującemu usługi. Są to określone z góry przypadki, kiedy wiadome jest, że przedsiębiorstwo h. z. nie ponosi kosztów transportu i refakturowuje je swoim kontrahentom, np. koszty transportu związane z przesyłkami, przy których dokonuje się odpraw celnych warunkowych, koszty transportu przesyłek importowych zwracanych z kraju zagranicę itp.

Dzięki istnieniu taryfy stworzone zostały podstawy do doprowadzenia rozrachunku do dołowych jednostek przedsiębiorstwa — zespołów dysponenckich. Jeden zespół dysponencki, opracowujący najczęściej określoną grupę lub kilka grup towarowych taryfy decyduje o konieczności wykonania określonej usługi transportowej, przez co wywiera zasadniczy wpływ na kształtowanie się kosztów. Zespół dysponencki, obserwując w kolejnych okresach czasu stosunek kosztów poszczególnych usług do uzyskiwanych wpływów, jest w stanie wyciągnąć wnioski odnośnie realności stawek. Oszczędności, osiągane przez zespoły dysponenckie dzięki lepszemu organizowaniu transportu są podstawą do obniżki zryczałtowanych stawek, a więc do obniżki kosztów transportu w handlu zagranicznym. Należy podkreślić, że obniżka stawek taryfy ryczałtowej została przeprowadzona kilkakrotnie i data przedsiębiorstwom h. z. średnio 15% obniżki krajowych kosztów transportu.

Taryfa zryczałtowana zmieniła całkowicie system planowania kosztów transportu powstających na terenie kraju, zarówno w przedsiębiorstwach handlu zagranicznego jak i u spedytora. Przedsiębiorstwo h. z. planuje w zasadzie tylko koszty, wynikające ze stosowania zryczałtowanej stawki. Dalo to w wyniku poważne urealnienie planowania kosztów transportu przez przedsiębiorstwa h. z. Spedytor planuje obecnie poza kosztami stałymi również koszty zmienne, stawał się dawniej wykłady, nieplanowane przez spedytora. Planowanie kosztów zmiennych dokonywane jest przez spedytora w oparciu o wysokość tych kosztów, przyjętą do taryfy zryczałtowanej. Dzięki temu, że poziom stawek zryczałtowanych wskutek prowadzonej analizy ulega stalemu urealnieniu, urealniono w poważnym stopniu nieusystematyzowane i rozproszkowane uprzednio między przedsiębiorstwa h. z. planowanie dawnych wykładów.

TRANSPORTOWCY PISZA...

J. KIEDACZ (Kraków)

Zespoły sprzętowo-transportowe na wielkich budowlach

W obecnym okresie poświęca się w budownictwie przemysłowym coraz więcej uwagi zagadnieniu współpracy taboru samochodowego i kolejowego z ciężkim sprzętem budowlanym, tj. koparkami i betoniarkami. Właściwe powiązanie transportu z koparkami i betoniarkami w sprawnie działające zespoły transportowo-sprzętowe gwarantują prawidłowe wykorzystanie pełnego potencjału zarówno taboru jak i sprzętu budowlanego, natomiast niedoceniając tego zagadnienia i zle jego rozpracowanie musi w konsekwencji doprowadzić do niewykorzystania jednego lub drugiego środka i do poważnych nieraz strat produkcyjnych.

Nadszedł już czas podsumowania dotychczasowych doświadczeń osiągniętych na tym odcinku i wyciągnięcia wniosków, które pozwoliłyby w przyszłości uniknąć błędów, jakie do tej pory popełniano.

Do obsługi sprzętu budowlanego może być użyty:

- a) tabor kolejowy normalnotorowy,
- b) tabor kolejowy wąskotorowy,
- c) tabor samochodowy,
- d) tabor samochodowy skrzyniowy.

Transport kolejowy normalnotorowy używany jest do wywozu ziemi spod koparek. Winien on pracować na dłuższych relacjach i służyć do wywozu mas ziemnych, które mają być przerzucone daleko poza teren budowy. Dla zapewnienia rytmiczności jego pracy winien on pracować według ustalonego rozkładu jazdy.

Jest rzeczą zrozumiałą, że transport kolejowy normalnotorowy ze względu na specyficzne warunki budowy nie wszędzie może znaleźć zastosowanie, tym niemniej przy planowaniu wykopów ziemnych należy bezwzględnie wziąć pod uwagę możliwości jego zastosowania. Zastosowanie dla robót ziemnych wagonów samowyladowczych znacznie podniosłoby wartość kolei normalnotorowej dla tych robót.

Transport kolejowy wąskotorowy może i powinien być szeroko stosowany przy przewozie ziemi na odcinkach krótkich w obrębie budowy i dla niedalekiego wywozu ziemi. Za jego użyciem przemawia możliwość zorganizowania ruchu wahadłowego pociągów, konieczność trzymania na miejscu zwałek tylko kilkuosobowej brygady do rozładunku koleb oraz szybkość i łatwość ułożenia toru. Przewozu betonu kolejami wąskotorowymi do tej pory na terenie wielkich budów nie stosowano.

Dostarczanie betonu koleją wąskotorową z centralnej betoniarni do danego odcinka robót mogłoby znaleźć zastosowanie wszędzie tam, gdzie zachodzi konieczność ciągłego betonowania przez dłuższy okres czasu.

W chwili obecnej najszerzej stosowany jest do przewozu ziemi i betonu tabor samochodowy samowyladowczy. Jego zalety, a więc szybkość jazdy i wyładunku, łatwość operatywnego przerzutu na najbardziej zagrożone odcinki oraz możliwość łatwego dotarcia tam gdzie dojazd taboru kolejowego jest niemożliwy — wyznaczają transportowi samochodowemu przy współpracy ze sprzętem budowlanym pierwszorzędą rolę. Logiczną konsekwencją wspomnianych zalet jest to, że na terenie budowy zbyt mało uwagi poświęca się możliwościom zastosowania transportu kolejowego, co oczywiście pociąga za sobą przerzucenie gros zadań przewozowych na tabor samochodowy. Najlepszą ilustrację tego faktu dają liczby wg danych Budowy Kombinat Huty im. Lenina. W roku 1953 udział transportu samochodowego w wywozie ziemi przy budowie kombinatu wyniósł 70%, a pozostałe 30% wypadło na tabor kolejowy. Przerzucenie zadań przewozowych

w tak dużym stopniu na tabor samochodowy kryje w sobie niebezpieczeństwo nierytmiczności współpracy samochodów ze sprzętem budowlanym w wypadku niemożności utrzymania mobilizującego współczynnika gotowości technicznej taboru. Wiadomo, że tabor pracujący pod koparkami porusza się z reguły po złych drogach, a niejednokrotnie nawet po bezdrożach, co powoduje przedwczesne zużycie się wozów i częste ich defekty. I tu natrafiamy na pierwszy zasadniczy błąd popełniany przy organizacji zespołów transportowo-sprzętowych — a mianowicie lekceważenie transportu kolejowego i przerzucenie głównego ciężaru przewozów na samochody.

Zagadnieniem, od którego w głównej mierze zależy sprawna współpraca samochodu z koparką lub betoniarką, jest stworzenie odpowiedniego frontu pracy. O ile dla koparki frontem pracy jest wykop i dostateczna ilość wozów, to dla samochodu na właściwy front pracy składają się następujące czynniki: a) sprawna koparka, b) dobry podjazd pod koparkę i na zwalke, c) droga, po której pojazd może się swobodnie poruszać, d) odległość gwarantująca najbardziej ekonomiczne wykorzystanie danego rodzaju pojazdu, e) właściwe wykorzystanie ładowności pojazdu, f) jasna i prawidłowa dyspozycja, g) sprawny odbiór na zwalce (a przy przewozie betonu — dostateczna ilość właściwie rozplanowanych stanowisk odbioru betonu z wywrotek lub samochodów-gruszek), h) szybkie i sprawne kwitowanie wykonanej pracy.

W wypadku gdy samochodom nie stworzy się właściwego frontu pracy, cierpi na tym nie tylko tabor, ale także i koparka lub betoniarka. Przy braku takiego frontu pracy daje się odczuwać niedostatek taboru, którego ta sama ilość przy właściwych warunkach pracy wykonałaby bez trudu swoje zadanie. Powstaje wtedy zjawisko niezmiernie szkodliwe, które najlepiej można określić jako pozorny brak taboru. Likwidację takiego stanu rzeczy usiłuje się przeprowadzić idąc po najmniejszej linii oporu, to jest żądając zwiększenia ilości samochodów dla obsługi koparki czy betoniarki, pomimo jaskrawych nieraz dowodów niewykorzystania potencjału przewozowego taboru.

Konsekwencją tego rodzaju postępowania jest fakt, że awarie koparki lub betoniarki uważa się za rzecz zupełnie normalną i zrozumiałą, natomiast defekt pojazdu traktowany jest jako zjawisko szkodliwe, powodujące poważne zmniejszenie wydajności koparki. Nie podlega chyba ekonomicznej wątpliwości, że dla budowy jest korzystniej, gdy koparka pracuje przy zmniejszonej ilości wozów niż gdy pełna ilość samochodów stoi beczynnie pod zdefektowaną koparką czy betoniarką. Mimo to trudno jest przełamać na tym odcinku opór personelu techniczno-inżynierskiego budowy, który stale zdradza tendencję do obstawienia sprzętu budowlanego taborom „na wyrost”. I tak np. przy betonowaniu w Hucie im. Lenina fundamentów zgniatacza, które trwało kilka dni bez przerwy, pomimo wyteżonej pracy kilku pomp podających beton ze stanowisk odbioru na fundamenty, samochody przy każdym kursie miały po 15—20 minut przestoju. Do wykonania więc tego, nawiasem mówiąc, poważnego zadania, użyto na żądanie kierownictwa budowy ca 70% taboru więcej, niż go faktycznie było potrzeba.

Z powyższego wynika jasno dążność do podporządkowania taboru sprzętowi. Jest to stanowisko z gruntu niesłuszne, gdyż tabor i sprzęt budowlany muszą **wspólnie** wykonać powierzone im zadania. Nie może więc tu być mowy o jakimkolwiek uprzywilejowaniu

sprzętu kosztem samochodów lub też odwrotnie. Współpraca zespołu transportowo-sprzętowego winna i musi się opierać na daleko idącym równouprawnieniu obu tych środków, wzajemnie od siebie uzależnionych i wypełniających — jak już wspomniano — wspólne zadanie. Konieczność ta wynika z faktu, że wartość inwestycyjna koparki jest z zasady kilka razy mniejsza, niż wartość obsługujących ją samochodów; przestój koparki daje straty za okres przestoju kilka razy niższe, niż przestój obsługujących ją samochodów.

W takim stanie rzeczy — w uprzywilejowaniu koparki lub betoniarki kosztem samochodu — tkwi drugi błąd, który wpływa hamująco na właściwe wykorzystanie potencjału przewozowego taboru.

Dalszym poważnym mankamentem tej współpracy jest niesprecyzowanie odpowiedzialności za stan dróg. Przedsiębiorstwa posiadające koparki pracują z reguły jako podwykonawcy i nie posiadają ani środków, ani możliwości utrzymania we właściwym stanie dróg spod koparek na zwalki. Odpowiedzialność za te drogi ponosi generalny wykonawca jednak doświadczenie wykazuje, że niejednokrotnie nie przywiązuje on do zagadnienia tego odpowiedniej wagi. Dlatego też warunkiem podstawienia do dyspozycji generalnego wykonawcy całego zespołu **sprzętowo-transportowego**, tj. koparki i samochodów winno być oddanie do użytku dróg w takim stanie jak, to określają — np. dla budownictwa przemysłowego — przepisy okólnika nr 64 Ministra Budownictwa Przemysłowego z dnia 14.VIII 1952 r. — a następnie ich konserwacja.

Należy stwierdzić z przykrością, że do dziś dnia nie podjęto prób zorganizowania współzawodnictwa między załogą koparek i betoniarek, a obsługujących je załogą samochodów. Możliwość zorganizowania takiego współzawodnictwa nie dotarła zupełnie do świadomości referentów współzawodnictwa. I tak np. referent współzawodnictwa komórki transportowej notuje skrajnie wysokie wyniki osiągane przez kierowców wywozów, ale nie interesuje go zupełnie, czy obsłużyli oni we właściwy sposób koparkę i czy zadanie dzienne zespołu transportowo-sprzętowego zostało wykonane. Jego kolega z zakładu posiadającego koparki przyjmuje długofalowe zobowiązania operatorów koparek nie troszcząc się o to, czy i w jakim stopniu transport samochodowy dopomoże im w wykonaniu tych zobowiązań. Tak więc na skutek oderwania się referentów współzawodnictwa od załogi, nieznajomości warunków pracy oraz nie stworzenia pracownikom możliwości

wykonania zobowiązania z powodu niezabezpieczenia im środków do jego realizacji słyca się w ogóle sens współzawodnictwa, a przez brak realnych podstaw do wykonania zobowiązania zaprzepaszcza się cenną inicjatywę ofiarnej i bojowej załogi. Nie też dziwnego, że pracownicy w wielu przypadkach traktują podjęcie współzawodnictwa jako formalność, polegającą na podpisaniu jeszcze jednego papierka. A przecież można by zorganizować współzawodnictwo między operatorem a kierowcami, czy też między poszczególnymi zespołami sprzętowo-transportowymi. Warto i trzeba również pomyśleć o współzawodnictwie między betoniarką i transportem z jednej, a odbiorcą betonu z drugiej strony tym bardziej, że ten ostatni żyje, jak dotąd, w zupełnie błędnym przekonaniu, jakoby właśnie jego stanowisko było wybitnie uprzywilejowane i nie zawsze zdaje on sobie sprawę z tego, że na skutek jego niedbalstwa mają przestoje i samochody i betoniarka. Tak więc przy organizacji współpracy samochodów z betoniarkami trzeba bezwzględnie do walki o ich należyte wykorzystanie wciągnąć odbiorcę betonu, którego organizacja pracy i sprawność odbioru winny zagwarantować tak betoniarce jak i samochodowi właściwy front pracy.

Przy użyciu taboru skrzyniowego do pracy pod koparkami łyżkowymi lub frezującymi, należy pamiętać o ustawieniu na miejscu zwalki kilkuosobowej brygady do rozładunku wozów. Doświadczenie wykazało, że tabor skrzyniowy zwłaszcza przy przewożeniu żwiru może z powodzeniem zastąpić tabor samowyladowawczy, a czas rozładunku takiego wozu o nośności 3,5 ton trwa przeciętnie od 3 — 4 minut.

Artykuł ten porusza zasadnicze zagadnienia współpracy zespołów sprzętowo-transportowych i stanowi próbę podsumowania dotychczasowych doświadczeń, jakie na tym odcinku zebrała służba transportowa na budowie Kombinatoru im. Lenina. Należy się spodziewać, że transportowcy z innych budów podzielą się na łamach „Transportu” swoimi doświadczeniami i że poruszone tu zagadnienia doczekają się szczegółowego rozpracowania zarówno ze strony pracowników transportu, jak i personelu inżynieryjno-technicznego budowy. Im prędzej rozpracowanie takie nastąpi — i jeśli przyczyni się ono do usprawnienia współpracy zespołów transportowo-sprzętowych, która coraz szerzej występuje na wszystkich placach budowy w Polsce — tym lepsze będą rezultaty naszej pracy na tym tak ważnym dla budownictwa przemysłowego odcinku.

OD NASZYCH KORESPONDENTÓW

POMOC SĄSIEDZKA W TRANSPORCIE

W związku z trudnościami, wynikającymi w transporcie w okresach szczytowego nasilenia przewozów i celem lepszego wykorzystania taboru własnego została zainicjowana w roku ubiegłym w resorcie przemysłu mięsnego i mleczarskiego tzw. akcja pomocy sąsiedzkiej. Akcja ta polega na przewożeniu przez pojazdy należące do podległych resortów przemysłów, przy okazji przewozów własnych towarów także towarów należących do innych przemysłów podległych resortowi.

Ponieważ szczytowe okresy przewozów nie występują równocześnie we wszystkich przemysłach resortu samochodów przemysłu, w którym występuje w określonym czasie mniejsze nasilenie są w ramach pomocy sąsiedzkiej wynajmowane przedsiębiorstwom resortu, które w tym samym okresie przeżywają szczytowe nasilenie pracy np. przedsiębiorstwa przemysłu rybnego udzielają pomocy przemysłowi mleczarskiemu w okresie nasilenia przewozów mleka.

Przewozy towarów i wynajem pojazdów dokonywane są w zasadzie za zwrotem kosztów własnych.

Wprowadzenie pomocy sąsiedzkiej w resorcie przemysłu mięsnego i mleczarskiego było wyjątkowo trudne, ponieważ poszczególne przemysły podlegające resortowi odczuwają brak taboru własnego i w mniejszym lub większym stopniu współpracują z przewoźnikiem publicznym.

Udział w przewozach w r. 1953 własnego taboru drogowego i obcego w przemysłach np. mleczarskim i jajczarsko-drobiarskim przedstawiał się następująco:

C.P.Z. Mleczar.	I kw.	II kw.	III kw.	IV kw.
obcy	60,2%	57,6%	59,4%	55,5%
własny	39,9%	42,4%	40,6%	44,5%

C.Z.P. Jaj. - Drobiarskiego

	31,2%	37,3%	22,3%	29,0%
obcy				
własny	68,8%	62,7%	77,7%	71,0%

Dane te wskazują, że przedsiębiorstwa podległe obu centralnym zarządom, biorąc udział w akcji pomocy sąsiedzkiej musiały w możliwie najbardziej racjonalny sposób ustawić organizację pracy taboru własnego, biorąc pod uwagę cykliczność produkcji własnej i możliwości eksploatacyjne taboru.

Dalszą trudnością w zorganizowaniu tej akcji była konieczność przestrzegania specjalnych warunków sanitarnych przy przewożeniu towarów poszczególnych przemysłów podległych resortowi. Niektóre towary wymagają przewozu specjalnie przystosowanymi do tego celu samochodami

np. drób mrożony, mięso mrożone, wędliny itd., wymagają przewozu samochodami chłodniami. Dla tego rodzaju przewozów stosowanie pomocy sąsiedzkiej jest w zasadzie niemożliwe.

Przy wprowadzeniu w życie akcji pomocy sąsiedzkiej natrafiono początkowo na przeszkody ze strony niektórych przedsiębiorstw, które uważały, że bardziej celowym jest zatrzymywanie pojazdów na postoju dla zaoszczędzenia, dla własnych celów pojazdów i ogumienia, niż udzielanie pomocy „obcym” przedsiębiorstwom. Stanowisko takie jako niesłuszne gospodarczo w porównaniu do oczywistych korzyści, osiąganych przy stosowaniu omawianej akcji było na dłuższą metę nie do utrzymania.

Akcja pomocy sąsiedzkiej rozwijała się coraz bardziej, co doprowadziło do zawarcia przez zainteresowane centralne zarządy umów w tym zakresie. Typową umową normującą zasady wzajemnej współpracy transportowej jest porozumienie zawarte w dniu 30. III. 1954 między centralnym zarządem przemysłu mleczarskiego i centralnym zarządem przemysłu jęczarsko-drobiarskiego. Porozumienie to postanawia, że:

„Pomoc sąsiedzka nie ma charakteru zarobkowego i odbywa się jedynie za zwrotem kosztów własnych kalkulowanych na podstawie przeciętnych kosztów eksploatacji, uzgodnionych przez obie strony. Tak skalkulowana taryfa przewozowa stanowi załącznik do umowy.

Obie strony przyjmują, że kwestia zwrotu kosztów usług transportowych pomocy sąsiedzkiej nie odgrywa zasadniczej roli i placówki bezpośrednio udzielające sobie pomocy sąsiedzkiej mogą ustalić inną formę wynagrodzenia np. wymiana usług.

Wszystkie placówki CZPMlecz. i CZPJD posiadające siedzibę w jednej miejscowości lub bliskim sąsiedztwie obowiązane są do nawiązania kontaktu i określenia warunków i charakteru wzajemnej pomocy. Inicjatywa nawiązania współpracy należy do strony mającej zapotrzebowanie na przewozy. Również strona posiadająca pewne rezerwy środków transportowych względnie niewykorzystane przebiegi lub ładowność zobowiązana jest do zaofiarowania usług transportowych drugiej stronie i zawiadomienie jej o możliwości udzielenia pomocy.”

Porozumienie określa, że pomoc wzajemna dotyczy taboru samochodowego i konnego.

Dalsza współpraca wzajemna ma polegać na wspólnym wysyłaniu przesyłek wagonowych i wykorzystaniu ładowności wagonów oraz wzajemnej pomocy technicznej.

Pomoc w środkach transportowych może polegać na wypożyczaniu drugiej stronie całych pojazdów na określone godziny lub przebiegi, na wykorzystywaniu przebiegów powrotnych, na przewozach masy towarowej dla dopełnienia niewykorzystanej ładowności pojazdów.

Porozumienie zaleca stosowanie pomocy wzajemnej szczególnie w przypadkach umożliwiających stronie przeprowadzenie przeglądów technicznych oraz konserwacji zapobiegawczej dla niedopuszczenia do przestoju pojazdów.

W ramach porozumienia generalnego centralnych zarządów jednostki terenowe obu stron mogą zawierać lokalne szczegółowe porozumienia.

Umowa precyzuje również obowiązki stron. Do obowiązków strony korzystającej z pomocy sąsiedzkiej należy:

1) oddanie wypożyczonego samochodu w oznaczonym terminie,

2) wykonywanie przewozu możliwie w godzinach normalnej pracy kierowców i nieprzetrzymywanie środków transportowych ponad niezbędny czas,

3) nieprzeciążanie samochodów, zachowanie czystości, chronienie od uszkodzenia itp.,

4) natychmiastowa naprawa, lub uregulowanie kosztów naprawy i uszkodzeń,

5) regularny zwrot kosztów całkowitego lub częściowego użycia pojazdów itp.”

Strona udzielająca pomocy sąsiedzkiej obowiązana jest m. in. do:

1) punktualnego podstawiania pojazdów na umówiony termin,

2) do dostarczenia pojazdów w stanie umożliwiającym natychmiastowe użycie, tj. w stanie technicznym zapewniającym dokonanie przewozu oraz w stanie czystym,

3) wystawiania rzetelnych rachunków i not obciążających wykonaną usługę, zgodnie z ustaloną taryfą itp.”

Porozumienie centralnych zarządów ustala również obowiązujący tryb dokumentacji i sprawozdawczości przy dokonywaniu przewozów przez obie strony.

W przypadku wypożyczenia całego samochodu właściciel wystawia kartę drogową z własną pieczęcią „in blanco”, z tym, że zadanie przewozowe wypisuje użytkownik i do niego również należy podsumować wyniki eksploatacji za wyjątkiem zużycia paliwa.

Wyniki eksploatacji w sprawozdawczości ujmuje właściciel pojazdu. Celem uzyskania statystyki odnośnie udzielonej lub otrzymanej pomocy właściciel pojazdu podaje w omówieniu do sprawozdań kwartalnych wzór T1S ilość ton/km pracy dokonanej dla drugiej strony. Podobnie placówka korzystająca z pomocy w swoim sprawozdaniu kwartalnym T1S podaje w ton/km wysokość uzyskanej pomocy. Przewozy w ramach pomocy sąsiedzkiej placówka korzystająca wykazuje w sprawozdaniach statystycznych z wykonania planu przewozów na wzorze TL.”

Taryfa będąca integralną częścią umowy, zawiera stawki podane w Dzienniku Taryf i Zarządzeń Komunikacyjnych Nr 5/51 poz. 44 oraz nr 13/53 poz. 130, uzupełnione postanowieniami dotyczącymi przewozów na długie dystanse oraz stawką za przewozy okazyjne stosowaną przy przewozach części ładunku innej placówki razem z własnym ładunkiem lub przy wykorzystaniu pustych przebiegów powrotnych.

Taryfa przewiduje również sposób fakturowania. Podstawą do obliczenia kosztów są prawidłowo prowadzone karty drogowe SM 102.

Pomoc sąsiedzka zdała egzamin w resorcie przemysłu mięsnego i mleczarskiego. Przyczyniła się w dużym stopniu do wykonania zadań resortu i lepszego wykorzystania potencjału transportowego przy pełnej zrozumienia współpracy transportowców zainteresowanych przemysłów.

Koresp. Z. Puławska

ROZKŁAD JAZDY PKP I PKS NA TERENIE WOJEW. WROCŁAWSKIEGO

Ogólnie znane jest, że sprawny dojazd do pracy wpływa bezpośrednio na wykonanie zadań planowych wszystkich działów gospodarki narodowej, gdyż umożliwia dowóz odpowiedniej ilości robotników w określonym czasie do ich warsztatów pracy.

Wojewódzka Komisja Planowania Gospodarczego we Wrocławiu, rozumiejąc znaczenie dojazdu do pracy, już w 1951 r. wystąpiła z wnioskiem do Prez. WRN o powzięcie uchwały w sprawie składania wniosków do rozkładów jazdy PKP i PKS. W myśl powziętej uchwały Prez. WRN z dnia 22.II.1951 r. Miejskie i Powiatowe Komisje Planowania Gospodarczego zwołują dwa razy w roku konferencje, na które poszczególne zakłady pracy, szkoły i instytucje składają dezyderaty odnośnie proponowanych zmian. Całość materiału po przeanalizowaniu w terminie oznaczonym przez MKPG zostaje przesłana do WKPG, która z kolei analizuje wnioski pod kątem widzenia powiązania potrzeb w skali wojewódzkiej i słuszności wysuniętych dezyderatów, po czym wszystkie wnioski omawiane są na

posiedzeniach Komisji Koordynacji Przewozów przy współudziale członków Komisji i wszystkich M i PKPG.

W wyniku konferencji wnioski są akceptowane, odrzucone, względnie przekazane DOKP czy ZOPKS do rozpatrzenia, a przede wszystkim te, które wymagają badań technicznych.

Poważną trudnością w opracowaniu wniosków jest nieprzestrzeganie terminów składania dezyderatów, co powoduje szereg interwencji i ogłoszeń w prasie po wprowadzeniu w życie nowych rozkładów jazdy ostatnio np. ze strony WPZB nr 1, Prez. PRN Strzelin i in.

Ponadto niektóre przedsiębiorstwa zgłaszają wnioski bez jakiegokolwiek analizy ilości dojeżdżających, godzin dojazdu i przyjazdu, wgl. tras, np. Jęlczańskie Zakłady Samochodowe, Kopalnia Miedzi „Konrad” oraz Pa-Fa-Wag Wrocław.

Prezydium często opiniuje sprawy ruchu pasażerskiego bez zaznajomienia się z zagadnieniem. Wyrażono np. zgodę na zlikwidowanie przystanków kolejowych w Wojnowie

pcw. Wrocław i w Zwróconej pow. Ząbkowice, przez co uniemożliwiono dojazd i powrót robotników zatrudnionych w zakładach w Szklarach i w Fabryce Sztucznego Jedwabiu w Kowalach.

Niezależnie od powyższych niedociągnięć, na terenie województwa wrocławskiego na skutek zgłoszonych wniosków z terenu wprowadzono cały szereg usprawnień w dojeździe do pracy do takich zakładów jak Celwiskoza Jelenia Góra, Kopalnia w Wałbrzychu, Pa-Fa-Wag Wrocław, „Konrad” huta w Legnicy Zakłady Samochodowe Jelcz, w dojeździe do miejscowości wczasowych, szczególnie powiatów Jelenia Góra, Kłodzko i Bystrzyca. Ponadto usprawniono połączenie między terenem i siedzibą powiatów, a Wrocławiem, np. Syców, Lubin, Góra Śl., Zgorzelec i Kamienna Góra. Zwrócono również uwagę na obsłużenie terenów bezkomunikacyjnych np. linia Legnica — Prochowice, Jawor — Męcinka; na przekazanie pasażerskich przewozów kolejowych na tabor PKS w myśl Uchwały Rządu na odcinku Oława — Boreczek, Kamienna Góra — Okrze-

szyn; zlikwidowano linie PKS, których trasy prowadziły wzdłuż linii kolejowej np. Wałbrzych — Mieroszów. Mimo, że dużą uwagę zwraca się na obsłużenie w dojeździe do pracy poszczególnych przedsiębiorstw nie wszystkie potrzeby mogą być zaspokojone, a to z powodu wysokiej taryfy PKS za bilety miesięczne, szczupłego taboru autobusowego i konieczności dowozu większej ilości pracowników na jedną godzinę z różnych miejscowości.

Z uwagi na powyższe większe zakłady pracy dowożą pracowników własnymi autobusami względnie samochodami przystosowanymi. Należałoby zatem w najkrótszym czasie przeanalizować możliwość obniżenia opłat za miesięczne bilety PKS, idąc w kierunku wyrównania ich z opłatami za bilety miesięczne PKP, co nie tylko przyczyni się do dalszego usprawnienia dojazdu do pracy i szkół, ale również przyspieszy wykonanie Uchwały Rządu odnośnie przekazywania kolejowych przewozów pasażerskich na krótkie odległości na tabor PKS.

Koresp. CZ. ZIEMBOWA (Wrocław)

DZIAŁ INFORMACYJNY*)

PRZEDTERMINOWE ZDAWANIE WAGONÓW

Taryfa Towarowa PKP przewiduje, że za przedterminowe załadowanie lub wyladowanie grupy wagonów, składającej się co najmniej z dwóch wagonów podstawowych jednocześnie, kolej wypłaca nadawcy lub odbiorcy premię wynoszącą od wagonu i godziny zł. 2 (dział IV, rozdział 2, § i nowego wydania taryfy towarowej PKP).

W niektórych zakładach powstały wątpliwości odnośnie przeznaczenia tych premii. W związku z tym pismo okólnie Przewodniczącego PKPG nr 10 z dnia 21 czerwca 1954 r. wyjaśnia, że wpływów z tych premii nie można przeznaczać na premiowanie pracowników przedsiębiorstw.

C. G.

INSTRUKCJA DLA DYSPOZYTORÓW RUCHU TOWAROWEGO W PKS

W celu ujednolicenia organizacji służby dyspozytorskiej w ruchu towarowym we wszystkich jednostkach PKS — począwszy od II kwartału wprowadzono jako obowiązującą „Tymczasową Instrukcję dla dyspozytorów ruchu towarowego”.

W Instrukcji z całym naciskiem podkreślono wielokrotnie doniosłe znaczenie funkcji dyspozytora w działalności operatywnej w zakresie usług przewozowych jednostek PKS. Stąd wynika konieczność posiadania przez pracowników na tym stanowisku odpowiednich kwalifikacji, konieczność szkolenia i właściwego zaszeregowania.

W myśl omawianej instrukcji dyspozytor powinien posiadać następujące wiadomości:

1. znajomość zadań transportu towarowego, wynikających z odpowiednich uchwał Prezydium Rządu oraz z zarządzeń PKPG i innych władz zwierzchnich;
2. ogólne wiadomości o pojazdach mechanicznych, a zwłaszcza w odniesieniu do typów i marek pojazdów będących w eksploatacji danej jednostki;
3. znajomość i umiejętność posługiwania się Taryfą Towarową PKS;
4. znajomość przepisów ruchu kołowego, obowiązujących na terenie naszego kraju;
5. umiejętność posługiwania się rozkładem jazdy dla szybkiego wyszukiwania połączeń komunikacyjnych;
6. znajomość sieci komunikacyjnej najbliższej okolicy, rozmieszczenia i adresy okolicznych placówek PKS;
7. znajomość zdolności przewozowej taboru;
8. znajomość podstawowych wskaźników planowanych:
 - a) ilość dni inwentarzowych;
 - b) ilość wozodni gotowości technicznej i współczynnik gotowości technicznej;
 - c) ilość wozodni w pracy i współczynnik wykorzystania taboru;
 - d) ładowność poszczególnych typów pojazdów;
 - e) szybkość techniczna i eksploatacyjna;
 - f) współczynnik wykorzystania przebiegu;

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

- g) współczynnik wykorzystania ładowności;
- h) średni dobowy czas pracy;
- i) normy czynności ładunkowych;
9. umiejętność obliczania wydajności taboru w tonach i w tonokilometrach na poszczególny pojazd;
10. znajomość dokumentów przewozowych i handlowych, ich obiegu a także umiejętność ich analizowania;
11. wszechstronna znajomość rodzajów towarów;
12. znajomość wydajności pracy maszyn, urządzeń i sprzętu przeładunkowego w danej jednostce PKS;
13. umiejętność kalkulacji czasu wykonywania usług przewozowych zależnie od rodzaju towaru, odległości przewozu i rodzaju pojazdu;
14. znajomość swego rejonu, potoków towarowych i czasu pracy w głównych punktach obrotu masy towarowej (stacja kol., przystań wodna, składy, magazyny itp.), sposobu wykonywania prac ładunkowych, znajomość dróg dojazdowych;
15. znajomość obowiązków wynikających z zawartych z usługobiorcami umów okresowych;
16. znajomość i kontrola wykonania zdetalizowanego planu eksploatacyjnego przez poszczególne pojazdy.

Równocześnie z wprowadzeniem tej instrukcji — zlecono wszystkim jednostkom PKS, aby w terminie trzech-miesięcznym przedstawiły uwagi do obowiązujących postanowień i dopiero na podstawie tych uwag i sposirzeń terenu zostanie ustalona treść i układ instrukcji, zastępującej obecnie obowiązującą „tymczasową” instrukcję.

AL.

OKREŚLENIE WARTOŚCI DNIÓWKI PRZEWOZOWEJ ŚWIADCZONEJ W NATURZE

Na podstawie dekretu z dnia 30 czerwca 1951 r. o obowiązkach świadczeń w naturze na niektóre cele publiczne, wydane zostało rozprządzenie Rady Ministrów z dnia 26 maja 1954 r. w sprawie określenia równowartości dniówki pracy niewykwalifikowanej i dniówki używania środków przewozowych w ramach świadczeń w naturze na niektóre cele publiczne (opublikowane w Dzienniku Ustaw Nr 25/54 r. pod poz. 97).

W dekrete z 1951 r. na podstawie którego wydane zostało omawiane rozprządzenie postanowiono, iż osoby posiadające środki przewozowe mogą być zobowiązane, w ramach świadczeń w naturze, do dostarczenia na określony czas środków przewozowych konnych lub z mechanizowanych wraz z obsługą.

Równowartość pieniężną dniówki pracy niewykwalifikowanej i dniówki używania środków przewozowych dla osób fizycznych i prawnych, posiadających przedsiębiorstwa przemysłowe, handlowe lub usługowe oraz wykonywujących wolne zajęcia zawodowe i wszelkie inne zatrudnienia o celach zarobkowych oblicza się na 1954 rok według norm określonych w rozprządzeniu Rady Ministrów z dnia 3 czerwca 1953 r. w sprawie określenia rocznej wysokości niektórych świadczeń w naturze na niektóre cele publiczne oraz równowartość dniówki w ramach tych

świadczeń (o czym pisaliśmy w numerze 8 z 1953 r. miesięcznik „Transport“).

W przypadku jednak zamiany świadczeń w naturze na uiszczenie gotówką, stawki oblicza się nie według równowartości pieniężnej dniówki przewozowej, określonej w cytowanym wyżej rozporządzeniu Rady Ministrów z 3.VI.53 r., tylko według norm określonych w omawianym rozporządzeniu Rady Ministrów z 26.V.54 r.

Dniówka najwyższa w przypadku uiszczenia gotówką — 61,50 zł. dla zaprzęgu jednokonnego i za każdą tonę nośności środka zmechanizowanego oraz 82 zł. dla zaprzęgu dwukonnego obejmuje 8 województw: warszawskie, poznańskie, łódzkie, gdańskie, zielonogórskie, wrocławskie, opolskie i stalinogrodzkie. Równowartość pieniężna zaś dniówki przewozowej dla tychże województw jest niższa i wynosi dla zaprzęgu jednokonnego i jednej tony pojazdu mechanicznego 54 zł., dla dwukonnego 72 zł.

Dla dalszych 8 województw przy uiszczeniu świadczeń w naturze w gotówce stawka wynosi 55,50 zł. przy zaprzęgu jednokonnym i za 1 tonę ładowności pojazdu mechanicznego oraz 74 zł. dla dwukonnego zaprzęgu. Równowartość natomiast pieniężna tejże dniówki jest również niższa i wynosi 48 zł. dla jednokonnego zaprzęgu i 1 tony ładowności pojazdu mechanicznego oraz 68 zł. dla zaprzęgu dwukonnego.

Dla województwa bydgoskiego opłacane gotówką stawki zostały ustalone odmiennie od powyższych, a mianowicie 58,50 zł. dla pojazdu jednokonnego i 1 tony ładowności pojazdu mechanicznego oraz 78 zł. dla dwukonnego. Równowartość pieniężna dniówki przewozowej dla tego województwa jest również niższa i wynosi 51 zł. dla zaprzęgu jednokonnego i 1 tony ładowności pojazdu mech. oraz 68 zł. dla zaprzęgu dwukonnego.

W świetle dekretu z 30.VI.51 r. świadczenia w naturze, a więc i w formie dostarczania środków przewozowych mogą być stosowane m. in. do budowy, konserwacji i ochrony sieci komunikacyjnej, urządzeń wodno-melioracyjnych, wodociągowo-kanalizacyjnych, przeprowadzania masowych akcji zwalczania szkodników itp.

K.K.

TARYFA DOROŻEK (TAKSÓWEK) SAMOCHODOWYCH

Uchwała nr 313/54 Rady Ministrów z dnia 18.5.1954 r. reguluje w całym kraju opłaty przy korzystaniu z samochodowych taksówek (dorożek) osobowych i bagażowych.

Nowa taryfa, obowiązująca od 1 lipca 1954 r. wprowadza następujące opłaty:

A. dla osobowych taksówek samochodowych:
1. na obszarze m. st. Warszawy za wyjątkiem Miejskiego Przedsiębiorstwa Taksówkowego w m. st. Warszawie:

— za pierwszy kilometr	zł. 3,60
— „ każdy następny kilometr	„ 1,80
— „ każdą godzinę postoju	„ 24,00

2. Dla Miejskiego Przedsiębiorstwa Taksówkowego w m. st. Warszawie:

— za pierwszy kilometr	zł. 4,00
— „ każdy następny kilometr	„ 2,00
— „ każdą godzinę postoju	„ 30,00

3. na obszarze pozostałych województw:

— za pierwszy kilometr	zł. 4,50
— „ każdy następny kilometr	„ 2,70
— „ każdą godzinę postoju	„ 24,00

Opłata za korzystanie z osobowych dorożek samochodowych nie posiadających taksomierzy na całym obszarze kraju wynosi:

— za każdy kilometr	zł. 2,80
— „ każde rozpoczęcie 500 metrów wykazane przez licznik samochodowy ponad 1 km „	1,40
— „ za każdą godzinę postoju	„ 24,00

B. dla bagażowych taksówek samochodowych na obszarze całego kraju:

— za pierwsze 900 metrów	zł. 3,50
— „ każdy następny kilometr	„ 3,60
— „ każdą godzinę postoju	„ 24,00
— „ czynności ładunkowe za każde zaczęcie 100 kg	„ 2,00

Opłata za korzystanie z bagażowych dorożek samochodowych nie posiadających taksomierzy na całym obszarze kraju wynosi:

— za każdy kilometr	zł. 3,60
— „ każde rozpoczęcie 500 metrów wykazane	

przez licznik samochodowy ponad 1 km. „	1,80
— „ każdą godzinę postoju „	24,00
— „ czynności ładunkowe za każde zaczęcie 100 kg.	2,00

W godzinach nocnych (od 23 do 5) obowiązują na całym obszarze kraju błądy o 50% wyższe z wyjątkiem taksówek Miejskiego Przedsiębiorstwa w m. st. Warszawie, dla których obowiązują opłaty o 100% wyższe.

Za jazdę poza granicami miasta (osiedla) pobiera się opłatę za oba kierunki jazdy tak bez wykorzystania, jak i przy wykorzystaniu jazdy w kierunku powrotnym.

Powyższe opłaty są równe względnie niższe od dotychczas obowiązujących. Np. 5 km przejazd taksówką osobową kosztuje obecnie najwyżej zł. 15,30, podczas gdy uprzednio zł. 19,80 w Krakowie, zł. 18,90 w Stalinogrodzie, zł. 17,10 w Poznaniu, zł. 16,20 w Łodzi i Wrocławiu itp.

Omawiana uchwała upoważnia prezydium wojewódzkich rad narodowych i Prezydium Rady Narodowej m. Łodzi do obniżania na swoim terenie opłat do poziomu, ustalonego dla m. st. Warszawy.

Uregulowanie opłat za taksówki osobowe i bagażowe likwiduje dotychczasowy anormalny stan na tym odcinku i ułatwi walkę z kierowcami, pobierającymi nadmierne opłaty za przewozy taksówkowe.

C. G.

NORMY PAŃSTWOWE DLA WOZÓW KONNYCH

W Dzienniku Ustaw Nr 24 z br. pod poz. 92 ukazało się rozporządzenie Przewodniczącego PKPG z dnia 3 maja 1954 r. w sprawie zatwierdzenia norm państwowych ustalonych przez Polski Komitet Normalizacyjny, dotyczących wozów konnych. Rozporządzenie obejmuje wykaz 31 zatwierdzonych norm państwowych (PN) obowiązujących na całym obszarze Państwa; w tym 8 norm dotyczy samych wozów konnych o nośnościach: 0,75 t., 1 t., 1,5 t., 2 t., 2,5 t., oraz pozostałe 23 zatwierdzone normy dotyczą części do wozów konnych. Od dnia wejścia w życie omawianego rozporządzenia tj. od 1 lipca 1954 r. nie wolno produkować wozów konnych rozworowych nieresorowanych o tonażu wyżej wymienionym i o rozstawach kół innych, niż określone w zatwierdzonych obecnie normach. Przepisów omawianego rozporządzenia nie stosuje się jednak do wozów wykonywanych przez drobny przemysł i rzemiosło, części zamiennych do wozów będących w eksploatacji, wozów przeznaczonych na eksport w tym przypadku, gdy zamawiający stawia inne wymagania oraz do prac naukowo-badawczych.

K. K.

ZASADY PRZYDZIAŁU ODZIEŻY SPECJALNEJ I SPRZĘTU OCHRONY OSOBISTEJ

W Monitorze Polskim Nr A — 58/54 ukazała się Uchwała Nr 317 Prezydium Rządu z dnia 18 maja br. w sprawie zasad przydziału odzieży specjalnej i sprzętu ochrony osobistej.

Uchwała powyższa, podjęta przez Prezydium Rządu w porozumieniu z Centralną Radą Związków Zawodowych w trosce o uporządkowanie i dalszą poprawę stanu zaopatrzenia pracowników w odzież specjalną i sprzęt ochrony osobistej — ustala, iż normy zaopatrzenia w odzież specjalną i obuwiu specjalne, zwane dalej „odzieżą specjalną“ oraz normy zaopatrzenia w sprzęt ochrony osobistej przysługujące pracownikom w związku z warunkami pracy — zatwierdza Prezydium Rządu po porozumieniu z Centralną Radą Związków Zawodowych.

Uchwała wprowadza podział odzieży specjalnej na odzież ochronną i odzież roboczą.

1. Odzieżą ochronną jest odzież specjalna, która chroni życie lub zdrowie pracownika przed szkodliwościami produkcyjnego procesu technologicznego lub przed szkodliwościami wynikającymi z charakteru pracy oraz przed możliwością nagłego zniszczenia odzieży własnej przez spalanie, gnienie, żrące działanie lub wydawana jest pracownikowi z uwagi na wymagania sanitarne lub specjalne potrzeby produkcji.

2. Odzieżą roboczą jest odzież specjalna, która ułatwia pracownikowi wykonywanie pracy lub chroni zwykłą odzież pracownika przed nadmiernym zużyciem lub zniszczeniem.

3. Sprzętem ochrony osobistej jest sprzęt chroniący pracownika przed szkodliwościami i niebezpieczeństwami związanymi z wykonywaną pracą.

Należy zaznaczyć, iż odzież ochronna z uwagi na sposób korzystania z niej dzieli się na:

a) odzież indywidualną, wydawaną pracownikowi do jego osobistego użytku w czasie i miejscu pracy;

b) odzież dyżurną, która wydawana jest pracownikowi w czasie i miejscu pracy przy wykonywaniu określonych czynności, a nie służy do osobistego użytku jednego pracownika.

Odzież ochronna i sprzęt ochrony osobistej wydawane są pracownikom bezpłatnie, natomiast odzież robocza przysługuje pracownikom na podstawie obowiązujących przepisów bezpłatnie lub częściowo odpłatnie — wydawana będzie nadal na dotychczasowych zasadach. Wszelkie zmiany zakresu bezpłatnie wydawanej odzieży roboczej wymagają uchwały Prezydium Rządu.

O ile odzież robocza nie jest przewidziana w obowiązujących przepisach — może ona być wydawana pracownikom wyłącznie odpłatnie.

We wspomnianej uchwale podkreślono, iż przy ustalaniu norm zaopatrzenia pracowników w odzież specjalną i sprzęt ochrony osobistej oraz okresów zużycia tej odzieży obowiązują następujący tryb postępowania:

a) projekty norm zaopatrzenia w odzież, opracowane w porozumieniu z właściwymi zarządami głównymi związków zawodowych — ministrowie (kierownicy centralnych urzędów) przedkładają Prezydium Rządu do zatwierdzenia;

b) do omawianych projektów powinny być dołączone opinie CRZZ, PKPG i Ministerstwa Finansów; przy czym opinie te powinny być wydane nie później, niż w ciągu miesiąca od dnia złożenia wniosku ministra (kierownika centralnego urzędu).

Ponadto uchwała przewiduje, że w razie potrzeby bezwzględnego zapewnienia pracującym bezpiecznych warunków pracy przy powstaniu nowych stanowisk roboczych lub zmianie procesów technologicznych ministrowie (kierownicy centralnych urzędów) — po porozumieniu z właściwymi zarządami gł. związków zawodowych — upoważnieni są do ustalenia tymczasowych norm zaopatrzenia pracowników w odzież ochronną i sprzęt ochrony osobistej pod warunkiem, że uzupełnienia znajdują pokrycie w zatwierdzonych planach finansowych i materialnych. O ile w związku z postępem technicznym — nastąpi polepszenie warunków pracy — uchwała nakłada na ministrów obowiązek wstrzymania wydawania zbytecznej już odzieży ochronnej.

W przypadku przedterminowego zużycia odzieży ochronnej i sprzętu ochrony osobistej z przyczyn niezależnych od pracownika — wymiana może nastąpić przed upływem ustalonego okresu zużycia. W odniesieniu do odzieży roboczej wydawanej bezpłatnie lub częściowo odpłatnie — ponowne wydanie nastąpi wyłącznie na zasadach pełnej odpłatności. Wyjątki dopuszczalne są jedynie w przypadku zniszczenia odzieży roboczej nie z winy pracownika.

Dla zachęcenia pracowników do oszczędnego używania wydawanej im bezpłatnie odzieży roboczej — uchwała postanawia, iż odzież ta — po upływie ustalonego okresu zużycia — przechodzi na własność pracownika.

Uchwała powyższa weszła w życie z dniem ogłoszenia.

A. L.

Taryfy i zarządzenia

W komunikacji kolejowej:

W Dzienniku Taryf i Zarządzeń Komunikacyjnych Nr 10 z 1954 r. ogłoszono zarządzenie Ministra Kolei z 4.VI.1954 r., które w Taryfie Polskich Kolei Państwowych wprowadza nowy § 58 o opłatach za przewozy grup sianokosowych. Zgodnie z tym paragrafem przewoźne za grupy sianokosowe z inwentarzem żywym i martwym oblicza się według następujących stawek za każdą os. 2 tej taryfy): za przesyłki zwyczajne — 52 gr, za przesyłki pośpieszne — 62 gr i za przesyłki pośpieszne przewożone na żądanie nadawców pociągami ruchu osobowego — 75 gr. Ulgę tę stosuje się w czasie od 20 maja do 30 września włącznie od wszystkich stacji kolei normalno- i wąskotorowych do stacji normalno- i wąskotorowych znajdujących się na obszarach województw białostockiego, olsztyńskiego, rzeszowskiego i szczecińskiego oraz w kierunkach odwrotnych. Podstawę do stosowania ulgi stanowi zaświadczenie wydane przez prezydium powiatowej rady narodowej, a w drodze powrotnej to samo zaświadczenie, ale poświadczające przez prezydium gminnej rady narodowej w miejscu zbioru siana.

W Dz. T. i Z. K. Nr 10 z 1954 r. ogłoszono zarządzenie Ministra Kolei z 11.V.1954 r., które w jednolitej taryfie tranzytowej, do Umowy o międzynarodowej kolejowej komunikacji towarowej (ETT) zastępuje dotychczasowe tablice odległości tranzytowych kolei Republiki Czechosłowackiej nowymi tablicami, stanowiącymi załącznik do tego zarządzenia.

Z dniem 1.V.1954 r. weszły w życie:

Międzynarodowa taryfa towarowa między stacjami Szwedzkich Kolei Państwowych a stacjami Czechosłowackich Kolei Państwowych przez Trelleborg — Sassnitz Hafen oraz:

Międzynarodowa taryfa towarowa między stacjami Szwedzkich Kolei Państwowych a stacjami Węgierskich Kolei Państwowych przez Trelleborg — Sassnitz Hafen.

Taryfy te składają się z dwóch części, z których część I zawiera specjalne postanowienie dodatkowe do KMT, ogólne warunki stosowania oraz wykaz opłat dodatkowych i innych kosztów, część II zaś obejmuje przepisy kierunkowe, wykaz odległości taryfowych, klasyfikację towarów oraz stawki opłat przewozowych.

O. K.

NOTATKI

ŻYROBUS — NOWY KROK NAPRZÓD W TECHNICIE KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ *)

Komunikacja miejska i podmiejska posługuje się w chwili obecnej trzema zasadniczymi rodzajami publicznych środków lokomocji.

Środkami tymi są: tramwaj, trolejbus i autobus. Zaden z nich mimo posiadania pewnych zalet w stosunku do innych, nie może osiągnąć zdecydowanej przewagi nad pozostałymi, na skutek równoczesnego występowania pewnych wad na innych odcinkach. Tabl. I pokazuje główne zalety i wady trzech rodzajów środków lokomocji.

L. p.	Własności	tramwaj	trolejbus	autobus	pojazd „idealny“
1.	Koszty inwestycyjne linii komunikacyjnej	duże	średnie	małe	małe
2.	Koszty eksploatacji	małe	średnie	duże	małe
3.	Pojemność 1 składu	duża	mała	mała	duża
4.	Szybkość komunikacyjna	mała	duża	duża	duża
5.	Elastyczność zasięgu działania	mała	mała	duża	duża
6.	Wpływ na przełotność ulicy	zły	dobry	dobry	dobry
7.	Wpływ na estetykę miasta	zły	zły	dobry	dobry

*) Opracowano na podstawie czasopisma szwajcarskiego „Der Motorlastwagen“ i czasopisma niemieckiego „Der Deutsche Strassenverkehr“.

nich miast. Z drugiej strony, ze względu na przełotność ulic nie powinien to być pojazd szynowy lecz drogowy. Wynika stąd, że powinien to być rodzaj trolejbusu „bez drutu“, a więc rozwinać to drogą napędu akumulatorowego (istnieją

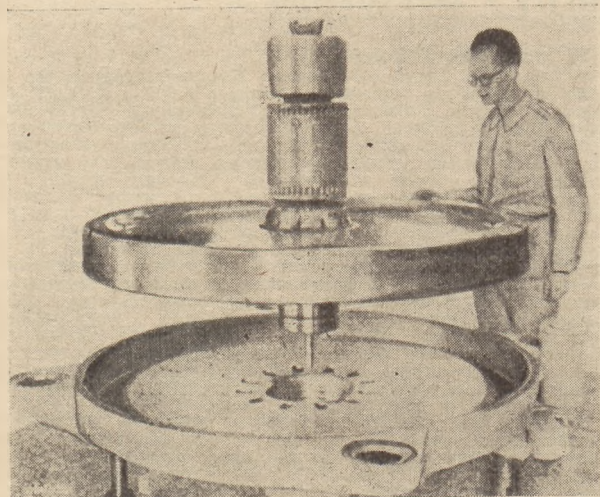
np. w Niemczech nowe konstrukcje małych autobusów akumulatorowych tzw. „Akku-Bus”), lecz napotyka się tu na szereg trudności i niedogodności eksploatacyjnych jak:

a) mała nośność i mały zasięg jazdy przy dużym ciężarze akumulatorów,

b) uciążliwa wymiana wielkich i ciężkich akumulatorów, lub konieczność wycofania pojazdu z linii dla naładowania akumulatorów,

c) niemożność, ze względu na własności akumulatorów, częstotliwości doładowywania w miarę wyczerpania się w czasie eksploatacji.

Dla wyeliminowania tych niedogodności, konstruktorzy szwajcarscy postanowili zastosować zamiast akumulatora elektrycznego — „Akumulator” mechaniczny w postaci napędzonego koła zamachowego zawierającego określoną ilość energii kinetycznej. Na tej zasadzie zbudowany został w r. 1947 pierwszy prototyp pojazdu nazwanego żyrobusem.

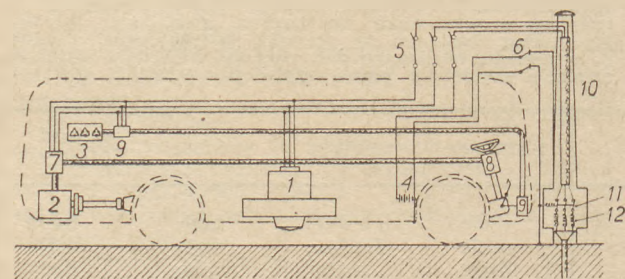


Koło zamachowe żyrobusem

Wspomniane wyżej koło zamachowe, akumulujące energię napędzającą pojazd, wykonane jest ze stali chromo-niklowo-molibdenowej jako pełna tarcza o stałej wytrzymałości, którego ciężar, przy średnicy 1,6 m, wynosi w zależności od typu 1–1,5 t. Koło to, rozprężane do 3000 obr./min. przez osadzone na wspólnym wale wirnik silnika elektrycznego, akumuluje 2–3 milionów kgm energii, przy czym występujące naprężenia rozrywające stanowią 30% naprężenia doraźnego.

Koło zamachowe wraz z silnikiem elektrycznym umieszczone jest we wspólnej szczelnej obudowie w atmosferze wodoru lub helu przy podciśnieniu koła 55 mm Hg. Ma to olbrzymi wpływ na zmniejszenie strat na tarcie, gdyż jak wykazały badania straty te wynoszące w powietrzu ca 40 kW, spadają do 0,3 — 0,4 kW, a więc prawie 100-krotnie.

Dzięki tak małym stratom czas biegu luzem, od 3000 obr./min. do zatrzymania się koła, wynosi około 10 godz. Fot. 1, przedstawia wygląd zewnętrzny koła zamachowego wraz z wirnikiem agregatu elektrycznego. Silnik elektryczny napędzający koło zamachowe jest silnikiem na prąd zmienny 380–500 V, dwubiegunowym, krótkokwartym prądem zmiennym z pomocą kondensatorów w prądnicę asynchroniczną prądu zmiennego. Wirnik wykonany jest jako kłakka rurkowa, przez którą przepływa z dużą szybkością chłodziwo, zapewniając odpowiednie chłodzenie agregatu.



Schemat działania silnika

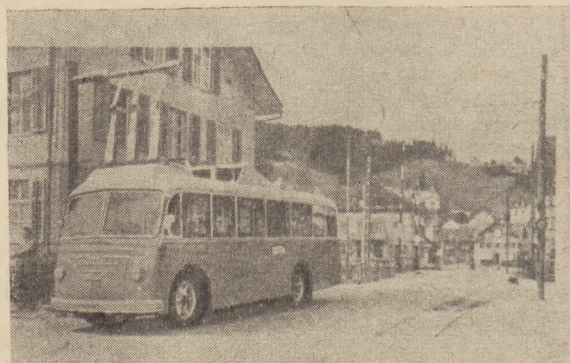
Silnik (1) ten, jak to schematycznie przedstawione jest na rys. 1, zasilany, jest za pośrednictwem pneumatycznie podnoszonych wysięgników (5), prądem zmiennym o napięciu 380 V. Rozprężalszy koło zamachowe do 3000 obr./min. wyłącza się zasilanie zewnętrzne i agregat wzbudzony przez

kondensatory (3), a napędzany przez koło zamachowe, zaczyna pracować jako prądnicą przekazując prąd zmienny do silnika napędowego (2) napędzającego pojazd.

Przy hamowaniu elektrycznym może zachodzić zjawisko odwrotnie, tzn. agregat (2) pracuje jako prądnicą przekazująca prąd do silnika (1), dzięki czemu można częściowo odzyskiwać energię. Ma to szczególnie duże znaczenie w terenie falistym. Dzięki zastosowaniu nowoczesnych, samoczynnych regulatorów, pobór prądu z sieci przy rozpędzaniu koła zamachowego rośnie stopniowo w miarę wzrostu obrotów i polepszania się sprawności silnika napędzającego. W ten sposób zniwelowane zostaje niekorzystne, zjawisko oddziaływania na sieć zewnętrzną przez nagły duży pobór mocy.

Pobór mocy wynosi około 250 kW w czasie 30 — 180 sek. w zależności od długości przelotów. Odpowiada to mniej więcej poborowi mocy przez ruszający z miejsca pod pełnym obciążeniem trolejbus. Jedynie czas trwania pobierania energii jest dłuższy.

Zewnętrzne żyrobusem podobny jest do zwykłego autobusu czy trolejbusu (fot. 2), różni się jednak, poza samą zasadą działania, budową podwozia.



Pobór mocy przez żyrobusem

Dzięki zastosowaniu silnika napędowego siedmiostopniowego, żyrobusem przy pełnym obciążeniu może osiągnąć szybkości 10, 15, 20, 25, 30, 40, 50 km/h. Praktyczny zasięg jazdy między dwoma kolejnymi poborami mocy wynosi w terenie płaskim około 15–20 km dla pojazdu szynowego 5–6 km dla pojazdu drogowego, przy czym zużywa się ca 75 proc. zakumulowanej energii co odpowiada mniej więcej spadkowi obrotów koła zamachowego z 3000 na 1500 obr./min.

Naturalnie w terenie falistym, lub przy dużej ilości przystanków zasięg ten będzie nieco mniejszy.

W ruchu miejskim i podmiejskim przy odległości przy przystankach zasilających co 2–3 km czas zasilania wynosi ca 30–40 sek.

Od czerwca 1950 r. prowadzone są próby eksploatacyjne na normalnych liniach komunikacyjnych. Poniżej podano przegląd tych prób:

Czerwiec 1950 r. — 14-dniowa jazda próbna w Altdorf na odcinku 7 km, podczas której przejechano ponad 1000 km przewożąc ponad 8000 pasażerów.

Listopad 1950 r. — 14-dniowa jazda próbna na 2 trasach w Yverdon.

Grudzień 1950 r. — 14-dniowa jazda próbna w Aaran w okresie dużych opadów śnieżnych i mrozów.

1951 r. — jazdy próbne na trasach podmiejskich na odcinkach Heerbrugg — Diepoldsdorf — Hohenems i na odcinku Oerlikan — lotnisko Kloten.

Te i inne próby wykazały wiele zalet technicznych i ekonomicznych trakcji żyrobusem w porównaniu z innymi. M. in. stwierdzono, że dzięki wyeliminowaniu przewodów zasilających, podstacji transformatorowych itp. koszt inwestycyjny 10 km. odcinka dla trakcji żyrobusem wynosi ca 10 proc. kosztów odpowiedniego odcinka dla trakcji trolejbusowej. Jazda pojazdu pozbawiona jest hałaśliwości, wibracji i wydzielania spalin.

Jeżeli teraz powrócimy na chwilę do tabl. 1, możemy stwierdzić, że żyrobusem, poza pojemnością, najbardziej odpowiada właściwościom „idealnego” pojazdu dla publicznej komunikacji miejskiej i podmiejskiej, gdyż

- koszty inwestycyjne linii są niskie,
- koszty eksploatacyjne są małe,
- szybkość komunikacyjna duża (duże przyspieszenie podobnie jak w trolejbusie),
- elastyczność zasięgu duża, gdyż dzięki niskim kosztom inwestycyjnym i zasilaniu prądem zmiennym trójfazowym, istnieje łatwość instalowania nowych linii,
- stwarza dobre warunki ruchu ulicznego, dzięki niepowiązaniu z żadną linią zasilającą,
- dobry wpływ na estetykę miasta, dzięki pozbawieniu go górnych linii zasilających, hałaśliwości i zanieczyszczenia powietrza spalinami.

Dodając do tego prostotę mechanizmu, w porównaniu np. z silnikiem spalinowym, otrzymujemy charakterystykę pojazdu tak dogodnego dla komunikacji miejskiej, że należy liczyć się z wypieraniem przez niego innych rodzajów pojazdów jak tramwaj, trolejbus czy autobus.

B. Jakubowski (Warszawa)

NOWE CZECHOSŁOWACKIE WAGONY-CHŁODNIE

Wyrób mrożonych środków żywnościowych, stanowiących ważny składnik wyżywienia ludności w Czechosłowacji, wrasta nieustannie. W okresie pięcioletniej produkcji pokarmów mrożonych wzrasta niemal o 900 proc.

Szybki rozwój produkcji pokarmów mrożonych wymaga oczywiście rozszerzenia i udoskonalenia specjalnych środków przewozowych, nadających się do rozprawdzania mrożonej żywności. Aby potrawom mrożonym zachować ich najcenniejsze własności, smak, woń, wygląd a przede wszystkim zawartość witamin, muszą one być przewożone przy niskiej temperaturze około minus 18 stopni C. Różne gatunki chłodniczych środków przewozowych produkowane są przez przemysł czechosłowacki w takich ilościach, że pozostaje i na wywóz za granicę.

Za znakomite osiągnięcia na tym polu, za pracę przy konstrukcji środków przewozowych, umożliwiających odpowiedni przewóz potraw mrożonych, przyznana została dyrektorowi Instytutu badawczego chłodziń i maszyn żywnościowych, inż. Wł. Iblowi Nagroda państwowa.



Zespół wagonów-chłodziń

W okresie pięcioletniej wyprodukowano w Czechosłowacji osiem typów drogowych i kolejowych mrozących i chłodniczych środków przewozowych. Czechosłowacki mrozący i chłodniczy garnitur wagonowy posiada wiele stron dodat-

nich. Każdy wagon wyposażony jest w automatyczne działające urządzenia chłodnicze i przewozić może 20—25 ton mrożonego towaru nawet podczas największych letnich upałów na wielkie odległości. Wagony-chłodziń przewoziły w ostatnich dwóch latach bez strat olbrzymią ilość środków żywnościowych ze Związku Radzieckiego oraz z krajów demokracji ludowej.



Samochód-chłodziń

Oprócz zespołów wagonowych przemysł czechosłowacki dostarcza również samochodowe przyczepy, które mogą przewozić 12 ton towaru przy temperaturze — 18 stopni C. Dla rozprawdzania mniejszych ilości produktów mrożonych produkowane są też mniejsze samochody dostawowe, chłodzone akumulacyjnie. Samochody te używane są też do przewożenia leków i innego materiału lekarskiego, wymagającego utrzymania w niskiej temperaturze.

Produkując chłodnicze środki przewozowe, czechosłowacki przemysł przyczynia się w wielkiej mierze do dalszego rozwoju produkcji mrożonych potraw w Czechosłowacji.

KRONIKA

Z DZIAŁALNOŚCI SEKCJI EKONOMIKI TRANSPORTU P. T. E.

W miesiącu maju br. w ramach prac Sekcji Warszawskiej odbyło się 5 dyskusyjnych posiedzeń naukowych. Miarą zainteresowania pracami Sekcji jest coraz bardziej zwiększająca się frekwencja na posiedzeniach oraz coraz bardziej aktywny udział w pracach Sekcji ekonomistów transportowców i to nie tylko z resortów transportowych, ale także i z resortów gospodarczych.

Poza tym liczny udział w posiedzeniach przedstawicieli instytutów naukowych transportu oraz katedr ekonomiki transportu z całego kraju stwarza coraz bardziej zwiększające się podstawy do umocnienia więzi teorii z praktyką, umożliwiając z jednej strony rozwijanie pracy teoretycznej w oparciu o żywy, konkretny materiał, a z drugiej strony stwarza możliwości dla popularyzacji i pogłębienia wiedzy ekonomicznej w drodze naukowego dyskusowania problemów, wysuwanych przez praktykę naszej walki o socjalizm w dziedzinie ekonomiki transportu.

W tym stanie rzeczy dyskusyjne posiedzenia naukowe w Sekcji Ekonomiki Transportu stwarzają piaszczynę dla usprawnienia i wykorzystania propagandy naukowej dla realizacji zadań, jakie stawia przed transportem II Zjazd Partii, a także wiążąc teorię z praktyką popularyzując teorię marksistowską na odcinku ekonomiki transportu.

Tematyka prac Sekcji Warszawskiej obejmowała w miesiącu maju zagadnienia dotyczące branżowo wszystkich rodzajów transportu, a mianowicie: transportu kolejowego, transportu samochodowego i spedycji, transportu wodnego i śródlądowego oraz transportu morskiego.

Na posiedzeniach Sekcji Warszawskiej zostały przedyskutowane następujące zagadnienia:

- 1) zasady budowy kolejowych taryf towarowych w świetle potrzeb gospodarki planowej,
- 2) założenia ekonomiczne działalności transportu samochodowego w obsłudze budownictwa,
- 3) polityka taryfowa w przewozach towarowych żeglugi śródlądowej,
- 4) instrumentalizm polskiej żeglugi morskiej,
- 5) koncepcja ekonomiczna tranzytu w gospodarce planowej.

W sekcjach terenowych dyskusyjnymi posiedzeniami naukowymi zostały objęte następujące zagadnienia: Sekcja w Sopocie — Umowy planowe o przewóz morskimi ładunków całostatkowych; Sekcja we Wrocławiu — Wzrost szybkości handlowej jednym ze sposobów przyspieszenia szybkości obrotów środków obrotowych.

H. M.

OZIEN STOCZNIOWCA — ŚWIĘTO LUDZI MORZA

Pracownicy polskiego przemysłu okrętowego obchodzili w roku bieżącym bardzo uroczyste swoje doroczne święto — „Dzień Stocznio-wca”. Stocznio-wcy powitali swoje święto nowymi wielkimi sukcesami, które przyczyniają się do dalszego rozwoju naszej gospodarki morskiej, do wzrostu siły Polskiej Ludowej.

W stocznicach polskich wodowano już ponad 100 jednostek pełnomorskich — „lewantów”, drobnicowców, trawlerów rybactkich, trampów, statków parowych i motorowych. Rozwija się również krajowa produkcja różnych urządzeń okrętowych. Statki wyprodukowane w polskich stocznicach są coraz wyższej jakości, to też wiele z nich przeznacza się na eksport. Poważna część wodowanych przez nas statków, to wielki sukces polskiej myśli technicznej, sukces robotników i inżynierów stocznio-wych. Wielką pomocą w dziele rozbudowy naszego przemysłu stocznio-wego, zarówno materialną, jak i techniczną okazał nam Związek Radziecki.

Po wyzwoleniu teren Stoczni Gdańskiej przedstawił jedno wielkie rumowisko, a niemal wszystkie magazyny i urządzenia wywiozł lub zniszczył hitlerowski najeźdźca. Już w dniu 4 kwietnia 1948 r. w Stoczni Gdańskiej założono stępkę pod pierwszy pełnomorski statek „Solidę”, który wyposażony został w maszyni polskiej produkcji. W końcu maja r. b. z pochylni stoczni spłynął na wodę 80-ty kadłub pełnomorskiego statku wyprodukowanego przez tę stocznice. Zbudowane przez Stocznice Północną w Gdańsku iugrotawleri zdają pomyślnie egzamin na wodach Morza Północnego.

Stocznia im. Komuny Paryskiej w Gdyni, to zakład, który dopiero w Polsce Ludowej rozpoczął produkcję statków pełnomorskich. Przed wojną cała stocznia składała się z prowni- zarocznej pochylni, obsługiwaną ręcznymi i drewnianymi

TRANSPORTOWCY!

Zapewnijcie sobie terminowy i niezawodny odbiór „Transportu”, zgłaszając indywidualną prenumeratę. Zgłoszenia przyjmują listonosze miejscy i wiejscy lub P.B.K. „Ruch”, Warszawa, ul. Srebrna 12

Zespół monterów mistrza Gonerskiego podnieś wydatność pracy ze 180 na 190 proc. normy.

Kadłubowcy postanowili zwodować statek 130027 na 15 dni przed terminem. Natomiast cykl montażowy statku 110034 skrócony będzie o 23 dni, a statek 110035 spłynie na wodę 25 dni przed terminem.

Ogółem podjęte zobowiązania przyspieszą o 10 dni wykonanie planu półrocznego Wydziału Montażu Kadłubów teren B.

4 STATKI PŁO WYKONAŁY W MAJU PÓŁROCZNY PLAN PRODUKCYJNY

Zacięta walka o wykonanie zadań eksploatacyjnych toczą marynarze naszej floty handlowej. Dzięki systematycznemu skracaniu cykli podróży w ostatnich dniach wpłynęły od żłogów pierwsze meldunki o przedterminowym wykonaniu zadań półrocznych.

Do maja br., jako pierwsze we flocie, przekroczyły planowe zadania przewozowe za I półrocze br. 4 statki. Są to: m/s „Batory”, którego załoga osiągnęła 167,4 proc. w tonach, 166,2 proc. w tonomilach i 174,3 proc. we wpływach. S/s „Lech” wykonał półroczne zadania w 108,9 proc. w tonach, w 105,7 proc. w tonomilach i 111 proc. we wpływach. M/s „Piast” — 152,1 proc. w tonach, 122,4 proc. w tonomilach i 207 proc. we wpływach oraz m/s „Waryński” — 113 proc. w tonach, 137 proc. w tonomilach i 114 proc. we wpływach.

OSIĄGNIĘCIA ZAŁOGI M/S „GENERAL WALTER”

W ostatnich dniach z kolejnego rejsu do Chińskiej Republiki Ludowej powrócił m/s „General Walter”. Załoga tego statku może poszczycić się poważnymi sukcesami. Mimo, że ostatnio przebyta trasa była dłuższa o 2.000 mil morskich od poprzedniej — marynarze odbyli rejs w takim samym czasie, przyspieszając wykonanie zleconego zadania przewozowego.

Wskutek zmiany temperatury przy przechodzeniu ze stref umiarkowanych, gdzie panowały jeszcze mrozy, do tropiki — farba na burtach, pokładach i nadbudówkach uległa zniszczeniu. Marynarze z „Waltera” jeszcze podczas podróży pomalowali miejsca narażone na korozję.

Z inicjatywy aktywu partyjnego w pracach konserwacyjnych brała udział cała załoga.

Celem obniżenia kosztów remontowych podczas przeglądu stocznioowego załoga „Waltera” opracowała długofalowy plan remontów na rok bieżący. W 21.860 roboczogodzinach marynarze wykonują szereg prac remontowo — konserwacyjnych we własnym zakresie, co poważnie odciąża brygady robocze stoczni.

CO CZYTAĆ

PLANOWANIE NAKŁADÓW HANDLOWYCH W WIELOKŁEPOWYM PRZEDSIĘBIORSTWIE HANDLU DETALICZNEGO

Książka R. Kawałca i D. Sackiewicza „Planowanie nakładów handlowych w wielokłepowym przedsiębiorstwie handlu detalicznego” jest jedną z prac wykonywanych w Instytucie Handlu i Żywności Zbiorowego. W poszczególnych rozdziałach autorzy omawiają metody i technikę planowania poszczególnych nakładów w wielokłepowym miejskim przedsiębiorstwie handlu detalicznego.

Dwa główne rozdziały książki poświęcone są omówieniu planowania nakładów stanowiących największy odsetek nakładów w obrocie towarowym, a mianowicie nakładom na przewozy towarowe i place. Inne rozdziały omawiają zagadnienia nakładów ponoszonych w związku z powstawaniem ubytków towarowych, nakładów na opakowania, utrzymanie ruchomości i nieruchomości, nakłady na materiały biurowe, koszty bankowe itd.

Metody i technika planowania poszczególnych nakładów są w dużej mierze odrębne, to też bez szkody dla całości chcę zająć się omówieniem rozdziału poświęconego zagadnieniu planowania nakładów na przewozy towarowe.

Książka powyższa w zakresie planowania nakładów, a szczególnie wzmiankowany rozdział pracy dotyczący planowania przewozów i nakładów z nimi związanych w przedsiębiorstwach handlowych, wypełnia lukę jaka istnieje na tym odcinku w literaturze ekonomicznej. Istniejące wydawnictwa omawiają zagadnienie planowania w poszczególnych rodzajach transportu głównie z punktu widzenia przewoźnika, a nie ich użytkownika.

Rozdział omawiany został przez autorów podzielony na 5 tematów, z których pierwszy omawia definicję transportu, czynności przewozowe i organizację transportu w handlu polskim, drugi — zagadnienie podziału zadań między poszczególne rodzaje transportu, trzeci — obliczanie wielkości zapotrzebowania na przewozy ze strony przedsiębiorstwa handlowego, czwarty — obliczanie przewoźnego i innych nakładów ponoszonych przy przewozach, piąty — planowanie zdolności przewozowej taboru i uzgadnianie planu przewozów ze zdolnością przewozową taboru.

Powyższy rozdział budzi zastrzeżenia odnośnie swego układu i wzajemnej proporcji zagadnień, jak również wykazuje pewne braki, niejasności i błędy.

Zbyt wąsko zostały przez autorów omówione zagadnienia planowania nakładów na przewozy towarowe, podczas gdy wielokrotnie więcej miejsca poświęcono omówieniu samego planowania przewozów, które jedynie stanowi winno tło dla rozwiązania zasadniczego zagadnienia zawartego w tytule książki. Ustęp dotyczący obliczania przewoźnego i innych

wydatków, będących w aspekcie wartości książki zagadnieniem centralnym tego rodzaju, został potraktowany w wielkim skrócie. Nie omówiono zupełnie ani nie skierowano czytelnika do odpowiedniej literatury odnośnie zagadnienia obliczania kosztów własnych pracy taboru samochodowego lub konnego posiadanego przez przedsiębiorstwo.

Pewne zastrzeżenia budzi również kolejność omawiania poszczególnych zagadnień w tym rozdziale. Tak np. uzgodnienie zapotrzebowania na przewozy ze zdolnością przewozową taboru i metody obliczania zdolności przewozowej taboru, powinny być raczej omówione przed techniką obliczania przewoźnego, wydatków spedycyjnych i ładunkowych. Ustalenie wielkości pracy przewozowej, która będzie mogła być dokonana przy pomocy własnego taboru i przerzucenie reszty zapotrzebowania na przewozy na przewoźników publicznych, będzie decydowało o kwestii wysokości nakładów, które będą musiały być poniesione w związku z planowanymi przewozami i techniką ich obliczania. Podana kolejność omawiania wydaje się konieczna, o ile w ogóle przyjąć za potrzebne w powyższej pracy omawianie obliczania zdolności przewozowej taboru.

Przy omawianiu podziału zadań pomiędzy różne środki transportu dla ilustracji wysokości nakładów w transporcie samochodowym i kolejowym na różnych odległościach przewozowych, byłoby korzystne podanie przykładów z polskich taryf transportu towarowego samochodowego i kolejowego, podobnie jak zrobiono to w książce M. Makulca „Taryfy drogowe”.

Dla potrzeb aparatu handlu detalicznego na terenie miast byłoby konieczne szersze omówienie współpracy transportu samochodowego i konnego w oparciu o analizę kształtowania się kosztów. Transport konny, zwłaszcza w mniejszych miastach odgrywa jeszcze dużą rolę.

Przy obliczaniu masy przewozowej byłoby konieczne nadmienić, że plan przewozów sporządzany jest wg odmiennej klasyfikacji ładunku niż plan zakupu — sprzedaży. Wskutek tego dla dokładności obliczeń należy przeprowadzać je w odniesieniu do grup towarowych planu zakupu — sprzedaży, a następnie łączyć je zgodnie z nomenklaturą planu przewozów.

Wśród środków mających na celu walkę o skrócenie czasu postoju pojazdów przy czynnościach ładunkowych należałoby oprócz wymienienia opłat karnych stosowanych przez taryfę dla towarowego transportu samochodowego, wspomnieć o odpowiednich zarządzeniach MHW mających na celu harmonizację dostaw towarowych z pracą transportu.

Ze względu na cel pracy rozdział omawiany pomija cały szereg zagadnień związanych z planowaniem przewozów i pracy taboru. Byłoby zatem celowe, aby przy omawianiu poszczególnych zagadnień odnieść czytelnika do literatury specjalnej, a w szczególności polskiej, która na odcinku transportu samochodowego jest dosyć bogata. Również w podanej na końcu książki bibliografii nie uwzględniono takich pozycji, a nawet nie zamieszczono przytaczanej w treści książki Tajewskiego „Planowanie transportu samochodowego w ZSR”.

Zupełnie niepotrzebnie autorzy, dając przykład obliczania należności za przewozy kolejowe, uciekli się do cytowania przykładu z książki N. T. Iwanikowej i I. K. Miłaszewicza na temat planowania kosztów. O wiele bardziej celowe byłoby podanie przykładu opartego na taryfie polskiej.

Szereg sformułowań książki, które zapewne ze względu na zakres nie mogły być szerzej omówione jest niejasnych. Tak np. niejasne jest w jaki sposób autorzy rozumieją wpływ wartości środków przewozowych na wysokość kształtowania się opłat. Autorom zapewne chodzi tu o wpływ wysokości odpisów amortyzacyjnych. Niejasne również jest stwierdzenie różnorodności obliczania opłat przewozowych przez poszczególne przedsiębiorstwa i szereg innych.

Wątpliwości nasuwa podana definicja zdolności przewozowej taboru, odnosząca się zresztą, jak i cały sposób jej obliczania nie tylko do transportu samochodowego ale i konnego. Zdolność przewozowa jest w zasadzie wielkością teoretyczną obliczaną na okresy planowane, a więc przyszłe, stąd nie powinna być ona definiowana jako „ilość przewoźnej masy towarowej przez drogę z ładunkiem”, a jest ona wielkością pracy przewozowej, która w danych warunkach, przyjętych w postaci założeń, przez dany tabor może być w okresie planowanym wykonana.

W podanym opisie metody obliczania zdolności przewozowej taboru samochodowego autorzy w miejsce współczynnika wykorzystania taboru wprowadzili współczynnik gotowości technicznej. Iloczyn ilości wozów-dni w posiadaniu i współczynnika gotowości technicznej daje w rezultacie ilość dni gotowości technicznej, która nie musi pokrywać się z ilością wozów-dni eksploatacyjnych, a różni się od niej o ilość dni przestoju spowodowanych brakiem zapotrzebowania na przewozy, przestoju rezerwy taboru itp. O ile autorzy chcieli przyjąć ilość dni gotowości technicznej równą ilości dni eksploatacyjnych, powinni to w treści wyjaśnić, gdyż podane uwagi sugerują, że odnoszą się raczej do metody oznaczania wskaźnika gotowości technicznej w oparciu o aktualny stan i potrzeby taboru, negując jego aprioryczne założenie w oparciu o kształtowanie się w okresach poprzednich.

Przy podawanym opisie autorzy w miejsce pojęcia szybkości handlowej winni posłużyć się pojęciem szybkości eksploatacyjnej, jako terminem przyjętym powszechnie przez praktykę i literaturę.

Pomimo jednak istniejących usterek książka zarówno w całości jak i w części omówionej, dotyczącej planowania nakładów na przewozy towarowe będzie cenną pomocą dla planistów i uczącej się młodzieży. Niezwykle cenne są uwagi autorów na temat konieczności współpracy komórek handlowych i transportowych w zakresie sporządzania planu przewozów i planu zdolności przewozowej. Szereg błędów w planowaniu, niewłaściwa praca taboru i przekraczanie planu kosztów powstaje wskutek nieznajomości i niezrozumienia przez pracowników aparatu handlowego problematyki transportu i konieczności stworzenia mu odpowiednich warunków jego pracy.

Recenzję opracował mgr M. GRĘPŁOWSKI

Higiena i bezpieczeństwo pracy w transporcie

MATERIAŁY PĘDNE

Przy eksploatacji samochodów mamy do czynienia stale z różnymi rodzajami paliw, z których większość przy niewłaściwym obchodzeniu się z nimi zagraża bezpieczeństwu i zdrowiu pracownika, bądź przez trujące działanie par, bądź przez bezpośrednią styczność ze skórą, bądź wreszcie przez łatwopalność a nawet własności eksplozujące.

Obecnie w kraju używamy następujących materiałów pędnych: 1) benzyny motorowej czystej lub mieszanek alkoholowych, 2) benzyny etylizowanej, 3) nafty traktorowej, 4) olejów napędowych, 5) gazu płynnego — propanu.

Każde z tych paliw wykazuje specyficzne właściwości trujące lub zagrażające zdrowiu ludzkiemu. Przeciwny pracownik garażu, kierowca, warsztatowiec czy traktorzysta ma oczywiście pojęcie, że są to środki szkodliwe dla człowieka — nie jest jednak zorientowany, jak daleko i w jaki sposób działają one zagrażająco i jak ściśle należy przestrzegać przepisów bhp oraz porządkowe aby uniknąć chorób i nie spowodować awarii pojazdów i urządzeń. Dopiero poznanie chemicznych właściwości tych materiałów i uświadomienie w tej mierze wszystkich pracowników, którzy mają stale w użyciu paliwa płynne, wytworzy odpowiednią atmosferę, w której instrukcje bhp będą wykonywane skrupulatnie i samoradnie.

Aby, zgodnie z przysłowiem, nie namawiać do dobrego, a spowodować jedynie słuszną postawę w tym względzie — przypomnimy tu podstawowe wiadomości i instrukcje odnoszące się do eksploatacji paliw.

Główną podstawą w przestrzeganiu zasad bhp przy eksploatacji paliw płynnych jest zmniejszenie do minimum ubytku tych paliw, zasada ta nie jest dostatecznie doceniana przez kierowców, traktorzystów oraz kierownictwa gospodarstw samochodowych.

Aby zorientować zainteresowanych, jak wielki może być ubytek paliwa płynnego przy różnych sposobach napełniania zbiorników, powstały na skutek rozlania, rozpryskania i parowania paliwa — wystarczy podać, że waha się on w granicach od 0,1% do 3% paliwa własnego do zbiornika. W konsekwencji tego występuje rozpiętość szkodliwości paliw płynnych, działających na człowieka, a zależnych od jakości, organizacji i staranności jego pracy. Dlatego należy stosować najlepszy i najbezpieczniejszy sposób napełniania zbiorników, tj. pobieranie paliwa ze stacji benzynowej.

Napełnianie zbiorników ciągników i maszyn rolniczych w warunkach polowych powinno odbywać się za pomocą węża gumowego i pompy ssącej z użyciem osłon, chroniących otwarte zbiorniki przed wiatrem i kurzem, zanieczyszczającym produkty naftowe.

Nie wolno zasysać ustami benzyny — zwłaszcza etylizowanej — w tym celu należy stosować pompki.

Poza napełnianiem i manipulacją paliwami, ważną przyczyną ubytku paliw jest nieszczelność systemu zasilania, lub nieszczelność karmistrów. Pojazd, w którym stwierdzono przeciekanie paliwa, nie może być w żadnym przypadku użyty do pracy.

Przy manipulacjach benzyną należy pamiętać, że pary jej połączone w odpowiednim stosunku z powietrzem tworzą mieszanek wybuchową. Wybuch mieszanek może nastąpić nie tylko od ognia otwartego, lecz również od najmniejszej iskry, której przyczyną może być również elektryczność statyczna, wytworzona przez tarcie cząstek gazu o ścianki metalowe lub cząstki powietrza. Dlatego urządzenia do przetaczania paliwa, zbiorniki i pompy powinny być uziemione. Nie wolno też benzyny przelewać gwałtownie, szybkim strumieniem z góry — należy ją lać wolno, leniwym strumieniem.

Jeżeli przy napełnianiu zbiorników paliwo zostanie rozlane, miejsce to należy posypać piaskiem. Pojazdom napędzanym gazogeneratorem nie wolno wjeżdżać na teren składów z produktami naftowymi oraz podjeżdżać do stacji benzynowej, gdyż mogą stać się one źródłem pożaru.

Pożar benzyny, czy smarów na wolnym powietrzu gasi się przy użyciu gaśnicy tetrowej (np. pożar samochodu na szosie), w obrębie zaś pomieszczeń zamknię-

tych — gaśnicą pianową lub śniegową. Nie wolno używać do gaszenia benzyny piasku (następuje rozpryskiwanie gąszonego i rozszerzenie pożaru).

Pary benzyny, jako cięższe od powietrza, ściągają się zwykle po podłodze — dlatego trzeba unikać siadania na podłodze, a szczególnie zdrzemnięcia się w tej pozycji w rozlewniach, magazynach paliw, garażach i wszędzie tam, gdzie obecne są pary benzyny.

Należy pamiętać, że niedbałe i nieumiejętne obchodzenie się z produktami naftowymi może wywołać u człowieka choroby skóry i zatrucie gazami, a przy specjalnym zbiegu okoliczności może spowodować nawet śmierć. Pracownicy zatrudnieni przy produktach naftowych muszą być zaopatrzeni w odzież ochronną, często wietrzoną i praną.

Wszystko to, co wyżej powiedziano o zagrożeniach związanych z benzyną, odnosi się również, w ostrzejszym jednak stopniu, do benzyny etylizowanej, która wymaga zachowania jeszcze dodatkowych środków ostrożności. Benzyna ta zawiera domieszkę czteroetylniku ołowiu — substancji bardzo silnie trującej. Benzyna etylizowana jest groźna nie tylko z istoty swych właściwości trujących, ale również dlatego, że początkowo nie wywołuje u zatrutych żadnych wyraźnych objawów i dopiero po jakimś czasie skutki jej działania występują w formie groźnej. Ze względu na trujące właściwości zabrania się używania etyliny nie tylko do mycia rąk, ale nawet do mycia samochodów, podłóg (np. w gospodarstwie domowym), prania odzieży itp. — wolno ją jedynie użytkować jako paliwo napędowe do silników.

Kategorycznie jest zabronione zasycanie etyliny ustami przy przetaczaniu wężem gumowym, wzbronione jest przedmuchiwanie ustami dysz gaźników samochodowych i przewodów zasilających. Narzędzia nieoczyszczone po płynie etylowym nie wolno używać do innych robót. Pompy i rurociągi oraz inne urządzenia do manipulowania, użyte do benzyny etylizowanej nie mogą być następnie używane do innego paliwa motorowego — w razie konieczności wolno ich używać po przepłukaniu czystą benzyną, a benzynę tę należy następnie przelewać do zbiorników z etyliną. Po napełnieniu zbiorników samochodowych etyliną na stacji benzynowej, obsługa powinna stać po stronie podwietrznej, aby uniknąć opryskania ubrania rozpylonym płynem. Po wykonaniu jakichkolwiek czynności z etyliną, zwłaszcza przed posiłkiem — należy ręce umyć w nacie, a następnie w wodzie z mydłem. Z tego względu w warsztatach, garażach i wszędzie tam, gdzie człowiek ma styczność z benzyną etylizowaną, musi być należycie z naftą do mycia oraz umywalnia. Kierowcom nieobeznanym należycie z obchodzeniem się z benzyną etylizowaną i niezającym przepisów, nie wolno powierzać samochodów napędzanych etyliną.

Gaz płynny — propan używany do napędu motorów jest to skroplona mieszanina lekkich węglowodorów, która może być przechowywana tylko w zamkniętych zbiornikach lub butlach stalowych. Posiada on wysoką prężność par i wytwarza w zbiornikach nadciśnienie. Ze względu na to przy napełnianiu cystern i butli płynem zachodzi konieczność pozostawiania w nich wolnej przestrzeni w ilości 10% pojemności. Zabezpiecza to przed wybuchem spowodowanym zwiększeniem objętości gazu pod wpływem wzrostu temperatury. A więc 90% pojemności wodnej jest nieprzekraczalną normą napełniania zbiorników propanem.

Z butlami napełnionymi gazem płynnym należy postępować z wielką ostrożnością, nie wolno przewracać ich na twardej podłodze ani zrzucać na ziemię — nawet z najmniejszej wysokości; w czasie transportu muszą być zamocowane, aby uniknąć najmniejszego nawet przesunięcia. Nawet próżne butle po gazie płynnym zawierają pary gazów i powodują wybuchy. Ze względu na możliwość pożarów nie dozwolone jest przechowywanie butli z gazami płynnymi na wolnym powietrzu, w miejscach gdzie mogą być narażone na działanie promieni słonecznych, uszkodzone mechanicznie, obok grzejników centralnego ogrzewania i blisko przewodów parowych.

trzymano również szofera taksówki, Józefa Kwiatkowskiego, kierowcę Stefana Bandyrę i kierowcę Eugeniusza Woźniaka.

Kierowca Edmund Skwara z dyrekcji Telefonów Miejskich prowadził wóz ciężarowy typu „Lublin” w stanie nietrzeźwym i spowodował szereg wypadków. Na ul. Marszałkowskiej przy zbiegu z ul. Litewską uszkodził taksówkę i uciekł w ul. Mokotowską, gdzie omal nie wpaść na Trolleybus. Na Nowym Świecie wpał na prywatny samochód „Simka”, miażdżąc tył wozu i uszkadzając koło u własnego wozu. Skwara pozostawił samochód na ulicy i zbiegł. Został on jednak aresztowany i odpowiadać będzie przed sądem.

Kierowca Zygmunt Lamprecht zatrudniony w Centr. Zarz. Przelazów Odpadków Zwierzęcych i Roślinnych w Warszawie prowadził po pijanemu wóz służbowy. Przy zbiegu ul. Żabkowskiej i Brzeskiej na Pradze wpał na riksę prowadzoną przez Tadeusza Kanię oraz potrafił dwóch przechodniów i rozbił samochód o słup tramwajowy. Kania został zabity na miejscu, a obaj przechodnie w stanie ciężkim przewiezieni zostali do szpitala. Kierowcę-pijaka aresztowano.

PRACOWNICY „LOTU” W AKCJI NA RZECZ ROLNICTWA

(M.M.) W ramach akcji łączności między miastem a wsią pracownicy PLL „Lot” woz objęli szefostwo nad POM-em Kozietuły w pow. grójcekim. Rozwijająca się akcja współpracy daje z każdym dniem lepsze wyniki.

Ekipa „Lotu” dla podniesienia kwalifikacji zawodowych pracowników POM-u przeprowadziła kursy szkolenia jazdy traktorzystów na traktorach, w których uczestniczyło 23 słuchaczy. Kurs ukończyło 19 traktorzystów z wynikiem b. dobrym otrzymując prawa jazdy na prowadzenie traktorów. W ramach dalszej współpracy wyremontowano samochód Willys, 2 motocykle i wiele narzędzi rolniczych.

Przygotowując sprzęt do akcji żniwnej w POM-ie, pracownicy Lotu przeprowadzili remont żniwiarek, kosiarek, sнопowiązałek itp. W dalszej akcji zobowiązali się wysłać na okres żniw 1 mechanika silnikowca i 1 mechanika elektryka, którzy będą czuwać w czasie zbiorów nad sprzętem POM-u.

17 czerwca 1954 roku brygada „Lotu” wręczyła przodującą młodzież ZMP w POM-ie proporzec za doskonałe wyniki w pracach na roli oraz gablotę z fotografiami przodowników pracy. Uroczystość ta zmieniła się w serdeczną manifestację przyjaźni między pracownikami POM-u i „Lotu”.

Poza udziałem w akcji pomocy wsi pracownicy „Lotu” uczestniczą również w takich akcjach rolniczych jak: 1) opylanie lasów, 2) opryskiwanie sadów owocowych, (w PGR-ach w Starej wsi pow. Grójce), 3) walka ze szkodnikami ziemniaczanymi.

Ostatnio specjalne ekipy „Lotu” przystąpiły do profilaktycznego opylania pól doświadczalnych nasilnictwa zbożowego; sadownictwa i warzywnictwa.

Podjęte dla uczczenia 22 Lipca zobowiązania długofalowe personelu latającego i technicznego w zakresie oszczędzania paliwa i obniżki kosztów własnych dały państwu wielomilionowe oszczędności.

PORTY I ŻEGLUGA

PÓŁROCZNY PLAN PRZELADUNKU DREWNA WYKONANY

W porcie gdańskim wprowadzona została nowa tabela norm dla przeladunku drewna. W wyniku tego zarobki robotników zarówno na statkach jak i na lądzie wzrosły średnio o 20 proc. Do prac przy przeladunku drewna zgłosiło się wielu nowych pracowników.

Już w dniu 1 czerwca br. robotnicy odcinka drzewnego w porcie gdańskim wykonali zadania planu półrocznego. Do wykonania planu półrocznego przyczynili się m. in. brygada Jana Gitera i brygada Józefa Drenkiewicza. Ta ostatnia w składzie 25 robotników, pracując przy przeladunku drewna na staku duńskim s/s „Maesck” osiągnęła 250 procent normy dziennej.

Przy ładowaniu s/s „Alcicorn” brygada Józefa Drenkiewicza osiągnęła 280 proc. normy. Przed końcem zmiany zwrócono się do robotników z apelem, aby pozostali kilka godzin dłużej, ponieważ statek trzeba było koniecznie załadować, w przeciwnym bowiem wypadku groził mu poważny przestój. Robotnicy zobowiązali się załadować statek do pełnego.

Ale nie tylko na wyładzie drzewnym wre wyjątkowa praca. Gdy do portu gdańskiego wpłynął statek „Heibrunn” po ładunek gipsu, robotnicy postanowili skrócić czas jego obsługi. Wzięli się z miejsca energicznie do pracy i nie wytrwało 3 godzin (zamiast planowych 40), a statek był załadowany. Brygady osiągnęły od 189 do 262 proc. normy. Wyróżnił się szczególnie Julian Pranga.

Duży sukces osiągnęły też brygady pracujące przy wyładunku zboża ze statku s/s „Pentire”, które skróciły jego postój o 32,5 proc. Osiągnęło średnio 216 proc. normy. Brygada 24 z brygadziwą Józefem Petą na czele, brygada 23 z brygadziwą Edmundem Zolotorem oraz brygada 26 z brygadziwą Józefem Barczem wykonywały ponad 230 proc. normy.

Za wymienionymi wyżej brygadami przodującymi nie pozostaje w tyle brygada 11 z brygadziwą Stefanem Trojanowskim z Dydziału I, która wyładując ziarno kakaowe ze statku s/s „Obuasy” osiągnęła 262 proc. normy. Dobre wyniki w pracy mają też brygady Zbigniewa Szumery, Jana Szwarnika i Józefa Nasinbrowicza.

W wyładzie V portu gdańskiego robotnicy walczą również o terminowe wykonanie zwiększonych zadań przeladunkowych.

W dniu 12 czerwca załadowano s/s „Olivia” w 5 i pół godziny, zamiast planowanych 78 godzin. W dniu 13 czerwca s/s „Wodan” został załadowany w ciągu 6 godzin, a nie jak zaplanowano w ciągu 59 godzin. Zaoszczędzono więc 53 godziny czasu dozwolonego.

Ale nie tylko te statki załadowane zostały w rekordowym czasie. W dniu 14 czerwca np. s/s „Livier” załadowany został węglem w ciągu 10 i pół godziny, podczas gdy czas dozwolony wynosił 93 godziny. S/s „Olimpie” załadowano w dniu 14 czerwca w czasie skróconym o 63 godziny, a w dniu 15 czerwca zakończono prace ładunkowe na s/s „Grano” w ciągu 12 godzin, chociaż czas dozwolony wynosił 93 godziny.

Przy załadunku wyżej wymienionych sześciu statków załoga wydziału V zaoszczędziła 380 i pół godziny czasu dozwolonego. W pracy wyróżniła się załoga brygadziwy Clechonskiego, a szczególnie zespoli nr 35 i nr 36, w których pracują znani ze swej ofiarności ob. ob. Głutkowski, Kałuzny, Szwaab, Michalak, Wołoszczyk i wielu innych przodujących robotników.

M/T „KARPATY” WYKONAŁ PLAN PÓŁROCZNY

Tankowiec „Karpaty” znany jest w naszej flocie jako wielokrotny statek-przodownik. Jego załoga walczy ofiarnie o plan, o zmniejszenie kosztów własnych.

W jednym tylko rejsie nr 31 „Karpaty” zaoszczędziły dzięki racjonalnej gospodarce materiałowej prawie 150 ton paliwa. M/t „Karpaty” wychodząc z Konstancy do Chin Ludowych w podróż nr 32 wykonał swój plan II kwartału, uzyskując 105,3 proc. w tonach i 108,8 proc. w tonomilach.

Tankowiec „Karpaty” wykonał równocześnie swój plan przewozu, przewidziany na pierwsze półrocze br. w 100 procentach w tonach i w 152 procentach w tonomilach.

S/S „PUCK” URATOWAŁ PASAŻERÓW „IZABELI”

W dniu 6 czerwca br. s/s „Puck”, znajdujący się na wodach rzeki Łaby pomiędzy Brunsbüttel a Cuxhaven doszedł do wywróconego ślimy wiatrem jachtu „Izabela” z Hamburga. Załoga „Pucka” uratowała dwóch mężczyzn i jedną kobietę i przewiozła ich do Cuxhaven. Jachtu nie zdołano uratować.

POLSKA ŻEGLUGA MORSKA W SZCZECINIE PRZEDTERMINOWO-ZAKOŃCZYŁA PLAN PÓŁROCZNY

Na 15 dni przed terminem wykonało półroczny plan przewozów w tonomilach przedsiębiorstwo Polska Żegluga Morska w Szczecinie. Sukces ten jest rezultatem pomyślnej realizacji długookresowych zobowiązań przez wszystkie działy tego przedsiębiorstwa.

5 DALSZYCH STATKÓW PŁO WYKONAŁO PÓŁROCZNY PLAN

W ślad za pierwszymi czterema jednostkami PŁO, które doniosły o przedterminowym wykonaniu półrocznych zadań, wpłynęło ostatnio nowe meldunki. Półroczny plan przewozów wykonały przedterminowo załogi następujących 5 statków: m/s „Lechistan”, uzyskując 116,4 proc. w tonach i 119 proc. w tonomilach, m/s „Nowa Huta” — 109,9 proc. w tonach i 114,1 proc. w tonomilach, m/t „Rysy” — 100,9 proc. w tonach i 248 proc. w tonomilach, m/t „Turnia” — 131,1 proc. w tonach i 116,9 proc. w tonomilach oraz s/s „Śląsk” — 103,3 proc. w tonach i 107 proc. w tonomilach.

Z OSTATNIEJ CHWILI

MARYNARZE S/S „PRACA” POWROCILI DO OJCZYZNY

15 lipca br. w wyniku usilnej akcji Rządu Polskiego, wróciło do kraju 18 marynarzy z załogi statku „Praca”, uwięzionej na Tajwanie przez czangkajszekowskich piratów, pozostających pod rozkazami amerykańskich imperialistów. Mimo stosowanego wobec nich terroru, gróźb i szantażu, marynarze ci wykazali hart i wierność ojczyźnie.

W akcji repatriacji marynarzy „Pracy” okazał wydatną pomoc Szwedzki Czerwony Krzyż, działający na prośbę Polskiego Czerwonego Krzyża.

Powracających marynarzy powitali na lotnisku w Gdańsku sekretarz KW PZPR — Henryk Grochulski, przewodniczący Prezydium MRN — Stanisław Szmidt, przedstawiciel Polskiej Marynarki Handlowej, sekretarz Zarządu Głównego Zw. Zaw. Pracowników Żegluga, rodziny marynarzy oraz liczne delegacje załóg polskich statków.

Informacje Wydawnictw Komunikacyjnych

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

KOLEJNICTWO

Finansowanie kolei w ZSRR — N. G. WINNICZENKO.

Zagadnienia rozrachunku gospodarczego w kolejnictwie, system finansowania kolei i przedsiębiorstw kolejowych. Wytyczne w zakresie gospodarowania środkami trwałymi i obrotowymi oraz kontrola wykonania planów finansowych.

Praca przeznaczona dla planistów i finansistów. Może służyć jako podręcznik dla słuchaczy technikum kolejowych oraz wydziałów komunikacyjnych wyższych zakładów naukowych (Cena 40, 50 zł.).

Badania odbioru materiałów metalowych — J. JEDRZEJAK.

Ogólne wiadomości z metaloznawstwa wraz ze szczegółowym opisem badań statycznych, dynamicznych i specjalnych nad próbkami wyrobów metalowych, używanych w kolejnictwie i przemyśle maszynowym. Opis maszyn wytrzymałościowych stosowanych przy próbach metali z uwzględnieniem radzieckiego sprzętu laboratoryjnego.

Książka przeznaczona dla odbiorców materiałów metalowych w kolejnictwie i innych resortach i jako pomoc naukowa w technikum kolejowych, (Cena 25 zł.).

Handlowa eksploatacja kolei ZSRR — W. P. POTAPOW i A. DIERIBAS.

Podstawowe zasady handlowej działalności kolei i organizacja przewozów kolejowych w ZSRR.

Książka przeznaczona dla pracowników służby handlowo-taryfowej oraz pracowników spedycyjnych. Może również służyć jako pomoc naukowa w technikum kolejowych i wydziałach komunikacyjnych wyższych zakładów naukowych. (Cena 49,70 zł.).

Bocznicie kolejowe normalnotorowe — W. GROBICKI.

Znaczenie gospodarcze bocznic. Zasady ich projektowania pod względem techniczno-ruchowym, budowlanym i eksploatacyjnym. Proces technologiczny pracy bocznic i koordynacja z procesem technologicznym pracy stacji użytku publicznego.

Praca przeznaczona dla pracowników kolejowych i słuchaczy szkół technicznych dla zainteresowanych przedsiębiorstw i zakładów. (Cena 24,90).

TRANSPORT SAMOCHODOWY

Jeździmy na samochodach STAR 20 — K. WILCZYŃSKI.

Popularna broszura omawiająca osiągnięcia kierowców stutysieczników samochodów STAR 20 z Ekspozycji PKS Gliwice. Kierowcy przodujący omawiają w formie dyskusji zasady prawidłowej eksploatacji samochodów STAR 20. (Cena 3,30 zł.).

Bolesław Janiszewski — Jak zostałem stutysiecznikiem — oprac. S. NOWACZYŃSKI.

Przodujący kierowca B. Janiszewski z PKS Opole, który przejechał na samochodzie ciężarowym STAR 20 ponad 160 000 kilometrów bez naprawy głównej, osiągnął znaczne oszczędności na przebiegach międzyprawczych, ogumienia i paliwa. Autor podaje jakimi drogami doszedł B. Janiszewski do tak wspaniałych rezultatów. (Cena 2,30 zł.).

Zasady projektowania zajezdni, garaży i stacji obsługi — K. P. DAWIDOWICZ.

Zasady projektowania budownictwa inwestycyjnego dla transportu samochodowego. Organizacja zaplecza technicznego, organizacja obsługi i przechowywania samochodów, geometryczne parametry projektowania i obliczenia technologiczne oraz planowanie przedsiębiorstw, charakterystyczne cechy budownictwa transportu samochodowego i ich wyposażenia.

Książka przeznaczona dla pracowników inżynierii technicznych, jak również dla studentów wyższych uczelni technicznych (Cena 33,70 zł.).

Eksploatacja i planowanie transportu samochodowego w resorcie łączności ZSRR — M. I. GLADKI i D. B. CYRLIN.

Podstawowe zasady gospodarki samochodowej w łączności ze szczegółowym uwzględnieniem elementów planowania, organizacji i sprawozdawczości.

Książka przeznaczona dla kier. zajezdni, kierowców PTSŁ i jednostek transportowych łączności. (Cena 17,30 zł.).

TRANSPORT LOTNICZY

Transport lotniczy — J. OSIŃSKI.

Zagadnienia ekonomiczne transportu powietrznego z uwzględnieniem opisowych wiadomości o samolotach, portach lotniczych, nawigacji, organizacji ruchu lotniczego itp.

Praca przeznaczona dla pracowników linii lotniczych i innych interesujących się lotnictwem transportowym (Cena 28,70 zł.).

Organizacja ruchu samolotów cywilnych — G. KEKUSZ, J. RYBARSKI, Z. ZBROWSKI.

Podział przestrzeni powietrznej państwa pod względem organizacji ruchu samolotów i śmigłowców cywilnych. Rodzaje służb ruchu w obszarze kontroli, rejonie lotniska oraz działalność innych służb pomocniczych.

Książka przeznaczona dla pracowników służby ruchu lotnictwa transportowego i sportowego oraz pilotów, nawigatorów i radiooperatorów oraz uczniów szkół lotniczych (Cena 14,70 zł.).

ŻEGLUGA

Okrętowe silniki spalinowe i ich eksploatacja — CZ. ORZEGOWSKI.

Silniki napędowe na morskich statkach motorowych ze szczegółowym uwzględnieniem zasad ich eksploatacji

Książka przeznaczona dla załóg maszynowych Polsk. Mar. Handlowej i dla uczniów Państwowej Szkoły Morskiej oraz słuchaczy mechanicznych kursów do kształcących (Cena 41 zł.).

Przepisy drogowe na morzu i sygnalizacja morska — S. GORAZDOWSKI.

Międzynarodowe przepisy o zapobieganiu zderzeniom na morzu z objaśnieniami, tablicami i rysunkami oraz sposoby porozumiewania się na morzu przy pomocy sygnalizacji flagami, świetlną, dźwiękową i semaforem.

Broszura przeznaczona dla rybaków morskich i marynarzy (Cena 6,50 zł.).

Montaż opłomkowych kotłów okrętowych — P. A. DOROSZENKO.

Procesy technologiczne montażu kotłów i mechanizmów kotłowych. Zasadnicze zagadnienie budowy i pracy kotła opłomkowego (Przeprowadzenie prób kotła (hydraulicznej i pod parą) oraz technika bezpieczeństwa).

Książka przeznaczona dla pracowników montażowych w stocznjach oraz dla słuchaczy Technikum budowy okrętów (Cena 6,50 zł.)

Prace kontrolne przy budowie kadłuba okrętu — P. R. NIKITIN.

Sposoby sprawdzania spawanego kadłuba okrętu montowanego z sekcji przestrzennych i płaskich. Sprawdzanie kadłuba na pochylni oraz prace kontrolne po zwodowaniu okrętu.

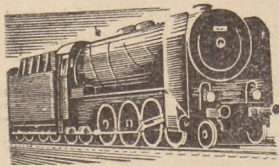
Książka przeznaczona dla robotników i mistrzów przy pracach kontrolnych oraz techników normowania. Może być również pomocą dla uczniów Technikum budowy okrętów (Cena 10,80 zł.).

Przodujące metody pracy sterników — W. W. ZAWISZA.

Broszura omawia najnowsze zasady prawidłowego sterowania i osiągnięcia pracy przodujących sterników radzieckich.

Praca przeznaczona dla załóg pokładowych marynarki (Cena 1,80 zł.).

Z prasy fachowej



ki i osiągnięcia w opracowywanych procesach technologicznych, jak również i w stosunku tych procesów.

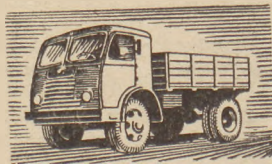
Jednym z niedociągnięć w opracowywanych procesach technologicznych jest niepełne uwzględnienie w nich współpracy stacji i bocznic przemysłowych w formie tzw. jednolitych procesów pracy stacji i bocznic. Podając wskazówki i wytyczne na przyszłość inż. Strobel zwraca uwagę na podstawowe zadania procesów technologicznych, które mają porządkować i usprawniać pracę stacji kolejowych w kierunku zwiększenia przepływności linii i szlaku i zwiększenia przepustowości węzłów i stacji.

Ważną wskazówką jest ta, która mówi, że opracowywanie procesów technologicznych winny dotyczyć okresu normalnej pracy, okresów wzmogonych przewozów oraz warunków pracy w czasie zimy. Dalszy rozwój stosowania procesów technologicznych powinien dotyczyć pracy stacji i bocznic przemysłowych tak, aby można było wykorzystać wszelkie rezerwy dla przyspieszenia obrotu wagonów i podniesienia zdolności przepustowej transportu.

Inż. Schneigert w art. „Nowe wagoniki kolei linowej na Kasproy Wierch” podaje szereg uwag o pracy dotychczasowych wagoników i nowych, uzupełniając te uwagi charakterystyką pracy kolei linowej w świetle zadań obniżki kosztów własnych przewozu.

Ob. T. Krajewski w art. pt. „Niektóre zagadnienia obniżki kosztów PKP” analizuje wykonanie zadań kosztów własnych w latach 1950 — 1953 oraz omawia zagadnienia metodologiczne, związane z ustalaniem planów kosztów. Ob. Krajewski w końcu swego artykułu zwraca uwagę na ważne znaczenie prawidłowego planowania kwartalnego dla realizacji zadań obniżki kosztów własnych, ustalanych w planach rocznych. Ciekawe jest opracowanie dr Patlikowskiego, dotyczące obliczania produkcji przewozowej transportu kolejowego.

W dziale miesięcznika „Z doświadczeń radzieckich” znajdujemy tłumaczenie z radzieckiego pisma „Gudok” pt. „Współpraca stacji pośredniej ze wsią”, które naświetla ten istotny dział pracy kolei wskazując, jak stacja kolejowa rozwiązuje praktycznie problemy, związane ze znacznym rozwojem radzieckiego rolnictwa i potrzebę polepszenia sprawności obsługi rolnictwa przez transport.



W czerwcowym (6-ym) numerze miesięcznika „Motoryzacja” znajdujemy wiele ciekawych artykułów, z którymi warto się zapoznać. Numer otwiera artykuł Sekretarza Zarządu Głównego Związku Zawodowego Pracowników Transportu Drogowego i Lotniczego — B. Tyszkiewicza na temat bhp w dziedzinie transportu na tle uchwał II Zjazdu PZPR. Autor zwraca uwagę na niektóre problemy w wymienionym zakresie, omawiając osiągnięcia i niedociągnięcia, a następnie stawiając wytyczne, prowadzące do podniesienia bhp w resorcie transportu drogowego i lotniczego na wyższy poziom.

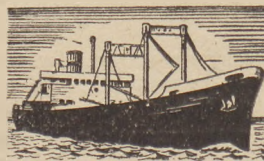
Inż. Leon Minc w artykule dyskusyjnym na temat rozwoju organizacyjnego TOS zwraca uwagę na szereg problemów, związanych z całokształtem rozwoju technicznego w Polsce, podkreślając znaczenie obsługi profilaktycznej pojazdów i ich właściwej konserwacji oraz

związanej z tym konieczności rozszerzenia terenowej organizacji TOS przez tworzenie sieci terenowych stacji obsługi.

Nie jest to pierwszy artykuł na temat perspektyw rozwojowych zaplecza technicznego w Polsce, trzeba jednak stwierdzić, że wnosi on dużo ciekawych i słusznych myśli, z którymi warto się zapoznać.

Pewnego rodzaju nawiązaniem do tych zagadnień jest artykuł Z. Jędrzejowskiego, zatytułowany „Walka o stan techniczny taboru”, w którym autor zwraca uwagę na konieczność przestrzegania zasad właściwej konserwacji taboru.

Poza wymienionymi wyżej artykułami, oraz artykułami na tematy techniczne, jak „Ładowanie akumulatorów” i „Stopy miedzano-olowiane, jako materiał łozyskowy”, znajdujemy w tymże numerze „Motoryzacji” dwa ciekawe artykuły o odwiecznej tematyce, a mianowicie: artykuł informacyjny T. Troszyńskiego „Nowy regulamin premiowania pracowników umysłowych w PKS” oraz artykuł Z. Lenartowicza, zwracający uwagę na niestosowanie się do przepisów, obowiązujących przy kontraktacji przewoźników nieuspołeczniczonych.



„Technika i gospodarka morska” w numerze czerwcowym przynosi ciekawe opracowania.

Edmund Zebrowicz omawia w artykule pt. „Organizacja robót zastępczych w portach morskich” zagadnienie robót

zastępczych, wynikających z konieczności zapewnienia pełnej gotowości potencjału przeładunkowego portów. W artykule podana jest charakterystyka nasilenia pracy portów, zadania Zakładu Robót Zastępczych, organizacja tych robót oraz wskaźniki techniczno-ekonomiczne Zakładów.

Jerzy Boduszynski w artykule dyskusyjnym pt. „Pojęcie podróży statku w żegludze morskiej” omawia określenie pojęcia podróży statku w oparciu o funkcjonalny rodzaj żeglugi morskiej zatrzymuje się bliżej nad zagadnieniem podróży i przebiegu trampingu oraz nad sposobem zaliczania przebiegów balastowych do podróży statków.

Zofia Irzykowska w artykule dyskusyjnym pt. „Z metodologii planowania w żegludze” omawia na tle toczącej się od pewnego czasu dyskusji na temat wskaźników planu żeglugi morskiej zagadnienie przyjmowania właściwej szybkości przy planowaniu zdolności przewozowej statku oraz sporządzaniu bilansu pracy floty z wzorem na zdolność przeładunkową.

* * *

W ostatnich numerach miesięcznika „Miasto” notujemy dwa interesujące transportowe artykuły. Pierwszy z nich opublikowany w numerze 4/54, został opracowany b. starannie przez Wiktora Przelaskowskiego na temat „Zagadnienia regularności ruchu w komunikacji masowej”. Autor, podkreślając, że regularność ruchu jest jedną z podstawowych zalet przedsiębiorstw komunikacyjnych, określa przyczyny powstawania zaburzeń na sieci, podając jednocześnie różne metody, stosowane w celu szybkiego przywrócenia naruszonej regularności ruchu. Artykuł ilustrowany jest dziewięcioma wykresami i schematami.

Drugim ciekawym opracowaniem jest artykuł Stanisława Plewaka „Zadania kolei w komunikacji miejskiej”, opublikowany w numerze 6/54 mies. „Miasto”. Autor stwierdza, że na tle szeroko zakrojonych planów rozbudowy i przebudowy wielkich miast, zarysowuje się potrzeba właściwego zaprojektowania i wykonania układów komunikacyjnych. Między in. autor podkreśla, że kolej może stanowić tańsze rozwiązanie od szybkiego tramwaju, o ile linie kolejowe wplecione w strukturę miasta, zostaną zmodernizowane, a przede wszystkim zelektryfikowane.

